



Mobilitat des d'una perspectiva de gènere a Barcelona

Setembre 2020

1. Introducció

2. Objectius de l'estudi
3. La mobilitat amb perspectiva de gènere
4. Metodologia
5. La visió dels usuaris – Enquestes
6. El comportament dels usuaris – Observacions
7. Conclusions
8. Recomanacions

La mobilitat urbana de les persones a la via pública depèn en gran mesura del gènere, no obstant és una perspectiva poc analitzada en els estudis i encara molt recentment abordada per les administracions en quant al disseny i la planificació de la mobilitat de les ciutats.

La mobilitat és un dret de tota la població i està molt vinculada al desenvolupament d'activitats econòmiques i socials, com són treballar, estudiar, anar al metge, fer gestions i gaudir de l'oci. Per tant, s'ha d'assegurar que la mobilitat sigui neutral, sense prejudicis de gènere, fent que tota la població se senti còmoda i segura en els seus desplaçaments.

Mesurar la seguretat només en base als successos enregistrats és reduccionista, ja que la percepció de seguretat pot condicionar les decisions de desplaçament.

1. Introducció

2. Objectius de l'estudi

3. La mobilitat amb perspectiva de gènere

4. Metodologia

5. La visió dels usuaris – Enquestes

6. El comportament dels usuaris – Observacions

7. Conclusions

8. Recomanacions

Identificar la percepció i els hàbits de seguretat en la mobilitat habitual des d'una perspectiva de gènere.

Objectius específics:

1. **Caracteritzar les diferències que puguin existir** en els patrons de comportament d'homes i dones en quant a la seva seguretat personal en la seva mobilitat habitual.
2. **Servir de referència per a les futures planificacions** de mobilitat, de manera que es tingui en compte el gènere en el desenvolupament de noves polítiques de mobilitat (en transport públic, privat, a peu i en bici) així com en l'espai públic.
3. **Millorar la percepció de seguretat de la ciutadania**, per evitar els problemes socials, professionals, econòmics i de salut que pot comportar sobre la mobilitat.

1. Introducció
2. Objectius de l'estudi
- 3. La mobilitat amb perspectiva de gènere**
4. Metodologia
5. La visió dels usuaris – Enquestes
6. El comportament dels usuaris – Observacions
7. Conclusions
8. Recomanacions

3. LA MOBILITAT AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE

La Comissió Europea ha realitzat estudis d'investigació sobre la mobilitat des del punt de vista de la seguretat, la integració social i la perspectiva de gènere.

No obstant això, molts dels treballs han estat gestionats per homes i, per tant, **la planificació ha obviat amb freqüència la perspectiva de la dona.**

La mobilitat es considera un **dret fonamental** per a tothom, donat que en realitat pot suposar una **activitat de risc o pèrdua d'oportunitats educatives o laborals** per a les dones/la ciutadania en general.

Les dones realitzen més desplaçaments diaris que els homes, encara que de menor distància i més propers a la llar.

Els desplaçaments de les dones es realitzen generalment en transport públic o a peu.

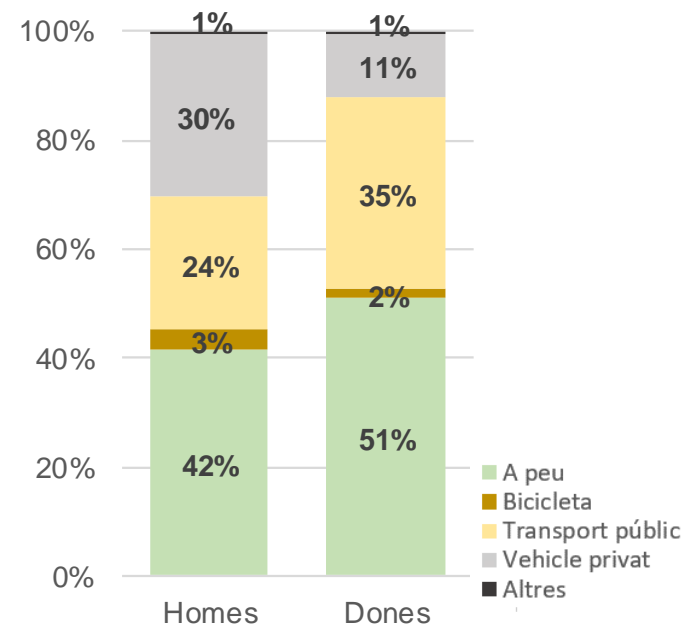
És més probable que els desplaçaments de les dones estiguin relacionats amb motius personals o la cura de tercers.

Indicadors	Home	Dona
Distàncies	+ distància - desplaçaments	- distància; + desplaçaments
Temps de viatge	+ temps invertit	- temps invertit
Modes de Transport	vehicle privat	peu i transport públic
Motius	laboral i lleure	Motius personals: cura de tercers, metge, compres, etc.

Ús dels modes per gènere – Enquesta de mobilitat en dia feiner a Barcelona 2018

El 30% dels homes utilitza el vehicle privat en els seus desplaçaments quotidians, mentre que les dones principalment van a peu (51%).

