

La mobilitat quotidiana en bicicleta a la metròpoli de Barcelona

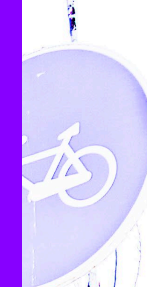
Una mirada des de l'òptica de les dones

Document de síntesi

 **Institut
Metròpoli**

 **AMB** : Metròpolis
Barcelona

FEBRER 2024



Índex

01

Introducció

Pàg 3

03

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

Pàg 14

02

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

Pàg 7

04

Conclusions

Pàg 35

01

Introducció

01.1 Antecedents i objectius

Antecedents

- Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU 2019-2024).
- Actuacions d'impuls de l'ús de la bicicleta:
 - Desplegament de la xarxa ciclista metropolitana (Bicivia).
 - Impuls de la xarxa d'aparcaments segurs (Bicibox).
 - Implantació de la bicicleta pública metropolitana (AMBici).
 - Polítiques de promoció (Biciempresa, Bicibús).
 - Polítiques de formació.
 - Millores en la senyalització.
 - Impuls de la intermodalitat amb el transport públic.

Objectiu de l'estudi

Aprofundir en el coneixement sobre la mobilitat quotidiana de les dones en bicicleta en l'àmbit metropolità, concretament:

- Els motius de l'ús i del no ús.
- La predisposició a un ús futur i els aspectes que poden tenir incidència a l'hora d'afavorir-ne la seva popularitat.
- Els hàbits: freqüència d'ús, tipus de recorreguts, etc.
- Valoració i experiència de viatge a la xarxa pedalable i a la xarxa Bicivia.

01.2 El paper de la bicicleta en la mobilitat quotidiana de les dones

La mobilitat en bicicleta **ha crescut molt els darrers anys**. Tot i això, encara ocupa un percentatge discret **(2%) en el conjunt de la mobilitat metropolitana** (EMEF 2022).

El perfil sociodemogràfic més freqüent: **home, actiu ocupat, d'entre 30 i 64 anys i amb renda mitjana-alta**, un perfil molt semblant al de les persones usuàries del vehicle privat i la moto.

Si es pretén una major penetració de la bicicleta en la mobilitat quotidiana a la metròpoli, es **requereix una mirada diferent, una mirada feminista** que permeti acollir una major diversitat de persones i de necessitats.





01.3 Fonts de dades i metodologia

- Revisió de la bibliografia de referència



- Enquesta de mobilitat en dia feiner (2022) (ATM, Institut Metròpoli i Idescat)

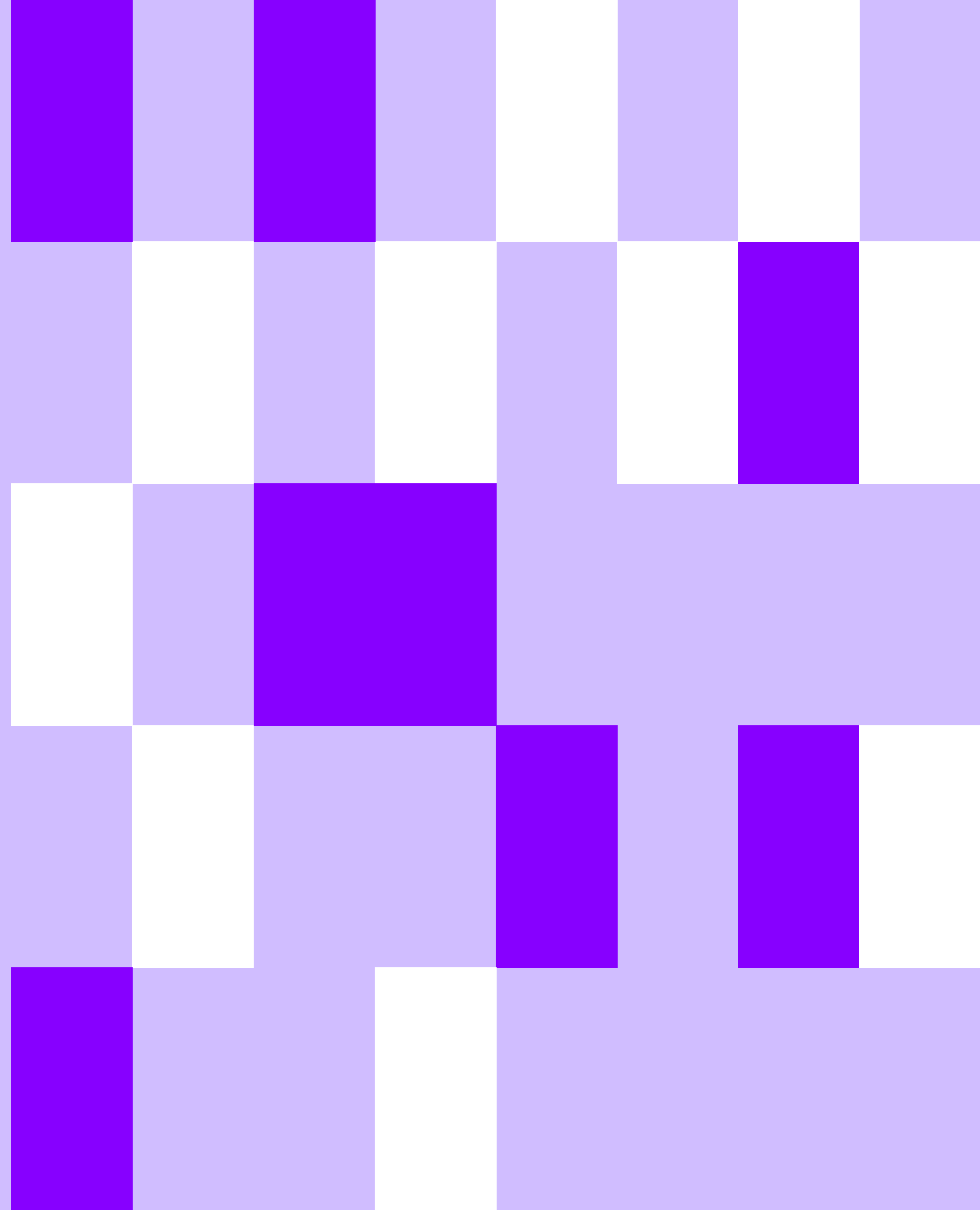
**ENQUESTA DE MOBILITAT
EN DIA FEINER 2022
(EMEF 2022)**

- Enquesta sobre la mobilitat ciclista adreçada a dones de la metròpoli de Barcelona (2023)



02

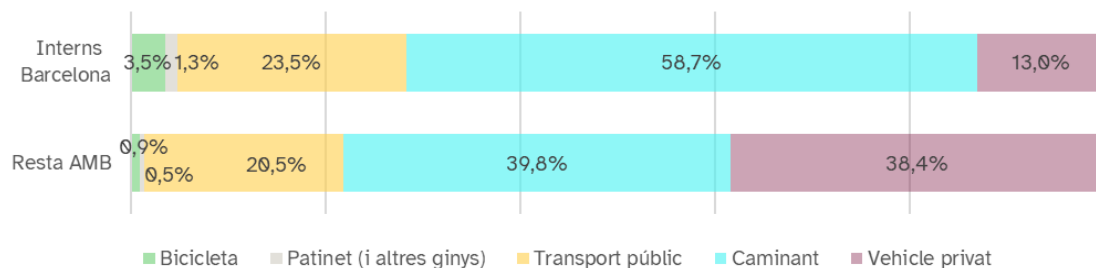
La bicicleta a la metròpoli:
ús quotidià i dimensió de
gènere.



02.1 Característiques dels desplaçaments en bicicleta

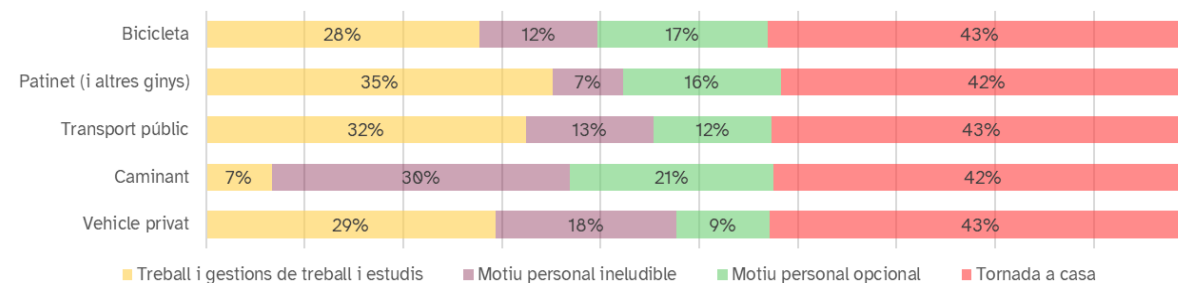
Quota modal i motiu. EMEF 2022 (ATM)

Repartiment modal dels desplaçaments amb origen o destinació l'àrea metropolitana de Barcelona.



- 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 es fan en bicicleta**, el 74% són interns a Barcelona.
- La quota modal a **Barcelona arriba al 3,5%**, en canvi a **la resta de l'AMB** només assoleix el **0,9%**.

Motiu dels desplaçaments amb origen o destinació l'àrea metropolitana de Barcelona segons mitjans de transport.

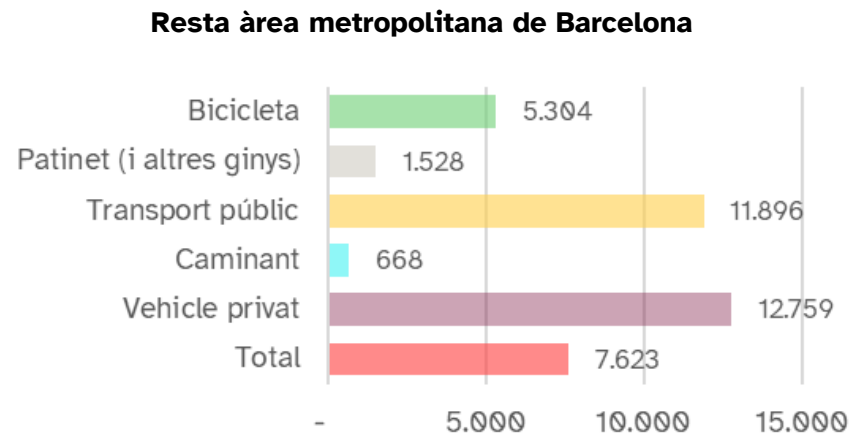
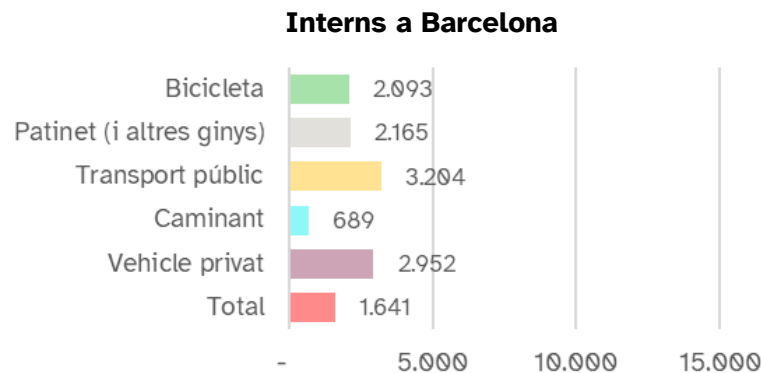


- A banda de les tornades a casa, el motiu principal dels desplaçaments en bicicleta és **treball o estudis** (28%).

