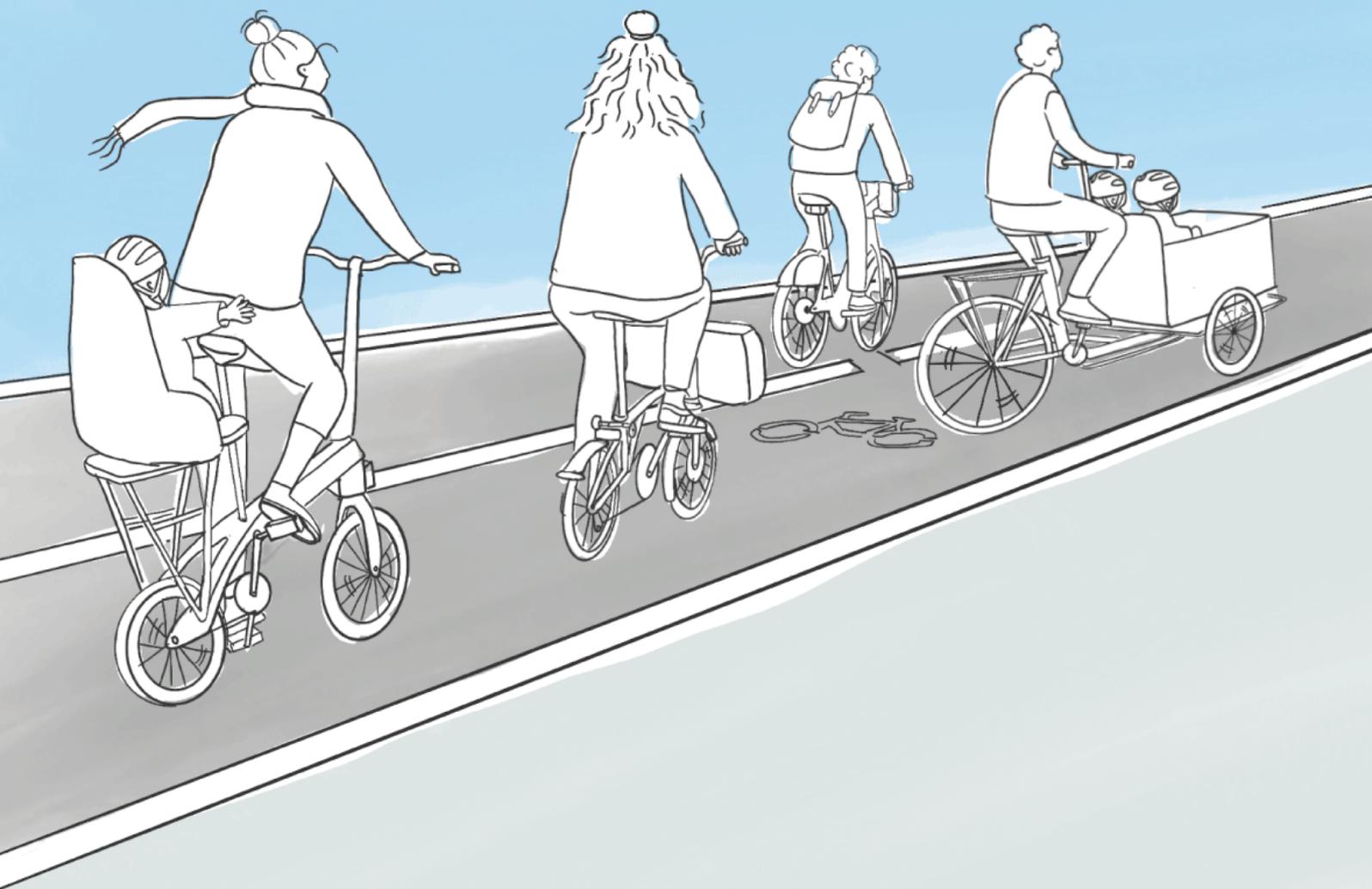


RADIOGRAFÍA CICLISTA DE BARCELONA

Análisis de los perfiles ciclistas



AUTORES

Laura Chaves Vargas

COORDINACIÓN

Adrià Arenas Bañolas

Diseño e ilustración: Laura Chaves Vargas

Colaboradores:

Oier Martinez Violet

Oscar Chamat-Nuñez

Este estudio cuenta con el apoyo del Ajuntament de Barcelona



Barcelona

ABRIL 2023

Bicicleta Club de Catalunya -BACC

Índice

| | |
|---|-----------|
| 1. Introducción | 4 |
| 2. Objetivos | 5 |
| 3. Metodología | 5 |
| 4. Análisis de los resultados de las entrevistas online | 8 |
| 4.1. Perfil ciclista | 8 |
| 4.2 Perfil ciclista según tipo de bici | 18 |
| 4.2.1. Bicicleta de ciudad de barra baja | 17 |
| 4.2.2. Bicicleta de ciudad barra alta | 18 |
| 4.2.3. Bicicleta de montaña – BTT | 19 |
| 4.2.4. Bicing | 20 |
| 4.2.5. CargoBike | 21 |
| 4.2.6. Bicicleta plegable | 22 |
| 5. Hábitos | 23 |
| 5.1. Orígen - destino - usos y valoración de la infraestructura | 23 |
| 5.2. Freqüència de viatges, segons horaris | |
| 6. Conclusiones | 28 |

1. Introducción

El Bicicleta Club de Catalunya-BACC, entidad con más de 20 años de experiencia promoviendo la bicicleta como medio de transporte en Catalunya presenta **la RADIOGRAFÍA CICLISTA DE BARCELONA**. Este estudio es la continuación del [Análisis de uso de los carriles bici, recuento según perfiles](#) llevado a cabo en el otoño de 2021 y que se ha repetido durante el mismo periodo del 2022.

Esta radiografía **se divide en dos informes**, por un lado, el **Análisis de uso de los carriles bici** y por otro lado, el **Análisis de los perfiles ciclistas**. El primero da continuidad al estudio del 2021 donde volvemos a analizar la movilidad cotidiana de determinados carriles bici de la ciudad con mayor uso. Los objetivos han sido cuantificar la cantidad de usuarios/as que pasan por los puntos de interés escogidos, conocer el perfil de las personas usuarias, el género, el tipo de vehículo y su uso. Mientras que, para el segundo informe, se ha llevado a cabo un estudio en profundidad de los perfiles ciclistas a través del análisis cualitativo de entrevistas semiestructuradas.

En **el segundo informe mostramos el análisis de los perfiles obtenidos mediante entrevistas virtuales donde personas usuarias de la bicicleta** han compartido de forma libre sus historias sobre la bici, sus motivaciones para usarla, sus hábitos ciclistas y sus percepciones sobre la experiencia ciclable en la ciudad de Barcelona.

Todos estos datos se han analizado por medio de la codificación del análisis del discurso, el análisis estadístico, el uso de cartografías y la representación del análisis semántico obteniendo como resultado una visión con una gran cantidad de matices del perfil ciclista de la ciudad de Barcelona.

El estudio se presenta abierto a todas las personas y entidades interesadas en la movilidad urbana. Estamos convencidos que la forma en que se gestiona la movilidad no están alineados con los trascendentales retos ambientales y de salud pública que nos enfrentamos. Es por esto que esperamos que este documento se convierta en un instrumento para potenciar, mejorar y dignificar la movilidad ciclista en la ciudad.

Desde el BACC **queremos poner de relieve la importancia que actualmente tiene la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Barcelona**. La bicicleta ya es un hecho en las calles, nuestro interés es evidenciar esta variada radiografía de personas que eligen la bicicleta como una opción de movilidad cotidiana.

2. Objetivos

El objetivo general de este estudio es **obtener una radiografía ciclista** que permita definir los perfiles de las personas usuarias, por género y tipo de vehículo, que utilizan los carriles bici de Barcelona.

Además, también busca:

- 1er objetivo: Aportar información sobre las posibles diferencias entre zonas y tipos de usuarios/as, en cuanto a flujos ciclistas.
- 2o objetivo: Visibilizar los cambios y tendencias temporales comparando los resultados de la edición anterior¹ (2021).
- 3r objetivo: **Analizar las motivaciones, hábitos y características de los perfiles ciclistas de la ciudad de Barcelona.**

3. Metodología

Para llevar a cabo el **Análisis de los perfiles ciclistas** se ha llevado a cabo una entrevista semiestructurada que se distribuyó a través de nuestras redes sociales. El formulario estuvo abierto durante 1 mes. En total **se lograron recoger 175 respuestas de las cuales 165 han sido aptas para el análisis** (contaban con información completa y válida sobre las preguntas del cuestionario).

En esta encuesta no se incluyen los patinetes eléctricos por el escaso número de respuestas recogidas, por este motivo se decidió no incluirlos, centrando el análisis solamente en los perfiles ciclistas. Los patinetes eléctricos sí han sido objeto de estudio en el **Análisis de uso de los carriles bici**.

La distribución de las respuestas por tipo de bici no ha sido equitativa para todas las categorías de bicicleta, habiendo más participación en las bicis denominadas de ciudad con barra alta o baja y bicicletas plegables.

Sin embargo, los datos obtenidos permiten la evaluación cualitativa de la información y han servido para llevar a cabo un análisis del uso que se le da a la bicicleta, de los recorridos y las experiencias de vida de las personas participantes.

¹ Radiografía BACC, febrero 2022 (Datos 2021)

Número total de entrevistas válidas

| Tipo de bici | Cantidad |
|----------------------------------|----------|
| Bici de montaña (MTB) | 16 |
| Bicing | 9 |
| Bicicleta de ciudad (Barra alta) | 61 |
| Bicicleta de ciudad (Barra baja) | 18 |
| Bicicleta plegable | 53 |
| Cargobike | 8 |
| Total | 165 |

Table: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

Tabla 1: Total de entrevistas válidas realizadas

El formulario a su vez presentaba un formato de entrevista semiestructurada, con preguntas de formato mixto, algunas de selección múltiple y otras de formato abierto. Esto ha permitido hacer un procesamiento de datos de forma cualitativa y cuantitativa.

Esta información, complementaria al Análisis de uso de los carriles bici, recuento según perfiles, amplía la perspectiva de los perfiles y genera mayor claridad en los comportamientos cotidianos ciclistas. Algunas de las preguntas han tenido como objetivo conocer las motivaciones a la hora de escoger el tipo de bicicleta que usan, las razones por las cuales se mueven en bici y sus percepciones en relación con la experiencia ciclista por la ciudad específicamente hablando en términos de infraestructura.

