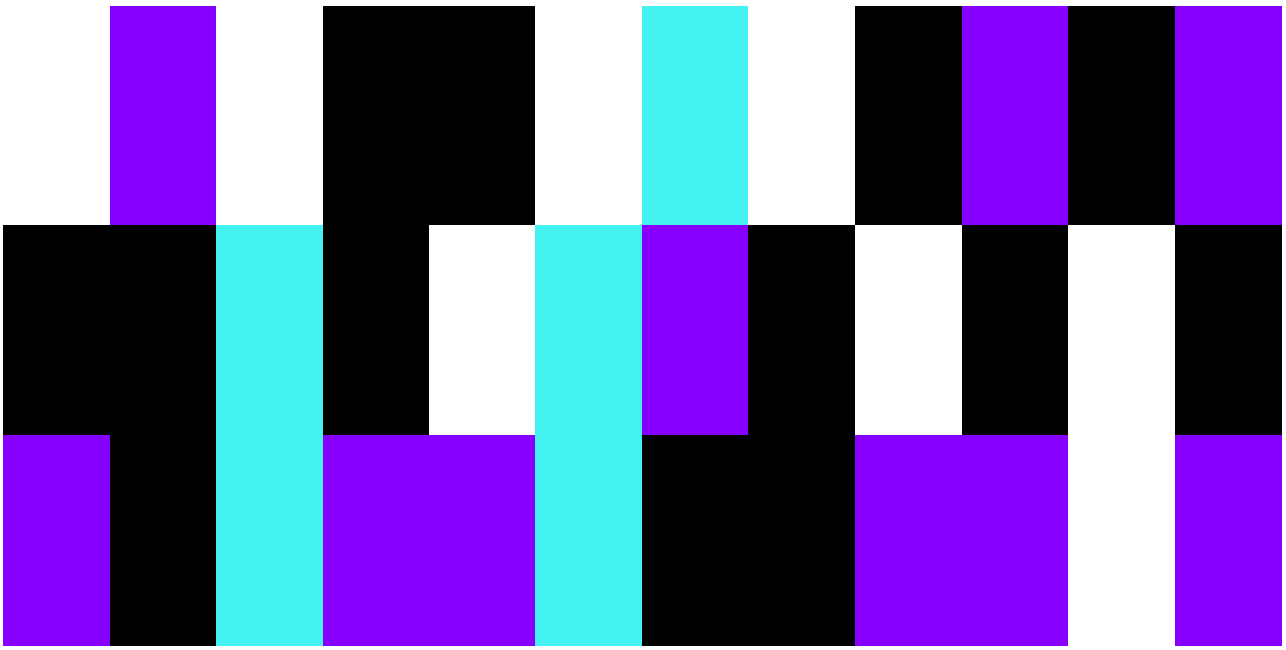
Institut Metròpoli

La mobilitat quotidiana en bicicleta a la metròpoli de Barcelona: una mirada des de l'òptica de les dones

Febrer 2024

AMB Metròpolis Barcelona



Treball realitzat per Institut Metròpoli

Direcció

Núria Pérez Sans

Autors/res

David Andrés Argomedo, Núria Pérez Sans i Oleguer Casonva Insensé (estudiant en pràctiques)

Tècnics/ques de suport estadístic i de treball de camp

Alícia Sánchez Mora, Manel Pons Sanvidal i Jorge Cátedra Martínez

Empresa de treball de camp

Gabinet d'Estudis d'Opinió Pública, GESOP, SL.



Cerdanyola del Vallès, febrer de 2024

Institut Metròpoli

AMB Metròpolis Barcelona

Índex de continguts

1. Introducció **4**

2. El paper de la bicicleta en la mobilitat quotidiana de les dones **6**

3. Metodologia i fonts de dades **10**

4. La bicicleta a la metròpoli: ús quotidià i dimensió de gènere **12**

La bicicleta en la mobilitat quotidiana a la metròpoli 13

Perfil sociodemogràfic 21

Satisfacció i motius d'ús de la bicicleta 25

5. Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona **27**

Fitxa tècnica i metodologia de l'enquesta 30

Perfils de les dones enquestades 34

Dones no usuàries de bicicleta 39

Dones usuàries de bicicleta 46

6. Conclusions **59**

7. Bibliografia **64**

Annex 1. Metodologia per a l'obtenció de la mostra **66**

Annex 2. Qüestionari **70**

1. Introducció

L'any 2020 l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) va aprovar el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU 2019-2024). La finalitat d'aquest instrument de planificació és millorar la qualitat de vida a la metròpolis a través de l'impuls d'actuacions en l'àmbit de la mobilitat que promoguin la sostenibilitat i la salut, garantint al mateix temps, el progrés econòmic i l'equitat social.

Les actuacions d'impuls de l'ús de la bicicleta adquireixen notorietat en el PMMU i entre d'altres destaquen mesures com el desplegament de la xarxa ciclista metropolitana (Bicivia), la xarxa d'aparcaments segurs (Bicibox), la implantació de la bicicleta pública metropolitana (AMBici), les polítiques de promoció (Biciempresa, Bicibús), polítiques de formació o altres millores en la senyalització i impuls de la intermodalitat amb el transport públic.

Per tal d'impulsar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport entre la ciutadania, el biaix per sexe en el seu ús és un aspecte clau. D'acord amb l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2022 del total de desplaçaments efectuats amb bicicleta a l'àrea metropolitana de Barcelona, **el 72% estaven fets per homes, mentre que el 28% restant el van fer les dones.** La quota modal de la bicicleta 3,3% entre els homes i 1% entre les dones també reflecteix aquest biaix.

En aquest context, per a poder fer una transició cap a una mobilitat més sostenible i saludable en la qual la bicicleta guanyi més participació, és important trobar mecanismes que redueixin les barreres que frenen a les dones a utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport quotidià. L'adequació de la metròpoli a les necessitats de la mobilitat ciclista de les dones passa per disposar d'informació dels seus hàbits de mobilitat en bicicleta, de les seves predisposicions i percepcions i de les valoracions de la mobilitat ciclista.

El present estudi té com a **objectiu central ampliar el coneixement sobre aquesta realitat a la metròpoli de Barcelona**, de tal manera que les polítiques de promoció de la bicicleta que impulsi l'AMB integrin progressivament aquesta dimensió de gènere. En el marc dels objectius estratègics del PMMU, aquest enfocament de gènere permetrà contribuir a una mobilitat més justa socialment.

Els objectius específics de l'estudi són:

- Aprofundir en el coneixement dels motius pels quals les dones no utilitzen la bicicleta en la seva mobilitat quotidiana per la metròpoli.
- Conèixer la predisposició que les dones que es mouen a la metròpoli tenen a l'hora d'usar la bicicleta en un futur, així com, els aspectes que poden tenir incidència a l'hora d'afavorir-ne la seva popularitat.
- Aprofundir en el coneixement dels hàbits de la mobilitat metropolitana ciclista entre les dones. Entre d'altres, la freqüència d'ús, tipus de recorreguts, etc.
- Conèixer els motius pels quals les dones declaren que utilitzen la bicicleta en la seva mobilitat quotidiana per la metròpoli.
- Conèixer la valoració i l'experiència de viatge de les dones que es desplacen en bicicleta a la xarxa pedalable i a la xarxa Bicivia de l'àrea metropolitana de Barcelona.

L'estudi s'estructura de la següent manera:

- El capítol 2. *El paper de la bicicleta en la mobilitat quotidiana de les dones*, inclou un breu context teòric sobre la mobilitat en bicicleta amb dimensió de gènere.
- El capítol 3: *Metodologia i fonts de dades*, recull les principals fonts de dades que es fan servir, així com, la metodologia bàsica del treball.
- El *capítol 4: La bicicleta a la metròpoli: ús quotidià i dimensió de gènere*, té l'objectiu d'explicar de manera general la penetració de la bicicleta a la metròpoli de Barcelona així com, els trets diferencials d'aquest mode de transport en relació amb la resta de modes de transport. A més, s'analitzen les diferències entre dones i homes pel que fa l'ús de la bicicleta.
- El *capítol 5: Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona*, aprofundeix en el coneixement dels hàbits de la mobilitat ciclista entre les dones. Preguntant únicament a les dones, es vol conèixer els motius d'ús i no ús d'aquest mitjà de transport, la valoració subjectiva de l'experiència de desplaçar-se en bicicleta i els aspectes que poden afavorir al seu ús.
- El *capítol 6: Conclusions*: l'estudi es completa amb un capítol de conclusions i recomanacions per a les polítiques metropolitanes de foment de l'ús de la bicicleta.

2. El paper de la bicicleta en la mobilitat quotidiana de les dones

Si bé la democratització de l'automòbil va permetre que les ciutats del segle XX experimentessin una expansió i una dispersió de l'espai sense precedents (Remy, 2015; Wiel, 1999), les metròpolis del segle XXI tenen el repte de trobar alternatives a les externalitats socioambientals derivades de l'abús d'aquest mitjà de transport. El territori metropolità de Barcelona no és aliè a aquesta problemàtica. La contaminació atmosfèrica, l'emergència climàtica, la sinistralitat o l'ocupació de l'espai públic són aspectes que marquen l'actualitat de les agendes, no només de les polítiques de mobilitat sinó també de salut pública i economia. Així, ciutats d'arreu estan aplicant iniciatives de reconversió urbana i metropolitana per tal de reduir aquestes externalitats vinculades a la mobilitat motoritzada. Es pretén afavorir els desplaçaments a peu, en bicicleta (elèctrica i mecànica) i en transport públic.

Recentment, el Parlament Europeu ha presentat una resolució sobre el desenvolupament d'una estratègia de la Unió Europea per a la bicicleta (European Parliament, 2023). S'insta a les autoritats a incrementar la inversió en infraestructura ciclista segura, tot garantint l'accessibilitat de la bicicleta a les persones amb mobilitat reduïda i facilitant el seu ús per part de grups vulnerables. En l'àmbit estatal, el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA), per la seva banda, ha redactat la *Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista*, amb l'objectiu de ser un manual de referència per aquelles administracions públiques amb competències en la planificació, construcció i manteniment de la infraestructura ciclista.

Aterrant en el nostre territori, i d'una forma similar a la resta de metròpolis europees, la mobilitat activa a l'àrea metropolitana de Barcelona esdevé una part essencial dels plans i polítiques de mobilitat actuals. Així, tant des de l'ATM, amb el vigent Pla Director de Mobilitat (pdM) 2020-2025, com en el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) 2019-2024 elaborat per l'AMB, s'analitza la situació vigent d'aquests mitjans de transport. Pel que fa a la micromobilitat, la planificació ha d'assegurar la qualitat i la seguretat d'aquests desplaçaments, tant des d'un punt de vista normatiu com d'infraestructura. En el cas de la bicicleta, a més de mesures concretes de priorització o de la millora i construcció de noves infraestructures i serveis, es fomenten mesures de sensibilització i de promoció d'aquest mitjà.

La mobilitat en bicicleta en els darrers anys ha irromput com un mitjà més de transport amb un increment del 472% entre 2004 i 2021 (EMEF) a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona i cada cop va adquirint un pes més gran entre la mobilitat quotidiana de la població. Tot i això, es pot considerar que hi ha un llarg camí per recórrer, ja que en termes relatius la bicicleta encara ocupa un percentatge petit en relació amb el conjunt de la mobilitat metropolitana: el 2% dels desplaçaments totals a l'àmbit de l'AMB (EMEF 2022), amb l'objectiu d'arribar al 4% al 2024 (PMMU 2019-2024). Els escenaris de potencial màxim de canvi modal en bicicleta mecànica o bicicleta elèctrica indiquen que es podria arribar fins a la quota modal del 10% o 11%, respectivament (Bach et al., en premsa).

La teoria situa la bicicleta, i encara més la seva versió elèctrica, com un dels mitjans més democràtics per darrere de caminar i del transport públic. Amb una bicicleta es pot compartir els beneficis d'una conquesta tècnica sense condicionar els horaris, l'espai o l'energia dels altres. És, a més a més, una eina que crea

únicament demandes que podem satisfer per nosaltres mateixos, a diferència dels vehicles de motor, que constantment creen noves demandes de temps i espai (Illich, 2015)

Tot i això, en el nostre entorn el perfil més habitual de persona que fa servir la bicicleta en la seva mobilitat quotidiana, està vinculada a un determinat perfil sociodemogràfic: home, actiu ocupat, d'entre 30 i 64 anys i amb renda mitjana-alta, un perfil molt semblant a l'usuari del vehicle privat i moto. De fet, a Barcelona, de les observacions realitzades cada 10 persones que fan servir els carrils bici, només 3,5 són dones (Martinez Violet, 2022).

Aquest patró metropolità es repeteix en altres ciutats d'arreu del món pel que fa a la qüestió del gènere. Segons un estudi que compara 19 ciutats de 13 països i 6 continents (amb barreja pel que fa al nivell de renda), constata que és més probable que les dones es desplacin més caminant i que utilitzin més el transport públic que els homes. Aquesta relació, tanmateix, s'inverteix en l'ús de la bicicleta on les dones són menys usuàries que els homes, a excepció de les ciutats amb més penetració de la bicicleta on homes i dones tenen les mateixes probabilitats d'usar la bicicleta (Goel et al., 2023). Cal destacar els casos de les ciutats alemanyes on la bretxa de gènere en l'ús de la bici és inexistent, esdevenint conseqüentment una referència a tenir en compte.



Taula 1. Modes compartits per a tots els viatges per sexe i per a tots els grups d'edat combinats

Font: Gender differences in active travel in major cities across the world (Goel, R. et al., 2023)

City	Country	Region	Walking (%)		Cycling (%)		Public Transport (%)	
			Female	Male	Female	Male	Female	Male
Accra	Ghana	Africa	60,6	56,4	0,1	0,8	28,0	23,6
Kisumu	Kenya	Africa	50,5	38,3	2,1	7,0	23,5	24,1
Cape Town	South Africa	Africa	30,2	29,2	0,1	0,4	32,8	27,3
Delhi	India	Asia	66,2	39,9	1,1	6,9	17,3	24,0
Melbourne	Australia	Australia	17,0	16,3	1,2	2,3	8,8	8,8
London	England	Europe	33,7	29,3	1,3	4,0	27,4	27,2
Berlin	Germany	Europe	26,8	24,1	15,0	13,2	23,7	19,7
Cologne	Germany	Europe	26,0	22,9	14,4	15,0	14,4	13,7
Hamburg	Germany	Europe	26,9	23,1	13,9	13,4	18,8	17,7
Munich	Germany	Europe	23,4	21,6	16,8	15,8	21,9	19,1
Zurich	Switzerland	Europe	37,1	32,1	5,7	6,9	17,7	14,5
Buenos Aires	Argentina	Latin America	32,1	22,3	2,2	4,3	47,7	41,7
Sao Paulo	Brazil	Latin America	34,8	28,1	0,2	1,1	38,2	32,5
Santiago	Chile	Latin America	33,9	24,0	2,5	5,1	34,1	31,1
Bogota	Colombia	Latin America	41,0	29,1	2,5	9,0	38,3	35,0
Mexico City	Mexico	Latin America	40,3	23,3	1,0	3,2	37,8	45,3
Chicago	USA	North America	11,1	10,3	0,5	1,3	6,3	6,9
Los Angeles	USA	North America	13,2	12,0	0,7	2,0	6,0	6,0
New York City	USA	North America	31,8	30,2	0,7	1,8	32,0	30,4

En aquest context, és important tenir present que les causes que empenyen al seu ús no són les mateixes entre homes i dones. Aspectes com la percepció del risc/disseny dels carrils bici, assetjament viari, cures/amplada carrils bici...), impacten molt en les dones en aquest canvi modal. Així doncs, l'ús de la bicicleta per part de les dones presenta una elevada dependència de la percepció d'inseguretat donada per una infraestructura ciclista que no està prou protegida ni equipada, però també la por a l'assetjament viari, o l'impacte de les càrregues de cures (Chevalier et al, 2023, en premsa).

Pel que fa a la percepció d'inseguretat dels desplaçaments en bicicleta, i tal com explica Azahara Sillero, cal tenir en compte que la mobilitat de les dones està en gran part marcada per la seva percepció d'inseguretat a l'espai públic, que es tradueix a una limitació de la mobilitat a través d'estratègies generades per por a possibles agressions (físiques o sexuals), quelcom que provoca una limitació del dret a la ciutat. La inseguretat personal és una barrera sobretot a l'hora de desplaçar-se amb transport públic, a peu o amb bicicleta (Sillero Casado, 2022). Associat a la por de patir situacions d'assetjament o d'agressions de caràcter sexual, també és cert que la bicicleta pot aportar un major seguretat en els desplaçaments nocturns de les dones, respecte els desplaçaments caminant o en transport públic.

En el nostre entorn, les dones tendeixen a argumentar més que els homes que els principals inconvenients d'anar en bicicleta és la manca de carrils bici i aparcaments per a bicicletes i que el municipi de residència no és amable per a la bicicleta (Enquesta baròmetre de la bicicleta 2022, 2022). En canvi, en altres països on la quota modal de la bicicleta és més elevada i on les infraestructures de la bicicleta donen més espai i seguretat a aquest mitjà de transport, aquest baix no s'observa i, en alguns casos, al contrari, les dones són majoritàries a l'hora de fer servir la bicicleta per moure-se'n (Buehler & Pucher, 2012; Goel et al., 2022; Götschi et al., 2015). **En el cas de l'Estat Espanyol i de Catalunya en concret, el disseny de la infraestructura ciclista resulta un greu inconvenient per a l'expansió d'aquest vehicle com a alternativa a la mobilitat, especialment entre les dones (J.Parés, E.Okpala, O.Codina; 2021)**. La infraestructura ciclista, com també el conjunt de l'espai urbà, està dissenyada des d'una perspectiva androcèntrica en la gran majoria dels països (Biarrotte, 2021; Parés i Estela et al., 2023).

Així mateix, també és essencial considerar que existeix una estreta relació entre la mobilitat quotidiana i l'etapa vital. La bicicleta apareix i desapareix en la vida de les persones, depèn de les etapes. Fins i tot, quan ja s'ha sigut ciclista durant un temps, alguns episodis com un robatori, la maternitat o el canvi de barri també poden marcar un canvi en el model de mobilitat i aparcar la bicicleta una bona temporada (Sillero Casado, 2022).

En aquest darrer aspecte i pel que fa a les etapes vitals de les dones, el naixement d'un fill implica influeix a un ús més gran del cotxe en la majoria dels desplaçaments diaris, doncs en molts casos comporta l'increment del temps dedicat als viatges diaris, la voluntat de viatjar amb condicions més confortables per la família, l'aparició de nous motius de desplaçaments i la complexificació dels trajectes amb la necessitat d'encadenar diversos desplaçaments al dia per a fer diverses activitats (Maciejewska & Miralles-Guasch, 2019) (Yoann Demoli & Pierre Lannoy, 2019). Així mateix, també és cert que determinats tipus de desplaçaments, com ara fer compres voluminoses, poden afavorir l'ús del vehicle privat, ja que no sempre un desplaçament a peu, en bicicleta o en transport públic pot substituir-lo. Per tant, es pot afirmar l'increment de dificultats per a fer servir la bicicleta en les activitats de cura o acompanyament, feina que en gran mesura recau sobre les esquenes de les dones (Parés i Estela et al., 2023). En aquest context, és vital també adaptar les ciutats amb infraestructures i serveis per a la bicicleta que donin també resposta a aquestes necessitats quotidianes.

Tot aquest context, ens interpel.la per millorar els diagnòstics existents per tal de poder elaborar polítiques públiques, accions urbanístiques i de mobilitat des d'una perspectiva feminista interseccional amb dimensió de gènere i de ciutats de les cures (Col.lectiu Punt 6, 2021). En particular, aquesta dimensió és molt necessària d'incloure en la redacció i execució dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible. Així, segons la *Guia per la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible*, es recomana fer-ho des de tres àmbits: **Garantir visió completa i integral; Ampliar concepte de seguretat (atendre violències masclistes i percepcions de seguretat diferenciades); Avançar cap a equitat de gènere i increment de dones en tot el cicle de mobilitat (gestió, operació i construcció).** Això, significa que cal integrar una perspectiva feminista que permeti respondre a la mobilitat quotidiana amb tota la seva complexitat (Col·lectiu Punt6, 2023).

Per tant, ara per ara la bicicleta no és un mitjà de transport transversal entre la ciutadania i, si es vol que tingui una major penetració en el conjunt de la mobilitat, requereix una mirada diferent, una mirada feminista que permeti acollir una major diversitat de persones i de necessitats. Aquesta mirada feminista no només ha de suposar un augment de la participació de les dones, sinó que també ha de comportar integrar altres perfils amb capacitats, edats o identitats diverses.

3. Metodologia i fonts de dades

El desenvolupament del present estudi es fonamenta inicialment en una **revisió bibliogràfica** dels estudis realitzats fins al moment sobre la mobilitat ciclista de les dones i en l'anàlisi de dues operacions estadístiques realitzades a l'àmbit metropolità.

És necessari destacar que la mobilitat en bicicleta és una temàtica recent en les agendes polítiques i, concretament, pel que fa a la mobilitat de les dones en bicicleta, el volum d'estudis fets és força reduït i sobretot duts a terme per col·lectius feministes o de persones usuàries de bicicleta. Entre els antecedents bibliogràfics cal destacar tota la tasca duta a terme pel Col·lectiu Punt 6, sobretot pel que fa a l'estudi de mobilitat ciclista a Barcelona des d'una perspectiva feminista "*Dones i persones no binàries en bici*" en les edicions 2019,2020 i 2021. També cal destacar altres estudis rellevants com *l'Anàlisi d'ús dels carrils bici de Barcelona, recompte segons perfils* publicat l'any 2022 pel Bicicleta Club de Catalunya BACC amb el suport de l'Ajuntament de Barcelona, *El ciclismo urbano en Barcelona: Una mirada feminista* (Sillero Casado. A, 2022) i el Baròmetre de la Bicicleta 2022, elaborat per la Red de Ciudades por la Bicicleta cada dos anys en tot l'estat espanyol.

Referent a les actuacions estadístiques considerades i amb l'objectiu d'obtenir una fotografia de la mobilitat ciclista en el context de les pautes de mobilitat general en la metròpoli, s'ha analitzat els resultats obtinguts de ***l'Enquesta de mobilitat en dia feiner*** (d'ara endavant, EMEF) en l'edició 2022.

L'EMEF és la principal font de dades que descriu la mobilitat quotidiana de les persones a la regió de Barcelona. Es tracta d'una estadística oficial recollida en els Plans estadístics de la Generalitat de Catalunya elaborada per l'Institut Metròpoli (anteriorment IERMB) i promoguda anualment des de l'any 2003 per l'Autoritat del Transport Metropolità (d'ara endavant, ATM). A més d'aportar informació sobre els fluxos de mobilitat, permet fer una anàlisi en detall dels perfils sociodemogràfics (edat, sexe, nivell d'estudis, lloc de residència, percepció dels mitjans de transport, etc.) de les persones de 16 o més anys residents al Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), equivalent a l'àmbit de la província de Barcelona. En el present estudi, majoritàriament s'exploten els resultats amb independència del lloc de residència, és a dir, considerant els desplaçaments amb origen o destinació l'àmbit de la metròpoli de Barcelona.

Es pot afirmar que l'EMEF permet fer una primera aproximació a les pautes, percepcions i predisposicions de mobilitat generals i, per tant, serà la font principal de dades utilitzada en el capítol 4: *La bicicleta a la metròpoli: ús quotidià i dimensió de gènere*. No obstant això, la mobilitat en bicicleta, i més encara fora de la ciutat de Barcelona, ara per ara encara ocupa un espai reduït dins del context de la mobilitat general, de manera que els resultats que proporciona l'EMEF resulten insuficients si el que es desitja és aprofundir en aquesta dimensió.

En aquest context, s'ha dissenyat i s'ha dut a terme una enquesta concreta per incrementar el coneixement de la mobilitat (i no mobilitat) quotidiana en bicicleta de les dones a la metròpoli de Barcelona (adreçada tant a dones que es desplacen en bicicleta com les que no). ***L'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona*** es va dissenyar a partir del coneixement adquirit en la revisió de fonts bibliogràfiques relacionades amb la temàtica i tenia l'objectiu principal d'aprofundir en el coneixement dels hàbits de la mobilitat ciclista entre les dones. El treball de camp s'ha dut a terme entre els mesos de maig i juny de 2023 i les dades resultants de l'enquesta conformen la font principal del capítol 5. Totes les

especificacions metodològiques del treball de camp es troben en l'Annex 1 i el mateix qüestionari es pot consultar en l'annex 2.

4. La bicicleta a la metròpoli: ús quotidià i dimensió de gènere

En el present capítol es fa una **radiografia de la mobilitat en dia feiner en bicicleta a la metròpoli de Barcelona de les persones de més de 16 anys que resideixen en l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB),** àmbit equivalent a la província de Barcelona. El capítol es desenvolupa a partir de quatre apartats on s'analitza el paper que la bicicleta juga en el context de la mobilitat quotidiana, les característiques dels desplaçaments en bicicleta en relació amb la resta de modes de transport i segons el sexe, els perfils sociodemogràfics de les persones que es desplacen en bicicleta, així com, la valoració i les predisposicions de les persones usuàries.

L'any de referència utilitzat es correspon amb l'any 2022, si bé, en alguns casos s'han analitzat altres edicions de l'EMEF que van incloure preguntes específiques sobre l'ús de la bicicleta. En termes generals, l'anàlisi es fa des del punt de vista dels fluxos de mobilitat, és a dir, dels desplaçaments amb origen o destinació l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Pel que fa a la presentació dels resultats, s'ha considerat interessant desagregar la mobilitat activa en les següents categories: caminant, bicicleta i patinet. En relació amb els motius dels desplaçaments s'han utilitzat les següents categories: treball, gestions de treball i estudis, mobilitat personal ineludible, la mobilitat personal opcional, i les tornades a casa.

La bicicleta en la mobilitat quotidiana a la metròpoli

CARACTERÍSTIQUES DELS DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA

Diàriament, a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona dels més de 12 milions de desplaçaments que s'hi duen a terme, més de **236.000 desplaçaments es fan en bicicleta**. Per cada desplaçament en bicicleta amb origen i/o destinació la metròpoli, es computen 24 desplaçaments a peu, 14 en vehicle privat i 11 en transport públic. Així doncs, el pes de la bicicleta en el conjunt de la mobilitat és relativament petit, **amb una quota modal del 2%.**

Barcelona acapara la majoria d'aquests desplaçaments en bicicleta: el 74% són interns a la ciutat i el 26% restant són desplaçaments que connecten la capital amb la resta de la metròpoli o pròpiament interns en l'àmbit territorial metropolità excepte Barcelona. En termes relatius, la quota modal arriba a Barcelona al 3,5%, i a la resta de l'AMB descendeix fins al 0,9%.

