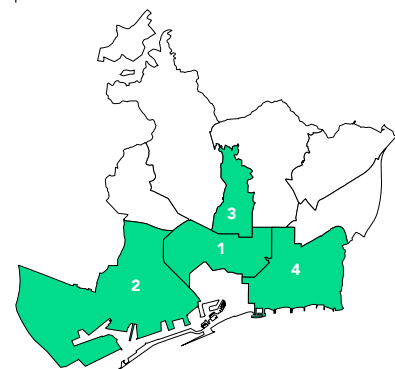
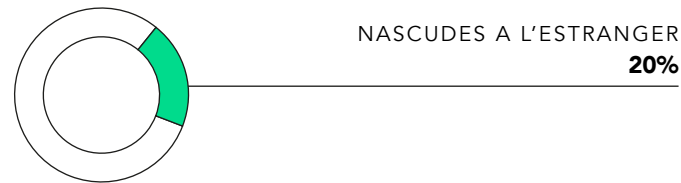
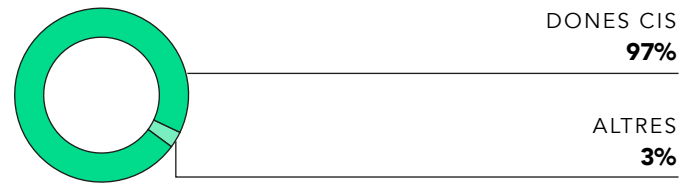


Estudi sobre la mobilitat ciclista de les dones i persones no binàries a Barcelona

Durant l'any 2019, el **Col·lectiu Punt 6** va realitzar un **estudi sobre la mobilitat ciclista** de les dones i persones no binàries a Barcelona a través d'una **enquesta en línia** i de tres **tallers participatius** a tres zones de la ciutat (Gràcia, Poble Nou i Sants). En total hi van participar **569 dones i persones no binàries** de tota la ciutat (537 a l'enquesta en línia i 32 als tallers participatius).



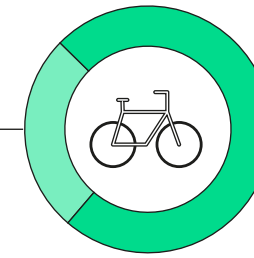
Majoritàriament viuen a:

- 1 Eixample (19%)
- 2 Sants-Montjuïc (19%)
- 3 Gràcia (15%)
- 4 Sant Martí (14%)

No utilitzen la bicicleta

en els seus desplaçaments quotidians

26%

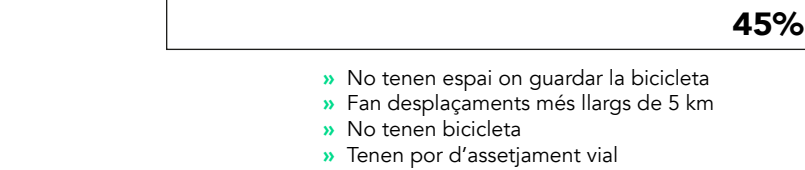


Sí utilitzen la bicicleta

S'identifiquen com a ciclistes

74%

Per què no utilitzen la bicicleta?



El 63% afirmen que sí que hi ha elements que les motivaria a utilitzar la bici

MILLORAR L'INFRAESTRUCTURA DELS CARRILS BICI SEGREGATS

REDUÏR EL TRÀNSIT MOTORITZAT

MILLORAR L'INFRAESTRUCTURA DELS APARCAMENTS

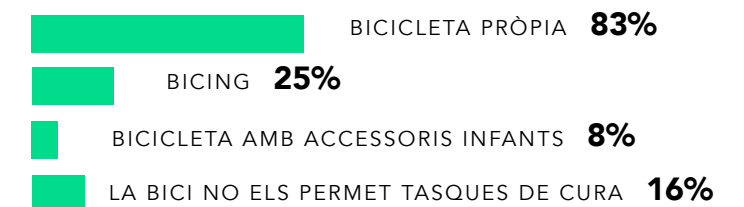
TENIR EN COMPTE LES CICLISTES AMB INFANTS

MILLORAR LA XARXA DE BICING

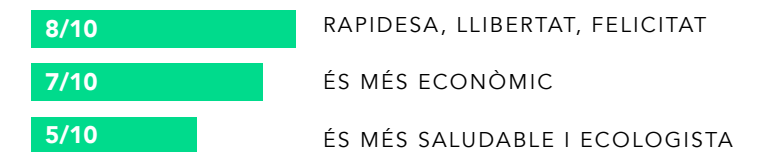
Per a què utilitzen la bicicleta?