- El 74% dels usuaris de motos són homes.
- En bicicleta, el 33% de les usuàries són dones, davant del 67% dels homes.
- El 89% de les dones fan desplaçaments interns a Barcelona. Entre els homes són el 80%.
- Les dones es desplacen més en les hores vall → mobilitat per motius personals (a part d'ocupacionals).
- Els homes es desplacen més en hores punta, degut a les entrades i sortides de la feina. A més, a la tarda es desplacen fins més tard que les dones.



FONT: Enquesta de mobilitat en dia feiner. La mobilitat a Barcelona, 2018

1. Introducció
2. Objectius de l'estudi
3. La mobilitat amb perspectiva de gènere
- 4. Metodologia**
5. La visió dels usuaris – Enquestes
6. El comportament dels usuaris – Observacions
7. Conclusions
8. Recomanacions

ENQUESTES

a residents a
Barcelona

- Mobilitat habitual
 - Mostra: **1.511 persones** (764 dones i 747 homes)
 - Objectiu: diferenciar els hàbits de desplaçament per gènere, tenint en compte la seguretat personal i en funció del mode de transport, en horari tant diürn com nocturn.
- *Enquestes realitzades de manera online durant el mes de febrer de 2020*

OBSERVACIONS

a usuaris de
Barcelona

- Comportaments de seguretat personal al transport públic (17.017 persones)
 - 4.678 usuaris de bus urbà (horari diürn)
 - 3.222 usuaris de Bus Nit (horari nocturn)
 - 9.117 usuaris de Metro: en estacions de gran afluència durant tres divendres de 17:00 a 19:00h i de 00:00 a 02:00h.
- *Observacions realitzades entre gener i febrer de 2020*

1. Introducció
2. Objectius de l'estudi
3. La mobilitat amb perspectiva de gènere
4. Metodologia
- 5. La visió dels usuaris – Enquestes**
6. El comportament dels usuaris – Observacions
7. Conclusions
8. Recomanacions

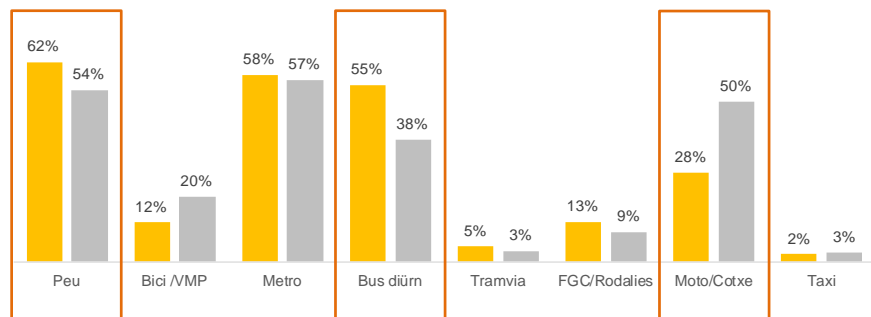
5. LA VISIÓ DELS USUARIS

Quins modes de transport fan servir?

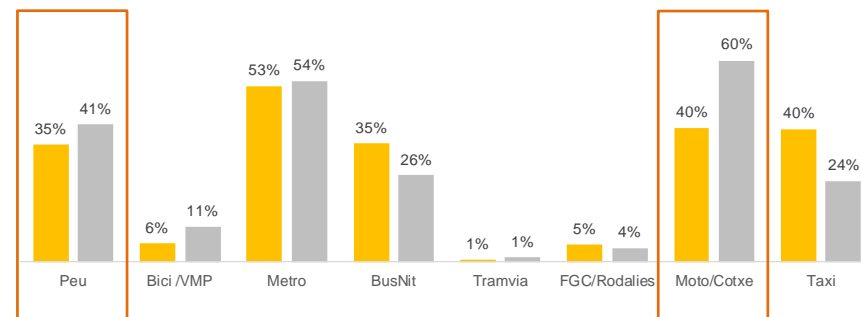
L'ús dels modes de transport (independentment del motiu del viatge) té un component de gènere:

- Tant de dia com de nit, les dones fan un major ús del transport públic que els homes.
- De nit, elles caminen menys (passen del 62% al 35%) i en canvi condueixen més, tant cotxe com moto (passen del 28% al 40%).
- El taxi és un mode de transport que incrementa de forma substancial durant la nit en ambdós gèneres, tot i que les dones són les que més l'utilitzen.

DE DIA* 



DE NIT* 




■ Dona ■ Home

* En base a l'ús dels tres modes de transport més freqüents.


5. LA VISIÓ DELS USUARIS

Quins modes de transport generen inseguretats? Horari diürn

Sensació	Dones	Homes	Sensació de seguretat durant el dia
+ Seguretat 	1º Cotxe (77%)	Cotxe (81%)	<ul style="list-style-type: none">• Per a la mobilitat de dia coincideixen en el cotxe particular com a mode més segur (77% de les dones i 81% dels homes).• Les dones situen la moto com el segon mode més segur (61%), mentre que els homes valoren com a segur anar a peu (65%).• Respecte al taxi, ambdós el consideren molt segur, tot i que la valoració de les dones és 20 punts inferior.
	2º Moto (61%)	Taxi (81%)	
	3º Taxi (61%)	Peu (65%)	
- Seguretat	1º Metro (23%)	VMP (27%)	<ul style="list-style-type: none">• El Metro està considerat un mode insegur, tant per les dones (23%) com pels homes (14%).• Els Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) i la Bicicleta són considerats insegurs per dones i homes, tot i que les valoracions presenten diferències entre els gèneres (VMP 27% homes i 18% dones; Bici 19% homes i 13% dones).
	2º VMP (18%)	Bici (19%)	
	3º Bici (13%)	Metro (14%)	