A tener en cuenta sobre la metodología:

- No se logran captar todos los detalles no verbales del estudio cualitativo, como gestos, exclamaciones e impide la indagación profunda que se puede obtener cuando se hacen entrevistas presenciales.
- Para los datos cuantitativos, los datos recolectados pueden establecer una tendencia, sin embargo, no alcanzan a ser representativos.
- Para los datos cualitativos, los datos obtenidos pueden ser representativos y mostrar una tendencia, ya que la gran cantidad de coincidencias permite establecer certezas propias del estudio cualitativo.
- Los tipos de bicicleta han sido agrupados en siete categorías denominadas como: **Bicicleta plegable, Bicing, Bicicleta de ciudad barra alta, Bicicleta de ciudad barra baja, Bicicleta de montaña y Bicicleta de carga (cargobike).**

Dentro de la categoría de Bicicleta ciudad barra alta se encuentran también las bicicletas de carretera, gravel, híbridas, etc. Que, dentro de sus características físicas, coinciden en su geometría al tener una barra alta en su cuadro y que las personas participantes le dan además un uso urbano.

- Las respuestas muestran el reflejo de personas que residen en Barcelona. Para este perfil no contamos con la participación de otras personas que también residen en Barcelona por temporadas o que la visitan para turismo y que también usan la bicicleta por la ciudad.

4. Análisis de los resultados de las entrevistas online

4.1. Perfil ciclista

Género

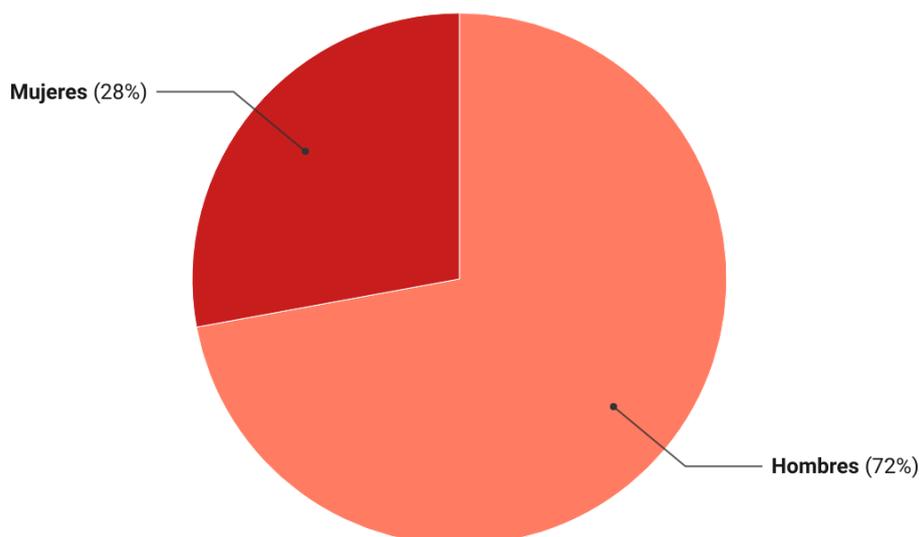


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

Gráfico 1: Distribución de la muestra por género

De la cantidad de personas encuestadas, tan solo el **28%** se han identificado como mujeres versus el **72%** que se han identificado como hombres, por lo tanto, los resultados también presentan una brecha de género que refleja la brecha existente de ciclistas en las calles y que se evidencia en el **Análisis de uso de los carriles bici**.

La **edad media** de las personas que han participado es similar, tanto para mujeres (**42 años**) como para hombres (**43 años**). Estas edades son el resultado del promedio de todas las personas encuestadas según su género. Dentro de los datos obtenidos se encuentran respuestas de personas de diferentes edades que van desde los 20 años hasta los 84 años.

La distribución porcentual por tipo de bicicleta para mujeres y hombres muestra un **porcentaje mayor de mujeres para las bicicletas: Cargo-bike, Bicing, Bicicleta de Montaña, Bicicleta de Ciudad de Barra Baja** y un **porcentaje mayor de hombres** tan solo para las **Bicicletas Plegables y de Bicicletas de Ciudad de Barra Alta**.

Por ejemplo en el caso de la **bicicleta Cargobike** tan solo un **4,2%** del total de hombres hace uso de ella versus el **6,5%** del total de mujeres. Para el **Bicing** pasa lo mismo, un **4,2%** de hombres y un **8,7%** del total de mujeres. Los porcentajes cambian en el caso de las **bicicletas plegables** donde un **28,3%** corresponde a las **mujeres** y un **33,6%** son hombres; lo mismo sucede con la **bicicleta de ciudad Barra Alta** donde se encuentra un **30,4%** de uso por parte de las mujeres y un **39,5%** hombres.

Porcentaje según tipo de bici

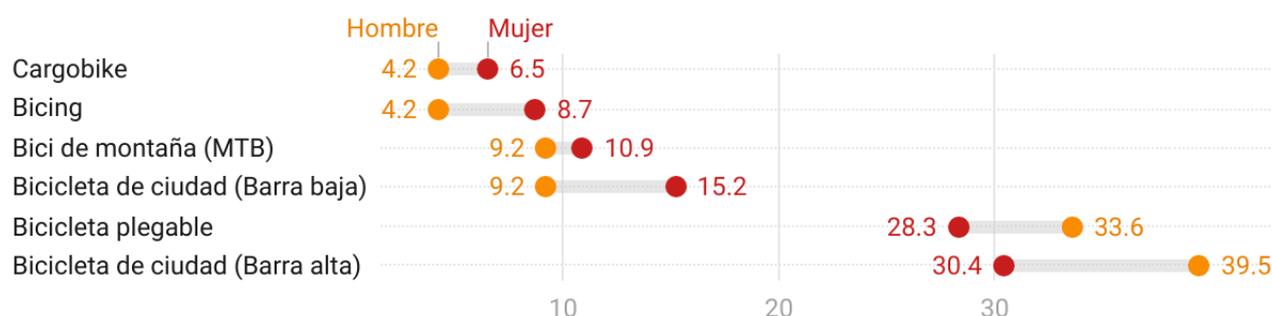


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

Gráfico 2: Porcentaje de la distribución según tipo de bici

Se evidencia que el uso de **la bicicleta mecánica** sigue siendo *mayor a la bicicleta eléctrica* para esta muestra de personas estudiadas. Sin embargo, en casos como el de *la bicicleta plegable*, **el porcentaje eléctrico equivale a una tercera parte, dejando ver una tendencia de uso para este tipo de propulsión**; mientras que, para la *Cargobike*, quizás por el enfoque de carga para lo que está diseñada, **un 3% de las personas que la usan prefieren tener una asistencia eléctrica**; esto también sucede con el *Bicing*, donde el **3%** versus el **2,4%** prefiere hacer uso del sistema público de bicicletas con asistencia eléctrica.

Propulsión según tipos de bici

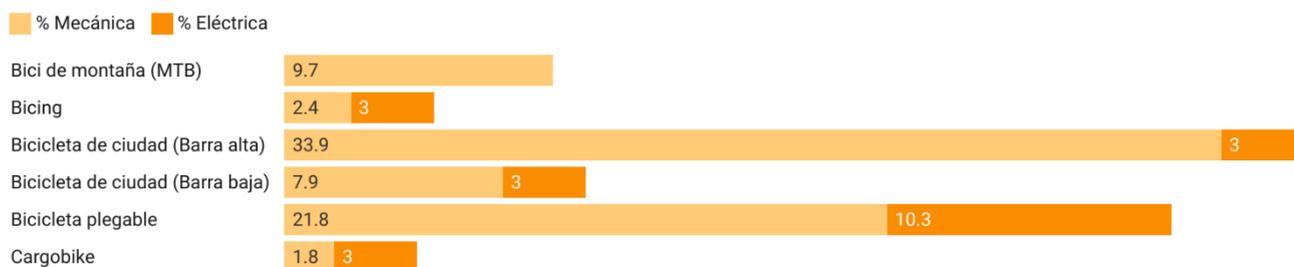


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

Gráfico 3: Porcentaje de las bicicletas mecánicas vs eléctricas según la distribución establecida de tipos de bici

Por otro lado, un dato destacable dentro del perfil ciclista, es el tiempo que las personas son propietarias de la bicicleta que usan para moverse de forma cotidiana. Para poder determinar este uso, se han definido cuatro rangos temporales: Rangos de **0-6 meses**, **6 meses a 1 año**, **1-3 años** y **más de 3 años**. De esta forma se puede saber si la bicicleta es nueva para ese usuario/a o si por lo contrario, es una bicicleta que la tiene en propiedad desde hace mucho más tiempo.

¿Desde cuando tienes la bici?



Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

Gráfico 4: Desde cuándo tienen en propiedad la bicicleta que usan

El **62,4%** de las personas dicen tener su bicicleta hace más de **3 años**, un **8,4%** para el rango de **6 meses a un año** y tan solo un **3,8%** durante el tiempo de **0 a 6 meses**. En el caso del **24,2%** de las personas que coinciden en haber adquirido su bicicleta en el rango de **1 a 3 años**, notamos que el tiempo se ajusta con el desarrollo de la pandemia por Covid-19. Esta concordancia se hace relevante a la hora de cruzar la información de los motivos que les llevaron a moverse en bicicleta cuando responden la pregunta de cómo la bicicleta empezó a hacer parte de sus vidas:

“Por la pandemia no podía ir en metro, tardo lo mismo que en transporte público y hago deporte”

El temor de moverse en transporte público, compartir espacios reducidos con otras personas conllevaba a que decidieran optar por moverse en bicicleta como alternativa a la crisis de salud pública que se estaba sufriendo en esos momentos.

“Por la pandemia me compré una MTB para hacer todos los trayectos hasta mi trabajo.”

En otros casos, simplemente fue un detonante, provocando que hicieran un cambio de hábitos, motivándolos a la compra de su propia bicicleta.

“...me animé a tener un abono Bicing. Después empecé a utilizarla muy a menudo, siendo casi una parte de mi identidad. Nunca me había decidido a tener una propia, sin embargo, hace como un año, cuando una amiga se marchó fuera a estudiar, me dejó su bicicleta, y fue una experiencia muy positiva. Desde el confinamiento empecé a utilizar la bici más por ocio y ejercicio, por lo que el bicing se me quedaba muy corto... Después de esta experiencia, hace unos 6 meses adquirí mi primera bicicleta propia para moverme a todas partes...”

¿Desde cuando te mueves en bici?

