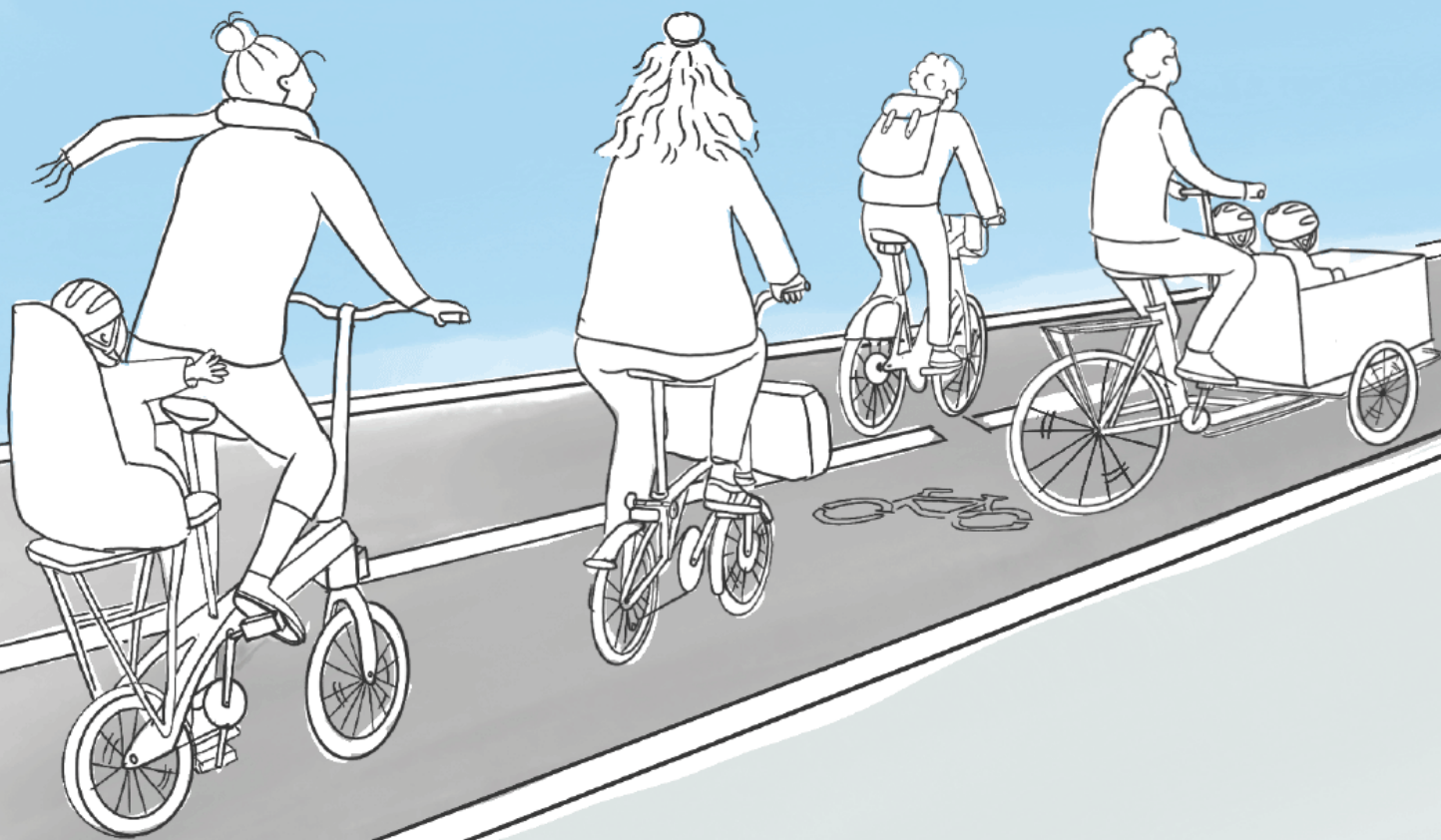


# RADIOGRAFIA CICLISTA DE BARCELONA

Anàlisi dels perfils ciclistes



## **AUTORA**

Laura Chaves Vargas

## **COORDINACIÓ**

Adrià Arenas Bañolas

***Disseny i il·lustració:*** Laura Chaves Vargas

### ***Col·laboradors:***

Oier Martinez Violet

Oscar Chamat-Nuñez

Bernat Escarrà

Aquest estudi compta amb el suport de l'Ajuntament de Barcelona



Barcelona

**ABRIL 2023**

Bicicleta Club de Catalunya -BACC

# Índex

<b>1. Introducció</b>	<b>3</b>
<b>2. Objectius</b>	<b>4</b>
<b>3. Metodologia</b>	<b>4</b>
<b>4. Anàlisi dels resultats de les entrevistes online</b>	<b>7</b>
4.1. Perfil ciclista	7
4.2. Perfil ciclista segons tipus de bici	17
4.2.1. Bicicleta de ciutat barra baixa	17
4.2.2. Bicicleta de ciutat barra alta	18
4.2.3. Bicicleta de muntanya – BTT	19
4.2.4. Bicing	20
4.2.5. CargoBike	21
4.2.6. Bicicleta plegable	22
<b>5. Hàbits</b>	<b>23</b>
5.1. Origen – Destinació - Ús i valoració de la infraestructura	23
5.2. Freqüència de viatges, segons horaris	27
<b>6. Conclusions</b>	<b>28</b>

## 1. Introducció

El Bicicleta Club de Catalunya-BACC, entitat amb més de 20 anys d'experiència promovent la bicicleta com a mitjà de transport a Catalunya, presenta la RADIOGRAFIA CICLISTA DE BARCELONA. Aquest estudi és la continuació de [l'Anàlisi d'ús dels carrils bici, recompte segons perfils](#), dut a terme durant la tardor del 2021 i que s'ha repetit durant el mateix període del 2022.

Aquesta radiografia es divideix en dos informes, per una banda, **l'Anàlisi d'ús dels carrils bici** i per altra banda, **l'Anàlisi dels perfils ciclistes**. El primer dona continuïtat a l'estudi del 2021 on tornem a analitzar la mobilitat quotidiana de determinats carrils bici de la ciutat. Els objectius han sigut comptar quants usuaris/es que passen pels punts d'interès escollits, conèixer el perfil de les persones usuàries, el gènere, el tipus de vehicle i el seu ús. Mentre que, pel segon informe, s'ha portat a terme un estudi en profunditat dels perfils ciclistes a través de l'anàlisi qualitatiu d'entrevistes semiestructurades.

En **el segon informe mostrem l'Anàlisi dels perfils obtinguts mitjançant entrevistes virtuals on les persones usuàries de la bicicleta** han compartit de forma lliure les seves històries sobre la bici, les seves motivacions per fer-la servir, els seus hàbits ciclistes i les seves percepcions sobre l'experiència ciclable a la ciutat de Barcelona.

Totes aquestes dades s'han analitzat per mitjà de la codificació de l'anàlisi del discurs, l'anàlisi estadístic, l'ús de cartografies i la representació de l'anàlisi semàntic obtenint com a resultat una visió amb una gran quantitat de matisos del perfil ciclista de la ciutat de Barcelona.

L'estudi es presenta obert a totes les persones i entitats interessades en la mobilitat urbana. Estem convençuts que la forma com es gestiona la mobilitat no està alineada amb els transcendents reptes ambientals i de salut pública amb els que ens enfrontem. És per això que esperem que aquest document es converteixi en un instrument per potenciar, millorar i dignificar la mobilitat ciclista a la ciutat.

Des del BACC **volem posar en rellevància la importància que actualment té la bicicleta com a mitjà de transport a la ciutat de Barcelona**. La bicicleta ja és un fet als carrers, el nostre interès és evidenciar aquesta radiografia variada de persones que escullen la bicicleta com una opció de mobilitat quotidiana.

## 2. Objectius

L'objectiu general d'aquest estudi és **crear una radiografia ciclista** que permeti definir els perfils de les persones usuàries, per sexe i tipus de vehicle, que utilitzen els carrils bici de Barcelona.

Busca:

- 1r objectiu: Aportar informació sobre les possibles diferències entre zones i tipus d'usuaris/es, en quant a fluxos ciclistes.
- 2n objectiu: Visibilitzar els canvis i tendències temporals comparant els resultat de l'estudi de l'edició anterior<sup>1</sup> (2021).
- 3r objectiu: **Analitzar les motivacions, hàbits i característiques dels perfils ciclistes de la ciutat de Barcelona.**

## 3. Metodologia

Per portar a terme l'**Anàlisi dels perfils ciclistes**, es va realitzar una entrevista semiestructurada que es va distribuir a través de les nostres xarxes socials. **El formulari va estar obert durant tot el mes de febrer de 2023.** En total **es va aconseguir recollir 175 respostes de les quals 165 han sigut aptes per a l'anàlisi** (comptaven amb informació completa i vàlida sobre les preguntes del qüestionari).

En aquesta enquesta no s'han inclòs els patinets elèctrics per l'escàs nombre de respostes recollides, centrant l'anàlisi únicament en els perfils ciclistes. Els patinets elèctrics sí que han sigut objecte d'estudi a l'**Anàlisi d'ús dels carrils bici, recompte segons perfils.**

La distribució de les respostes per tipus de bici no ha sigut igual per a totes les categories de bicicleta, havent-hi més participació en les bicis denominades de ciutat amb barra alta o baixa i bicicletes plegables.

Tot i així, les dades obtingudes permeten l'avaluació qualitativa de la informació i han servit per portar a terme una anàlisi de l'ús de la bicicleta, dels recorreguts i les experiències de vida de les persones participants.

---

<sup>1</sup> Anàlisi d'ús dels carrils bici, recompte segons perfils, febrer 2022 (Dades 2021)  
[www.bacc.cat](http://www.bacc.cat) [bacc@bacc.cat](mailto:bacc@bacc.cat)

## Total d'entrevistes fetes vàlides

Tipus de bicicletes	Quantitat
Bici de muntanya (MTB)	16
Bicing	9
Bicicleta de ciutat (Barra alta)	61
Bicicleta de Ciutat (Barra baixa)	18
Bicicleta plegable	53
Cargobike	8
Total	165

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

**Taula 1:** Total d'entrevistes vàlides realitzades

El formulari, per la seva banda, presentava un format d'entrevista semiestructurada, amb preguntes variades, algunes de selecció múltiple i altres de format obert. Això ha permès fer un processament de dades de forma qualitativa i quantitativa.

**Aquesta informació, complementària a l'Anàlisi d'ús dels carrils bici, amplia la perspectiva dels perfils i dona més claredat per entendre els comportaments quotidians ciclistes.** Algunes de les preguntes han tingut com objectiu conèixer les motivacions a l'hora d'escollir el tipus de bicicleta que fan servir, les raons per les quals es mouen amb bici i les seves percepcions en relació amb l'experiència ciclista per la ciutat, específicament parlant en termes de infraestructura.