- » DESPLAÇAMENTS A LA FEINA
- » DESPLAÇAMENTS PER ESTUDIS
- » DESPLAÇAMENTS DE CURA
- » DESPLAÇAMENTS DE TASQUES
- » PER OCI
- » PER VOLUNTARIAT

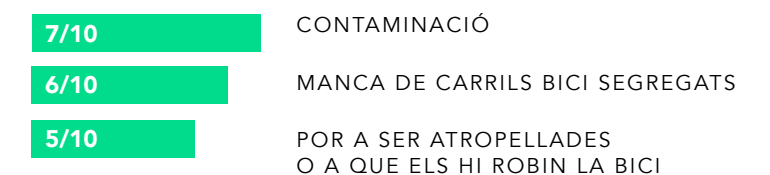
Quina bicicleta?



Avantatges



Dificultats



INFRASTRUCTURES I EQUIPAMENTS

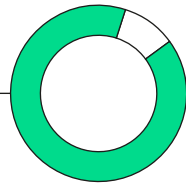
Dones i persones no binàries en bici

Estudi participat de mobilitat ciclista a Barcelona des d'una perspectiva feminista

Carril bici

90%

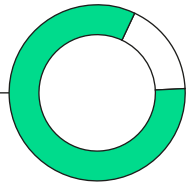
UTILIZEN CARRIL BICI UNIDIRECCIONAL I/O BIDIRECCIONAL SEGREGAT ENTRE CALÇADA I VORERA



83%

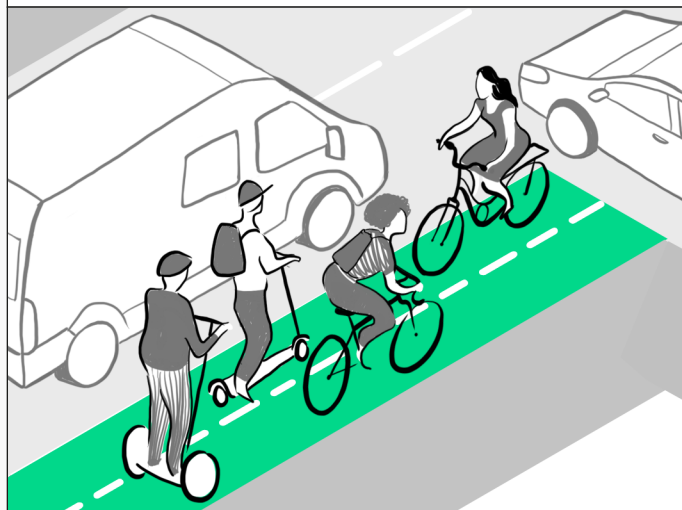
ES SENTEN MÉS SEGURES PER CARRIL BICI UNIDIRECCIONAL

segregat entre la calçada i la vorera



Dona sensació d'inseguretat:

- » LA SATURACIÓ DELS CARRILS BICI
- » LA MANCA DE CONTINUÏTAT
- » ELS CARRERS SENSE CARRIL BICI
- » ELS ENCREUAMENTS D'ILLA AMB CARRIL BICI BIDIRECCIONAL ON COTXES CIRCULEN UNIDIRECCIONAL



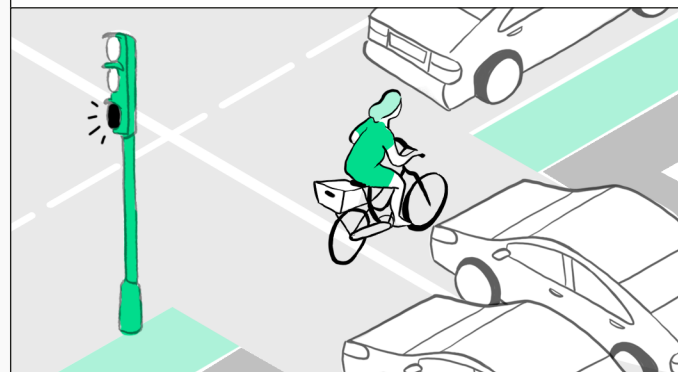
Prohibició circular per carril bus taxi

En carrers on no hi ha carril bici, i hi ha carril bus-taxi, les ciclistes **manifesten tenir por** i alhora viure **assetjament** per part de cotxes, taxis i busos.