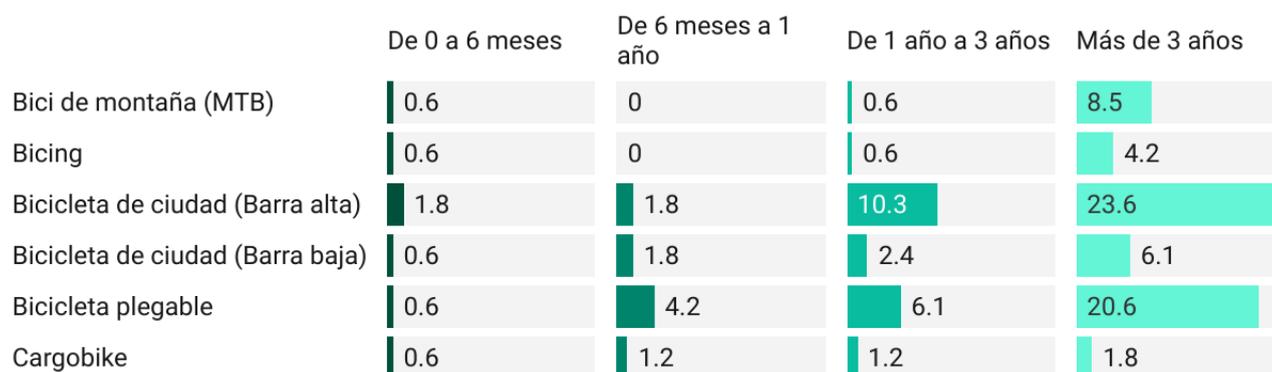


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

Gráfico 5: Desde cuando se mueven en bicicleta por la ciudad

A la hora de evaluar el tiempo *desde cuando se mueven las personas en bicicleta* de forma cotidiana, determinamos los mismos rangos temporales de **0 a 6 meses, de 6 meses a 1 año, de 1 a 3 años y más de 3 años**. Los datos son *significativamente* similares a los datos obtenidos cuando se habla del tiempo en que las personas han manifestado ser propietarias de sus bicicletas.

El **64,8%** (vs 62,4%) * de las personas estudiadas expresan haberse iniciado en la bicicleta hace **más de 3 años**, el **21,2%** (vs 24,2%)* se ubica en el rango de **1 a 3 años**, el **8,2** (vs 8,4%)* entre los **6 meses y 1 año** y tan solo **4,8%** (vs 3,8%)* entre los **0 y 6 meses**.

*Datos sobre el tiempo en que las personas han sido dueñas de la bicicleta que usan.

Cuando se les pregunta a las personas por los motivos por los cuales se mueven en bicicleta, responden a este enunciado expresando que sus principales motivos están relacionados a la **salud (25,5%)**, a que es **más agradable (24,2%)**, es **más económico (19%)**, es **más rápido (9%)**, por **comodidad (8,8%)**, porque **no contamina (7,1%)**, es **más divertido (2,9%)**, es **fiable (1,9%)** y **no disponen de vehículo motorizado (1,7%)**.

¿Por qué vas en bicicleta por la ciudad?

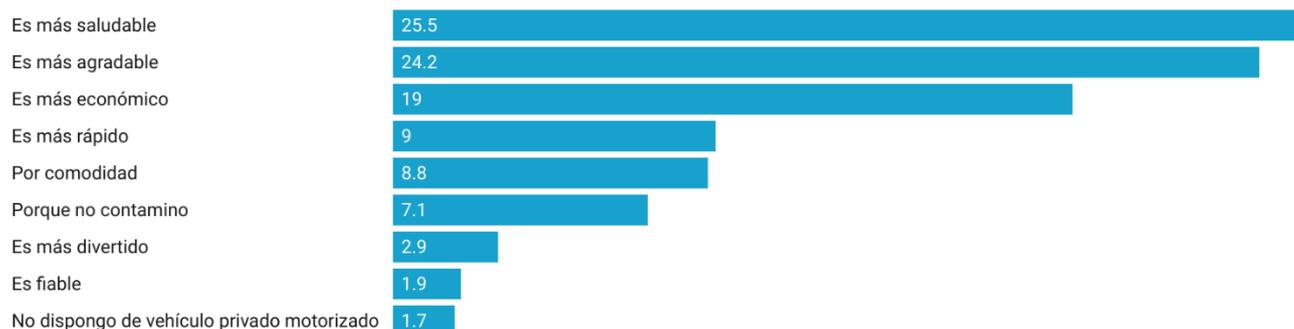


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

Gráfico 6: Motivos por los que las personas usan la bicicleta como medio de transporte

Según las respuestas obtenidas, la bicicleta tiene un **aspecto identitario** que ponen en valor al contar sus historias de cómo la bicicleta empezó a formar parte de sus vidas. **La bicicleta es una característica de su identidad**, ya sea porque fue un vehículo vinculado con su historia familiar, la historia de su vida o porque moverse en bicicleta como ocio les abrió la posibilidad de usarla de otra forma más cotidiana. La bicicleta se convierte en una compañera y a su vez, un vehículo que determina su estilo de vida.

“Desde los 16 años empecé a usarla por temporadas...me encantaba...después unos 13 años seguidos para ir al trabajo y ahora tengo 80 y sigo”

Las personas que se ven reflejadas con esta característica, recuerdan sus experiencias con la bicicleta desde que aprendieron a montarla y todos los aspectos positivos que esto les ha traído a su vida.

“...Desde que tengo cuatro años (1949) he ido en bicicleta por placer y ejercicio. Siempre que he podido en mi vida adulta he utilizado una bicicleta para ir al trabajo y para hacer la compra. Llevo 23 años jubilado, ahora uso mi bicicleta para hacer ejercicio y disfrutar del aire libre...”

"La bicicleta la he usado desde siempre, viene de familia"

“Desde pequeña mi padre siempre me llevaba en su bicicleta. En mi casa era un medio de transporte cotidiano más y fue bastante inmediato que yo empezara a usarla yo también para moverme.”

“Desde que tengo 16 años voy en bici, siempre me ha gustado. Iba al colegio en bici, luego a la universidad ahora al trabajo”

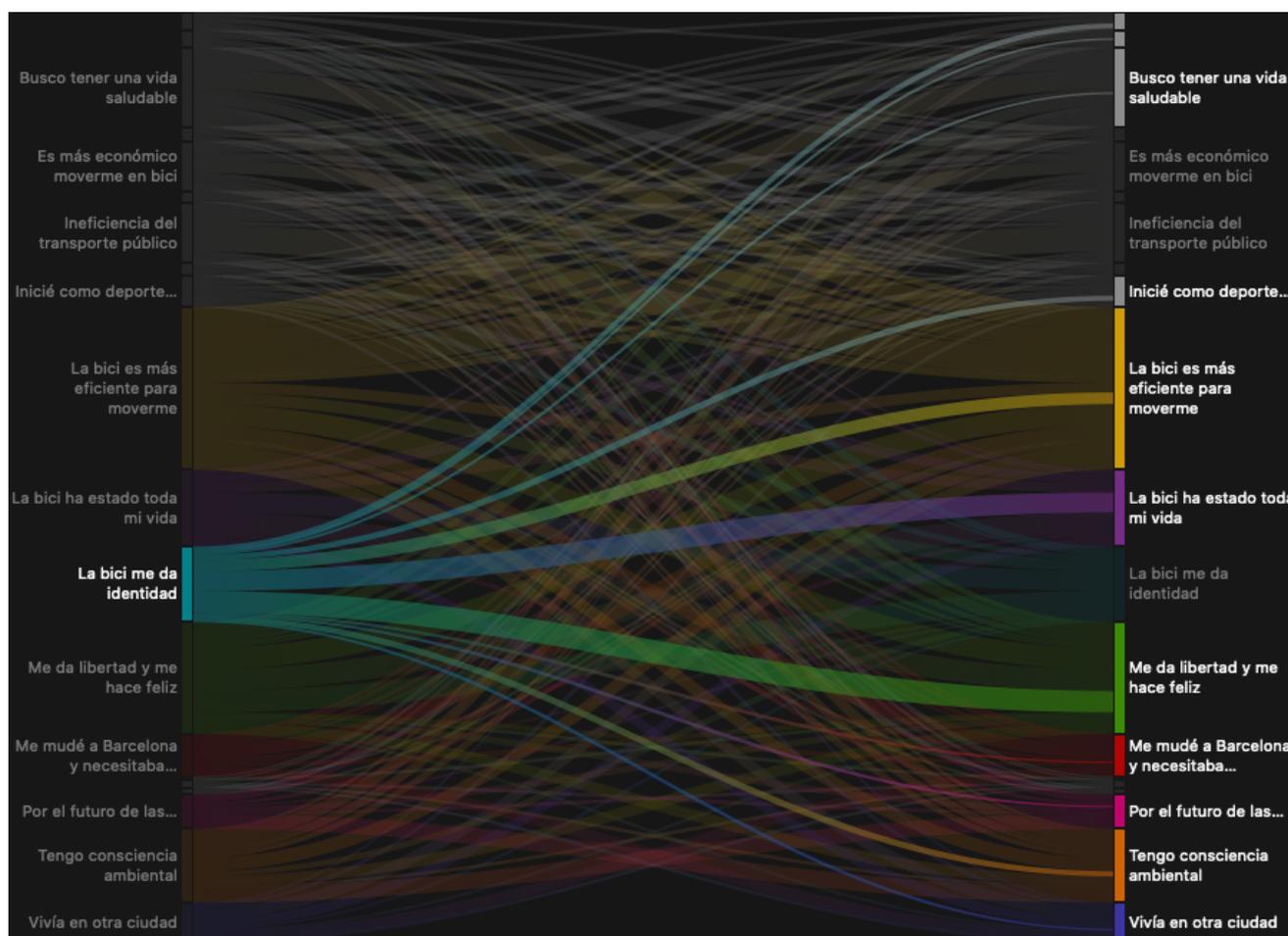


Gráfico 7: Relaciones de los aspectos identitarios

Estos aspectos intangibles que ponen en valor sus experiencias ciclistas a lo largo de su vida y cómo esta ha impactado en la forma que actualmente la usan, se relacionan directamente con los valores que la bicicleta tiene cuando se convierte en un vehículo cotidiano: **la busca de eficiencia, practicidad y economía.**