5. LA VISIÓ DELS USUARIS

Quins modes de transport generen inseguretats? Horari nocturn

Sensació	Dones	Homes	Sensació de seguretat durant la nit
+ Seguretat	1 ^o VMP (100%)	Cotxe (74%)	<ul style="list-style-type: none">• El cotxe i la moto són modes segurs segons coincideixen dones i homes.• Les dones situen els VMP com els més segurs i els homes valoren com a segurs els taxis.• Respecte a la moto, les dones el consideren més segur que els homes.
	2 ^o Cotxe (69%)	Taxi (73%)	
	3 ^o Moto (57%)	Moto (49%)	
 - Seguretat	1 ^o Metro (46%)	VMP (33%)	<ul style="list-style-type: none">• Destaca la inseguretats que genera a les dones desplaçar-se en Metro, el 46% ho consideren insegur. Els altres modes insegurs per a elles són anar a peu i en tramvia.• Els homes també consideren insegur anar amb Metro, encara que en menor mesura (31%).
	2 ^o Peu (37%)	Metro (31%)	
	3 ^o Tramvia (33%)	Tren (25%)	

5. LA VISIÓ DELS USUARIS

Han patit algun incident relacionat amb la seguretat personal?



El 52% de les dones han patit en almenys una ocasió un incident (robatori o assetjament) en la seva mobilitat habitual de dia, davant del 41% dels homes.



El 31% de les dones han patit en almenys una ocasió un incident (robatori o assetjament) en la seva mobilitat habitual a la nit, davant del 23% dels homes.

5. LA VISIÓ DELS USUARIS

Han patit un robatori mentre es desplaçaven durant el **dia**?



En general **les dones pateixen més robatoris que els homes, 30% davant el 20%.**

- El 25% de les dones ha patit un robatori al Metro, davant el 15% dels homes. En bus, les dones un 13%, davant el 6% dels homes.
- El 17% de les dones ha patit un robatori mentre es desplaçava a peu, 4 punts més que els homes.
- El 12% de les dones ha patit un robatori quan anava en bici o VMP, els homes un 10%.
- El 12% de les dones ha patit un robatori quan anava en moto, els homes un 19%.
- El 6% de les dones ha patit un robatori quan anava en cotxe, els homes un 8%.
- El 0% de les dones ha patit un robatori quan anava en taxi, els homes un 0%.

Mode	ROBATORI DIA	
	Dona	Home
Peu	17%	13%
Bici/VMP	12%	10%
Metro	25%	15%
Bus	13%	6%
Tren	4%	8%
Tramvia	3%	4%
Moto	7%	19%
Cotxe	6%	8%
Taxi	0%	0%
Mitjana	30%	20%

 Diferència significativa entre gèneres.

S'ha consultat robatori amb o sense violència (furt).

5. LA VISIÓ DELS USUARIS

Han patit un robatori mentre es desplaçaven durant la **nit**?



A la nit, els dos gèneres declaren patir menys robatoris que durant el dia: el 13% de dones i el 10% d'homes n'han patit alguna vegada.

Les dones asseguren que els modes on més els pateixen són al tren o quan van en metro, mentre que els homes han patit furts mentre utilitzaven el tramvia, el metro o anaven caminant.

Les **diferències principals es donen en el transport públic**, mentre que en modes privat la incidència és baixa i similar segons gènere.

Mode	ROBATORI NIT	
	Dona	Home
Peu	4%	10%
Bici/VMP	5%	5%
Metro	10%	11%
BusNit	1%	3%
Tren	13%	7%
Tramvia	0%	20%
Moto	3%	4%
Cotxe	3%	5%
Taxi	1%	1%
Mitjana	13%	10%

 Diferència significativa entre gèneres.

S'ha consultat robatori amb o sense violència (furt).

5. LA VISIÓ DELS USUARIS

Han patit assetjament mentre es desplaçaven durant el **dia**?

El 40% de les dones han patit algun tipus d'assetjament* o agressió durant el dia, mentre en el cas dels homes la xifra es redueix al 24%.

- El 38% de les dones han patit assetjament mentre caminaven per el carrer, davant al 12% dels homes.
- Respecte al transport públic, el mode on més pateixen les dones és el metro: el 37% d'elles han patit assetjament (homes el 13%).
- En quant al **vehicle privat**, els homes han patit més assetjament que les dones, tot i que no hi ha grans diferències.
- El taxi és el mode on les dones asseguruen no haver patit assetjament durant el dia, **però els homes un 14%**.

* Assetjament tant físic com verbal



Mode	ASSETJAMENT DE DIA			
	Dona		Home	
	Sí	Prefereix no contestar	Sí	Prefereix no contestar
Peu	38%	5%	12%	8%
Bici/VMP	33%	3%	29%	5%
Metro	37%	5%	13%	8%
Bus	18%	5%	5%	7%
Tren	16%	6%	13%	8%
Tramvia	11%	5%	4%	6%
Moto	19%	6%	20%	6%
Cotxe	17%	3%	18%	10%
Taxi	0%	0%	14%	19%
Mitjana	40%	--	24%	--

Diferència significativa entre gèneres.

