

# Pla Mobilitat Urbana

## 2025 - 2030

La mobilitat, per a les persones



## Participació - Sessió 9

### Mobilitat i gènere

30 de maig de 2024

# Contingut

1. Objectiu de la sessió
2. Plantejament general del PMU
3. La mobilitat actual: un dia feiner a Barcelona
4. Grans reptes i línies estratègiques
5. Mobilitat i gènere

**01**

**Objectiu de la sessió**

**02**

**Plantejament general  
del PMU**

## Pla 2030 amb VISIÓ centrada a la millor mobilitat de les PERSONES

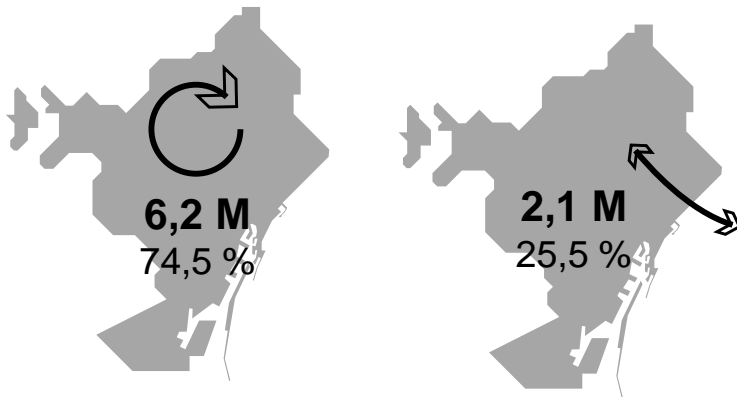




**03**

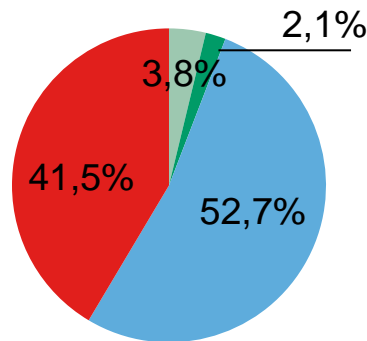
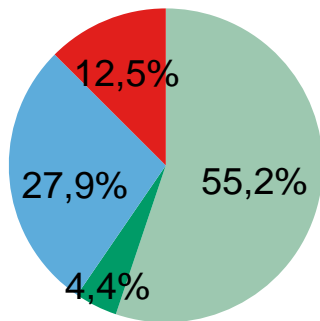
**La mobilitat actual:  
un dia feiner a Barcelona**

Barcelona rep i emet  
**8,3 milions**  
 Etapes de desplaçaments/dia



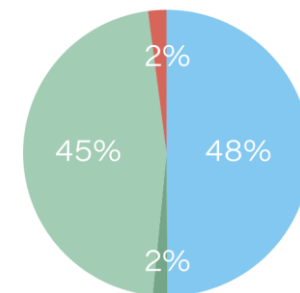
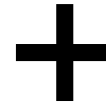
**Interns**

**Connexió**



Cada dia a Barcelona s'estima que es mouen uns  
 150-200 mil visitants de mitjana, que fan 4 desplaçaments/dia

**0,6-0,8 milions**  
 desplaçaments/dia



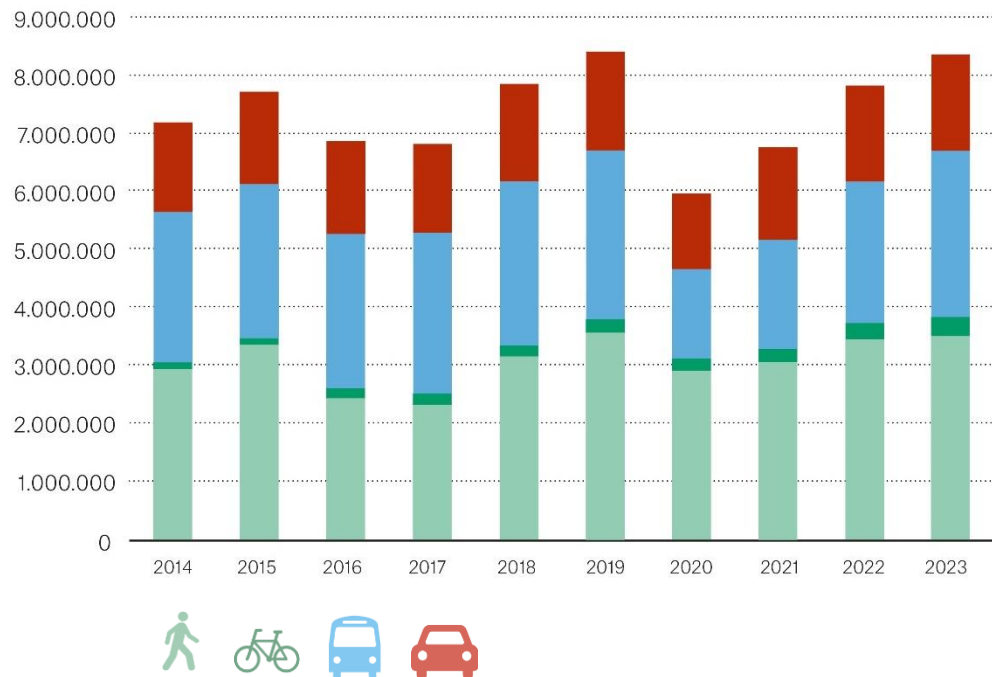


## Repartiment modal 2023

- 8,3 M d'etapes diàries
- 80,1% d'etapes en modes més sostenibles
- El vehicle privat va baixar per primer cop per sota del 20%

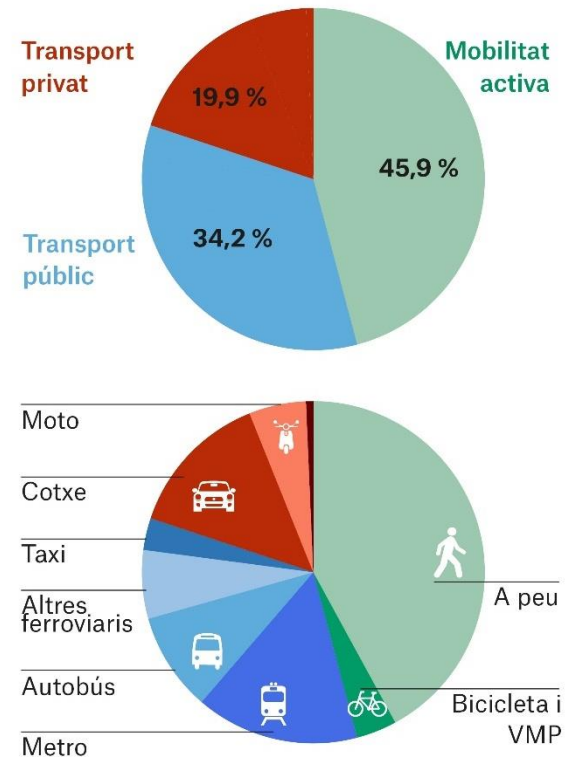
### Evolució de les etapes totals dels desplaçaments