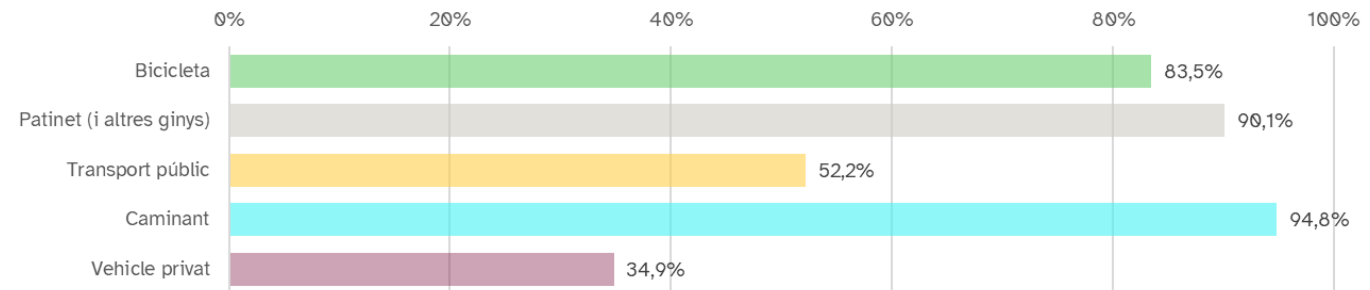
02.1 Característiques dels desplaçaments en bicicleta

Distància i autocontenció. EMEF 2022 (ATM)

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



Autocontenció municipal segons mitjans de transport.

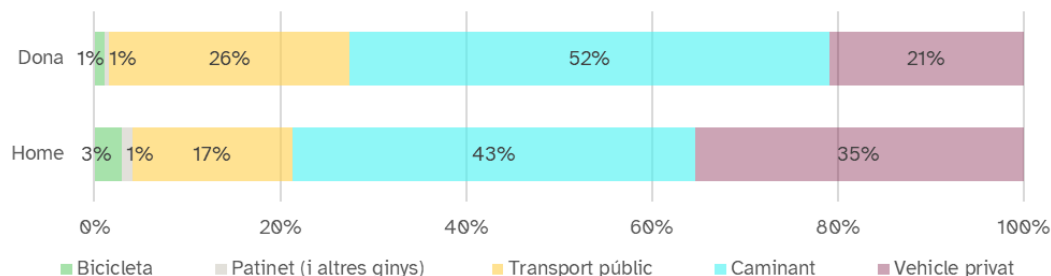


- La distància mitjana dels desplaçaments en bicicleta és de 2,93 km. L'autocontenció municipal en la bicicleta és elevada (83,5%).
- No hi ha diferències importants en la distància mitjana en els desplaçaments interns a Barcelona en bicicleta i en vehicle privat (extrapolable a altres ciutats). Es posa de manifest el potencial que té la bicicleta a l'hora de substituir viatges en vehicle privat en entorns urbans.

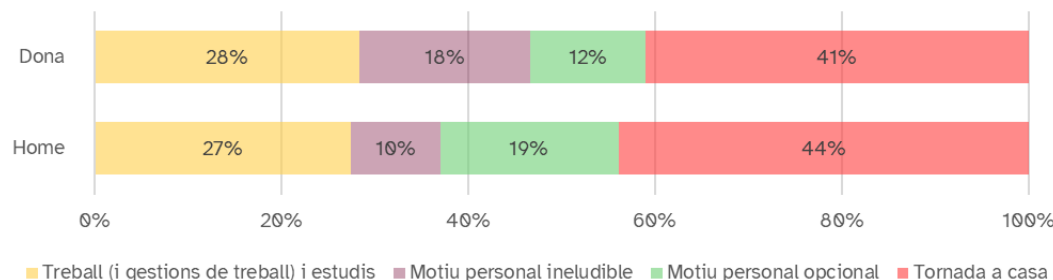
02.2 Els desplaçaments en bicicleta segons sexe

Mode i motiu. EMEF 2022 (ATM)

Repartiment modal.



Motius dels desplaçaments



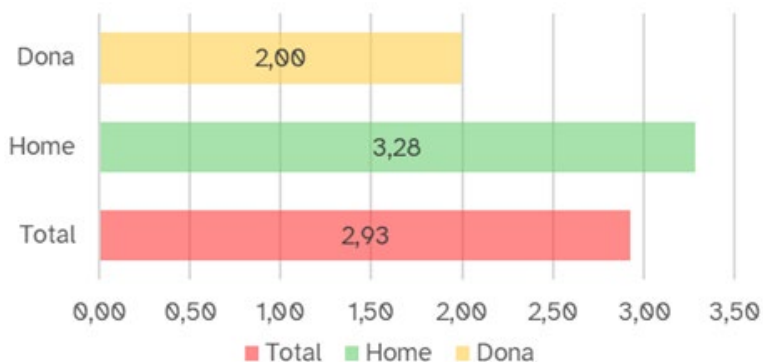
- Les dones es desplacen més caminant i en transport públic que els homes.
- Contràriament, l'ús de la bicicleta és més habitual entre els homes que entre les dones (3% i 1% respectivament).
- La **mobilitat per feina** és el principal motiu de desplaçament en bicicleta, tant per homes com per dones.
- Tot i això, **les dones es desplacen en bicicleta per motius ineludibles** (18%) que els homes (10%).



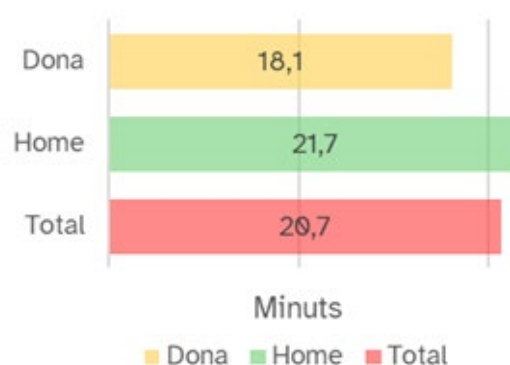
02.2 Els desplaçaments en bicicleta segons sexe

Distància, temps i autocontenció. EMEF 2022 (ATM)

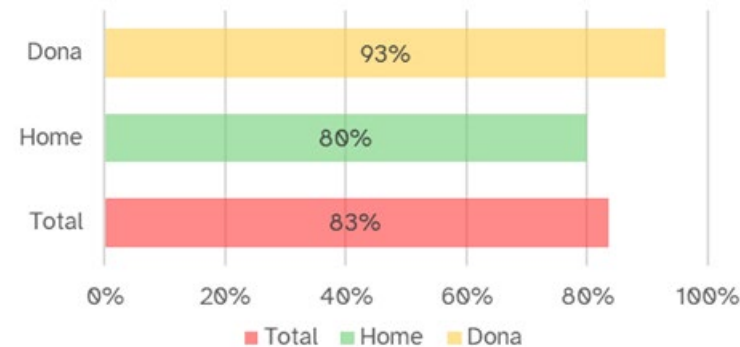
Distància mitjana ortodromica [km] 



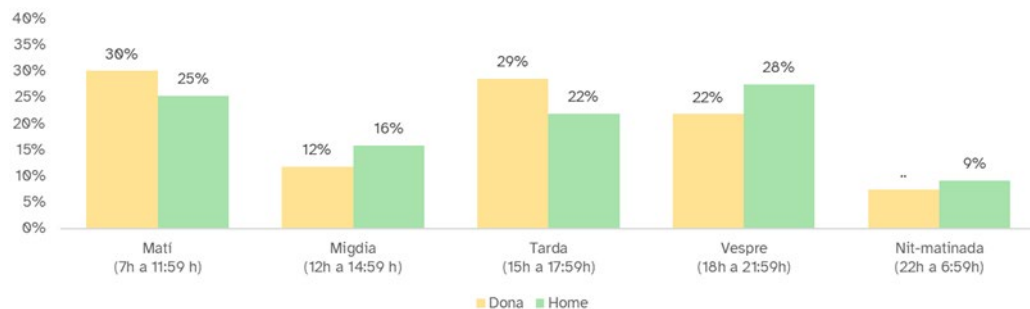
Durada mitjana percebuda [minuts] 



Autocontenció municipal 



Distribució segons franja horària 

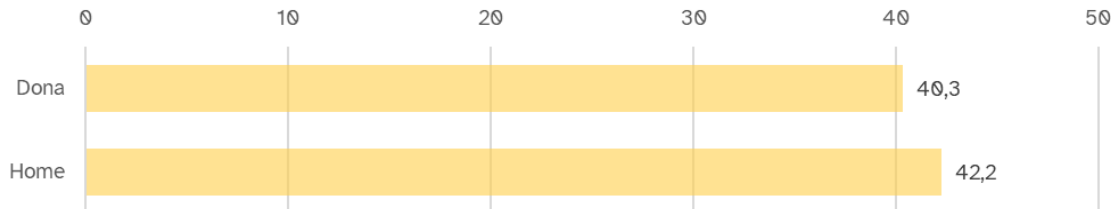


- Els **homes recorren distàncies superiors** que les dones. L'autocontenció de les dones és més elevada que la dels homes.
- Diferències menys accentuades en el temps de desplaçament: recorreguts més urbans i diferències en les velocitats mitjanes (9,1 km/h vs 6,6 km/h).
- Les dones es mouen menys en bicicleta al migdia, vespre, nit i matinada que els homes.

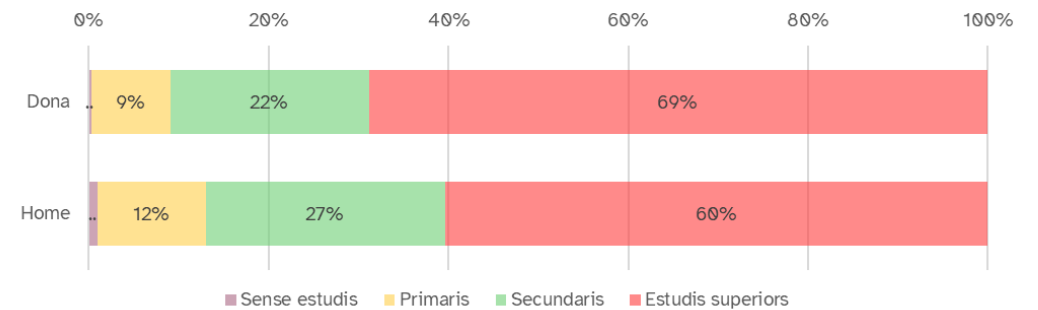
02.3 Perfil sociodemogràfic

Característiques de les persones usuàries de la bicicleta segons sexe. EMEF 2022 (ATM)

