

DONES I PERSONES NO BINÀRIES EN BICI

2021

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



Col·lectiu Punt 6

RESUM EXECUTIU.....	3
1. INTRODUCCIÓ.....	6
2. METODOLOGIA.....	8
3. RESULTATS DE L'ENQUESTA.....	10
4. RESULTATS BICIRUTES FEMINISTES.....	23
BIBLIOGRAFIA.....	33

RESUM EXECUTIU

Perfil

507 dones i persones no binàries van contestar l'enquesta (93,3% dones cis, 6,7% s'identifiquen amb una altra identitat no binària).

El 62% de les enquestades tenen entre 30 i 50 anys i viuen en un dels següents districtes en la seva majoria: Eixample (15,6%), Sants-Montjuïc (19%), Gràcia (12%), i Sant Martí (13%). El 9% de les persones enquestades no viuen a Barcelona però es desplacen quotidianament.

El 26% són part del col·lectiu LGBTQ+, el 8% persones migrades, i 2% persones amb diversitat funcional. El 5% de les persones tenen alguna limitació física o psíquica que fa que hagin d'utilitzar un cicle adaptat.

El 41% de les participants tenen persones a càrrec, sobretot persones en edat infantil i adolescent, i el 23% de les ciclistes acompanya a infants en bicicleta.

No Ciclistes

El 31% de les enquestades no utilitzen la bicicleta en els seus desplaçaments quotidians. El **48% de les No usuàries tenen bici però no l'utilitzen per moure's per Barcelona**. Una altra dada sorprenent és que **el 63% de les NO ciclistes** (100 dones i persones no binàries enquestades) **havien utilitzat la bicicleta en el passat** per desplaçar-se per Barcelona.

Els resultats mostren que les dones que no van en bici prefereixen utilitzar altres mobilitats sostenibles: a peu (34%) o en transport públic (35%). La resta de dones que no utilitzen la bicicleta **destaquen raons vinculades a qüestions de seguretat, espai de guardat i infraestructura**. Assenyalen **la barrera de no tenir espai on guardar la bicicleta (38%), la por a patir un atropellament (37%), o que la distància dels seus desplaçaments és massa llarga (33%).** Destaca que el 27% també tenen por a caure o no saber circular per la ciutat i el 15% té por a l'assetjament vial.

Cal visibilitzar com les cures impacten en la mobilitat ciclista de les dones: **el 19% de dones que assenyalen la manca de temps per a combinar desplaçaments i el 10% de les dones que perquè tenen persones dependents al seu càrrec amb qui no poden anar en bici.**

Entre les dones i persones no binàries que no utilitzen la bici, **el 83,5% afirmen que sí que hi ha elements que les motivaria anar en bici**. Els principals elements que identifiquen que les ajudaria a utilitzar la bici tenen a veure amb l'existència d'una **millor infraestructura protegida, carrils més amples, més oferta d'aparcaments segurs en destí, millor senyalització de la xarxa ciclista, poder anar al propi ritme i menys conductes d'assetjament viari.**

En el NO ús de la bicicleta es reiteren temes específics vinculats als **rols de gènere**: que les dones tot i no utilitzar la bicicleta, tenen una mobilitat sostenible (a peu o transport públic) Però també que les condicionen temes vinculats a la percepció de seguretat donada per una infraestructura ciclista que no està prou protegida ni equipada, però també la por a l'assetjament vial, o l'impacte de les càrregues de cures.

Ciclistes

El 69% de les persones que van contestar l'enquesta són ciclistes. Al 2021 destaca que el 39,6% de les ciclistes afirmen han incrementat l'ús de la bicicleta en els seus desplaçaments quotidians després de la pandèmia. En concret, el 33% la fa servir més i el 6,6% ha començat a anar en bici arrel de la pandèmia.

El 54% utilitzen la bicicleta cada dia o gairebé per desplaçaments de feina, el 24% per motius de cures i el 20% per tasques domèstiques.

Entre les **ciclistes**, el 58% fa més de 5 anys que van en bicicleta i el 30% entre 1 i 5 anys. **El 12% de les ciclistes enquestades són noves ciclistes en l'últim any.**

Tipus de bici: El 73% van amb la seva **bicicleta pròpia** i el 30% utilitza el Bicing. El 8,5% té una **bicicleta amb accessoris per carregar infants.**

L'enquesta recull també que de les dones ciclistes **el 51% combina la bicicleta amb altres medis de mobilitat: sobretot a peu (37%) i en metro (27%).**

L'aparcament i guardat de les bicicletes és un dels problemes recurrent a la ciutat anomenats tant per les ciclistes com per les no ciclistes: el 48% de les ciclistes guarda la bici a l'interior de l'habitatge, el 18% utilitza el Bicing i, per tant, ho fa a estació i **45% utilitza un aparcament específic a nivell de carrer** quan es mou per la ciutat enfront el 16% que l'aparca a l'oficina..

Quan es pregunta per quins **avantatges** troben de moure's en bicicleta, **el 85% de les ciclistes** afirmen que la bicicleta és un **mode de mobilitat respectuós amb el medi ambient, saludable, ràpida i que proporciona llibertat de desplaçaments sense dependre d'horaris.** També és una mobilitat que els hi proporciona felicitat i que és més econòmica que d'altres. Destaca que el 50% manifesta que els hi dona seguretat i autonomia.

En canvi, **només el 19% consideren que les permeti cuidar i respondre a les tasques de cura.**

Quan es pregunta per les **dificultats**, **més del 60% de les ciclistes** identifiquen la **manca de carrils segregats del trànsit i de carrils tranquils** i el 46% remarcar l'impacte de la **contaminació en la seva salut.** El 45% reclama la manca d'espais de guardat comunitari o públic segurs per la bicicleta i accessoris. També s'identifiquen dificultats vinculades a la percepció de seguretat: **el 38% manifesten por a l'assetjament o violència vial, i el 37% por a patir un accident de trànsit.**

L'11% de les ciclistes té por a l'assetjament sexual.

Moure's amb infants: El 23% de les ciclistes que contesten a l'enquesta carreguen o acompanyen infants. **El 84% de les ciclistes d'aquest grup manifesta inseguretat viària en relació als vehicles motoritzats** i el 58% inseguretat vial en relació a altres ginyes de mobilitat com els patinets. El 52% confirma no sentir-se segura que l'infant que acompanya vagi amb la seva bici de manera autònoma, per por a que l'atropellin o l'assetgin.

El 51% de les ciclistes ha viscut alguna situació d'assetjament verbal o físic de caràcter sexual o de gènere, sobretot verbal i gestual (46,5). **El 10% del total de ciclistes ha viscut algun altre de delictes d'odi** (lgtbofobia, racisme, capacitisme, gordofobia)

El 83% de les ciclistes declara que l'assetjament li ha afectat emocionalment, físicament o han canviat la conducta.

Connexions metropolitanes

En l'edició 2021 de l'enquesta s'han ampliat les preguntes per incorporar una visió de mobilitat metropolitana. El 15% de les ciclistes afirmen fer desplaçaments quotidians entre municipis de l'AMB i el 30% es mou entre municipis a vegades. Per tant **el 45% fa servir la bici en alguna ocasió per fer connexions metropolitanes**. Tot i ser un percentatge elevat, **només el 24% afirma conèixer la xarxa de Bicing**.

Del total de ciclistes que es mouen a nivell metropolità, identifiquen que **la manca de continuïtat de la infraestructura de carrils i vies, l'alt volum de trànsit motoritzat i la manca de senyalització informació de les vies ciclistes són les principals dificultats** per utilitzar la bici per moure's a nivell metropolità.

També es pregunta per l'interès en el nou sistema de bicicleta pública compartida metropolitana, i es recull que **el 66% s'ho plantejarà sobretot si el preu és assequible, depenent de la distribució de parades, si el servei s'integra dins del Bicing o dins de la T-Mobilitat**.

Reflexions de les bicirutes metropolitanes

En les activitats qualitatives desenvolupades, es corrobora i es complementa les informacions extretes de l'enquesta. Per una banda s'identifiquen la manca d'una infraestructura ciclista continua, que pateix d'una manca de senyalització, d'informació i d'orientació del territori, també per la diversitat de carrils i vies ciclistes que es connecten.

En les bicirutes també es constata el contrast entre la mobilitat diürna i la nocturna, ja que en horari nocturn es veuen deficiències vinculades a la visibilitat, la senyalització, l'orientació i la percepció de seguretat.

En les bicirutes, tot i anar en grup, també es constata experiències d'assetjament, tant viari com sexual, que visibilitza el que les dones i persones no binàries també manifesten a l'enquesta.

Tot i les mancances i reptes de la mobilitat ciclista, es valora molt positivament el poder realitzar bicirutes feministes, on compartir experiències, guanyar confiança i acumular coneixement i experiències sobre com les necessitats de mobilitat de dones i persones no binàries.

1. INTRODUCCIÓ

Aquest estudi contribueix a la producció de coneixement de la mobilitat ciclista que existeix en el nostre i en altres territoris. D'estudis realitzats en d'altres territoris ja se'n conclou que les dones tenen diferents patrons de mobilitat ciclista¹. Recentment, el BACC ha publicat dades d'observació als carrils bici on es visibilitza la bretxa de gènere que existeix en l'ús de la bicicleta, sent les dones el 35% de les usuàries de bici a la ciutat.

La majoria de dades sobre l'ús de la bicicleta a Barcelona són dades quantitatives, que com a molt recullen l'ús d'aquest mitjà de transport segregat per sexe. D'aquests estudis s'entreu que la majoria de persones usuàries de bicicleta són homes, tot i que la bretxa ha anat disminuint i segons l'EMEF les dones representen el 34,5% de persones ciclistes a la ciutat. Hi ha pocs estudis de mobilitat ciclista en el territori que han inclòs una perspectiva de gènere en el recull i anàlisi de dades i no van més enllà de la recollida de dades per sexe.

Sent la perspectiva feminista un eix transversal a les polítiques municipals, considerem necessari que aquesta perspectiva impregni totes les àrees de política pública, entre elles la de mobilitat, i en particular la de mobilitat ciclista. Per tant, cal ampliar els diagnòstics existents per tal de poder elaborar polítiques públiques i accions urbanístiques i de mobilitat des d'una perspectiva feminista interseccional, en acord amb les mesures de govern d'urbanisme amb perspectiva de gènere i de ciutats de les cures i que, per tant, puguin donar suport a un accés a l'ús de la bicicleta més equitatiu. És per això que proposem seguir amb l'estudi de la mobilitat ciclista amb una perspectiva feminista interseccional, que reculli no només dades de l'ús de la bicicleta per part de dones i persones no binàries, sinó que faci una anàlisi de com les diferents identitats interseccionals i sistemes opressors afecten a la mobilitat ciclista de les dones i persones no binàries a la ciutat. També perquè la primera i segona part de l'estudi elaborat al 2019 i 2020 demostra la necessitat de treballar en aquesta línia.

Els estudis 2019 i 2020 demostren que les dones i persones no binàries tenen una mobilitat més sostenible perquè es mouen sobretot a peu, transport públic o bici. Però que les dones que voldrien anar en bici o que ja són ciclistes troben una sèrie de barreres vinculades als rols de gènere i el sistema sexe-genere: major percepció d'inseguretat vial per manca d'una infraestructura ciclista que respongui a les necessitats diverses de la població, que les dones i persones no binàries perceben més assetjament viari per part d'altres vehicles pel fet de ser dones. Cinc de cada 10 ciclistes denuncien haver viscut situacions d'assetjament verbal i sexual anant en bicicleta, pel fet de ser dones.

En els tallers participatius les dades quantitatives es corroboren i les dones i persones no binàries participants expliquen que l'experiència ciclista és diferent per ser dones, per quina ha sigut la socialització de gènere en quant a la percepció de risc, por i seguretat vial, en quant a cuidadores d'infants i les dificultats que troben a l'hora de connectar amb una infraestructura ciclista segura espais de la vida quotidiana, entre d'altres.