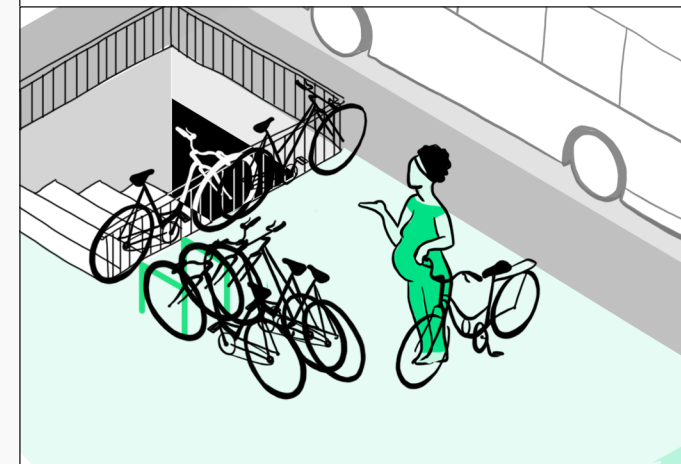
Orientació, mapes i senyalització

- » MANCA DE SENYALITZACIÓ
- » NO EXISTEIX UN MANUAL DE LA XARXA CICLISTA A BARCELONA
- » MAPA INTERACTIU SENSE DIRECCIONALITAT DE CARRILS BICI a la web de l'Ajuntament
- » LA TEMPORALITAT DELS SEMÀFORS DE BICIS està pensada per la velocitat del cotxe



On aparcuem la bici sense por a que ens la robin?

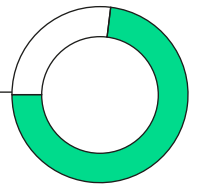
- » MANCA I SATURACIÓ DELS PUNTS D'ANCORATGE s'aguditza amb la privatització d'aquests aparcaments per part de companyies privades de lloguer de patinets i bicis
- » NO HI HA COMPTABILITZACIÓ NI MAPATGE D'APARCAMENTS
- » POR A QUE ET ROBIN LA BICI
- » APARCAMENTS EN GRANS INTERCANVIADORS DE TRANSPORT PÚBLIC que permetin una intermodalitat més fàcil i sostenible



Mobilitat interurbana i intermodalitat

27%

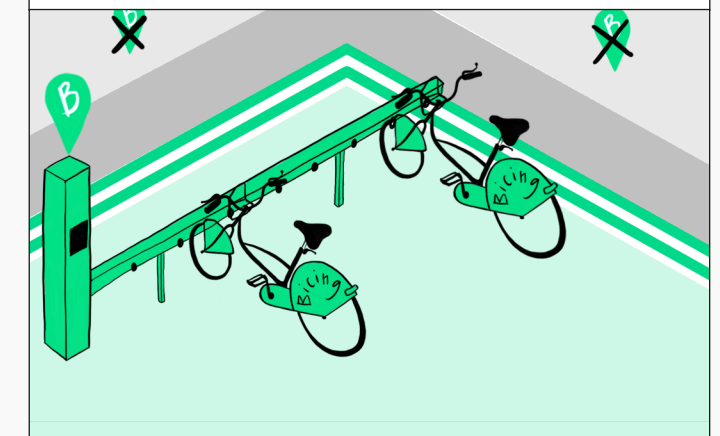
COMBINEN LA BICICLETA AMB ALTRES TRANSPORTS



Mentre les ciclistes entre 25 i 39 fan ús pràcticament exclusiu de la bicicleta en els seus desplaçaments, les ciclistes entre 40 i 49 anys combinen en major mesura la bici amb altres mitjans de transport.

Observacions:

- » El bicing és limitat en quant a la mobilitat interurbana, quan es pensa a nivell metropolità
- » El bicing hauria de ser metropolità, no municipal i en concret hauria de ser part del sistema integrat de transport, part de la T-Mobilitat

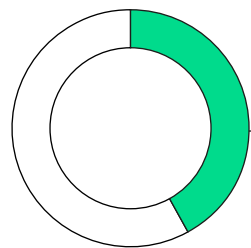


IMPACTES DE GÈNERE

Dones i persones no binàries en bici

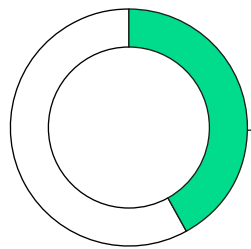
Estudi participat de mobilitat ciclista a Barcelona des d'una perspectiva feminista