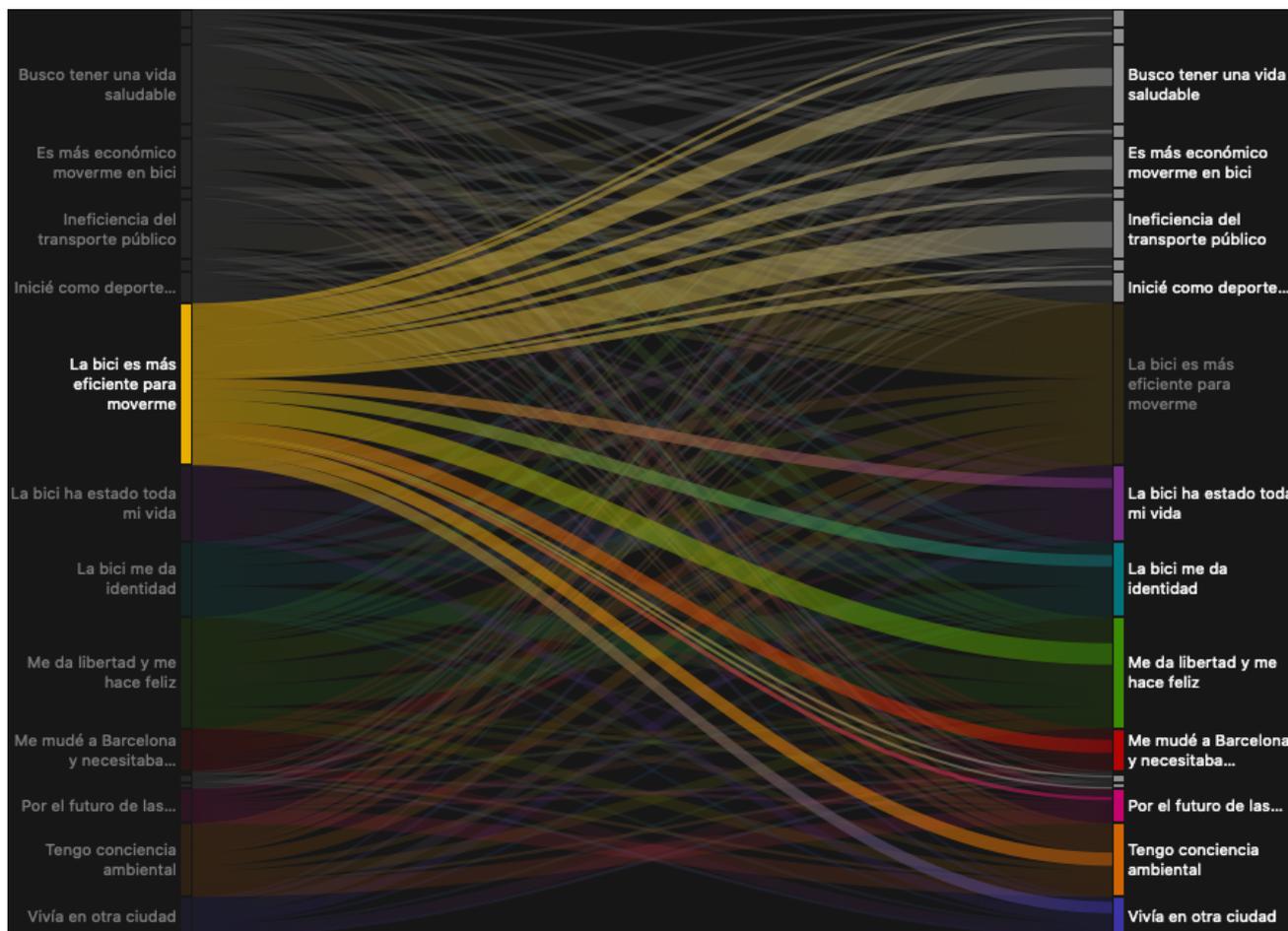


Gráfico 8: Relación con los valores que la bicicleta tiene

La eficiencia es una de las razones más valoradas por las cuales las personas del estudio eligen moverse en bicicleta. La fiabilidad de movimiento que les da este vehículo, es altamente destacable cuando se comparan las experiencias con el transporte público, teniendo en cuenta los horarios y limitaciones propias de este sistema.

Al describirlo mencionan características como la impuntualidad, la ineficiencia en sus trayectos, la poca conexión entre los orígenes y destinos; haciendo que, con ventaja, la bicicleta responda mejor a las necesidades que las personas expresan tener.

A su vez, el transporte público también es aliado para los trayectos más largos. Destacan el valor intermodal que la bicicleta les da y cómo de esta manera pueden abarcar más recorrido.

“A veces volvía del trabajo con el coche de una compañera del mismo pueblo y por eso opté por la opción de una bici plegable, para así poder guardarla en el maletero y también para llevarla en el tren sin problema”

“Me gusta hacer deporte. Para ir al trabajo lo combino con el metro. Disfruto yendo en bici al trabajo y donde sea”

“Mi pareja me animó a usar su antigua bici en un trayecto que era un poco largo para hacer a pie (35 min) y poco eficiente en transporte público (15 minutos de andar y 3 estaciones de metro).”

“Al lugar donde trabajo el transporte público es escaso y complicado, requiere mucho tiempo para llegar. Además, el servicio de bus se muy irregular e imprevisible”

Las personas que expresan tener una preocupación ambiental, sienten una coherencia usando la bicicleta como medio de transporte habitual por ser un vehículo que no contamina.

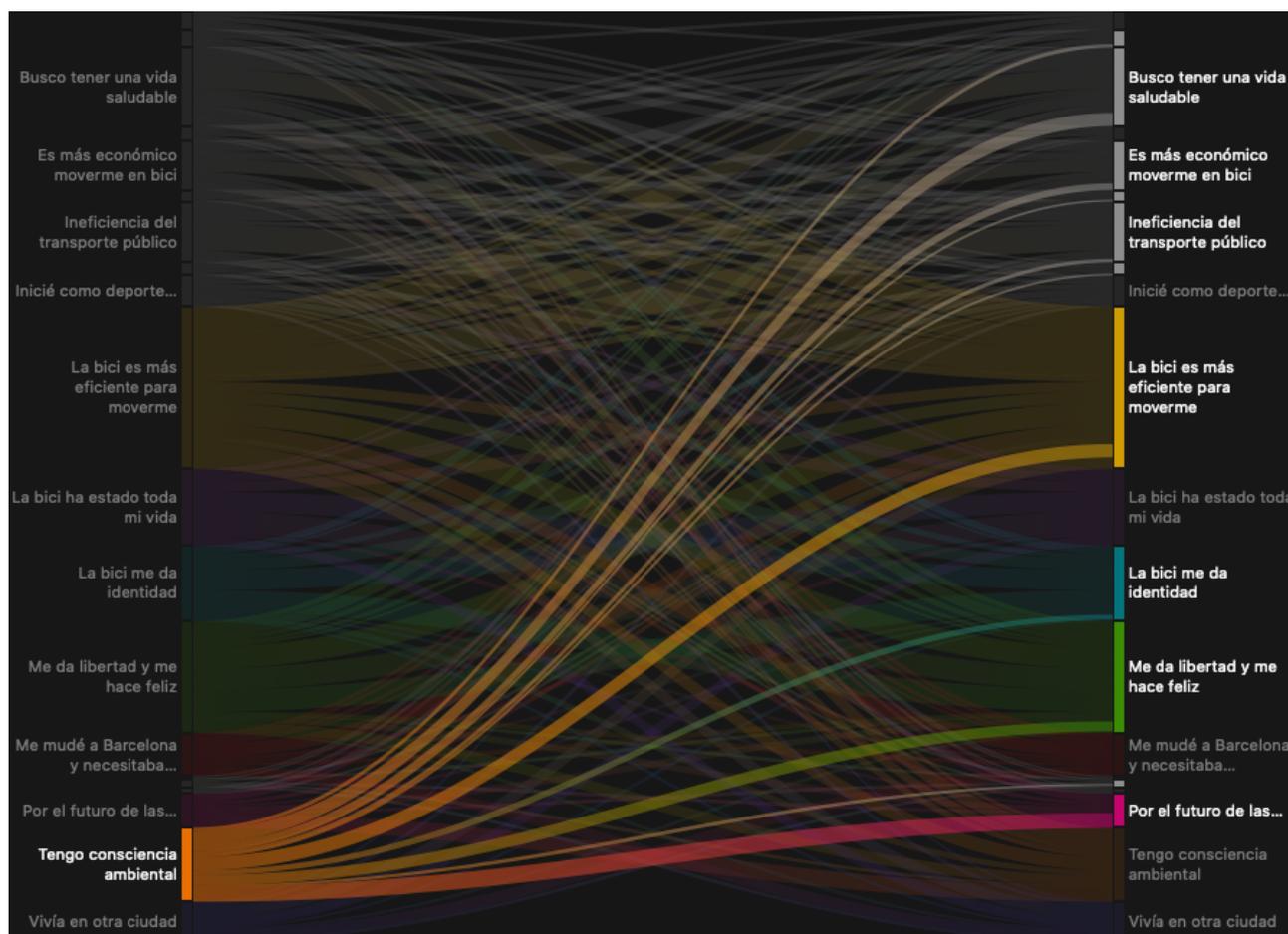


Gráfico 9: Relaciones a partir de los valores de la consciencia ambiental

“Hace 24 años, ya hacía tiempo que me preocupaba mucho la destrucción del planeta. Tenía la suerte de vivir y trabajar en Barcelona. Desplazarme en bici era una opción muy práctica y una respuesta individual al problema del medio ambiente”

“No encuentro normal moverse en coche cada día en una gran ciudad. Contaminación, estrés, coste económico. La bici sólo aporta cosas buenas. Para una misma y para la sociedad”

“Por conciencia ecológica al principio, ahora ya se ha convertido en parte de mi vida, no me imagino mi día a día sin bici”

Otro de los motivos más representativos de las historias compartidas que complementan el perfil ciclista de la ciudad de Barcelona, es la combinación de experiencias previas con la bicicleta en sus pueblos, lugares de residencia o crianza y cómo al mudarse a la ciudad buscaban alguna forma de moverse económicamente y eficientemente, siendo la bicicleta la respuesta a este deseo.