¹ Col·lectiu Punt 2019; Col·lectiu Punt 6 y Anaya Boig, 2021; Coyotecatl y Díaz Alba, 2018; Díaz Vázquez, 2017; Díaz y Rojas, 2017, Lam, 2020; Priya Uteng, et al., 2020; SUSTRANS, 2018a i 2018b; VV.AA., 2020

L'Ajuntament de Barcelona encara no està implementant una perspectiva feminista interseccional en les seves polítiques de mobilitat ciclista. I donar suport a projectes com aquest permetrà avançar en les polítiques públiques en aquesta matèria. L'objectiu és continuar donant continuïtat a l'estudi de la mobilitat ciclista a la ciutat des d'una perspectiva feminista, que ajudi i contribueixi a les polítiques públiques de mobilitat implementades per l'Ajuntament de Barcelona

En la segona meitat del 2021, Col·lectiu Punt 6 ha continuat l'estudi sobre la mobilitat ciclista de les dones i persones no binàries a Barcelona amb l'objectiu de seguir recopilant dades i visibilitzant temes de la mobilitat ciclista des d'una perspectiva feminista. Aquest any s'ha pogut tornar a realitzar activitats de recollida de dades qualitatives i s'han organitzat dues bicirutes feministes una diürna i una nocturna, conjuntament amb Biciclot i Cícliques. Per tant aquest informe inclou els resultats quantitatius de l'enquesta així com els resultats qualitatius de les bicirutes.

En aquesta tercera edició de l'enquesta també s'ha volgut ampliar l'àrea d'influència i s'han incorporat preguntes per analitzar la mobilitat ciclista a l'àrea metropolitana.

2. METODOLOGIA

Enquesta online

L'enquesta online va estar disponible a través de la plataforma Survey Monkey durant un mes, des del 8 de novembre fins al 13 de desembre de 2020. L'enquesta estava dirigida a **totes les dones i persones amb identitat no binària que es mouen per Barcelona i l'Àrea Metropolitana, tant ciclistes com no ciclistes**. Aquesta és una de les aportacions d'aquest estudi, a diferència d'altres estudis sobre mobilitat ciclista, que tenia com a objectiu començar a recollir informació sobre les no ciclistes, per saber per què no utilitzen la bicicleta, però també si hi ha elements que les motivaria a utilitzar-la.

Per altra banda, aquest estudi està elaborat a partir de la perspectiva de l'urbanisme feminista, que posa la vida quotidiana de les persones al centre, analitzant totes les activitats quotidianes que realitzen les persones, més enllà de l'esfera productiva de la feina, i visibilitzant i valorant l'esfera domèstica i de cures, on les dones continuen tenint una sobre representació. És per això que l'enquesta recull informació sobre la unitat de convivència, visibilitza a l'ocupació les tasques domèstiques i de cures per poder recollir dades sobre la doble i triple jornada de les dones i recull informació sobre persones dependents a càrrec (infants, gent gran, altres) i com aquestes responsabilitats de cura influeixen l'ús de la bicicleta. Per altra banda, analitzar la mobilitat ciclista des d'una perspectiva feminista també implica analitzar com la percepció d'(in)seguretat i els diferents tipus d'assetjament (vial, sexual i per raó de gènere) impacten en l'experiència de les dones i persones amb identitat no binària de la ciutat.

Cartells difusió enquesta



Bicirutes feministes

En la tercera edició de l'estudi s'han realitzat dues bicirutes feministes co-organitzades amb Biciclot i Cícliques. A l'igual que l'enquesta, aquest any la part qualitativa ha volgut analitzar les connexions metropolitanes, de dia i de nit.

Es va fer una biciruta analitzant la connexió entre el barri de Sant Andreu, Torre Baró, Ciutat Meridiana i Santa Coloma de Gramenet. Aquesta biciruta es va realitzar un dissabte al matí i hi van participar 14 dones i persones no binàries de diverses edats.

La segona biciruta va analitzar la connexió entre Pl. Espanya, el barri de Sants, de la Marina del Port, amb Zona Franca i el Prat. I a més es va fer de nit. En aquesta segona biciruta van participar 24 dones i persones no binàries amb edats diverses.



Bicirutes feministes

Dins del marc de l'Estudi participatiu de Dones i persones no binàries en bici de Col·lectiu Punt 6 i el Cicle per a ciclistes de Biciclot

27 de novembre
Anàlisi de connexions metropolitanes
Dissabte 10 a 13h

10 de desembre
Biciruta nocturna: A la nit, volem ser lliures en bicicleta
Divendres 18 a 21h

*Inscripcions a: biciclot.coop/cicle-ciclistes

RUTES NO MIXTES

Col·lectiu Punt 6 biciclot Ajuntament de Barcelona

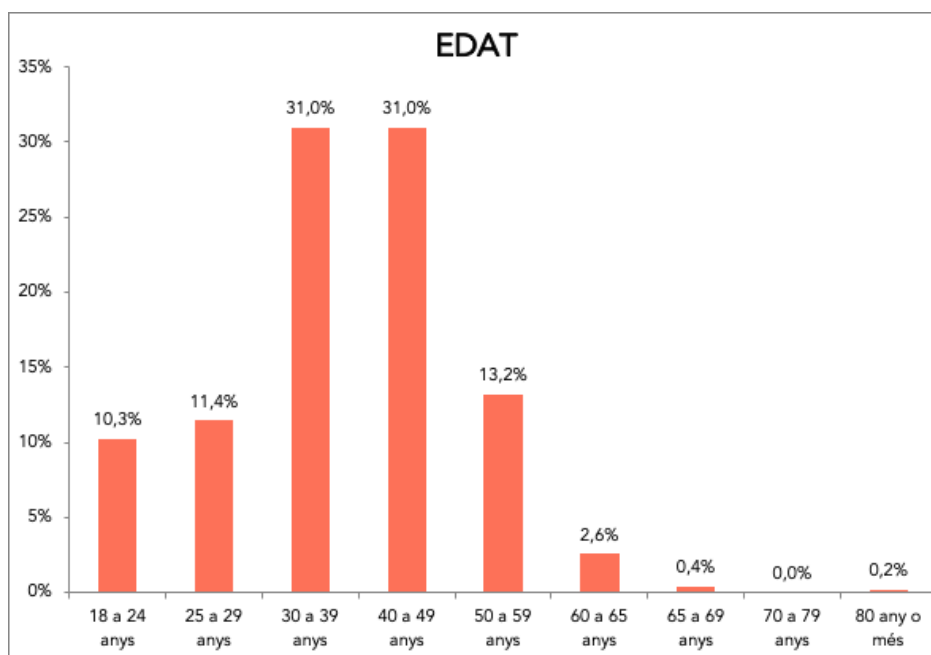
3. RESULTATS DE L'ENQUESTA

Perfil

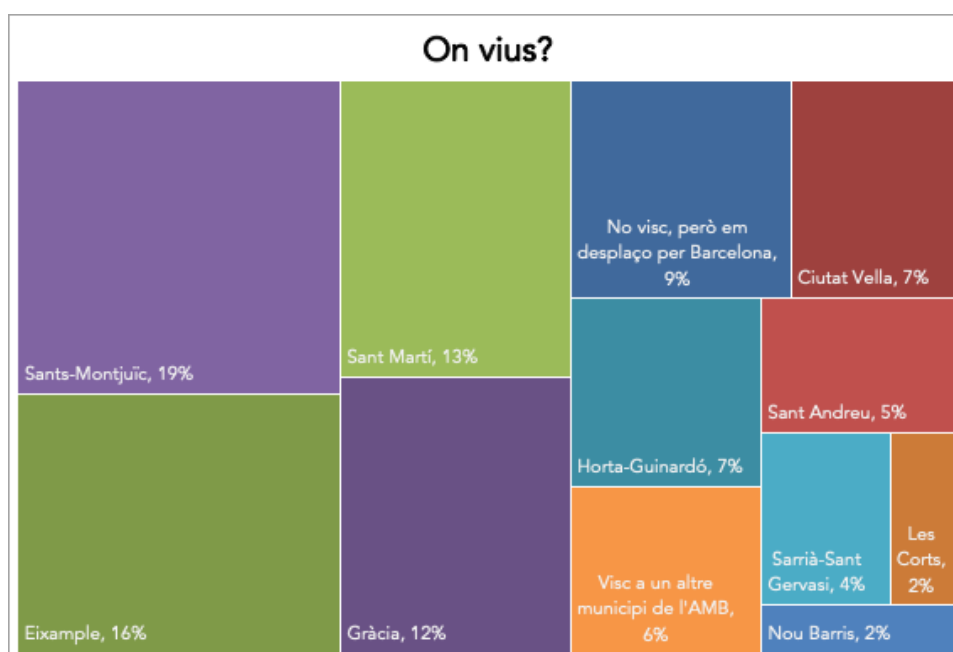
507 dones i persones no binàries van contestar l'enquesta (93,3% dones cis, 6,7% s'identifiquen amb una altra identitat no binària).

El 62% de les enquestades tenen entre 30 i 50 anys i viuen en un dels següents districtes en la seva majoria: Eixample (15,6%), Sants-Montjuïc (19%), Gràcia (12%), i Sant Martí (13%). El 9% de les persones enquestades no viuen a Barcelona però es desplacen quotidianament.

Gràfic 1: Edat de les dones i persones no binàries enquestades

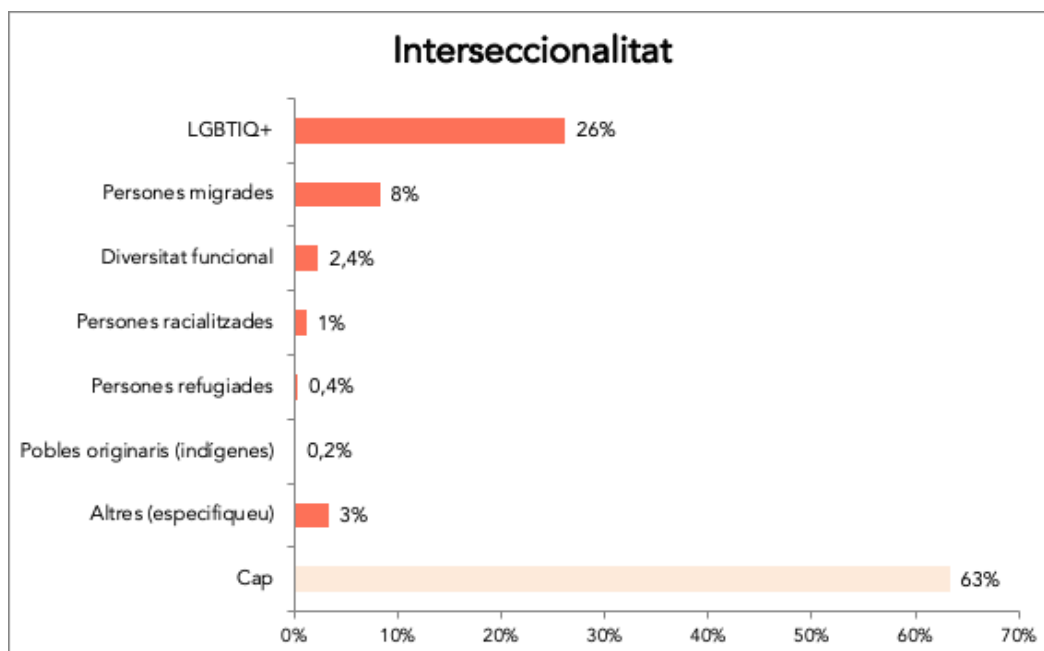


Gràfic 2: Districte de residència de les dones i persones no binàries enquestades



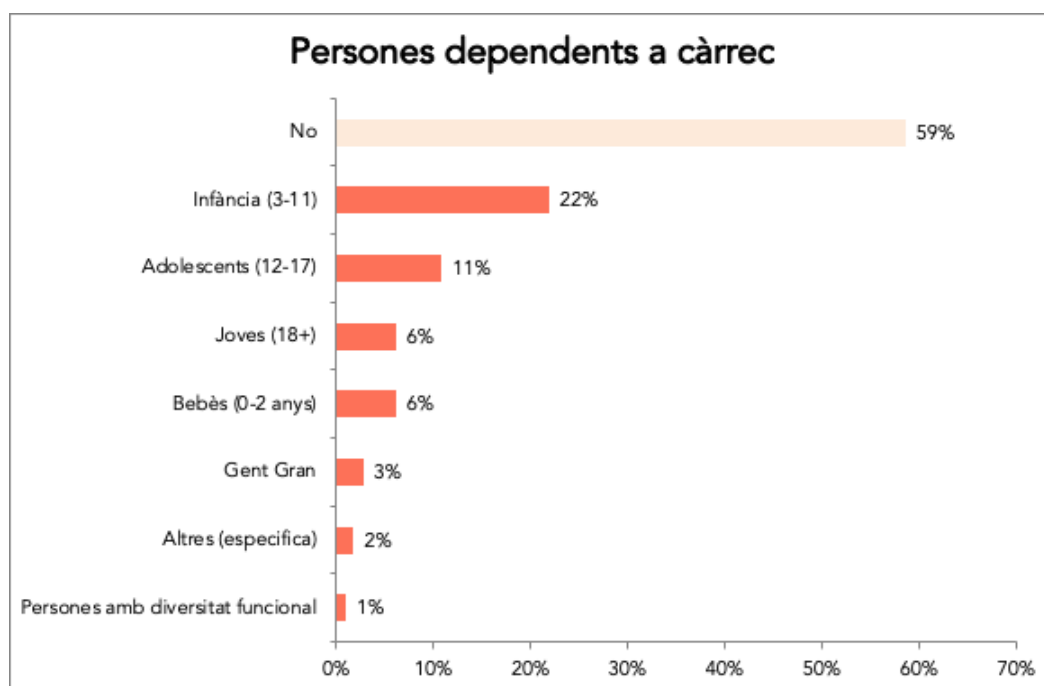
El 26% s'identifiquen com a LGBTQI+, el 8% com a persones migrades, i el 2% com a persones amb diversitat funcional. A més, el 5% de les persones enquestades manifesten tenir alguna limitació física o psíquica que fa que hagin d'utilitzar un cicle adaptat.