Assetjament vial i assetjament Sexual



POR D'ASSETJAMENT VIAL

42%



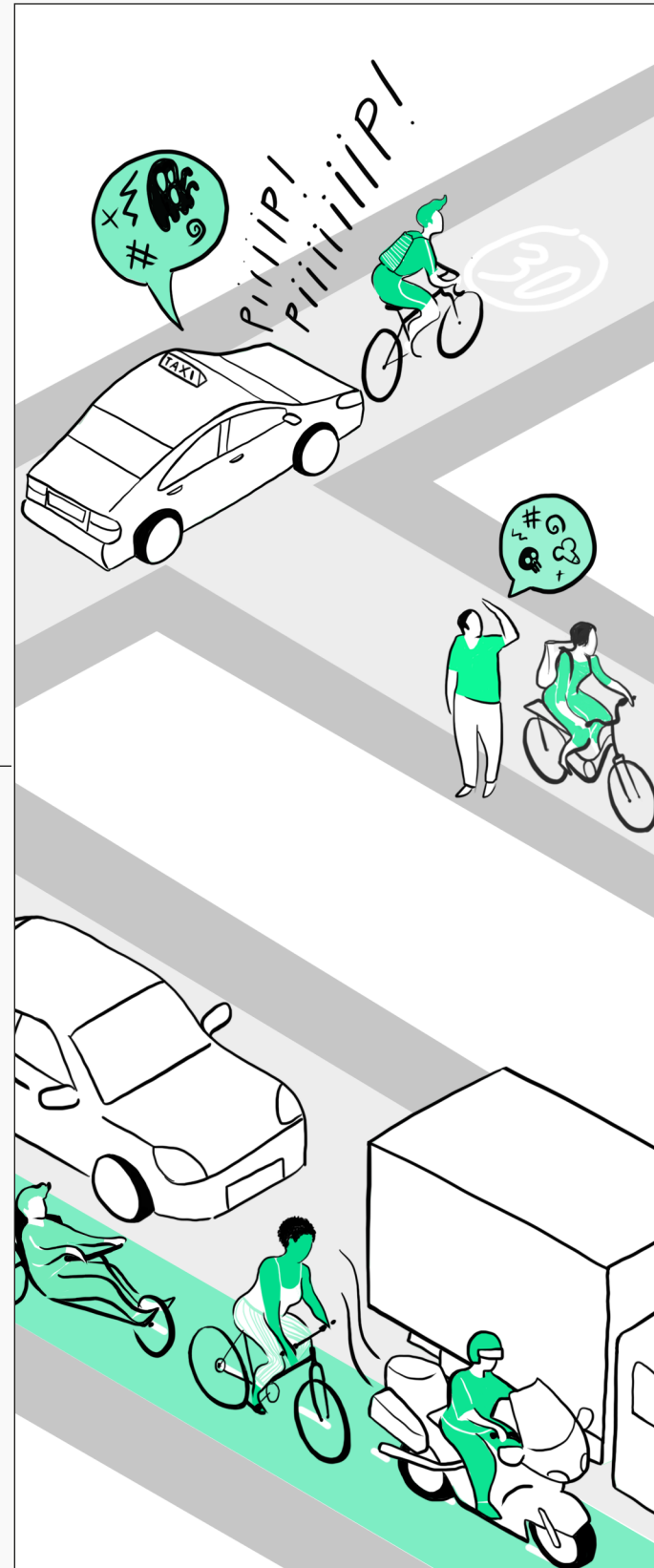
HAN VISCUT UNA SITUACIÓ D'ASSETJAMENT

42%

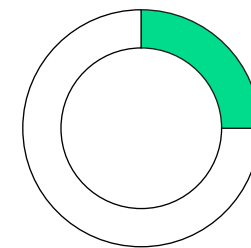
Les ciclistes **entre 25 i 29 anys** són el grup d'edat que més assetjament identifiquen en els seus desplaçaments, mentre que el grup de 40 a 49 anys, el que menys.