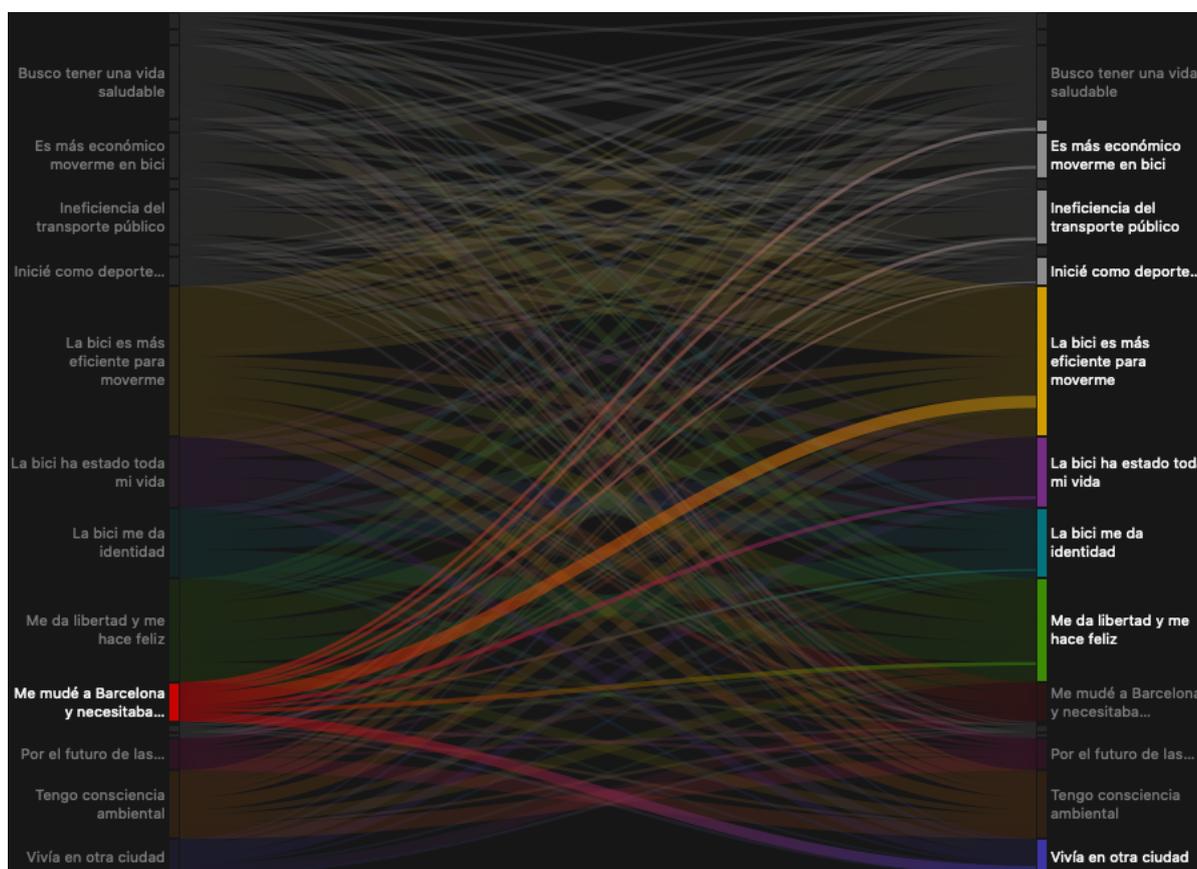


Gráfico 10: Hábitos aprendidos en otros contextos

Las personas que vivían en otras ciudades con mejores o similares condiciones ciclables, mencionan sus experiencias positivas como el detonante que les hizo elegir a la bicicleta como vehículo cotidiano cuando se mudaron o regresaron a Barcelona.

“Siempre he ido en bici, en San Francisco, Boston, Carolina del Norte. Me gusta porque es la más rápida, tengo la máxima flexibilidad, y la máxima alegría...”

.

“Soy de fuera de Barcelona y hace 27 años, cuando vine en la ciudad me planteé la posibilidad de moverme en bici...”

.

“En el 2005 estuve un año de Erasmus en Francia, los estudiantes se movían en bici y cogí el hábito”

.

“El 2015 me fui de Erasmus a Copenhague y allí me enamoré del hecho de poder ir en bici a todas partes con mis amigos. Al volver, me mudé a Barcelona (antes vivía en Sant Cugat en casa de mis padres) y decidí que tendría el mismo estilo de vida que en Dinamarca [...]”

4.2. Perfil ciclista según tipo de bici

4.2.1. Bicicleta de ciudad barra baja

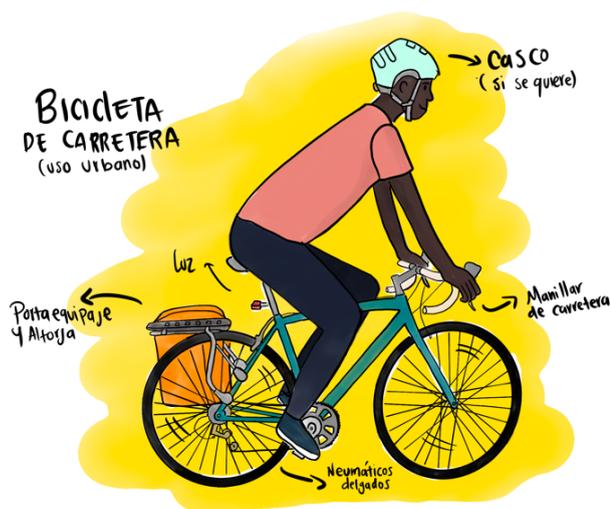


Para las personas que se mueven en este tipo de bicicleta el mayor **valor que le dan es su comodidad**, la consideran un modelo funcional cuya posición erguida les permite moverse de forma simple y eficiente. En su mayoría, son bicicletas de segunda mano bastante económicas, siendo este, un aspecto destacable a la hora de elegir las.



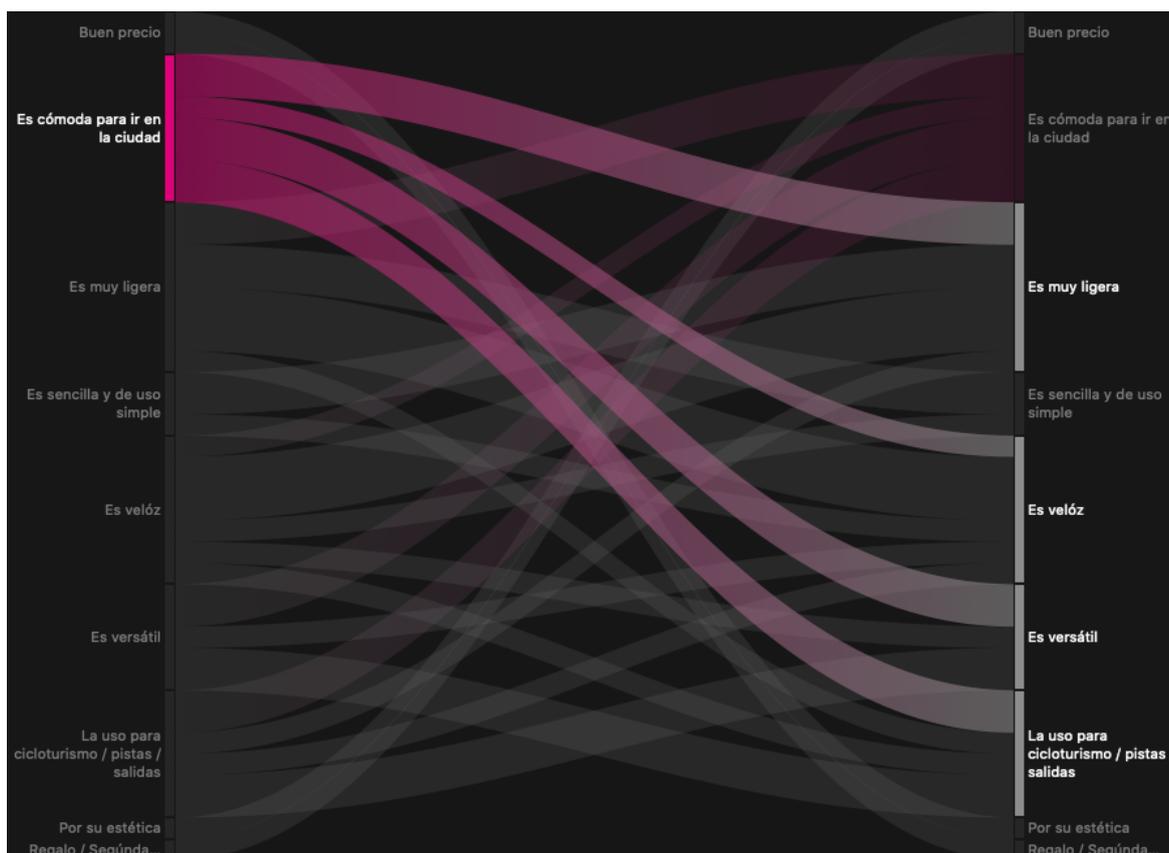
Gráfico 11: Motivos para elegir la bici de ciudad de barra baja

4.2.2. Bicicleta de Ciudad Barra Alta



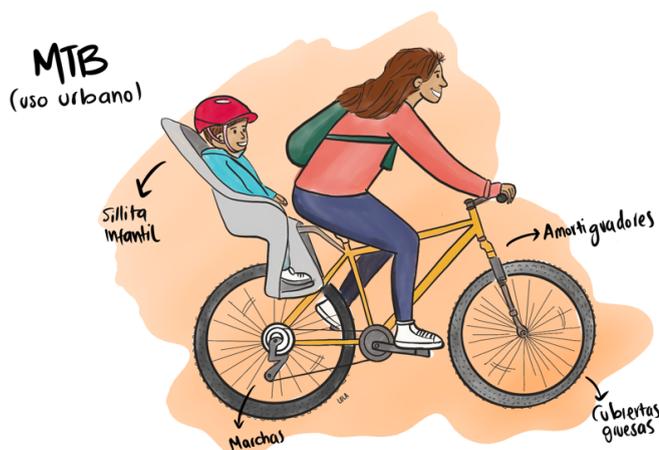
Las personas que deciden moverse en bicicleta de ciudad de **barra alta** la eligen por su valor de comodidad para ir por la ciudad, destacando su facilidad en el uso urbano. A su vez, es una bicicleta ligera que permite movimientos ágiles. Son bicicletas eficientes en cuanto al esfuerzo físico y la velocidad. Su versatilidad les permite a las personas que la eligen, hacer salidas a vías verdes, viajes de cicloturismo o usarla para deporte. Razones que son altamente

valorables para este perfil, porque buscan una vida saludable y activa a la hora de moverse en bicicleta.



Gràfic 12: Motivos para elegir la bici de ciudad de barra alta

4.2.3. Bicicleta de montaña – MTB



Las personas que eligen bicicletas de montaña o MTB lo hacen por su versatilidad y multifuncionalidad, son consideradas bicicletas de “batalla” que permiten a las personas hacer salidas con ellas, hacer deporte y adaptarse a diferentes contextos y terrenos. También son consideradas bicicletas económicas. Son bicicletas que han sido heredadas en muchos casos, o que han estado previamente en su entorno. También son bicicletas que pueden haber sido adquiridas de segunda mano.



Gráfico 13: Motivos para escoger la bici de montaña

4.2.4. Bicing



Las personas que eligen moverse con Bicing (Sistema público de bicicletas de Barcelona) consideran la opción más cómoda para los tipos de desplazamiento que realizan. Es un transporte que les permite combinar con otros medios de transporte y ampliar sus trayectos, además de poder utilizarla 24 horas y no hacer un gasto considerable en una bici propia. Por lo general estas personas no cuentan con espacio en casa para el almacenamiento, valoran

significativamente tener resuelto el parking cuando llegan a su destino, ya sea porque tienen miedo de que les roben la bicicleta, o porque ya han sufrido algún robo.