Gràfic 3: Identitat interseccional de les dones i persones no binàries enquestades



El 41% de les participants tenen persones a càrrec, sobretot persones en edat infantil i adolescent.

Gràfic 4: Persones dependents de les dones i persones no binàries enquestades

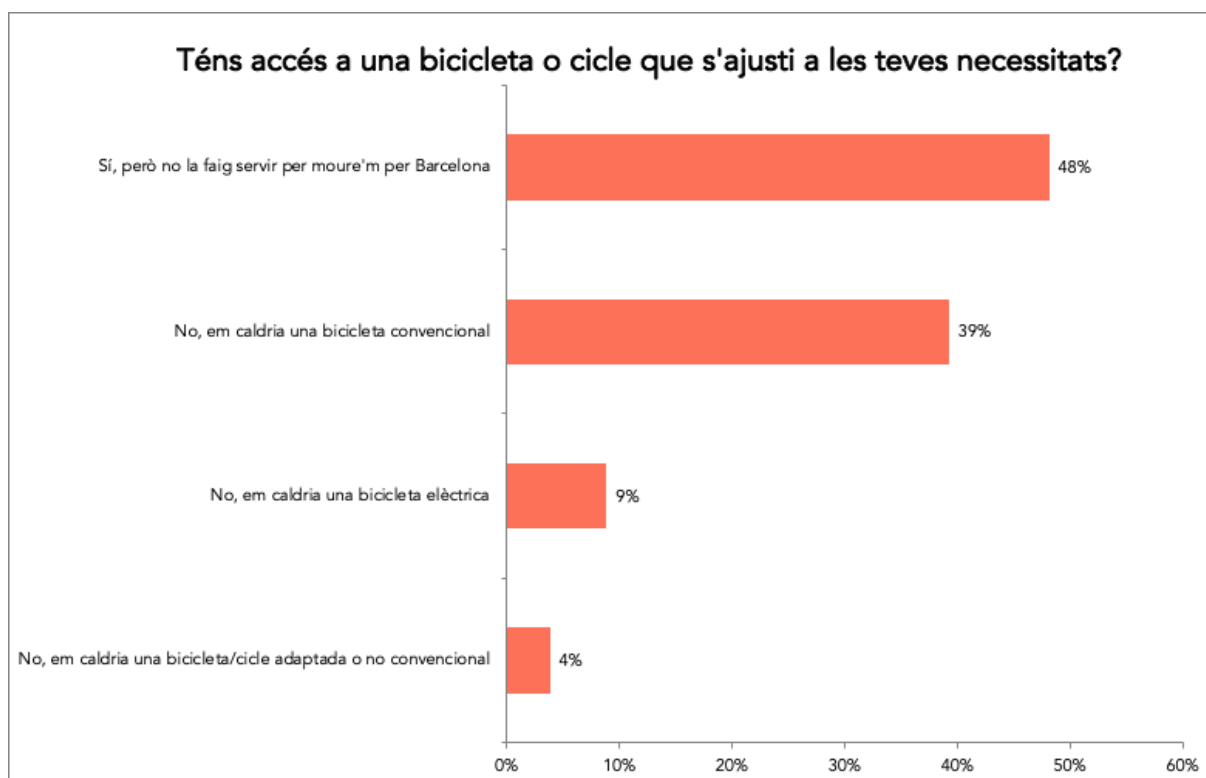


Del total d'enquestades, el 96% saben anar en bicicleta i el 98% poden utilitzar la bicicleta o un cicle adaptat. Del total, el 69% de les enquestades utilitzen la bicicleta en els seus desplaçaments quotidians el 31% no utilitzen la bicicleta.

Quina és l'experiència de les NO CICLISTES?

El 31% de les enquestades no utilitzen la bicicleta en els seus desplaçaments quotidians. El 48% de les No usuàries **tenen bici però no l'utilitzen per moure's per Barcelona**. Una altra dada sorprenent és que el 63% de les NO ciclistes (100 dones i persones no binàries enquestades) havien **utilitzat la bicicleta en el passat** per desplaçar-se per Barcelona.

Gràfic 5: Disponibilitat de bicicletes



Els resultats mostren que les dones que no van en bici prefereixen utilitzar altres mobilitats sostenibles: a peu (34%) o en transport públic (35%). La resta de dones que no utilitzen la bicicleta **destaquen raons vinculades a qüestions de seguretat, espai de guardat i infraestructura**. Assenyalen la barrera de **no tenir espai on guardar la bicicleta (38%)**, la **por a patir un atropellament (37%)**, a que la **distància dels seus desplaçaments és massa llarga (33%)**. Destaca que el 27% també tenen por a caure o no saber circular per la ciutat i el 15% té por a l'assetjament vial.

Taula 1: Perquè no utilitzen la bici

	2021	2020	2019
No tinc espai on guardar la bicicleta	38%	32%	25%
Tinc por a patir un atropellament per part d'un altre vehicle	37%	42%	
Prefereixo transport públic	35%	30%	27%
Prefereixo caminar	34%	43%	28%
La distància dels meus desplaçaments és molt llarga	33%	21%	21%
Tinc por a caure o a no ser capaç de circular per la ciutat	27%	31%	
Manca de temps per combinar diferents desplaçaments	19%	13%	11%
El meu barri o ciutat no té infraestructura per la mobilitat en bicicleta	18%	17%	9%
Altres (especifica)	16%	22%	14%
Tinc por assetjament vial (per part de persones conductores d'altres vehicles)	15%	19%	20%
No ho trobo còmode	13%	8%	8%
Prefereixo cotxe o moto	11%	7%	8%
No m'és possible perquè tinc persones a càrrec i no puc desplaçar-me en bici amb elles	10%	13%	15%
L'orografia del territori no ho permet	8%	8%	11%
Tinc por a agressions verbals o físiques sexuals o de gènere	6%	5%	1%
No em vull exposar a la contaminació atmosfèrica	4%	11%	-
Prefereixo altres vehicle de mobilitat personal (ex. patinet)	1%	2%	0%

Cal visibilitzar com les cures impacten en la mobilitat ciclista de les dones: **el 19% de dones que assenyalen la manca de temps per a combinar desplaçaments i el 10% de les dones que perquè tenen persones dependents al seu càrrec amb qui no poden anar en bici.**

Entre les dones i persones no binàries que no utilitzen la bici, **el 83,5% afirmen que sí que hi ha elements que les motivaria anar en bici.** Els principals elements que identifiquen que les ajudaria a utilitzar la bici tenen a veure amb l'existència d'una **millor infraestructura protegida, carrils més amples, més oferta d'aparcaments segurs en destí, millor senyalització de la xarxa ciclista, poder anar al propi ritme i menys conductes d'assetjament viari.**

Taula 2: Elements que ajudarien a utilitzar la bici

	2021	2020
Més infraestructura ciclista protegida	46%	56%
Carrils bici més amples	40%	46%
Més oferta d'aparcament segur en destí	37%	37%
Possibilitats d'aparcament segur i còmode en origen (al lloc de residència)	28%	40%
Millor senyalització de la xarxa ciclista	28%	31%
Poder anar al meu ritme (encara que sigui més lent)	27%	28%
Menys conductes d'assetjament viari	24%	24%
Carrers amb velocitat reduïda	22%	25%
Accés a una bicicleta convencional o a un servei de bicicletes compartides	18%	16%
Accés a un cicle elèctric, de càrrega o adaptada	12%	17%
Menys conductes d'assetjament sexual per part d'altres persones	12%	9%
Poder sortir acompanyada amb una altra persona o en grups	9%	11%
Cursos i programes de formació	5%	10%

En el NO ús de la bicicleta es reiteren temes específics vinculats als **rols de gènere**: que les dones tot i no utilitzar la bicicleta, tenen una mobilitat sostenible (a peu o transport públic) Però també que les condicionen temes vinculats a la percepció de seguretat donada per una infraestructura ciclista que no està prou protegida ni equipada, però també la por a l'assetjament vial, o l'impacte de les càrregues de cures.

Quina és l'experiència de les CICLISTES?

El **69% de les persones que van contestar l'enquesta són ciclistes** (72% del total de persones LGTBI+, 83% de les persones migrades, 42% de persones amb diversitat funcional)².

Al 2021 destaca que el 39,6% de les ciclistes afirmen han incrementat l'ús de la bicicleta en els seus desplaçaments quotidians després de la pandèmia. En concret, **el 33% la fa servir més i el 6,6% ha començat a anar en bici arrel de la pandèmia**.

El **54% utilitzen la bicicleta cada dia o gairebé per desplaçaments de feina**, el 24% per motius de cures i el 20% per tasques domèstiques (entenent que aquesta pregunta era multiresposta i que les ciclistes acostumen a combina aquests diferents tipus de desplaçament, encadenant tasques i activitats).

Taula 3: Freqüència de desplaçaments en bici

	Cada dia o gairebé	D'1 a 3 vegades setmana	D'1 a 3 dies mes	Menys un cop al mes	Mai
Desplaçaments a la feina	54%	25%	8%	3%	10%
Desplaçaments per estudis	17%	18%	4%	7%	55%
Desplaçaments de cura	24%	19%	25%	13%	19%
Desplaçaments de tasques domèstiques	20%	29%	28%	12%	11%
Per oci	19%	40%	30%	7%	4%
Per voluntariat/activisme	16%	17%	22%	16%	30%

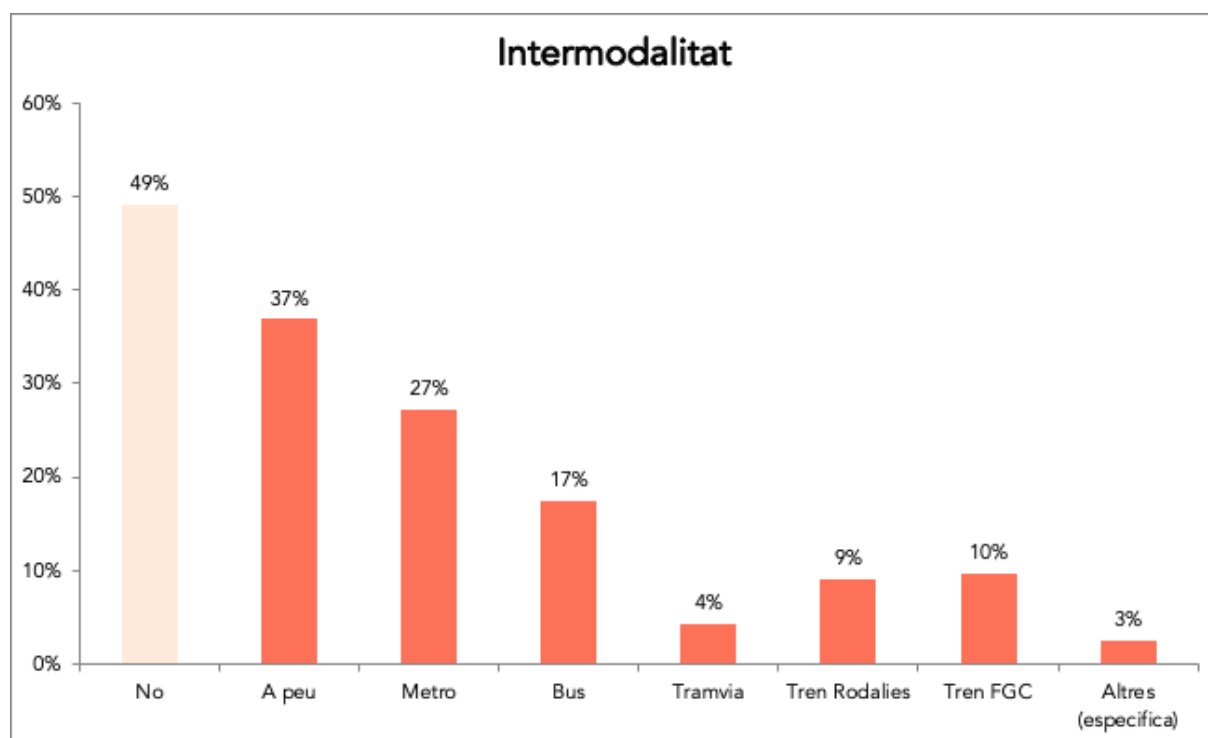
Entre les **ciclistes**, el 58% fa més de 5 anys que va en bicicleta i el 30% entre 1 i 5 anys. **El 12% de les ciclistes enquestades són noves ciclistes en l'últim any**.