Dades bàsiques de mobilitat



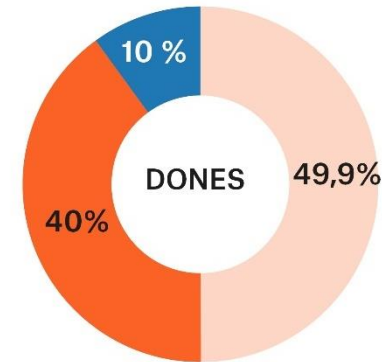
### Repartiment modal, 2023

Dades bàsiques de mobilitat

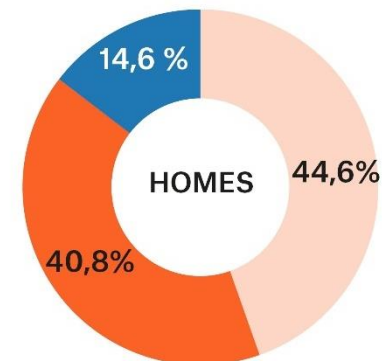


- Els desplaçaments interns són més predominants entre les dones (74,2%) que els homes (68 %).
- En canvi, els homes realitzen una major proporció de desplaçaments de connexió, tant de districtes com amb la resta de municipis, sobretot de l'AMB (realitzen el 60 % del total d'aquests desplaçaments).
- En els desplaçaments de connexió els homes utilitzen un 60 % el vehicle privat versus el 35 % de les dones.
- No hi ha diferències destacables en el teletreball segons sexe: 12 % els homes i 11 % les dones.

**Origen i destinació dels desplaçaments per sexe**  
EMEF 2022



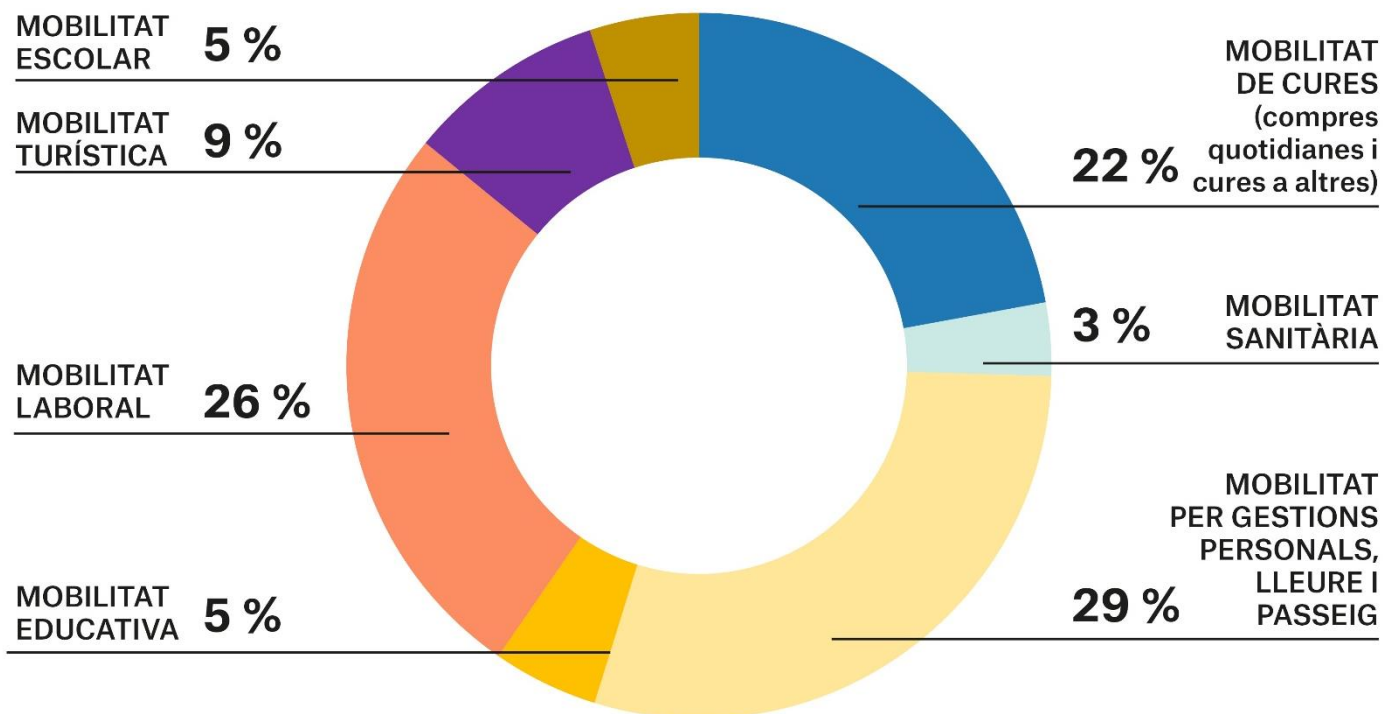
■ Interns als districtes  
■ Connexió entre districtes  
■ Connexió amb la resta de municipis



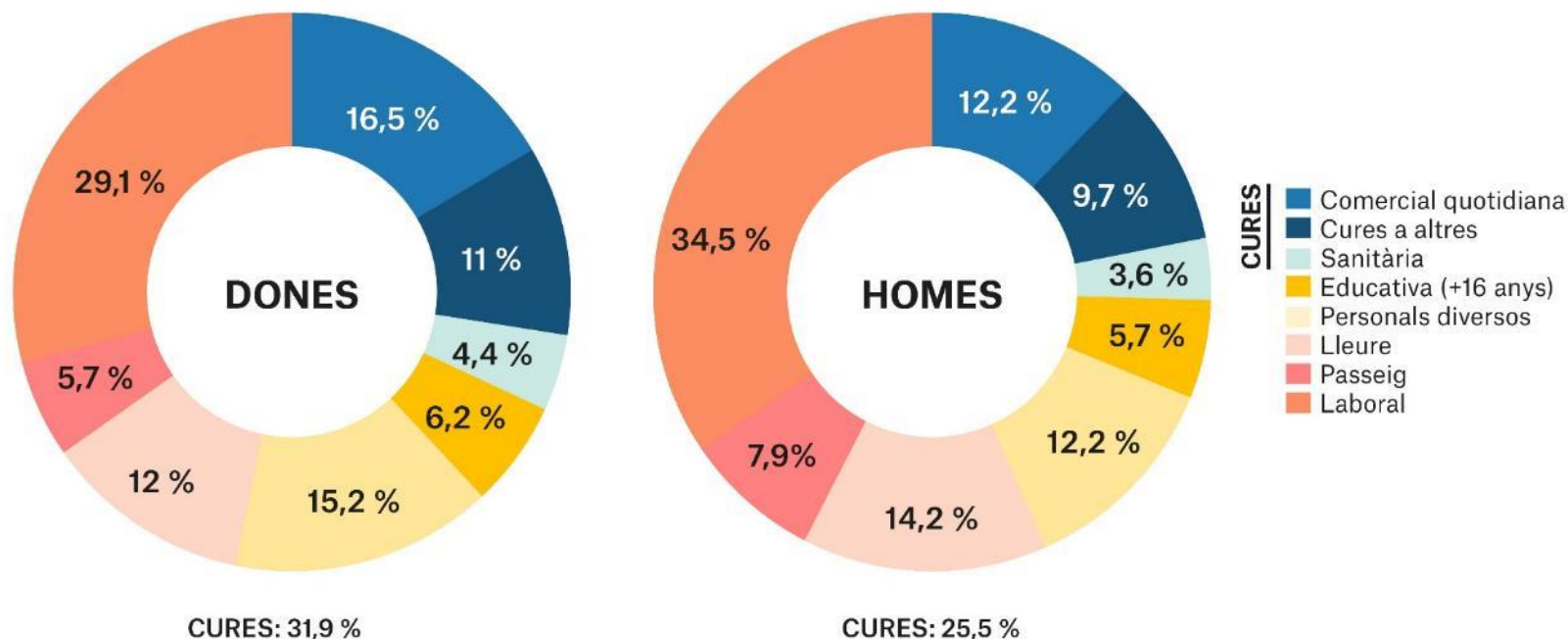
- Els homes recorren (23 km dia) una distància de més de 6 km superior a les dones (16,7 km dia), de mitjana cada dia.
- Les dones realitzen desplaçaments més curts que els homes: el 54,6 % són viatges inferiors a 2 km versus el 48,6 % dels homes.
- La durada mitjana percebuda dels desplaçaments segons motiu és força similar a nivell global per sexe, si bé destaca un lleuger increment dels estudis i compres, per part de les dones.
- En relació a la població no mòbil, un 8 % de les dones de Barcelona no va sortir de casa versus un 7,2 % d'homes.