Cal tenir considerar que aquestes dades tenen com a univers les persones que viuen a l'àmbit de la província de Barcelona, de manera que poden haver-hi altres desplaçaments fets per persones que visiten l'àmbit i que no en són residents.

Taula 2. Nombre de desplaçaments amb origen o destinació l'àrea metropolitana de Barcelona segons mitjans de transport. Any 2022.

Nota: No es consideren els desplaçamens fets en la categoria "resta mobiliat activa"

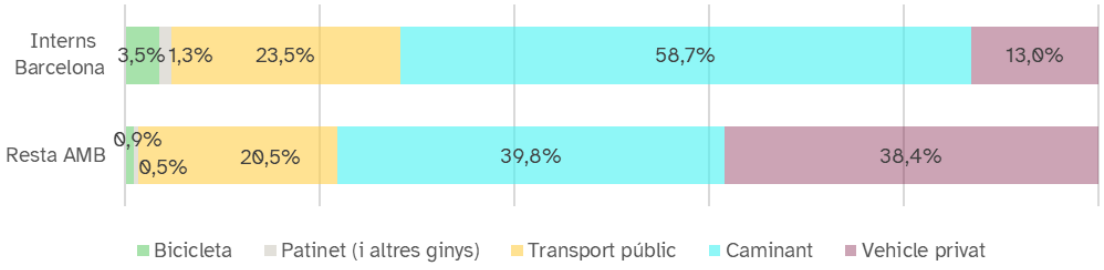
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)

Mitjans de transport	Desplaçaments diaris		
	Interns a Barcelona	Resta AMB	Total
Bicicleta	175.065	61.692	236.757
Patinet (i altres ginys)	65.252	33.874	99.126
Transport públic	1.173.363	1.440.039	2.613.402
Caminant	2.933.466	2.800.234	5.733.700
Vehicle privat	652.244	2.704.537	3.356.782
Total	**4.999.390**	**7.040.377**	**12.039.767**

Gràfic 1. Repartiment modal dels desplaçaments amb origen o destinació l'àrea metropolitana de Barcelona. Any 2022.

Nota: No es consideren els desplaçamens fets en la categoria "resta mobiliat activa"

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)

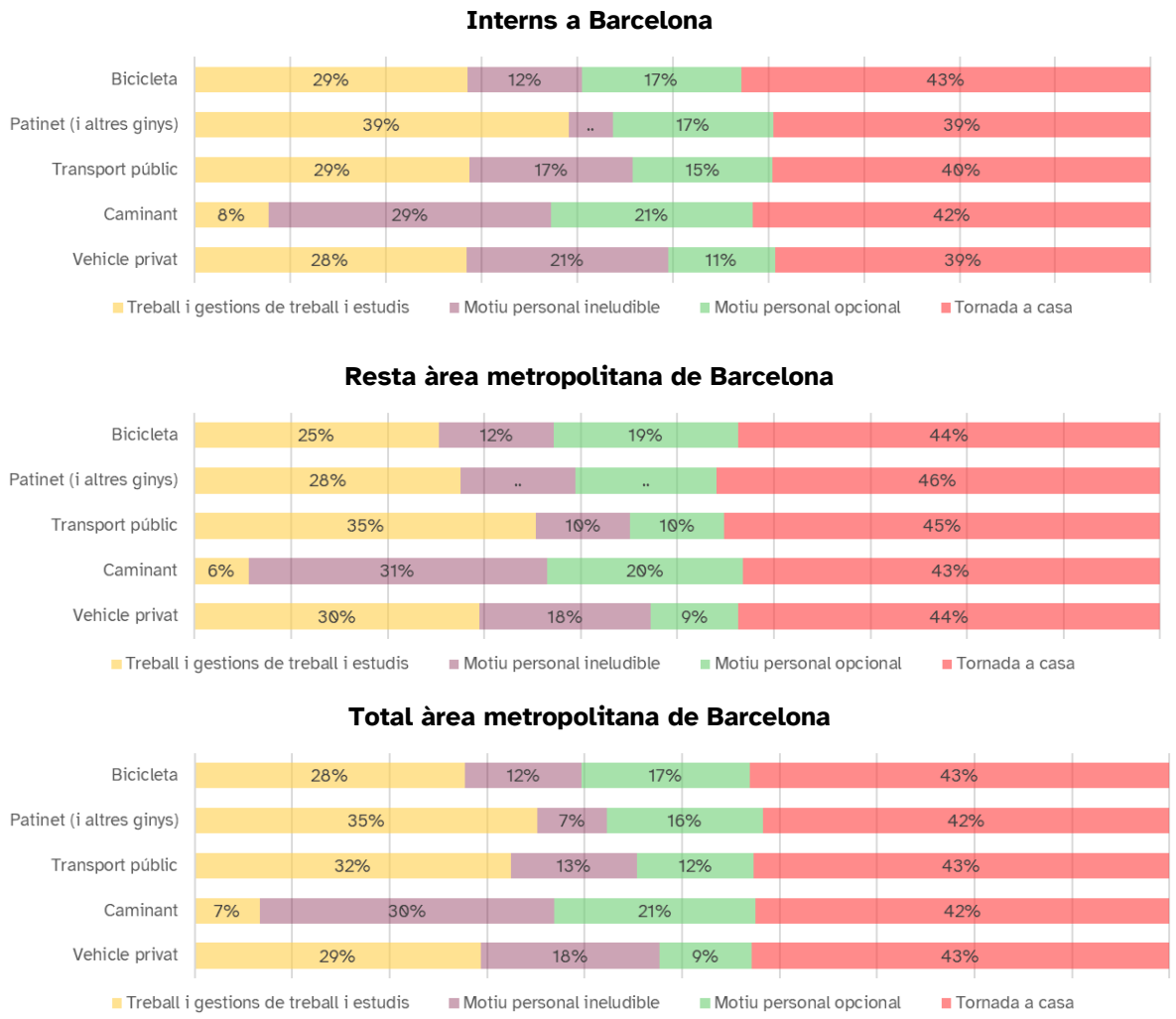


A banda de les tornades a casa, **els desplaçaments en bicicleta principalment resolen activitats per treball i estudis (28%).** Aquesta proporció segons motiu, és similar a l'obtinguda pel vehicle privat (29%), però és menor a la del transport públic (35%).

Pel que fa a la resta de motius dels desplaçaments, aquells que es relacionen amb la mobilitat personal ineludible (no lligada a la feina o als estudis) o amb la mobilitat personal opcional, es registren proporcions diferents segons el mitjà utilitzat. Els desplaçaments amb motivacions ineludibles fets en vehicle privat, a peu i fins i tot en transport públic són proporcionalment superiors als desplaçaments per motiu personal opcional. Aquest patró és contrari en el cas dels desplaçaments fets en bicicleta, és a dir, la proporció de desplaçaments personals opcionals (17%) és més gran que els personals ineludibles (12%). Aquests patrons es repeteixen per tots els àmbits territorials analitzats. L'ús de la bicicleta, doncs, fora de la mobilitat per treball i estudis, està més lligat a un ús personal d'oci, lligat a tasques més voluntàries.

Gràfic 2. Motiu[1] dels desplaçaments amb origen o destinació l'àrea metropolitana de Barcelona segons mitjans de transport. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)

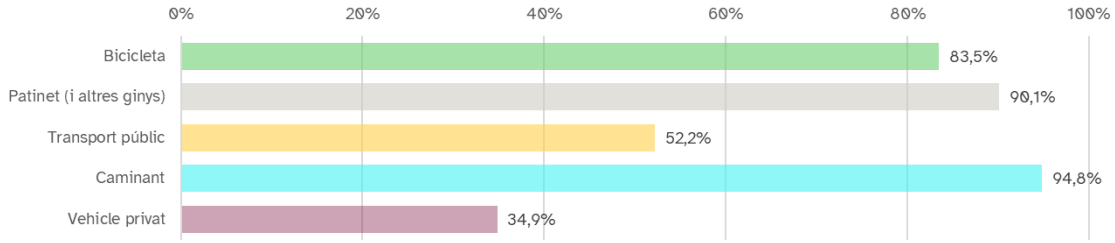


[1] Es consideren motius de desplaçaments personals ineludibles les categories de motius corresponents a compres quotidianes; visita al metge, CAP, proves diagnòstiques, recuperacions, hospital (visita pròpia); Acompanyar o recollir persones menors o majors d'edat; dinar, sopar, bar, restaurant (no oci); Gestions personals; Tenir cura d'alguna persona (gent gran, nens/es...). Es consideren motius de desplaçaments personals opcionals les següents categories de motius: Compres ocasionals o no quotidianes; Visitar amiga o familiar (sense quedar-se a dormir); Oci, diversió, espectacles, cinemes, restaurants, esports; sense destinació fixe, passejar, treure el gos; Altres motius.

L'autocontenció municipal, és a dir, els desplaçaments interns a un municipi, es pot relacionar amb la distància pròpia del desplaçament. En el cas de la bicicleta, **l'autocontenció és elevada (80%)**, sobretot en comparació amb el transport públic (52%) i el transport privat (35%); per la qual cosa es tracta de desplaçaments de caràcter més urbà, de més proximitat. No obstant això, se situa per sota de la mobilitat a peu (95%). El patinet, per la seva banda, encara té una component més urbana (90%).

Gràfic 3. Autocontenció municipal* segons mitjans de transport. Any 2022

*Desplaçaments intramunicipals respecte el total de desplaçaments al municipi, amb independència del lloc de residència
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)

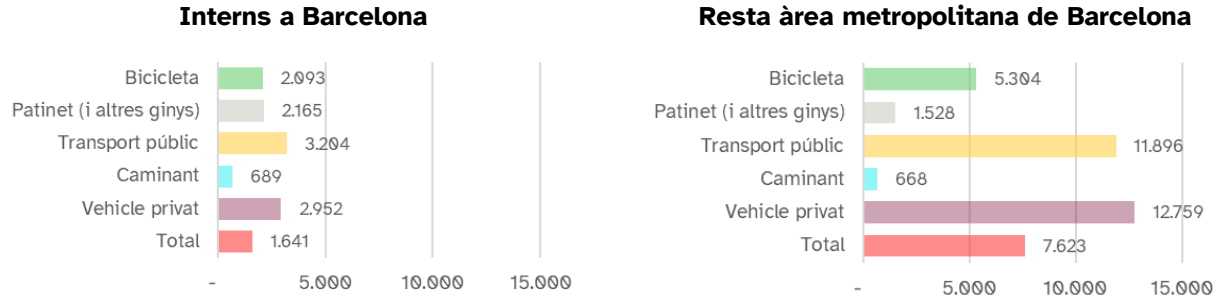


La distància mitjana ortodròmica (camí més curt entre dos punts de la superfície terrestre) **dels desplaçaments en bicicleta ronda els 2 quilòmetres, en aquells desplaçaments interns a la ciutat de Barcelona i supera els 5 quilòmetres en els desplaçaments fets a la resta de l'àrea metropolitana (desplaçaments que amb origen o destinació la metròpoli, excepte els interns a Barcelona).** La distància mitjana total dels desplaçaments fets en bicicleta a l'àmbit metropolità és de 2,93 km.

Cal destacar que, pel que fa a la distància mitjana dels desplaçaments interns a Barcelona segons modes, exceptuant els fets a peu, existeix poca variació. Així doncs, els desplaçaments fets en bicicleta són els més curts (distància mitjana = 2,1 km) i els realitzats en transport públic els més llargs (distància mitjana = 3,2 km). **Aquestes dades, posen de manifest el potencial que té la bicicleta en desplaçaments urbans a l'hora de substituir viatges en vehicle privat, atès que les diferències no especialment rellevants**. Pel que fa a la resta de l'AMB, la bicicleta se situa, pel que fa a la distància mitjana dels desplaçaments, en el tercer mitjà que recorre més distància, darrere del vehicle privat i el transport públic, però per sobre del patinet i l'anar a peu.

Gràfic 4. Distància mitjana [m] dels desplaçaments amb origen o destinació l'àrea metropolitana de Barcelona segons mitjans de transport. Any 2022

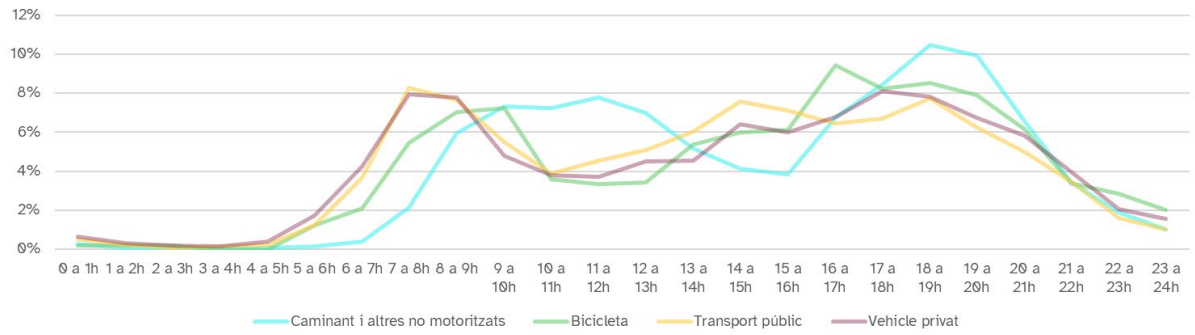
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)



La distribució horària dels desplaçaments en bicicleta en l'àmbit metropolità presenta els dos pics típics de la mobilitat en vehicle corresponents a l'hora punta, però curiosament, el pic del matí (entre 8 i les 10h) té lloc una hora més tard que la resta de vehicles motoritzats i un parell d'hores abans que el màxim dels desplaçaments a peu, i a la tarda el màxim (entre les 16 h i les 17 h) se situa abans que la resta de modes. Una possible explicació d'aquest *desfase* horari amb la resta de les hores punta pot ser per la adaptació de l'horari dels desplaçaments en bicicleta a la llum del dia.

Gràfic 5. Distribució horària dels desplaçaments en bicicleta en comparació amb els altres mitjans de transport. Desplaçaments amb origen i/o destinació l'àrea metropolitana. Any 2022

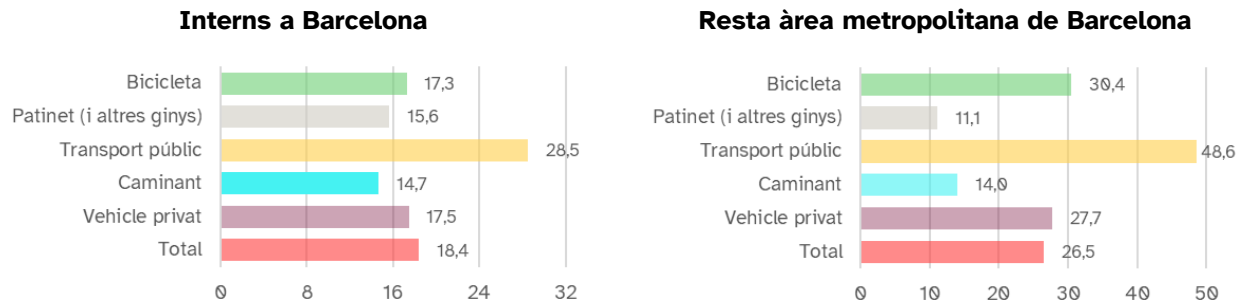
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)



Pel que fa al **temps** invertit en la mobilitat, els resultats mostren com la durada mitjana percebuda dels desplaçaments en bicicleta dintre de Barcelona no difereix gaire de la resta de mitjans de transport, a excepció del transport públic que té unes durades superiors. A la resta de l'àrea metropolitana, atès que s'inclouen també desplaçaments de connexió entre municipis, la durada mitjana percebuda dels desplaçaments fets en bicicleta arriba als 30 minuts, un valor semblant al del vehicle privat. **Si es consideren tots les desplaçaments en bicicleta (interns a Barcelona i de connexió amb l'àrea metropolitana de Barcelona), la durada mitjana percebuda és de 20,7 minuts**.

Gràfic 6. Durada mitjana percebuda [minuts] dels desplaçaments amb origen o destinació l'àrea metropolitana de Barcelona segons mode de transport. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)

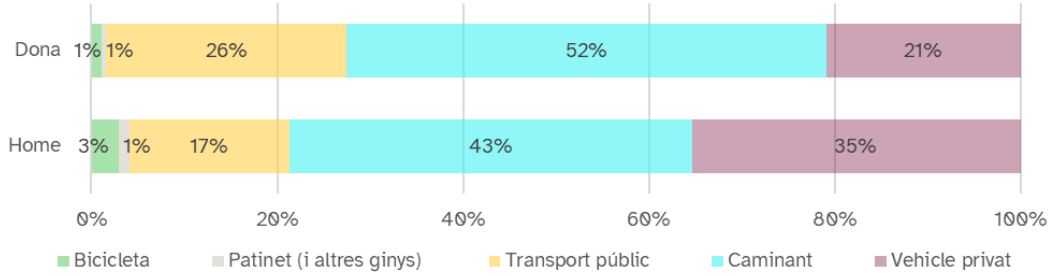


ELS DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA SEGONS SEXE

De l'anàlisi dels desplaçaments que tenen origen o destinació l'àmbit metropolità, es pot extreure **que la mobilitat de les dones és més sostenible que la dels homes, ja que es desplacen més caminant i en transport públic.** Així, la mobilitat a peu arriba fins al 52% entre les dones i el transport públic fins al 26% (18 punts percentuals per sobre dels homes en el total d'ambdós modes). Contràriament a aquest resultat, i com s'observa al gràfic 7, l'ús de la bicicleta, l'altre mitjà considerat sostenible -i que centra el present estudi- és més habitual entre els homes que entre les dones (3% i 1% respectivament).

Gràfic 7. Repartiment modal dels desplaçaments amb origen o destinació l'àrea metropolitana de Barcelona, segons sexe. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)

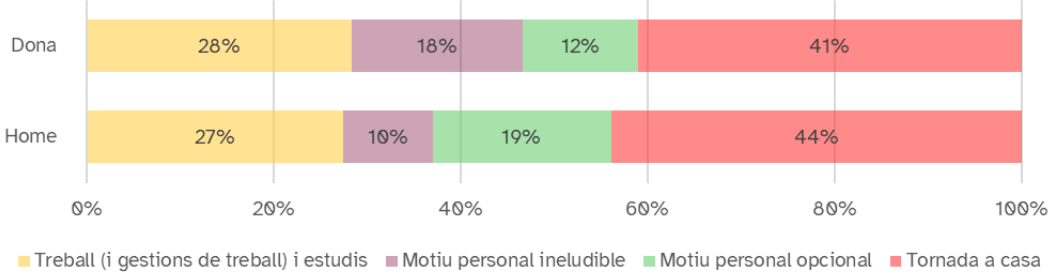


Quant als motius dels desplaçaments fets en bicicleta, a banda dels desplaçaments de tornada a casa (superiors al 40% en ambdós sexes), en una primera aproximació es pot observar un cert equilibri entre homes i dones: els desplaçaments en bicicleta per treball o estudis són el 28% en el cas de les dones i el 27% pels homes i els desplaçaments per motius personals suposen el 30% i el 29% respectivament.

Tanmateix, si s'analitza en detall aquests desplaçaments personals en bicicleta, es detecta un biaix important: **dos terços dels desplaçaments personals dels homes es poden considerar ineludibles –i un terç opcionals-, en canvi, el 60% dels desplaçaments personals de les dones són ineludibles (el 40% opcionals).** Aquest fet s'explica pels rols de les dones a les llars, més estretament lligades a les cures d'altres persones dependents, així com, una major dedicació a les tasques domèstiques no remunerades.

Gràfic 8. Motius dels desplaçaments en bicicleta segons sexe. Desplaçaments amb origen i/o destinació l'àrea metropolitana, segons sexe. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)

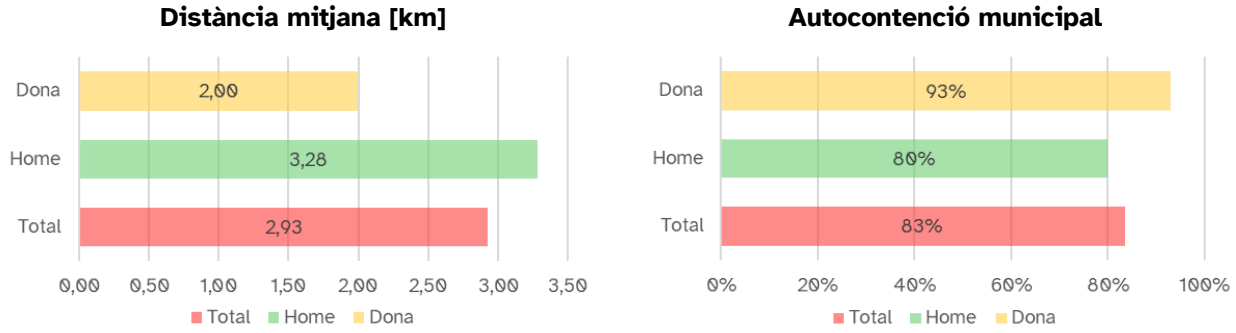


Quant a la distància mitjana recorreguda en bicicleta (distància ortodròmica), s'observa com les **dones fan recorreguts més curts (2 km) que els homes (3,3 km),** responent a un patró habitual entre les mobilitats diferencials entre dones i homes. En consonància amb aquests valors, al gràfic 9 es comprova com l'autocontenció municipal és superior entre les dones.

Així mateix, i pel que fa a la **durada mitjana percebuda** (gràfic 10) dels desplaçaments encara que continuen donant-se diferències, també es comprova com **les diferències entre homes i dones són menys acusades** que en els altres dos indicadors (distància i autocontenció). De fet, això es pot explicar, en part, per les velocitats mitjanes dels desplaçaments en bicicleta dels homes (9 km/h) i de les dones (7 km/h). Aquesta diferència en la celeritat dels desplaçaments es deu, en part, per les conductes a l'hora de circular que presenten les dones, habitualment més prudents i preventives atesa la diferent percepció del risc viari.

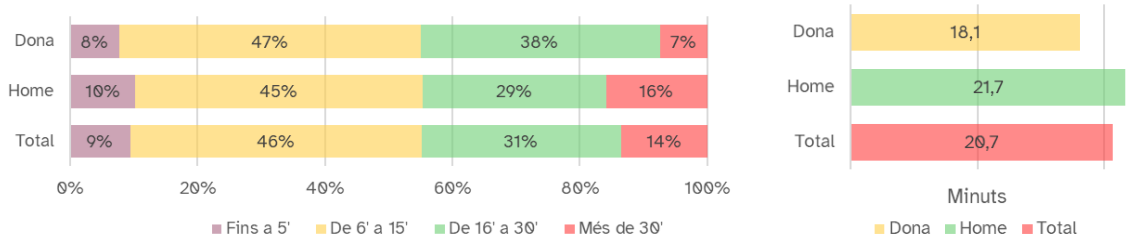
Gràfic 9. Distància mitjana ortodròmica [km] i autocontenció municipal dels desplaçaments en bicicleta independentment de l'àmbit de residència, segons sexe. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)



Gràfic 10. Durada mitjana percebuda [minuts] dels desplaçaments en bicicleta independentment de l'àmbit de residència, segons sexe. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)

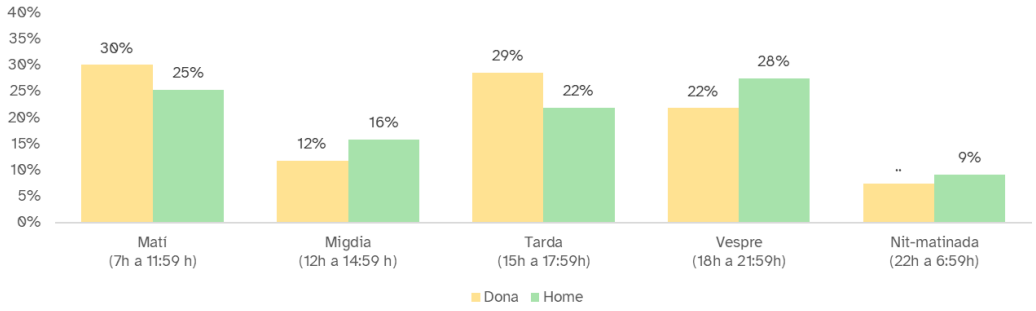


Si s'analitza el **perfil horari dels desplaçaments en bicicleta**, s'observa l'impacte dels rols de gènere dintre de les llars. Les dones, majoritàriament es desplacen al matí, de 7 h a 12 h (30%) i a la tarda de 15 h a 18 h (29%). Aquestes franges horàries coincideixen principalment amb els desplaçaments relacionats amb la feina o els estudis, però també amb les entrades i sortides dels centres escolars, per tant, a una mobilitat de cures. En canvi, el perfil horari dels desplaçaments en bicicleta fets pels homes és menys abrupte que els de les dones, és a dir, l'ús de la bicicleta és més generalitzat al llarg del dia. Es destaca que el màxim nombre de

desplaçaments se situa al vespre, entre les 18 h i les 22 h (28%), 6 punts percentuals superior a les dones. També, són especialment il·lustratives les diferències trobades en la freqüència de desplaçaments fets en la franja horària nocturna, segurament vinculades a una major percepció de risc/inseguretat per part de les dones respecte als homes.

Gràfic 11. Distribució dels desplaçaments en bicicleta segons franja horària i sexe. Desplaçaments amb origen i/o destinació l'àrea metropolitana. Any 2022

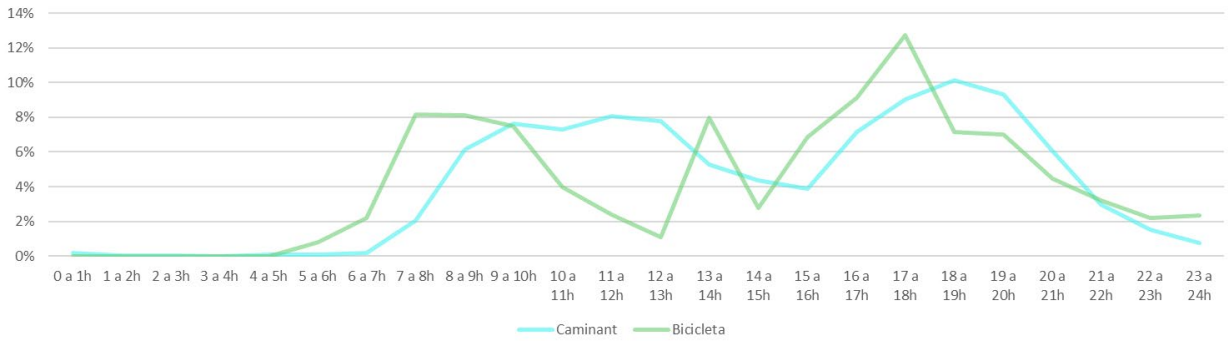
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)



Finalment, és interessant comparar la distribució horària dels desplaçaments metropolitans en bicicleta i a peu de les dones. Els moviments fets en bicicleta presenten els dos pics horaris típics al matí i a la tarda, però també un altre al migdia, relacionats amb els desplaçaments a la feina i tornada a casa però també per motius personals. Per contra, els desplaçaments a peu són més homogenis al llarg del dia, reduint-se al migdia. Pel que fa als desplaçaments nocturns, es poden considerar residuals, segurament a causa d'una percepció d'inseguretat.