### ***A tenir en compte sobre la metodologia:***

- No s'aconsegueix captar tots els detalls no verbals de l'estudi qualitatiu, com poden ser gestos o exclamacions i impedeix la indagació profunda que es pot obtenir quan es fan entrevistes presencials.
- Pel que fa a les dades quantitatives, les dades recollides poden establir una tendència, però no arribar a ser representatives.
- Pel que fa a les dades qualitatives, les dades obtingudes poden ser representatives i mostrar una tendència, ja que la gran quantitat de coincidències permet establir certes pròpies de l'estudi qualitatiu.
- Els tipus de bicicleta han sigut agrupats en set categories denominades com: **Bicicleta plegable, Bicing, Bicicleta de ciutat barra alta, Bicicleta de ciutat barra baixa, Bicicleta de muntanya i Bicicleta de càrrega (cargobike).**

Dins de la categoria de Bicicleta ciutat barra alta hi trobem també les bicicletes de carretera, gravel, híbrides, etc, que entre les seves característiques físiques, coincideixen en la seva geometria per tenir una barra alta en el quadre i perquè les persones participants en fan un ús urbà.

- Les respostes mostren un reflex de persones que resideixen a Barcelona. Per aquest perfil no comptem amb la participació d'altres persones que també resideixen a Barcelona per temporades o que la visiten per turisme i que també utilitzen la bicicleta per la ciutat.

## 4. Anàlisi dels resultats de les entrevistes online

### 4.1. Perfil ciclista

#### Gènere

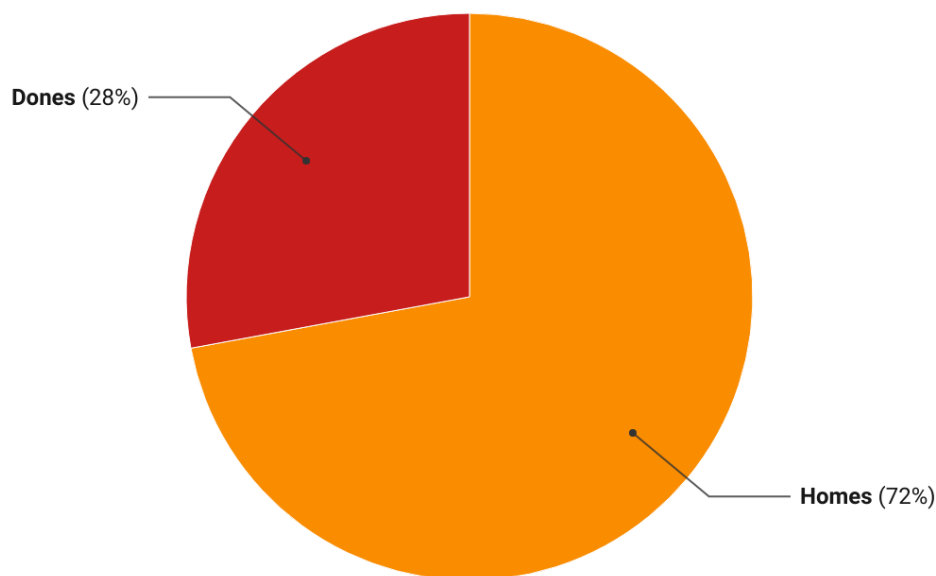


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

**Gràfic 1:** Distribució de la mostra per gènere

De la quantitat de persones enquestades, només el **28%** s'han identificat com a dones versus el **72%** que s'han identificat com a homes, per tant, els resultats també presenten una bretxa de gènere que reflecteix la bretxa existent de ciclistes als carrils bici que s'evidencia a l'**Anàlisi d'ús dels carrils bici**.

La **mitjana d'edat** de les persones que hi han participat és similar, tant per a dones (**42 anys**) com per a homes (**43 anys**). Aquestes edats són el resultat de la mitjana de totes les persones enquestades segons el gènere. Dins de les dades obtingudes hi ha respostes de persones de diferents edats que van des dels 20 anys fins als 84 anys.

La distribució percentual per tipus de bicicleta per a dones i homes **mostra un percentatge més gran de dones per a les bicicletes: Cargobike, Bicing, Bicicleta de muntanya, Bicicleta de ciutat de barra baixa i un percentatge més gran d'homes només per a les Bicicletes plegables i de Bicicletes de ciutat de barra alta.**



Per exemple en el cas de la **bicicleta de càrrega** només un **4,2%** del total d'homes en fa ús versus el **6,5% del total de dones**. Pel **Bicing** passa el mateix, un 4,2% dels homes i un **8,7% del total de dones**. Els percentatges canvien en el cas de les **bicicletes plegables**, on un **28,3%** correspon a les dones i un **33,6% són homes**; el mateix passa amb la bicicleta de ciutat Barra Alta on hi ha un 30,4% d'ús per part de les dones i un 39,5% d'homes.

## Percentatge segons tipus de bici

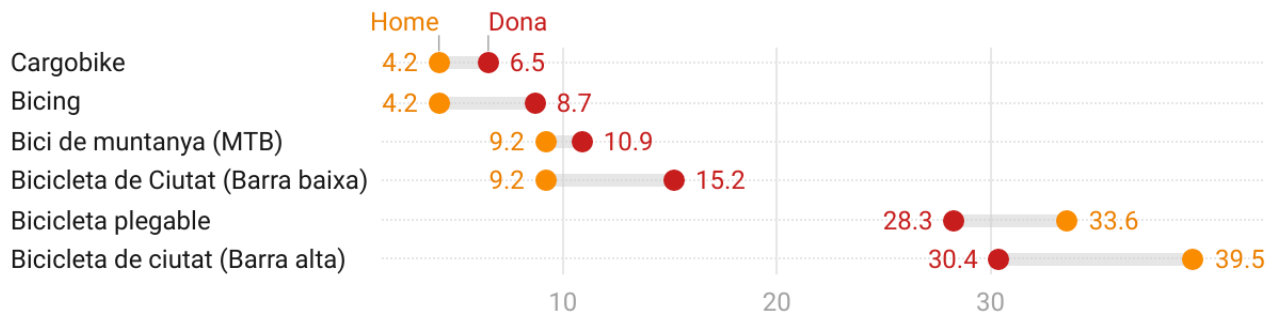


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

**Gràfic 2:** Percentatge de distribució de tipus de bicicletes segons el gènere

S'evidencia que l'ús de **la bicicleta mecànica** continua sent més gran que la bicicleta elèctrica per a aquesta mostra de persones estudiades. Tot i això, en casos com el de la bicicleta plegable, **el percentatge elèctric equival a una tercera part, deixant veure una tendència d'ús per a aquest tipus de propulsió**; mentre que, per a la Cargobike, potser per l'enfocament de càrrega per al qual està dissenyada, un **3%** de les persones que la fan servir prefereixen tenir una assistència elèctrica; això també passa amb el Bicing, on el **3%** versus el **2,4%** prefereix fer ús del sistema públic de bicicletes amb assistència elèctrica.

## Propulsió segons tipus de bici

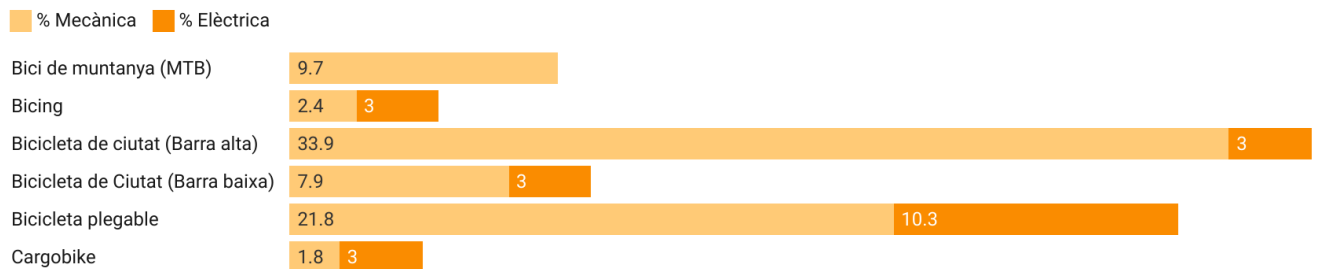


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

**Gràfic 3.** Percentatge de bicicletes mecàniques i elèctriques segons el tipus de bici

D'altra banda, una dada destacable dins del perfil ciclista és el temps que les persones són propietàries de la bicicleta que fan servir per moure's de forma quotidiana. Per determinar aquest ús, s'han definit quatre rangs temporals: **Rangs de 0-6 mesos, 6 mesos a 1 any, 1-3 anys i més de 3 anys**. D'aquesta manera es pot saber si la bicicleta és nova per a aquest usuari o si, per contra, és una bicicleta tinguda en propietat des de fa molt de temps.

## Temps que fa que tens la bici



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

**Gràfic 4:** Temps que fa que tenen la bicicleta en propietat

El **62,4%** de les persones diuen que tenen la bicicleta fa més de **3 anys**, un **8,4%** per al rang de **6 mesos a un any** i només un **3,8%** durant el temps de **0 a 6 mesos**. En el cas del **24,2%** de les persones que coincideixen en haver adquirit la bicicleta al rang **d'1 a 3 anys**, notem que el temps s'ajusta amb el desenvolupament de la pandèmia per Covid-19. Aquesta concordança esdevé rellevant a l'hora de creuar la informació dels motius que els van portar a moure's amb bicicleta quan responen la pregunta de com la bicicleta va començar a formar part de les seves vides:

***“Per la pandèmia no podia anar amb metro, trigo el mateix que amb transport públic i faig esport”***

La por de moure's en transport públic, compartir espais reduïts amb altres persones comportava que decidissin optar per moure's amb bicicleta com a alternativa a la crisi de salut pública que s'estava patint en aquells moments.

**“Per la pandèmia em vaig comprar una MTB per fer tots els trajectes fins a la meva feina.”**

En altres casos, simplement va ser un detonant, provocant que fessin un canvi d'hàbits, motivant-los a la compra de la seva pròpia bicicleta.