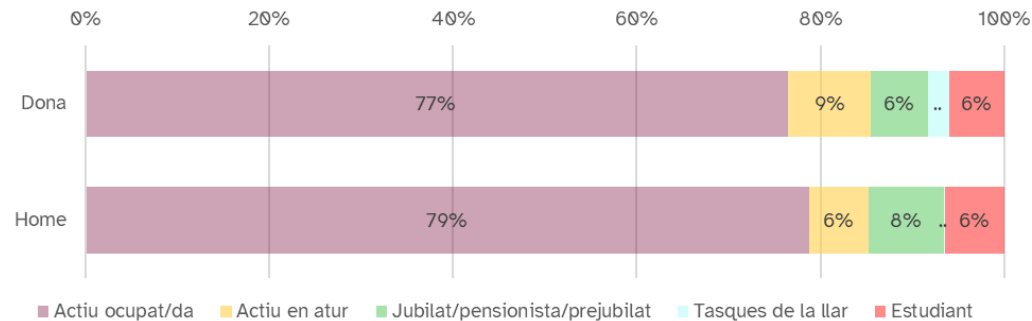
Edat mitjana 



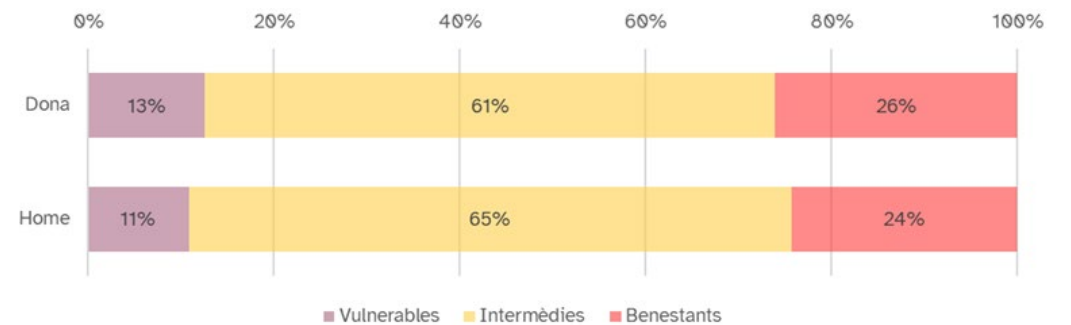
Nivell d'estudis 



Situació laboral 



Nivell de renda 



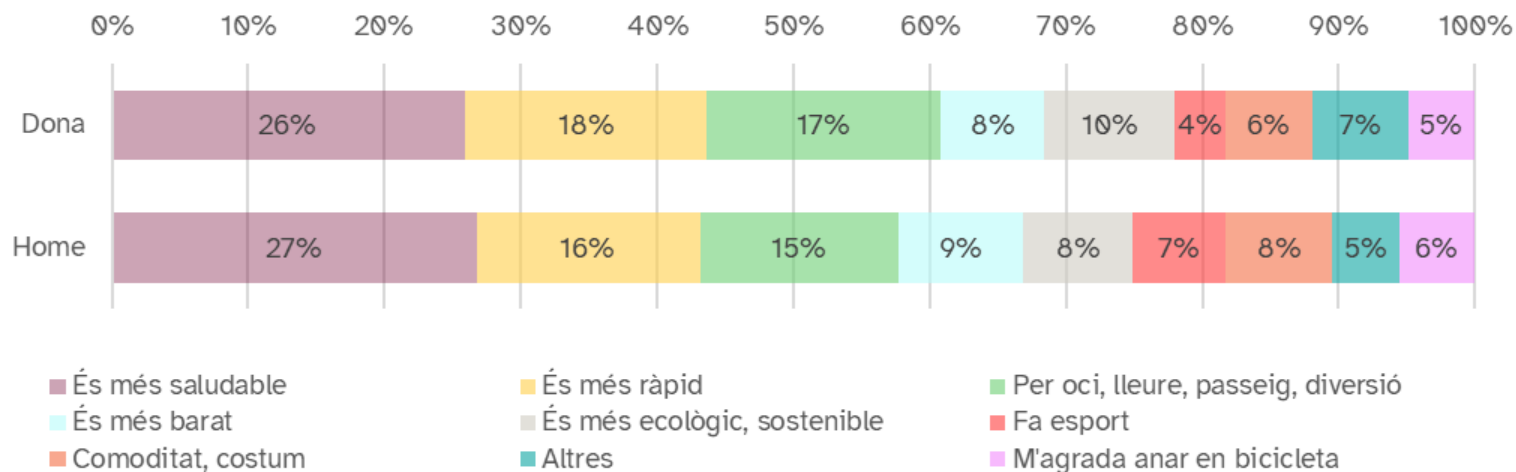
- No s'observen diferències rellevants **pel que fa l'edat, el nivell de renda o la situació laboral**. La única diferència destacable és que les dones usuàries de la bicicleta presenten **un nivell d'estudis finalitzats més elevat que els homes**.

02.3 Perfil sociodemogràfic

Satisfacció i motius d'ús de la bicicleta. EMEF 2017 (ATM)

- **Any rere any la bicicleta és un dels mitjans de transport més ben valorats** (superant el 8), després de l'anar a peu i sense diferències rellevants segons el sexe.

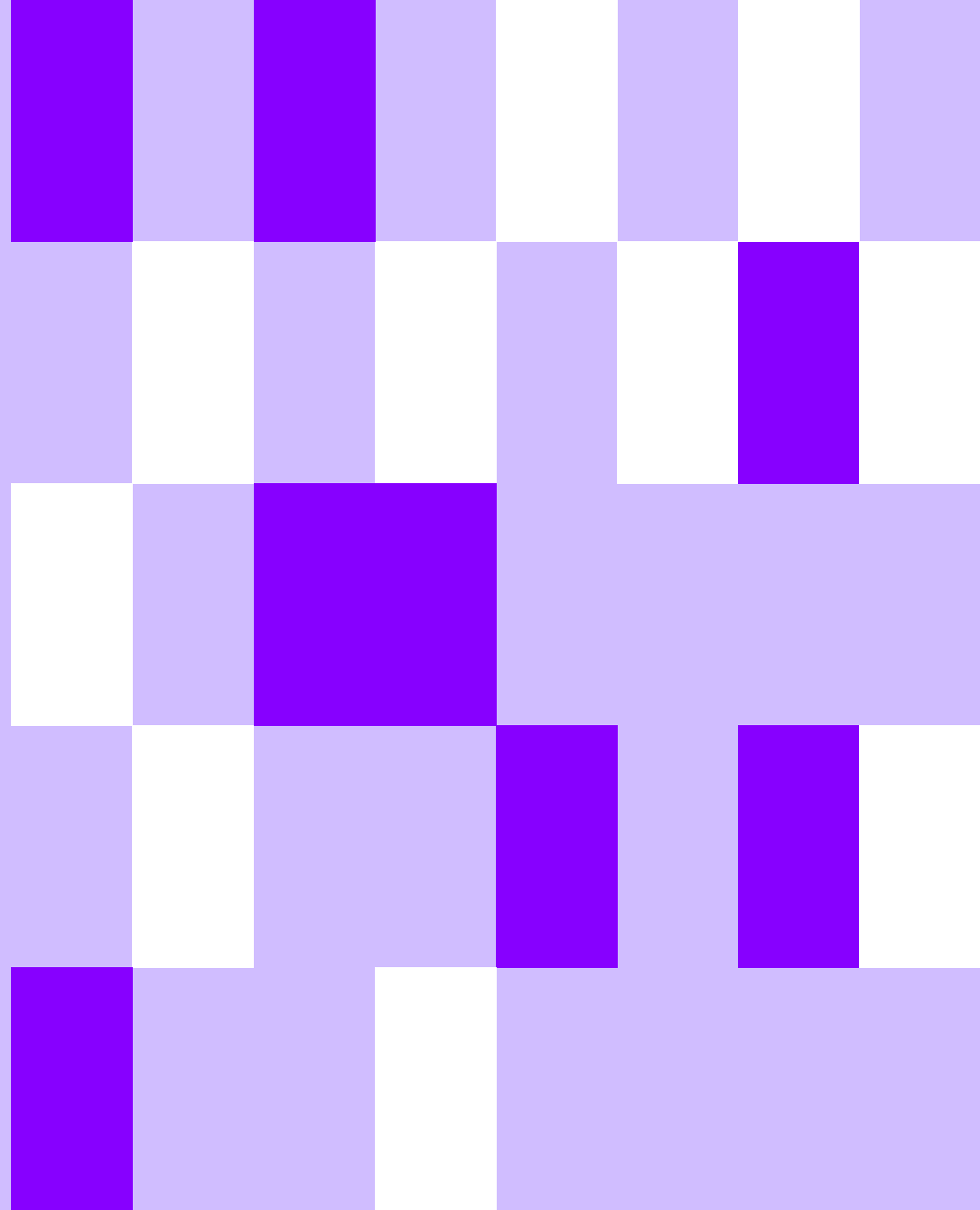
Motius d'ús de la bicicleta 



- **El principal motiu per utilitzar la bicicleta per dones i per homes és la salut.** En segon lloc la rapidesa.

03

Enquesta sobre la mobilitat
ciclista adreçada a dones de
la metròpoli de Barcelona
(EMCD'23)





03.1 Fitxa tècnica i metodologia

Fitxa tècnica. EMCD'23

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

Mostra: 806 entrevistes (516 a dones usuàries de la bicicleta com a mitjà de transport habitual i 290 a no usuàries)

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. **GESOP**

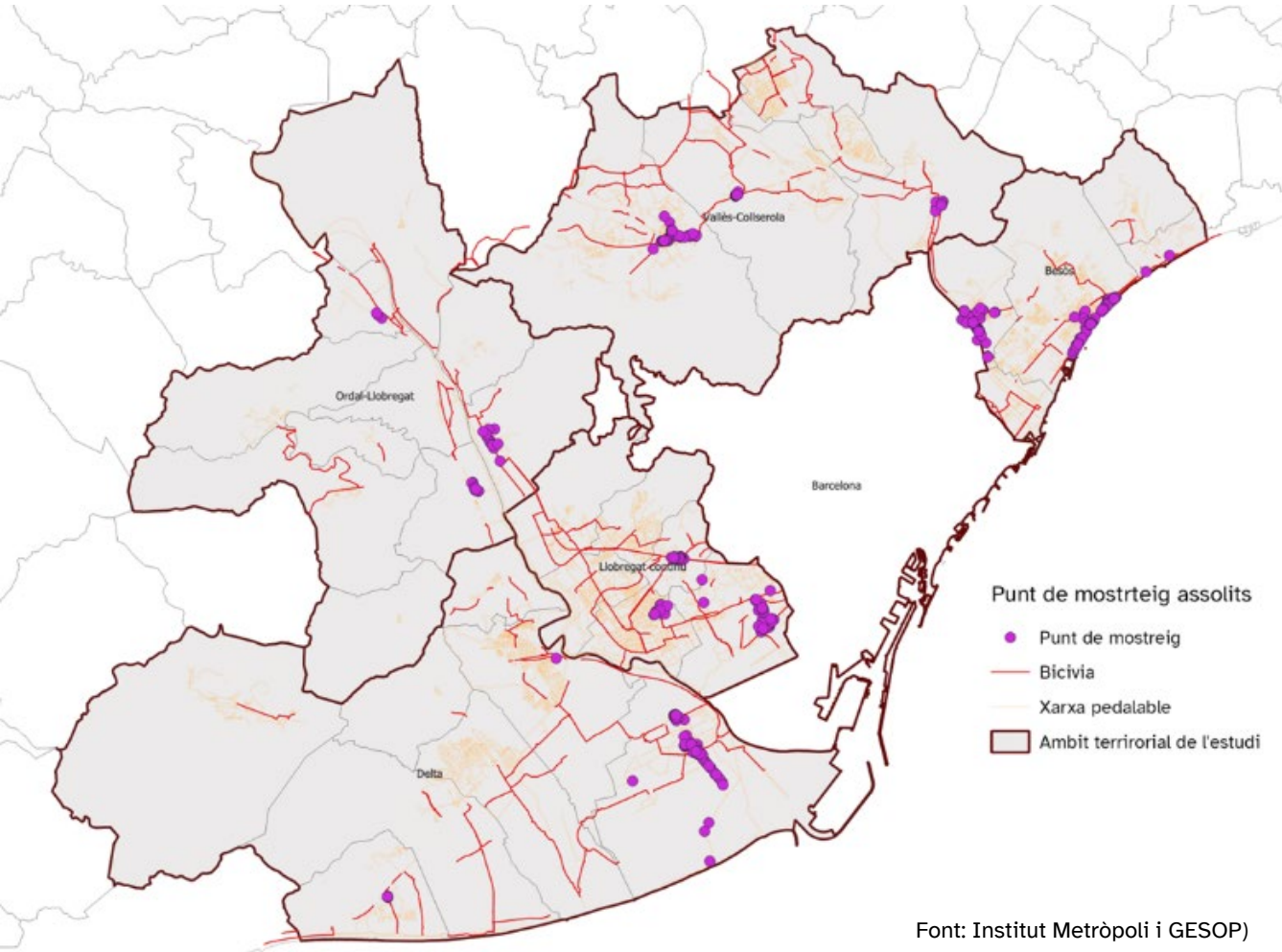
Període d'enquestació: Del 29 de maig al 26 de juny de 2023

Treball de camp: GESOP i supervisió, codificació, processament i anàlisi de dades a càrrec de l'Institut Metròpoli.



03.1 Fitxa tècnica i metodologia

Metodologia. EMCD'23



Font: Institut Metròpoli i GESOP)

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.