Gràfic 12. Comparativa de la distribució dels desplaçaments en bicicleta i a peu de les dones. Desplaçaments amb origen i/o destinació l'àrea metropolitana. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)

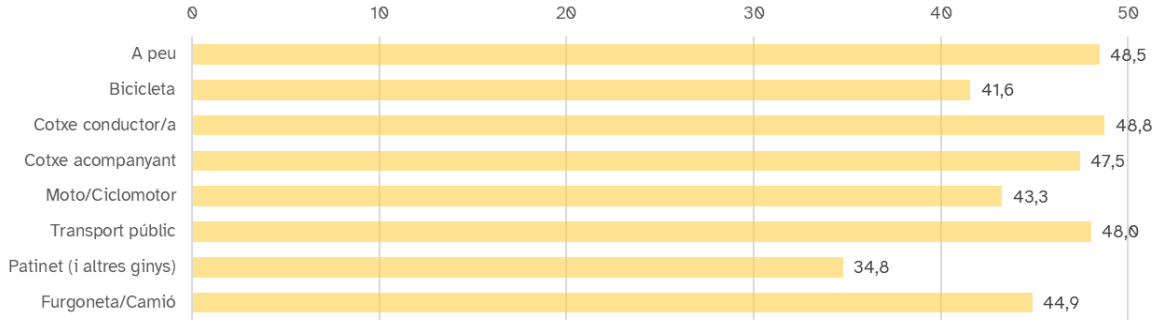


Perfil sociodemogràfic

CARACTERÍSTIQUES DE LES PERSONES USUÀRIES DE LA BICICLETA

D'acord amb les dades recollides en l'edició de 2022 de l'EMEF, les **persones usuàries de la bicicleta**, en comparació amb les usuàries d'altres mitjans, són relativament **joves** (41,6 anys), tot i que són les persones usuàries del patinet les més joves (34,8 anys). L'edat mitjana de les persones que caminen, circulen en cotxe o fan desplaçaments en transport públic se situa gairebé 7 anys per sobre. Cal recordar en aquest aspecte que l'EMEF pregunta a persones de 16 i més anys, excloent principalment als infants del seu univers mostral.

Gràfic 13. Edat mitjana de les persones usuàries dels diferents mitjans de tranport. Any 2022
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)



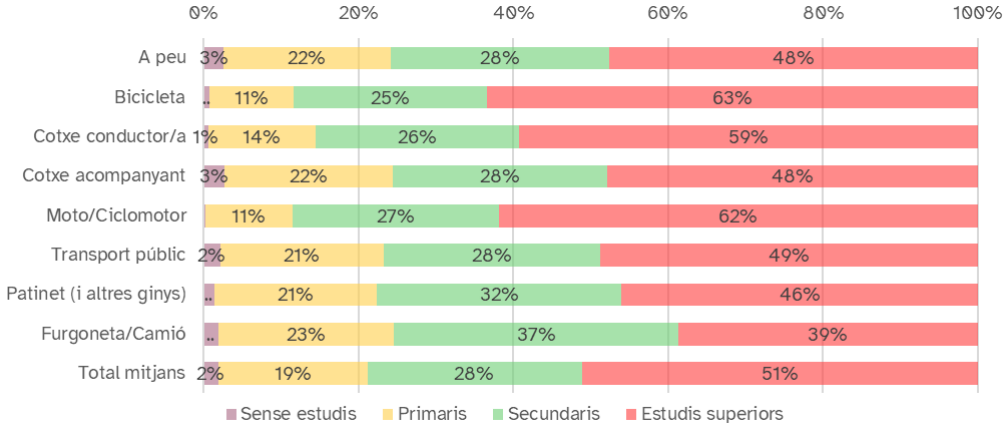
Pel que fa als **estudis finalitzats,** les persones usuàries de bicicletes són les que presenten una **proporció més gran d'estudis superiors** (63%), similar a les persones usuàries de moto/ciclomotor (62%). Justament són aquests mitjans els que presenten els percentatges més baixos de persones usuàries sense estudis o amb estudis primaris (11%). Pel que fa a la **situació laboral**, el perfil de les persones usuàries de la bicicleta s'observa molt similar al de mitjans privats motoritzats com la moto o el cotxe com a persona conductora, amb una elevada participació dels actius ocupats en ambdós casos (al voltant del 80%).

Finalment, **segons renda**[2], el percentatge de persones usuàries de bicicleta amb rendes vulnerables (11%) és el més baix de tots els mitjans. Tanmateix, el percentatge de persones usuàries de classes intermèdies és el més elevat (64%) i juntament amb els usuaris i usuàries de moto/ciclomotor, la proporció de persones benestants és molt elevada (25%).

[2] És important destacar que l'EMEF és una enquesta a nivell personal i que l'INE proporciona informació per secció censal. L'estudi considera que totes les persones que resideixen en una mateixa secció censal tenen el mateix nivell d'ingressos: la mitjana d'ingressos per unitat de consum de la secció censal. Així doncs, aquests ingressos no són de l'individu, sinó que són de la secció censal de residència d'aquest, si bé, aquesta és la millor forma que s'ha considerat per aproximar l'EMEF a la renda familiar de les persones enquestades.

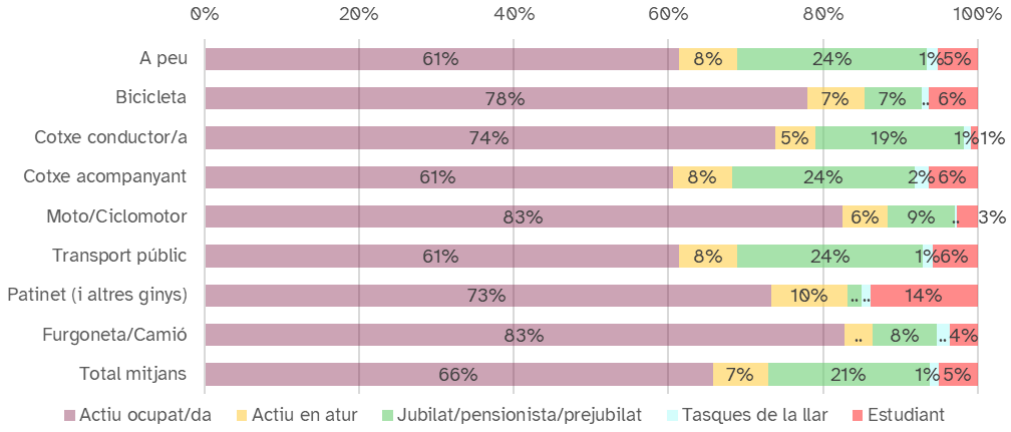
Gràfic 14. Nivell d'estudis de les persones usuàries dels diferents mitjans de transport. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)



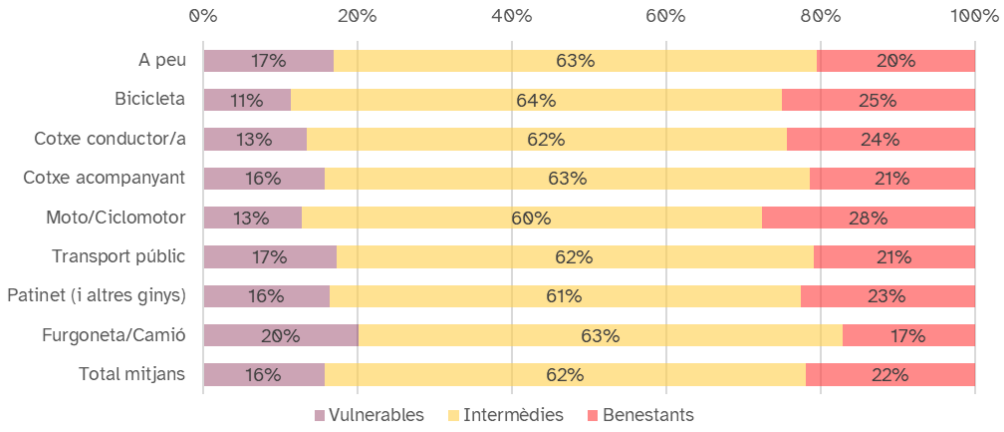
Gràfic 15. Situació laboral de les persones usuàries dels diferents mitjans de transport. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)



Gràfic 16. Nivell de renda de les persones usuàries dels diferents mitjans de transport. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)

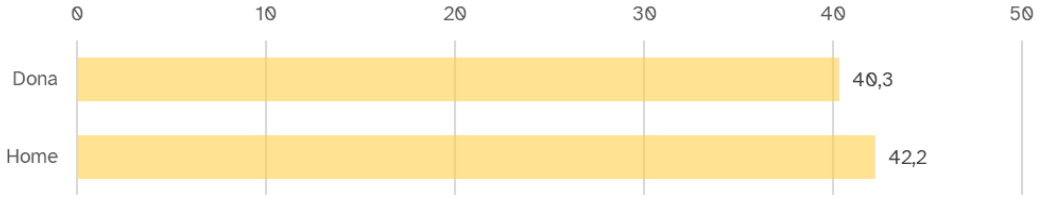


CARACTERÍSTIQUES DE LES PERSONES USUARIES DE LA BICICLETA SEGONS SEXE

El detall de les persones usuàries de la bicicleta segons sexe **no mostra diferències rellevants pel que fa l'edat, el nivell de renda o la situació laboral**. La única diferència destacable és que les dones usuàries de la bicicleta presenten **un nivell d'estudis finalitzats més elevat que els homes**. El 69% tenen estudis superiors finalitzats i, en canvi, entre els homes aquest percentatge es queda en el 60%.

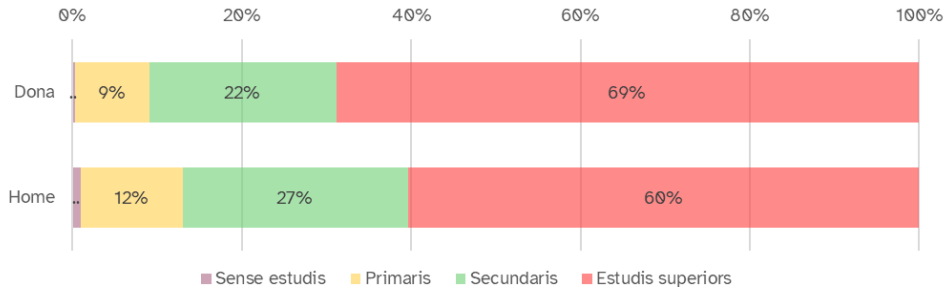
Gràfic 17. Edat mitjana de les persones usuàries de la bicicleta segons sexe. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)



Gràfic 18. Nivell d'estudis de les persones usuàries de bicicleta segons sexe. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)



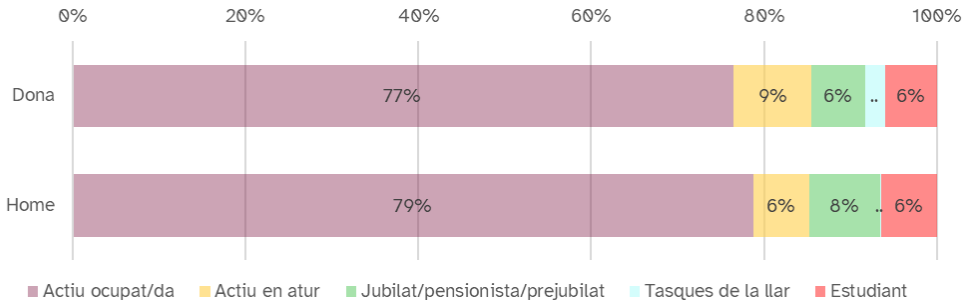
Pel que fa a la situació professional i al nivell de renda, **no es detecten grans diferències entre les persones usuàries de bicicleta segons sexe.** El 77% de les dones (el 79% dels homes) es consideren actius ocupats i el 61% de les dones (65% dels homes) pertanyen a classes intermèdies.

Si s'analitza el detall es pot apreciar que entre les persones usuàries de bicicleta:

- El 6% de les dones (per un 8% dels homes) estan jubilades, prejubilades o són pensionistes.
- El 9% de les dones (per un 6% dels homes) estan en situació d'atur.
- El 6% tant de dones com d'homes són estudiants.
- El 13% de les dones (per un 11% dels homes) pertanyen a una classe social amb una renda "vulnerable".
- El 26% de les dones (per un 23% dels homes) són benestants.

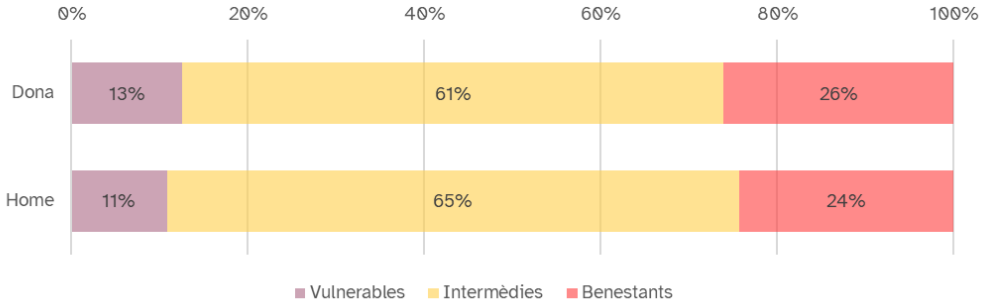
Gràfic 19. Situació laboral de les persones usuàries de la bicicleta, segons sexe. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)



Gràfic 20. Nivell de renda de les persones usuàries de la bicicleta, segons sexe. Any 2022

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'EMEF 2022 (ATM)

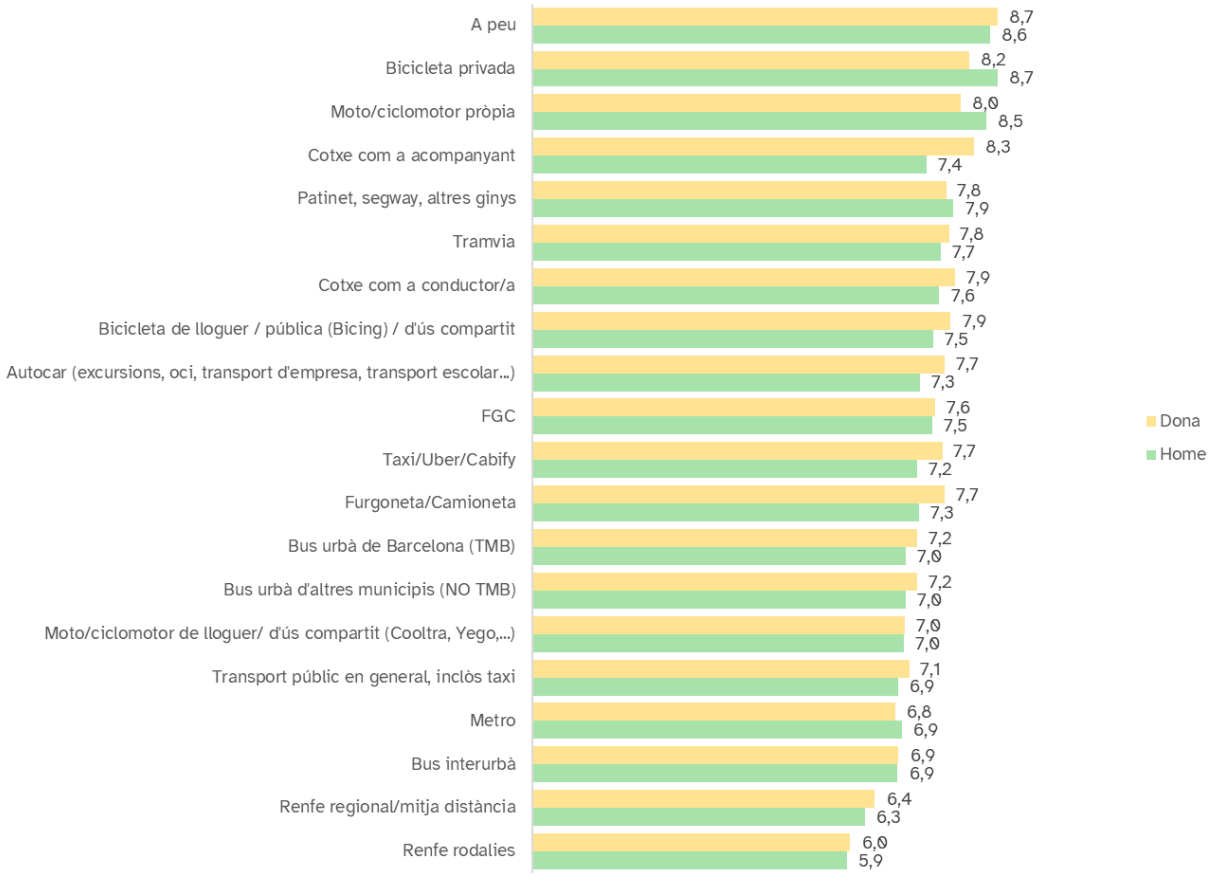


Satisfacció i motius d'ús de la bicicleta

Després de les persones que van a peu, els usuaris de la bicicleta privada són **les persones més satisfetes d'usar el seu mitjà, amb una nota mitjana de 8,5 punts sobre 10**, per sobre dels usuaris de motocicleta, ciclomotor propis (8,4) o cotxe com a conductor (7,5) o acompanyant (7,9). En el cas de la bicicleta compartida o de lloguer, la nota mitjana de satisfacció en el seu ús (7,9), aconsegueix una valoració molt més elevada que el cas de la moto compartida o de lloguer (7,3) i del transport públic en general (7,3).

Les diferències entre sexes, pel que fa a la satisfacció declarada en anar en els diferents mitjans de transport són mínimes. Sí que es percep una menor satisfacció per part de les dones en l'ús de la bicicleta pròpia i moto pròpia. En canvi, elles declaren una major satisfacció en l'ús de cotxe com a acompanyant i conductora, bicicleta d'ús compartit i taxi /Uber/Cabify.

Gràfic 21. Satisfacció que produeix a les persones usuàries d'un mitjà de transport l'ús d'aquest, segons sexe. Any 2022.
Font: Institut Metròpoli a partir de l'EMEF 2022 (ATM)



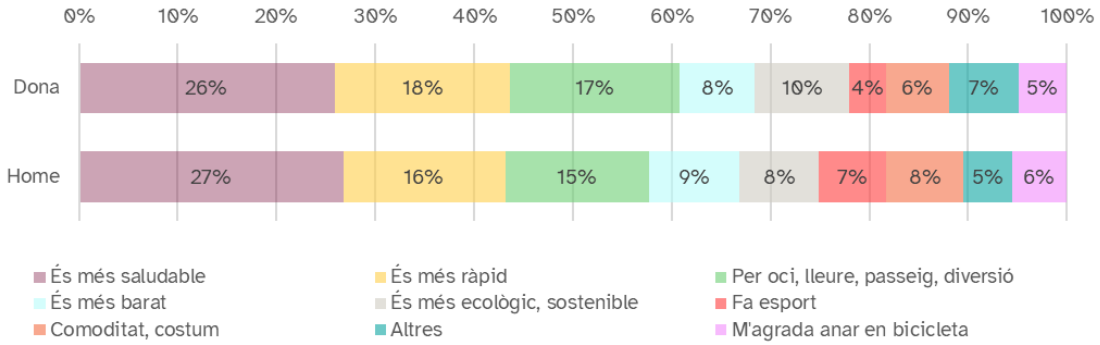
En la part d'opinió de l'edició 2017 de l'EMEF, es va preguntar a les persones usuàries de la bicicleta sobre els **motius (com a màxim 3 respostes) pels quals feien servir aquest mitjà**. En general, la **resposta majoritària va ser perquè és saludable (26%**). Altres motius destacats són perquè és més ràpida (17%) i perquè fan un ús per oci, lleure o diversió (15%). No s'observen diferències entre homes i dones en relació amb aquests motius d'ús.

En aquest sentit, l'enquesta Baròmetre de la bicicleta en España (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana et al., 2022) va preguntar a quines dues paraules s'associa la bicicleta. Les resposta majoritària va ser **salut, seguida d'esport i medi ambient**, confirmant l'associació a les respostes extretes de l'EMEF.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana et al_2022_

Gràfic 22. Motius d'ús de la bicicleta (persones usuàries), segons sexe. Any 2017.

Font: Institut Metròpoli a partir de l'EMEF 2017 (ATM)



5. Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona

Aquest capítol presenta els principals resultats obtinguts en l'enquesta realitzada els mesos de maig i juny del 2023 a les dones -usuàries -i no- de la bicicleta en el territori metropolità excepte la ciutat de Barcelona. Lògicament, a l'hora de buscar i trobar dones ciclistes que completin el qüestionari, les persones enquestadores s'han adreçat a la infraestructura ciclista de la metròpoli.

Quan es parla de la infraestructura ciclista a la metròpoli es parla de la xarxa pedalable metropolitana. Així, la xarxa pedalable metropolitana s'ha categoritzat en 5 tipus de tram:

- **Carril bici:** Inclou els carrils per a bicicleta situats en calçada, tant els unidireccionals com els bidireccionals.
- **Vorera – bici:** Inclou els espais per a bicicleta senyalitzats sobre espais no segregats físicament de l'espai per a vianants.
- **Carrers o Zones 30:** Són vies on la velocitat màxima dels vehicles està fixada a 30 km/hora.
- **Altres vies pacificades (plataformes úniques i carrers de vianants)**: són zones de circulació que estan dedicades, en primer lloc, als vianants i ciclistes, i on la velocitat màxima dels vehicles està fixada en 20 km/hora (o, fins i tot, a 10 km/hora) i els conductors han de concedir prioritat a vianants i ciclistes. No s'inclouen els carrers Zona 30.
- **Camí verd:** Són vies per a vianants i bicicletes segregades de la xarxa viària i que es troben en espais oberts, parcs, jardins o boscos.

Segons aquesta darrera actualització, la xarxa pedalable metropolitana, és de **5.375,5 quilòmetres**, dels quals el 71,8% són carrers o zona 30, el 8,6% carrils bici, el 8,3% altres vies pacificades (plataformes úniques i carrers de vianants) i el 6,2% camí verd[3].

[3] Longitud provisional. Estudi en curs

Taula 3. Longitud de la xarxa pedalable per tipologia (total àmbit metropolità). Any 2023

Font: AMB i Institut Metròpoli

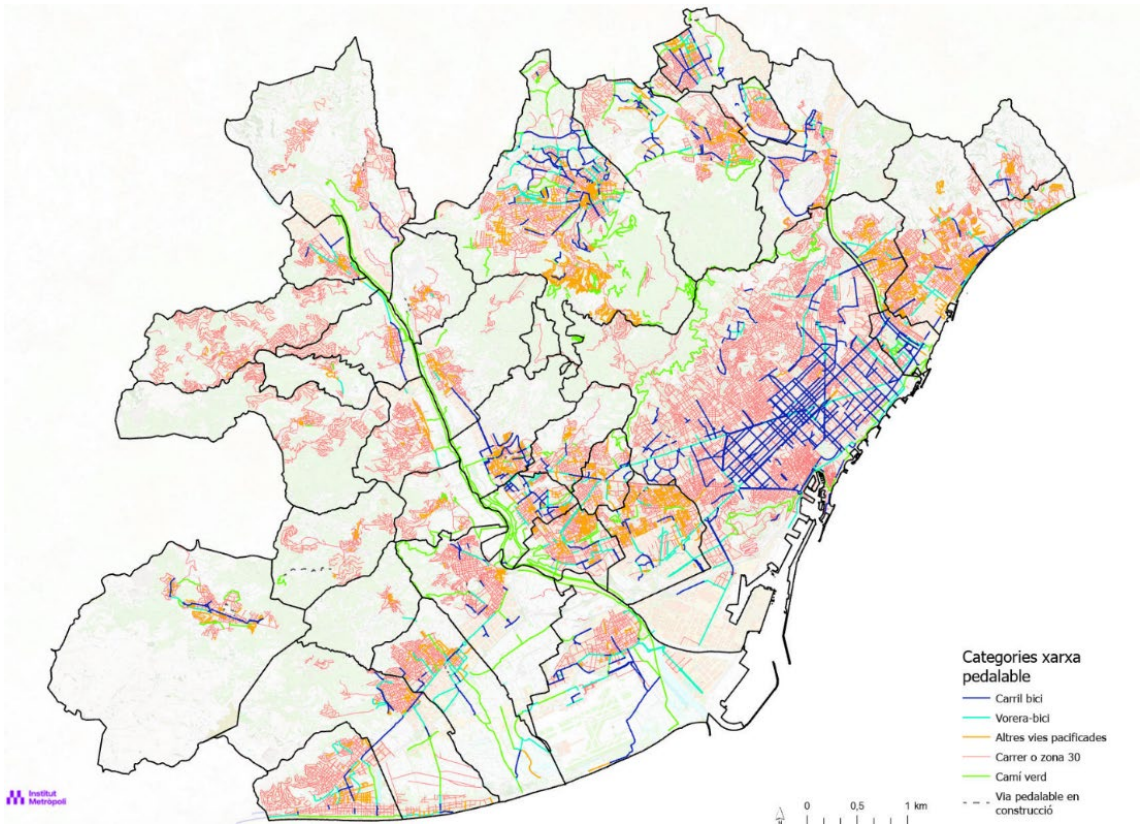
*Longitud provisional. Estudi en curs

Tipus	Xarxa pedalable metropolitana	
	Longitud (km)	%
Carril bici	346,8	8,6%
Vorera-bici	28,8	5,2%
Carrer o zona 30	2.889,1	71,5%
Altres vies pacificades (plataformes úniques i carrers de vianants)	333,1	8,2%
Camí verd	265,2	6,6%
Total	**4.043,0**	**100,0%**

L'extensió de la xarxa pedalable no és homogènia en tot el territori metropolità, ni per extensió ni per categoria dels trams. Pel que fa a la longitud, més enllà de Barcelona (1.439,3 km) destaquen la longitud de la xarxa pedalable en municipis com Sant Cugat del Vallès (517,8 km), Badalona (286,8 km), Castelldefels (198,8 km) o Cerdanyola del Vallès (195,0 km) i pel que fa al percentatge de carril bici respecte el total de xarxa pedalable, a més de Barcelona (16,8%), destaquen Sant Adrià de Besòs (22,6%), Sant Feliu de Llobregat (19,6%), Montcada i Reixac (14,2%) o el Prat de Llobregat (13,0%).