Es un servicio que también utilizan los usuarios cotidianos de la bicicleta y en algunos casos, estas personas expresan sus inicios en el ciclismo urbano gracias a haberse realizado abonados/as del Bicing.

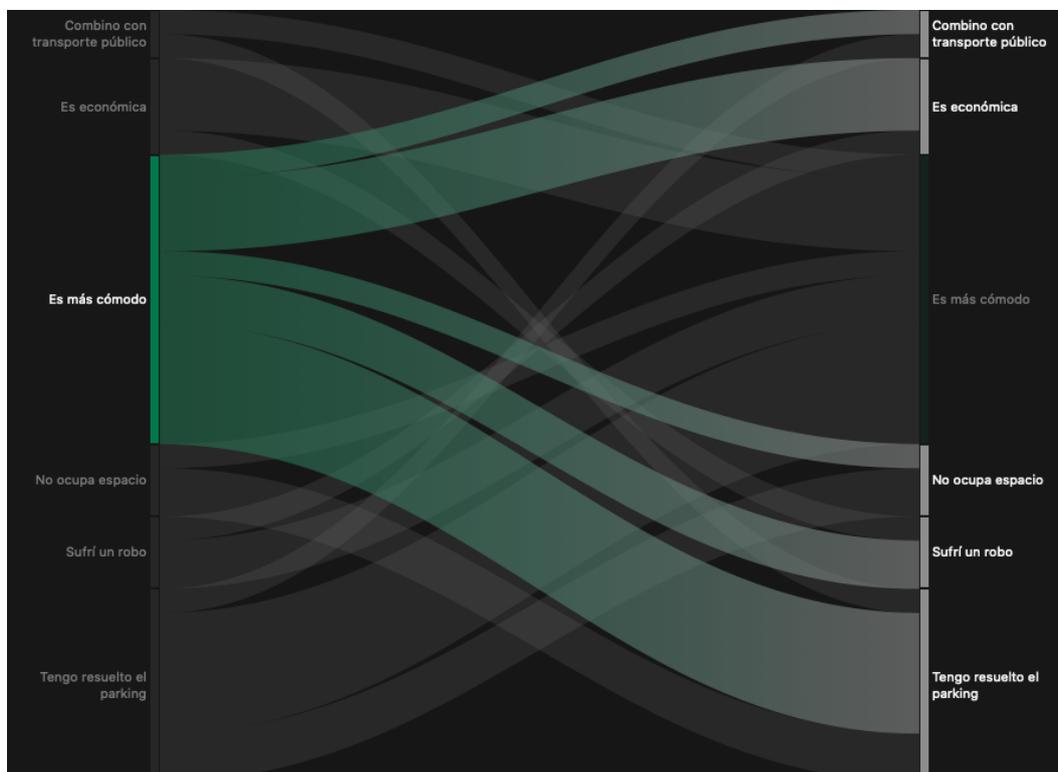
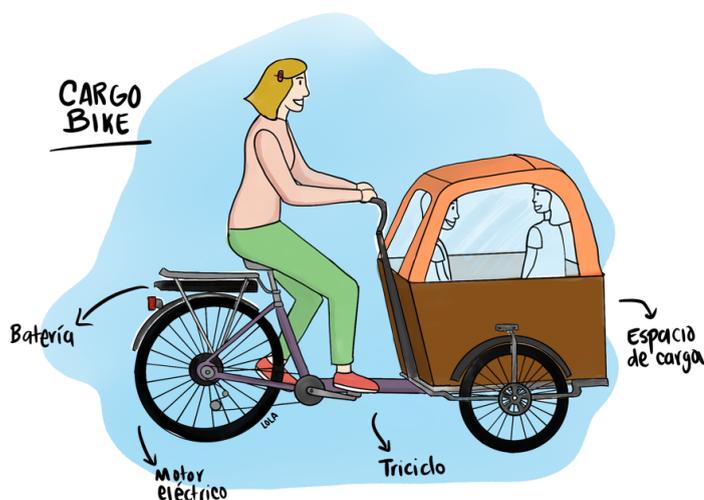


Gráfico 14: Motivos para elegir el Bicing

4.2.5. Cargo-Bike



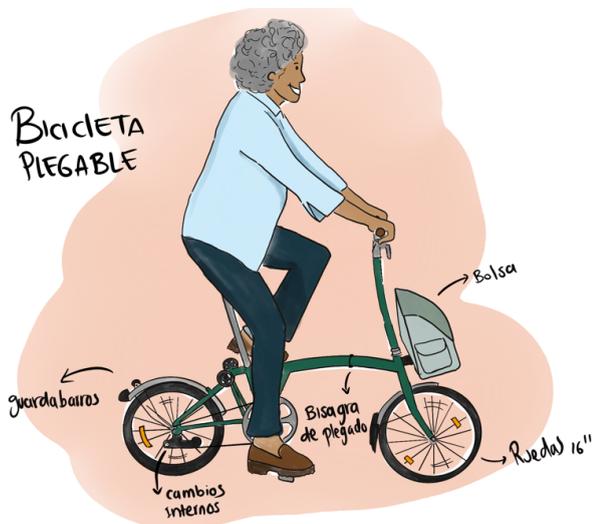
Las personas que deciden moverse en **bicicletas de carga** lo hacen **para poder combinar sus desplazamientos con su vida familiar**, por lo general son personas que previamente usaban la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos y cuando su vida se transformó, adquirieron la bicicleta de carga para no dejar de moverse en bicicleta. El valor que más le dan a la bici de carga, es el hecho de que pueden ampliar la capacidad de carga y las da versatilidad en su vida cotidiana, les permite llevar a los

hijos/as a la escuela, cargar con la compra o poder desplazar elementos pesados que de otra manera o no lo harían o tendrían que recurrir a otro medio de transporte.



Gráfico 15: Motivos para elegir la bicicleta de carga

3.3.1. Bicicleta plegable



Las personas que eligen las **bicicletas plegables** lo hacen para no preocuparse por el parking porque pueden entrar con la bicicleta plegada en la mayoría de los lugares y **evitan** uno de los mayores temores: **que les roben la bici**. Las prefieren por su funcionalidad y por considerarlas bicicletas robustas y fiables.

Valoran la capacidad intermodal que les da la bicicleta plegable. Algunas personas combinan sus trayectos en transporte público. Proviene de otros municipios o acuden a otros municipios y consideran

importante poder llevar su propia bicicleta. Por último, son personas que no cuentan con mucho espacio en casa para poder aparcar la bici, lo que hace que una bicicleta plegable sea la que mejor se adapta a su estilo de vida.