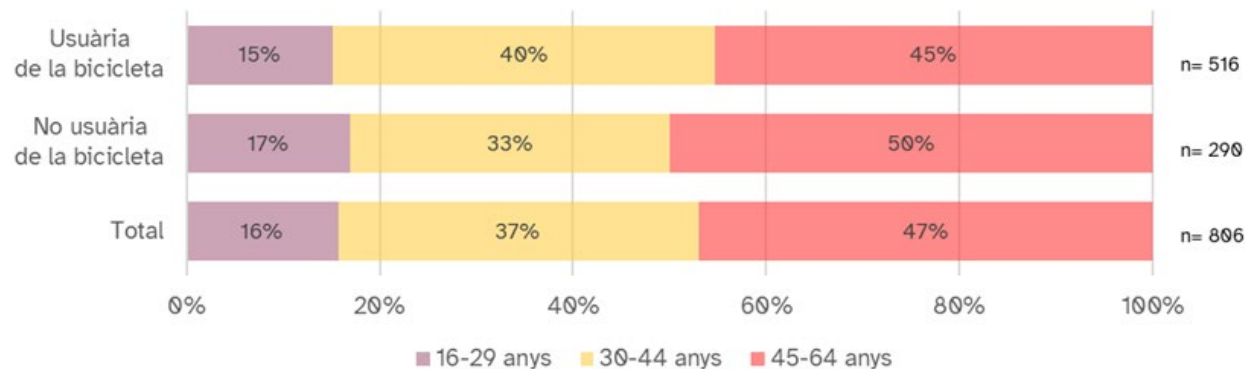
		Mostra teòrica			Mostra completada		
		Usuàries	No usuàries	Total	Usuàries	No usuàries	Total
LABORABLE	Besòs	80	60	140	96	61	157
	Delta	120	50	170	98	53	151
	Llobregat continu	120	80	200	129	80	209
	Ordal-Llobregat	30	20	50	13	20	33
	Vallès-Collserola	100	40	140	116	41	157
	Total	450	250	700	452	255	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
CAP DE SETMANA	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



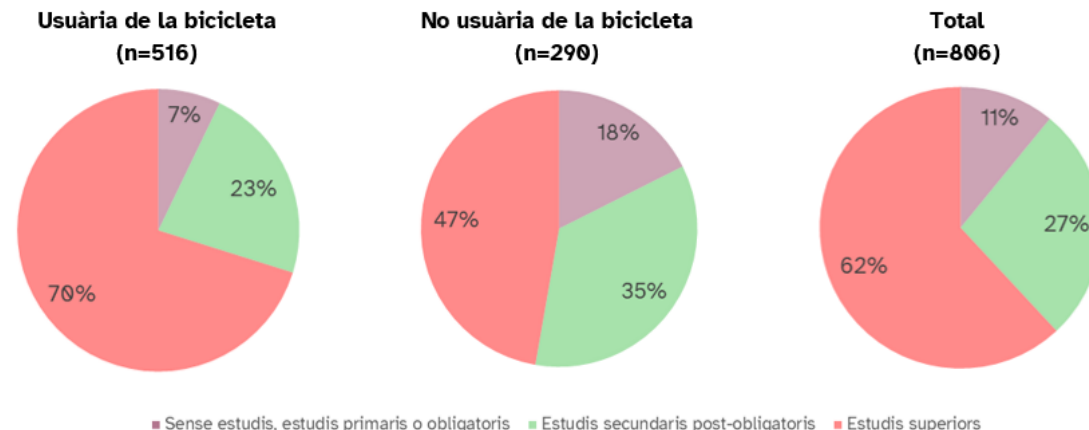
03.2 Perfils de les dones enquestades

Distribució de la mostra assolida. EMCD'23

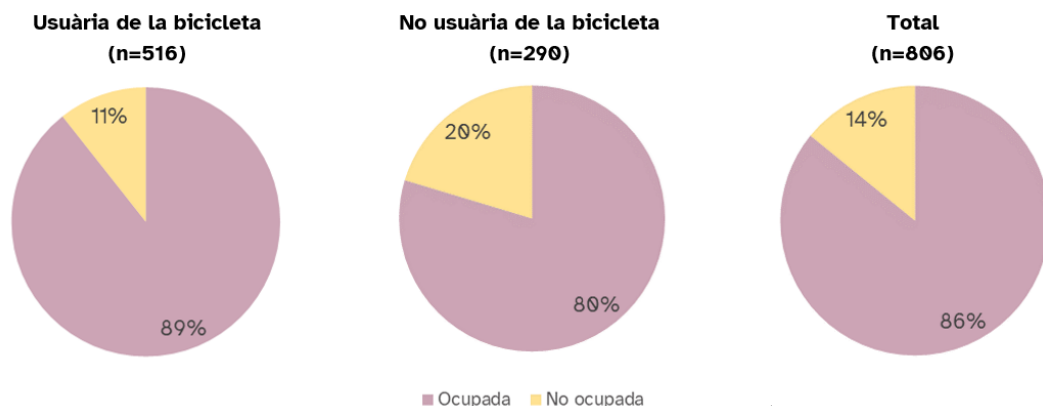
Grup d'edat.



Nivell d'estudis finalitzats.



Situació professional.



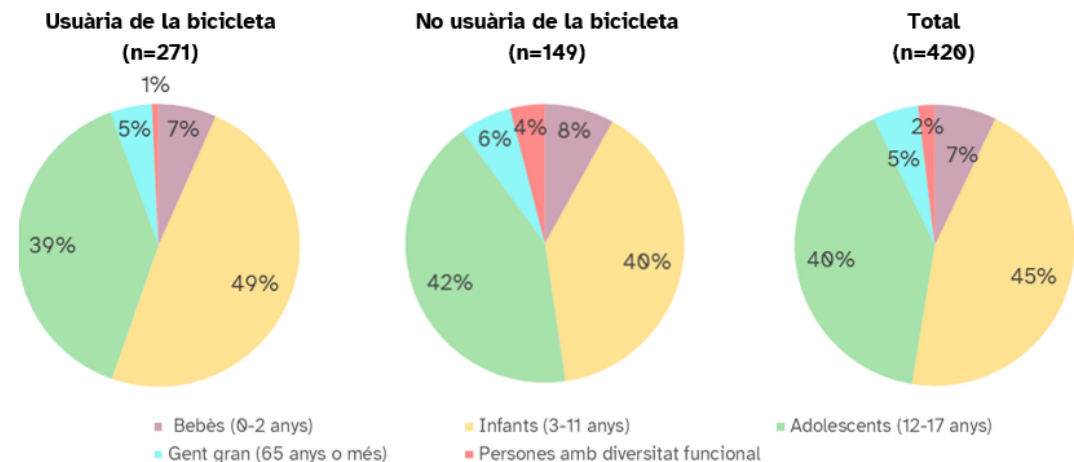
- Malgrat que les franges d'edat de les entrevistades no difereixen de manera significativa, les dones usuàries de la bicicleta presenten un **grau d'ocupació superior i un nivell d'estudis clarament superior** a les no usuàries.



03.2 Perfils de les dones enquestades

Distribució de la mostra assolida. EMCD'23

Persones a càrrec.



Tinença de permís de conduir.



- El **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%) respecte les no usuàries.**



03.2 Perfils de les dones enquestades

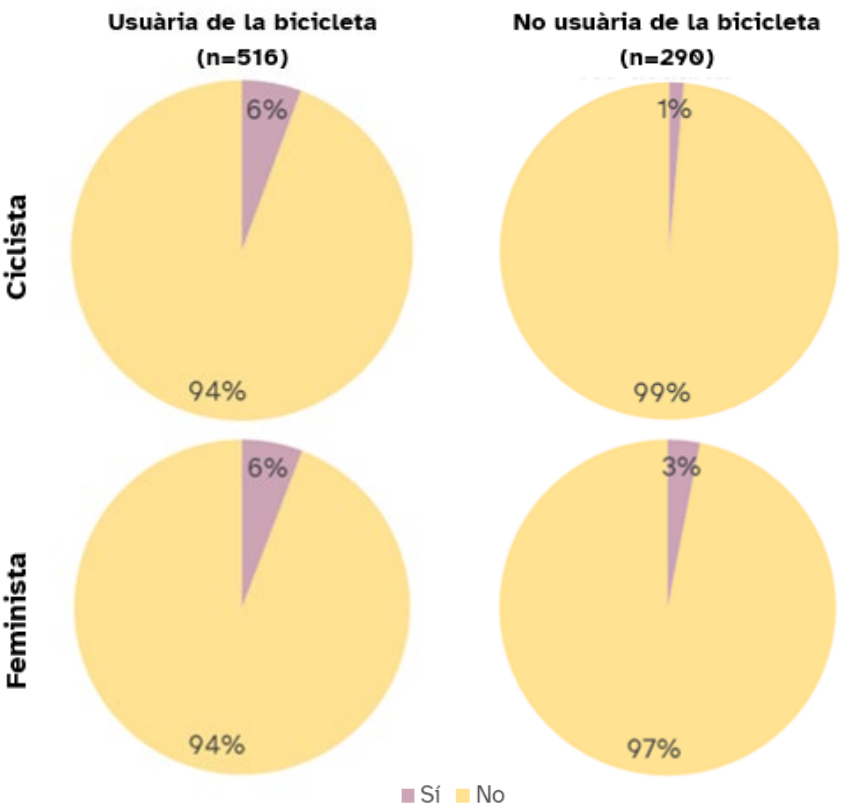
Distribució de la mostra assolida. EMCD'23

Tipologia de bicicleta.

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

- Un **6% de les dones usuàries de la bicicleta estan vinculades a col·lectius feministes**, 3 punts percentuals per sota de les no usuàries.
- 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 lleugerament fins al 5,2%.

Vinculació a col·lectius ciclistes o feministes

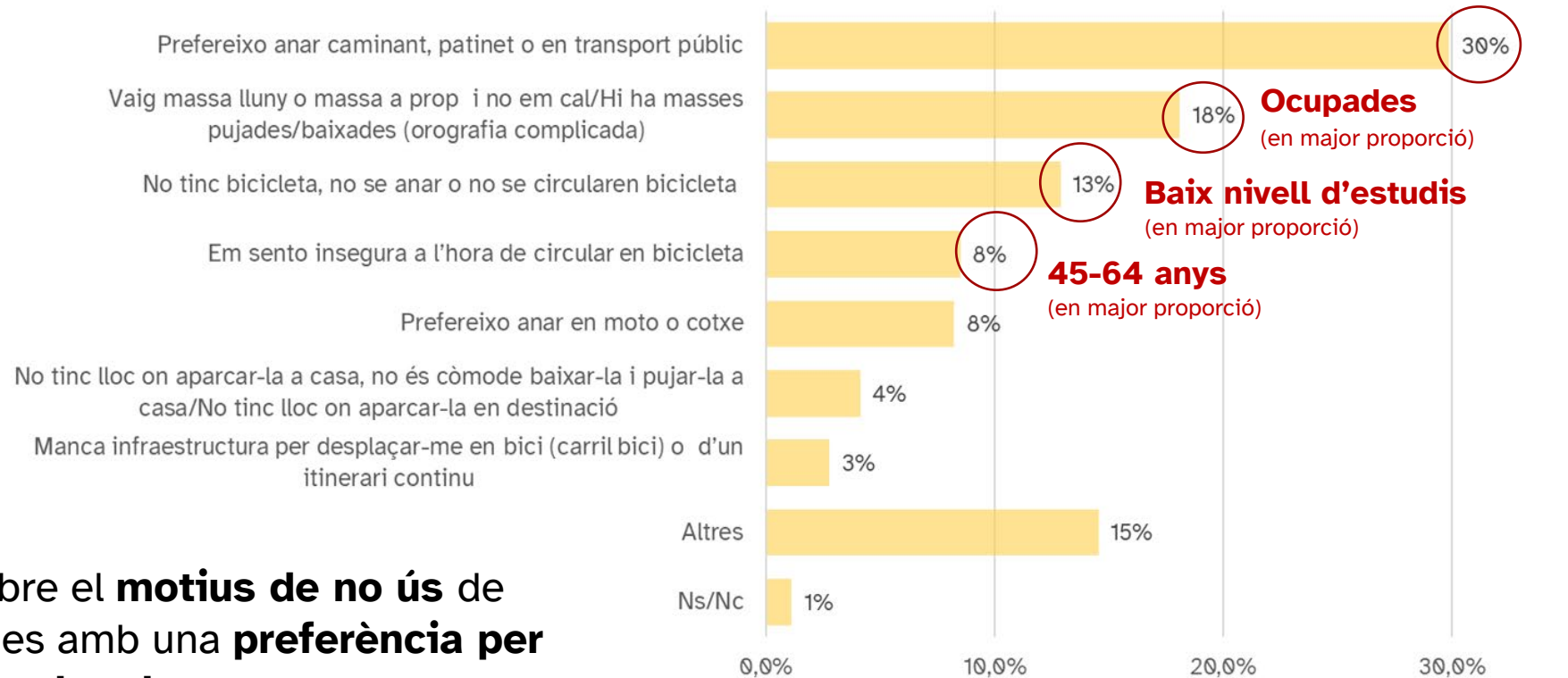


03.3 Dones no usuàries de bicicleta



Motiu del no ús. EMCD'23

Motiu pel qual no utilitza la bicicleta de manera habitual.