5. LA VISIÓ DELS USUARIS

Han patit assetjament mentre es desplaçaven durant la nit?

El 32% de les dones han patit algun tipus d'assetjament* o agressió durant la nit, mentre en el cas dels homes la xifra es redueix al 19%.

Les dades d'agressions o situacions d'assetjament a dones en horari nocturn mostren un ascens en alguns dels modes de transport públic i anar a peu, respecte a les dades de dia.

- El 45% de les dones han patit situacions d'assetjament mentre caminaven per la via pública de nit.
- El 21% de les dones han patit aquests incidents quan anaven en bicicleta o VMP, per davant del 14% dels homes.
- Pel que fa al transport públic, **el metro és el mode on més dones han patit assetjament** (36%), una proporció molt més elevada que els homes (15%).
- El **taxi és un dels modes més segurs**, tot i que les dones hi pateixen més situacions d'assetjament que els homes.

* Assetjament tant físic com verbal



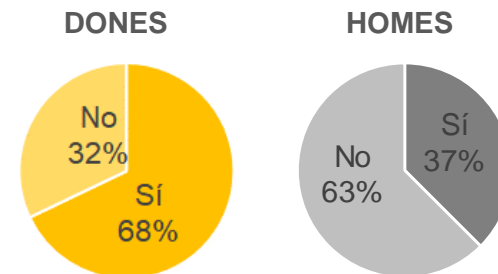
Mode	ASSETJAMENT DE NIT			
	Dona		Home	
	Sí	Prefereix no contestar	Sí	Prefereix no contestar
Peu	45%	4%	16%	3%
Bici/VMP	21%	9%	14%	5%
Metro	36%	4%	15%	5%
BusNit	18%	5%	6%	4%
Tren	18%	8%	14%	14%
Tramvia	33%	0%	10%	0%
Moto	8%	3%	13%	4%
Cotxe	7%	5%	11%	5%
Taxi	8%	7%	3%	5%
Mitjana	32%	--	19%	--

Diferència significativa entre gèneres.

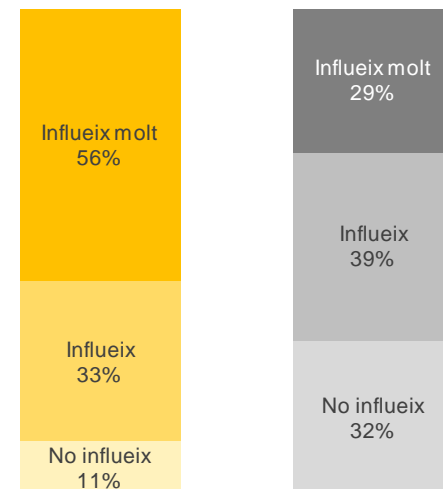
5. LA VISIÓ DELS USUARIS

La percepció de la seguretat en la presa de decisions

El 68% de les dones **han canviat els seus hàbits de desplaçament en alguna ocasió** per motius de seguretat personal, davant el 37% dels homes que ho han fet.



Per al 56% de les dones, **la seguretat personal és un factor que influeix molt quan decideixen en quin mode de transport es desplaçaran**, enfront del 29% dels homes.

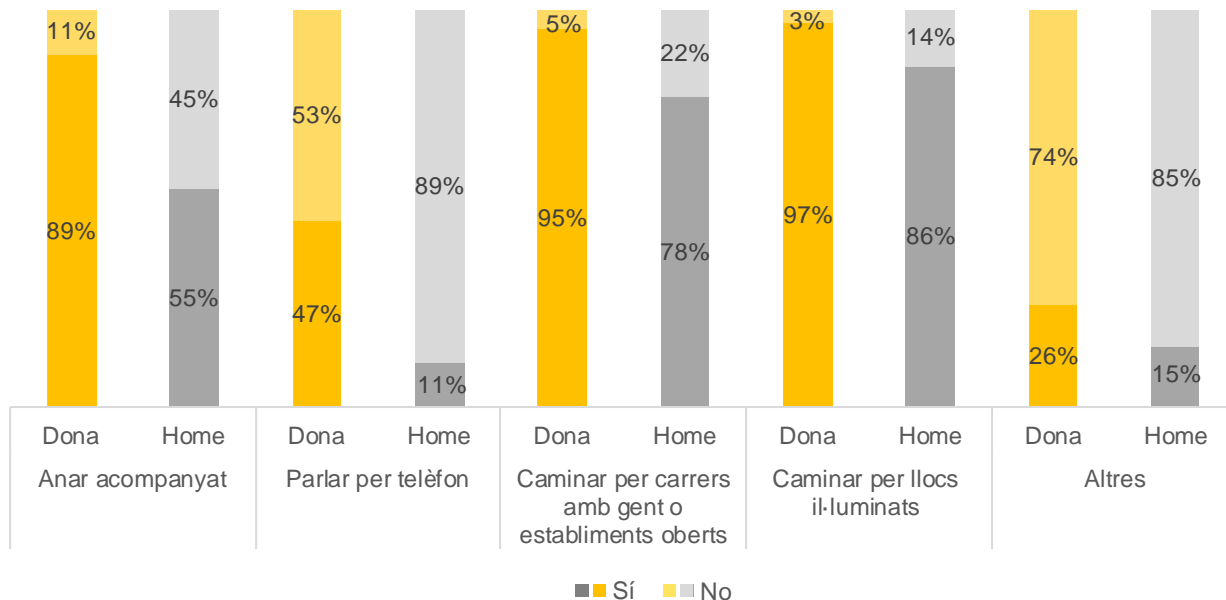


5. LA VISIÓ DELS USUARIS

Estratègies de seguretat en mobilitat a la nit

A les nits, les dones prenen més mesures de seguretat personal que els homes quan es desplacen:

- El 89% de les dones procuren anar acompanyades, davant del 55% dels homes.
- Gairebé la meitat de les dones parlen per telèfon per sentir-se segures, mentre que tan sols 1 de cada 10 homes ho fa.
- El 95% de les dones caminen per carrers amb gent o amb establiments oberts, així com per carrers il·luminats (97%), mentre que els homes ho fan en un 78% i 86% dels casos, respectivament.
- El 26% de les dones prenen mesures addicionals: caminar ràpid i estar atenta a les persones del seu voltant, avisar del recorregut a un amic o familiar, o bé agafar un taxi per evitar anar a peu o en transport públic.

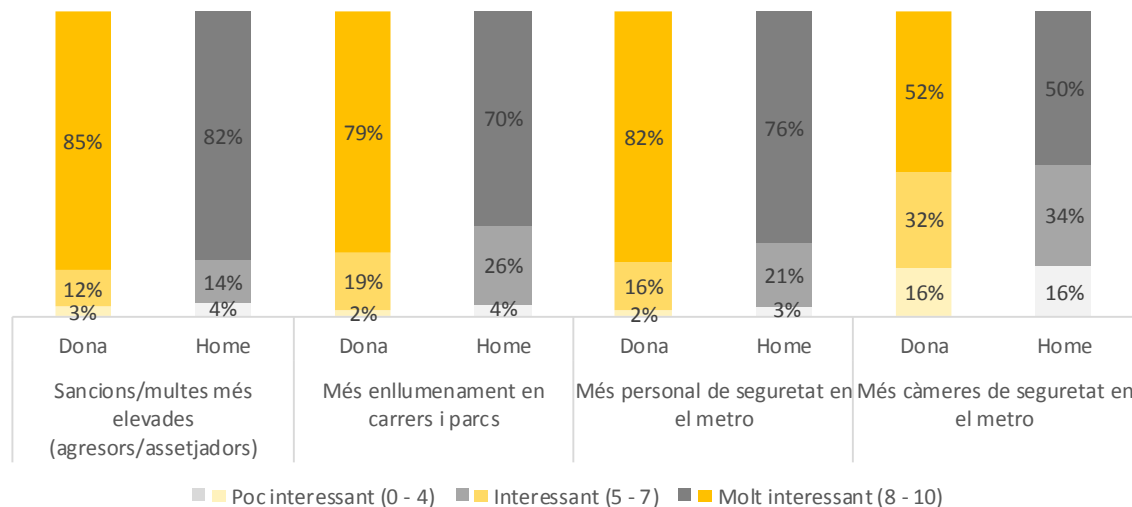


5. LA VISIÓ DELS USUARIS

Propostes de millora de la seguretat

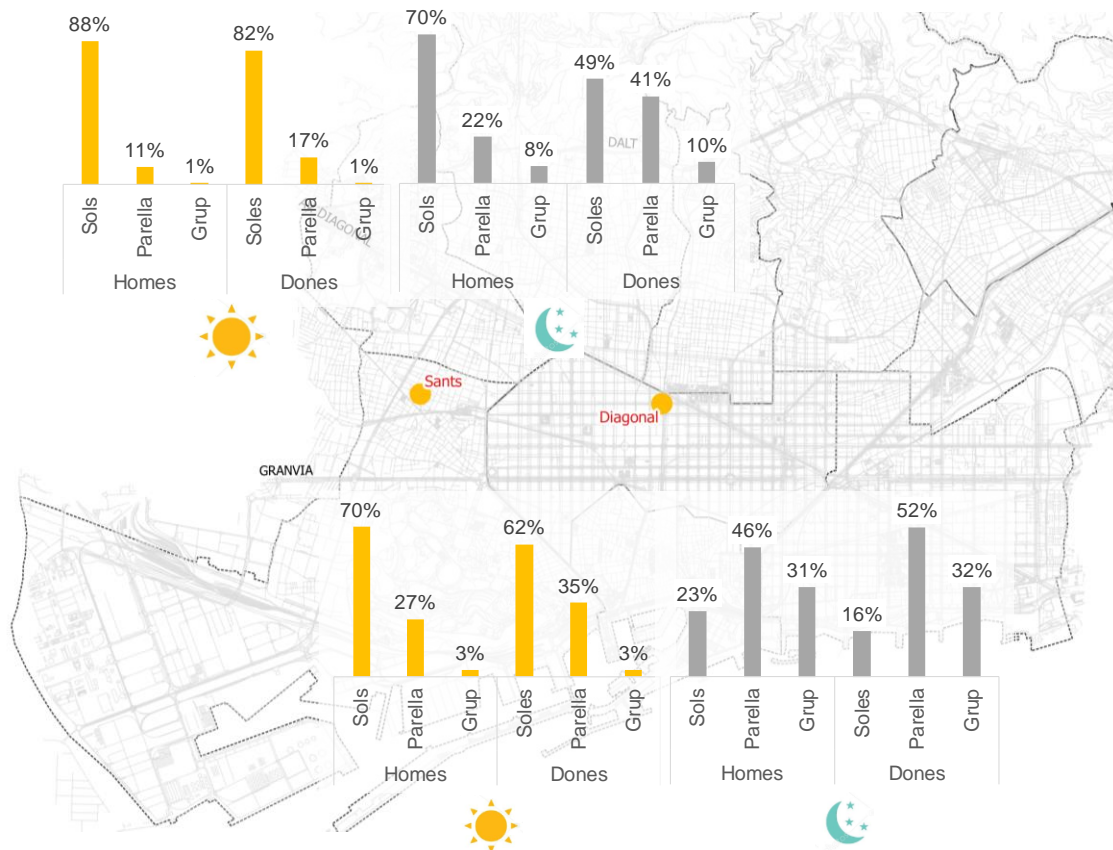
Homes i dones coincideixen en les propostes de millora de la seguretat, amb índex d'acceptació similars.