## Distribució de les etapes de desplaçaments per motius



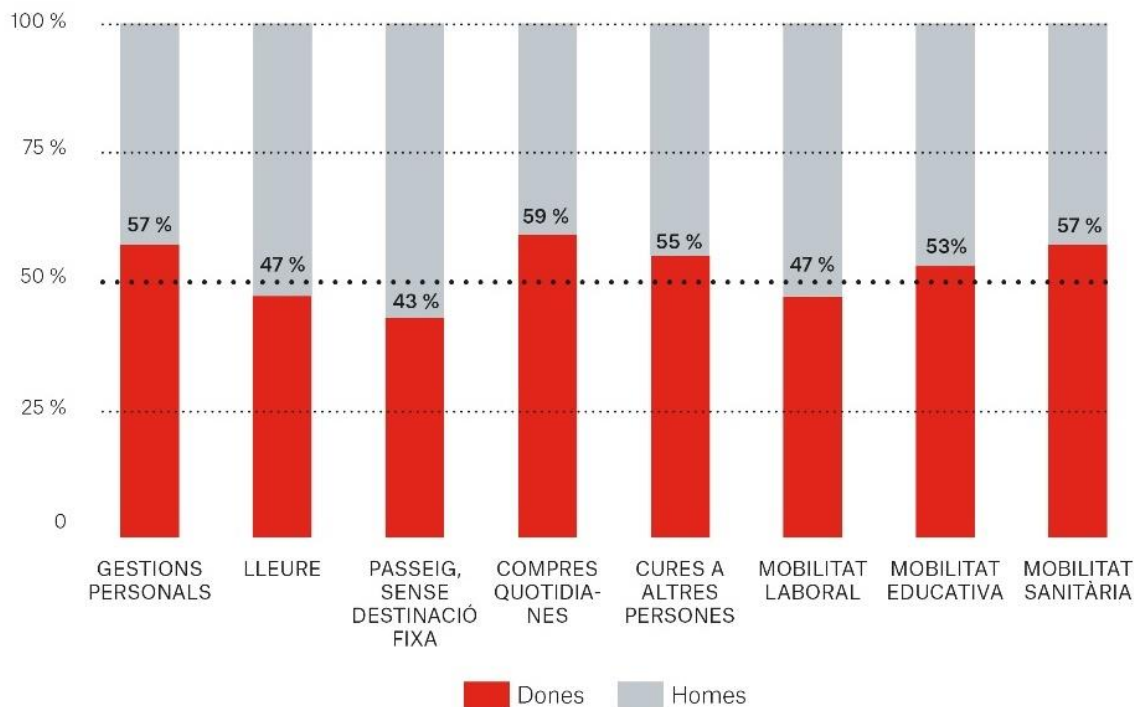
- La mobilitat és un altre aspecte de la vida pública on es visibilitzen les desigualtats estructurals entre homes i dones, en aquest cas, els diferents rols de gènere, que es reflecteixen en diferències en els motius de desplaçament.
- Homes i dones fan més viatges per motius personals que de feina, però té un major pes entre les dones, especialment la mobilitat de les cures (compres quotidianes, cures a altres, anar al metge,..).



- **Els homes fan més desplaçaments per:**
  - Feina
  - Passeig
  - Lleure
- **Homes i dones tenen cadenes de desplaçaments complexes:** es mouen per diferents motius i combinen modes diferents al llarg del dia.
- Els homes fan més desplaçaments que les dones (4 vs 3,8), però la diferència principal es troba als motius.

## Desplaçaments diaris segon sexe i motiu

EMEF, 2022



# Mobilitat per motius de desplaçament

## Mobilitat quotidiana -cures i gestions personals



## Mobilitat sanitària



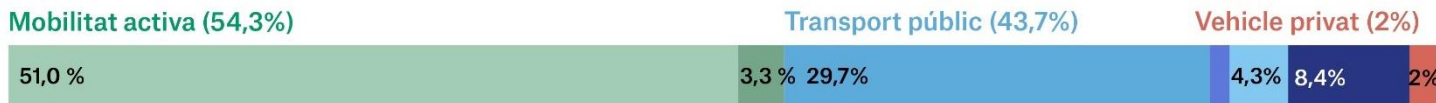
## Mobilitat educativa, + 16 anys



## Mobilitat laboral



## Mobilitat turística



## Mobilitat escolar, < 16 anys



- Com que cada motiu de desplaçament es resol amb una participació diferent de cada mode de transport, les diferències per sexe en els motius de la mobilitat determinen que homes i dones facin un ús diferent dels modes de transport.
- En conjunt, les dones fan servir més els modes sostenibles.