- **El 30%** de les respostes sobre el **motius de no ús** de la bicicleta estan relacionades amb una **preferència per desplaçar-se amb altres modes de transport sostenibles**.



03.3 Dones no usuàries de bicicleta

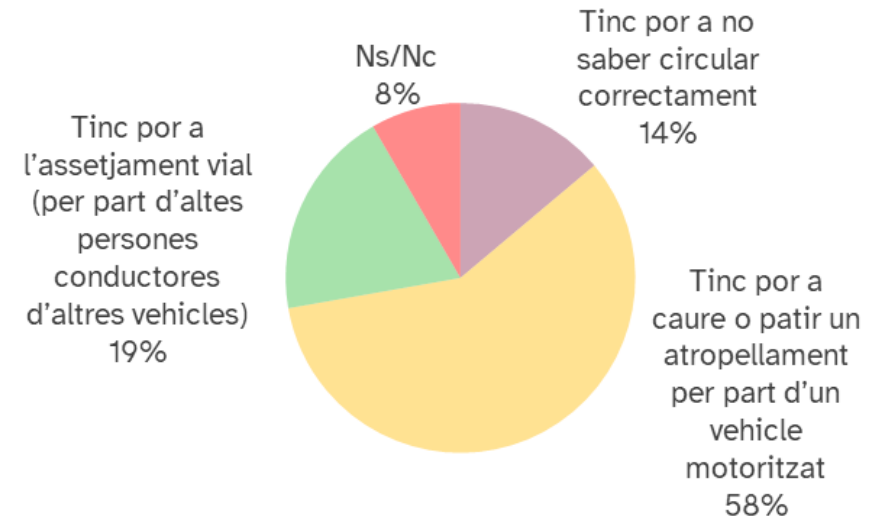


Motiu del no ús. EMCD'23

A les dones que declaren sentir-se **insegures (8% de les respostes)**, se'ls hi ha preguntat, sobre els aspectes que provocaven aquesta inseguretat.

- El 58% de les respostes recollides es relaciona amb la **por a caure o patir un accident amb un vehicle motoritzat** (70% dones de mitjana d'edat).
- Un **19%** dels aspectes declarats està relacionat amb **l'assetjament viari** per part d'altres vehicles a les vies.

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



n= 36

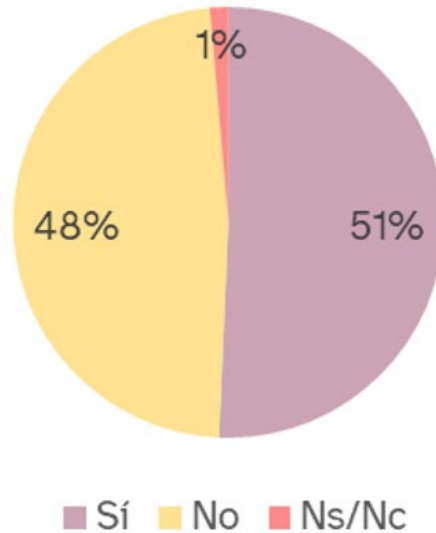


03.3 Dones no usuàries de bicicleta



Dones potencialment usuàries de la bicicleta. EMCD'23

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



n= 290

- La **meitat** de les dones entrevistades usuàries estarien predisposades a utilitzar la bicicleta.
- Les dones **més joves** (55%), les **no ocupades** (53%) i les que **disposen d'algun altre permís de conduir** (54%) presenten una major predisposició a utilitzar la bicicleta.

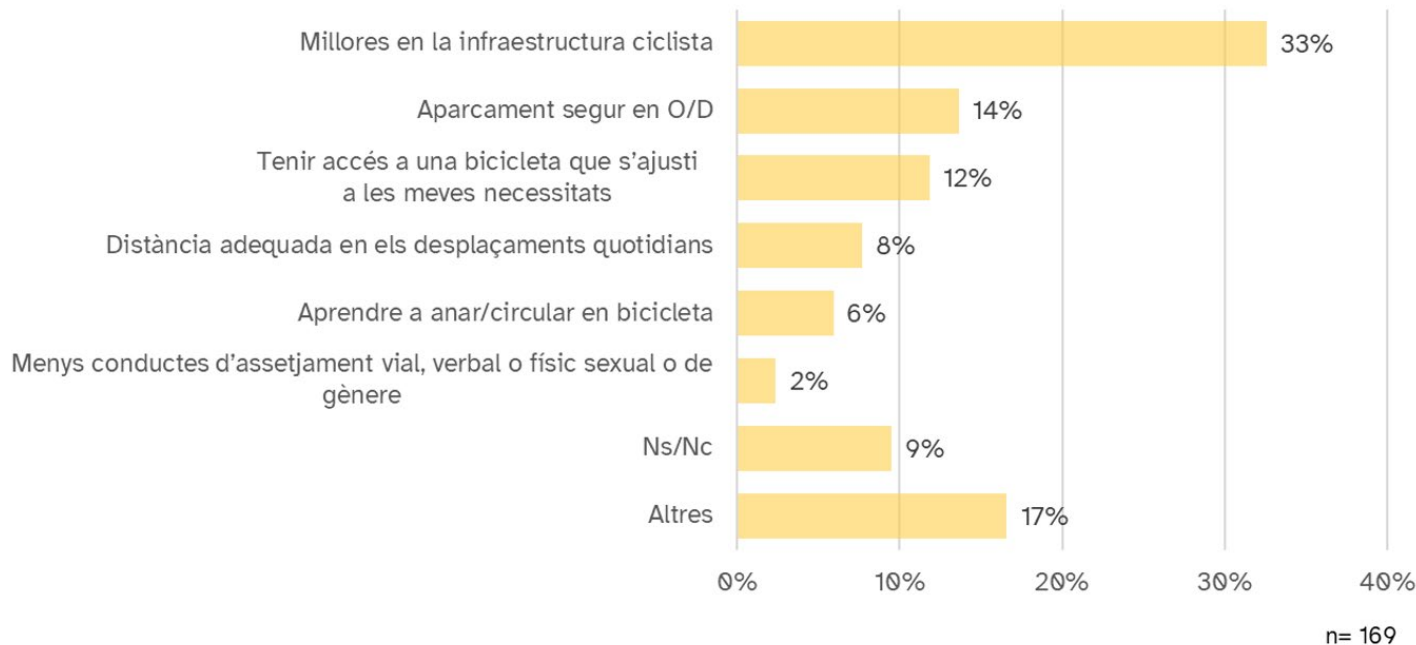


03.3 Dones no usuàries de bicicleta



Dones potencialment usuàries de la bicicleta. EMCD'23

Principals elements que ajudarien a les dones no usuàries de bicicleta a fer-ne ús.



Elements que ajudarien a un ús més recurrent:

- Millores en la **infraestructura ciclista** (entre les joves el 45,5%).
- Millor disponibilitat de **l'aparcament** en origen i destinació (dones de mitjana edat 19,0%).

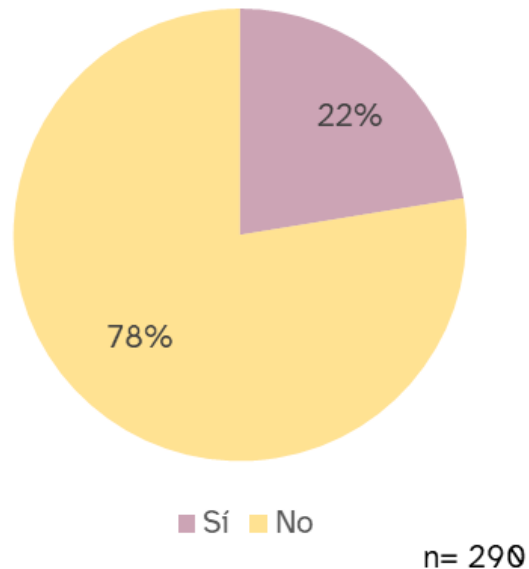


03.3 Dones no usuàries de bicicleta



Dones que anterioritat havien estat usuàries de la bicicleta. EMCD'23

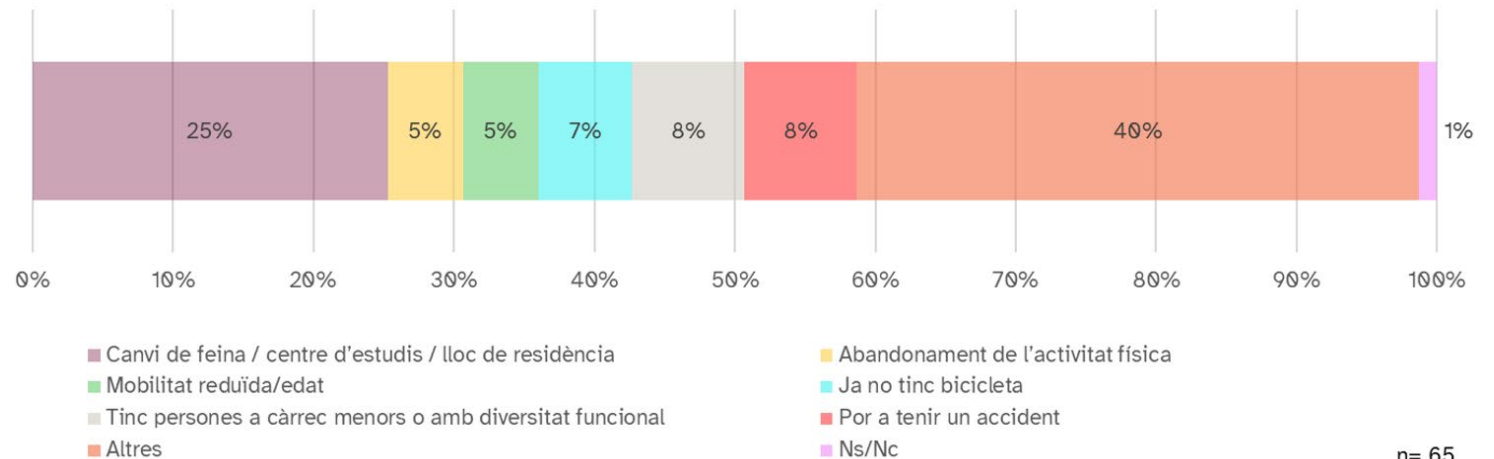
Proporció de dones no usuàries de bicicleta que anteriorment eren usuàries



Motius de deixar d'utilitzar bicicleta:

- Tipus de mobilitat: canvi de feina/centre d'estudis o de lloc de residència (25%) (40% de les de mitjana edat).
- Por a patir algun accident (8%) i tenir persones a càrrec (8%).