Mapa 1. Xarxa pedalable metropolitana (36 municipis)

Font: AMB i Institut Metròpoli



Taula 4. Quilòmetres de la xarxa pedalable i percentatge de carril bici segons muncipi. Àmbit metropolità

Font: AMB i Institut Metròpoli

*Longitud provisional. Estudi en curs

Municipi	Total	% de carril bici respecte el total de xarxa pedalable
Badalona	217,2	4,2%
Badia del Vallès	6,1	2,8%
Barberà del Vallès	64,3	12,2%
Barcelona	1071,6	16,9%
Begues	66,7	7,5%
Castellbisbal	94,2	2,1%
Castelldefels	155,7	1,7%
Cerdanyola del Vallès	146,4	5,5%
Cervelló	72,2	0,0%
Corbera de Llobregat	132,2	0,0%
Cornellà de Llobregat	113,4	3,6%
El Papiol	26,0	0,0%
El Prat de Llobregat	119,1	13,0%
Esplugues de Llobregat	62,4	4,3%
Gavà	102,7	4,9%
L'Hospitalet de Llobregat	138,6	4,1%
La Palma de Cervelló	9,4	0,0%
Molins de Rei	50,9	3,1%
Montcada i Reixac	71,9	14,2%
Montgat	28,7	0,0%
Pallejà	54,0	5,0%
Ripollet	48,8	11,6%
Sant Adrià de Besòs	51,7	22,6%
Sant Andreu de la Barca	44,1	3,9%
Sant Boi de Llobregat	133,3	3,4%
Sant Climent de Llobregat	10,9	0,0%
Sant Cugat del Vallès	387,7	7,6%
Sant Feliu de Llobregat	55,8	19,6%
Sant Joan Despí	69,0	10,6%
Sant Just Desvern	58,7	2,9%
Sant Vicenç dels Horts	76,0	0,0%
Santa Coloma de Cervelló	39,9	0,0%
Santa Coloma de Gramenet	78,4	5,2%
Tiana	33,0	4,4%
Torrelles de Llobregat	46,0	0,0%
Viladecans	106,3	4,5%
Total AMB	**4.043,0**	**8,6%**

Per la seva banda, la Bicivia és la xarxa d'eixos pedalables metropolitans de **342 km** executats (sense considerar Barcelona) que s'ha definit i dissenyat des de l'AMB conjuntament amb els 36 municipis i administracions titulars de les carreteres. Formada per 9 grans eixos pedalables: 4 eixos verticals seguint els rius Llobregat i Besòs i 5 horitzontals, quatre estan situats a la banda de la costa i un a la zona del Vallès, té l'objectiu de connectar d'una manera ràpida, directa i segura, els diferents territoris de la metròpoli.

Fitxa tècnica i metodologia de l'enquesta

FITXA TÈCNICA

Univers: dones usuàries de la bicicleta i dones no usuàries de la bicicleta d'entre 16 i 65 anys, que es desplacen per la metròpoli de Barcelona (excepte Barcelona).

Mostra: S'han completat 806 entrevistes, 6 més de les previstes inicialment, repartides de la següent manera

- 516 entrevistes a dones usuàries de la bicicleta com a mitjà de transport habitual
- 290 entrevistes a dones no usuàries de la bicicleta com a mitjà de transport habitual,

Tipus de mostreig: selecció aleatòria de les persones a entrevistar sobre el terreny, tenint en compte segons l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual, el dia de la setmana, la zona de l'entrevista, l'edat i la franja horària

Recollida informació: CAPI (Computer-Assisted Personal Interviewing)

Treball de camp: Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública, S.L

Període d'enquestació: Del 29 de maig al 26 de juny de 2023

Equip investigador: supervisió del treball de camp, codificació i processament de les dades i anàlisi dels resultats a càrrec de l'Institut Metròpoli.

METODOLOGIA

Per a determinar els punts de mostreig, es va estratificar el territori metropolità (excepte Barcelona) segons àrees funcionals. Aquestes àrees engloben els següents municipis metropolitans.

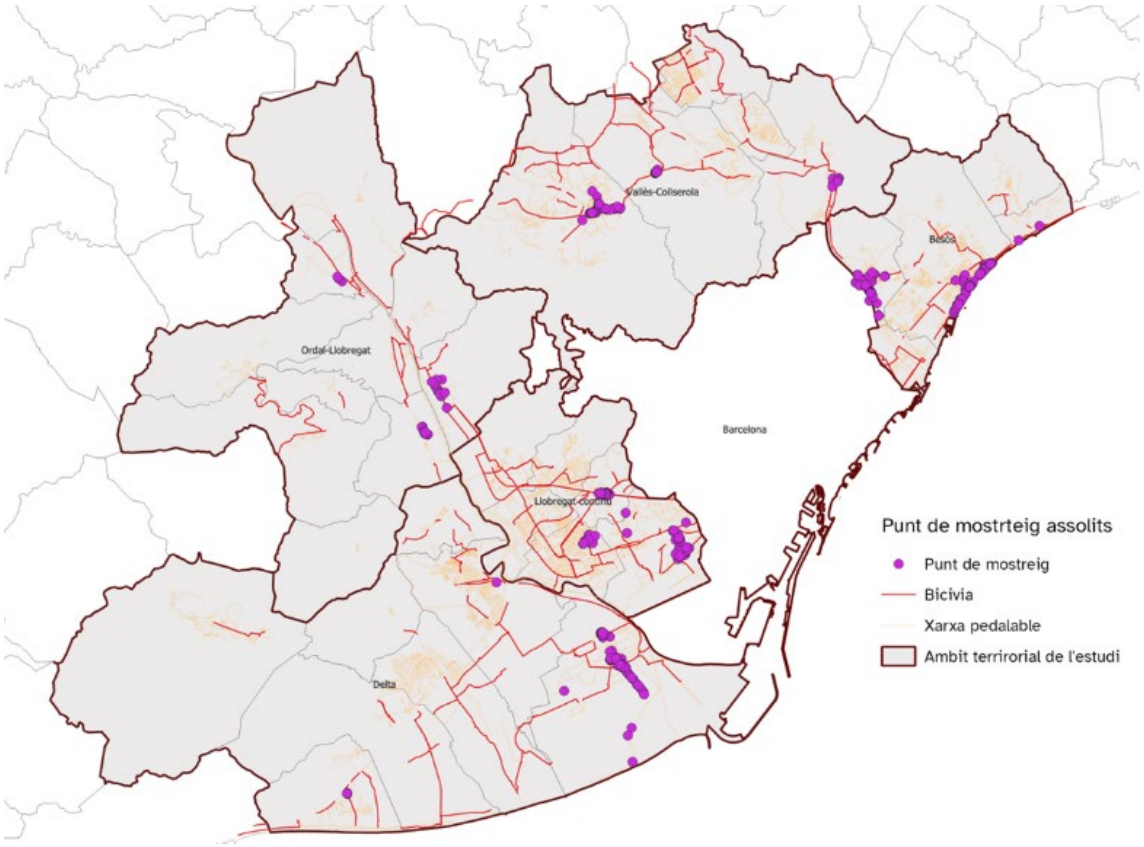
- **Besòs (5 municipis):** Tiana, Montgat, Badalona, Santa Coloma de Gramenet i Sant Adrià del Besòs.
- **Vallès – Collserola (6 municipis):** Montcada i Reixac, Ripollet, Barberà del Vallès, Badia del Vallès, Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat del Vallès.
- **Ordal –Llobregat (10 municipis):** Castellbisbal, Sant Andreu de la Barca, Corbera de Llobregat, Pallejà, la Palma de Cervelló, el Papiol, Molins de Rei, Cervelló, Torrelles de Llobregat i Sant Vicenç dels Horts.
- **Delta (8 municipis):** Begues, Castelldefels, Gavà, Viladecans, Santa Coloma de Cervelló, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat i el Prat de Llobregat.
- **Llobregat continu (6 municipis)**: Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Cornellà del Llobregat, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat.

Les enquestes, tant a les dones usuàries de bicicleta com a les no usuàries, es van realitzar a l'àmbit de la xarxa pedalable dels municipis metropolitans (excepte Barcelona) o en trams executats de la Bicivia, prioritzant

diversos punts de mostreig en trams de la xarxa pedalable que coincideixen amb la xarxa Bicivia. A l'Annex 1 es recull la metodologia proposada per a l'obtenció de la mostra així com els punts recomanats per fer les enquestes de la xarxa pedalable i dels trams de la Bicivia de cadascuna de les àrees funcionals de la metròpoli.

Mapa 2. Àrees funcionals i punts de mostreig assolits

Font: Institut Metròpoli i GESOP



Per a cadascuna de les àrees funcionals es va fixar una quota d'enquestes a dones usuàries de la bicicleta i una quota de dones no usuàries de la bicicleta. Per a seleccionar aquests dos tipus de perfils es van considerar els següents criteris:

Dona usuària de bicicleta: dona que es desplaça en bicicleta per l'àmbit metropolità (sense Barcelona, només entorns propers de connexió), almenys una vegada al mes com a mitjà de transport (feina, estudis, compres, anar metge, gestions personals, etc.; excepte esport o passeig).

Dona no usuària de bicicleta: dona que es desplaça a peu, o altre mitjà no motoritzat, per l'àmbit metropolità (sense Barcelona) i que sigui no-usuària de bicicleta. En cas que aquesta persona és consideri usuària de la bicicleta, passarà considerar-se dona usuària de bicicleta.

Per tal de ser sensible a **altres identitats no binàries**, les persones que declaraven identificar-se amb una altra identitat no binària l'enquesta es mantenia[4]. Tanmateix, en cas que la persona declarés identificar-se amb el gènere masculí, l'enquesta finalitzava.

Pel que fa a **l'edat**, l'enquesta es va adreçar a dones d'entre 16 i 64 anys. Es van establir quotes per tres grups d'edat: 16-29, 30-44, 45-64 anys i una edat màxima de 65 anys per tal de facilitar la comparativa de resultats entre les usuàries i les no usuàries, atès que el perfil d'usuària de la bicicleta té una edat mitjana de 41,6 anys.

La mostra també es va estratificar segons la **franja horària** per tal de poder captar la màxima diversitat pel que fa als motius dels desplaçaments (compres, lleure, feina, oci, etc.), fet que al mateix temps, va permetre garantir millor el compliment de les quotes d'edat.

La mostra teòrica establerta va ser de **700 enquestes** (450 a dones usuàries i 250 a dones no usuàries), tot i que, finalment, la mostra assolida va ser de **806 enquestes**, 290 per a no usuàries i 516 per a usuàries.

Taula 5. Quota d'enquestes a realitzar per zones i a usuàries i no-usuàries.
Font: Institut Metròpoli i GESOP.

		Mostra teòrica			Mostra completada		
		Usuàries	**No usuàries**	**Total**	**Usuàries**	**No usuàries**	**Total**
LABORABLE	Besòs	80	60	140	96	61	157
	Delta	120	50	170	98	53	151
	Llobregat continu	120	80	200	129	80	209
	Ordal-Llobregat	30	20	50	13	20	33
	Vallès-Collserola	100	40	140	116	41	157
	Total	**450**	**250**	**700**	**452**	**255**	**707**
	7:00h-9:59h	125	45	170	56	49	105
	10:00h-12:59h	50	50	100	44	52	96
	13:00h-15:59h	75	35	110	125	33	158
	16:00h-18:59h	100	80	180	153	81	234
	19:00h-20:59h	100	40	140	74	40	114
	Total	**450**	**250**	**700**	**452**	**255**	**707**
	16-29	50	40	90	73	42	115
	30-44	200	80	280	174	81	255
	45-64	200	130	330	205	132	337
	Total	**450**	**250**	**700**	**452**	**255**	**707**
CAP DE SETMANA	**Total**	**65**	**35**	**100**	**64**	**35**	**99**

*Error mostral màxim per mostreig aleatori simple sota supòsit de màxima indeterminació (P=Q=50%) per a un nivell de confiança del 95,5%.

[4] Alguna dona entrevistada no entenia que es demanés pel gènere amb el que s'identificaven, ja que es considerava una pregunta massa intrusiva.

QÜESTIONARI

El qüestionari inclou 4 blocs que es resumeixen a continuació:

- Un **primer bloc**, d'informació inicial de la persona entrevistada que és comú tant per les dones usuàries com per les no usuàries.
- Un **segon bloc,** adreçat a dones no usuàries. Entre d'altres, es demana pels motius per no utilitzar la bicicleta, la predisposició en el seu ús futur i els elements que encoratjarien a fer-ne ús.
- Un **tercer bloc,** adreçat a dones usuàries de la bicicleta on s'indaga, entre altres, sobre:
    - Els patrons de mobilitat freqüència d'ús, motius de desplaçament, tipus de recorregut, coneixement de la xarxa Bicivia.
    - La valoració i motius d'elecció de la bicicleta com a mitjà de transport.
    - La importància i satisfacció de diversos elements de la infraestructura ciclista.
    - L'ús i la satisfacció de diverses tipologies de vies pedalables.
    - La intermodalitat amb altres mitjans de transport.
    - L'aparcament i els robatoris de components o de la bicicleta.
    - Assetjament viari.
- Un **bloc final,** amb qüestions comunes per ambdós grups de dones sobre les seves característiques sociodemogràfiques. Entre d'altres, la situació professional, el nivell d'estudis finalitzats, la disponibilitat de permís de conduir, persones a càrrec o discapacitats.

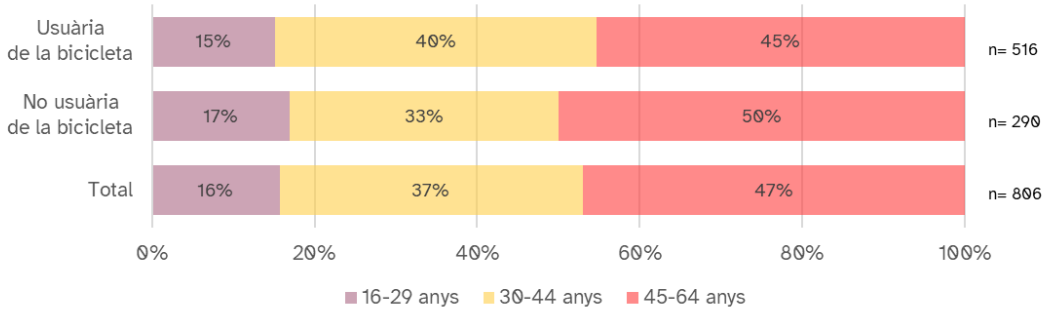
En total, la branca orientada per a les dones usuàries de bicicleta del qüestionari comptava amb 95 preguntes, en canvi, la branca de dones no usuàries es componia únicament de 43 preguntes. L**'annex 2** incorpora el qüestionari complet de l'enquesta.

Perfils de les dones enquestades

Com s'ha vist, en total 806 dones han respost l'enquesta. D'aquestes, 516 es van declarar usuàries de la bicicleta i 290 no usuàries de la bicicleta. Del total de dones, només dues s'han definit d'una altra identitat no binària. Atès que es van establir quotes d'edat tant per usuàries com per no usuàries, la **distribució per grups d'edat** es correspon amb l'estructura de la població metropolitana.

Gràfic 23. Distribució de la mostra segons grup d'edat. Any 2023

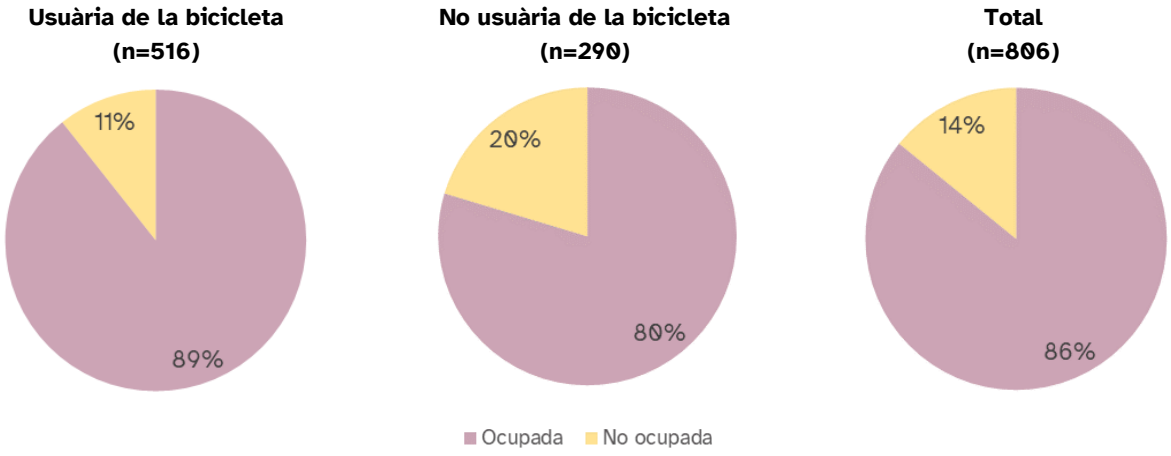
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



El 86% de les dones enquestades, d'acord amb la seva **situació professional**, es troba ocupada (activa i que treballa)[5]. Aquest percentatge creix fins al 89% entre les dones usuàries de bicicleta. Aquest major percentatge de dones ocupades, es troba en coherència amb els resultats observats en el capítol anterior elaborat amb les dades de l'EMEF.

Gràfic 24. Distribució de la mostra assolida segons situació professional. Any 2023

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

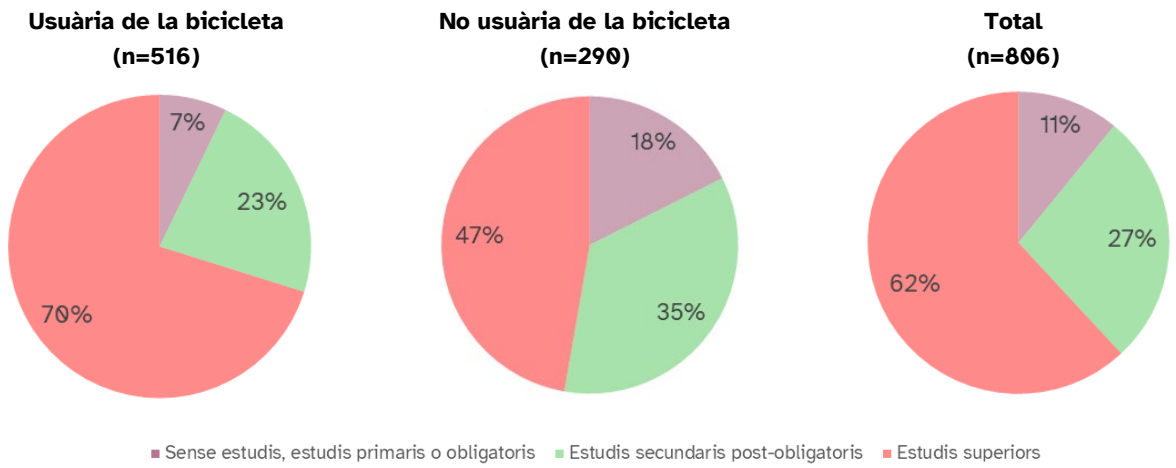


[5] No ocupada: Dona en situació d'atur, jubilada/pre-jubilada, pensionista, estudiant o que es dedica a tasques de la llar

Quant al **nivell d'estudis**, gairebé el 62% de les dones enquestades afirmen haver finalitzat estudis superiors, el 27% estudis secundaris post-obligatoris i l'11% estudis primaris o obligatoris o afirmen no haver finalitzat cap estudi. El nivell d'estudis de les dones usuàries és superior al de les dones no usuàries. Aquestes xifres també van en sintonia amb els resultats que s'obtenen a partir de l'EMEF. Cal tenir en compte que el nivell d'estudis de la població a vegades es relaciona positivament amb la renda de les persones, de manera, que un nivell d'estudis superior se sol correlacionar amb uns nivells de renda més elevats.

Gràfic 25. Distribució de la mostra segons nivell d'estudis finalitzats. Any 2023

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



A més de ser, o no, usuària de la bicicleta, a les dones enquestades se'ls hi ha preguntat, per una banda sobre la tinença de permisos de conduir i, per altra, pel tipus de bicicleta que disposen, en cas de tenir-ne.

Respecte a la **tinença de permisos de conduir**, les respostes obtingudes mostren que el 76% (612 dones) del total de dones enquestades disposa d'algun permís de conduir. En aquest cas, el 80% de les dones usuàries tenen algun permís per conduir d'un vehicle motoritzat, 11 punts percentuals per sobre de les dones que no són usuàries. Aquest fet visualitza que és més habitual desplaçar-se en bicicleta si es disposa d' algun permís de conduir.

Gràfic 26. Distribució de la mostra a segons tinença de permís de conduir altres vehicles. Any 2023

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



Pel que fa a l'**accés a la bicicleta i tipologia d'aquesta**, cal destacar que la major part del total de les dones enquestades (85%) afirma tenir accés a una o més d'una bicicleta i el 45% afirma tenir accés a més d'una bicicleta. En total, les 516 dones usuàries afirmen tenir accés a un total de 826 bicicletes (1,6 bicicletes per cada dona usuària). Aquestes, són majoritàriament d'ús privat (88%), mecàniques (71%) i estan adaptades per portar càrregues (54%). En canvi, només un 10% estan adaptades per portar infants i un 1% estan adaptades per a persones amb discapacitat.

Taula 6. Tipus de bicicletes declarades accessibles per part de les dones. Any 2023

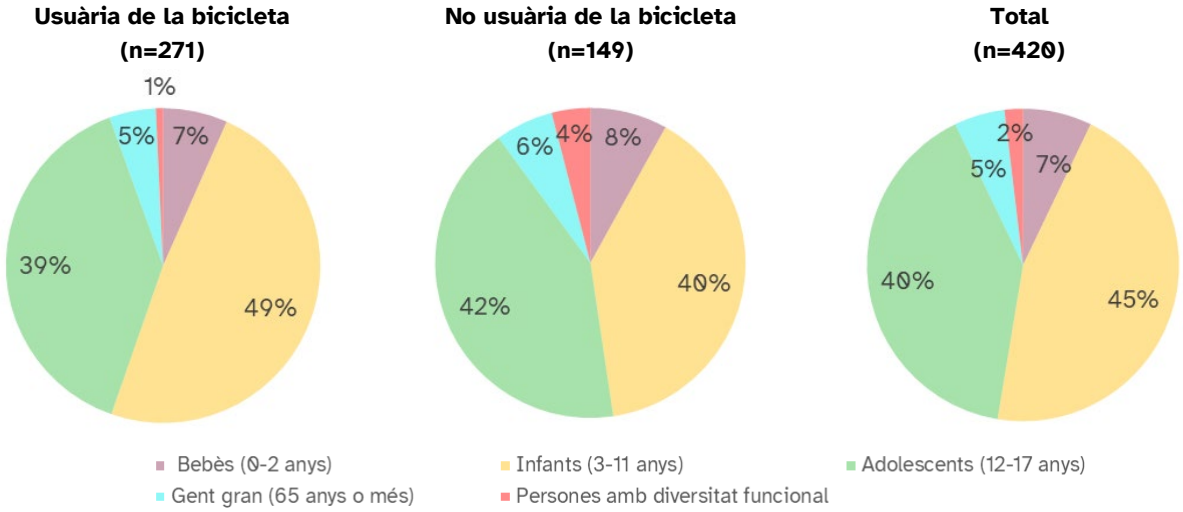
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

Característiques de la bicicleta (n=826)	% respecte el total de bicicletes accessibles
Compartida *(serveis de sharing)*	12%
Elèctrica	29%
Adaptada per a persones amb discapacitat	1%
Adaptada per a portar infants	10%
Adaptada per portar càrregues	46%

Del total de dones enquestades, 420 declaren tenir persones a càrrec (43%). D'aquestes, 271 (65%) són usuàries de la bicicleta i 149 (35%), no fan ús de la bicicleta. Concretament, en el cas de les usuàries de la bicicleta, majoritàriament (49%), aquesta persona a càrrec és un infant entre 3 i 11 anys. En canvi, en el cas de les no usuàries, el 42% són adolescents entre 12 i 17 anys.

Gràfic 27. Distribució de la mostra assolida segons persones a càrrec. Any 2023

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

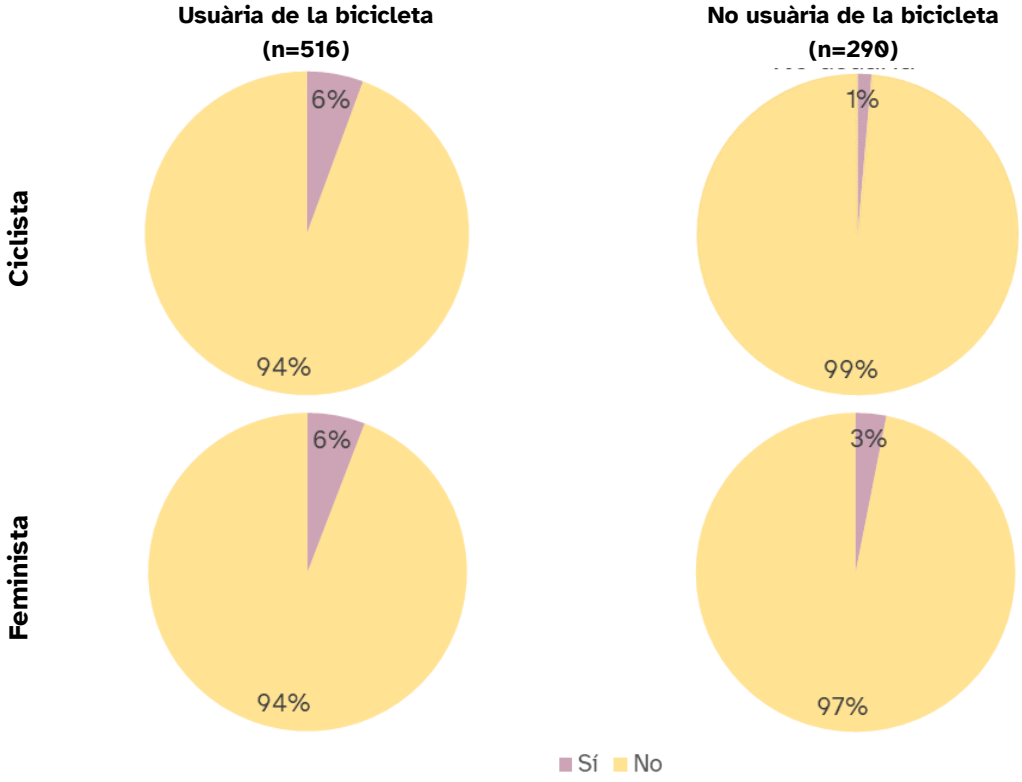


El 4% de les dones enquestades afirmen tenir alguna **dificultat sensorial**, física o d'algun altre tipus que afecta la seva mobilitat. Entre les dones no usuàries, aquest percentatge ascendeix fins al 5,2% i es tracta majoritàriament de dificultats físiques o de mobilitat reduïda. Entre les usuàries de bicicletes, el percentatge de dones amb dificultats per moure's es redueix fins al 3,3% i aquestes són principalment sensorials (visuals o auditives).