## Repartiment modal segons sexe

Dades bàsiques de mobilitat, 2023

### Dones

Mobilitat activa (47,5 %)

Transport públic (39,5%)

Vehicle privat (13 %)



### Homes

Mobilitat activa (44,1 %)

Transport públic (28,5%)

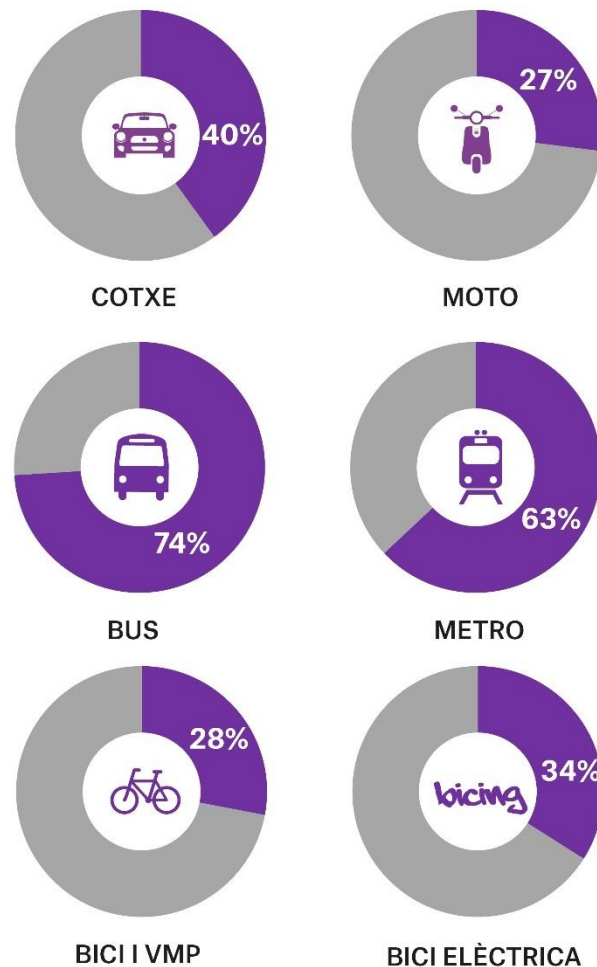
Vehicle privat (27,4%)





- En termes absoluts els homes fan:
  - Gairebé el doble de viatges en cotxe que les dones.
  - Gairebé el triple de viatges en moto.
- Hi ha menys dones amb carnet de conduir: 49,5% respecte 67,5% (DGT).
- Les dones fan servir més el transport públic, especialment el bus.
- L'ús de la bici i el VMP també té un biaix de gènere important:
  - Els homes gairebé fan el triple de viatges que les dones.
  - Al bicin aquesta bretxa es redueix, per una major presència de la bici elèctrica.
  - Aquest biaix no es produeix a d'altres ciutats amb més presència de la bici.

Bretxa en l'ús dels modes de transport:  
Quota de les dones (%)



- Caminar és el mode majoritari de la mobilitat per cures.
- Ciutat amb **bones condicions per caminar**. Elevada conscienciació de la prioritat del vianant, normativa existent i tendències internacionals en la mateixa direcció.
- Moltes accions de **pacificació** de carrers en els darrers anys.
- La **gent gran** (65,5% dels desplaçaments) i les **dones** (45,5 %) caminen més.
- Caminar és dels modes més **segurs**. Tot i així l'any 2023 es van produir 9 atropellaments mortals i 58 persones ferides greus.
- Gran esforç en la implementació d'**infraestructures de mobilitat vertical**: 101 escales mecàniques i 55 ascensors (+19 % que 2019).

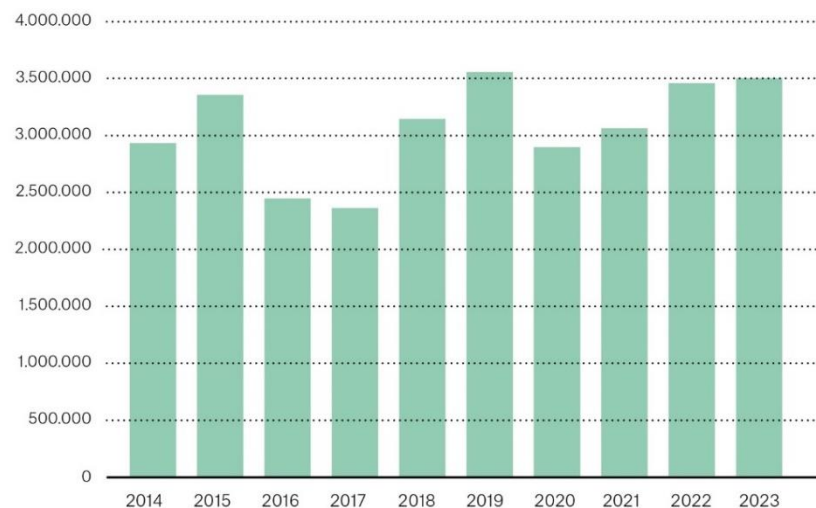
## Carrers de vianants i prioritat invertida

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



## Etapes a peu

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



- 51% etapes per **mobilitat laboral i educativa** i el 28% per **motius de lleure i gestions personals**.
- **Creixement** molt notori de la xarxa ciclable els darrers anys. El 74% de la xarxa viària són vies pedalables.
- Gran **cobertura territorial** de la xarxa ciclable: el 71% de la població disposa d'un carril ciclable a menys de 200 m del seu domicili.
- Gairebé 1 de cada 3 etapes en aquest mode (28,4%) ja es realitza en **VMP**.
- **Bicing**: 144.653 abonats l'any 2023 (+41,4% respecte 2018). 100 noves estacions i 4.000 bicis elèctriques.

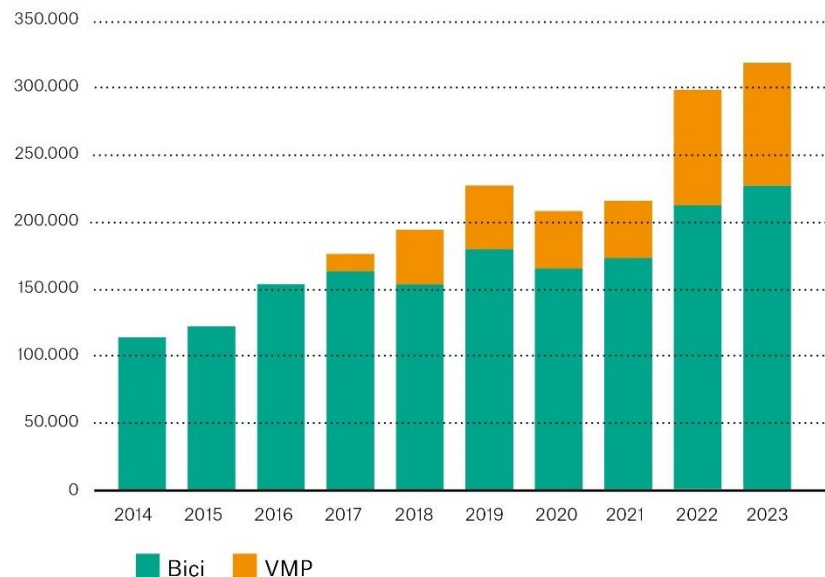
## Carrils bici

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



## Etapes en bicicleta i VMP

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



- Recuperació de la **demanda**, bona **valoració** ciutadana i bon nivell de **cobertura** i **prestacions** de la xarxa.
- El **metro** és l'espina dorsal del sistema, però el **bus** té més viatges que Rodalies, FGC i Tram junts.
- En tots els casos la **mobilitat laboral** és el principal motiu de desplaçament en transport públic.
- Les **inversions** en marxa de nova infraestructura ferroviària abans de 2030 són una oportunitat per **baixar la saturació del metro** i **captar usuaris del vehicle privat**.
- **Clau per fer front al canvi climàtic:** És el mode amb més capacitat per moure persones o mercaderies i alhora amb el consum energètic per càpita o kg més reduït, especialment els modes ferroviaris.