Exemples de l'assetjament:

- » INCREPACIONS VERBALS DE VIANANTS
- » ASSETJAMENT SEXUAL, RELACIONAT AMB L'ASPECTE FÍSIC
per part de conductors de vehicles motoritzats, d'altres ciclistes, patinets ...
- » ASSETJAMENT DE GÈNERE I HOMÒFOBS PER PART DE VEHICLES MOTORITZATS EN VIES DE 30
- » INVASIÓ DE CARRILS
per part de motos o adelantaments que tanquen el pas per part de cotxes i busos

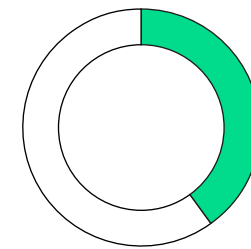


Maternitats



CARREGUEN O ACOMPANYEN INFANTS

25%



CIRCULEN PER LA VORERA

40%

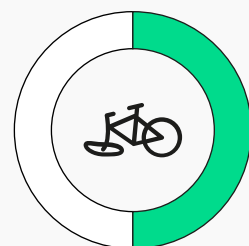
Moltes de les ciclistes manifesten no sentir-se segures anant amb les criatures ni pels carrils bici ni pels carrers de zona 30.



RELACIONS I CONFLICTES ENTRE MODELS DE MOBILITAT

Dones i persones no binàries en bici

Estudi participat de mobilitat ciclista a Barcelona des d'una perspectiva feminista



HAN TINGUT UN ACCIDENT EN BICI

50%

Com va ser l'accident?

38%

SENSE INTERVENCIÓ DE CAP VEHICLE O PERSONA

32%

HI VA ESTAR IMPLICAT UN COTXE

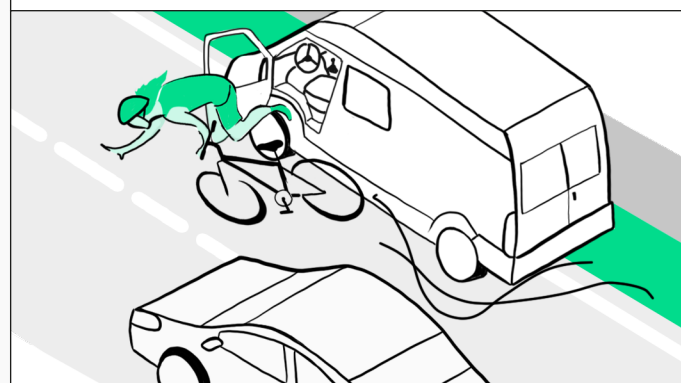
20%

HI VA ESTAR IMPLICAT UN VIANANT

Amb vehicles motoritzats i altres rodats

Carrils bici en carrers amb molt de **trànsit**: contaminació, més percepció d'inseguretat i més conflictes.

- » INVASIÓ DEL CARRIL BICI per taxis, motos i vianants
- » TRICICLES TURÍSTICS Invasions de carrils i perill d'accidents.
- » PATINETS QUE NO SE SENTEN no senyalitzen ni indiquen una maniobra o un avançament.
- » PERILL D'ACCIDENTS AMB COTXES EN ENCREUAMENTS
- » VEHICLES PARATS I ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA
- » OBERTURA DE PORTES COTXES



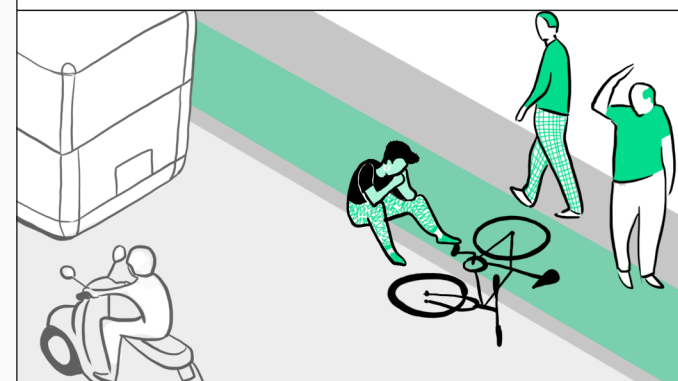
NIVELLS DE CONFLICTE

Amb vianants

ACTITUDS DE REBUIG I HOSTILS ENTRE CICLISTES I VIANANTS

que es donen per **com es va dissenyar la infraestructura** de bici, reduint l'espai de vianants o construint carrils bici per vorera, en conflicte amb parades de bus, en comptes de traient espai als vehicles motoritzats.

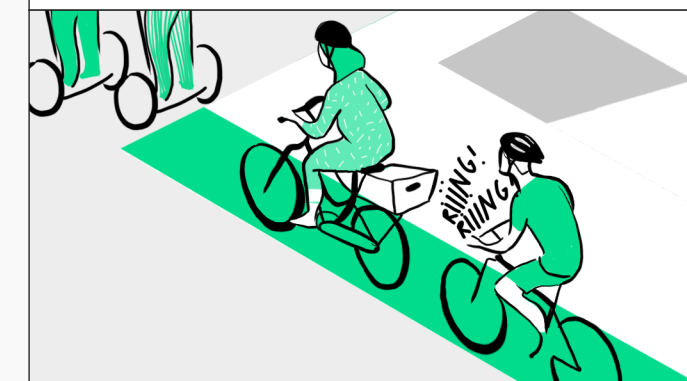
S'ha creat una situació hostil de cara a les bicicletes quan hi ha molt poc críticisme al comportament de motos i vehicles motoritzats, castigant a la mobilitat sostenible en comptes de qüestionar la mobilitat més contaminant.