Tipus de bici: El **73%** van amb la seva **bicicleta pròpia** i el **30%** utilitza el **Bicing**. Per tant, tenir bicicleta pròpia també es combina amb ser sòcia del bicing. El **8,5%** té una **bicicleta amb accessoris per carregar infants**.

L'enquesta recull també el **51% combina la bicicleta amb altres medis de mobilitat: sobretot a peu (37%) i en metro (27%)**.

² Cal matisar que les ciclistes LGTBI+ són 133 enquestades, les ciclistes racialitzades/migrades/refugiades/pobles originaris són 51 de les enquestades i les ciclistes amb diversitat funcional són 12 de les enquestades)

Gràfic 6: Intermodalitat



L'aparcament i guardat de les bicicletes és un dels problemes recurrent a la ciutat anomenats tant per les ciclistes com per les no ciclistes: el 48% de les ciclistes guarda la bici a l'interior de l'habitatge, el 18% utilitza el bicing i, per tant, ho fa a estació i **45% utilitza un aparcament específic a nivell de carrer** quan es mou per la ciutat enfront el 16% que l'aparca a l'oficina.

Taula 4: Espai guardat bicicleta

ON GUARDES LA BICICLETA QUAN ARRIBES A CASA?	
A l'interior de l'habitatge, pujo la bici per l'ascensor	24%
No tinc bicicleta pròpia, sóc membre d'un servei de bici compartida	18%
Al carrer en un aparcament específic per a bicicletes	13%
A l'interior de l'habitatge, que es troba a nivell de carrer	12%
A l'interior de l'habitatge, pujo la bici per les escales	12%
A dins de l'edifici - al portal o al replà	8%
Altra (específica)	8%
Al carrer lligada a un suport no destinat a bicicletes: senyal, barana, etc.	5%
Aparcament bici metropolità Bicibox o similar	1%
Aparcament bici municipal segur Barcelona	0%

Quan es pregunta per on aparquen la bicicleta quan es mouen per la ciutat o quan arriben a destí (fora de casa), la gran majoria ho fa en un aparcament específic per a bicis (45%) i el 16% a l'oficina.

Taula 5: Aparcament bicicleta

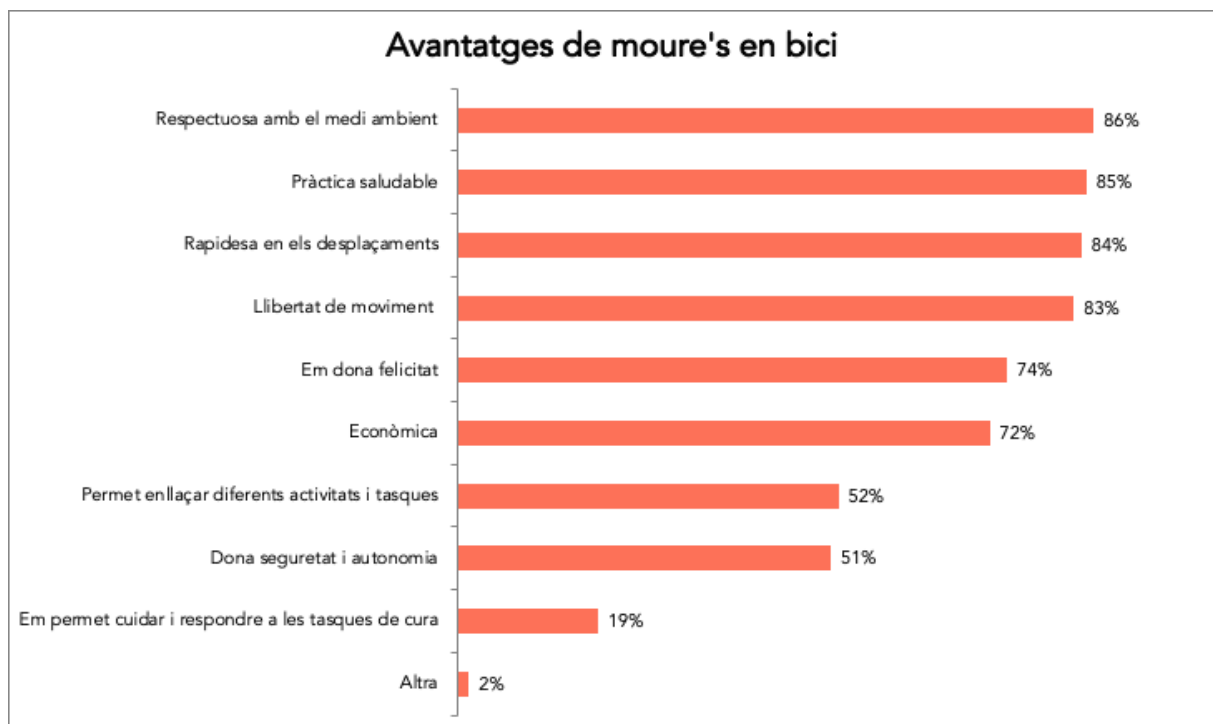
On aparques majoritàriament la bicicleta quan et desplaces per ciutat?	
Al carrer en un aparcament específic per a bicicletes	45%
Sóc membre d'un servei de bici compartida	20%
A l'oficina	16%
Al carrer lligada a un suport no destinat a bicicletes: senyal, barana, etc	12%
Altra (específica)	4%
A l'escola	2%

Avantatges i dificultats de la mobilitat ciclista

Quan es pregunta per quins **avantatges** té moure's en bicicleta, **al voltant del 85% de les ciclistes** afirmen que la bicicleta és un **mode de mobilitat respectuós amb el medi ambient, saludable, ràpida i que proporciona llibertat de desplaçaments sense dependre d'horaris**. També és una mobilitat que els hi **proporciona felicitat i que és més econòmica** que d'altres. Destaca que el 50% manifesta que els hi dona seguretat i autonomia.

En canvi, **només el 19% consideren que les permeti cuidar i respondre a les tasques de cura**.

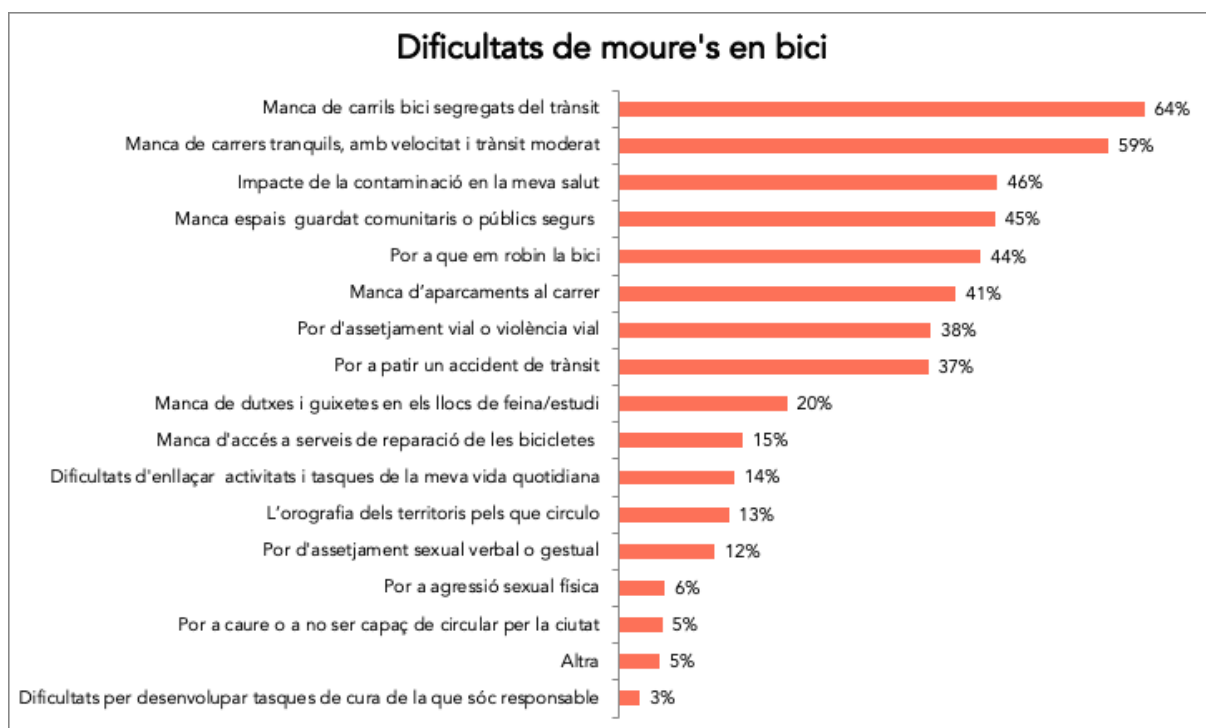
Gràfic 8: Avantatges d'anar en bici



Quan es pregunta per les **dificultats**, **més del 60% de les ciclistes** identifiquen la **manca de carrils segregats del trànsit i de carrils tranquils** i el **46% remarca l'impacte de la contaminació en la seva salut**. El 45% reclama la manca d'espais de guardat comunitari o públic segurs per la bicicleta i accessoris. També s'identifiquen dificultats vinculades a la

percepció de seguretat: el **38% manifesten por a l'assetjament o violència vial**, i el **37% por a patir un accident de trànsit**.

Gràfic 9: Dificultats d'anar en bici



Quins carrils i vies utilitzem?

9 de cada 10 ciclistes utilitzen **carril bici unidireccional segregat entre la calçada i la vorera** i/o per **carril bici bidireccional segregat entre la calçada i la vorera**, continuant la tendència dels anys anteriors 2019 i 2020, amb un petit increment de les ciclistes que es mouen per carrers de velocitat moderada (30 o 20 km/h) compartint amb vehicles motor respecte els dos anys anteriors.

Taula 6: Tipus de vies que utilitzen les ciclistes

	2021	2020	2019
Per carril bici bidireccional segregat entre la calçada i la vorera	92%	92%	93%
Per carril bici unidireccional segregat entre la calçada i la vorera	92%	87%	89%
Per carrer de velocitat moderada (30 o 20 km/h)	80%	75%	70%
Per carril bici bidireccional al mig de la calçada	64%	67%	70%
Per carril bici unidireccional al mig de la calçada	60%	57%	64%
Per calçada amb vehicles motoritzats a més de 30 km/h	46%	45%	48%
Per vorera, sense via ciclista, compartint amb vianants	32%	37%	45%
Altra (especifica)	2%	6%	5%

Quan se'ls hi pregunta per on es senten més segures, la resposta continua sent rotunda: el **89 % afirma que per carril bici unidireccional segregat**. Aquesta dada és essencial tenir-la

en compte si es vol apostar per una xarxa ciclista segura i on es promogui la mobilitat ciclista entre les dones i persones no binàries.