**“...em vaig animar a tenir un abonament Bicing. Després vaig començar a utilitzar-la molt sovint, essent gairebé una part de la meva identitat. Mai m'havia decidit a tenir-ne una de pròpia, però, fa com un any, quan una amiga va marxar fora a estudiar, em va deixar la bicicleta, i va ser una experiència molt positiva. Des del confinament vaig començar a fer servir la bici més per lleure i exercici, per la qual cosa el bicing se'm quedava molt curt... Després d'aquesta experiència, fa uns 6 mesos vaig adquirir la meva primera bicicleta pròpia per moure'm a tot arreu...”**

## Des de quan et mous amb bici?

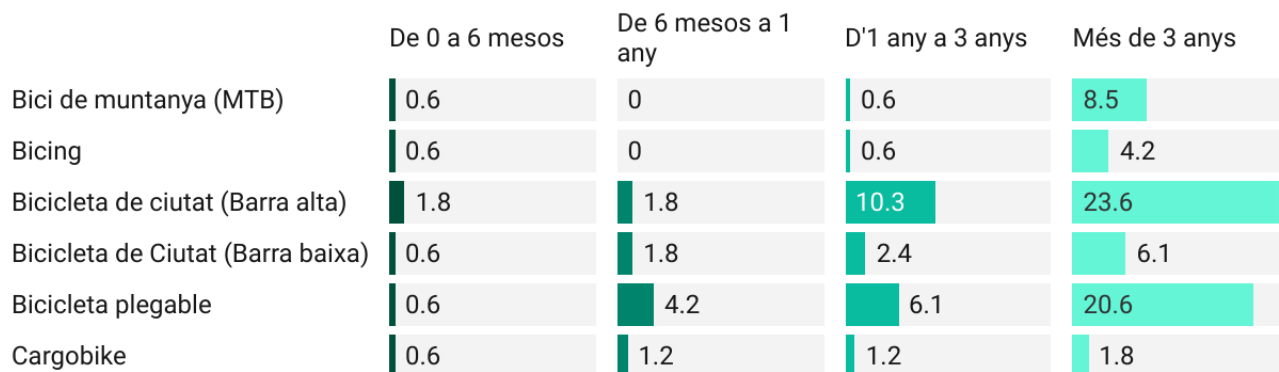


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

**Gràfic 5:** Temps que fa que les persones es mouen amb bicicleta per la ciutat

A l'hora d'avaluar quant de temps fa que es mouen les persones amb bicicleta de manera quotidiana, determinem els mateixos rangs temporals de **0 a 6 mesos, de 6 mesos a 1 any, de 1 a 3 anys i més de 3 anys**. Les dades són significativament similars a les dades obtingudes quan es parla de quant de temps fa que les persones han manifestat ser propietàries de les bicicletes.

El 64,8% (vs 62,4%)\* de les persones estudiades expressen haver-se iniciat a la bicicleta fa més de 3 anys, el 21,2% (vs 24,2%)\* s'ubica al rang d'1 a 3 anys, el 8,2 (vs 8,4%)\* entre els 6 mesos i 1 any i tan sols 4,8% (vs 3,8%)\* entre els 0 i 6 mesos.

**\*Dades de quant de temps fa que les persones són propietàries de la bicicleta que fan servir**

Quan se'ls pregunta pels motius pels quals es mouen amb bicicleta, les persones estudiades responen aquesta qüestió expressant que els seus principals motius estan relacionats a la **salut (25,5%)**, que és **més agradable (24,2%)**, és **més econòmic (19%)**, és **més ràpid (9%)**, per **comoditat (8,8%)**, perquè **no contamina (7,1%)**, és més **divertit (2,9%)**, és **fiable (1,9%)** i no **disposen de vehicle motoritzat (1,7%)**.

### Per què vas en bicicleta per la ciutat?

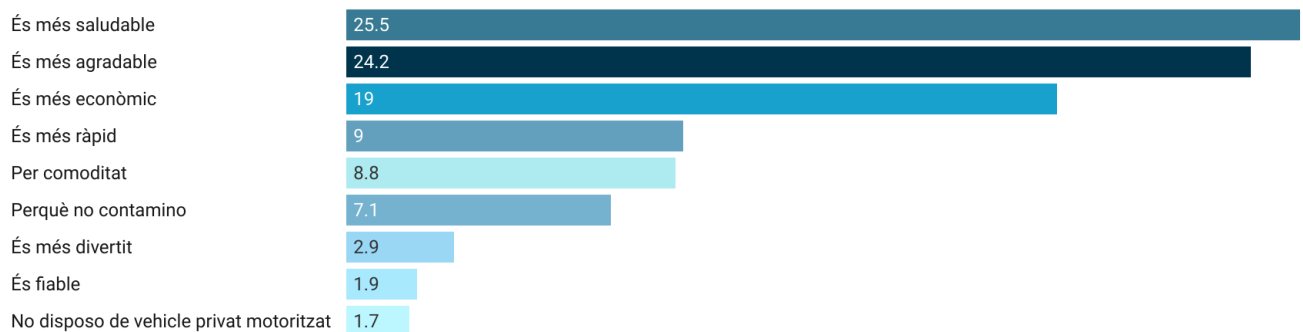


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

**Gràfic 6:** Els motius pels quals es mouen amb bici

Segons les respostes obtingudes, la bicicleta té un **aspecte identitari** que valoren en explicar les seves històries de com la bicicleta va començar a formar part de les seves vides. **La bicicleta és una característica de la seva identitat**, ja sigui perquè va ser un vehicle vinculat amb la seva història familiar, la història de la seva vida o perquè moure's amb bicicleta com a lleure els va obrir la possibilitat de fer-la servir d'una altra manera més quotidiana. La bicicleta es converteix en una companya i alhora un vehicle que determina el seu estil de vida.

***“Des dels 16 anys vaig començar a fer-la servir per temporades... m'encantava... després uns 13 anys seguits per anar a la feina i ara en tinc 80 i segueixo”***

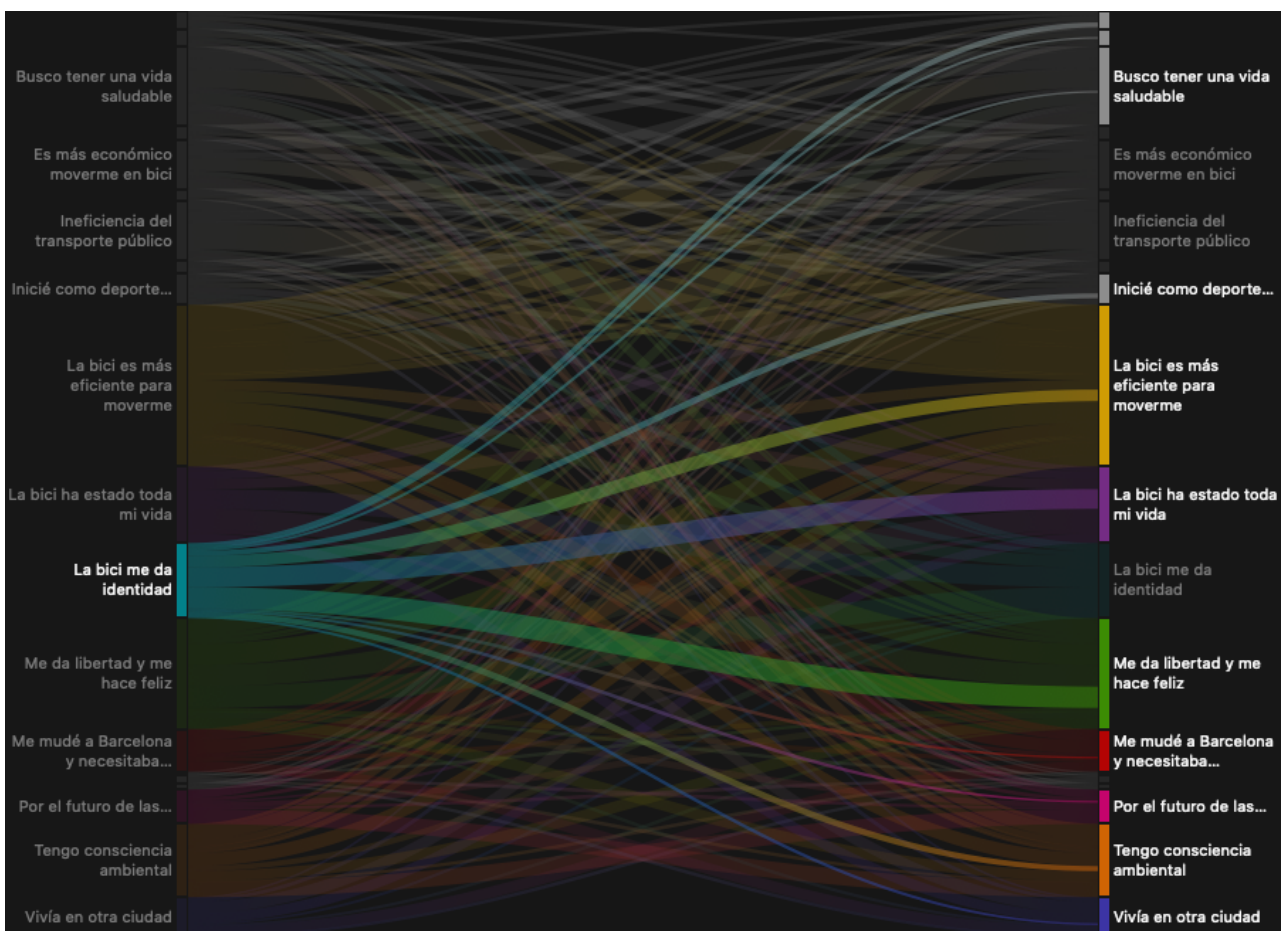
Les persones que es veuen reflectides amb aquesta característica, recorden les seves experiències amb la bicicleta des que van aprendre a muntar-hi i tots els aspectes positius que això els ha portat a la vida.

***“...Des que tinc quatre anys (1949) he anat amb bicicleta per plaer i exercici. Sempre que he pogut a la meva vida adulta he utilitzat una bicicleta per anar a la feina i per fer la compra. Ara que estic jubilat faig servir la meva bicicleta per fer exercici i gaudir de l'aire lliure...”***