Amb altres bicicletes

Les ciclistes participants consideren que existeixen diferències de gènere a l'hora d'anar en bici, per una banda el procés de socialització i rols assignats de cura.

- » ELS HOMES SÓN MÉS AGRESSIUS ANANT EN BICICLETA adopten actituds condescendents o fan **mansplaining**, pel procés de socialització diferenciat entre dones i homes, però també perquè el ciclisme històricament s'ha visibilitzat com una pràctica masculina
- » MANCA DE COSTUM PER INDICAR ELS AVANÇAMENTS pel mateix carril, i a més molts carrils bici són estrets i no permeten els avançaments segurs i amplis
- » MANCA CONSCIÈNCIA DE DIVERSITAT DE RITMES
- » CICLISTES QUE CIRCULEN EN CONTRADIRECCIÓ EN CARRILS UNIDIRECCIONALS
- » GRUPS TURÍSTICS EN BICI Van en bloc sense tenir en compte les normes col·lectives



1

Revisar l'estratègia de la bicicleta de forma participativa amb una perspectiva de gènere interseccional, que doni resposta a tots els desplaçaments i diversitat de necessitats i activitats de la vida quotidiana.

2

Visibilitzar i promoure iniciatives feministes i per a la promoció de la bicicleta, entre les dones i identitats dissidents.

3

Ampliació, millora, connexió i manteniment de la xarxa de bicicleta:

Carrils bici unidireccionals, segregats i a la calçada, no a les voreres amb vianants. Ampliació dimensions carril bici. Habilitar carrils bici ràpids i d'avançament a carrils/trajectes centrals molt saturats. Millorar manteniment de paviment de carrils bicis, clavegueres o tapes. Millor il·luminació. Revisar les fases dels semàfors bici Reforçar i millorar la senyalització horitzontal.

4

Completar i millorar la connexió interurbana:

carrils bicis interurbans amb connectivitat, reacció d'aparcaments segurs en grans estacions intermodals.

5

Reduir espai i velocitat de cotxes per reduir contaminació i incrementar seguretat

6

Ampliar xarxa d'aparcaments

Col·locar els aparcaments en llocs freqüentats, visibles i ben il·luminats Més aparcaments de bici al carrer. Incentivar que als baixos dels edificis hi hagin aparcaments de bici. Més aparcaments segurs o mesures per evitar robatoris de bicis o peces. La subvenció d'aparcaments dins d'oficines, espais comunitaris, escoles...

7

Millores per l'autonomia ciclista amb infants

8

Mesures d'abordatge de l'assetjament vial i sexual

9

Ampliació i millora del servei públic de bici compartida.

Integrar el servei de bici compartida (Bicing i AMB) dins de la T-Mobilitat per ser un servei metropolità. Ampliar la flota de bicicletes elèctriques del Bicing.

10

Regular sistemes de bicis i patinets compartits

Regulació els sistemes de bicicletes compartides privades, limitant les llicències de botigues de lloguer de patinets i bicicletes. Prohibir que aparquin patinets de lloguer en aparcaments de bici.

Regulacions pels grups de turistes en bici Limitar el grup de lloguer de bicis de 15 a 7 persones. La segregació d'aparcaments per a empreses de lloguer de bicicletes. Prohibició de circulació de tricicles turístics per el carril bici.

11

Incrementar la sensibilització i l'educació ciclista

Més campanyes educatives per incentivar l'ús de la bici per reduir contaminació. Més publicitat para incentivar a les dones a utilitzar la bicicleta. Ajudar a persones racialitzades i persones de baixos recursos a accedir a la bici. Tallers gratuïts on aprendre arreglar la teva bici. Tallers autogestionats per arreglar les bicis. Educació ciclista a les escoles.

12

Regular la convivència amb altres ginyes de mobilitat sostenible

Regular la velocitat dels vehicles elèctrics i patinets. Regular normes viàries (respecte semàfors etc.) dels patinets elèctrics.