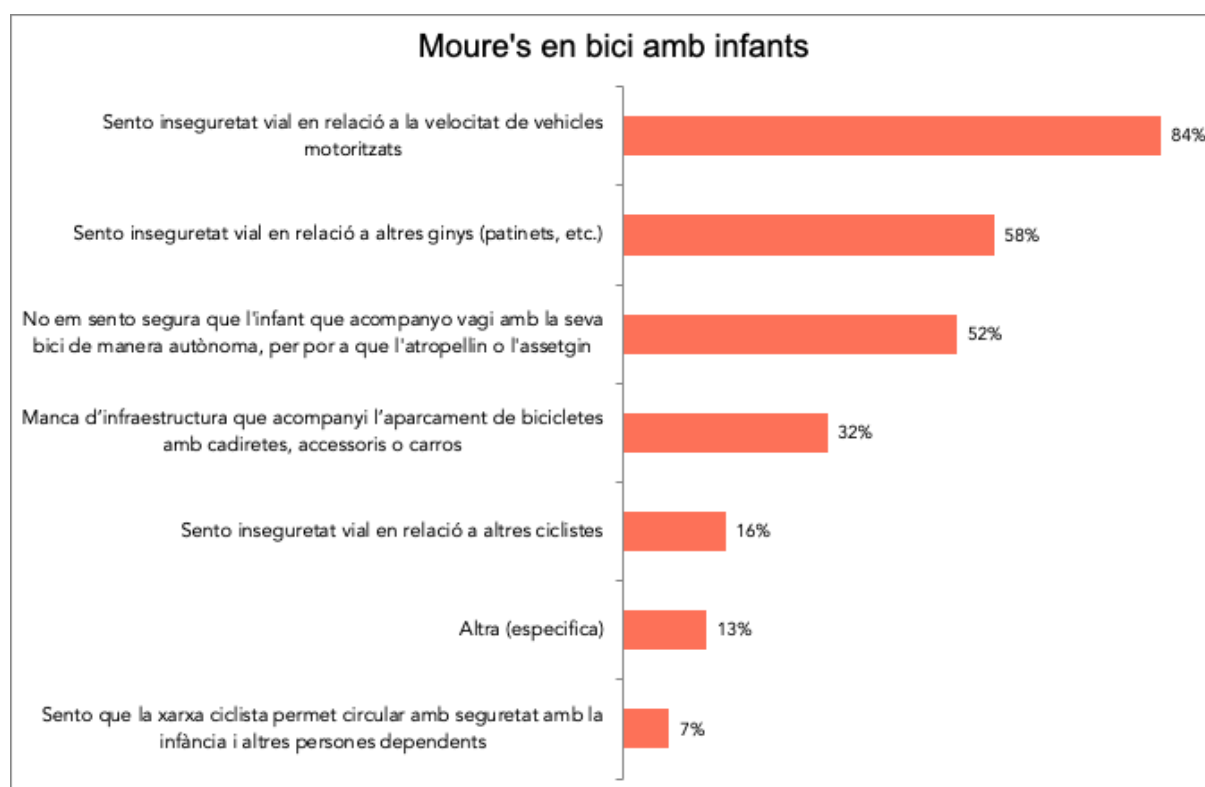
Taula 7: Tipus de vies que prefereixen les ciclistes

	2021	2020	2019
Per carril bici unidireccional segregat entre la calçada i la vorera	89%	90%	83%
Per carril bici bidireccional segregat entre la calçada i la vorera	41%	41%	43%
Per carril bici unidireccional al mig de la calçada	25%	27%	29%
Per carril bici bidireccional al mig de la calçada	20%	19%	25%
Per carrer de velocitat moderada (30 o 20 km/h)	19%	18%	18%
Per vorera, sense via ciclista, compartint amb vianants	7%	5%	6%
Altra (específica)	3%	3%	4%
Per calçada amb vehicles motoritzats a més de 30 km/h	2%	2%	1%

Moure's amb infants

El **23% de les ciclistes** que contesten a l'enquesta carreguen o acompanyen infants. El **84% de les ciclistes d'aquest grup manifesta inseguretat viària en relació als vehicles motoritzats** i el 58% inseguretat vial en relació a altres ginys de mobilitat com els patinets. El 52% confirma no sentir-se segura que l'infant que acompanya vagi amb la seva bici de manera autònoma, per por a que l'atropellin o l'assetgin.

Gràfic 10: Percepcions al moure's en bici amb infants



Només el 7% de les ciclistes que acompanyen infants asseguren que la xarxa ciclista de Barcelona permet circular de manera segura amb la infància i altres persones dependents.

Assetjament viari, assetjament sexual i altres delictes d'odi

El 51% de les ciclistes ha viscut alguna situació d'assetjament verbal o físic de caràcter sexual o de gènere: (90% d'aquest assetjament ha sigut verbal i gestual i el 10% ha sigut de caràcter físic). Aquesta dada segueix la tendència de les dues edicions anteriors de l'enquesta, demostrant que és un tema que impacta de manera diferenciada en les dones i persones no binàries.

El 83% de les ciclistes declara que l'assetjament li ha afectat emocionalment, físicament o han canviat la conducta (73% a nivell emocional i 30% a nivell conductual en l'elecció de ruta).

Taula 8: Impacte de l'assetjament viari i sexual

	2021
A nivell emocional	73%
A nivell conductual (m'afecta l'elecció de la ruta)	30%
No m'ha afectat	17%
A nivell físic	8%
Altres	3%

A nivell de seguretat vial, el 66% manifesten que l'assetjament l'ha afectat una mica, però ha pogut continuar el trajecte.

A continuació es comparteixen algunes de les experiències compartides per ciclistes a l'enquesta:

"No sempre ha estat sexual, però sovint degradant pel fet de ser dona. M'he trobat arraconada per un cotxe perquè volia explicar-me per on creia que era millor que anés, m'he trobat amb homes violents (bastant sovint) quan m'he queixat perquè m'han posat en perill (motos al carril bici, cotxes que no respecten 1,5m per avançar-te...)"

"Més d'un cop, assetjament verbal amb insults trànsfobs. Així i tot, em sento més segura anant en bici que amb transport públic o a peu, ja que tinc més marge de maniobra per escapar, en situacions de perill físic"

"Parada en un semàfor un home em va tocar el pit. Em vaig espantar molt i vaig marxar el més ràpid possible"

"He tingut força experiències. En general, insults masclistes o referències a la meua incapacitat per anar en bici pel fet de ser dona, o si la roba que porto és adient per anar en bici, o si hauria de vestir-me diferent o desplaçar-me diferent. Els casos en que m'he espantat més ha estat quan els conductors han fet el gest de baixar del vehicle i/o apropar-se a mi, però mai han arribat a tenir contacte físic amb mi. També m'han espantat alguns crits amb insults o comentaris masclistes que han estat a punt de fer-me caure. Són molts anys en bici, però a això no m'acostumo..."

"Un home em va perseguir amb la bici i em vaig sentir insegura i indefensa. Era de nit. Vaig parar en una parada de taxis fins que va passar de llarg amb por de trobar-lo de nou"

El 10% del total de ciclistes ha viscut algun altre de delictes d'odi (lgtbofobia, racisme, capacitisme, gordofobia). Algunes ciclistes comparteixen la seva experiència en quant a aquests tipus de discriminacions:

"Em veuen com un noi jove o gay i es pensen que poden dir-me de tot, o que tenen dret a educar-me o assustar-me. Uns nois es varen parar en fila un cop a la nit, no deixant-me passar. I quan vaig ignorar o demanar permís per passar (amb el timbre i la veu), al passar em varen cridar "puto maricon". Així, milers d'altres experiències"

"Los tios te insultan mucho y uno de los insultos más frecuentes es gorda"

"Insults trànsfobs"

"Tengo la sensación que la policía es más duro con personas migradas."

"M'han dit retardada mental"

Connexions metropolitanes

En l'edició 2021 de l'enquesta s'han ampliat les preguntes per incorporar una visió de mobilitat metropolitana. El 15% de les ciclistes afirmen fer desplaçaments quotidians entre municipis de l'AMB i el 30% es mou entre municipis a vegades. Per tant **el 45% va servir la bici en alguna ocasió per fer connexions metropolitanes**.

Tot i ser un percentatge elevat, **només el 24% afirma conèixer la xarxa de Bicivia**, la xarxa d'eixos pedalables metropolitans que s'ha definit i dissenyat des de l'AMB conjuntament amb els 36 municipis i administracions titulars de les carreteres.

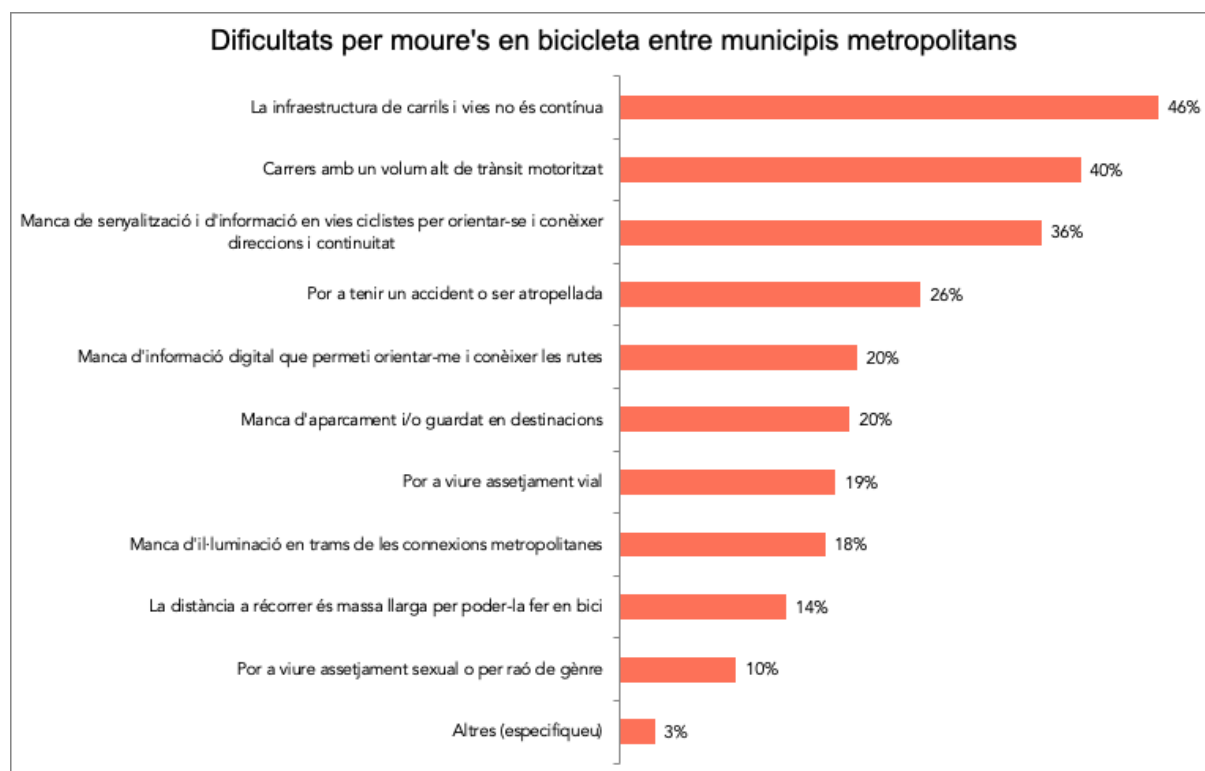
A l'enquesta també es preguntava a aquelles persones que es mouen a nivell metropolità quina bicivia utilitzaven. Del total de persones que coneix la xarxa de la bicivia, la gran majoria no la utilitza tot i conèixer l'existència (58%). Entre les usuàries de la bicivia les més utilitzades son la Bicivia 3 del Prat – Badalona platja i la Bicivia 8 de Sant Adrià Platja - Montcada, precisament les dues bicivies per on s'han fet bicirutes feministes al 2021 amb ciclistes urbanes.