***"La bicicleta l'he fet servir des de sempre, ve de família"***

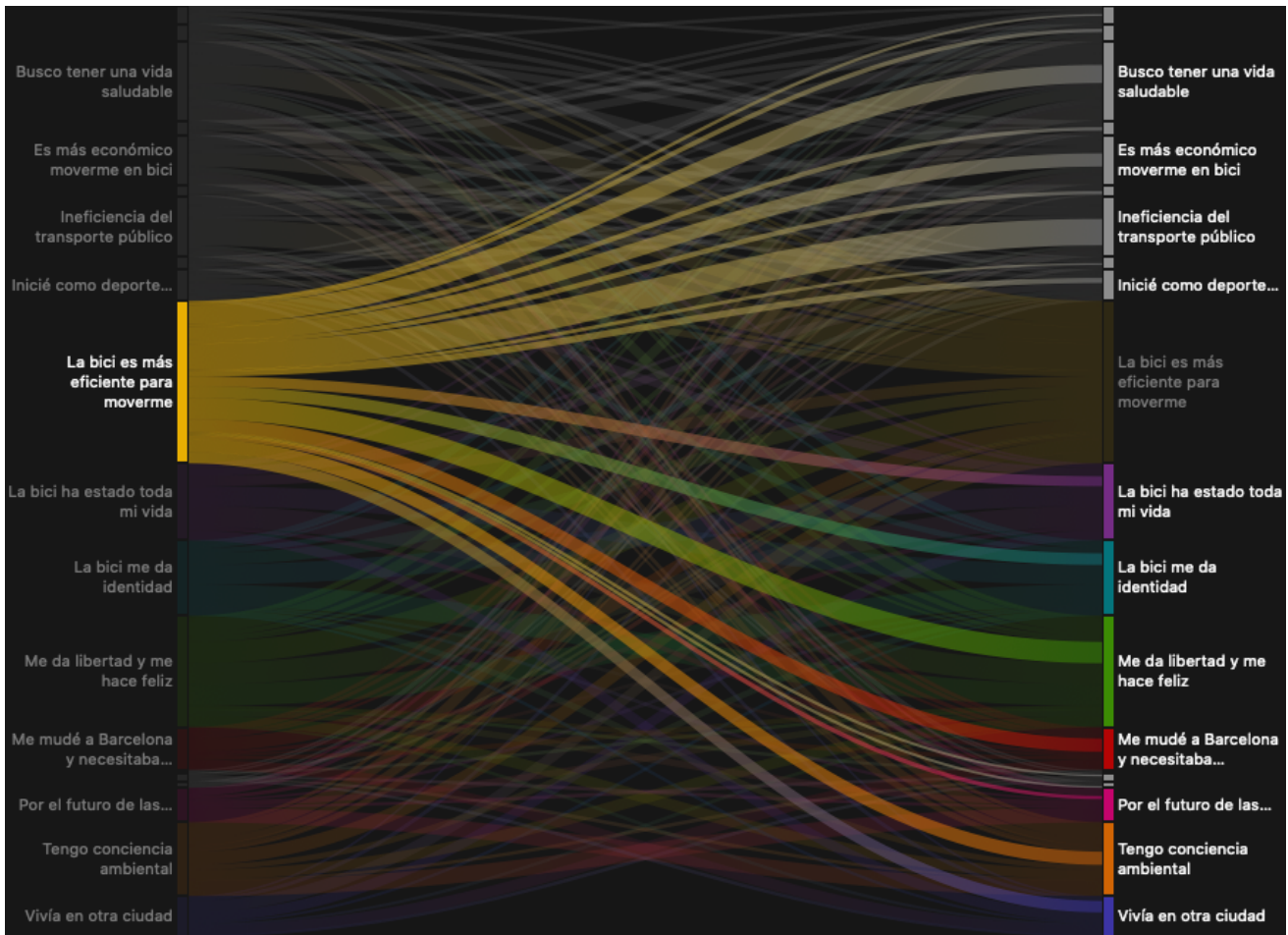
“Des de petita el meu pare sempre em portava a la bicicleta. A casa meva era un mitjà de transport quotidià més i va ser força immediat que jo comencés a fer-la servir també per moure'm.”

“Des que tinc 16 anys vaig amb bici, sempre m'ha agradat. Anava a l'escola amb bici, després a la universitat, ara a la feina”



Gràfic 7: Relació dels aspectes identitaris

Aquests aspectes intangibles que donen valor les experiències ciclistes al llarg de la vida i com ha impactat en la forma que actualment la fan servir, es relacionen directament amb els valors que la bicicleta té quan es converteix en un vehicle quotidià: **la cerca d'eficiència, practicitat i economia.**



**Gráfico 8:** Relació amb els valors que la bicicleta té

**L'eficiència és una de les raons més valorades per les persones de l'estudi per decidir-se a moure's amb bicicleta.** La fiabilitat de moviment que els dona aquest vehicle és altament destacable quan es comparen les experiències amb el transport públic, tenint en compte els horaris i les limitacions pròpies d'aquest sistema.

En descriure'l esmenten característiques com la impuntualitat, la ineficiència dels trajectes, la poca connexió entre orígens i destinacions; fent que, amb avantatge, la bicicleta respongui millor a les necessitats que les persones expressen tenir.

Alhora, el transport públic també és aliat per als trajectes més llargs. Destaquen el valor intermodal que la bicicleta els dona i com poden abastar més recorregut.

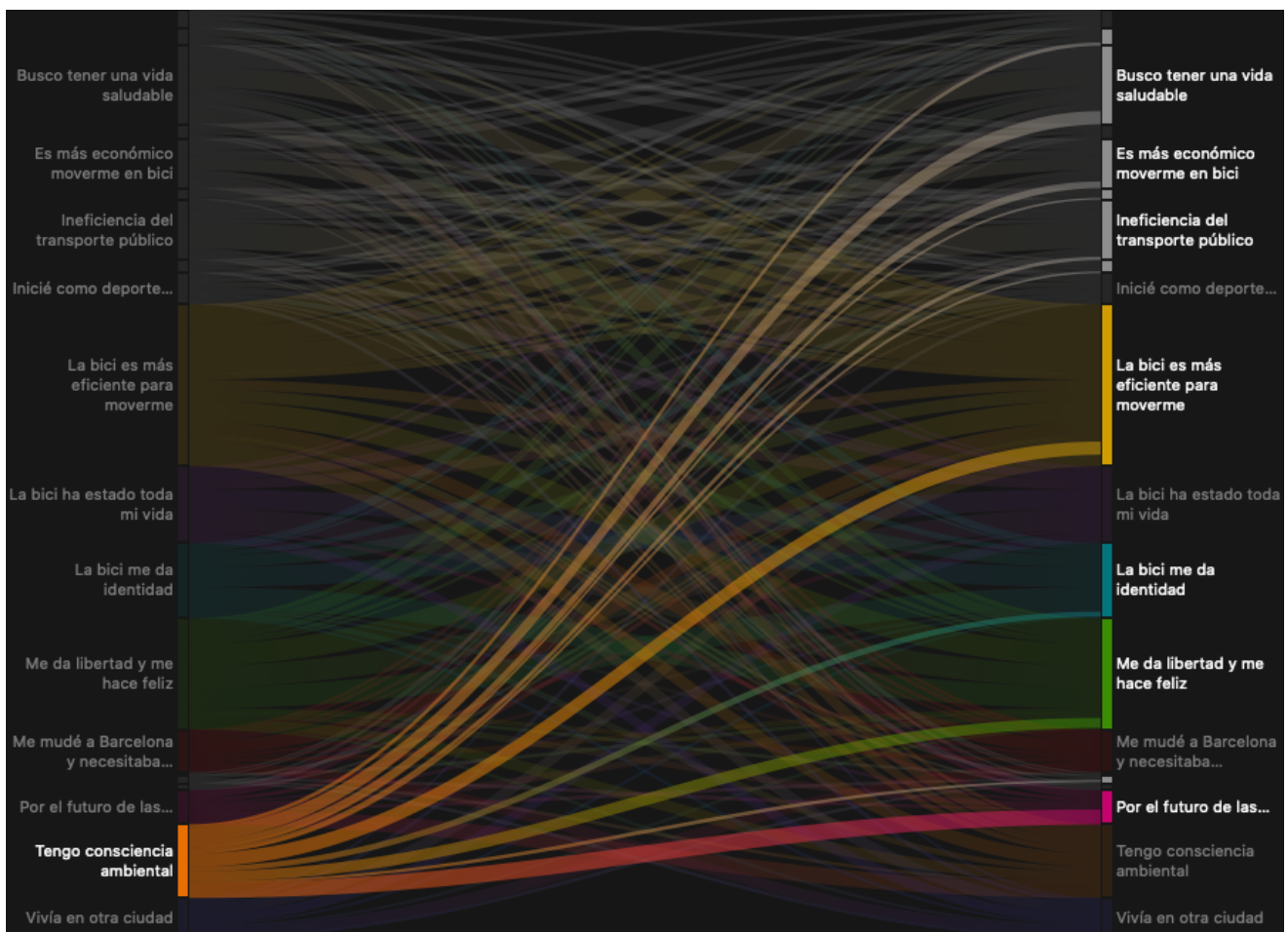
**"De vegades tornava de la feina amb el cotxe d'una companya del mateix poble i per això vaig optar per l'opció d'una bici plegable, per així poder guardar-la al maleter i també per portar-la al tren sense problema"**

***“M'agrada fer esport. Per anar a la feina el combino amb el metro. Gaudeixo anant amb bici a la feina i on sigui”***

***“La meva parella em va animar a fer servir la seva antiga bici en un trajecte que era una mica llarg per fer a peu (35min) i poc eficient en transport públic (15 minuts de caminar i 3 estacions de metro).”***

***“Al lloc on treballo el transport públic és escàs i complicat, requereix molt de temps per arribar. A més, el servei de bus és molt irregular i imprevisible”***

Les persones que expressen tenir una preocupació ambiental senten una coherència usant la bicicleta com a mitjà de transport habitual per ser un vehicle que no contamina.



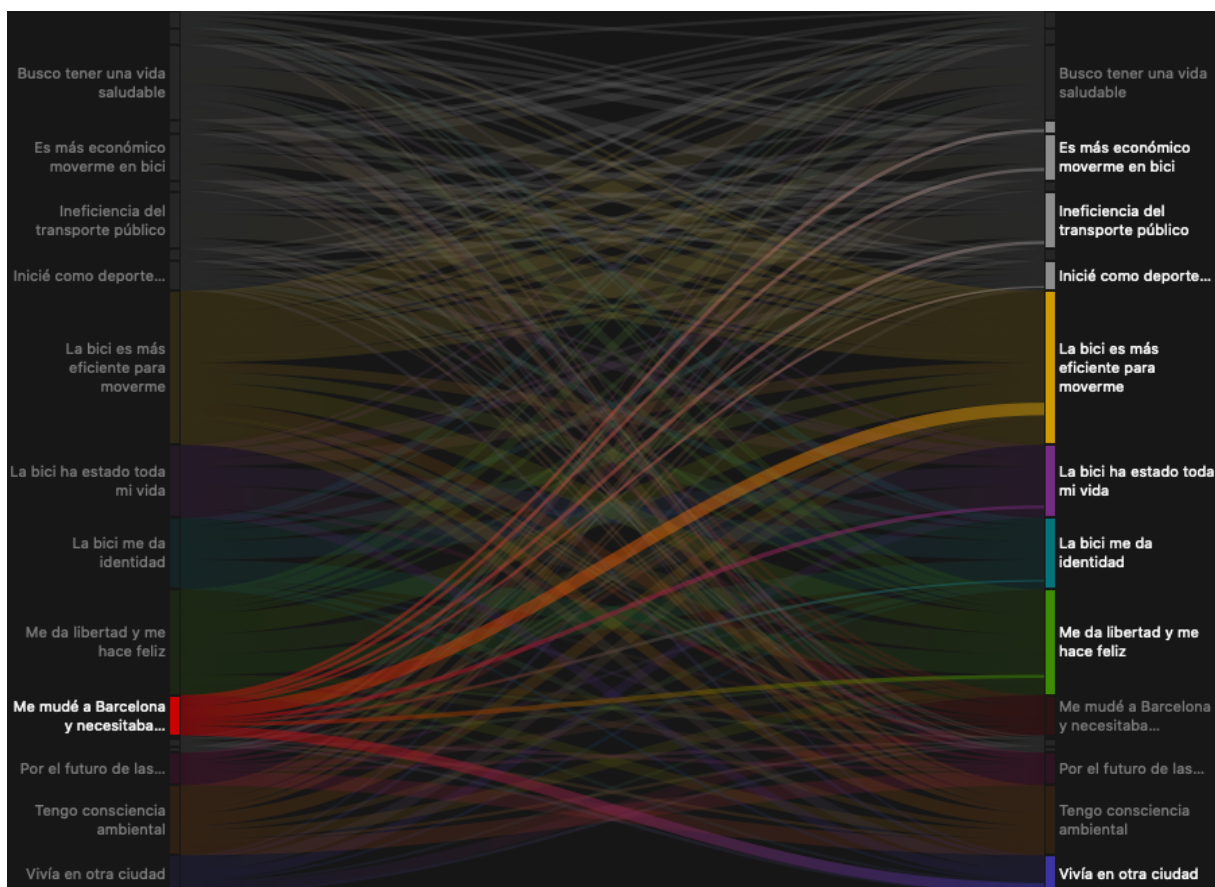
**Gràfic 9:** Relació a partir de la consciència ambiental