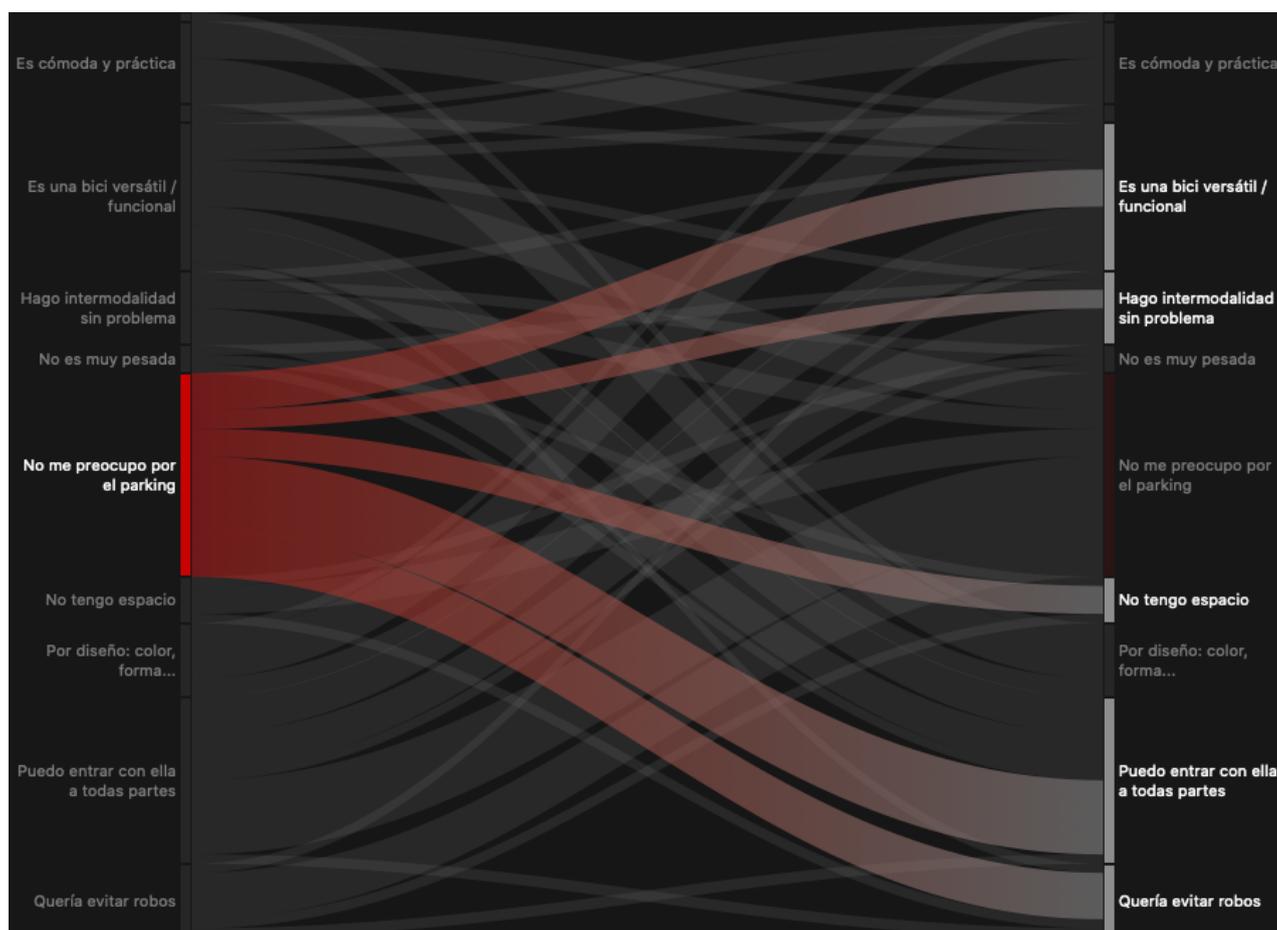


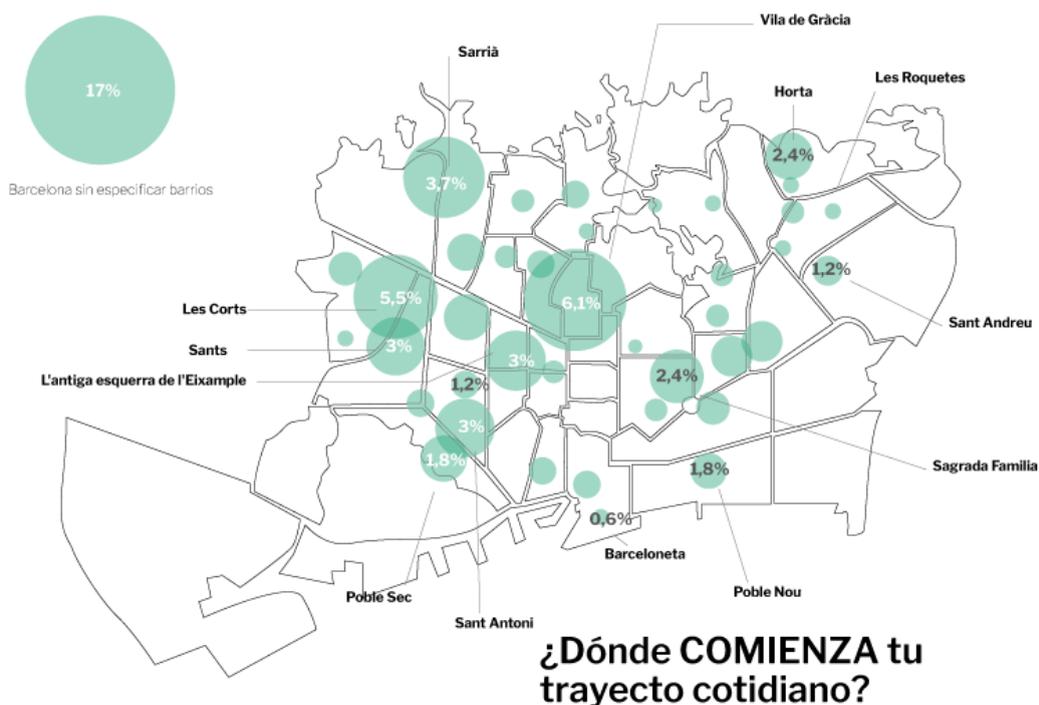
Gráfico 16: Motivos para escoger la bicicleta plegable

5. Hábitos

5.1. Origen – destino - uso y valoración de la infraestructura

Para poder entender uno de los aspectos más importantes de los hábitos ciclistas de la ciudad de Barcelona, se les preguntó a las personas que han formado parte del estudio, cuáles eran sus orígenes y destinos. El siguiente mapa muestra una tendencia en la distribución de puntos de origen en los diferentes barrios y distritos de Barcelona.

Se encuentran como puntos relevantes el barrio de la **Vila de Gràcia (6,1%)**, **Sarrià (3%)** y **Les Corts (5,5%)**, **Sants (3%)**, **Horta (2,4%)**, **Sant Antoni (3%)**, **L'Antiga Esquerra de l'Eixample (3%)** i **la Sagrada Família (2,4%)**, mientras que un **17%** no especificó el barrio de donde empieza su trayecto o provienen de otros lugares de Cataluña.

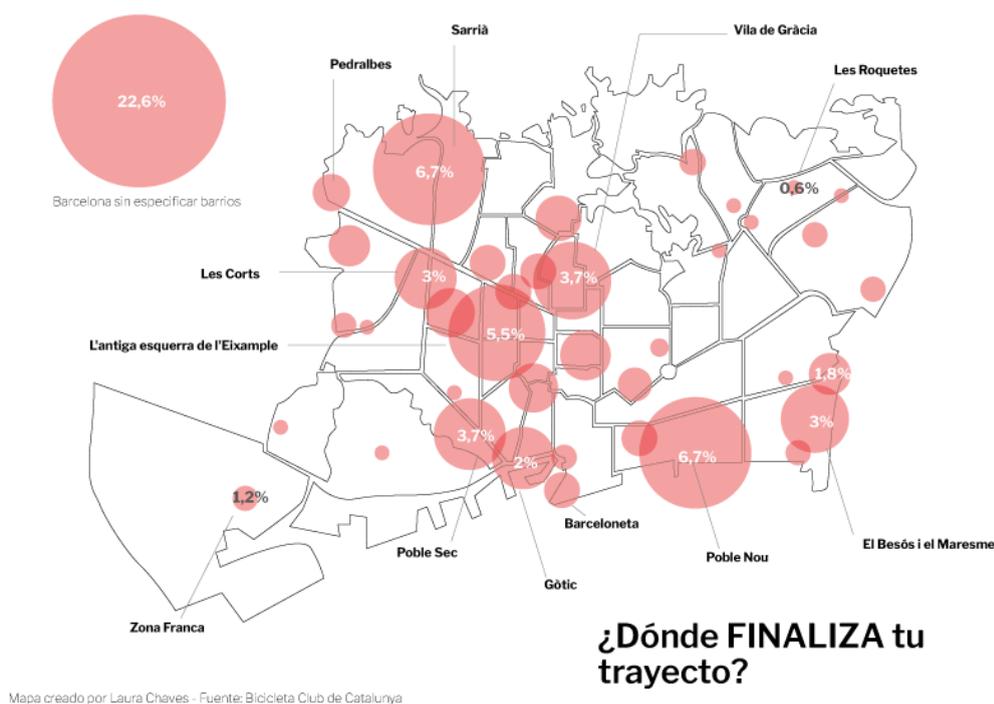


Mapa creado por Laura Chaves - Fuente: BiciCleta Club de Catalunya

Mapa 1: Origen de los trayectos - División por códigos postale

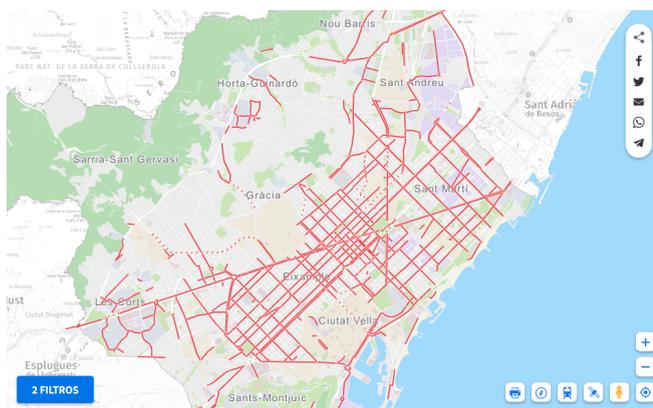
En cuanto a los puntos de destino, en el mapa se ve la tendencia de redistribución del flujo ciclista a otros lugares de la ciudad como lo son: el **Poblenou (6,7%)**, **El Besós i el Maresme (3%)**, **el Barri Gòtic (2%)**, **Poble Sec (3,7%)**, **l'Antiga Esquerra de l'Eixample (5,5%)**, **la Vila de Gràcia (3,7%)**, la zona de **Sarrià (6,7%)**, **Pedralbes (1,8%)**, o **Zona Universitaria (1,2%)**, mientras que un **22,6%** no especificó el lugar donde finalizan los trayectos.*

*La pregunta donde finaliza tu trayecto no era obligatoria por este motivo, hubo personas que no respondieron, asumimos que se mueven por Barcelona o fuera de la ciudad sin conocer el destino.



Mapa 2: Puntos on finalitzen els trayectos - Divisió per codis postals

Al cruzar esta información con el mapa de carriles bici de nueva y vieja construcción del Ajuntament de Barcelona, podemos notar que la infraestructura se concentra en las zonas centrales de la ciudad, abarcando la mayoría de los puntos desde donde se origina y se finalizan los viajes. Sin embargo, cuando la red empieza a desaparecer y a fragmentarse en las zonas altas y barrios de la periferia, se ven carriles bici discontinuos, cruces inseguros, tramos desconectados y un menor uso de la bici.



La mayoría de personas han detallado moverse un **80% por carril bici**, ya sea porque la red lo permite: conexiones adecuadas, tramos continuos, cruces seguros, etc. Mientras que un **8%** de las personas mencionan hacer sus recorridos **100% por carril bici segregado**.

Porcentaje de uso de Carril bici

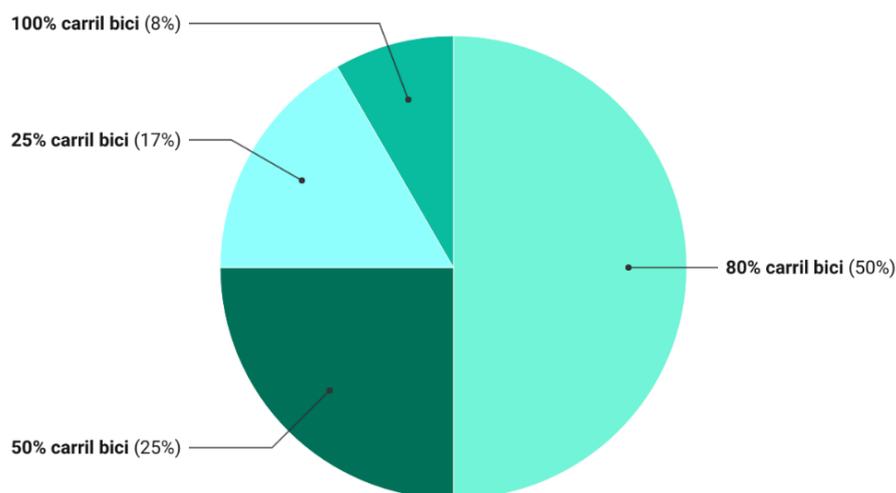


Chart: Laura Chaves • Source: BiciCleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

Gráfico 17: Porcentaje de uso del carril bici

Un **25%** de las personas, se mueven una mitad de su recorrido en carril bici y la otra parte lo combinan con calzada, zonas pacificadas o plataforma única; por último, un **17%** de la muestra, usa tan solo un **25% de los carriles** bici para sus trayectos.

Al preguntar la razón de este porcentaje de uso de los carriles bici a la hora de moverse, sus respuestas se relacionan directamente a las condiciones de infraestructura con las que cuentan en sus zonas de movilidad diaria; ya sea porque existen y están conectadas o porque no pueden hacer uso de ellos:

“El recorrido de carriles bici que tengo es lo más cómodo, rápido, y bastante tranquilo.”

.

“Son los carriles bici que me conectan con el centro de la ciudad desde mi barrio”

.

"El único carril bici que hay en mi barrio es ante el mercado de la Vall d'Hebrón. No lo utilizo porque es un tramo de 30 metros, que está a la parte interna de la calle. No dispongo de carril bici. Las calles de plataforma única las he elegido justamente por eso. Para mí es más seguro y tranquilo viajar con la bici por estas calles."