Entre les dones usuàries de bicicleta, el 5,6% estan vinculades a un col·lectiu relacionat amb la bicicleta i 5,8% a algun col·lectiu feminista. Entre les no usuàries només l'1% estan vinculades a algun d'aquests col·lectius.

Gràfic 28. Distribució de la mostra segons vinculació a colectius ciclistes o feministes. Any 2023

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



Dones no usuàries de bicicleta

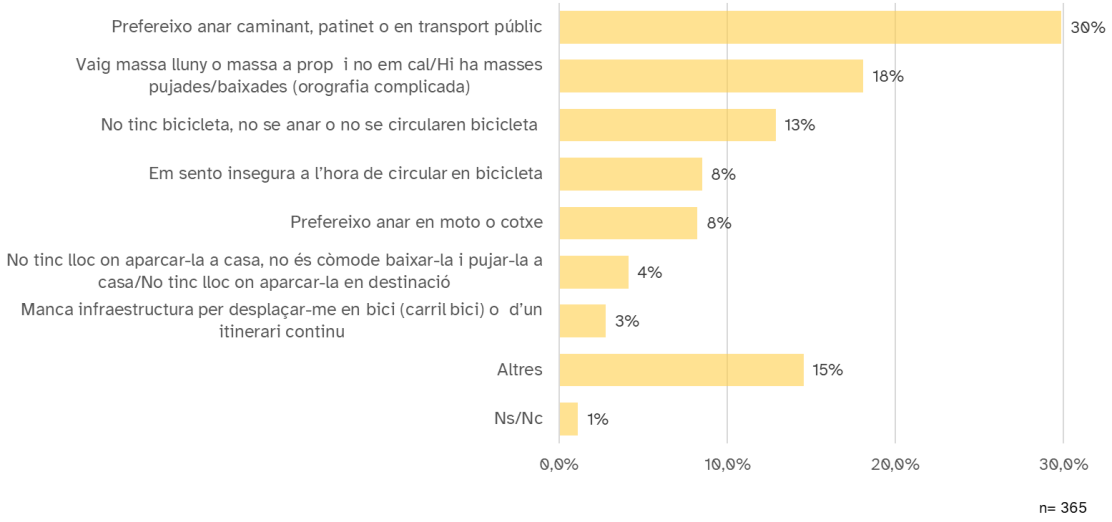
Un total de 290 dones enquestades es van declarar no usuàries de la bicicleta. Pel que fa als **motius pels quals no la utilitzen**, gairebé el **30%** de les respostes mencionades estan relacionades amb una preferència per desplaçar-se amb altres **modes de transport sostenibles** (a peu, patinet o transport públic) i el **18**% de les respostes perquè el desplaçaments que han de fer no són massa curts o massa llargs o hi ha un pendent excessiu per a fer el desplaçament.

Pel que fa a les respostes vinculades amb desplaçaments excessivament llargs difícils de cobrir en bicicleta, es pot considerar una possible "**falsa percepció del temps i de la distància necessària"** per a fer alguns desplaçaments, ja que com s'ha vist la distància mitjana dels desplaçaments en bicicleta a l'EMEF és de 2,9 km a l'àmbit metropolità. A més a més, tal i com s'ha vist a l'EMEF no es donen diferències importants en la distància mitjana en els desplaçaments interns a Barcelona en bicicleta i en vehicle privat (fet que seria extrapolable a altres ciutats), posant de manifest el potencial que té la bicicleta a l'hora de substituir viatges en vehicle privat en entorns urbans.

Altres motius esmentats s'associen al fet de no tenir bicicleta, al fet de no saber anar o no saber circular correctament (13%), a la inseguretat a l'hora de circular (molt lligat a la percepció del risc) (8%) o la preferència pel vehicle privat (8%).

Gràfic 29. Motiu pel qual no utilitza la bicicleta de manera habitual. Any 2023

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



Si els motius de no ús es desagreguen segons el **grup d'edat**, es pot destacar el següent:

- Entre les joves (16–29 anys; n= 64), els motius majoritaris declarats són que prefereixen fer servir altres transports públics o anar a peu (44%) i la distància (i el pendent) inadequada (19%).
- Entre les dones de mitjana edat (30-44 anys; n= 124), es destaca la preferència per l'ús del vehicle

privat (cotxe/moto) amb gairebé 5 punts percentuals més que els altres grups d'edat. Probablement, això s'explica perquè aquest grup, la proporció de dones actives ocupades és superior i per tant, major necessitat de fer desplaçaments motoritzats o de més distància.

- Pel que fa a les dones més grans (45-64 anys; n=177), el motiu principal és que prefereixen anar a peu o en transport públic (23%), tot i que creixen les que declaren sentir-se insegures (10%).

Tenir persones a càrrec és un altre aspecte que pot condicionar els motius pels quals les dones no fan servir la bicicleta (n=162), sobretot pel que fa a la no adequació del recorregut i a l'aparcament de la bicicleta. Per exemple, entre les dones no usuàries de la bicicleta amb persones a càrrec, el 22% dels motius estan relacionats amb el recorregut *"Vaig massa lluny o massa a prop i no em cal/Hi ha masses pujades/baixades (orografia complicada)"*, 6 punts percentuals més que les dones sense persones a càrrec i el 7% dels motius està relacionat amb problemes amb l'aparcament (en el cas de les dones sense persones a càrrec aquest aspecte només és de l'1,5%), segurament degut a la manca d'espai disponible a la llar o a la feina per guardar la bicicleta.

Taula 7. Distribució dels motius pel qual no utilitza la bicicleta de manera habitual segons edat i tinença de persones a càrrec. Any 2023

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

Motiu	Grup d'edat			Persones a càrrec		Total (n)
	16-29	30-44	45-64	Si	No	
Prefereixo anar caminant, patinet o en transport públic	43,8%	33,1%	22,6%	30,2%	29,6%	29,9% (109)
Vaig massa lluny o massa a prop i no em cal/Hi ha masses pujades/baixades (orografia complicada)	18,8%	21,0%	15,8%	21,6%	15,3%	18,1% (66)
No tinc bicicleta, no se anar o no se circularen bicicleta	12,5%	10,5%	14,7%	9,3%	15,8%	12,9% (47)
Em sento insegura a l'hora de circular en bicicleta	4,7%	8,1%	10,2%	6,8%	9,9%	8,5% (31)
Prefereixo anar en moto o cotxe	6,3%	11,3%	6,8%	9,9%	6,9%	8,2% (30)
Problemes amb l'aparcament a casa o destinació	1,6%	4,0%	5,1%	7,4%	1,5%	4,1% (15)
Manca infraestructura per desplaçar-me en bici (carril bici) o d'un itinerari continu	1,6%	1,6%	4,0%	3,1%	2,5%	2,7% (10)
Altres	10,9%	10,5%	18,6%	10,5%	17,7%	14,5% (53)
Ns/Nc	0,0%	0,0%	2,3%	1,2%	1,0%	1,1% (4)
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100% (365)**

Si es considera **l'activitat professional** (n ocupades= 294 i n no ocupades= 71) el fet de no tenir bicicleta és més gran entre les dones no ocupades (11%), que entre les ocupades (5%), i, en contraposició, el recorregut – *"Vaig massa lluny o massa a prop i no em cal/Hi ha masses pujades/baixades (orografia complicada)"* és un motiu més present entre les dones ocupades (19%), respecte a les no ocupades (10%), molt possiblement pels desplaçaments a la feina que acostumen a comportar distàncies majors.

Finalment, apuntar que segons el **nivell d'estudis finalitzats i la tinença -o no- d'algun permís de conduir**, no s'observen gaires diferències respecte al patró general.

Taula 8. Distribució dels motius pel qual no utilitza la bicicleta de manera habitual segons activitat professional i nivell d'estudis finalitzats. Any 2023

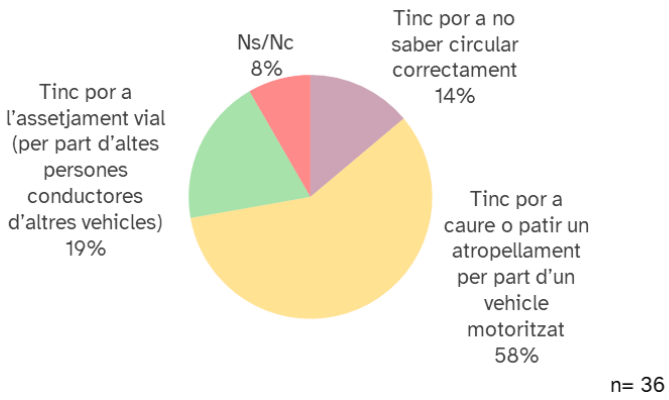
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

Motiu	Activitat professional		Nivell d'estudis			Total (n)
	Ocupada	No ocupada	Sense estudis, primaris o obligatoris	Secundaris post-obligatoris	Superiors	
Prefereixo anar caminant, patinet o en transport públic	29,3%	32,4%	27,1%	29,3%	30,8%	29,9% (109)
Vaig massa lluny o massa a prop i no em cal/Hi ha masses pujades/baixades (orografia complicada)	20,1%	9,9%	10,2%	18,7%	20,3%	18,1% (66)
No tinc bicicleta, no se anar o no se circularen bicicleta	11,2%	19,7%	22,0%	15,4%	8,2%	12,9% (47)
Em sento insegura a l'hora de circular en bicicleta	9,2%	5,6%	6,8%	8,1%	9,3%	8,5% (31)
Prefereixo anar en moto o cotxe	8,8%	5,6%	10,2%	7,3%	8,2%	8,2% (30)
Problemes amb l'aparcament a casa o destinació	4,8%	1,4%	5,1%	5,7%	2,7%	4,1% (15)
Manca infraestructura per desplaçar-me en bici (carril bici) o d'un itinerari continu	2,4%	4,2%	0,0%	1,6%	4,4%	2,7% (10)
Altres	9,2%	18,3%	15,3%	10,6%	9,9%	14,5% (53)
Ns/Nc	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	1,1% (4)
Total	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100% (365)**

A totes les dones que declararen no ser usuàries habituals de la bicicleta pel fet de sentir-se insegures, se'ls hi va preguntar, concretament, sobre els **aspectes que provocaven aquesta inseguretat**. El 58% del total de les respostes recollides es relaciona amb la por a caure o patir un accident amb un vehicle motoritzat (el 70% en el cas de les dones de mitjana d'edat). També és destacable que un 19% dels aspectes declarats està relacionat amb l'assetjament viari per part d'altres vehicles a les vies.

Gràfic 30. Aspectes que fan sentir insegures a les dones a l'hora de circular en bicicleta

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

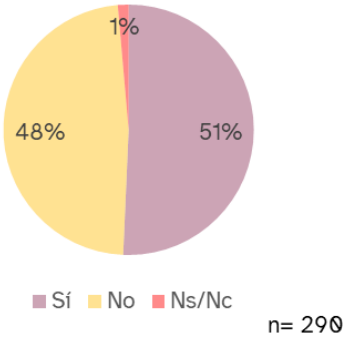


n= 36

Amb la intenció de conèixer la quantitat de dones potencialment usuàries de la bicicleta i la seva opinió, a les dones no usuàries se'ls hi ha preguntat sobre si **els agradaria utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport diari o habitual i quins elements ajudarien a utilitzar-la**. Els principals resultats mostrem com de les 290 dones no usuàries, més de la meitat (50,7%) mostren interès per fer servir la bicicleta de forma recurrent.

Gràfic 31. Proporció de dones no usuàries de bicicleta que mostren interès per utilitzar-la recurrentment.

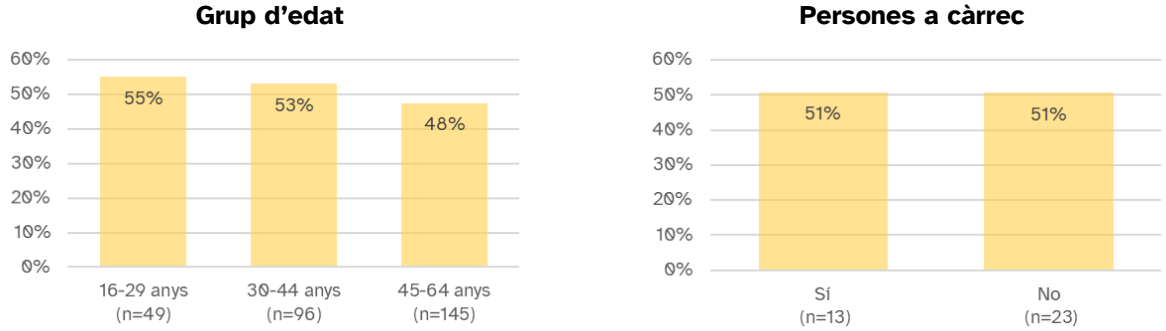
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

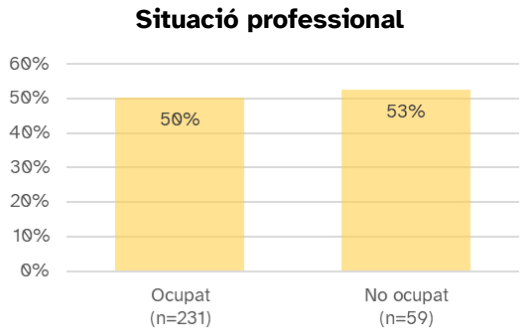


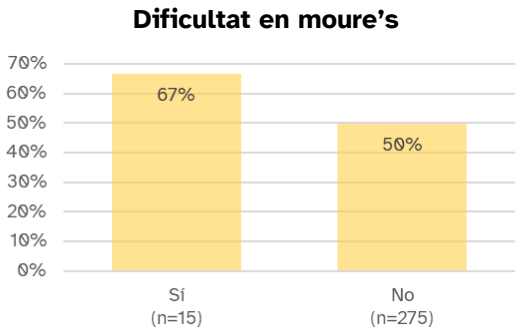
Si s'analitzen les **característiques de les dones potencialment usuàries de la bicicleta**, s'observa que aquesta predisposició augmenta entre les dones més joves (55%), les no ocupades (53%), les que disposen d'algun altre permís de conduir (54%), però també entre les persones que tenen alguna dificultat a l'hora de moure's sigui sensorial o física (67%). El fet de tenir -o no- persones a càrrec no és un motiu diferencial per tenir voluntat per a fer ús de la bicicleta.

Gràfic 32. Proporció de dones no usuàries de bicicleta que mostren interès per utilitzar-la recurrentment segons edat, nivell d'estudis, permís de conduir i dificultat a l'hora de moure's.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

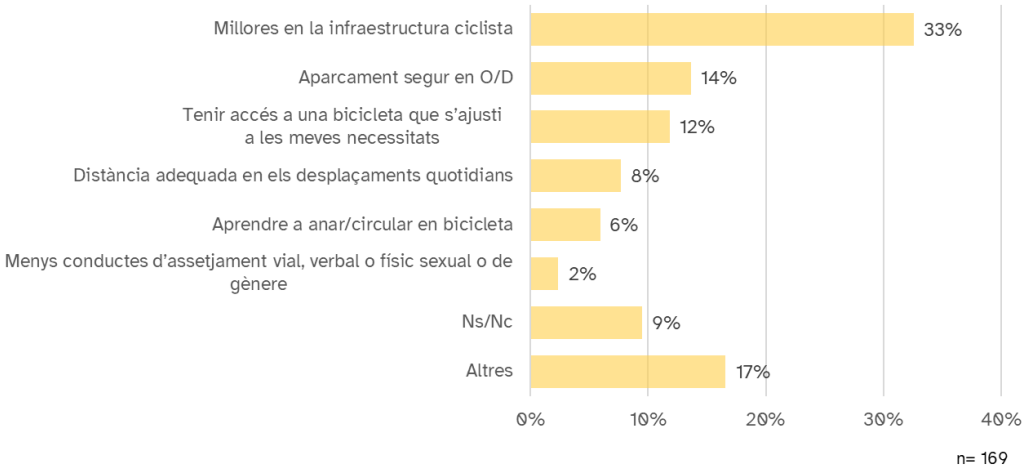






Entre els principals elements **que ajudarien a aquest ús recurrent** (n=169), apareixen les millores en la **infraestructura ciclista, més protegida/segregada i equipada** (32,5%, entre les joves el 45,5%), millor disponibilitat de l'aparcament en origen i destinació (13,6%; entre les dones de mitjana edat 19,0%), l'accessibilitat una bicicleta ajustada a les necessitats particulars (11,8%), i l'adequació del recorregut dels desplaçaments (7,7%).

Gràfic 33. Principals elements que ajudarien a les dones no usuàries de bicicleta a fer-ne ús.
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



Taula 9. Elements que ajudarien a les dones no usuàries habituals de bicicleta a fer-la servir, segons grup d'edat i persones a càrrec.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

Elements	Grup d'edat			Persones a càrrec		Total (n)
	16-29	30-44	45-64	Si	No	
Millores en la infraestructura ciclista, més protegida/segregada i equipada	45%	28%	31%	29%	35%	33% (n=55)
Disponibilitat d'aparcament en origen i destinació	6%	19%	13%	13%	14%	14% (n=23)
Tenir accés a una bicicleta que s'ajusti a les necessitats	15%	14%	9%	14%	10%	12% (n=20)
Distància adequada en els desplaçaments	9%	5%	9%	10%	6%	8% (n=13)
Aprendre a anar/circular en bicicleta (cursos, programes de formació)	6%	2%	9%	4%	7%	6% (n=10)
Menys conductes d'assetjament viari (poder a anar al meu ritme,...), verbal o físic	0%	2%	4%	1%	3%	2% (n=4)
Altres	12%	17%	18%	19%	15%	17% (n=24)
Ns/Nc	6%	14%	8%	10%	9%	9% (n=16)
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100% (n=169)**

Taula 10. Elements que ajudarien a les dones no usuàries habituals de bicicleta a fer-la servir, segons situació professional i dificultat en la mobilitat.

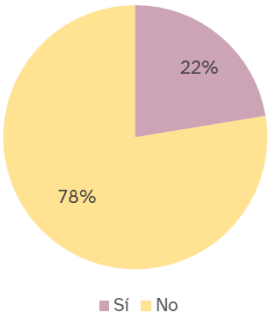
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

Elements	Situació professional		Dificultat en la mobilitat		Total (n)
	Ocupada	No ocupada	Si	No	
Millores en la infraestructura ciclista, més protegida/segregada i equipada	34%	28%	10%	34%	33% (n=55)
Disponibilitat d'aparcament en origen i destinació	14%	14%	0%	14%	14% (n=23)
Tenir accés a una bicicleta que s'ajusti a les necessitat	11%	14%	10%	12%	12% (n=20)
Distància adequada en els desplaçaments	10%	0%	0%	8%	8% (n=13)
Aprendre a anar/circular en bicicleta (cursos, programes de formació)	5%	8%	20%	5%	6% (n=10)
Menys conductes d'assetjament viari (poder a anar al meu ritme,...), verbal o físic	2%	3%	0%	3%	2% (n=4)
Altres	18%	11%	10%	17%	14,2% (n=24)
Ns/Nc	6%	22%	50%	7%	9,5% (n=16)
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100% (n=169)**

Finalment, per tal de conèixer si s'han perdut dones usuàries de la bicicleta i, en aquest cas, perquè, entre les preguntes d'aquest bloc de l'enquesta es va incorporar una sobre si **amb anterioritat havien estat usuàries de la bicicleta**. Els resultats mostren que el 22% (65 de 290 dones no usuàries) de les dones que actualment no són usuàries habituals de la bicicleta, sí que l'havien utilitzat.

Gràfic 34. Proporció de dones no usuàries de bicicleta que anteriorment eren usuàries.

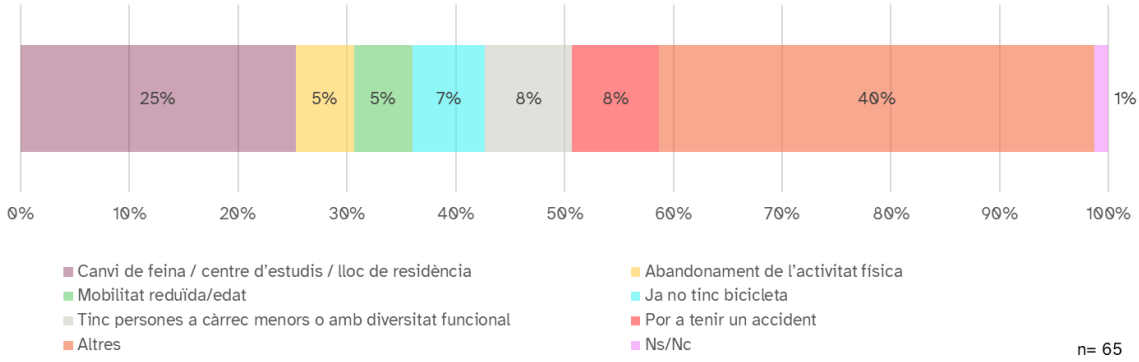
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



El primer **motiu per deixar d'utilitzar la bicicleta** té a veure amb un canvi de feina/centre d'estudis o de lloc de residència (25,3% del total de les dones; 40% de les de mitjana edat). També es destaca la por a patir algun accident (8% del total de les dones; 10% de les de mitjana edat) i tenir persones a càrrec (10%). En aquest cas, cal destacar l'enorme casuística de motius pels quals s'ha abandonat la bicicleta.

Gràfic 35. Motius principals de deixar d'utilitzar la bicicleeta.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



Taula 11. Motius pels quals dones usuàries van deixar d'anar en bicicleta, segons grup d'edat i persones a càrrec.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

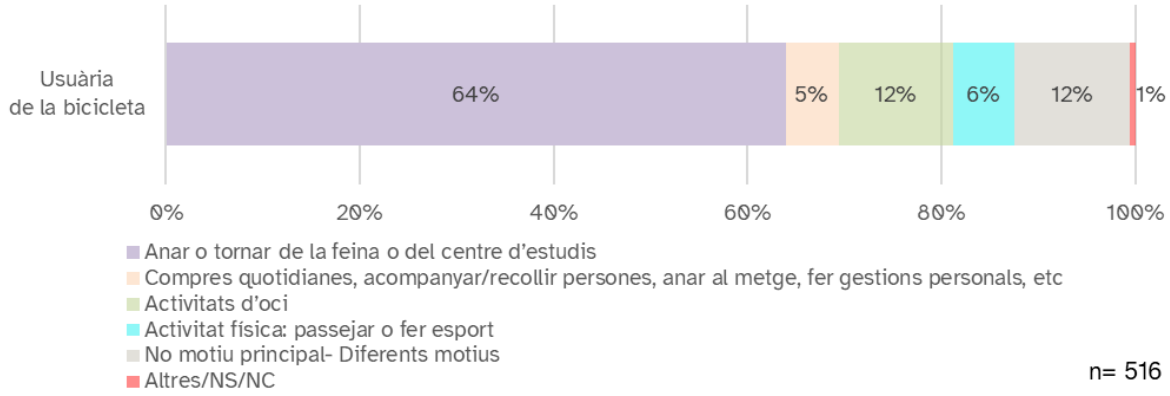
Elements	Grup d'edat			Persones a càrrec		Total
	16-29 anys	30-44 anys	45-64 anys	Si	No	
Canvi de feina / centre d'estudis / lloc de residència	38%	40%	6%	26%	24%	25% (n=19)
Por a tenir un accident	0%	3%	9%	5%	5%	5% (n=6)
Tinc persones a càrrec menors o amb diversitat funcional	8%	3%	6%	3%	8%	5% (n=6)
Ja no tinc bicicleta	0%	13%	3%	11%	3%	7% (n=5)
Mobilitat reduïda/edat	0%	10%	9%	13%	3%	8% (n=4)
Abandonament de l'activitat física	0%	10%	9%	8%	8%	8% (n=4)
Altres /NS/NC	54%	20%	56%	34%	49%	40% (n=31)
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100% (n=75)**

Dones usuàries de bicicleta

PATRONS DE MOBILITAT

El principal **motiu de desplaçament pel qual les dones es desplacen amb bicicleta** de manera habitual és per anar a la feina o al centre d'estudis (64%)[6], tot i que també cal destacar les activitats d'oci (12%). També és destacable el percentatge de dones que declaren utilitzar la bicicleta per diversos motius (12%), de manera que l'utilitzen per a resoldre diverses activitats quotidianes.

Gràfic 36. Principal motiu de desplaçament amb bicicleta.
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



En funció de **l'edat**, es destaca que les joves (16-29 anys) utilitzen més la bicicleta per fer activitats d'oci (23%) que la resta de dones. Segons si es tenen persones a càrrec, curiosament, les dones que declaren tenir persones a càrrec l'usen 10 punts percentuals més per anar a la feina o al centre d'estudis (69%) que les que no tenen persones a càrrec (60%) i menys per activitat d'oci, 10% per 13%. Lògicament, les dones ocupades presenten un percentatge molt més elevat de motiu de desplaçament a la feina o al centre d'estudis que les no ocupades. Entre les persones amb problemes de mobilitat destaca el poc ús per fer activitats d'oci (6%), tot i que sí que la utilitzen per fer activitats físiques o per a passejar (12%) respecte a les dones que no presenten dificultats en la mobilitat (12% i 6% respectivament).

[6] Aquest valor, en part, s'explica per la localització dels punts d'enquestació assolits durant el treball de camp, ubicats en molts casos a la xarxa Bicivia, a prop del límit de dos termes municipals o a l'entorn d'estacions de transport públic (fet que implica més desplaçaments entre municipis que els valors detectats a l'EMEF 2022). És a dir, en tant que els desplaçaments per feina i estudis són de major distància i sovint impliquen connexions intermunicipals, haver captat una part important de la mostra en aquests punts, explica el percentatge de motius laborals i per estudis.