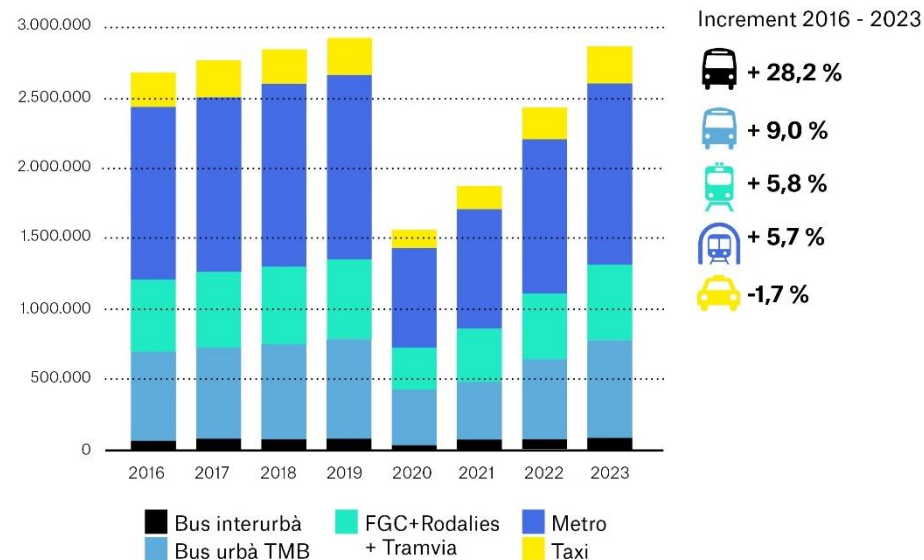
## Carrils bus

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



## Etales en transport públic

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



- Per primera vegada, a l'any 2023 la **quota modal va ser inferior al 20%**.
- Elevat **pes històric de la moto**: 27% de les etapes de vehicle privat; 5,4% de les etapes totals.
- El 54% dels desplaçaments en vehicle privat és per **motiu laboral** i arriba al 62% en el cas de les motos.
- El 70% dels desplaçaments en vehicle privat **interns o a/des de la primera corona**.
- Només el 4,4% del parc circulant i el 8% dels vehicles matriculats són **elèctrics**.