Motius principals de deixar d'utilitzar la bicicleta

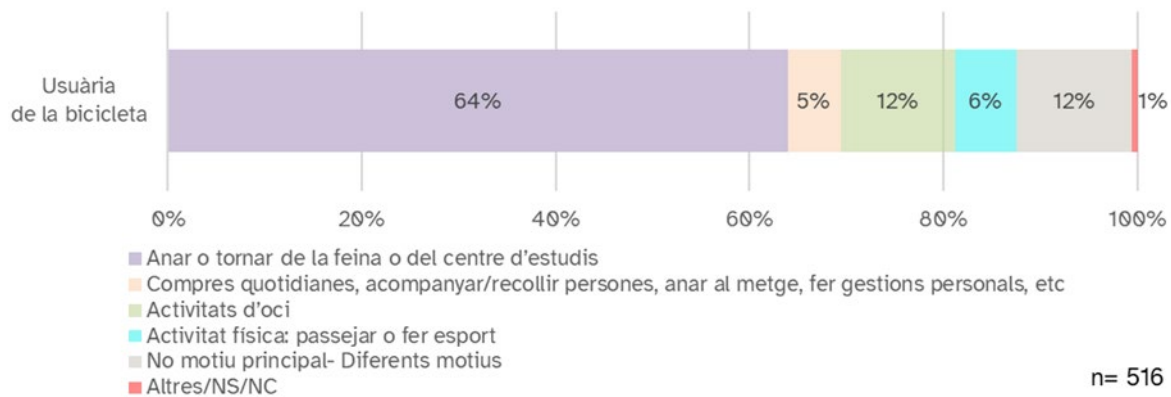


03.4 Dones usuàries de bicicleta

Patrons de mobilitat. EMCD'23

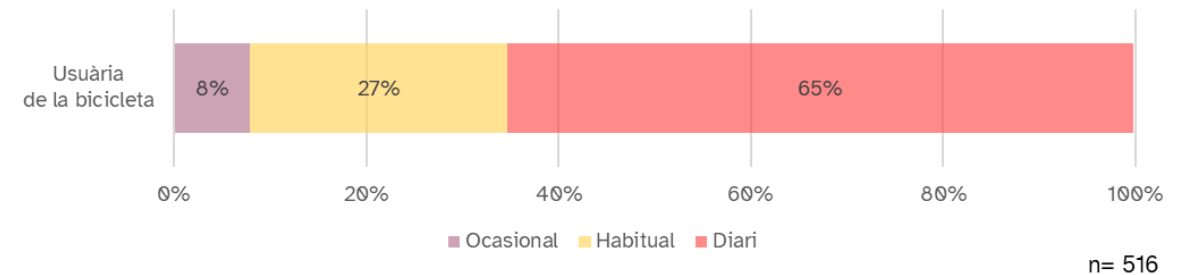
- El principal motiu pel qual les dones es desplacen amb bicicleta de manera habitual és per anar a **la feina o al centre d'estudis (64%)***, tot i que també cal destacar les **activitats d'oci** i per **diversos motius**, de manera que l'utilitzen per a resoldre diverses activitats quotidianes.

Principal motiu de desplaçament amb bicicleta.



- Alta freqüència:** Ús diari (65%).
- Recorregut:** Entre municipis (48%).**
- Franja horària:** Matí (7-12h: 36%) i Tarda (15-18h: 28%).

Freqüència d'ús de la bicicleta.



* Nota: Si bé, es tracta d'un valor en coherència amb allò observat a l'EMEF, 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 (fet que implica més desplaçaments entre municipis que els valors detectats a l'EMEF). 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 de la mostra en aquests punts, explica el percentatge de motius laborals i per estudis.

** 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 BiciVía, 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).

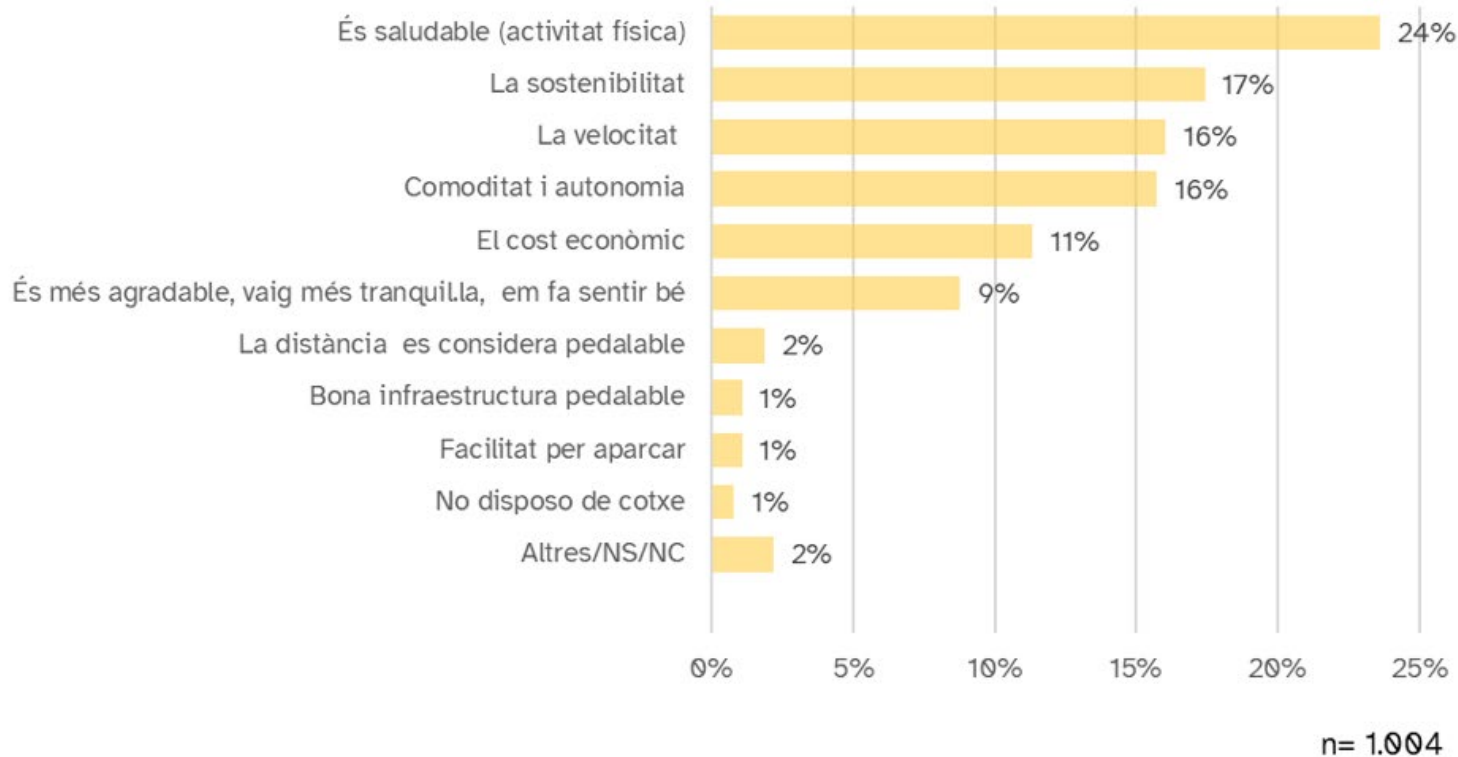


03.4 Dones usuàries de bicicleta

Valoració de l'experiència i de la xarxa ciclista. EMCD'23

- La **valoració mitjana de l'experiència** de desplaçar-se en bicicleta per la metròpoli és de **8,6** (sobre 10).

Motius per utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport habitual (multiresposta)



- Respostes molt diverses, però la Salut és el motiu principal (com EMEF i Barómetro de la bici 2022), seguit de la sostenibilitat i de la velocitat i comoditat/autonomia.
- 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.



03.4 Dones usuàries de bicicleta

Valoració de l'experiència i de la xarxa ciclista. EMCD'23

Importància i satisfacció de la infraestructura ciclista

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

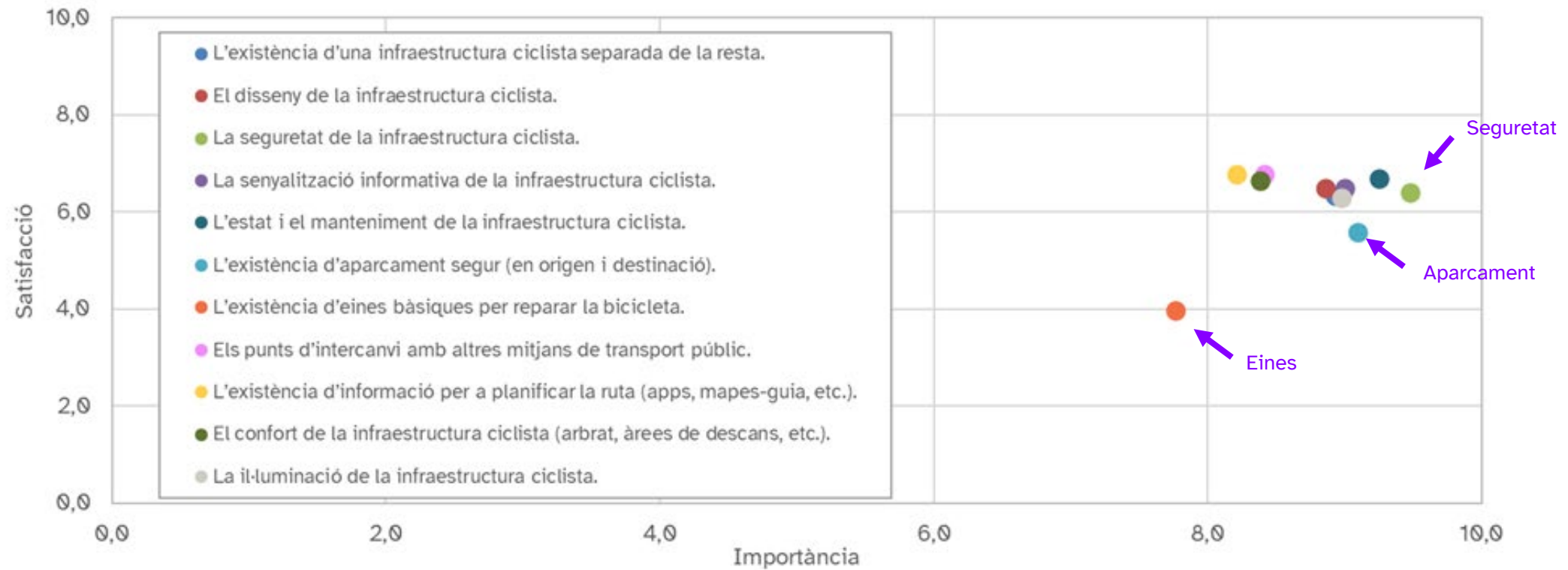
- En conjunt **no hi ha cap element** relacionat amb la infraestructura ciclista que sigui considerada **poc important**. Tot i això, les dones usuàries atorguen la màxima importància a la **seguretat** (9,5 sobre 10) i a **l'estat i manteniment (9,2)**.
- **El grau de satisfacció, està en tots els aspectes per sota de la importància atorgada. En el que hi ha més diferència és l'aparcament.**
- L'existència d'eines bàsiques de reparació és l'aspecte que rep **menys importància** (7,8) i alhora **menys satisfacció** (4,0).



03.4 Dones usuàries de bicicleta

Valoració de l'experiència i de la xarxa ciclista. EMCD'23

Importància i satisfacció de la infraestructura ciclista



03.4 Dones usuàries de bicicleta

Valoració de l'experiència i de la xarxa ciclista. EMCD'23

Ús i satisfacció de diferents tipologies de vies pedalables la bicicleta.