- Més del 75% de les dones creuen necessàries les següents mesures de protecció:
 - Sancions més elevades per a les persones que agredeixen o assetgen (85%).
 - Increment del personal de seguretat al metro (82%).
 - Millora de l'enllumenament a l'espai públic (79%).
- En menor mesura (52%), valoren la necessitat d'instal·lar més càmeres de seguretat al metro.



1. Introducció
2. Objectius de l'estudi
3. La mobilitat amb perspectiva de gènere
4. Metodologia
5. La visió dels usuaris – Enquestes
- 6. El comportament dels usuaris – Observacions**
7. Conclusions
8. Recomanacions

6. OBSERVACIONS Metro



INTERCANVIADOR SANTS-ESTACIÓ

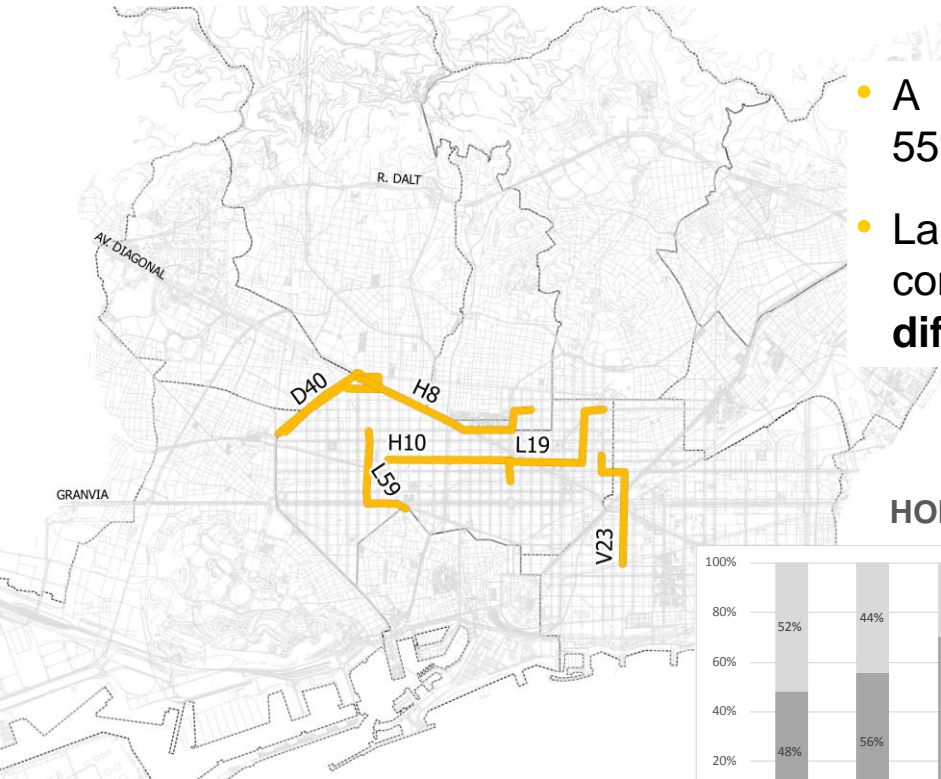
- Durant el dia, el 82% de les dones viatgen soles, i a la nit el 49%.
- Els homes canvien menys pel que fa a l'acompanyament: durant el dia el 88% viatgen soles, i durant la nit ho fan el 70%

INTERCANVIADOR DIAGONAL

- Durant el dia, el 35% de les dones viatgen en parella i el 3% en grup, mentre que en el període nocturn el 84% van en parella o grup.
- Entre els homes, durant el dia el 70% viatgen soles i durant la nit s'observa que viatgen de manera més agrupada (46% en parella i 31% en grup).