Taula 12. Motiu de desplaçament pel qual les dones utilitzen la bicicleta, segons grup d'edat, persones a càrrec, situació professional i dificultat en la mobilitat.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

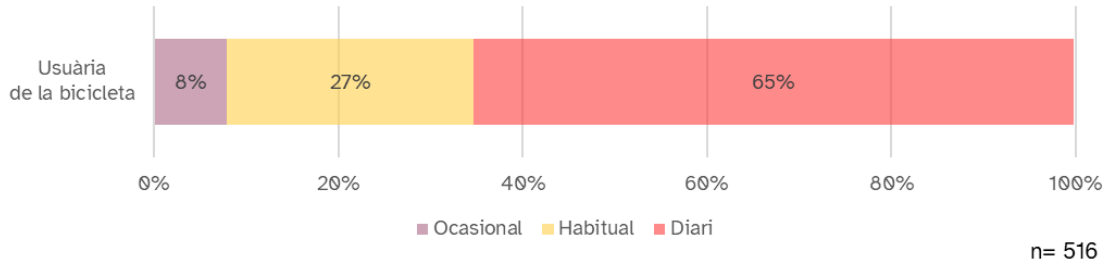
Motiu	Grup d'edat			Persones a càrrec		Total (n)
	16-29 anys	30-44 anys	45-64 anys	Si	No	
Per anar o tornar de la feina o del centre d'estudis	51%	65%	67%	69%	60%	64% (n=330)
Per a fer compres quotidianes, acompanyar/recollir persones, anar al metge, fer gestions personals, etc.	4%	4%	7%	5%	5%	5% (n=28)
Per a fer activitats d'oci	23%	11%	9%	10%	13%	12% (n=61)
Per a fer activitat física: passejar o fer esport	6%	5%	8%	4%	8%	6% (n=33)
Per a diferents desplaçaments,	14%	15%	9%	11%	13%	12% (n=61)
Altres/NS/NC	1%	0%	1%	0%	1%	1% (n=3)
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100% (n=516)**

Motiu	Situació professional		Dificultat en la mobilitat		Total (n)
	Ocupada	No ocupada	Si	No	
Per anar o tornar de la feina o del centre d'estudis	69%	24%	53%	64%	64% (n=330)
Per a fer compres quotidianes, acompanyar/recollir persones, anar al metge, fer gestions personals, etc.	4%	15%	6%	5%	5% (n=28)
Per a fer activitats d'oci	10%	27%	6%	12%	12% (n=61)
Per a fer activitat física: passejar o fer esport	6%	9%	12%	6%	6% (n=33)
Per a diferents desplaçaments,	11%	22%	18%	12%	12% (n=61)
Altres/NS/NC	0%	4%	6%	0%	1% (n=3)
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100% (n=516)**

Pel que fa a la **freqüència d'ús de la bicicleta**, el 65% de les dones usuàries enquestades fan un ús diari de la bicicleta, el 27% un ús habitual (una o varies vegada a la setmana) i només el 8% la fa servir de manera ocasional.

Gràfic 37. Freqüència d'ús de la bicicleta.

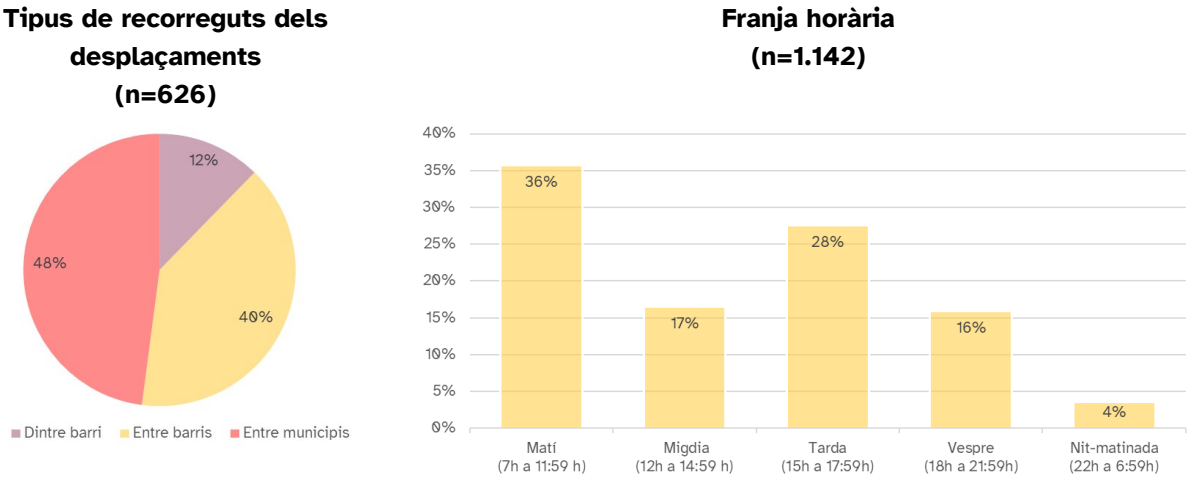
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



Les dones usuàries de bicicleta que es desplacen per la metròpoli afirmen que principalment fan **recorreguts entre diferents municipis**[7] (48%) i entre diferents barris dintre del municipi (40%). Aquests recorreguts (626) s'efectuen en diferents franges horàries majoritàriament al matí (de 7 a 12 h) i a la tarda (de 15 a 18 h), horaris compatibles amb l'entrada i sortida de la feina i els estudis. Aquests resultats, sobretot els relacionats amb l'autocontenció, poden estar condicionats pels punts on es va fer l'enquesta, ubicats en alguns casos, a prop del límit de dos termes municipals (vegeu Mapa 2).

Gràfic 38. Tipus de recorreguts i distribució dels desplaçametns segons franja horària dels desplaçaments habituals realitzats per les dones usuàries.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



VALORACIÓ DE L'EXPERIÈNCIA I DE LA XARXA CICLISTA

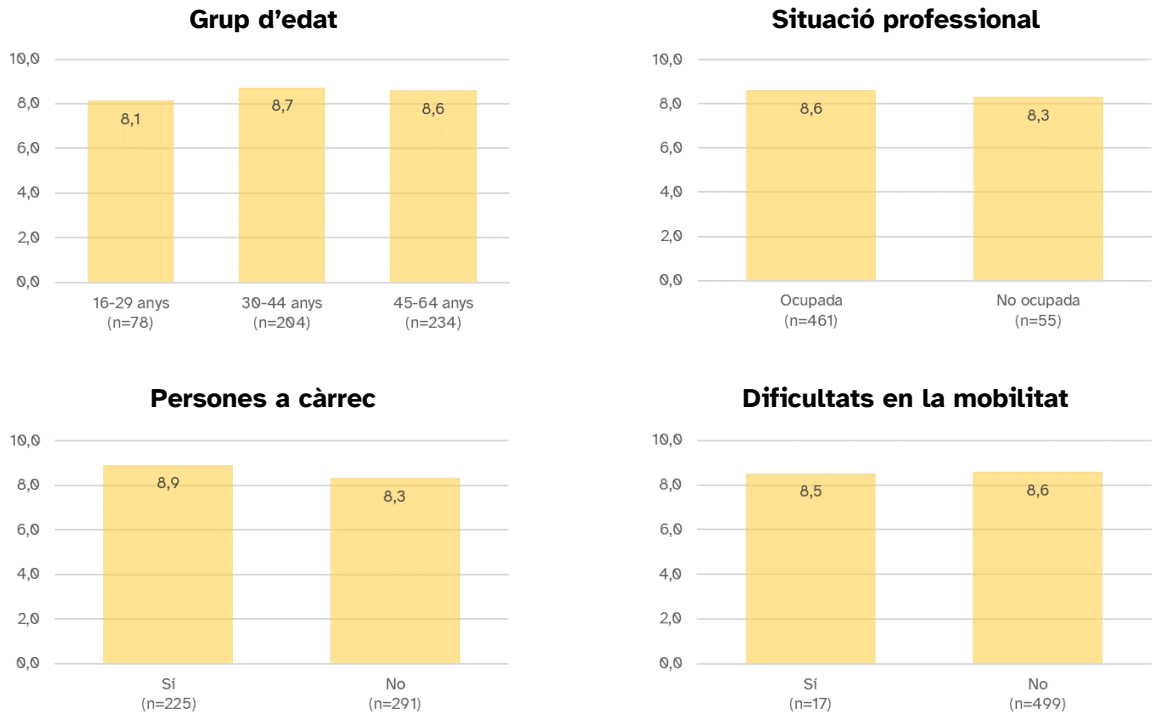
La **valoració mitjana de l'experiència** de desplaçar-se en bicicleta per la metròpoli és força alta, de **8,6 punts sobre 10.** No s'observen diferències substancials en funció del grup d'edat, la situació professional, el fet de tenir persones a càrrec o en funció de l'existència d'alguna dificultat per moure's.

També cal destacar que les **dones que utilitzen diàriament la bicicleta li concedeixen una puntuació lleugerament més elevada (8,7)** que les que es desplacen ocasionalment o de forma habitual (8,3 i 8,4 punts respectivament).

[7] Aquest valor, en part, s'explica per la localització dels punts d'enquestació assolits durant el treball de camp, ubicats en molts casos a la xarxa Bicivia, a prop del límit de dos termes municipals o a l'entorn d'estacions de transport públic (fet que implica més desplaçaments entre municipis que els valors detectats a l'EMEF 2022).

Gràfic 39. Valoració mitjana de l'experiència segons grup d'edat, situació porfessional, persones a càrrec i dificultat en la mobilitat.

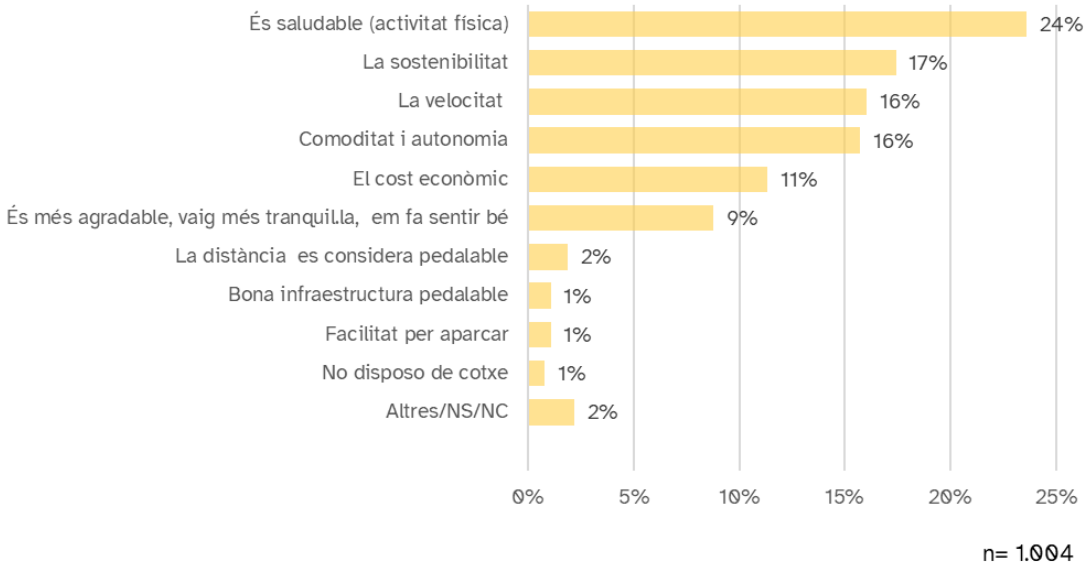
Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



Entre els **motius per utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport** (pregunta amb multiresposta, n=1.004), majoritàriament destaca la salut (24%), la sostenibilitat (17%) la velocitat (16%), la comoditat i autonomia (16%), el cost econòmic (11%) i la sensació agradable que es percep a l'hora de desplaçar-se (9%).

Gràfic 40. Motius per utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport habitual pregunta amb multiresposta.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



Addicionalment, l'enquesta ha preguntat a les dones ciclistes sobre la **importància d'alguns aspectes de la infraestructura ciclista** i **quin és el grau de satisfacció d'aquests**. Les principals conclusions són:

- Les dones usuàries atorguen la màxima importància a la seguretat (9,5 sobre 10) de la infraestructura ciclista i a l'estat i manteniment (9,2), aspectes que aconsegueixen una valoració de 6,4 i 6,7 punts sobre 10, respectivament.
- Altres aspectes considerats més importants per les usuàries són l'existència d'aparcament segur (9,1) el qual rep una puntuació de les més baixes (5,6), la senyalització informativa (9,0) i la il·luminació (9,0). L'existència d'eines bàsiques de reparació és l'aspecte que rep menys importància (7,8) i alhora menys satisfacció (4,0).

Aquestes valoracions es poden relacionar amb els motius per utilitzar la bicicleta mostrats en la pregunta anterior (Gràfic 40). És el cas, per exemple de la infraestructura ciclista: és un aspecte de màxima importància, d'una satisfacció no especialment alta i que a l'igual que l'aparcament se situa entre els motius menys mencionats per fer ús de la bicicleta.

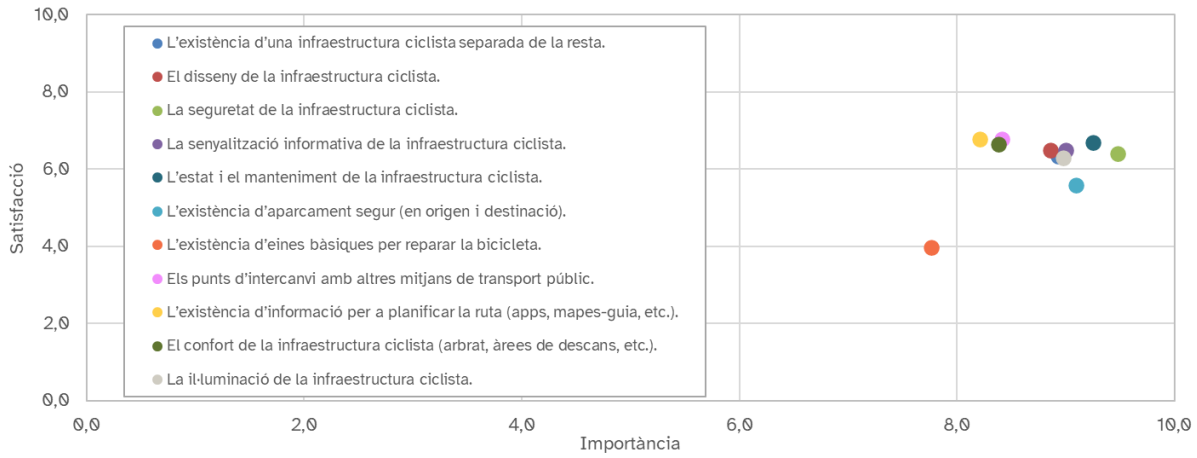
Taula 13. Importància i satisfacció de la infraestrucutra ciclista.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

Aspecte	Importància	Satisfacció
La seguretat de la infraestructura ciclista.	9,5	6,4
L'estat i el manteniment de la infraestructura ciclista.	9,2	6,7
L'existència d'aparcament segur (en origen i destinació).	9,1	5,6
La senyalització informativa de la infraestructura ciclista.	9,0	6,5
La il·luminació de la infraestructura ciclista	9,0	6,3
L'existència d'una infraestructura ciclista separada de la resta.	8,9	6,3
El disseny de la infraestructura ciclista.	8,9	6,5
Els punts d'intercanvi amb altres mitjans de transport públic.	8,4	6,8
El confort de la infraestructura ciclista (arbrat, àrees de descans, etc.).	8,4	6,6
L'existència d'informació per a planificar la ruta (apps, mapes-guia, etc.).	8,2	6,6
L'existència d'eines bàsiques per reparar la bicicleta.	7,8	4,0

Gràfic 41. Importància i satisfacció de la infraestrucutra ciclista.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



També s'ha preguntat sobre **l'ús i la satisfacció de diferents tipologies de vies pedalables.** Les principals conclusions observades són les següents:

- Els carrils bici a la calçada (amb separadors físics o amb pintura) i les vies ciclistes separades de la calçada (camí verd o pista bici) són les més utilitzades per les dones (93% i 86%, respectivament) i alhora, obtenen les puntuacions més elevades pel que fa a la satisfacció de fer-les servir (7,3 i 8,5 punts sobre 10 respectivament). Aquests resultats mostren de la importància que es dona a poder circular per una via segregada del trànsit motoritzat o també, sense fer-ho de manera compartida amb els vianants.
- Les vies compartides amb vehicles motoritzats aconsegueixen les satisfaccions més baixes. Una puntuació de 5,1 les calçades compartides amb vehicles motoritzats i una puntuació de 5,2 els

carrils compartits entre bicis, busos i taxis. Només la meitat de les dones usuàries usen carrils bici-bus, segurament perquè aquests no són gaire estesos.

- Cal destacar, a més a més, que l'ús de voreres compartides amb vianants (79%) no assoleix una satisfacció elevada (5,7), fet que el situa com un ús de darrer recurs, com els espais compartits amb altres vehicles motoritzats.

Taula 14. Ús i satisfacció de diferents tipologies de vies pedalables

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

Tipologia de via pedalable	Ús	Satisfacció	Mostra
Carrils bici a la calçada (amb separadors físics o amb pintura).	92,8%	7,3	479
Vies ciclistes separades de la calçada (Camí verd o Pista Bici).	85,5%	8,1	441
Carrers amb límit de velocitat de 30 km/h (carrers 30).	79,7%	6,5	411
Voreres compartides amb vianants (amb o sense carril bici pintat).	78,7%	5,7	406
Calçada compartida amb vehicles motoritzats.	73,4%	5,1	379
Carrers per a vianants amb accés restringit per al trànsit motoritzat.	70,2%	6,8	362
Carrers amb límit de velocitat inferior a 30 km/h.	68,4%	6,7	353
Carrils compartits entre bicis, busos i taxis (carril bus-bici).	50,4%	5,2	260

Gràfic 42. Ús i satisfacció de diferents tipologies de vies pedalables

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

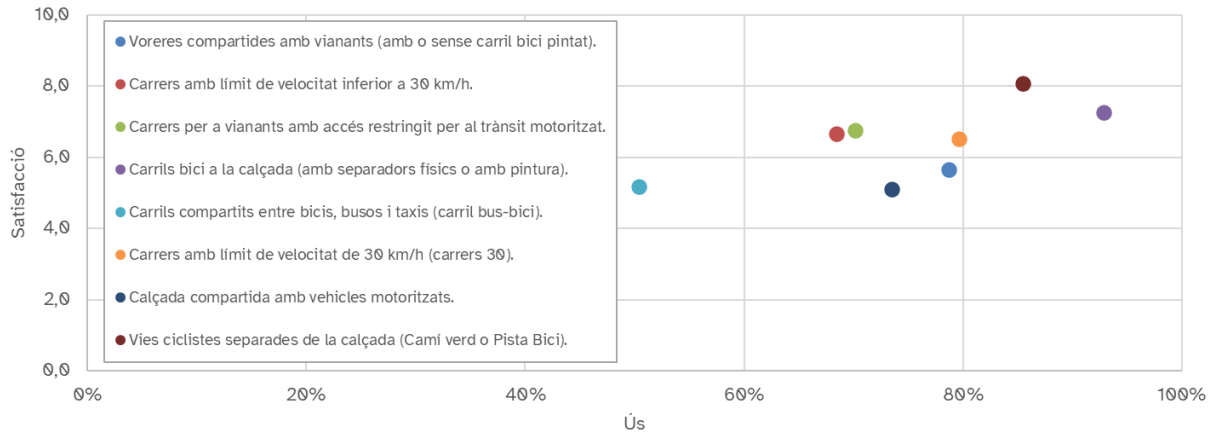


Figura 1. Diferents tipologies de vies pedalables.
Font: Institut Metròpoli i Ajuntament de Barcelona.

Vorera compartida amb vianants amb carril bici pintat



Vorera compartida amb vianants sense carril bici pintat



Carrer amb límit de velocitat inferior a 30 km/h



Carrer per a vianants amb accés restringit per al trànsit motoritzat



Carril bici a la calçada (amb separadors físics o amb pintura)



Carril compartit entre bicis, busos i taxis (carril bus-bici)



Carrers amb límit de velocitat de 30 km/h (carrers 30).



Calçada compartida amb vehicles motoritzats.



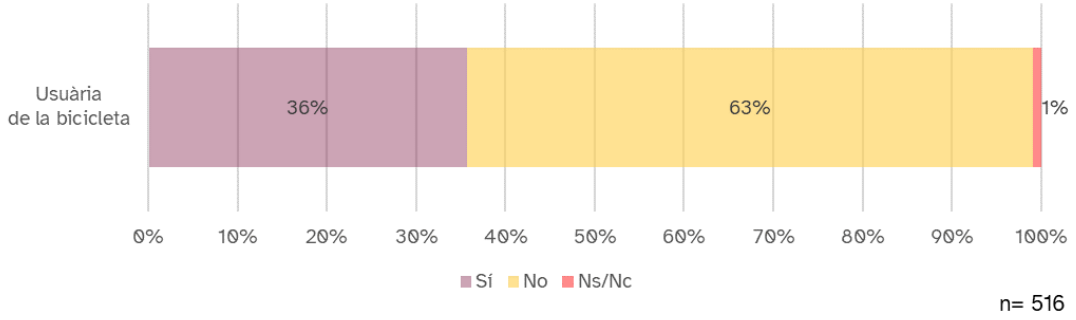
Vies ciclistes separades de la calçada (Camí verd o Pista Bici).



Finalment, s'ha volgut obtenir informació sobre **el coneixement de la xarxa metropolitana Bicivia**. Cal destacar que per part de les dones usuàries de la bicicleta, el grau de coneixement no és gaire elevat (36%), fet que potser reclama una major difusió de la infraestructura.

Gràfic 43. Coneixement de la xarxa metropolitana Bicivia.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

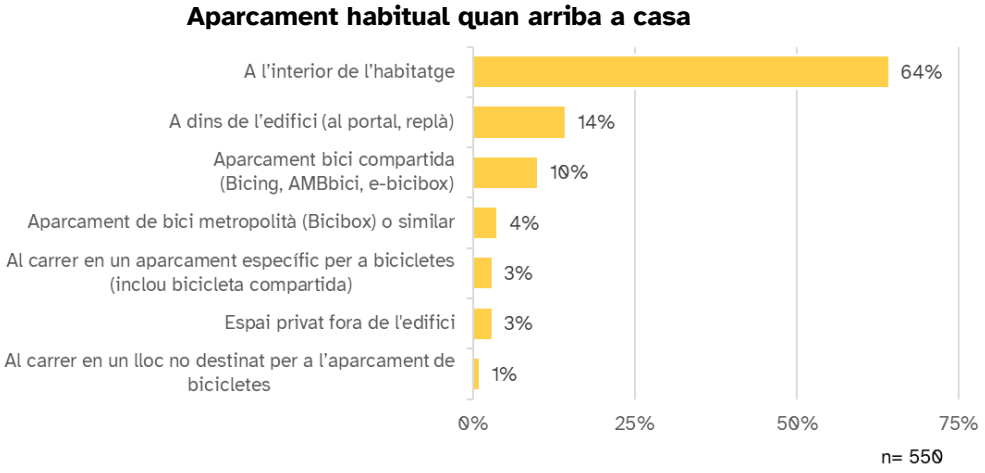


APARCAMENT EN ORIGEN I EN DESTINACIÓ

De tots els tipus **d'aparcaments declarats per les dones usuàries quan arriben a casa** (550), es destaca que, segurament per la por a patir un robatori, en el 64%, la bicicleta s'aparca a l'interior de l'habitatge i un 14% a l'interior de l'edifici (al portal o replà) i només un 3% de les respostes es refereixen a aparcaments específics al carrer. Per als desplaçaments en destinació fora de casa, si bé a l'interior de l'edifici (estudi, feina...) és el principal lloc d'aparcament (32%), s'observen altres espais d'aparcament que obtenen valors destacables. Així destaca el percentatge d'aparcament al carrer en llocs no destinats per a la bicicleta (16%), així com l'aparcament de bici compartida (Bicing, AMBbici, e-bicibox) (11%) i l'aparcament de bici metropolità (Bicibox) (9%).

Gràfic 44. Aparcament habitual de la bicicleta.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



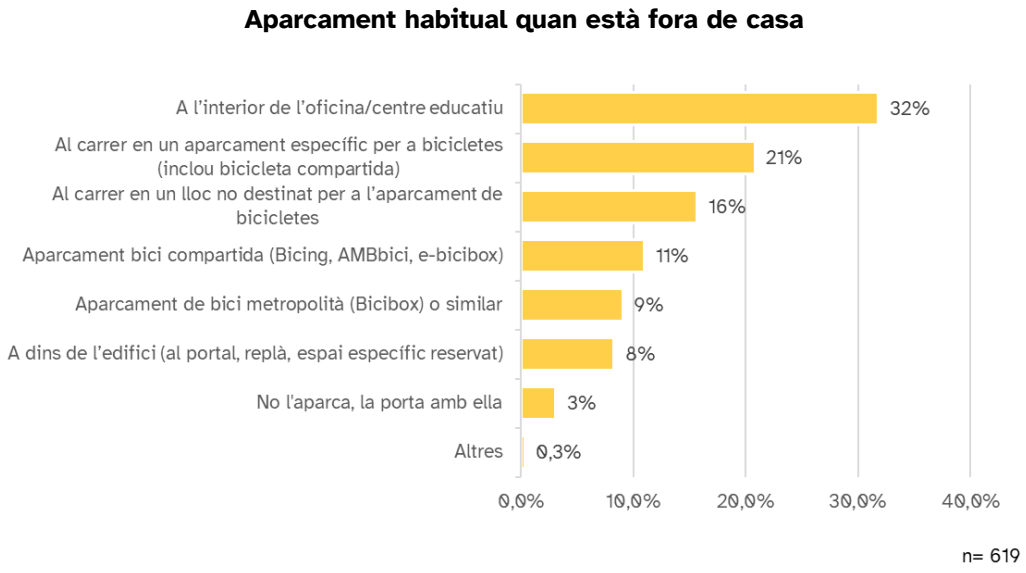


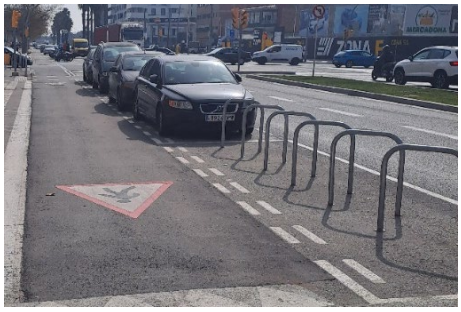
Figura 2. Diferents tipologies d'aparcament de bicicletes.