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

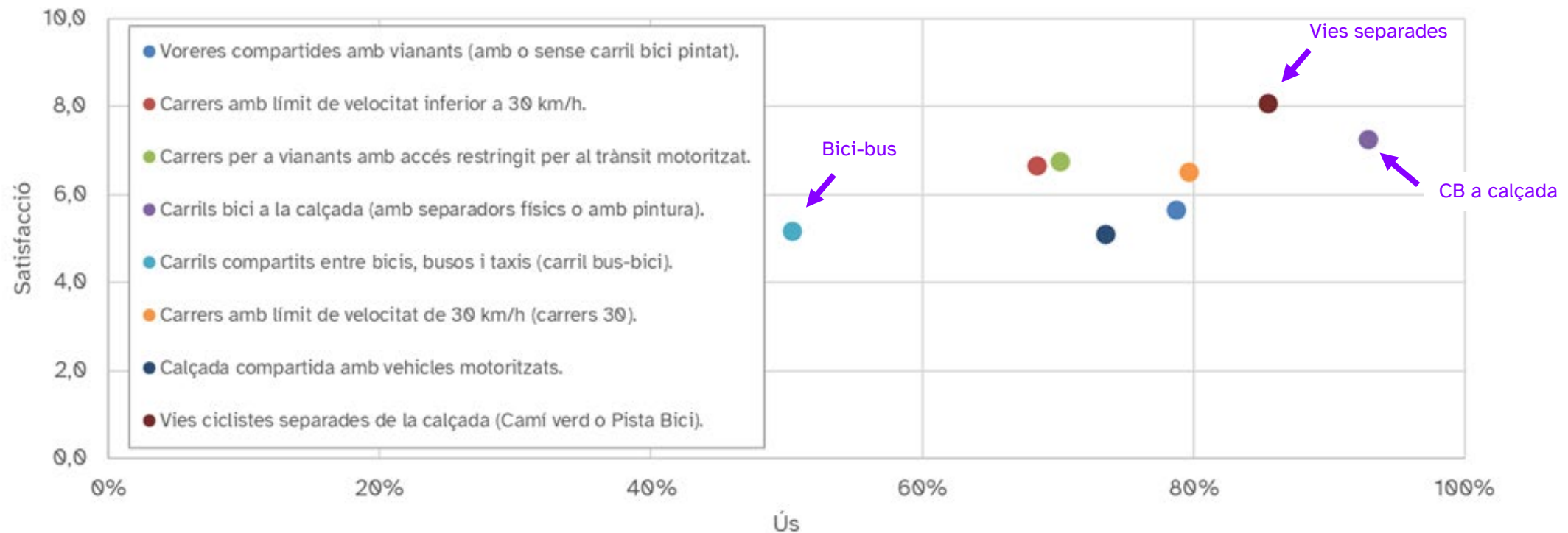
- Els **carrils bici a la calçada i les vies ciclistes separades de la calçada** són les més utilitzades per les dones i alhora, obtenen les puntuacions més elevades pel que fa a la satisfacció d'ús. Importància elevada a poder circular per una via segregada del trànsit motoritzat.
- Les **vies compartides amb vehicles motoritzats** aconsegueixen les **satisfaccions més baixes** (5,1).
- L'ús de **voreres compartides** amb vianants **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.



03.4 Dones usuàries de bicicleta

Valoració de l'experiència i de la xarxa ciclista. EMCD'23

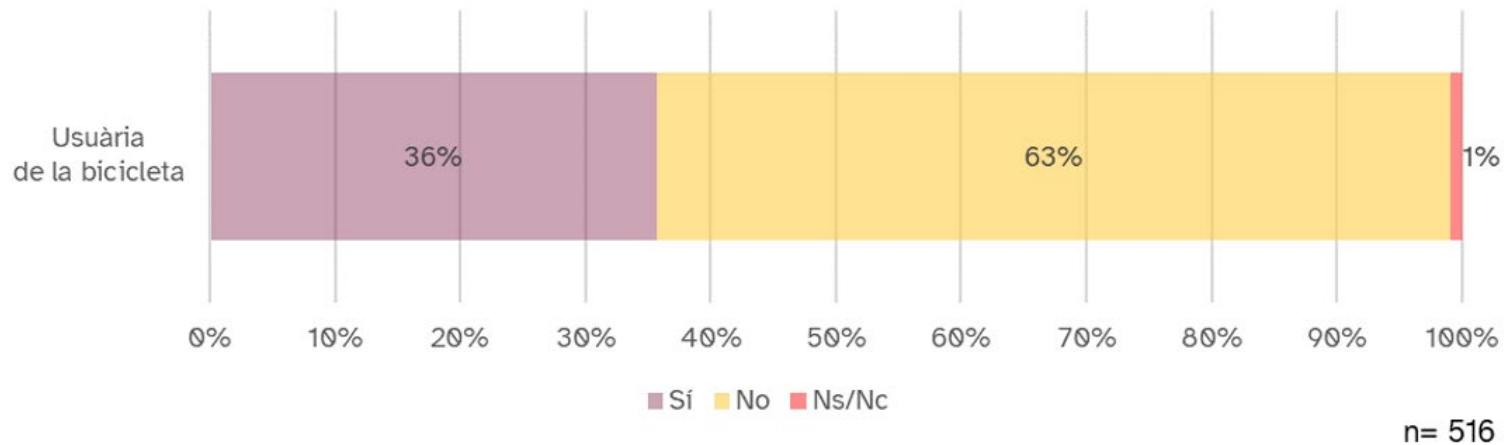
Ús i satisfacció de diferents tipologies de vies pedalables la bicicleta.



03.4 Dones usuàries de bicicleta

Valoració de l'experiència i de la xarxa ciclista. EMCD'23

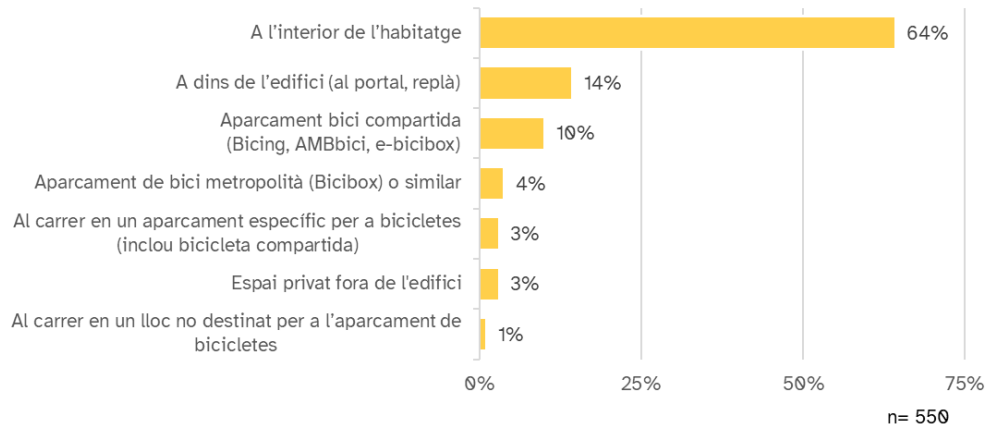
Coneixement de la xarxa metropolitana Bicivia



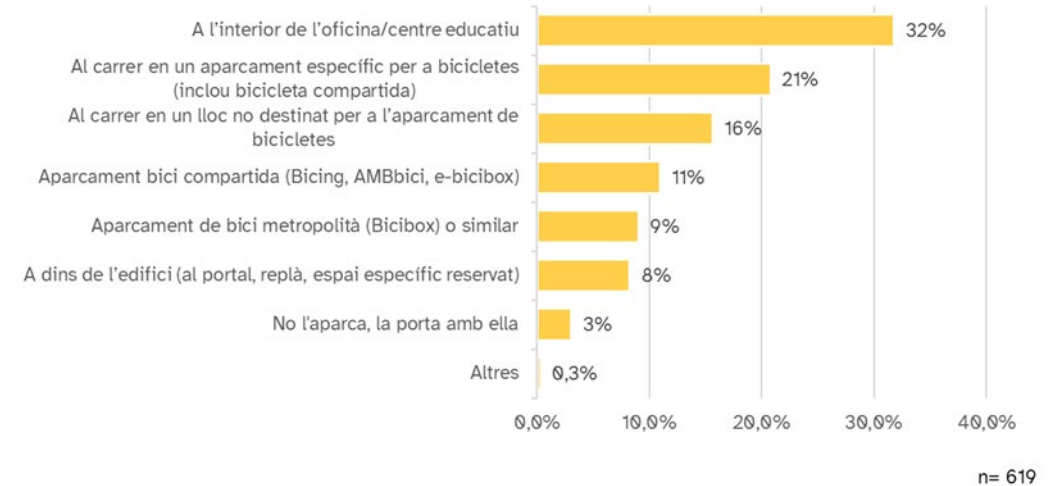
03.4 Dones usuàries de bicicleta

Aparcament en origen i en destinació. Robatoris. EMCD'23

Aparcament habitual quan arriba a casa.



Aparcament habitual quan està fora de casa.

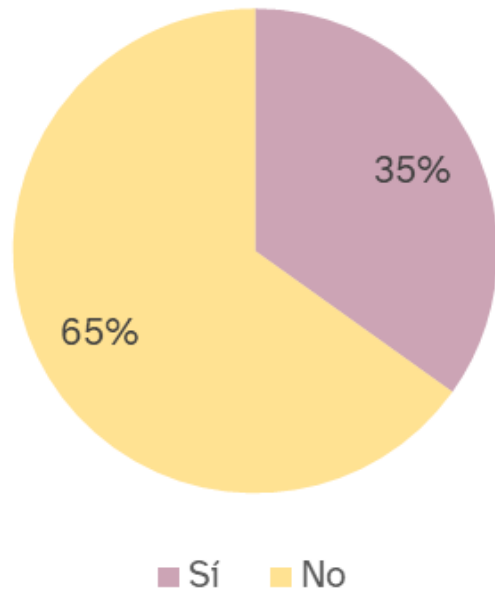


- L'aparcatge habitual residencial és a l'interior de l'habitatge (64%) i a dins de l'edifici (14%).
- L'aparcatge habitual quan està fora de casa és a l'interior de l'oficina/centre educatiu (32%), al carrer en un aparcament específic per a bicicletes.
- El **27% de les dones usuàries habituals afirmen haver patit algun tipus de robatori en la bicicleta.** La majoria d'aquests robatoris van ser de la bicicleta sencera (71%).

03.4 Dones usuàries de bicicleta

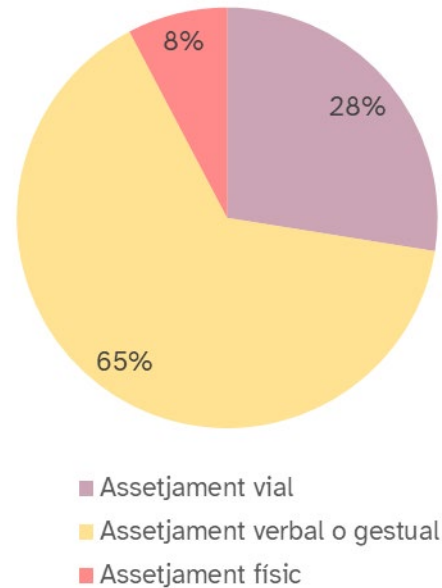
Assetjament viari. EMCD'23

Vivència d'assetjament

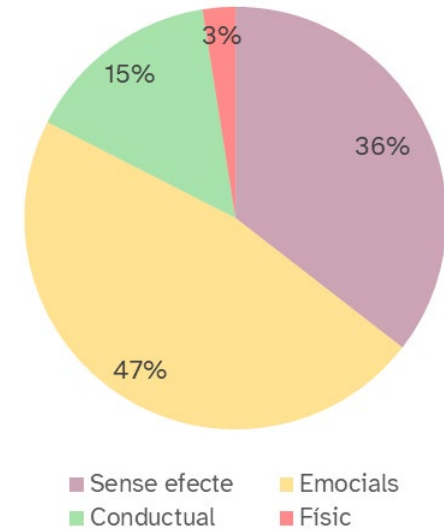


- Principalment de **tipus verbal o gestual** (65%) i amb algun tipus **d'afectació** (64%).