7. OBSERVACIONS

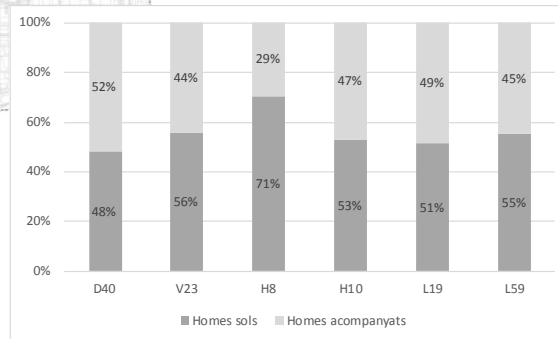
Bus diürn



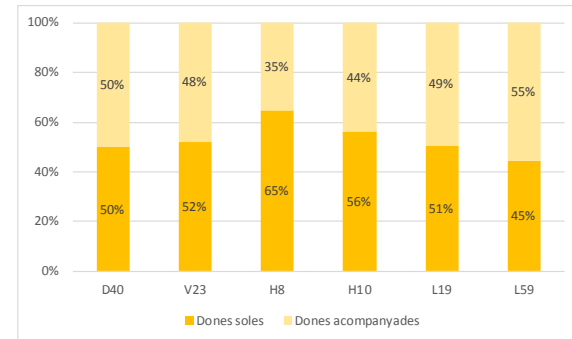
- A les línies observades, el 58% dels homes i el 55% de les dones viatgen sols.
- La variabilitat en quant a desplaçar-se sol o amb companya depèn de la línia, però **no es troben diferències de comportament.**



HOMES

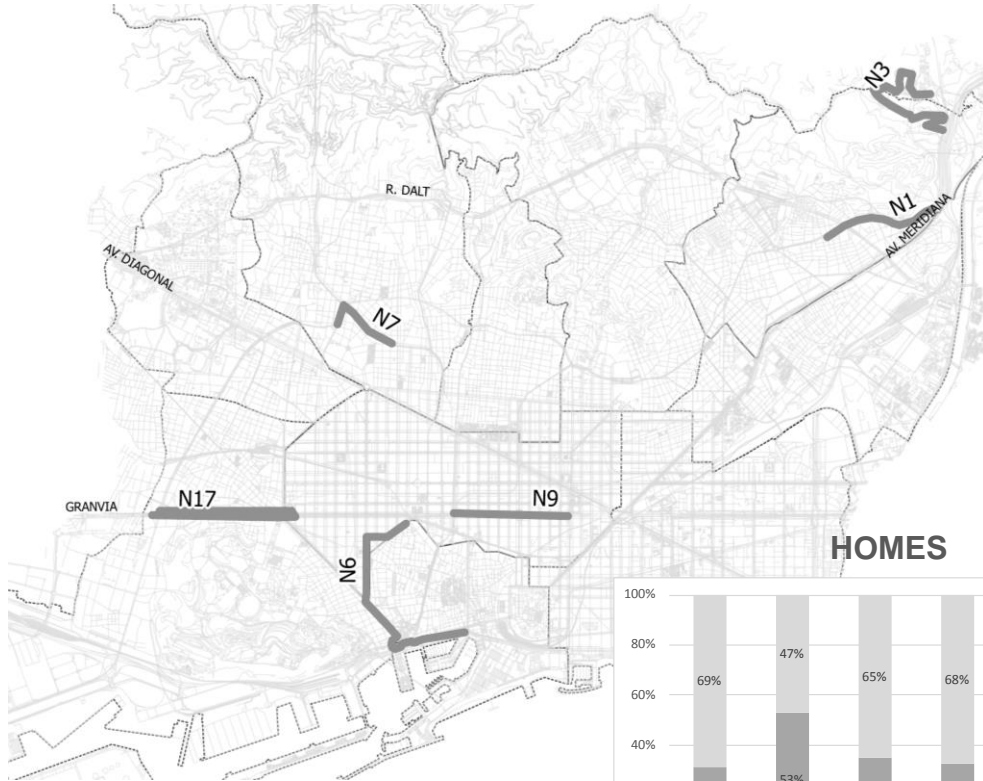


DONES



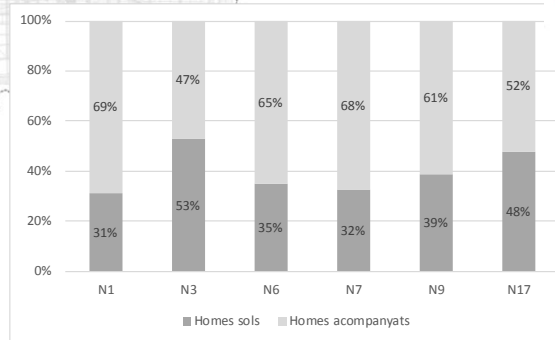
7. OBSERVACIONS

Bus Nit

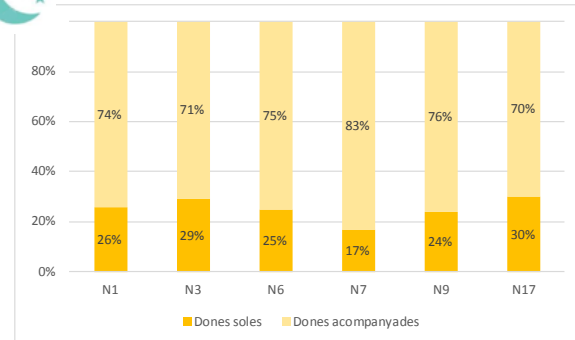


- Mentre el volum d'homes que viatgen sols es redueix del 58% al 40% (-18%) entre el dia i la nit, **el percentatge de dones que viatgen soles passa del 55% al 25% (-30%).**
- A cap de les línies analitzades el percentatge de dones soles supera el 30%. En canvi, entre els homes, el percentatge de viatgers soles sempre supera el 30%.