Font: UAB, Institut Metròpoli, AMB i Avui

A l'interior de l'oficina/centre educatiu



Al carrer en un aparcament per a bicicletes



Al carrer a un lloc no destinat per l'aparcament



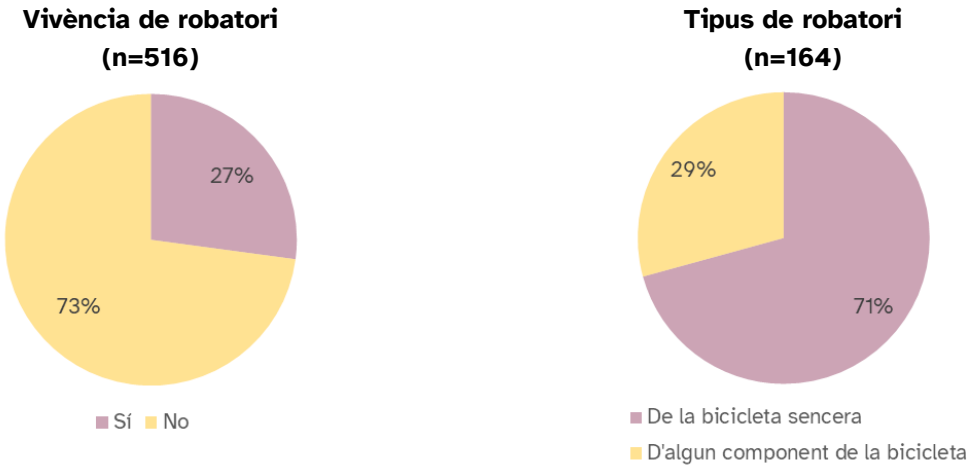
Aparcament de bici metropolità (Bicibox)



En aquest sentit, **els robatoris són una font desincentivadora de l'ús de la bicicleta**. El 27% de les dones usuàries habituals afirmen haver patit algun tipus de robatori en la bicicleta. La majoria d'aquests robaroris van ser de la bicicleta sencera (71%).

Gràfic 45. Robatoris de la bicicleta.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

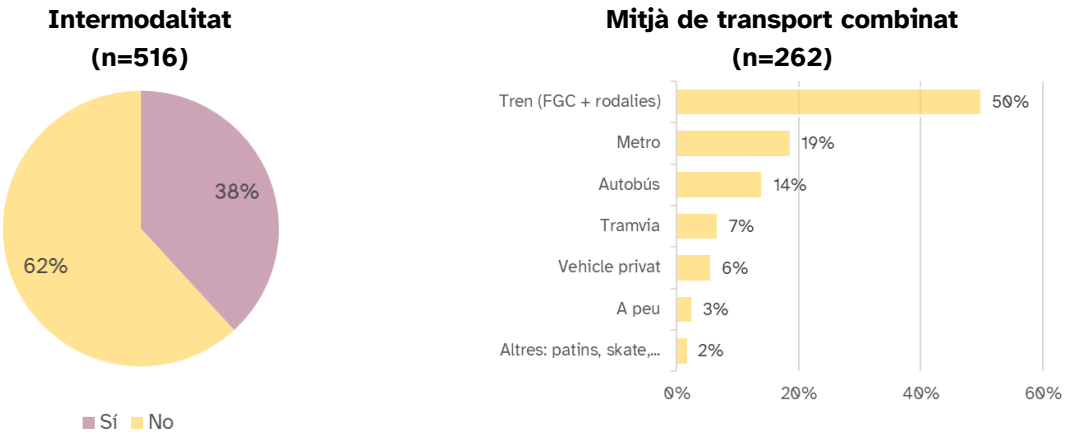


INTERMODALITAT

Pel que fa a la connectivitat entre la bicicleta i altres mitjans de transport a l'hora de fer un desplaçament, el 38,2% de les dones usuàries afirmen que acostumen a fer alguna combinació de bicicleta i altre mitjà. De les 262 combinacions recollides, el 50,0% es fa amb el ferrocarril (FGC o Rodalies de Renfe), el 18,7% amb el Metro i el 14,1% amb l'autobús. Aquest resultat pot estar condicionat pels punts on es va fer l'enquesta, ubicats en alguns casos, a l'entorn d'estacions de transport públic (vegeu Mapa 2).

Gràfic 46. Intermodalitat de la bicicleta amb altes mitjans de transport.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



ASSETJAMENT VIARI

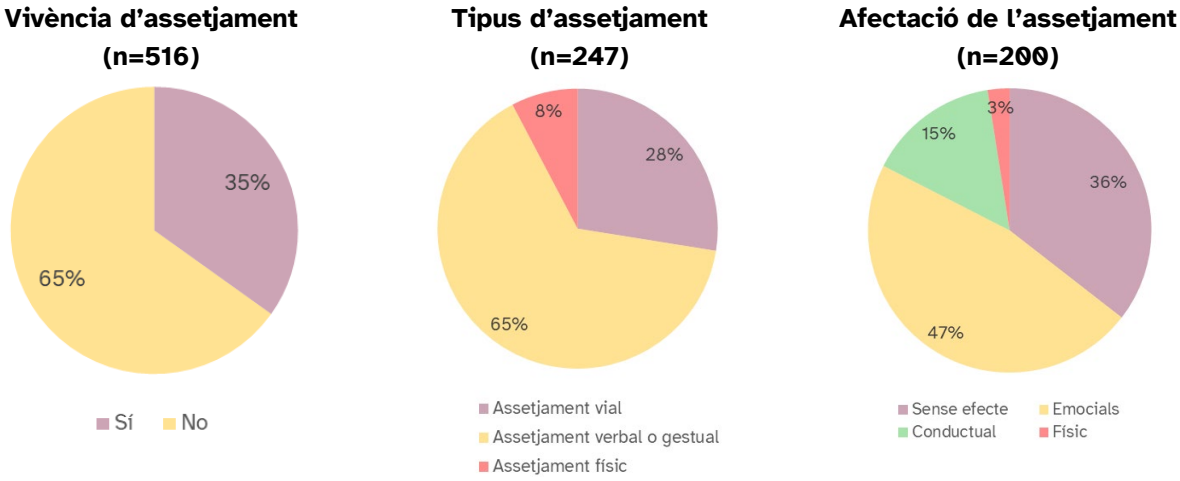
Finalment, aquest estudi ha volgut prestar atenció a les **situacions d'assetjament** (viari, verbal o gestual, físic) patit per les dones quan fan ús de la bicicleta. L'assetjament està força present en els desplaçaments de les dones en bicicleta, i el 35% afirma haver-lo patit en algun moment.

Del total de situacions declarades (247) el 28% va ser assetjament viari, 65% verbal o gestual i un 8% assetjament físic.

Els **efectes sobre les dones que han patit assetjament anant en bicicleta són considerables**: un 47% dels efectes van ser emocionals i un 15% va produir canvis en les conductes de mobilitat habituals (preventiva, canvi d'hàbits com l'hora o la ruta). En un 3% dels casos hi va haver afectacions físiques derivades de la situació d'assetjament físic patit. El 36% de les dones que han declarat haver patit un assetjament declaren que no van tenir cap efecte.

Gràfic 47. Assetjament a dones usuàries de la bicicleta.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



Entre les dones assetjades destaca que aquelles que fan servir la bicicleta diàriament són les que més han sofert aquestes situacions (37%), que les joves sobretot pateixen assetjament verbal o gestual (71% dels casos declarats) i que precisament a les joves les ha provocat una conducta preventiva o canvi d'hàbits (20%) superior que a la resta.

Taula 15. Assetjament a dones usuàries de la bicicleta. Vivencia, tipus i efectes derivats.

Font: Institut Metròpoli, a partir de l'Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)

Vivència d'assetjament segons freqüència d'ús	Ocasional	Habitual	Diari	Total	Mostra
Sí	20%	33%	38%	35%	180
No	80%	67%	63%	65%	336
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**516**

Tipus d'assetjament segons edat	16-29 anys	30-44 anys	45-64 anys	Total	Mostra
Assetjament viari	24%	27%	29%	28%	68
Assetjament verbal o gestual	71%	67%	61%	65%	160
Assetjament físic	5%	6%	10%	8%	19
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**247**

Efectes d'assetjament segons edat	16-29 anys	30-44 anys	45-64 anys	Total	Mostra
Sense efecte	37%	39%	31%	36%	71
A nivell emocional	43%	44%	51%	47%	94
A nivell conductual	20%	13%	15%	15%	30
A nivell físic	0%	4%	2%	3%	5
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	200

6. Conclusions

La mobilitat de les dones a l'àmbit de l'àrea metropolitana és més sostenible que la dels homes, en tant que es desplacen més caminant (52%) i en transport públic (26%). En ambdós modes la diferència és de 18 punts percentuals per sobre de les dones respecte dels homes. Contràriament a aquest resultat, l'ús de la bicicleta, l'altre mitjà considerat sostenible -i que centra el present estudi- és més habitual entre els homes que entre les dones.

El present document té **l'objectiu d'aprofundir en el coneixement de l'experiència en la mobilitat de les dones usuàries -i no usuàries- de bicicleta** a partir de les dades de l'EMEF i d'una enquesta dissenyada i duta a terme expressament amb aquest propòsit sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona.

LA BICICLETA A LA METRÒPOLI: ÚS QUOTIDIÀ I DIMENSIÓ DE GÈNERE

L'any 2022 **el pes de la bicicleta en el conjunt de la mobilitat metropolitana és relativament petit** (230.000 desplaçaments diaris), amb una **quota modal del 2%.** Barcelona acumula el 74% d'aquests desplaçaments. En termes relatius, la quota modal arriba a Barcelona al 3,5%, i a la resta de l'àmbit metropolità descendeix fins al 0,9%. En funció del sexe, **les dones es desplacen en bicicleta menys que els homes** (1% i 3% respectivament).

Els desplaçaments en bicicleta principalment resolen activitats per treball i estudis (28%), i d'una distància mitjana (i una durada) que ronda els 2 quilòmetres (17 minuts) en aquells desplaçaments interns a la ciutat de Barcelona i supera els 5 quilòmetres (30 minuts) en els desplaçaments fets a la resta de l'AMB.

Les persones usuàries de bicicleta són, comparativament amb els altres mitjans de transport, **de mitjana edat (41,6 anys de mitjana), actives ocupades, amb un percentatge més gran d'estudis superiors i concentra més persones de renda alta. En funció del sexe, no s'observen diferències destacables**.

De la mateixa manera que els homes i d'acord amb els perfils observats, tant homes com dones es desplacen sobretot per **feina o estudis amb bicicleta**. Tot i això, **comparativament, les dones fan més per activitats de caràcter personal ineludible en bona part lligades a les cures** (18%) que els homes (10%). Aquest fet s'explica pels rols de les dones dintre de les llars, assumint un rols més actius en les cures i els treballs domèstics.

Respecte als tipus de recorreguts i els horaris**, les dones fan trajectes més curts i majoritàriament al matí i a la tarda i residualment a la nit i la matinada.** Aquestes dades constaten com la bicicleta posa en relleu també els comportaments globals de la mobilitat de les dones: fan desplaçaments més curts i amb un perfil horari on les dones concentren menys desplaçaments al vespre i durant la nit.

En relació amb les distàncies mitjanes recorregudes en bicicleta, s'observa com les dones fan recorreguts més curts (2 km) que els homes (3,3 km), responent a un patró habitual entre les mobilitats diferencials entre dones i homes. En consonància amb aquests valors, també s'ha vist com l'autocontenció municipal és superior entre les dones. Així mateix, i pel que fa a la durada mitjana dels desplaçaments encara que continuen donant-se

diferències, també es comprova com les diferències entre homes i dones són menys acusades que en els altres dos indicadors (distància i autocontenció). De fet, això es pot explicar, en part, per les velocitats mitjanes, ja que la **velocitat mitjana dels desplaçaments en bicicleta dels homes és de 9,1 km/h i de 6,6 km/h en el cas de les dones**. Addicionalment, aquesta diferència també es pot explicar per les conductes a l'hora de circular, assolint uns comportaments més prudents i amb menor velocitats.

Després de les persones que van a peu, els usuaris de bicicleta privada són **les persones més satisfetes d'anar amb el seu mitjà, amb una nota mitjana de 8,5 punts sobre 10** i el principal **motiu per utilitzar la bicicleta** per dones i per homes és la **salut.** En segon lloc la **rapidesa.** Així la mobilitat activa (també el patinet) i la mobilitat en vehicle privat motoritzat són els mitjans de transport que generen una satisfacció més elevada. D'aquesta manera, **el transport públic col·lectiu** (a excepció del tramvia) **genera molta menys satisfacció que els mitjans de transport no col·lectius**. En funció del sexe, és rellevant posar de manifest que no hi ha diferències destacables.

LA MOBILITAT CICLISTA ADREÇADA A DONES DE LA METRÒPOLI DE BARCELONA

S'han enquestat 806 dones (516 usuàries de la bicicleta i 290 no usuàries) distribuïdes **per grups d'edat** d'acord amb l'estructura de la població metropolitana. Les principals característiques sociodemogràfiques de de dones enquestades són:

- El 86% de les dones enquestades estan ocupades.
- El 62% presenta un nivell d'estudis superiors.
- El 76% de la mostra disposa d'algun permís de conduir.
- El 85% tenen accés a una o més bicicletes.
- El 84% tenen permís per a conduir cotxe.
- El 43% tenen persones a càrrec.
- El 4% afirma tenir alguna dificultat sensorial.
- Entre les dones usuàries de bicicleta, el 5,6% estan vinculades a un col·lectiu relacionat amb la bicicleta i 5,8% a algun col·lectiu feminista.

Malgrat que les franges d'edat de les entrevistades no difereixen de manera significativa, s'observen les següents diferències entre les dones usuàries de la bicicleta i les que no ho són:

- Les usuàries presenten un grau d'ocupació superior i un nivell d'estudis clarament superior a les no usuàries.
- Un 43% de les dones enquestades declaren tenir persones a càrrec, de les quals el 65% corresponen a usuàries de la bicicleta i el 35% a no usuàries. En el cas de les usuàries de la bicicleta, majoritàriament (49%), les persones a càrrec són infants entre 3 i 11 anys.
- Les dones usuàries de la bicicleta disposen amb major proporció un permís de conduir d'un vehicle a motor (80 vs 69%).

Dones no usuàries de la bicicleta

Majoritàriament, el **motiu que fa que les dones no facin servir la bicicleta** en els seus desplaçaments quotidians és la **preferència per altres mitjans sostenibles** com anar caminant, en patinet o transport públic (38%). Addicionalment, també es constata un nombre important de respostes vinculades amb la distància del recorregut (18%), és a dir, es va massa lluny o bé massa a prop per anar-hi amb bicicleta. En aquest aspecte, es pot considerar una possible **"falsa percepció del temps i de la distància necessària"** per a fer alguns desplaçaments, ja que com s'ha vist la distància mitjana dels desplaçaments en bicicleta a l'EMEF és de 2,9 km a l'àmbit metropolità. A més a més, tal i com s'ha vist a l'EMEF no es donen diferències importants en la distància mitjana en els desplaçaments interns a Barcelona en bicicleta i en vehicle privat (fet que seria extrapolable a altres ciutats), posant de manifest el potencial que té la bicicleta a l'hora de substituir viatges en vehicle privat en entorns urbans.

Tanmateix, un 8% dels aspectes declarats estan relacionats amb la **inseguretat**, ja sigui la por a tenir un accident, la **por a no saber circular correctament per les vies** o la per por a patir un **assetjament** del tipus que sigui per part d'altres persones usuàries de les vies.

La **percepció d'inseguretat** a l'hora de circular en bicicleta creix amb l'edat, sent les dones de més de 45 anys les que reporten aquesta percepció.

Els aspectes que incideixen aquesta inseguretat, principalment es relacionen amb la por de caure o de patir un atropellament per part d'un vehicle motoritzat o simplement per la por a no saber circular correctament. Per tant, **es posa de manifest la necessitat de millorar la cohabitació amb altres motoritzats a les vies.** Aquest fet, s'aguditza entre les dones de mitjana d'edat. També és destacable que un 19% dels aspectes declarats està relacionat amb **l'assetjament viari** per part d'altres persones conductores.

En qualsevol cas, també és rellevant destacar que el **51% de les dones no usuàries mostren interès a fer servir la bicicleta de forma recurrent, posant en relleu l'existència d'una part significativa de dones amb predisposició per utilitzar la bicicleta en la seva mobilitat quotidiana.** Aquest interès es fa més palpable entre les dones més joves i les no ocupades.

Entre les que sí que els agradaria fer el canvi, la millora de la **infraestructura ciclista** i la **major disponibilitat d'aparcament** són la respostes més esmentades per fer aquest pas.

Finalment, cal destacar que **un 22% de les dones, eren usuàries amb anterioritat i van haver de deixar la bicicleta, majoritàriament per un canvi de feina /centre d'estudis**, la qual cosa torna a vincular l'ús de la bicicleta amb aquest motiu de desplaçaments. També, es destacable la por patir algun accident (8%) i tenir persones a càrrec (8%).

Patrons habituals de mobilitat quotidiana en bicicleta per part de les dones usuàries de la bicicleta

Entre les dones usuàries de la bicicleta destaca l'estreta relació d'aquest mitjà amb els desplaçaments a la feina o al centre d'estudis (64%). Si bé, es tracta d'un valor en coherència amb allò observat a l'EMEF, també és cert que la proporció observada a l'enquesta és superior. Això s'explica per la localització dels punts d'enquestació assolits durant el treball de camp, ubicats en alguns casos, a prop del límit de dos termes municipals o a l'entorn d'estacions de transport públic. És a dir, en tant que els desplaçaments per feina i estudis són de major distància i sovint impliquen connexions intermunicipals, **haver captat una part**

important de la mostra en aquests punts, explica el percentatge de motius laborals i per estudis.

Altres resultats de l'enquesta també estan en sintonia amb el que s'ha comentat en el paràgraf anterior. Pel que fa als tipus de recorreguts de la bicicleta **es veu com bona part de les dones declaren fer desplaçaments de connexió entre diferents municipis (48%) i entre diferents barris dintre del municipi (40%).** Aquests recorreguts, sobretot s'efectuen en diferents franges horàries majoritàriament al matí (de 7 a 12 h) i a la tarda (de 15 a 18 h), horaris compatibles amb l'entrada i sortida de la feina i els estudis.

Pel que fa a la freqüència d'ús de la bicicleta s'observa clarament com les usuàries son molt fidels a aquest mitjà de transport, el 65% de les dones usuàries enquestades fan un ús diari de la bicicleta, el 27% un ús habitual (una o varies vegada a la setmana) i només el 8% la fa servir de manera ocasional.

Per la seva banda, els valors de la intermodalitat també s'associen als punts d'enquestació efectuats, doncs el 38,2% de les dones usuàries afirmen que acostumen a fer alguna combinació de bicicleta i altre mitjà de transport.

Tot i això, i malgrat el perfil d'usuàries captat a l'enquesta, **sobta el nombre de dones que declara desconèixer la xarxa Bicivia (63%).**

Motius, satisfacció i valoració de la xarxa pedalable per part de dones usuàries de la bicicleta

Les dones ciclistes a la metròpoli valoren positivament la seva experiència ciclista (8,6 punts sobre 10). Aquesta puntuació, creix lleugerament entre les dones que declaren fer-ne un ús més habitual.

Entre els motius declarats per utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport habitual destaquen, la **salut (24%), la sostenibilitat (17%), la velocitat (16%) i la comoditat i autonomia (16%).** També apareixen altres motius amb un volum de respostes destacables **relacionades amb el menor cost i amb el fet que fer un desplaçament en bici es tradueix amb una experiència agradable** (11% i 9% respectivament). Així, mateix, la infraestructura pedalable o la facilitat per aparcar no són respostes amb valors destacables. Amb tot com s'ha vist, **l'aparcament o la infraestructura pedalable sí que són respostes esmentades com aspectes rellevants per a utilitzar la bicicleta, per part de les dones no usuàries.**

En relació amb la **importància i la satisfacció que les dones usuàries declaren en diversos aspectes sobre la infraestructura ciclista, si bé, hi ha molts aspectes que es consideren rellevants i aquesta diversitat d'aspectes és força interessant,** s'ha vist que aquestes atorguen la màxima importància a la **seguretat** (9,5 sobre 10) de la infraestructura ciclista i **a l'estat i manteniment** (9,2). Ambdós aspectes aconsegueixen una valoració que no arriba al notable (6,4 i 6,7 punts sobre 10, respectivament).

Altres aspectes considerats més importants per les usuàries són l'existència **d'aparcament segur** (9,1) el qual rep una puntuació de les més baixes (5,6), la **senyalització informativa** (9,0) i **la il·luminació** (9,0). L'existència d'eines bàsiques de reparació és l'aspecte que rep menys importància (7,8) i alhora menys satisfacció (4,0). Alguns d'aquests aspectes no apareixen de manera espontània entre les respostes obtingudes.

Pel que a la satisfacció manifestada sobre les **diferents tipologies de vies pedalables** segons l'ús que se'n fa, les dones **utilitzen majoritàriament els carrils bici a la calçada (amb separadors físics o amb pintura) i les vies ciclistes separades de la calçada (camí verd o pista bici)** i atorguen les puntuacions més

elevades pel que fa a la satisfacció de fer-les servir (7,3 i 8,5 punts sobre 10). Aquests resultats mostren de la importància que s'atorga a poder circular per un vial segregat del trànsit motoritzat i dels vianants.

Aparcament en origen i en destinació

Com s'ha vist anteriorment, l'aparcament segur en origen o destinació, malgrat tractar-se d'un element que apareix com a motiu que desencoratja a utilitzar la bici entre les dones no usuàries o bé, com a aspecte que encoratja a fer-ne ús per part de les dones usuàries, es tracta d'un aspecte secundari en les respostes reportades a l'enquesta. Només apareix quan es pregunta quins aspectes són més importants de la infraestructura ciclable.

A més d'aquesta qüestió, l'enquesta recull els tipus d'aparcaments utilitzats per les dones usuàries tant a la llar com en destinació. A grans trets, s'ha vist que motivades per la por a patir un robatori, **en arribar a la destinació, la bicicleta queda aparcada majoritàriament a l'interior de l'habitatge o de l'oficina o centre educatiu**. De fet, el 27% de les dones usuàries han patit algun tipus de robatori en la bicicleta, sobretot de la bicicleta completa.

Assetjament viari

Finalment, aquest estudi ha volgut prestar especial atenció a les **situacions d'assetjament** -del tipus que sigui- patit per les dones quan fan ús de la bicicleta.

Els resultats mostren que **el 35% de les dones usuàries afirma haver-lo patit**, majoritàriament de forma verbal o gestual, tot i que també reporten haver patit assetjament viari i físic. Aquesta vivència ha comportat, en el **64% dels casos, efectes emocionals, físics o, fins i tot, en canvis en les pautes habituals de mobilitat.**

Aquelles dones que fan servir la bicicleta diàriament són les que més han sofert aquestes situacions (37%), les dones joves sobretot pateixen assetjament verbal o gestual (71% dels casos declarats) i precisament les joves són les que s'han vist més abocades a un canvi d'hàbits (20%).

7. Bibliografia

ATM, Idescat i Institut Metròpoli, 2022. Enquesta de mobilitat en dia feiner 2021. Autoritat del Transport Metropolità

ATM, Idescat i Institut Metròpoli, 2021. Enquesta de mobilitat en dia feiner 2021. Autoritat del Transport Metropolità

Biarrotte, L. (2021). *Déconstruire le genre des pensées, normes & pratiques de l'urbanisme*. Université Paris-Est.

Buehler, R., & Pucher, J. (2012). International Overview of Cycling. En *Cycling for Sustainable Cities* (p. 11-34). MIT Press.

Col.lectiu Punt 6. (2021). *Dones i Persones no binàries en bici 2021*. https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/07/informe-bicis-2021_catala.pdf

Col·lectiu Punt6. (2023). *Guia per la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible*. ATM Àrea de Barcelona; Diputació de Barcelona; Generalitat de Catalunya.

Enquesta baròmetre de la bicicleta 2019. (2019). Departament de Territori i Sostenibilitat, Generalitat de Catalunya. https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/estadistica/publicacions_estadistiques/territori_i_mobilitat/Barometre_de_la_Bicicleta/enquesta-barometre-bicicleta-2019.pdf

European Parliament. (2023). *Motion for a resolution on developing an EU cycling strategy B9-0102/2023*. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/B-9-2023-0102_EN.html

Goel, R., Goodman, A., Aldred, R., Nakamura, R., Tatah, L., Garcia, L. M. T., Zapata-Diomedi, B., de Sa, T. H., Tiwari, G., de Nazelle, A., Tainio, M., Buehler, R., Götschi, T., & Woodcock, J. (2022). Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: Levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? *Transport Reviews*, *42*(1), 58-81. https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1915898

Goel, R., Oyebode, O., Foley, L., Tatah, L., Millett, C., & Woodcock, J. (2023). Gender differences in active travel in major cities across the world. *Transportation*, *50*(2), 733-749. https://doi.org/10.1007/s11116-021-10259-4

Götschi, T., Tainio, M., Maizlish, N., Schwanen, T., Goodman, A., & Woodcock, J. (2015). Contrasts in active transport behaviour across four countries: How do they translate into public health benefits? *Preventive Medicine, 74*, 42-48. https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2015.02.009

Illich, I. (2015). *Energía y equidad. Los límites sociales de la velocidad*. Díaz & Pons. http://www.marcialpons.es/libros/energia-y-equidad/9788494249686/

Maciejewska, M., & Miralles-Guasch, C. (2019). «I have children and thus i drive»: Perceptions and motivations of modal choice among suburban commuting mothers: Perceptions and motivations of modal choice among suburban commuting mothers. *Finisterra*, *54*(110), Article 110. https://doi.org/10.18055/Finis16035

Martinez Violet, O. (2022). *Anàlisi d'ús dels carrils bici de Barcelona, recompte segons perfils*.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, GESOP, & Red de ciudades por la bicicleta. (2022). *Barometro de la Bicicleta en España 2022*.

Parés i Estela, J., Okpala González, E., & Codina i Lara, O. (2023). *Recomanacions per a una mobilitat en bicicleta i vehicles de mobilitat personal amb perspectiva de gènere a Catalunya*. Departament de Territori, Generalitat de Catalunya. https://terra.bibliotecadigital.gencat.cat/bitstream/handle/20.500.13045/447/recomanacions-mobilitat-bicicleta-vehicles-mobilitat-personal-genere-catalunya.pdf

Remy, J. (2015). *L'espace, un objet central de la sociologie*. Erès.

Sillero Casado, A. (2022). El ciclismo urbano en Barcelona: Una mirada feminista [Ph.D. Thesis, Universitat Autònoma de Barcelona]. En *TDX (Tesis Doctorals en Xarxa)*. https://www.tdx.cat/handle/10803/675846

Wiel, M. (1999). *La Transition urbaine: Ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée* (Vol. 39). Éditions Mardaga.