***“Fa 24 anys, ja feia temps que em preocupava molt la destrucció del planeta. Tenia la sort de viure i treballar a Barcelona. Desplaçar-me amb bici era una opció molt pràctica i una resposta individual al problema del medi ambient”***

***“No trobo normal moure's amb cotxe cada dia en una gran ciutat. Contaminació, estrès, cost econòmic. La bici només aporta coses bones. Per a una mateixa i per a la societat”***

***“Per consciència ecològica al principi, ara ja ha esdevingut part de la meva vida, no m'imagino el meu dia a dia sense bici”***

Un altre dels motius més representatius de les històries compartides que complementen el perfil ciclista de la ciutat de Barcelona, és la combinació d'experiències prèvies amb la bicicleta als seus pobles, llocs de residència o criança i com en mudar-se a la ciutat buscaven alguna forma de moure's econòmicament i eficientment, sent la bicicleta la resposta a aquest desig.



**Gràfic 10:** Hàbits apresos en altres contextos

[www.bacc.cat](http://www.bacc.cat) [bacc@bacc.cat](mailto:bacc@bacc.cat)



Les persones que vivien en altres ciutats amb millors o similars condicions de ciclabilitat, esmenten les seves experiències positives com el detonant que els va fer triar la bicicleta com a vehicle quotidià quan es van mudar o van tornar a Barcelona.

***“Sempre he anat amb bici, a San Francisco, Boston, Carolina del Nord. M'agrada perquè és la més ràpida, tinc la màxima flexibilitat, i la màxima alegria...”***

.

***“Soc de fora de Barcelona i fa 27 anys, quan vaig venir a la ciutat em vaig plantejar la possibilitat de moure'm amb bici...”***

.

***“El 2005 vaig estar un any d'Erasmus a França, els estudiants es movien amb bici i vaig agafar l'hàbit”***

.

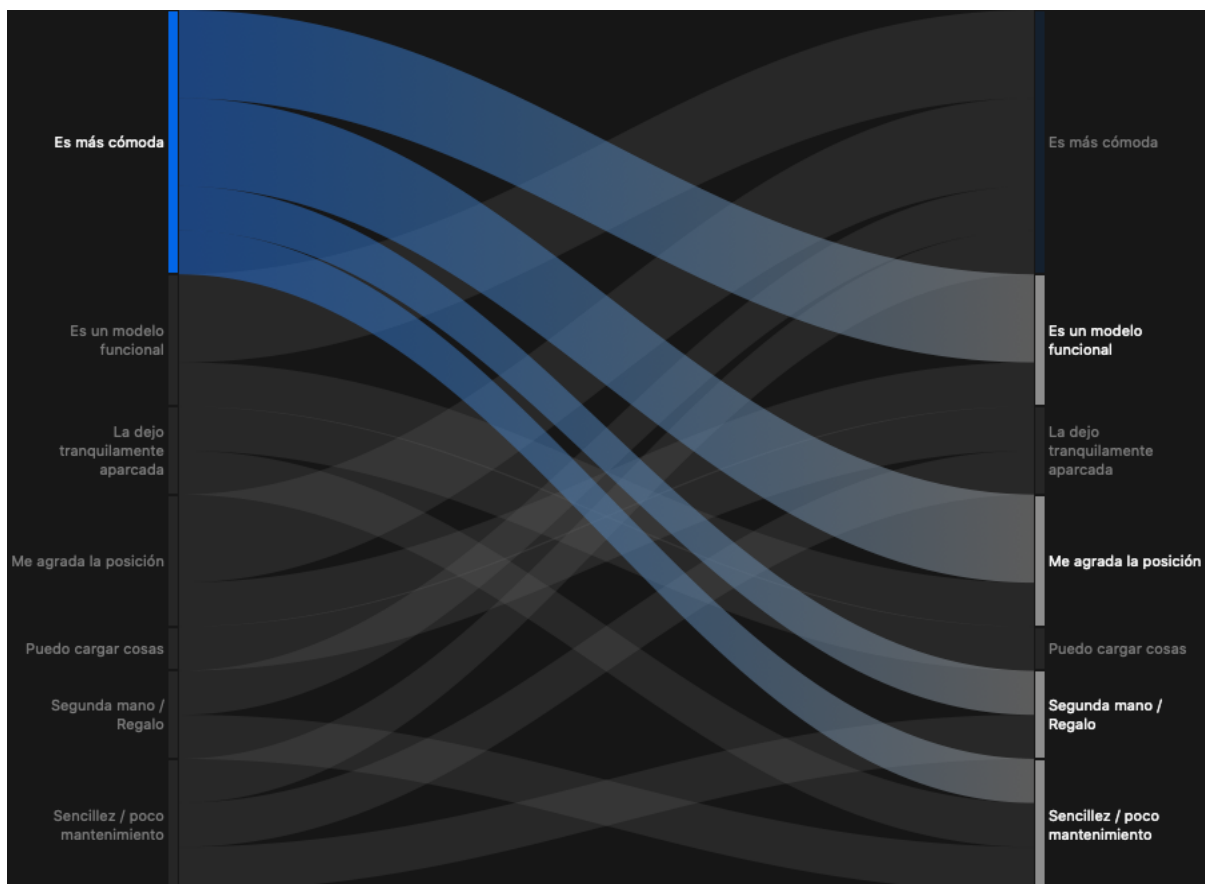
***“El 2015 me'n vaig anar d'Erasmus a Copenhaguen i allà em vaig enamorar del fet de poder anar amb bici a tot arreu amb els meus amics. En tornar, em vaig mudar a Barcelona (abans vivia a Sant Cugat a casa dels meus pares) i vaig decidir que tindria el mateix estil de vida que a Dinamarca [...]”***

## 4.2. Perfil ciclista segons tipus de bici

### 4.2.1. Bicicleta de ciutat barra baixa

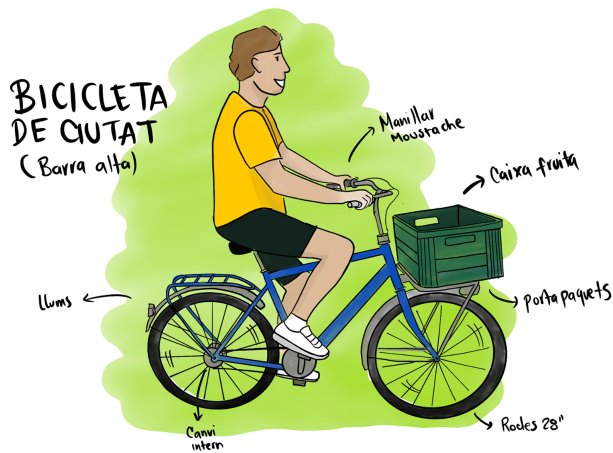


Per a les persones que es mouen amb aquest tipus de **bicicleta de ciutat de barra baixa** el **valor** més gran que li troben és **la comoditat**, la consideren un model funcional, la posició de l'esquena recta els permet moure's de forma relaxada i pràctica. La majoria són bicicletes de segona mà força econòmiques, i aquest és un aspecte destacable a l'hora d'escollir-les.



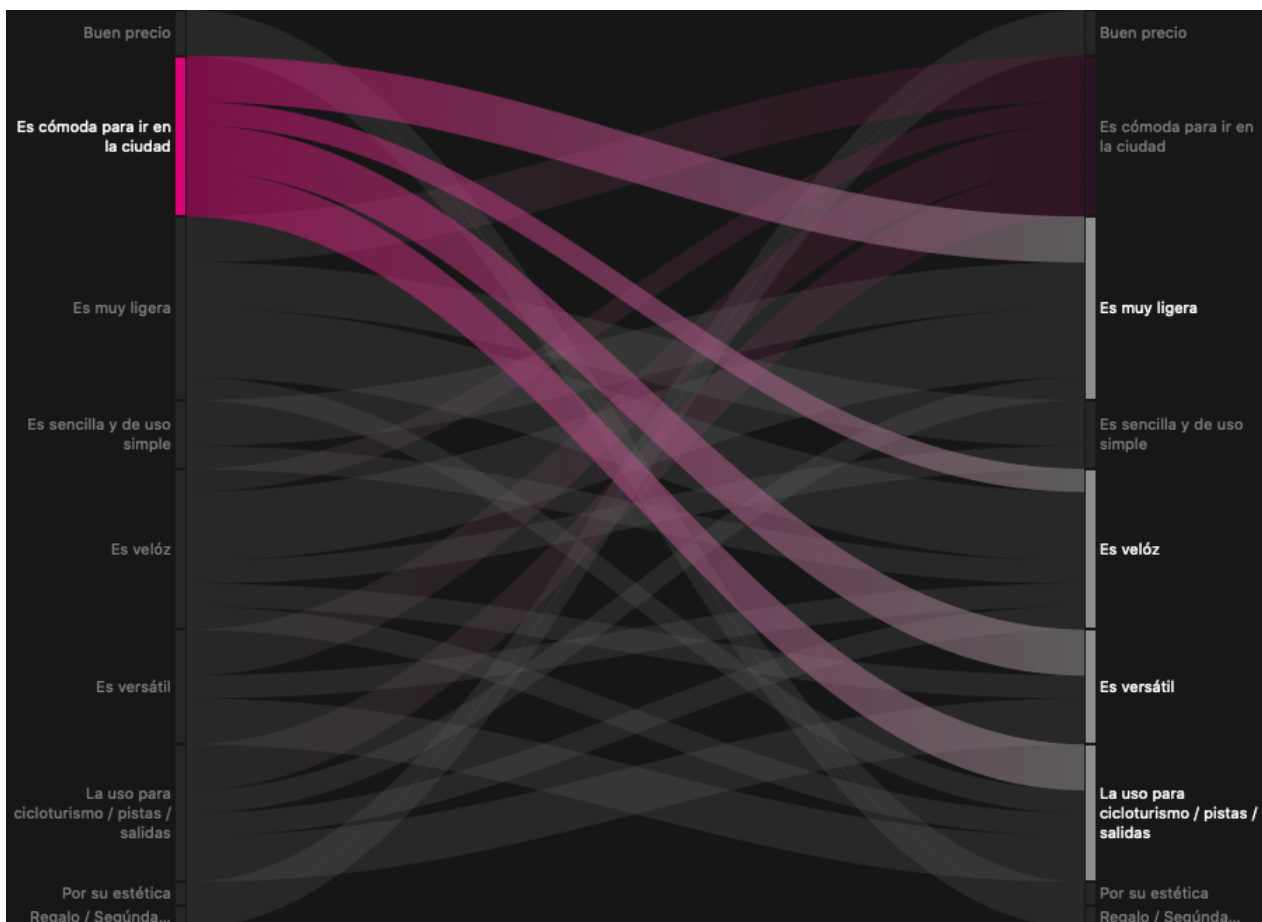
Gràfic 11: Motius per escollir la bici de ciutat de barra baixa