Tipus d'assetjament



Afectació de l'assetjament



- El 35% de les dones ciclistes han patit algun tipus d'assetjament.



03.4 Dones usuàries de bicicleta

Assetjament viari. EMCD'23

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

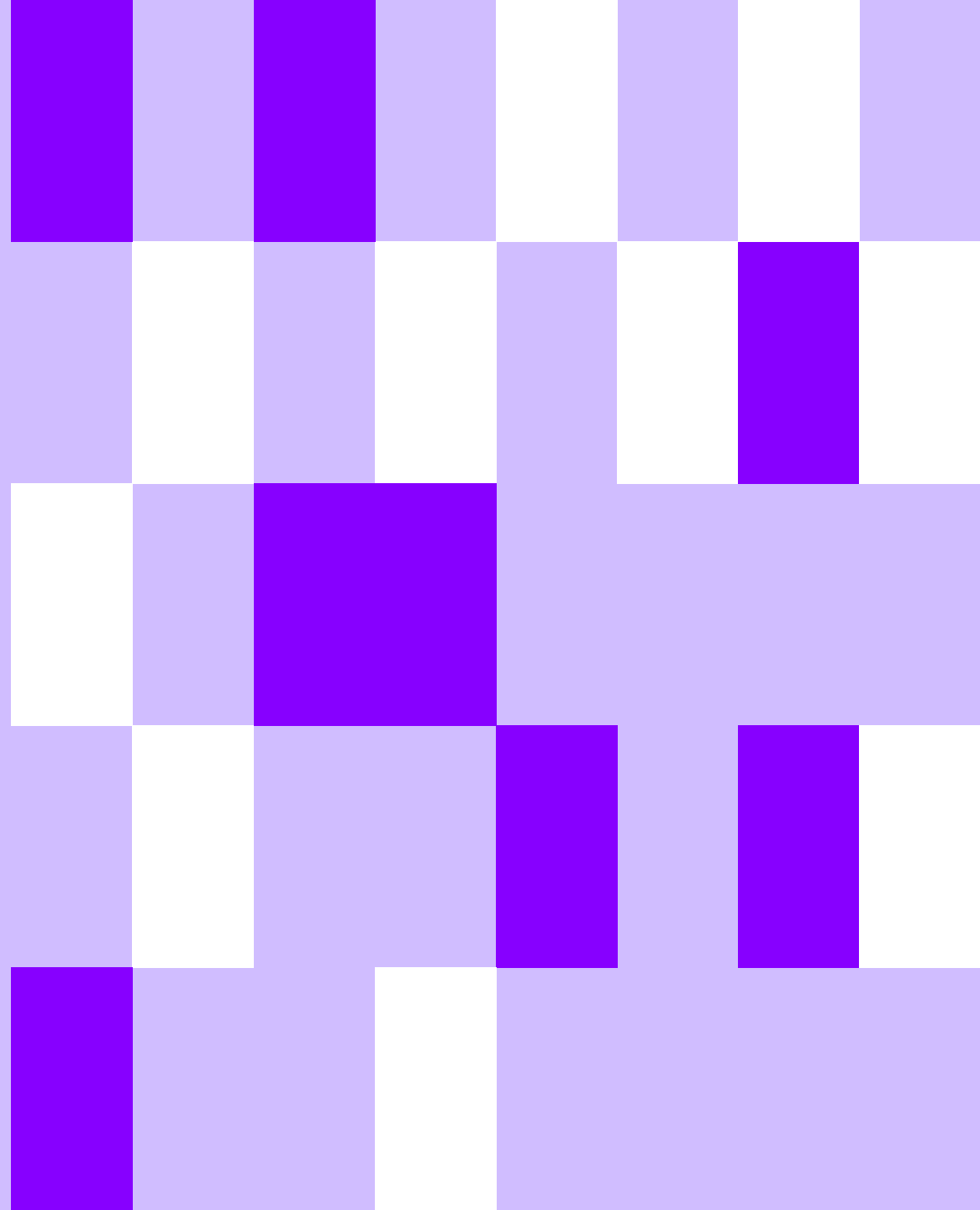
Tipus d'assetjament segons edat	16-29 anys	30-44 anys	45-64 anys	Total	Mostra
Assetjament viari	24%	27%	29%	28%	68
Assetjament verbal o gestual	71%	67%	61%	65%	160
Assetjament físic	5%	6%	10%	8%	19
Total	100%	100%	100%	100%	247

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



04

Conclusions



04.1 Conclusions

EMEF

- L'any 2022 el pes de la bicicleta en el conjunt de la mobilitat metropolitana és relativament petit (230.000 desplaçaments-dia i amb una quota modal del 2%). Barcelona acumula el 74% d'aquests desplaçaments. En termes relatius, la quota modal a Barcelona és del 3,5%, i a la resta de l'àmbit metropolità és del 0,9%.
- En funció del sexe, **les dones es desplacen en bicicleta menys que els homes** (1% i 3% respectivament).
- La distància mitjana dels desplaçaments fets en bicicleta a l'àmbit metropolità és de 2,9 km. No hi ha diferències importants en la distància mitjana en els desplaçaments interns a Barcelona en bicicleta i en vehicle privat (extrapolable a altres ciutats). Es posa de manifest **el potencial que té la bicicleta a l'hora de substituir viatges en vehicle privat a nivell urbà**.
- 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 en l'edat, la renda o la situació laboral, a excepció del nivell d'estudis acabats, que és superior entre les dones.**

04.1 Conclusions

EMEF

- Les similituds en el perfil sociodemogràfic entre homes i dones que van en bicicleta provoca que de la **mobilitat per feina s'iguali entre homes i dones** (28%) (patró diferenciat que el conjunt de la mobilitat). Malgrat això i com a conseqüència de majors responsabilitats en les cures i tasques domèstiques, les dones es desplacen més en bicicleta per **motius ineludibles** (18%) que els homes (10%), els quals es desplacen més sovint per mobilitat **personal opcional/oci**.
- Aquesta major necessitat de fer desplaçaments ineludibles, provoca també que malgrat que el perfil sociodemogràfic sigui similar, **les dones recorrin distàncies inferiors** i que **l'autocontenció municipal sigui superior entre les dones** (la mobilitat ineludible sol ser de major proximitat).
- **S'observen diferències poc rellevants en el temps dels desplaçaments en bicicleta**. Això es pot explicar pel fet que les dones fan més desplaçaments urbans, però possiblement també per comportaments més prudents a l'hora de circular (9,1 km/h vs 6,6 km/h).
- Les dones es desplacen menys en bicicleta al migdia, vespre, nit i matinada que els homes.
- El principal **motiu declarat per utilitzar la bicicleta** per dones i per homes és la **salut**. En segon lloc, la **rapidesa**.
- La bicicleta és un dels mitjans de transport més **ben valorats** (superant el 8), tant per homes com per dones.

04.1 Conclusions

Perfils sociodemogràfics EMCD'23

S'han enquestat **806 dones d'entre 16 i 65 anys** (516 usuàries de la bicicleta i 290 no usuàries) corresponent la **distribució per grups d'edat** amb l'estructura de la població metropolitana. Les principals característiques sociodemogràfiques de la mostra assolida són les següents:

- 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.

04.1 Conclusions

Perfils sociodemogràfics EMCD'23

Malgrat que les franges d'edat de les entrevistades no difereixen de manera significativa entre usuàries i no usuàries, s'observen les següents diferències en els perfils sociodemogràfics:

- 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 motoritzat** (80% vs 69%).
- Entre les usuàries, el percentatge de dones amb **dificultats per moure's es redueix fins al 3,3%** i aquestes són principalment sensorials (visuals o auditives).

04.1 Conclusions

EMCD'23 – Dones No usuàries de bicicleta



- Els motius principals pels quals les dones no utilitzen la bicicleta està principalment relacionat amb per la **preferència a utilitzar el transport públic o anar caminant** (i menys que per anar en vehicle privat) i amb els **tipus de desplaçaments** (massa lluny, massa a prop o orografia).
 - Possible “**falsa percepció del temps i de la distància necessària**” per a fer alguns desplaçaments, ja que la distància mitjana dels desplaçaments en bicicleta a l'EMEF és de 2,9 km a l'àmbit metropolità. A més, 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.
- Si bé no és el principal motiu per no anar en bicicleta, hi ha un **8%** de respostes relacionades amb la **inseguretat**:
 - **Por a caure o patir un accident amb un vehicle motoritzat** (58% respostes).
 - **Assetjament viari** per part d'altres vehicles a les vies (19% respostes).
- Aquests resultats posen de manifest la **necessitat de millorar la cohabitació amb altres motoritzats a les vies**.



04.1 Conclusions

EMCD'23 – Dones No usuàries de bicicleta



- S'observa una **elevada predisposició per utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport quotidià**: la meitat de les dones usuàries estarien predisposades a utilitzar la bicicleta (especialment dones més joves, no ocupades (53%) i les que disposen d'algun altre permís de conduir).
- Elements que ajudarien a un ús més recurrent:
 - **Millores en la infraestructura ciclista**
 - **Més disponibilitat d'aparcament en origen i destinació.**
- El **22% de les dones havien estat usuàries de la bicicleta amb anterioritat**. Un canvi de feina/centre d'estudis és el principal motiu per no anar en bicicleta (25%), si bé és destacable la por patir algun accident (8%) i tenir persones a càrrec(8%).



04.1 Conclusions

EMCD'23 – Dones usuàries de bicicleta 

- Les dones usuàries de la bicicleta la fan servir principalment per desplaçar-se a la **feina o al centre d'estudis** (64%), majoritàriament a les **franges horàries del matí i de la tarda**. Si bé son valors que van en sintonia amb l'EMEF, es tracta d'uns valors més elevats, que **s'expliquen 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. Aquest fet també provoca que un 48% de les usuàries faci desplaçaments entre municipis.
- **Les usuàries de la bicicleta a la metròpoli són usuàries molt recurrents**: 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.
- **Les dones ciclistes a la metròpoli valoren positivament la seva experiència ciclista** (8,6 sobre 10).
- **El percentatge de dones que declara desconèixer la xarxa metropolitana Bicivia és elevat (63%)**.
- La **salut (24%)**, la **sostenibilitat (17%)**, la **velocitat (16%)** i la **comoditat i autonomia (16%)** són els principals motius de l'ús freqüent de la bicicleta.

04.1 Conclusions

EMCD'23 – Dones usuàries de bicicleta 

- **La majoria d'elements que caracteritzen la infraestructura ciclista es consideren rellevants**, destacant la **seguretat** (9,5) i **l'estat i manteniment** (9,2) de la infraestructura ciclista. Ambdós aspectes aconseguixen una valoració que no arriba al notable (6,4 i 6,7 punts, respectivament).
- El grau de satisfacció, està en tots els aspectes per sota de la importància atorgada. En el que hi ha més diferència és l'aparcament.
- Els **carrils bici a la calçada i les vies ciclistes separades de la calçada són les més utilitzades per les dones i alhora, obtenen les puntuacions més elevades pel que fa a la satisfacció d'ús**. Es constata la importància a poder circular per una via segregada del trànsit motoritzat.
- Les **vies compartides amb vehicles motoritzats** assoleixen les **satisfaccions més baixes** (5,1).
- L'ús de **voreres compartides** amb vianants **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.
- En **arribar a la destinació, la bicicleta queda aparcada majoritàriament a l'interior de l'habitatge o de l'oficina o centre educatiu**.
- El **35% de les dones ciclistes han patit algun tipus d'assetjament**. Principalment de tipus verbal o gestual (65%) i amb algun tipus d'afectació emocional, física o amb canvis de conducta en la mobilitat (64%).

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.

GESOP



Edifici MRA, Segona planta
Campus de la UAB · 08193
Bellaterra
(Cerdanyola del Vallès) · Barcelona
· Spain
+34 935 868 784

institutmetropoli.uab.cat

FEBRER 2024