Yoann Demoli & Pierre Lannoy. (2019). *Sociologie de l'automobile*. La Découverte. https://www.editionsladecouverte.fr/sociologie_de_l_automobile-9782707197955

Annex 1. Metodologia per a l'obtenció de la mostra

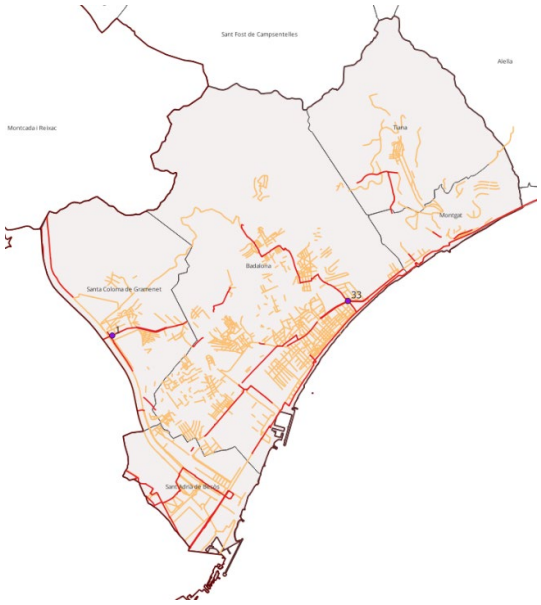
Amb l'objectiu de facilitar el desenvolupament del treball de camp i per tal de poder captar dones que es desplacin en bicicleta fora de la ciutat de Barcelona, es van acordar els següents criteris:

- Les enquestes es podien realitzar en l'àmbit de la xarxa pedalable o en trams executats de la Bicivia.
- Es recomana realitzar les enquestes en els municipis on la xarxa pedalable sigui més extensa.
- Es prioritzaran els punts de mostreig en trams de la xarxa pedalable que coincideixin amb la xarxa Bicivia.
- Un 10% de la mostra de dones usuàries de la bicicleta s'haurà d'obtenir en els punts aforats recomanats amb afluència de ciclistes* (majoritàriament punts de aforats a la xarxa Bicivia). Si s'escau, es recomana realitzar les enquestes en altres punts de la Bicivia amb elevada demanda d'usuàries.

Amb aquests requisits es va aportar a l'empresa de treball de camp tot un seguit de punts/àrees recomanades en cada àrees funcional per realitzar les enquestes. Si fos necessari, es podria escollir dones usuàries i no usuàries en el mateix punt de mostreig

Figura 3. Recomanació d'ubicacions per realitzar les enquestes segons àrea funcional

Àrea Besòs



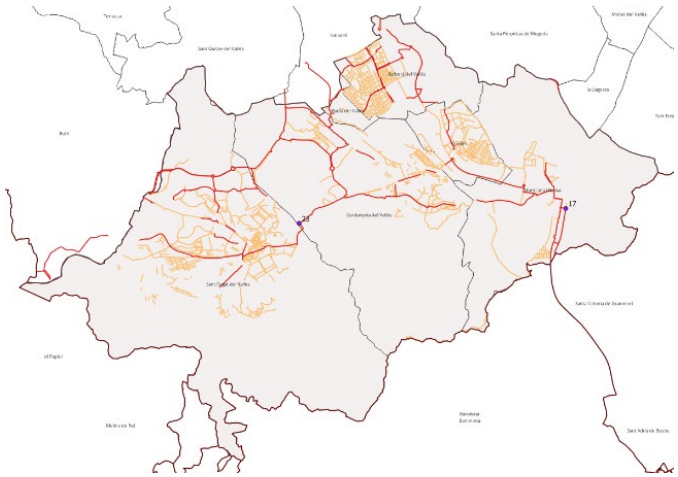
Pg. Llorenç Serra/Pg de la Salzereda (Santa Coloma de Gramenet)



Riera Canyadó/Sant Bru (Badalona)



Vallès-Collserola



Ctra. BP-1413 (Sant Cugat-Cerdanyola)



Passeig fluvial Riu Besòs - Pont de la Roca (Montcada i Reixac)



Llobregat-continu



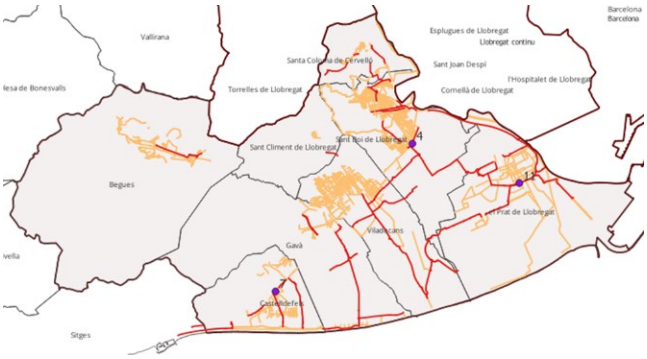
Av. de la Gravia/Pça Europa (l'Hospialet de Ll.)



Pont d'Esplugues/C. Laureà Miró (Esplugues de Ll.)



Delta



Av. de la Constitució, 142 (Castelldefels)



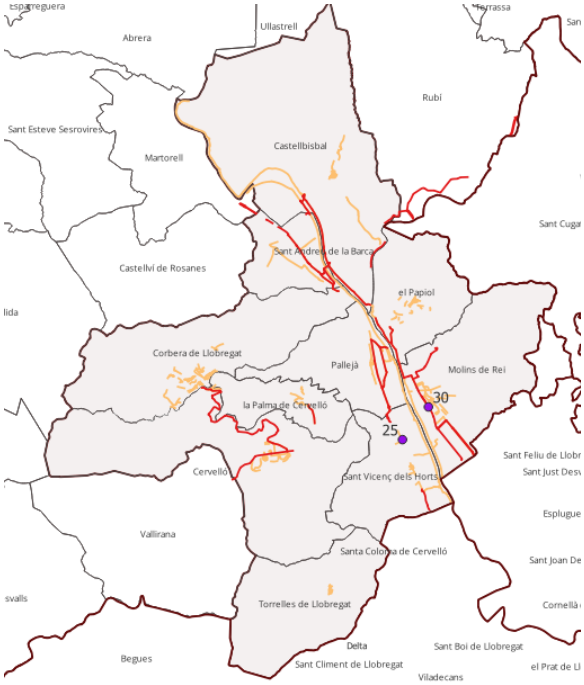
Ctra. C-245 (Sant Boi de Llobregat)



Av. Onze de Setembre/ C. del Coronel Sant Feliu (el Prat de Llobregat)



Ordal - Llobregat



Passeig del Terraplè, 1 (Molins de Rei)



Carretera Sant Boi, 57 (St. Vicenç dels Horts)



Annex 2. Qüestionari

ENQUESTA SOBRE LA MOBILITAT CICLISTA ADREÇADA A DONES DE LA METRÒPOLI DE BARCELONA, 2023

ANOTAR AUTOMÀTICAMENT:
- *Geolocalització de l'entrevista*
- *Dia i hora de l'entrevista*

PROGRAMAR CINC RUTES PER ANOTAR L'ÀMBIT TERRITORIAL
- *Àrea Besòs*
- *Vallès-Collserola*
- *Llobregat Continu*
- *Delta*
- *Ordal-Llobregat*

I00. *ENTREVISTADOR/A, ANOTA SI LA PERSONA VA EN BICI O CAMINANT EN EL MOMENT DE L'ENTREVISTA*
1. *En bici*
2. *Caminant*

BON DIA / BONA TARDA, EM DIC <nom entrevistador/a> I COL·LABORO AMB GESOP, EMPRESA D'ESTUDIS D'OPINIÓ. ESTEM REALITZANT UN ESTUDI PER A L'AREA METROPOLITANA DE BARCELONA SOBRE LA MOBILITAT. SERIA TAN AMABLE DE CONTESTAR A UNES PREGUNTES? NOMÉS LI PORTARÀ UNS MINUTS

EN COMPLIMENT DEL REGLAMENT GENERAL DE PROTECCIÓ DE DADES, L'INFORMEM QUE AQUESTA ENQUESTA SERÀ TRACTADA DE FORMA AGREGADA, ANÒNIMA I ÚNICAMENT AMB FINALITAT ESTADÍSTICA.

L'INFORMO TAMBÉ QUE AQUESTA ENTREVISTA S'ENREGISTRÀ EN ÀUDIO PER GARANTIR QUE ES REALITZI CORRECTAMENT. UN COP FETS AQUESTS CONTROLS DE QUALITAT, S'ESBORRARÀ.

I01. ESTÀ D'ACORD EN CONTINUAR?
1. Sí, vull fer l'enquesta i autoritzo la gravació
2. Sí, vull fer l'enquesta però no autoritzo la gravació
3. No vull fer l'enquesta -------> *Fi entrevista*

I02. EN QUINA LLENGUA VOL QUE LI FACI L'ENQUESTA?
1. Català (seguir amb el qüestionari català)
2. Castellà (saltar al qüestionari castellà)

I03. ÉS VOSTÈ USUÀRIA DE BICICLETA ALMENYS UNA VEGADA AL MES COM A MITJÀ DE TRANSPORT HABITUAL (PER ANAR A LA FEINA, ESTUDIS, COMPRES, ANAR METGE, GESTIONS PERSONALS, ETC; EXCEPTE ESPORT O PASSEIG)?
1. Sí
2. No

I04. QUINA ÉS LA SEVA EDAT? *(anotar edat exacta)*

Si I04 Menor de 16 anys o de 65 o mes anys-------> Fi entrevista
Moltes gràcies, les persones enquestades han de tenir entre 16 i 64 anys

I05. AMB QUIN GÈNERE S'IDENTIFICA VOSTÈ? *(no llegir)*
1. Dona
2. Home -------> *Fi entrevista*
3. Altra identitat no binària

I06. TÉ ACCÉS A UNA O MÉS D'UNA BICICLETA?

1. Sí, una
2. Sí, més d'una -> **I06BIS.** Quantes? __
3. No
9. Ns/Nc

Si I06 = 1 o 2

I07. COM SÓN AQUESTES BICICLETES? *(llegir)*

	BICI 1	BICI 2	BICI 3	BICI 4
És compartida amb persones desconegudes? (1.Si; 2.No; 9.Ns/Nc)				
És elèctrica? (1.Si; 2.No; 9.Ns/Nc)				
Està adaptada per a persones amb discapacitat? (1.Si; 2.No; 9.Ns/Nc)				
Està adaptada per a portar infants? (1.Si; 2.No; 9.Ns/Nc)				
Està adaptada per portar càrregues? (1.Si; 2.No; 9.Ns/Nc)				

Si I03=1, continuar a Bloc Ciclista [SC]
Si I03=2, continuar a Bloc No Ciclista [NC]

NO CICLISTES [NC]

NC01. PER QUIN MOTIU VOSTÈ NO UTILITZA LA BICICLETA COM A MITJÀ DE TRANSPORT HABITUAL?
3 motius o respostes màxim (no llegir-les)

1. No tinc bicicleta
2. No sé anar en bicicleta
3. No sé circular amb bicicleta
4. Tinc mobilitat reduïda
5. Tinc persones dependents a càrrec amb qui no puc anar en bicicleta
6. Prefereixo anar caminant, patinet o en transport públic
7. Prefereixo anar en moto o cotxe
8. Vaig massa lluny o massa a prop per anar en bicicleta i no em cal
9. Hi ha masses pujades/baixades (orografia complicada)
10. Per les condicions meteorològiques: calor, vent, fred, pluja...
11. Manca infraestructura per desplaçar-me en bici (carril bici) o manca d'un itinerari continu
12. No tinc lloc on aparcar-la a casa, no tinc ascensor, no és còmode baixar-la i pujar-la cada dia de casa
13. No tinc lloc on aparcar-la en el meu lloc de destinació
14. Tinc por que em robin la bicicleta
15. Em sento insegura a l'hora de circular en bicicleta
98. Altres: Especificar_____
99. Ns/Nc

SI NC01 =15

NC01a. QUINS ASPECTES ET FAN SENTIR INSEGURA A L'HORA DE CIRCULAR EN BICICLETA?
(llegir, multi resposta) **Assetjament vial**- en el nostre cas d'un vehicle a la bicicleta: col·locar-se de manera violenta enganxat al vehicle precedent, assetjant-li per a que el deixi passar tot i que la maniobra sigui il·legal o perillosa

1. Tinc por a no saber circular correctament
2. Tinc por a caure o patir un atropellament per part d'un altre vehicle motoritzat
3. Tinc por a l'assetjament vial (per part d'altes persones conductores d'altres vehicles)
4. Tinc por a agressions verbals, físiques, sexuals o de gènere
98. Altres. Especificar_____
99. Ns/Nc

NC02. LI AGRADARIA UTILITZAR DE MANERA RECORRENT LA BICICLETA COM A MITJÀ DE TRANSPORT DIARI O HABITUAL?

1. Sí
2. No
99. Ns/Nc

Si N02 = 1

NC02a. QUINS ELEMENTS LI AJUDARIEN A UTILITZAR LA BICICLETA COM A MITJÀ DE TRANSPORT DIARI O HABITUAL?

3 elements o respostes màxim (no llegir-les)

1. Tenir accés a una bicicleta que s'ajusti a les meves necessitats (amb accessoris per a portar infants, elèctrica,...)
2. Aprendre a anar en bicicleta (cursos, programes de formació)
3. Aprendre a circular en bicicleta (cursos, programes de formació...)
4. Millores en la infraestructura ciclista, més protegida/segregada i equipada: carril bici segregat, carrils més amples, pacificació urbana o carrer 30, millor senyalització...
5. Disponibilitat d'aparcament casa o aparcament segur a l'entorn de la residència
6. Més oferta d'aparcament segur en destinació
7. Dutxes i guixetes en els llocs de feina/centre d'estudis
8. Sortir acompanyada amb altres persones
9. Menys conductes d'assetjament vial (poder a anar al meu ritme,...)
10. Menys conductes d'assetjament verbal o físic sexual o de gènere
11. Més facilitats per combinar la bicicleta amb el transport públic
98. Altres: Especificar_____
99. Ns/Nc

NC03. AMB ANTERIORITAT FEIES SERVIR LA BICICLETA HABITUALMENT DE MANERA RECORRENT PER ALS SEUS DESPLAÇAMENTS QUOTIDIANS?

1. Sí
2. No
9. Ns/Nc

Si NC03 = 1

NC03a. PER QUINS MOTIUS VAS DEIXAR D'ANAR EN BICICLETA DE MANERA RECURRENT? *(no llegir, multi resposta)*

1. Canvi de feina o centre d'estudis
2. Abandonament de l'activitat física
3. Mobilitat reduïda/edat
4. Ja no tinc bicicleta
5. Tinc persones a càrrec (menors o amb diversitat funcional)
98. Altres. Especificar_____
99. Ns/Nc

CICLISTES [SC]

SC01 QUIN ÉS EL MOTIU PRINCIPAL DE DESPLAÇAMENT PEL QUAL VOSTÈ UTILITZA LA BICICLETA?

(no llegir)

1. Per anar o tornar de la feina o del centre d'estudis
2. Per a fer compres quotidianes, acompanyar/recollir persones, anar al metge, fer gestions personals, etc.
3. Per a fer activitats d'oci (anar al cinema, teatre, compres no quotidianes, anar a bars/restaurants/discoteques, etc.).
4. Per a fer activitat física: passejar o fer esport
5. Per a diferents desplaçaments, no tinc un motiu principal per a desplaçar-me en bicicleta
98. Altres. Especificar_____
99. Ns/Nc

SC02. AMB QUINA FREQÜÈNCIA ES DESPLAÇA VOSTÈ EN BICICLETA?

(no llegir)

1. Esporàdicament *(menys d'una vegada al mes)* -------> *Passa a No Ciclista (NC01)*
2. Ocasionalment *(almenys una vegada al mes)*
3. Varies vegades al mes *(màxim 5 vegades al mes)*
4. Una vegada a la setmana
5. Varies vegades per setmana *(dos o tres dies per setmana, incloent dissabte i diumenge)*
6. Cada dia / quasi cada dia *(4-6 dies per setmana, incloent dissabte i diumenge)*

9. Ns/Nc

SC03. QUIN TIPUS DE RECORREGUT ACOSTUMA FER EN BICICLETA?
(llegir, multi resposta)
1. Dintre del meu barri
2. Entre barris del meu municipi
3. Entre diferents municipis metropolitans
9. Ns/Nc

SC04. CONEIX LA XARXA METROPOLITANA PEDALABLE BICIVIA?
1. Sí
2. No
9. Ns/Nc

SC05. EN QUIN HORARI FA SERVIR HABITUALMENT LA BICICLETA?
(llegir, multi resposta)
1. Matí *(7h a 11:59 h)*
2. Migdia *(12h a 14:59 h)*
3. Tarda *(15h a 17:59h)*
4. Vespre *(18h a 21:59h)*
5. Nit-matinada *(22h a 6:59h)*
9. Ns/Nc

SC06. EN UNA ESCALA DE 0 (MOLT NEGATIVA) A 10 (MOLT POSITIVA), VALORI D'UNA MANERA GENERAL L'EXPERIÈNCIA DE DESPLAÇAR-SE EN BICICLETA? └──┘──┘
99. Ns/Nc

SC07. PER QUIN MOTIU VOSTÈ UTILITZA LA BICICLETA I NO UN ALTRE MITJÀ DE TRANSPORT?
3 motius o respostes màxim (no llegir-les)
1. El cost econòmic del viatge
2. La sostenibilitat del mitjà
3. La velocitat dels desplaçaments
4. La distància del desplaçament es considera pedalable
5. És saludable (activitat física)
6. Bona infraestructura pedalable
7. Comoditat i autonomia: Llibertat de moviment (permet enllaçar diferents activitats) i llibertat d'horaris
8. És més agradable, vaig més tranquil.la, m'agrada, em fa sentir bé
98. Altres. Especificar_____
99. Ns/Nc

SC08. SC09 EN UNA ESCALA DE 0 (GENS) A 10 (TOTAL), INDIQUI LA **IMPORTANCIA** QUE VOSTÈ ATORGA ALS SEGÜENTS ASPECTES RELACIONATS AMB LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA I AVALUÏ LA **SATISFACCIÓ** QUE LI PRODUEIXEN A L'HORA DE DESPLAÇAR-SE EN BICICLETA? *Rotar ordre*

99. Ns/Nc

ASPECTES DE LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA	SC08 IMPORTÀNCIA	SC09 SATISFACCIÓ
L'existència d'una infraestructura ciclista separada de la resta		
El disseny de la infraestructura ciclista		
La seguretat de la infraestructura ciclista		
La senyalització informativa i orientativa de la infraestructura ciclista		
L'estat i el manteniment de la infraestructura ciclista		
L'existència d'aparcament segur (en origen i destinació)		
L'existència d'eines bàsiques per reparar la bicicleta al llarg de la infraestructura ciclista		
Els punts d'intercanvi amb altres mitjans de transport públic		
L'existència d'informació per a planificar la ruta (apps, mapes-guia, etc.)		
El confort de la infraestructura ciclista (arbrat, àrees de descans, etc.)		
La il·luminació de la infraestructura ciclista		

SC10. INDIQUI SI EN FA ÚS DE LES SEGÜENTS VIES O CARRILS DE CIRCULACIÓ?

1. Sí
2. No
9. Ns/Nc

Només per a usuaris (SC10= 1)

SC11. EN UNA ESCALA DE 0 (GENS) A 10 (TOTAL), AVALUÏ LA SATISFACCIÓ QUE LI PRODUEIXEN ELS SEGÜENTS ASPECTES A L'HORA DE DESPLAÇAR-SE EN BICICLETA? *Rotar ordre*

99. Ns/Nc

VIES O CARRILS DE CIRCULACIÓ	SC10 ÚS	SC11 SATISFACCIÓ
A. Voreres compartides amb vianants (amb o sense carril bici pintat)		
B. Carrers en què el trànsit motoritzat té un límit de velocitat de menys de 30 km/h		
C. Carrers per a vianants amb accés restringit per al trànsit motoritzat		
D. Carrils bici a la calçada (amb separadors físics o amb pintura)		
E. Carrils compartits entre bicis, busos i taxis (carril bus-bici)		
F. Carrers en què el trànsit motoritzat té un límit de velocitat de 30 km/h (carrers 30)		
G. Calçada compartida amb vehicles motoritzats		
H. Vies ciclistes separades de la calçada del trànsit motoritzat (Camí verd o Pista Bici)		

SC12. ON APARCA HABITUALMENT LA BICICLETA QUAN ARRIBA A CASA?
(multi resposta, no llegir-les)

1. A l'interior de l'habitatge
2. A dins de l'edifici (al portal, replà)
3. Al carrer en un aparcament específic per a bicicletes
4. Al carrer en un lloc no destinat per a l'aparcament de bicicletes
5. Aparcament de bici metropolità (Bicibox) o similar
6. Aparcament bici compartida (Bicing, AMBbici, e-bicibox)
98. Altres. Especificar_____
99. Ns/Nc

SC13. I QUAN ARRIBES A DESTINACIÓ (FORA DE CASA) ON APARCA LA BICICLETA?
(multi resposta, no llegir-les)

1. A l'interior de l'oficina/centre educatiu
2. A dins de l'edifici (al portal, replà, espai específic reservat)
3. Al carrer en un aparcament específic per a bicicletes
4. Al carrer en un lloc no destinat per a l'aparcament de bicicletes
5. Aparcament de bici metropolità (Bicibox) o similar
6. Aparcament bici compartida (Bicing, AMBbici, e-bicibox)
98. Altres. Especificar_____
99. Ns/Nc

SC14. EN ELS SEUS DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA, ACOSTUMA A COMBINAR LA BICICLETA AMB ALGUN ALTRE MITJÀ DE TRANSPORT?

1. Sí
2. No
9. Ns/Nc

SI SC14 =1

SC14a. QUIN ÉS AQUEST MITJÀ DE TRANSPORT ?
(multi resposta, no llegir-les)

1. A peu
2. Metro
3. Autobús
4. Tramvia
5. Tren de rodalies
6. Tren FGC
7. Vehicle privat
98. Altres. Especificar_____
99. Ns/Nc

SC15. HA PATIT ALGUN TIPUS DE ROBATORI EN LA BICICLETA?

1. Sí
2. No
9. Ns/Nc

SI SC15 =1

SC15a. UN ROBATORI DE LA BICICLETA SECERA O D'ALGUN COMPONENT? *(multi resposta-llegir)*

1. De la bicicleta sencera
2. D'algun component de la bicicleta
9. Ns/Nc

SC16. MENTRE USAVA LA BICICLETA, HA VISCUT ALGUNA SITUACIÓ D'ASSETJAMENT VIAL, VERBAL O FÍSIC DE CARÀCTER SEXUAL O DE GÈNERE? **Assetjament vial**- en el nostre cas d'un vehicle a la bicicleta: col·locar-se de manera violenta enganxat al vehicle precedent, assetjant-li per a que el deixi passar tot i que la maniobra sigui il·legal o perillosa

1. Sí
2. No
9. Ns/Nc

SI SC16 =1
SC16a. QUIN VA SER AQUESTA SITUACIÓ D'ASSETJAMENT QUE VA PATIR? *(multi resposta, llegir)*

1. Assetjament vial
2. Assetjament verbal o gestual
3. Assetjament físic
98. Altres. Especificar_____
99. Ns/Nc

SC16b. COM LI HA AFECTAT L'ASSETJAMENT PATIT? *(multi resposta)*

1. No em va afectar
2. Sí, a nivell emocional
3. Sí, a nivell conductual (preventiva, canvi d'hàbits: hora, rutes, ús...)
4. Sí, a nivell físic
98. Sí, altres. Especificar_____
99. Ns/Nc

BLOC FINAL (CILISTES I NO CICLISTES) [BC]

BF01. PER ACABAR L'ENQUESTA, ENS POT INDICAR QUIN ÉS EL SEU MUNICIPI DE RESIDÈNCIA?

BF02. QUINA ÉS LA SEVA SITUACIÓ PRINCIPAL EN RELACIÓ AMB L'ACTIVITAT?

1. Treballa

2. Està a l'atur
3. Jubilada / prejubilada/ pensionista
4. Tasques de la llar
5. Estudiant
98. Altres. Especificar _____
99. Ns/Nc

BF03. ENS POT INDICAR QUIN ÉS EL SEU NIVELL D'ESTUDIS FINALITZATS?
1. Sense estudis
2. Primaris (EGB, comerç, ESO)
3. Secundaris (Preu, Batxillerat actual, FP, BUP, COU, cicles formatius de grau mitjà)
4. Estudis superiors (estudis universitaris, cicles formatius de grau superior)
98. Altres. Especificar_____
99. Ns/Nc

BF04. DISPOSA D'ALGUN PERMÍS DE CONDUIR?
1. Sí
2. No
9. Ns/Nc

si BF04 = 1
BF04a. QUIN ÉS AQUEST PERMÍS DE CONDUIR? *(multi resposta, no llegir-les)*
1. Cotxe
2. Moto/ciclomotor
3. Altres (Camió, altres vehicles...)
99. Ns/Nc

BF05. TE PERSONES AL SEU CÀRREC? *(no llegir)*
1. Sí
2. No
9. Ns/Nc

si BF05 = 1
BF05a. QUI SÓN AQUESTES PERSONES A CÀRREC?
(multi resposta, no llegir-les)
1. Bebès (0-2 anys)
2. Infants (3-11 anys)
3. Adolescents (12-17 anys)
4. Gent gran (65 anys o més)
5. Persones amb diversitat funcional
98. Altres. Especificar:_____
99. Ns/Nc

BF06. EN LA SEVA MOBILITAT, TÉ ALGUNA DIFICULTAT SENSORIAL, FÍSICA O D'ALGUN ALTRE TIPUS?
1. Sí
2. No
9. Ns/Nc

si BF06 = 1
BF06a. QUINA ÉS AQUESTA NECESSITAT ESPECIAL ?
(multi resposta – no llegir-les)
1. Dificultat sensorial (visual/auditiva)
2. Dificultat física o mobilitat reduïda
98. Altres. Especificar:_____
99. Ns/Nc

BF07. ESTÀ VINCULADA A ALGUN COL·LECTIU RECONEGUT RELACIONAT AMB LA BICICLETA? QUIN?
1. Sí. Especificar_____
2. No
9. Ns/Nc

BF08. ESTÀ VINCULADA A ALGUN COL·LECTIU RECONEGUT RELACIONAT AMB EL FEMINISME? QUIN?
1. Sí. Especificar_____
2. No
10. Ns/Nc

BF09. EM PODRIA DIR EL SEU NOM_____ (NOMÉS PER SI CAL RECONTACTAR PER VERIFICACIÓ)

BF10. I EM PODRIA DIR EL SEU TELÈFON (EN UNS DIES PODRIA REBRE UNA TRUCADA D'UN SUPERVISOR PER GARANTIR QUE LI HE REALITZAT L'ENTREVISTA D'ACORD AMB LES INSTRUCCIONS REBUDES)?
|__||__||__||__||__||__||__||__||__|
999999999. Ns/Nc

Moltes gràcies per la seva amabilitat a l'hora de respondre l'entrevista.

Institut Metròpoli

Recerca urbana
per transformar

Universitat Autònoma de Barcelona

Campus de Bellaterra

Plaça del Coneixement, edifici MRA, p. 2

08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès)

tel.: 93 586 88 80

info@institutmetropoli.cat

www.institutmetropoli.cat