### 4.2.2. Bicicleta de Ciutat Barra Alta



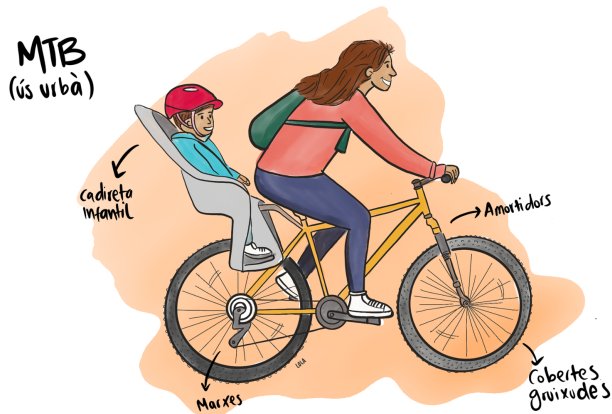
Les persones que decideixen moure's amb **bicicleta de ciutat de barra alta** l'escullen per la comoditat per anar per la ciutat, i en destaquen la seva utilitat en l'ús urbà. Alhora, és una bicicleta lleugera que permet moviments àgils. Són bicicletes eficients pel que fa a l'esforç físic i la velocitat. La seva versatilitat permet a les persones que l'escullen, fer sortides a vies verdes, viatges de cicloturisme o fer-la servir per esport. Raons que són altament

valorables per a aquest perfil, perquè busquen una vida saludable i activa a l'hora de moure's amb bicicleta.



Gràfic 12: Motius per escollir la bici de ciutat de barra alta

### 4.2.3. Bicicleta de muntanya – MTB

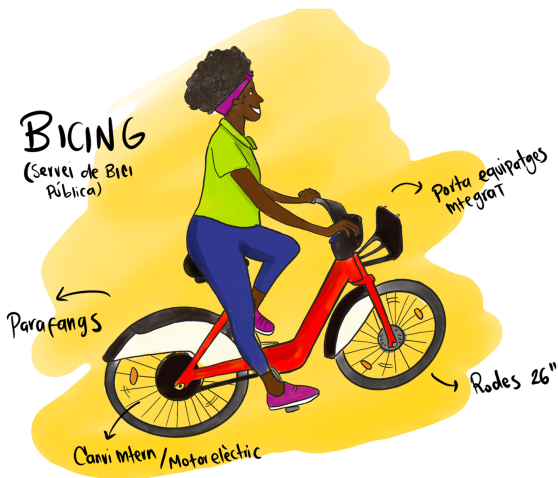


Les persones que **trien bicicletes de muntanya o MTB** ho fan per la seva **versatilitat i multifuncionalitat**, són considerades bicicletes de “batalla” que permeten a les persones fer-hi sortides, fer esport i adaptar-se a diferents contextos i terrenys. També són considerades bicicletes econòmiques. Són bicicletes que han estat heretades en molts casos, o que ja eren al seu entorn. També són bicicletes que poden haver estat adquirides de segona mà.



Gràfic 13: Motius per escollir la bici de muntanya

#### 4.2.4. Bicing



Les persones que **escullen moure's amb Bicing (Sistema públic de bicicletes de Barcelona)** consideren **l'opció més còmoda per als tipus de desplaçament que fan**. És un transport que els permet combinar amb altres mitjans de transport i ampliar els seus trajectes, a més de poder-la fer servir 24 hores i no fer una despesa considerable en una bici pròpia. En general aquestes persones no compten amb espai a casa per a l'emmagatzematge, valoren significativament tenir resolt el pàrquing quan arriben a la seva destinació, ja sigui perquè tenen por que els

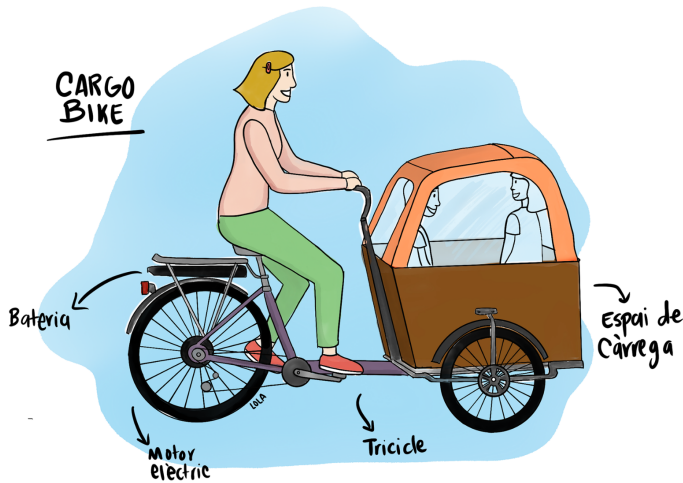
robin la bicicleta, o perquè ja han patit algun robatori.

És un servei que també fan servir els usuaris quotidians de la bicicleta i en alguns casos, aquestes persones expressen els seus inicis al ciclisme urbà gràcies a haver-se fet abonats/des del Bicing.



**Gràfic 14:** Motius per escollir el Bicing

## 4.2.5. Cargobike



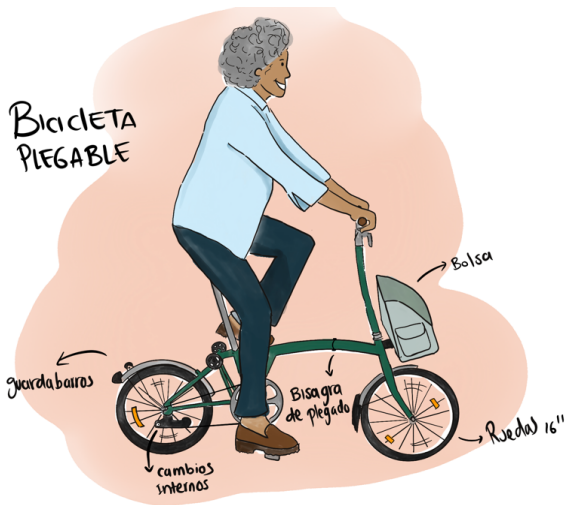
Les persones que decideixen moure's amb **bicicletes de càrrega** ho fan per **poder combinar els desplaçaments amb la vida familiar**, en general són persones que ja abans feien servir la bicicleta per als desplaçaments quotidians i quan la seva vida va canviar,, van adquirir la bicicleta de càrrega per no deixar de moure's amb bicicleta. El que més valoren de la bici de càrrega és poder ampliar la capacitat de càrrega i la

versatilitat a la seva vida quotidiana, que els permet portar els fills/es a l'escola, carregar amb la compra o poder desplaçar elements pesants, ja que altrament o no ho farien o haurien de recórrer a un altre mitjà de transport.



Gràfic 15: Motius per escollir la bicicleta de càrrega

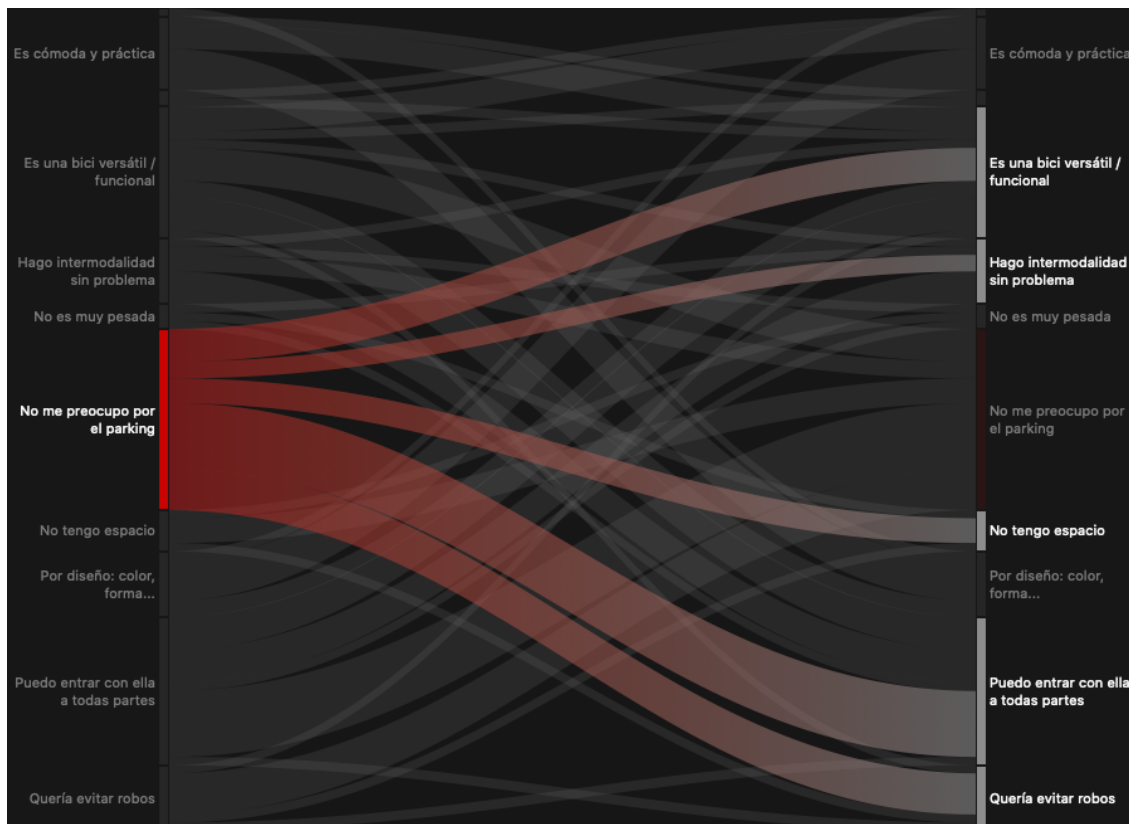
## 4.2.6. Bicicleta plegable



Les persones que trien les bicicletes plegables ho fan per no preocupar-se pel pàrquing perquè poden entrar amb la bicicleta plegada a la majoria dels llocs i eviten un dels temors més grans: que els robin la bici. Les prefereixen per la seva funcionalitat i per considerar-les bicicletes robustes i fiables.

Valoren la capacitat intermodal que els dona la bicicleta plegable. Algunes persones combinen els seus trajectes amb transport públic. Provenen d'altres municipis o van a altres municipis i consideren important

poder portar la seva pròpia bicicleta. Finalment, són persones que no compten amb gaire espai a casa per poder-hi aparcar la bici, cosa que fa que una bicicleta plegable sigui la que millor s'adapta al seu estil de vida.