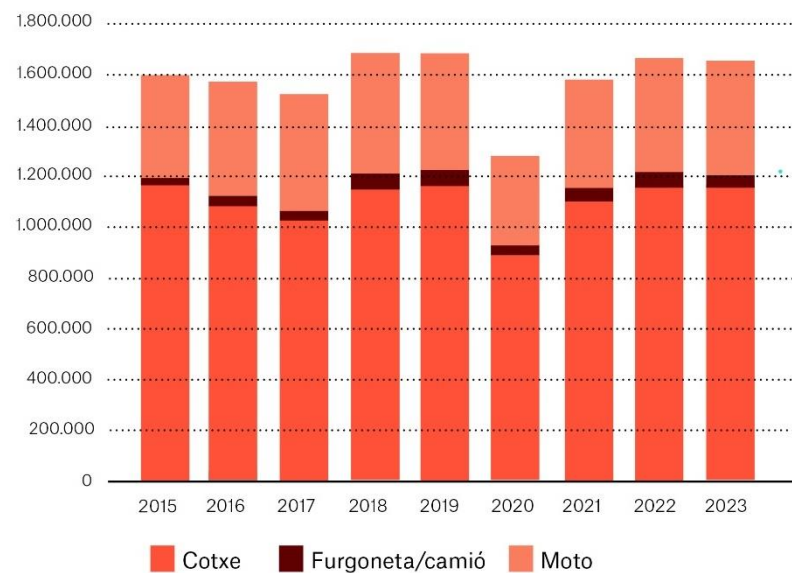
## Places d'estacionament en calçada

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



## Etapes en vehicle privat motoritzat

Dades bàsiques de mobilitat, Ajuntament de Barcelona



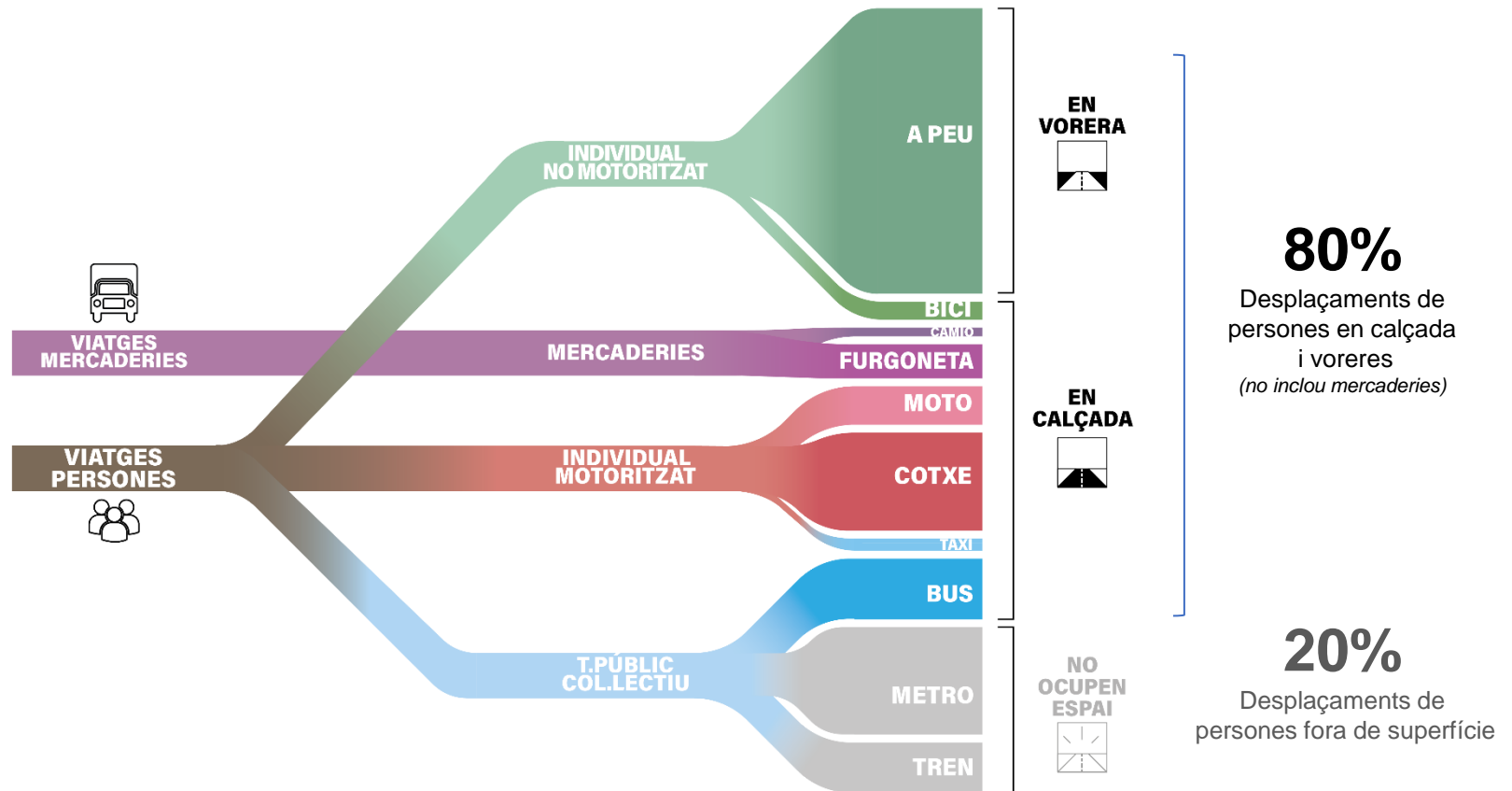
**04**

**Grans reptes i eixos estratègics**

# Què s'ha assolit? Què queda pendent?



## EQUILIBRI DE FUNCIONS EN SUPERFÍCIE



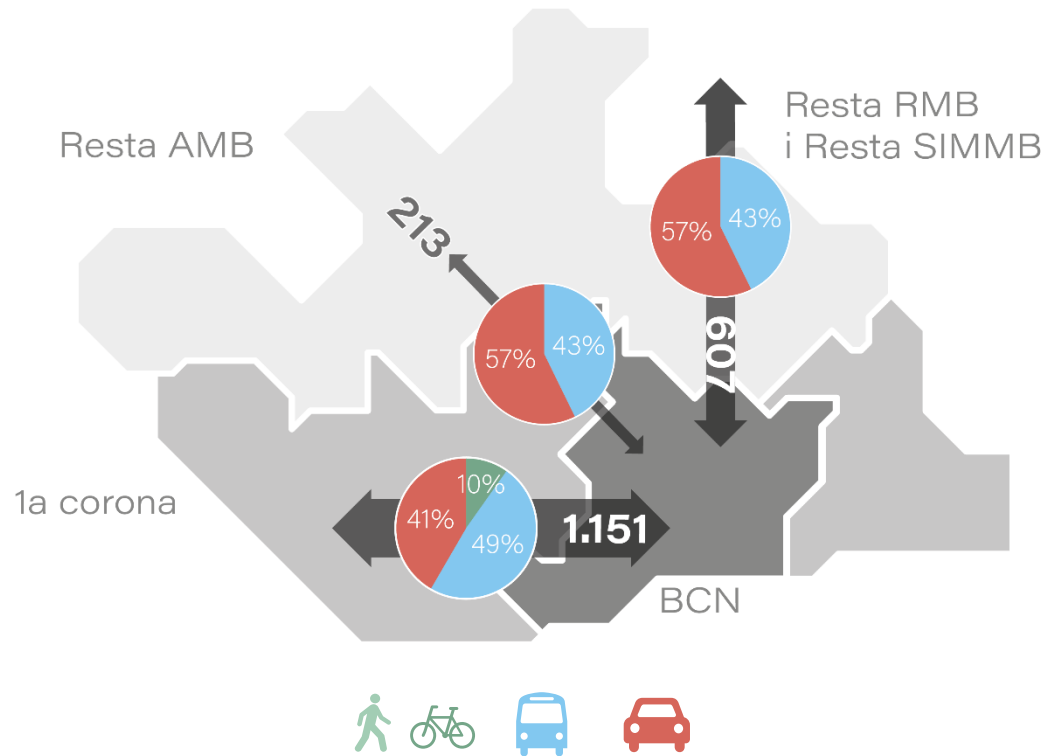
### Distribució de viatges per modes a Barcelona

Pendent de tenir dades definitives repartiment modal (veh-km/veh-persona) i dades distribució espai públic.

Font Elaboració pròpia a partir EMEF 2022 i Estudi DUM Ajuntament



## TRASPÀS AL TRANSPORT PÚBLIC DELS DESPLAÇAMENTS DE CONNEXIÓ, ESPECIALMENT ELS DE LA PRIMERA CORONA (+50%)



**El pes de les relacions de Barcelona amb la primera corona**  
(milers de desplaçaments)

Font: Elaboració pròpia a partir EMEF 2022



## MILLORA DE LA OFERTA I QUALITAT DEL TRANSPORT PÚBLIC

- Saturació del tram central de les línies horitzontals de metro en hora punta.
- Moltes inversions en marxa de nova infraestructura ferroviària abans de 2030.
- Model d'estacions de bus interurbà, el transport que més creix.
- El carril bus ha crescut molt, però cal augmentar la velocitat comercial.
- Millores en accessibilitat, especialment a Rodalies i al bus interurbà
- Costos creixents del sistema: 2019 – 1.800M€, 2022 – 1.933M€ (més servei, energia més cara, canvis tarifaris).



## MILLORA DE LA INTERMODALITAT I L' APARCAMENT SEGUR

- Increment bici i VMP és oportunitat per baixar saturació TP i captar més usuaris del VP.
- Oferta escassa d'aparcament segur i protegit.
- Friccions, en certs punts, amb altres xarxes ja establertes: parades/carril bus, carrils bici en vorera.
- Reduir la bretxa de gènere.
- Reduir la sinistralitat a l'alça dels VMP.
- Intermodalitat bici/VMP – TP a les principals estacions de transport públic.
- Connexió metropolitana.
- Cobertura de la xarxa ciclista als barris de muntanya. Electrificació.



## REDUCCIÓ DE LES EXTERNALITATS DERIVADES DEL TRÀNSIT



Reduir lesions  
per trànsit.  
Visió Zero

**Mobilitat  
segura**



Reduir  
immissions de  
NO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub>