"No uso carriles bici porque no hay. Podría llegar a coger 50 m del carril de Ganduxer, pero por ese tramo, ya no me merece la pena cambiar el recorrido."

"Voy por la ruta más directa. Podría hacer una ruta más larga con más carril bici, pero puedo llegar bien a la Av.Diagonal más arriba, atravesando Gràcia y Sant Gervasi."

Cuando se les pregunta sobre las acciones que *priorizarían* para mejorar la red ciclista actual, un **26,1%** considera que se deberían priorizar medidas para mejorar las conexiones de la red existente, un **21,3%** se *enfocarían* en ampliar la red ciclista; para un **19,7%** lo ideal sería modificar las fases semafóricas que permitirían mejorar la circulación de los y las usuarias de la bicicleta, priorizando sus desplazamientos frente a otros medios de transporte; un **16,8%** considera que el espacio de los carriles bici debería ampliarse y por último, para un **16,1%** *priorizarían* el tener parking seguro de bicicletas.

¿Qué acción priorizarías para mejorar la infraestructura ciclista de la ciudad?

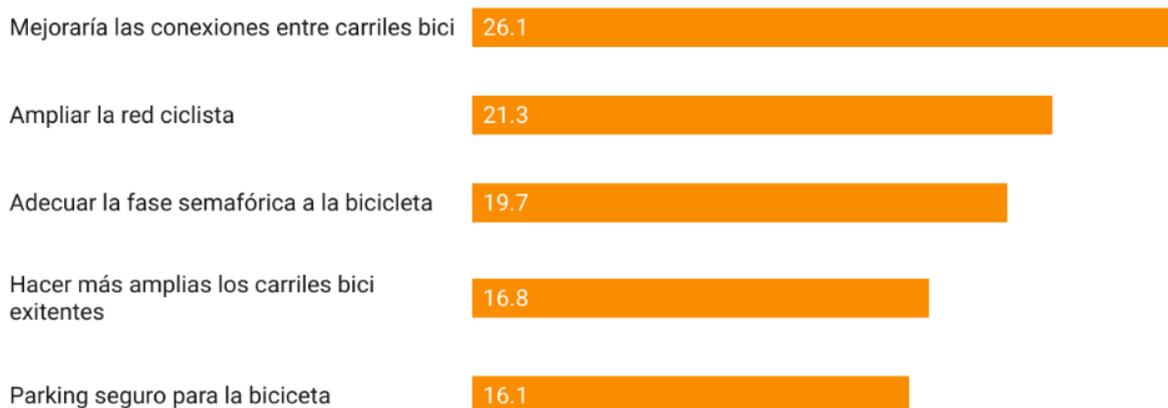


Chart: Laura Chaves • Source: BiciCleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

Gràfic 18: Mejoras en la infraestructura

Cuando les pedimos a las personas que califiquen sus recorridos habituales entre 1 a 10, obtenemos una media de todas las personas entrevistadas de un 6,6 ponderado.

¿Cómo valoras los carriles bici en tu recorrido habitual?

| Tipo de bici | Cantidad |
|----------------------------------|------------|
| Bici de montaña (MTB) | 6 |
| Bicing | 8 |
| Bicicleta de ciudad (Barra alta) | 6 |
| Bicicleta de ciudad (Barra baja) | 7 |
| Bicicleta plegable | 7 |
| Cargobike | 6 |
| Total | 6,6 |

Table: Laura Chaves · Source: Bicicleta Club de Catalunya · Created with Datawrapper

Tabla 2: Calificación de los carriles bici

5.2. Frecuencia de viajes, según horarios

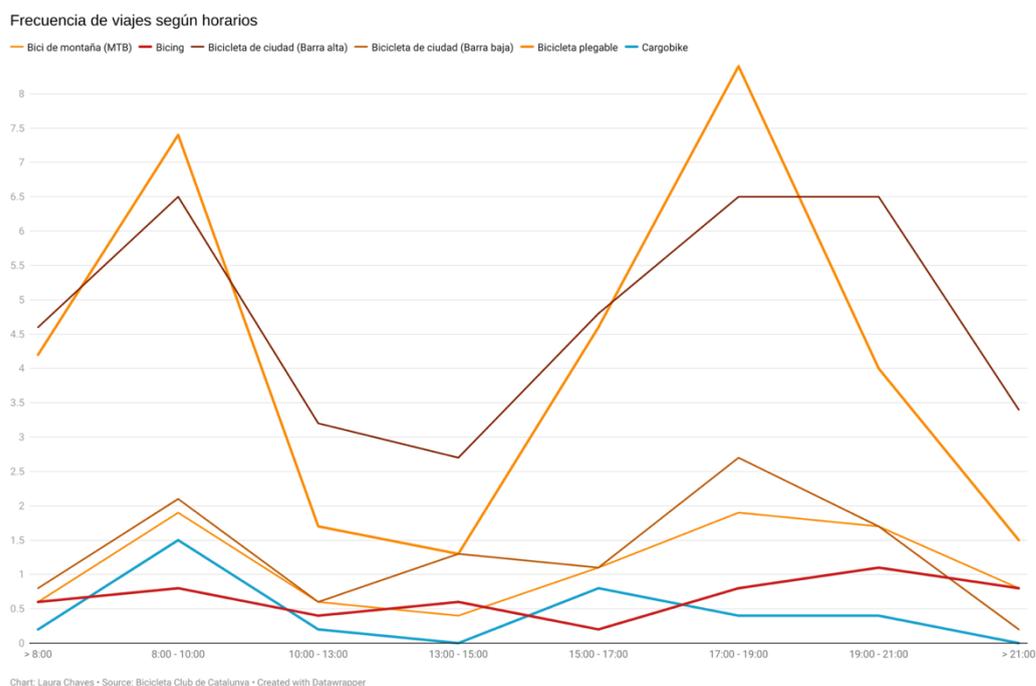


Gráfico 19: Frecuencia de viajes según horarios

La distribución de frecuencias según horarios de los viajes coincide con los datos obtenidos a través de la observación en los carriles bici y con los horarios determinados como horas punta. Las personas que se mueven en bicicleta **Plegable** o de **Ciudad de Barra Alta** de forma habitual, tienden a hacerlo en franjas horarias de **8:00 de la mañana a 10:00 de la mañana** y volviendo a ser tendencia entre **15:00 y las 19:00 horas en la tarde**.

En el caso del **Bicing**, por ejemplo, si bien presenta unos picos dentro de las mismas franjas horarias, su uso puede abarcar más horarios dentro del día. Para los demás tipos de bicicleta, los horarios conservan las mismas tendencias de franja horaria.

6. Conclusiones y recomendaciones

- **El uso cotidiano de la bicicleta está directamente relacionado con las buenas experiencias ciclistas que se hayan tenido a lo largo de su vida.** Cuanto más vinculada esté con las diversas etapas de crecimiento, es más probable que la bicicleta se vuelva parte de un estilo de vida en la etapa adulta y senior.

La bicicleta es un vehículo que acompaña al desarrollo de la vida, lo que permite que las personas logren relacionarse directa y emocionalmente con ella. Se convierte en un objeto de valor y al mismo tiempo se puede utilizar como una opción real a la hora de incluirlo en la movilidad cotidiana.

- **Las personas que deciden moverse en bicicleta no dejan de hacerlo.** Las personas que adquieren este hábito de movilidad, no cambian a otro medio de transporte, puesto que la bicicleta cumple todas las necesidades de desplazamiento que necesitan para su vida cotidiana.
- **La pandemia atrajo a nuevas personas usuarias de la bicicleta.** Destaca el cambio de hábitos ocurridos como consecuencia de la pandemia para muchas personas. A partir de ese momento, no sólo eligieron moverse diferente y utilizar la bicicleta, sino que también dejaron de realizar trayectos diarios a sus puntos de trabajo.
- **La movilidad cotidiana se modificó y dio a la bicicleta un protagonismo a la hora de escoger una opción diferente de moverse,** la posibilidad de movilizar a las personas de forma eficiente y rápida; al aire libre, de forma individual que garantiza el poco contacto con otras personas, su versatilidad; entre otros factores destacados, hicieron que la bicicleta se convirtiera en protagonista en este cambio de hábitos.

- **La bicicleta es un vehículo de baja rotación.** Las personas que deciden adquirir una bicicleta de uso urbano, ya sea de primera mano o de segunda mano, rara vez cambian de vehículo. Valoran la sencillez, simplicidad y practicidad que la bicicleta les da y no ven necesario cambiar de vehículo si éste ya les soluciona las necesidades de movilidad.
- **El transporte público es un aliado de la movilidad ciclista.** Las personas que combinan sus desplazamientos con el transporte público valoran la intermodalidad al poder alcanzar mayores distancias, permitiéndoles acceder a las áreas metropolitanas o acceder a la ciudad desde otros municipios vecinos.
- **La red ciclista de Barcelona obtiene un aprobado.** Las personas valoran de forma positiva la infraestructura que usan cotidianamente, **pero se reclaman actuaciones de mejora como conectar la red existente**, que se amplíe, que se tenga en cuenta el espacio que se le da, que los carriles bici sean más anchos y seguros respecto a las condiciones que la mayoría tienen actualmente.
- **Si hay zonas seguras para circular en bici, la gente las utiliza.** Las personas valoran el uso de la infraestructura ciclista siempre que sea segura, agradable, conectada y les permita llegar de forma eficaz a sus destinos.

La implantación de infraestructura ciclista dentro del espacio urbano es una herramienta eficaz a la hora de transformar los hábitos de movilidad de una ciudad y atrae a más personas a utilizar la bicicleta como medio de transporte, porque constatan que es una opción real de movilidad para sus trayectos cotidianos.

- **Es necesario conectar las periferias con el centro de la ciudad.** Actualmente la ciudad no está conectada de forma adecuada entre zonas altas y periferias, y con el centro de la ciudad, a través de la red ciclista existente.

Esto puede acarrear una desmotivación para las personas que estén evaluando moverse en bicicleta para incluirla en sus dinámicas cotidianas. También pone en desventaja a las personas de otras zonas en cuanto a las condiciones y ofertas de movilidad, haciendo que la bicicleta no sea una opción equitativa en todos los sectores.

Un claro ejemplo de ello está en el sistema de bicicletas públicas BICING, cuyas estaciones no abarcan todo el territorio urbano y esto hace imposible conseguir vincular zonas, y hace difícil a las personas usuarias completar sus recorridos esperados. O por último, coarta a las y los ciclistas habituales por no encontrar caminos eficientes, directos y seguros, al igual que aparece la oferta de infraestructura para los coches.