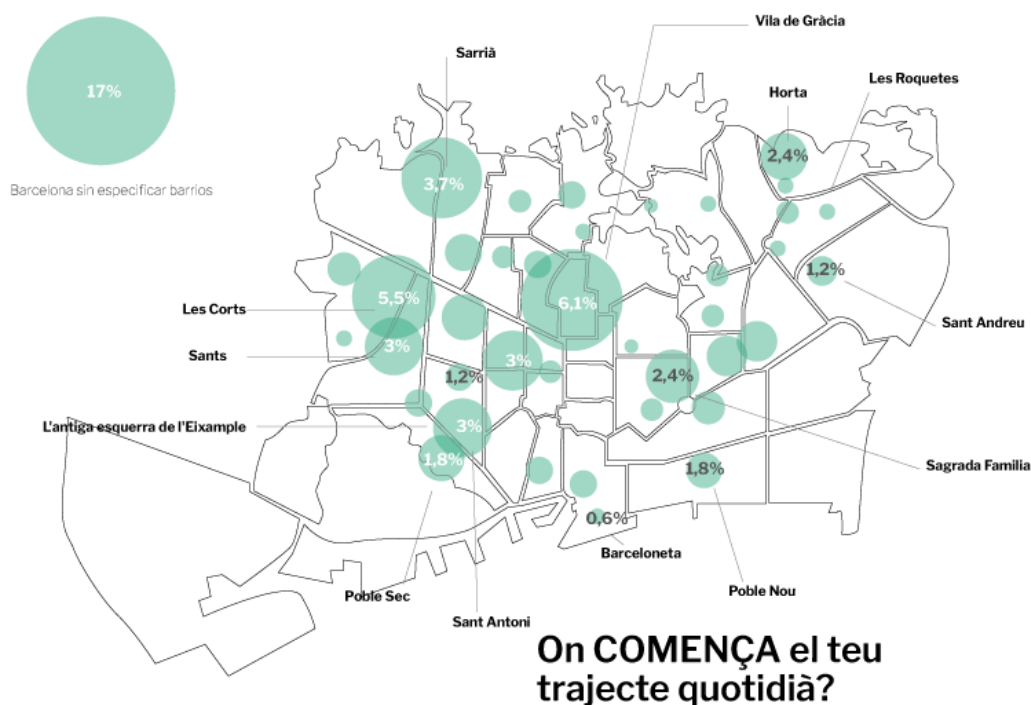
Gràfic 16: Motius per escollir la bicicleta plegable

## 5. Hàbits

### 5.1. Origen – destinació - ús i valoració de la infraestructura

Per poder entendre un dels aspectes més importants dels hàbits ciclistes de la ciutat de Barcelona, es va preguntar a les persones que han format part de l'estudi quins eren els seus orígens i destinacions. El mapa següent mostra una tendència en la distribució de punts d'origen als diferents barris i districtes de Barcelona.

Es troben com a punts rellevants el barri de la **Vila de Gràcia (6,1%)**, **Sarrià (3%)** i **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%)**, mentre que un 17% no va especificar el barri d'on comença el trajecte o provenen d'altres indrets de Catalunya.



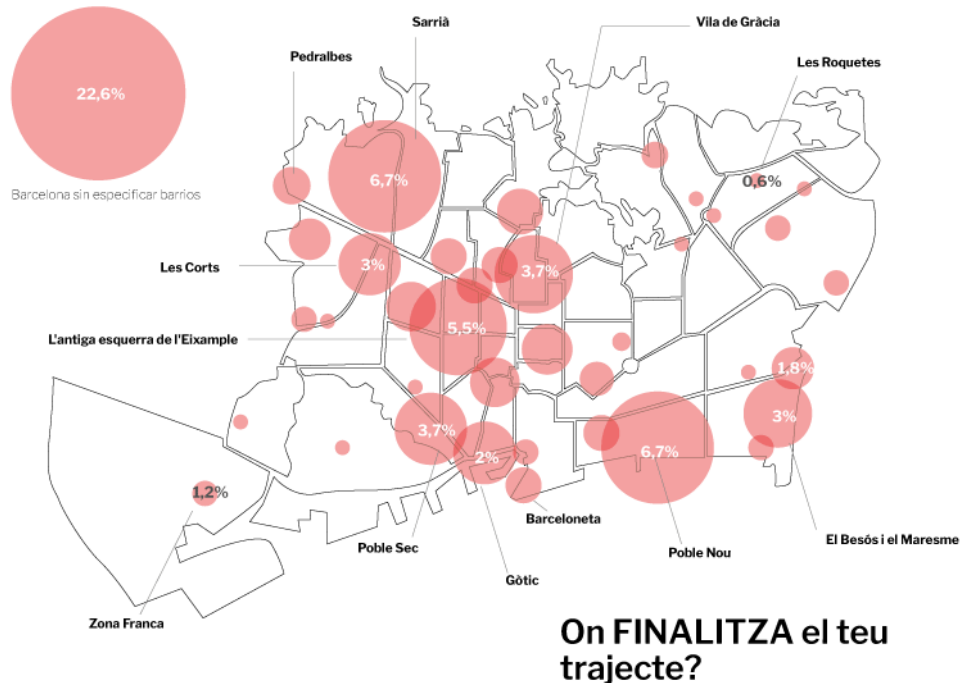
Mapa creado por Laura Chaves - Fuente: BiciCleta Club de Catalunya

**Mapa 1:** Punts on s'originen els trajectes - Divisió per codis postals

Pel que fa als punts de destinació, al mapa es veu la tendència de redistribució del flux ciclista a altres llocs de la ciutat com: **el Poblenou (6,7%)**, **el Besòs i el Maresme (3%)**, **el Barri Gòtic (2%)**, **Poble Sec (3,7%)**, **Antiga Esquerra de l'Eixample (5,5%)**, **Vila de Gràcia (3,7%)**, **zona de Sarrià (6,7%)**, **Pedralbes (1,8%)**, o **Zona Universitària (1,2%)**, mentre que un 22,6% no va especificar el lloc on finalitzen els trajectes.\*



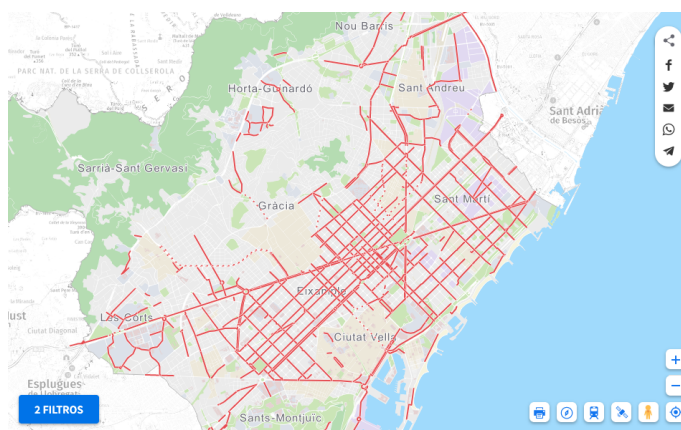
\*La pregunta on finalitza el teu trajecte no era obligatòria per aquest motiu, hi va haver persones que no van respondre, assumim que es mouen per Barcelona o fora de la ciutat sense conèixer el destí.



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

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

En creuar aquesta informació amb el mapa de carrils bici de nova i vella construcció de l'Ajuntament de Barcelona, podem notar que la infraestructura es concentra a les zones centrals de la ciutat, abastant la majoria dels punts des d'on s'origina i es finalitzen els viatges. Tot i això, quan la xarxa comença a desaparèixer i a fragmentar-se a les zones altes i barris de la perifèria, es veuen carrils bici discontinus, creuaments insegurs, trams desconnectats i un menor ús de la bici.



La majoria de persones han detallat moure's un 80% per carril bici, ja que la xarxa els ho permet: connexions adequades, trams continus, creuaments segurs, etc. Mentre que un 8% de les persones diuen que fan els seus recorreguts 100% per carril bici segregat.

## Percentatge d'ús de Carril bici

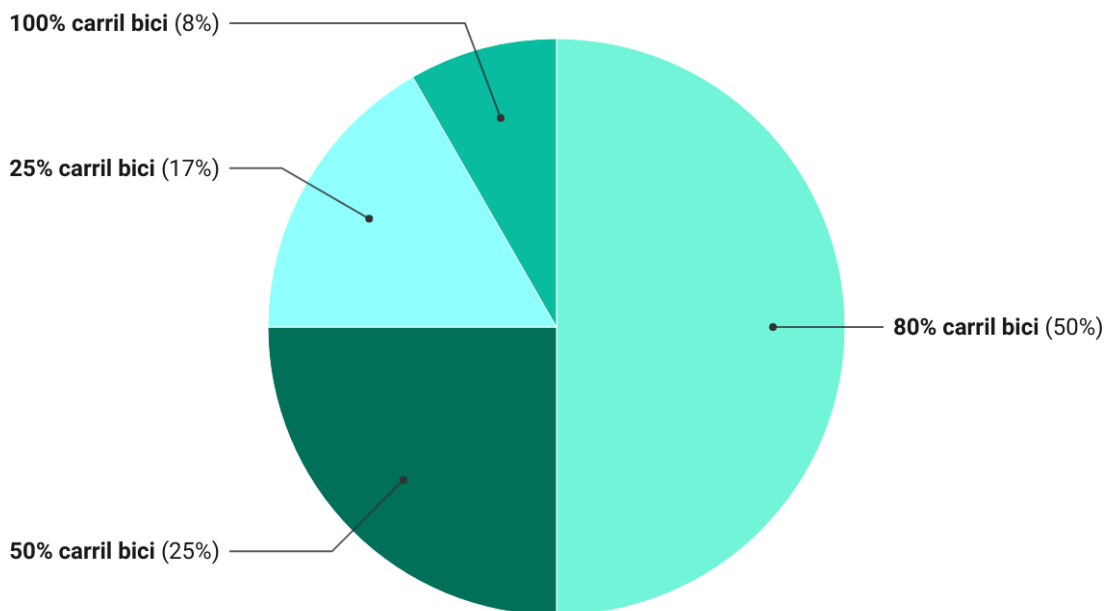


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

**Gràfic 17:** Percentatge d'ús del carril bici

Un 25% de les persones es mouen una meitat del seu recorregut amb carril bici i l'altra part el combinen amb calçada, zones pacificades o plataforma única; finalment, un 17% de la mostra, utilitza només un 25% dels carrils bici per als seus trajectes.