Taula 9: Coneixement i ús de les Bicivies AMB

Conec l'existència de la xarxa de bicivia metropolitana, però no n'utilitzo cap	58%
Bicivia 3: El Prat - Badalona platja	23%
Bicivia 8: Sant Adrià Platja - Montcada	22%
Bicivia 5: Cornellà - Badalona	18%
Bicivia 1: Castelldefels - Montgat	14%
Bicivia 7: Castelldefels - Fòrum Barcelona	13%
Bicivia 2: Sant Andreu de la Barca - El Prat	9%
Bicivia 4: Castellbisbal - Drassanes Barcelona	6%
Bicivia 9: Cervelló - Cerdanyola	6%
Bicivia 6: Barberà - Port Vell Barcelona	4%

Del total de ciclistes que es mouen a nivell metropolità, identifiquen que **la manca de continuïtat de la infraestructura de carrils i vies, l'alt volum de trànsit motoritzat i la manca de senyalització informació de les vies ciclistes són les principals dificultats** per utilitzar la bici per moure's a nivell metropolità.

Gràfic 11: Dificultats per moure's en bicicleta a nivell metropolità



Per últim, l'enquesta volia indagar sobre l'interès d'unir-se al nou servei metropolità de bicicleta pública compartida.

Hi ha un 34% de ciclistes que diu que no s'adherirà, però el 66% s'ho plantejarà, sobretot si el preu és assequible. depenent de la distribució de parades, si el servei s'integra dins del Bicing o dins de la T-Mobilitat.

Taula 10: Interès en servei metropolità de bicicleta pública compartida

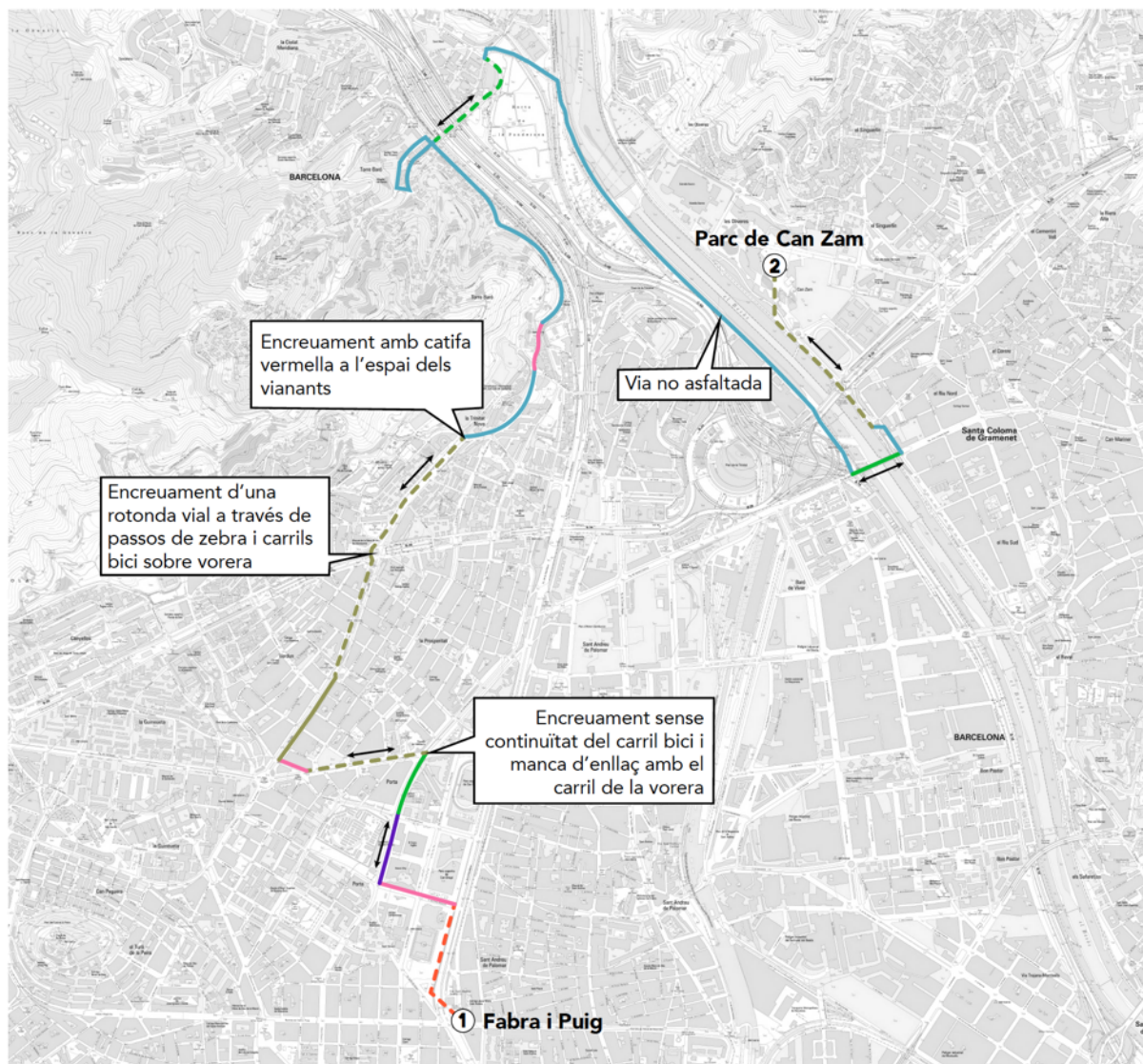
Sí, si el preu és assequible	66%
Sí, si la distribució de parades està a prop de les meves zones d'origen i destí	51%
Sí, si s'integra el servei de Bicing	45%
Sí, si s'integra el servei dins de la T-Mobilitat	35%
Sí, si les bicis porten candau a la roda de darrera que permeti fer parades i entrellaçar activitats entre origen i destí	26%
Sí, si les bicis permeten carregar infants	10%
Altres (especifiqueu)	9%

4. RESULTATS BICIRUTES FEMINISTES

Biciruta feminista diürna (Sant Andreu-Torre Baró-Santa Coloma)

Col·lectiu
Punt 6

BICIRUTA METROPOLITANA
DES DE FABRA I PUIG FINS CAN ZAM



L L E G E N D A

- | | |
|---|---|
| Carril delimitat per una o dues línies blanques | Carril sobre calçada (a l'espai dels cotxes) |
| Carril delimitat per pintura vermella | Carril sobre vorera (a l'espai dels vianants) |
| Carril separat dels cotxes a través de separadors o pilones | Carril bidireccional |
| Carril separat dels cotxes a través de línies d'aparcament | |
| Calçada de 30km/h | |
| Calçada | |

Explicació de la ruta

- ⇒ Sortim de Fabra i Puig, un punt de trobada asfaltat on compartim espai amb els vianants. Creuem l'Avinguda Meridiana a través d'una catifa vermella compartint semàfor amb els vianants. Agafem un carril bici cap al nord sobre vorera delimitat a través de la catifa vermella ciclista. La vorera és ample i no sentim que molestem els vianants. L'Avinguda Meridiana és massa transitada per anar-hi amb bicicleta.
- ⇒ Girem a l'esquerra pel carrer Pintor Alsamora, i compartim carril de 30 km/h amb els vehicles de motor. En arribar a l'Avinguda de Rio de Janeiro ens incorporem a la dreta per un carril bidireccional separat dels cotxes a través d'una línia d'aparcament. Els carrils són estrets, però valorem favorablement aquesta separació.
- ⇒ En arribar al carrer Rosselló i Porcel les característiques del carril canvien. Segueix sent un carril bici bidireccional de les mateixes mesures però separat dels cotxes a través de dues línies blanques pintades al terra i una fila d'elements separadors.
- ⇒ Arribem a l'encreuament amb Passeig Valldaura, un encreuament sense continuïtat del carril bici. En girar a l'esquerra, cal incorporar-se a la calçada de dos carrils per cada sentit, un dels quals és el carril bus. En arribar al pas de vianants, s'enllaça amb un carril bici sobre vorera. Aquest carril bici sobre vorera està delimitat a través de línies blanques pintades al terra compartint espai amb els vianants, i és bidireccional, sent un sol carril en comptes de dos. Alguns vianants s'espanten en veure'ns, i tenim la sensació de passar molt a prop de les terrasses dels bars. Considerem que aquest tipus de carrils no genera seguretat ni per les persones vianants ni per les persones ciclistes.
- ⇒ Per enllaçar amb Via Júlia, agafem el carrer de l'Artesania, compartint un carril de 30 km/h amb els cotxes. Girem a la dreta per agafar Via Júlia de pujada. En aquesta part de Via Júlia, el carril és unidireccional ocupant espai a la calçada i delimitat a través de línies blanques pintades al terra. La percepció d'aquest carril és que es valora favorablement que sigui per calçada, però el fet de no tenir cap element separador dels cotxes pot facilitar la invasió del carril, sobretot en un carrer com aquest on hi ha molts vehicles aparcats en doble fila o càrrega i descàrrega. Els semàfors de Via Júlia són majoritàriament àmbars per les bicicletes.
- ⇒ En arribar al carrer de Sant Francesc Xavier, les característiques del carril canvien. El carril bici des d'aquest punt fins el final de Via Júlia és un carril unidireccional sobre vorera delimitat a través d'una línia de pintura blanca.
- ⇒ En arribar al final del carrer, a l'encreuament amb Via Favència i el pas per sobre de la Ronda de Dalt, el recorregut ciclista s'ha de fer a través de passos de zebra compartits amb els vianants i carrils bici sobre vorera delimitats amb pintura blanca. Un cop arribades a l'altra banda, el carril bici del carrer Aiguablava segueix sent un carril sobre vorera, aquesta vegada bidireccional fins arribar al gir amb el carrer Portlligat. En aquest punt s'acaba el carril bici per vorera i hem d'incorporar-nos a la calçada compartida amb cotxes, un carrer d'un sentit per banda.
- ⇒ En arribar a l'encreuament amb el carrer Sa Tuna, trobem una rotonda que hem de fer per la calçada, i en seguir per la mateixa via es transforma amb un carril de 30 km/h, i un carril per cada sentit. Aquesta condició segueix tot i que només hi ha hagut dues evidències: una a l'inici després de la rotonda amb el carrer Sa Tuna a través d'una zona de calçada pintada, i l'altre a l'encreuament amb Avinguda de Vallbona a través d'una senyalització vertical.

- ⇒ En seguir el recorregut natural d'aquest camí, ens incorporem a l'Avinguda Vallbona, una calçada amb dos carrils, un per cada sentit, i on la velocitat dels cotxes no respecta les senyalitzacions de límit de velocitat, ja que les característiques de la via són més similars a les condicions interurbanes que urbanes, sent una de les vies de sortida del municipi. És en aquest punt on patim assetjament per part d'algunes de les motos que ens segueixen i volen avançar-nos.
- ⇒ Seguim per l'Avinguda de Vallbona fins la rotonda d'encreuament amb el carrer de Sant Feliu de Codines, on girem a l'esquerra per poder fer el gir necessari per agafar el carrer Castelldefels i creuar el pont fins l'altra banda del nus vial.
- ⇒ Creuem el pont a través d'un carril sobre vorera separat de la calçada a través de tanques metàl·liques. El carril bici és bidireccional i delimitat per pintura blanca al terra.
- ⇒ En arribar a l'encreuament amb el carrer de Torre Vella, ens incorporem a la calçada per anar a buscar el carrer d'Oristà, per després tornar-nos a incorporar al carrer Torre Vella. Aquestes dues calçades són tranquil·les d'un sol carril i molt poc trànsit.
- ⇒ En seguir direcció Besòs pel carrer Torre Vella, ens endinsem per camins freqüentats per furgonetes i camions de càrrega vinculats a la zona industrial més propera.
- ⇒ En arribar al final del carrer Torre Vella, girem a la dreta en direcció paral·lela al riu Besòs per un camí de terra no asfaltat amb les mateixes característiques. Aquest camí enllaça amb el Pont Vell de Santa Coloma, al Passeig de Santa Coloma.
- ⇒ Allà creuem el pont a través d'un carril bici bidireccional situat al centre de la calçada, entre els dos sentits de la circulació dels cotxes, i separat d'aquests a través de pilones i elements separadors. Un cop arribem a la rotonda d'encreuament amb el Passeig Salzereda, ens incorporem a la rotonda a través d'un carril bici a la calçada delimitat a partir de línies blanques al terra.
- ⇒ Finalment, al carrer Salzereda ens incorporem a un carril bici bidireccional remodelat recentment en vorera, delimitat a través de catifa groga contínua. Seguim per un carril amb aquestes característiques a la vorera fins arribar al Parc de Can Zam.