**Mobilitat  
saludable**



Reduir soroll  
a causa del  
trànsit



Més equitat i  
inclusivitat en  
tots els modes  
de transport

**Mobilitat  
justa i  
equitativa**



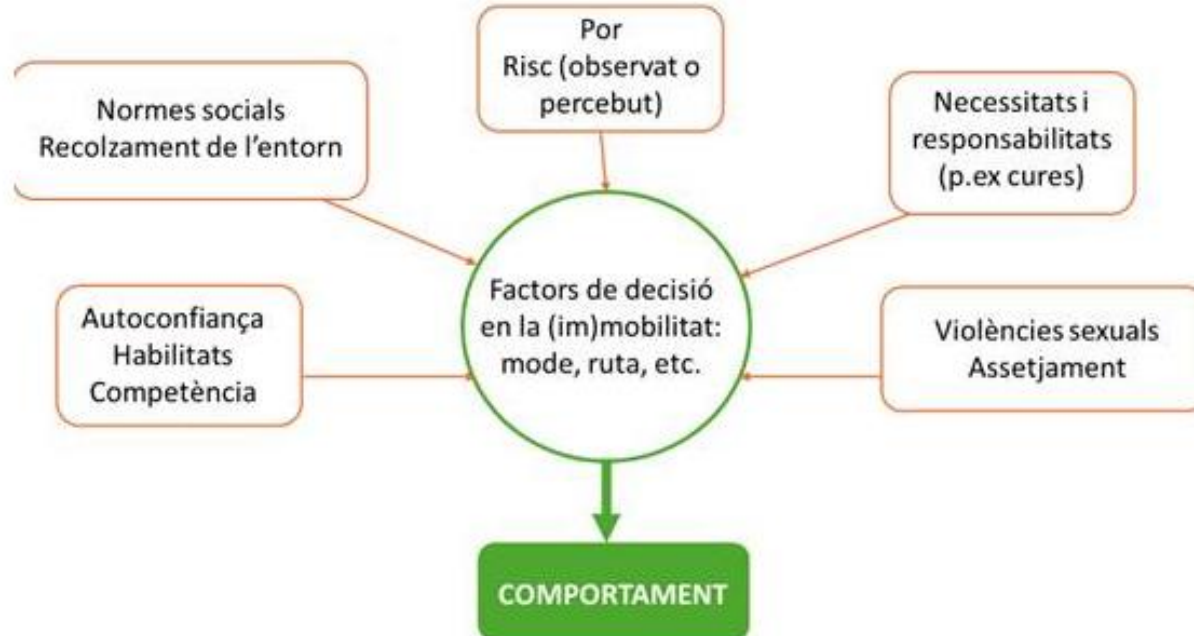
Reduir  
emissions de  
CO<sub>2</sub> i consum  
energètic

**Mobilitat  
sostenible**

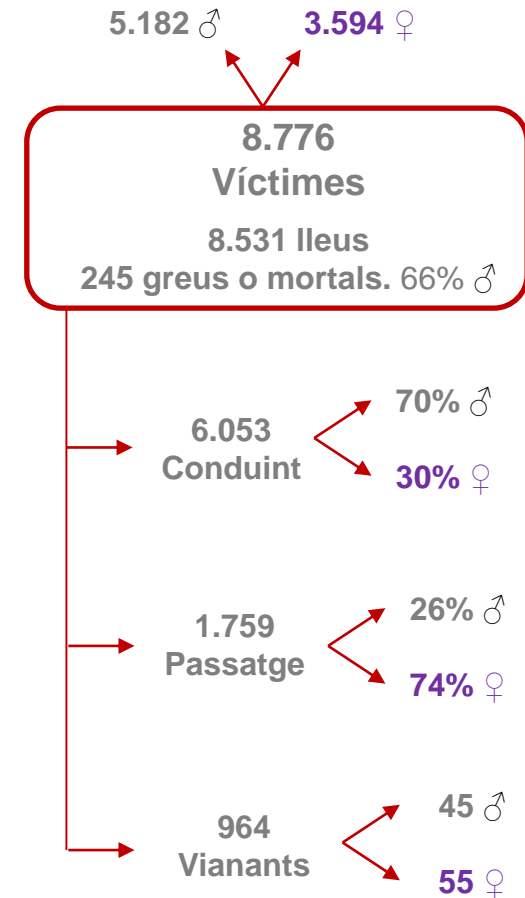
**05**

**Mobilitat i gènere**

- Un **concepte de seguretat** entès en un sentit ampli, on entren en joc diferents factors, que condicionen quin serà el **comportament** final d'una persona en matèria de mobilitat, és a dir, **si un desplaçament es produirà o no, com i per quin motiu**.



- La sinistralitat va a la baixa però **trobem un biaix de gènere molt important.**
- Les dones son majoria caminant i al transport públic. Els atropellaments són només l'11% del total de víctimes i el transport públic té una sinistralitat mínima, per tant **les víctimes es relacionen principalment amb els vehicles a motor, i per tant als homes**, que són els conductors majoritaris.
- De les víctimes greus o mortals a Barcelona el 66% van ser homes, i el 70% dels conductors de vehicles sinistrats són homes. Fan servir més el transport privat i els estudis indiquen que també prenen més conductes de risc.
- Com que **la moto** té les pitjors xifres de sinistralitat (el 53% de les víctimes greus o mortals tenien a veure amb la moto) i **els homes tripliquen a les dones en l'ús d'aquest vehicle**, aquest fet té un pes elevat en la sinistralitat per sexe.



**Sinistralitat 2023**

Dades obertes GUB



- Les dones caminen més i per tant que hi hagi assetjament sexual al carrer és un fet interioritzat, que influencia el comportament diferencial d'homes i dones a l'espai públic, i la seva percepció de seguretat.



- L'assetjament a la bici té a veure amb la major visibilitat de les dones que la fan servir. Els col·lectius ciclistes i feministes han començat a recollir dades: a Barcelona **5 de cada 10** ciclistes manifesten haver viscut situacions d'assetjament verbal i sexual pel fet de ser dones.

## Un 40% de les dones han estat assetjades en els seus desplaçaments

■ El RACC insta a millorar la il·luminació per incrementar la sensació de seguretat als carrers



A peu i de nit. És quan les dones enquestades denuncien més situacions d'assetjament, per sobre del transport públic

DAVID GUERRERO  
@arcelona

És igual si el desplaçament és a peu, en bici, en transport públic o en cotxe. D'una manera o altra, hi acaba havent situacions d'as-

port públic és considerablement superior el nombre de dones que s'han sentit agredides davant el percentatge d'homes. La bretxa de gènere encara és més gran en els desplaçaments que es fan a la nit, quan es

moviments en intercanviadors de metro. El metro és el lloc on hi ha una percepció d'inseguretat més gran, segons les dones enquestades, malgrat que els casos denunciats són menys que a la

via pública.

Des del RACC consideren que el moment actual, amb un debat obert sobre l'organització de l'espai públic i el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) en elaboració, és

l'oportunitat perfecta per tenir més en compte les qüestions de gènere. "Els angles morts, la vegetació que no permet una bona visibilitat, les zones que generen inseguretat... s'han d'identificar i s'hi ha d'actuar a curt termini", considera Alba Rey, responsable d'estudis de mobilitat del RACC. Per això, insten a millorar la il·luminació de l'espai públic, es-

### BRETXA DE GÈNERE

Les dones que han patit situacions incòmodes al carrer tripliquen els homes

### PUNTS NEGRES

Carrers foscos, angles morts i zones amb molta vegetació són esquivats de nit

pecialment en carrers, parcs i túnels, així com als voltants del transport públic. És la solució apuntada per prop d'un 80% de les dones que han participat en l'estudi i una cosa que l'Ajuntament de Barcelona fa durant els últims anys. Ha elaborat un manual amb criteris de gènere que s'han de tenir en compte en els nous projectes urbanístics, i regularment es fan recorreguts exploratoris amb perspectiva de gènere amb veïns, tècnica d'urbanisme i del col·lectiu Punt 6, especialitzat a aportar perspectiva de gènere al disseny de les ciu-



### MOBILITAT

## Del «filla de puta, tant de bo t'atropellin» a «ensenya més cama»: l'assetjament de carrer es trasllada a les ciclistes

- Els casos de fustigació a les dones es repliquen a les calçades i les carreteres, on pateixen situacions que amb la nova llei de llibertat sexual són tipificades com a delicte lleu
- Més de la meitat de les dones usuàries de bicicleta entre 20 i 65 anys que han participat en un qüestionari obert asseguren que han rebut comentaris sexistes o consells paternalistes

El Periódico, 13 de Juliol de 2022





- Les dones fan servir més el transport públic, on també hi ha assetjament sexual: **2 de cada 3** dones manifesten haver-lo patit.