En preguntar la raó d'aquest percentatge d'ús dels carrils bici a l'hora de moure's, les respostes es relacionen directament amb les condicions d'infraestructura que es troben a les zones de mobilitat diària; ja sigui perquè existeixen i estan connectades o perquè no en poden fer ús:

**“El recorregut de carrils bici que tinc és el més còmode, ràpid, i força tranquil.”**

**“Són els carrils bici que em connecten amb el centre de la ciutat des del meu barri”**

"L'únic carril bici que hi ha al meu barri és davant del mercat de la Vall d'Hebron. No l'utilitzo perquè és un tram de 30 metres, que és a la part interna del carrer. Per la resta dels recorreguts no dispeno de carril bici. Els carrers de plataforma única els he triat justament per això. Per mi és més segur i tranquil viatjar amb la bici per aquests carrers."

"No faig servir carrils bici perquè no n'hi ha. Podria arribar a agafar 50m del carril de Ganduxer, però per aquest tram ja no em val la pena canviar el recorregut."

"Vaig per la ruta més directa. Podria fer una ruta més llarga amb més carril bici, però puc arribar bé a l'Av.Diagonal més amunt, travessant Gràcia i Sant Gervasi."

Quan se'ls pregunta sobre les accions que prioritzarien per millorar la xarxa ciclista actual, un 26,1% considera que s'haurien de prioritzar mesures per millorar les connexions de la xarxa existent; un 21,3% s'enfocarien a ampliar la xarxa ciclista; per a un 19,7% seria ideal modificar les fases semafòriques que permetrien millorar la circulació dels i les usuàries de la bicicleta, prioritzant els seus desplaçaments per davant d'altres mitjans de transport; un 16,8% considera que l'espai dels carrils bici s'hauria d'ampliar i, finalment, un 16,1% prioritzarien tenir pàrquing segur de bicicletes.

### Si haguessis de prioritzar una actuació per millorar la infraestructura ciclista, quina seria?

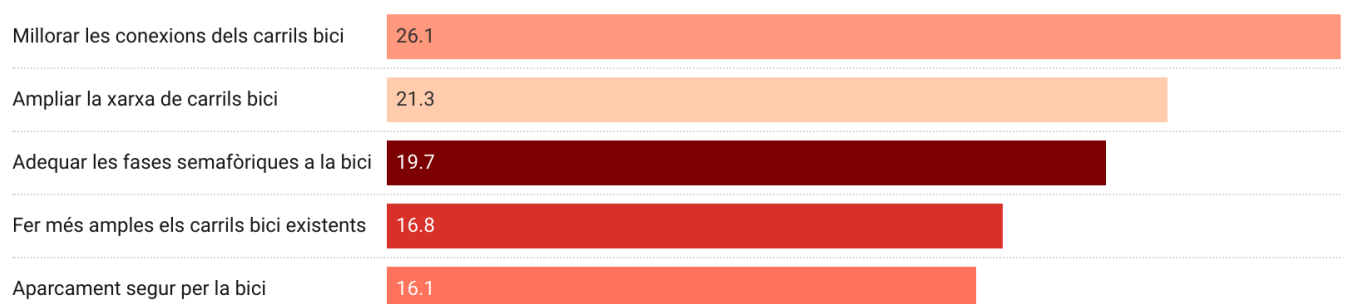


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club Catalunya • Created with Datawrapper

**Gràfic 18:** Millores en la infraestructura

Quan demanem a les persones qualificar els seus recorreguts habituals d'1 a 10, obtenim una mitja de totes les persones entrevistades d'un **6,6 ponderat**.

## Qualificació mitjana de la xarxa ciclista

D'1 a 10, com qualifiques la xarxa ciclista de Barcelona?

Bici de muntanya (MTB)	6
Bicing	8
Bicicleta de ciutat (Barra alta)	6
Bicicleta de Ciutat (Barra baixa)	7
Bicicleta plegable	7
Cargobike	6
<b>Valor mitjà</b>	<b>6,6</b>

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

Taula 2: Qualificació dels carrils bici

## 5.2. Freqüència de viatges, segons horaris

Freqüència de viatges segons horari

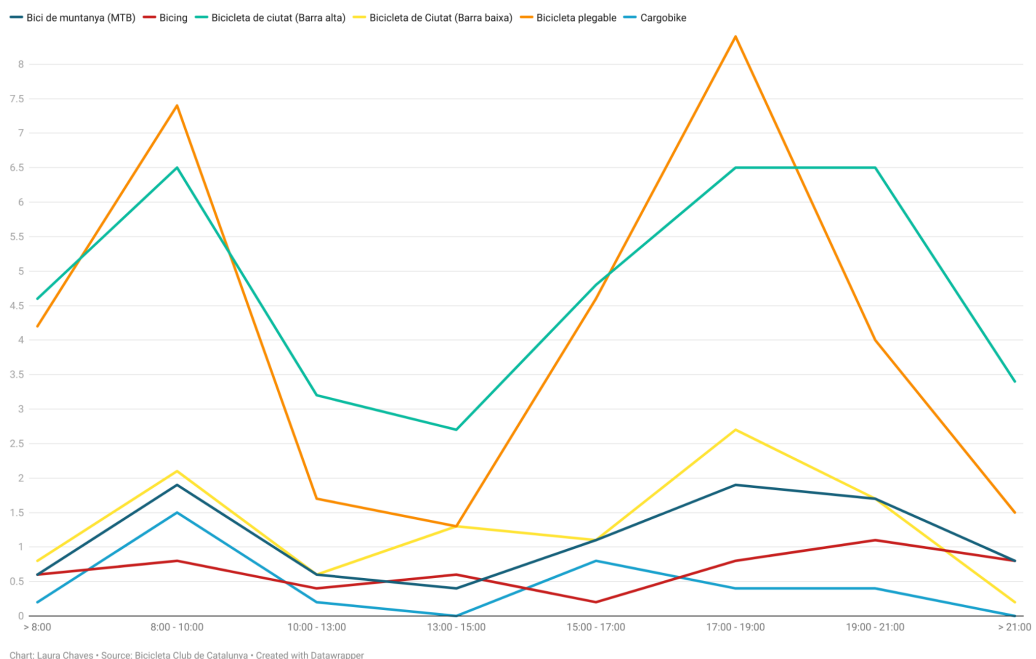


Chart: Laura Chaves • Source: Bicicleta Club de Catalunya • Created with Datawrapper

Gràfic 19: Freqüència de viatges segons horaris

[www.bacc.cat](http://www.bacc.cat) [bacc@bacc.cat](mailto:bacc@bacc.cat)

**La distribució de freqüències dels horaris dels viatges/desplaçaments coincideix amb les dades obtingudes a través de l'observació als carrils bici i amb els horaris determinats com a hores punta.** Les persones que es mouen amb bicicleta **Plegable o de Ciutat de Barra Alta** de forma habitual, tendeixen a fer-ho en franges horàries de **8:00 a 10:00** del matí i tornen a ser tendència de **15:00 a 19:00** hores de la tarda.

En el cas del **Bicing**, per exemple, si bé presenta uns pics dins les mateixes franges horàries, **el seu ús pot abastar més horaris durant el dia**. Per als altres tipus de bicicleta, els horaris conserven les mateixes tendències de franja horària.

### 3. Conclusions i recomanacions

- **L'ús quotidià de la bicicleta està directament relacionat amb les bones experiències ciclistes que s'hagin tingut al llarg de la vida.** Com més vinculada estigui amb les diverses etapes de creixement, és més probable que la bicicleta es torni part d'un estil de vida a l'etapa adulta i sènior.

La bicicleta és un vehicle que acompanya el desenvolupament de la vida, això permet que les persones aconseguixin relacionar-s'hi directament i emocionalment. Es converteix en un objecte de valor i alhora es pot fer servir com una opció real a l'hora d'incloure'l en la mobilitat quotidiana.

- **Les persones que decideixen moure's amb bicicleta no deixen de fer-ho.** Les persones que adquireixen aquest hàbit de mobilitat, no canvien a un altre mitjà de transport, ja que la bicicleta compleix totes les necessitats de desplaçament que necessiten per a la seva vida quotidiana.
- **La pandèmia va atreure noves persones usuàries de la bicicleta.** Destaca el canvi d'hàbits que hi va haver com a conseqüència de la pandèmia per a moltes persones. A partir d'aquest moment, no només van triar moure's diferent i fer servir la bicicleta, sinó que també van deixar de fer trajectes diaris als seus punts de treball.
- **La mobilitat quotidiana es va modificar i va donar a la bicicleta un protagonisme a l'hora d'escollir una opció diferent de moure's,** la possibilitat de mobilitzar les persones de forma eficient i ràpida; a l'aire lliure, de manera individual que garanteix el poc contacte amb altres persones, la seva versatilitat; entre altres factors destacats, van fer que la bicicleta esdevingués protagonista en aquest canvi d'hàbits.

- **La bicicleta és un vehicle de baixa rotació.** Les persones que decideixen adquirir una bicicleta d'ús urbà, ja sigui de primera mà o de segona mà, poques vegades canvien de vehicle. Valoren la senzillesa, simplicitat i practicitat que la bicicleta els dona i no veuen necessari canviar de vehicle si aquest ja els soluciona les necessitats de mobilitat.
- **El transport públic és un aliat de la mobilitat ciclista.** Les persones que combinen els seus desplaçaments amb el transport públic valoren la intermodalitat en poder abastar distàncies més grans, permetent-los accedir a les àrees metropolitanes o accedir a la ciutat des d'altres municipis veïns.
- **La xarxa ciclista de Barcelona obté un aprovat.** Les persones valoren de manera positiva la infraestructura que usen quotidianament, **però es reclamen actuacions de millora com connectar la xarxa existent**, que s'ampliï, que es tingui en compte l'espai que se li dona, que els carrils bici siguin més amples i segurs respecte a les condicions que la majoria tenen actualment.
- **Si hi ha zones segures per circular amb bici, la gent les fan servir.** Les persones valoren l'ús de la infraestructura ciclista sempre que sigui segura, agradable, connectada i els permeti arribar de manera eficaç a les seves destinacions.

La implantació d'infraestructura ciclista dins de l'espai urbà és una eina eficaç a l'hora de transformar els hàbits de mobilitat d'una ciutat i atrau més persones a fer servir la bicicleta com a mitjà de transport, perquè constaten que és una opció real de mobilitat per als seus trajectes quotidians.

- **Cal connectar les perifèries amb el centre de la ciutat.** Actualment la ciutat no està connectada de manera adequada entre zones altes i perifèries, i amb el centre de la ciutat, a través de la xarxa ciclista existent.

Això pot ocasionar una desmotivació per a les persones que estiguin avaluant moure's amb bicicleta per incloure-la a les seves dinàmiques quotidianes. També posa en desavantatge les persones d'altres zones quant a les condicions i ofertes de mobilitat, fent que la bicicleta no sigui una opció equitativa en tots els sectors.

Un exemple clar d'això està en el sistema de bicicletes públiques BICING, les estacions del qual no abasten tot el territori urbà i això fa impossible aconseguir vincular zones, i fa difícil a les persones usuàries completar els seus recorreguts esperats. O per últim, coarta les i els ciclistes habituals per no trobar camins eficients, directes i segurs, de la mateixa manera que apareix l'oferta d'infraestructura per als cotxes.