HOMES



DONES



1. Introducció
2. Objectius de l'estudi
3. La mobilitat amb perspectiva de gènere
4. Metodologia
5. La visió dels usuaris – Enquestes
6. El comportament dels usuaris – Observacions
- 7. Conclusions**
8. Recomanacions

La percepció de seguretat en els desplaçaments ha de pujar per tal que, en un context de recuperació de l'ús del transport públic i dels trajectes a peu per a una major sostenibilitat, aquests mitjans augmentin el seu ús.

- **El 68% de les dones canvien els seus hàbits de mobilitat per motius de seguretat personal, mentre que els homes ho fan en un 37%.**
- En general, les dones pateixen més situacions d'assetjament que els homes (40% vs 24%), i aquestes succeeixen amb més freqüència durant el dia. A la nit hi ha menys desplaçaments, però també es prenen més precaucions.
- **El taxi és el mode de transport públic que inspira més seguretat entre dones i homes i on elles pateixen menys incidents.**
- Anar en metro es considera el mode més insegur entre les dones durant la nit (46% de les dones i 33% dels homes). De fet, el **36% de les dones declaren que han estat víctimes d'assetjament o agressió al metro mentre es desplaçaven de nit** i, per això, una de les mesures que consideren fonamentals és que hi hagi més presència de personal de seguretat a les estacions.
- **Anar a peu és el segon mode que més dones perceben com a insegur durant la nit (37%). El 45% indiquen que han estat víctimes d'assetjament quan caminaven pel carrer en horari nocturn (16% entre els homes), un fet que incrementa aquesta percepció d'inseguretat.**
- **Els vehicles privats, com són el cotxe i la moto, es perceben com a modes molt segurs, tot i que es donen casos de robatori i assetjament, sobretot durant la nit.**

1. Introducció
2. Objectius de l'estudi
3. La mobilitat amb perspectiva de gènere
4. Metodologia
5. La visió dels usuaris – Enquestes
6. El comportament dels usuaris – Observacions
7. Conclusions
- 8. Recomanacions**

Després de l'aturada provocada per la Covid-19 i per a fer front a les noves necessitats de la mobilitat que es generen per la tornada a l'activitat habitual, l'administració pública, els operadors de transport i la resta d'actors del sector de la mobilitat estan repensant l'organització de l'espai públic, la gestió de la mobilitat i l'oferta de transport públic i compartit.

És per això que ens trobem en un moment idoni per a considerar les qüestions de gènere en aquest plantejament de la mobilitat, tant a nivell urbà com metropolità:

- L'increment i promoció dels desplaçaments a peu ha d'acompanyar-se de mesures de protecció de gènere a l'espai públic.
- Una menor presència d'usuaris al metro/tren pot incrementar les situacions de risc de gènere.
- Introduir mesures de gènere en horari nocturn per tal que les dones no hagin de prendre tantes mesures d'autoprotecció.

Administració pública

- Inventariar l'espai públic (carrers, parcs, etc.) per identificar les necessitats d'actuació en funció de la seguretat en la mobilitat a peu:
 - Millorar la il·luminació de l'espai públic (carrers, parcs, túnels) i els voltants del transport públic.
 - Millorar les zones amb escassa visibilitat (carrerons, zones amb arbustos, etc.)
 - Identificar àrees en transició temporal: zones d'obres, solars, etc.
 - Incrementar el nombre de semàfors amb polsador.
 - Realitzar intervencions en zones abandonades: neteja i activitats d'animació del propi espai públic (els llocs es respecten més si la gent els sent com a propis).
- Analitzar enquestes i dades de població en funció del gènere, el que permetrà planificar tenint en compte les necessitats de tota la població.
- Assegurar la participació de dones en els projectes de seguretat en la mobilitat, de planificació urbana i de disseny de l'espai públic.
- Elaborar auditories de mobilitat i de gènere liderades per dones.
- Aprofitar l'ús d'Intel·ligència Artificial per al tractament de la imatge per tal d'identificar situacions de risc en càmeres de vigilància i poder intervenir ràpidament.
- Promoure aplicacions públiques d'avís immediat (botó S.O.S.).

Les dones representen una majoria d'usuàries del transport públic i aquest ha de desenvolupar millores en el servei, en qualitat i seguretat, atenent a aquest col·lectiu.

Operadors de transport públic

- Realitzar auditories de gènere, donant major pes a aquest factor en les enquestes de satisfacció, i posant èmfasi en qüestions de seguretat.
- Establir un sistema de parades a demanda en rutes d'autobusos nocturns o d'àrees perifèriques.
- Desenvolupar APPs de mobilitat amb dades d'horaris en temps real, per tal que els usuaris sàpiguen les hores exactes de pas i puguin reduir el temps d'espera en parades (sobretot en zones poc transitades).
- Incrementar la presència d'agents de seguretat i de càmeres a les estacions.
- Millorar la il·luminació d'estacions, andanes i parades d'autobusos.
- Assegurar la visibilitat a les marquesines d'autobús.

MOLTES GRÀCIES