Reflexions i resultats de la ruta

En aquesta ruta hi van participar **14 dones i persones no binàries de diverses edats**. Algunes vinculades a associacions i entitats ciclistes i d'altres que participen a títol individual. Les participants venien de diferents barris de la ciutat: Poblenou, Horta, Gràcia, Sagrada Família, Eixample Dret, la Bordeta, Fabra i Puig i Sant Andreu.

En general, les dones coincideixen que la Meridiana és un circuit d'obstacles, de persones, parades d'autobús i contenidors, i el valoren de forma molt poc funcional. Algunes experiències pel que fa a la Meridiana:

(...) un cop a Glòries hem agafat el metro. Perquè com que jo sóc d'aquí (de Fabra i Puig) i sé el que passa a la Meridiana, li vaig dir que "Meridiana va a ser que no".

Veia "Obres Meridiana" i em proposava una ruta alternativa que jo no veia molt clara (...) jo crec que he arribat molt millor del que em proposava els panells d'obres per arribar.

Ja m'ho conec, conec les dificultats, doncs avanti.

Buscava la manera de baixar a calçada, però com que el primer que et trobes és carril bus, i com que en principi no podem utilitzar-lo, i el següent carril més a prop de la vorera és el segon carril.

En agafar el metro per venir, comenten que han trobat ascensors i elements que han ajudat a l'accessibilitat per portar la bicicleta al metro.

Pel que fa a les obres, es comenta que es valoraria de forma favorable si hi hagués senyalització general a l'espai públic per desplaçar-te amb bici, no només quan hi ha obres.

Moltes identifiquen com un aspecte caòtic el fet d'haver de conviure com a bicicletes amb vianants, cotxes o mobiliari urbà, al mateix carril bici, a la Meridiana i a qualsevol lloc.

Me podían avanzar con seguridad, però han preferido pitarme. Me han pitado.

Pel que fa als horaris, una dona comenta que el dissabte al matí és molt bona hora per venir i creuar la ciutat en bicicleta.

Les persones que han hagut de creuar o passar pels encreuaments amb el carrer Diagonal, coincideixen en considerar-los complicats.

Les dones que han vingut de Gràcia i Sagrada Família valoren favorablement el carrer Indústria per anar amb bicicleta, però valoren desfavorablement la manca de connexió del final del carrer amb l'arribada a la Meridiana, o la connectivitat general amb Sant Andreu i Fabra i Puig.

Després de Meridiana, la ruta segueix en direcció a Via Júlia i de camí es fa una primera parada per comentar una mica l'experiència. S'aprofita l'espai per resoldre algun dubte en relació a la circulació amb bicicleta pels llocs que hem anat.

Un dels dubtes que comparteixen moltes dones és el semàfor de la bicicleta en àmbar. Es comenta que un dels possibles motius és que, com que la bicicleta és invasiva pel que fa als ritmes, potser permet avançar per guanyar temps i no arrencar al mateix temps que els vehicles. Tot i això, es comenta que no transmet gaire percepció de seguretat avançar com a bicicleta sola en un encreuament vial.

Un dels factors que valoren desfavorablement, és la proximitat d'alguns carrils bici a vorera, amb les terrasses dels bars. Tot i això, com a bicicletes es comenta que les senyalitzacions pel que fa a aquest carril es veien bé, però no és el mateix per les persones vianants, que no l'identifiquen tant bé com les persones ciclistes, i algunes s'han espantat quan les bicis passaven. També caldria tenir en compte la diversitat funcional o visió reduïda de moltes persones que es desplacen a peu a la vorera, aspecte que dificulta la convivència de la bici i els vianants a la mateixa vorera.

En aquest primer tram de ruta, s'han passat per carrils bici unidireccional, bidireccional, per sobre la vorera i per carril 30 km/h.

Al final, el segregat unidireccional ample és on et sents més segura.

Els de vorera fatal, no vas ni còmoda tu, ni còmodes els vianants. És només una mesura per blindar els espais vials pels cotxes.

Els bidireccionals no són el mateix quan són amb el mateix sentit dels cotxes, que en sentit contrari. Que et sents tota l'estona pensant "Què fas aquí?"

En general, es valora que anar en grup genera més percepció de seguretat que anar sola, sobretot pels carrils on convius amb vehicles de motor. **La majoria de les dones que van venir a la ruta prefereix els carrils unidireccionals delimitats i amples per carretera, que la resta de models.**

Un dels aspectes que ha sorprès al grup de dones són els carrils de doble sentit en vorera, que moltes no n'havien vist mai. És a dir, aquests carrils que tenen aspecte i mida d'unidireccional, permeten la circulació en els dos sentits de la marxa, indicats amb una fletxa a banda i banda pintada al terra. La forma de delimitació que tenen per separar-se dels vianants és indicar-ho a partir de pintura al terra, aspecte que les dones no valoren favorablement.

Es genera debat sobre les dificultats d'anar en bicicleta per Barcelona, on algunes de les aportacions són:

(...) si tens la feina lluny i veient tots els obstacles que hi ha, et tira endarrere (...) faria més bici si hi hagués més continuïtat.

Jo que sóc de l'Eixample, això és carril bici amunt i carril bici avall, i quan surts et sents una mica "Ostres, i ara cap on vaig?"

Jo em sento que quan surto del barri faig una mica d'exploradora.

S'enceta el tema de la senyalització i informació virtual pel que fa als carrils bici.

No acaba de funcionar bé les aplicacions virtuals, ni google maps ni altres de bicicletes.

El problema d'aquestes apps és que l'algoritme està pensat per vehicles amb motor. I, en aquest sentit, no hi ha cap app al nostre territori on l'algoritme sigui específic per a càlculs de rutes amb bicicleta.

Però, aleshores, el Strava per les bicicletes de muntanya, segur que es pot fer per bici urbana!

A mi que m'agrada la bicicleta de muntanya, sembla que a la mínima que busques alguna ruta una mica més treballada has de pagar. I jo penso que el tema de la bicicleta hauria de ser accessible per a tothom. I que la gent no hagués de pagar res.

En general, es valora que **hi ha una manca d'informació sobre la xarxa ciclista o possibilitats de dissenyar recorreguts amb bici en àmbit urbà**, ja que cap de les aplicacions acaba de respondre a les necessitats de les persones usuàries de la bici, hi ha molts errors de càlcul de ruta, manca de càlcul dels desnivells i errors amb el càlcul de temps, etc. Totes coincideixen en que hi ha una clara necessitat d'actualitzar la informació per poder conèixer les rutes que les ciclistes podem agafar de forma segura. En aquest sentit, **si Barcelona vol apostar per tenir una app de mobilitat digne, caldria millorar l'app de Smou. A més a més, aquest servei hauria de ser públic i gratuït per a tothom.**

Algunes de les dones vinculades a associacions de cicliste comenten que a vegades que han intentat mapejar rutes amb bici s'han trobat que hi ha moltes discontinuïtats a la xarxa ciclista de Barcelona.

La ruta s'atura davant de la CIBA, un equipament per a dones que han creat a Santa Coloma de Gramenet, on s'hi troben els serveis destinats a les dones, alhora que funciona com una incubadora de temes d'economia feminista. Es valora favorablement l'espai, però hi manca un espai d'aparcament per a bicicletes a l'entrada.

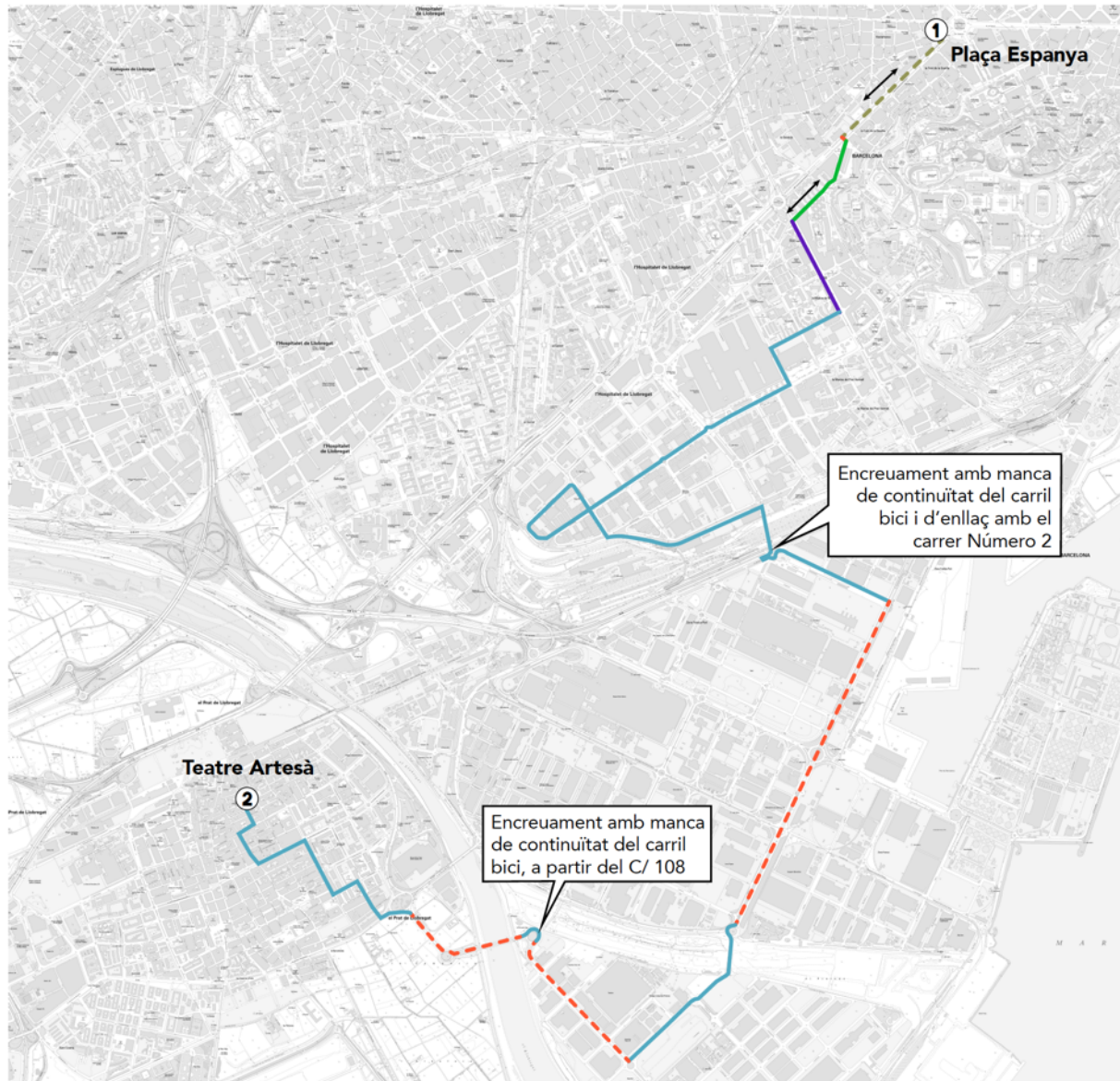
Una de les dones que està vinculada a l'AMB explica algunes de les millores entorn els eixos ciclistes i de carrils bici als municipis metropolitans del sector del Besòs. S'ha potenciat eixos de connexió dels municipis del Besòs, que comuniquen aquest sector a través d'eixos ciclistes: Badalona, Sant Adrià i Santa Coloma de Gramenet.

Comenten que **el carril que va per dins del Parc Fluvial del Besòs és molt còmoda pel que fa a la infraestructura, però no la franja horària. El parc tanca molt d'hora, fins i tot abans que es faci fosc, fet que es valora negativament perquè és un dels recorreguts habituals de la gent que viu per aquesta zona per anar i tornar de la feina.** Es comenta que és una demanda ciutadana que s'obri i s'equipi per al seu ús quotidià, més enllà de pensar-se com un recorregut turístic al voltant del riu Besòs. Per altra banda, tampoc s'ofereix un recorregut alternatiu a les persones que no utilitzen el parc com a espai d'oci, sinó com a desplaçament necessari per la seva vida quotidiana. Expliquen que el fet que s'utilitzi sense regulació, provoca que la responsabilitat de si passa alguna cosa recau únicament sobre la usuària, ja que l'administració no es fa càrrec en aquest sentit.