- Al vehicle privat: En procés els primers estudis que indiquen com el cotxe és un espai especialment propici per aquest tipus de delictes, un fet que sempre ha determinat el comportament de les dones a l'hora de decidir si pujar o no a un vehicle.

EL PAÍS

Sociedad

SUSCRIBETE

INICIAR SESION

VIOLENCIA MACHISTA >

## El coche como arma contra las mujeres: perseguir, retener dentro o acelerar para intimidar también es violencia

Los vehículos son elementos para maltratar o cometer feminicidios. Sin embargo, no hay datos ni análisis sobre ello y las expertas creen que eso puede dificultar la identificación de esos delitos

El País, 27 de Març de 2022

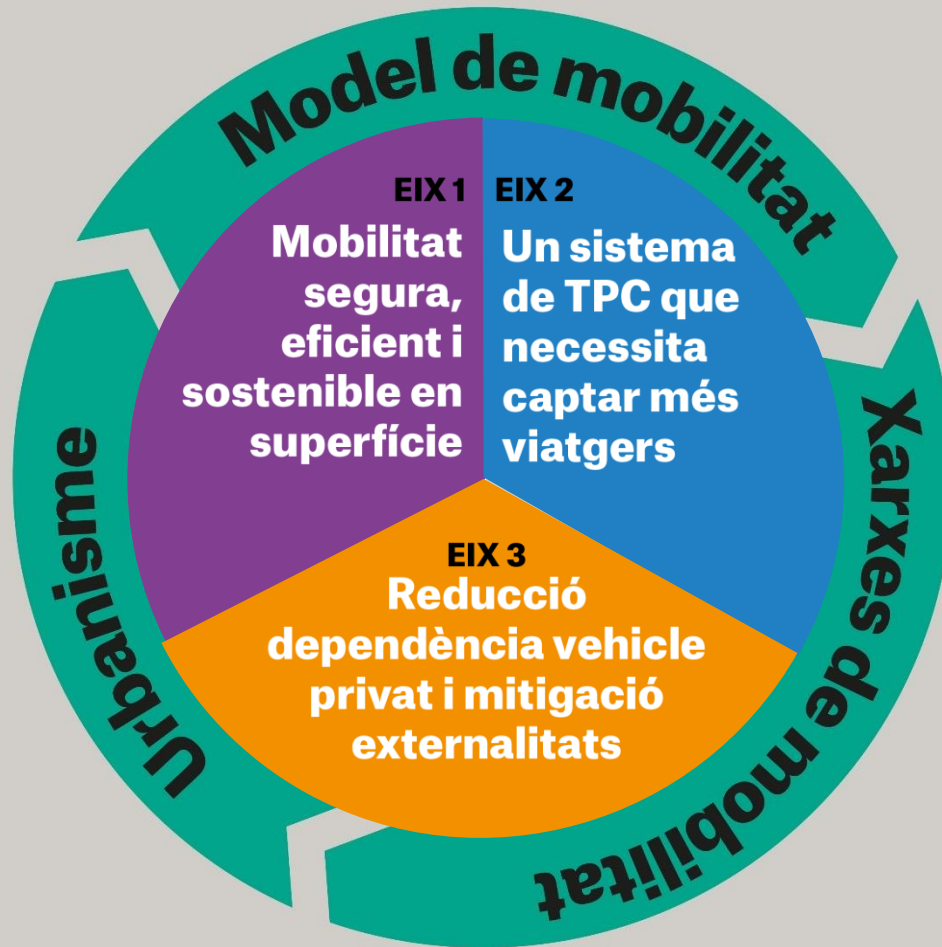
LA SINISTRALITAT ÉS EL TRIPLE ENTRE ELS HOMES

## Trànsit promou la conducció femenina com a model a seguir

Les pròximes campanyes defensaran els hàbits de circulació «tranquils» davant les males pràctiques masculines ● TMB reserva el 40% de les noves places al bus a conductores, que ja superen el 10%



El Periódico, 4 de Maig de 2024



## LÍNIES ESTRATÈGIQUES

### EIX 1

1.1 Ampliar i protegir l'espai públic destinat al vianant.

1.2 Repartir l'espai en calçada i els seus usos, tot prioritant els mitjans amb major capacitat i menor impacte.

### EIX 2

2.1 Millorar la mobilitat de les persones provocant un salt qualitatiu en el transport públic urbà i metropolità en superfície

2.2 Millorar l'eficiència i fiabilitat del servei de transport públic ferroviari (Rodalies i Metro).

### EIX 3

3.1 Implementar mesures dirigides a reduir l'impacte del vehicle privat.

3.2 Accelerar la transició cap a un model més racional de mobilitat garantint l'equitat social.

## EIX 1

- **Promoure una xarxa de mobilitat activa de qualitat i segura.**
- Les dones caminen més. Millorar la quantitat, la qualitat i la seguretat de l'espai públic afavoreix la igualtat de gènere.
- Millorar l'accessibilitat als trams més conflictius.
- Reduir el nombre d'obstacles en el viari: pals de cablejat, fitons i altres elements fixos.
- Ampliar les infraestructures de mobilitat vertical.
- Disseny dels carrils bici amb majors criteris de seguretat per reduir la bretxa de gènere i ampliar l'ús de la bici a altres col·lectius. Més aparcament segur.
- Millorar la qualitat de la xarxa de vianants dels polígons industrials, sobretot la connexió a peu amb el transport públic.

## EIX 2

- **Millorar la qualitat del servei de les xarxes de transport públic.**
- Les dones fan servir més el transport públic. Millorar la seva eficiència, especialment al bus, el més utilitzat per les dones, afavoreix la igualtat de gènere.
- Ampliar els horaris de pas i freqüència fora dels horaris laborals, per millorar la conciliació i la percepció de seguretat (nits, caps de setmana, etc.).
- Més velocitat al bus: menys trànsit que l'entorpeixi i més carril bus.
- Ampliar i millorar el servei de transport públic ferroviari (Rodalies, Tram i Metro).
- Realitzar campanyes contra l'assetjament de forma regular.

## EIX 3

- **Reducció de la necessitat de mobilitat en vehicle privat i de les externalitats negatives**
- Estudiar les condicions de circulació del vehicle privat per Barcelona per reduir-ne el seu ús.
- Augmentar la seguretat viària: reduir la velocitat dels vehicles en la xarxa de mobilitat quotidiana, campanyes contra l'assetjament, radars, indisciplina viària, etc.
- Impulsar la redacció de plans de mobilitat d'empresa (PDE); impulsar mesures per fomentar una mobilitat més sostenible.
- Potenciar la intermodalitat entre els diferents modes de transport (transport públic-bicicleta/VMP).
- Treballar la perspectiva de gènere a la DUM.