Biciruta feminista nocturna (Plaça Espanya-Gran Via- Zona Franca-El Prat)

Col·lectiu
Punt 6

BICIRUTA NOCTURNA
DES DE PL. ESPANYA FINS EL TEATRE ARTESÀ



L L E G E N D A

- | | |
|--|---|
| Carril delimitat per una o dues línies blanques | Carril sobre calçada (a l'espai dels cotxes) |
| Carril delimitat per catifa vermella (altres pintures o paviments) | Carril sobre vorera (a l'espai dels vianants) |
| Carril separat dels cotxes a través de separadors o pilones | Carril bidireccional |
| Carril separat dels cotxes a través de línies d'aparcament | |
| Calçada de 30km/h | |
| Calçada | |

En aquesta ruta hi van participar unes **24 dones de diferents edats**.

Explicació de la ruta i reflexions

- ⇒ Iniciem la ruta a Plaça Espanya, davant de l'Escola Francesc Macià, un punt de trobada que permet reunir-nos totes i fer una petita explicació inicial i la roda de presentacions.
- ⇒ En iniciar la ruta, agafem el carrer de Gran Via de les Corts Catalanes en sentit Llobregat. El carril bici que trobem és un carril bidireccional per sobre la vorera, compartit amb els vianants i els espais de terrassa, de forma que ens obliga a esquivar constantment obstacles que trobem a l'espai públic, ja que Gran Via és un carrer amb molta activitat en planta baixa i molta concurrència de gent al carrer. Aquest carril està delimitat a través de línies blanques pintades al terra.
- ⇒ Com que ens dirigim cap a la Zona Franca, per evitar la Plaça Illdefons Cerdà, una plaça molt transitada que pot ser molt hostil per a la mobilitat ciclista, agafem el carrer de la Minería. Per fer-ho, ens aturem a l'encreuament que ens permet travessar Gran Via de les Corts Catalanes per un semàfor compartit amb els vianants, on no podem passar totes juntes ja que els temps del semàfor prioritza el trànsit rodat i deixa molt poc temps de pas a peu i en bicicleta. Hem de passar amb dos torns a través d'un pas de zebra amb catifa vermella.
- ⇒ En agafar el carrer de la Minería, ens incorporem a un carril bidireccional a la calçada i separat per elements separadors dels cotxes. Aquest carril va pel centre de la calçada entre els dos sentits dels cotxes. Tot i això, també permet anar pel mateix carril que els cotxes ja que és un carril de velocitat 30 km/h que permet la circulació ciclista.
- ⇒ En arribar a la rotonda de la Plaça de les Matemàtiques, aquesta garanteix la continuïtat del carril bici i permet incorporar-se a la rotonda per un carril bici de les mateixes característiques, per calçada i separat dels cotxes a través d'elements separadors, en aquest cas, unidireccional. Seguim pel carrer de la Minería a través d'un carril amb les mateixes condicions, fins enllaçar amb el Passeig de la Zona Franca.
- ⇒ En arribar al Passeig de la Zona Franca, ens incorporem a un carril unidireccional a la calçada separat dels cotxes a través d'una fila d'aparcament i contenidors. Trobem algunes parades de bus on el carril bici segueix per sobre de la plataforma d'espera de la parada, on hem d'esquivar algunes de les persones que s'esperen. Girem a la dreta pel Carrer dels Alts Forns on ens incorporem a la calçada d'un carril per cada sentit compartit espai amb els cotxes. Girem a l'esquerra pel carrer de l'Alumini, amb les mateixes característiques fins arribar al carrer del Foc.
- ⇒ El carrer del Foc té dos carrils per cada sentit de la circulació, les voreres són amples i les façanes estan allunyades del límit de les parcel·les. Deixem enrere la zona residencial amb activitat comercial, per endinsar-nos a una zona monofuncional industrial o de grans equipaments o superfícies comercials. Els carrers estan desolats, el trànsit és escàs, i la calçada és molt ampla, preparada per vehicles de grans dimensions. Les rotondes, amb les mateixes característiques, i sense cap indicador de mobilitat ciclista, són uns dels espais més hostils de la ruta. Hi ha algun tram del carrer de la Botànica, on apareixen carrils bici sense continuïtat pintats sobre la vorera. En arribar al final del carrer de la Botànica, girem a la dreta per incorporar-nos al carrer dels Motors.

- ⇒ En aquesta incorporació, rebem l'assetjament d'un camió que intentava passar mentre el nostre grup de bicicletes encara s'estava incorporant al carrer, en massa, com un sol vehicle. Aquest fet va generar tensió a les companyes i percepció d'inseguretat, ja que davant de vehicles de dimensions tant grans, augmenta el sentiment de vulnerabilitat. Responem col·lectivament, protegint a les companyes, i de forma contundent.
- ⇒ Girem el proper carrer a la dreta cap al carrer de Rafael Barrades, per arribar a la seu de Pedalem. Allà ens aturem per saludar una companya treballadora de Pedalem, i fer-li algunes preguntes.
- ⇒ En marxar, agafem el carrer del Primer de Maig. Un carrer amb un carril ample per cada sentit, una línia d'aparcament a les dues bandes, i les mateixes característiques pel que fa al teixit urbà.
- ⇒ La intersecció del Carrer Primer de Maig amb el Carrer dels Motors i Pablo Iglesias és una mica complicada. Girem a l'esquerra pel carrer dels Motors per anar a travessar la Ronda Litoral. La forma de creuar-la és a través d'un túnel per sota la Ronda, compartit amb els cotxes, i sobretot, camions. Aquest túnel és una calçada d'un sol carril per cada sentit de la marxa, i separat a través d'un mur de formigó.
- ⇒ En arribar a la rotonda, agafem la primera sortida, i ens incorporem a un carril bici a la calçada separat dels cotxes a través d'elements separadors. Buscant la manera de creuar a l'esquerra per anar a l'altra banda de la rotonda, la única manera de fer-ho és resseguint aquest carril bici fins poder incorporar-nos a l'esquerra i creuar el carrer, trobant-nos així, a l'altra banda de la rotonda per agafar el carrer Número 2. Aquest encreuament coincidim en considerar que és una mica caòtic i hi manca senyalització, ja que moltes no haguéssim sabut què fer o on dirigir-nos i els carrers els manca continuïtat o possibilitat de girar de forma més intuïtiva.
- ⇒ Agafem el carrer Número 2 en sentit Llobregat, i ens incorporem a un carril bici bidireccional a la calçada i separat dels cotxes a través d'elements separadors. En creuar la rotonda que enllaça amb el carrer Número 62 de la Zona Franca observem que hi ha continuïtat del carril bici sense necessitat d'abandonar-lo. Deixem enrere el carrer Número 2 per girar a la dreta al carrer A, un carrer amb remodelació recent.
- ⇒ Aquest carrer genera un espai sota via per a poder-hi circular amb bicicleta i a peu, delimitat a través de pintura al terra molt visible. Aquest trajecte garanteix la continuïtat del carril a través de passos de vianants i semàfors per a vianants i bicicletes, que enllacen una illa amb una altra. En arribar a la rotonda que enllaça amb els carrers Z i 3 de la Zona Franca, el carril bici garanteix la continuïtat del recorregut passant pel mig d'aquesta i permetent seguir el trajecte de forma natural, de forma que la rotonda té un impacte molt menor en el recorregut ciclista.
- ⇒ En creuar l'última rotonda del carrer A ens incorporem a una zona completament vial, on totes coincidim que si haguéssim anat soles, no hi haguéssim passat. La sensació general és d'entorn desolat, sense indicis de vida i lluny de zones urbanes. Aquest entorn també és molt fosc i sense senyalització, de forma que com que no hi ha evidències al territori que t'ajudi a localitzar-te, facilita la desorientació. Unes quantes comentem en un moment determinat per aquesta zona, que hem perdut fins i tot les referències d'on està el mar.
- ⇒ Al carrer 114 tornem a trobar un carril bici molt estret sobre la vorera, delimitat a partir de línies blanques. Hi ha molt poc trànsit, i la majoria són camions. Agafem el carrer número 100, un carrer amb dos carrils per cada sentit de la marxa, amb un carril bici al

centre dels dos sentits, delimitat a través d'una catifa groga contínua durant tot el carrer. Aquest carril està sobre vorera central i garanteix la continuïtat del carril als encreuaments que ens trobem amb altres carrers.

- ⇒ Creuem el riu a través del pont de Nelson Mandela. L'entorn que observem és tot fosc, i moltes de nosaltres seguim desorientades pel que fa al territori. Aquest pont té un carril delimitat a partir d'un mur de formigó i tanca metàl·lica. Comencem a veure el municipi del Prat de Llobregat al fons. En aquesta zona, abans d'arribar a la rotonda de l'Avinguda de l'Onze de Setembre amb la Ronda de Llevant, el carril bici està situat a la vorera i està separat dels cotxes a través d'una vorera ampla destinada a ser espai per a vianants, de forma que com a bicicleta, et sents allunyada dels cotxes i genera sensació de seguretat perquè el petit desnivell entre la vorera i la calçada dificulta la invasió del carril bici per part dels cotxes.
- ⇒ En entrar al Prat de Llobregat el teixit urbà canvia completament. Els carrers són urbans, estrets i la majoria d'un sol carril de circulació. Les bicicletes circulem per la calçada perquè no ens cal buscar espais delimitats, ja que la circulació és lenta, no hi ha trànsit, i els carrers estrets amb activitat i concurrència de gent aporten percepció de seguretat a les dones de la ruta.
- ⇒ Arribem fins al carrer de les Moreres, un eix ample del Prat amb una rambla al mig i un carril a cada banda per cada sentit de la circulació. Circulem per la calçada. Hi ha activitat al carrer i en planta baixa.
- ⇒ Agafem el carrer de Ferran Puig, que és el carrer que ens permet arribar al nostre destí, el Teatre Artesà.

BIBLIOGRAFIA

- Col·lectiu Punt 6. 2017. [Entornos Habitables. Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno.](#)
- Col·lectiu Punt 6. 2020. [Mujeres y personas no binarias en bici en Barcelona. Estudio de Movilidad Ciclista con perspectiva feminista.](#)
- Col·lectiu Punt 6. 2021a. [Movilidad cotidiana desde una perspectiva de género. Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte.](#) Ed. CAF y Ciudad de Buenos Aires
- Col·lectiu Punt 6. 2021b. [Mujeres y personas no binarias en bici en Barcelona. Estudio de Movilidad Ciclista con perspectiva feminista.](#)
- Col·lectiu Punt 6 i Esther Anaya Boig. 2021. Recomanacions per integrar una perspectiva feminista interseccional en la mobilitat ciclista de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.
- Coyotecatl Contreras, Jessica Malinalli y Carmen Leticia Díaz Alba. 2018. Femibici: experiencias y reflexiones feministas, Ciudades 119
- Díaz Vázquez, Maria Soledad de la Paz. 2017- La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. Revista Transporte y Territorio 16.
- Díaz, Rodrigo y Francisca Rojas. 2017. Mujeres y ciclismo urbano. Promoviendo políticas inclusives de movilidad en América Latina. BID
- Lam, Tiffany F. 2020. Cycling London: a feminist perspective in Gendering Smart Mobilities ed. Tanu Priya Uteng, Hilda Romer Christensen and Lena Levin.
- Lind, Adam (2018). Intersection dynamics in Barcelona: An observational cyclist study on user types, behaviour, and disere lines. Tesis de Maestria, Barcelona.
- Priya Uteng, Tanu et al. 2020. Exploring Oslo's bike-sharing scheme in Gendering Smart Mobilities ed. Tanu Priya Uteng, Hilda Romer Christensen and Lena Levin.
- SUSTRANS. 2018a. "Are we nearly yet?" Exploring gender and active travel.
- SUSTRANS. 2018b. Bike Life: Inclusive city cycling. Women: reducing the gender gap.
- VV.AA. [Manifest per a una Barcelona amb carrers amb prioritat per vianants i ciclistes que incorpori una perspectiva feminista](#), abril 2020