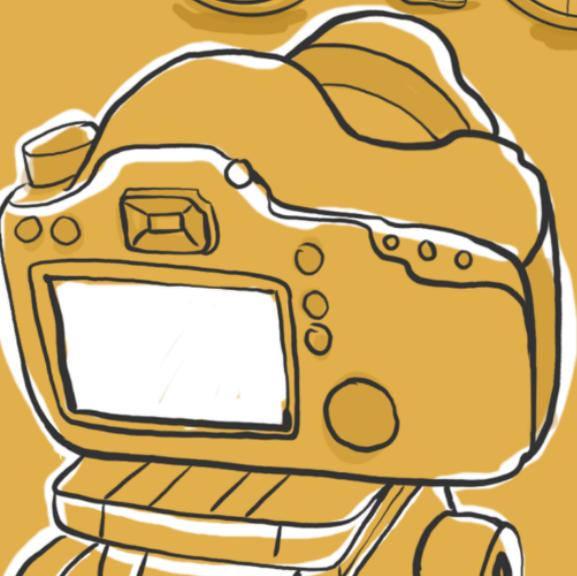


RADIOGRAFÍA CICLISTA DE BARCELONA

Análisis de uso de los carriles bici y
encuesta de hábitos de movilidad



Edición 2024

AUTORES

Oier Violet

Laura Chaves

COORDINACIÓN

Adrià Arenas Bañolas

COLABORADORES

Tomás Russi Llusá

Richard Below

ILUSTRACIONES

Laura Chaves Vargas

Este estudio cuenta con el apoyo del Ayuntamiento de Barcelona



Barcelona

Publicación marzo 2025

Bicicleta Club de Catalunya -BACC

Índice

1. Introducción	4
2. Objetivos	5
3. Metodología	5
3.1. Metodología de observación de los carriles bici	5
3.2. Criterios de selección de las ubicaciones para el recuento	6
3.3. Criterios usados para la observación	8
3.4. Variables analizadas del recuento	9
3.5. Encuesta a las personas usuarias de los carriles bici	10
3.6. Limitaciones del estudio	11
4. Análisis de resultados del recuento de los carriles bici	12
4.1. Número total de usuarios/as de los carriles bici observados	12
4.2. Cuota modal por tipo de vehículo	13
4.2.1. Evolución bicicleta vs patinete eléctrico	15
4.2.2. Reparto de vehículos Eléctricos vs. Mecánicos	16
4.3. Brecha de género	18
5. Resultados de la encuesta sobre hábitos de movilidad cotidiana	21
5.1. Datos de la encuesta	21
5.2. Distribución según tipo de bicicleta	22
5.3. Tipo de bicicleta según género	23
5.4. Hábitos	25
5.4.1. Origen de los desplazamientos	25
5.4.2. Destino de los desplazamientos	29
5.4.3. Comparativa del uso de las diferentes infraestructuras utilizadas	32
5.4.4. Frecuencia de uso	33
5.4.5. Experiencia ciclista	34
5.4.6. Principales motivaciones	35
5.4.7. Horarios de los desplazamientos	37
5.4.8. Tiempo destinado en los desplazamientos en Bicicleta	38
5.4.9. Hábitos de seguridad	39
6. Conclusiones	43

1. Introducción

El Bicicleta Club de Catalunya (BACC), con más de 20 años de experiencia promoviendo la bicicleta como medio de transporte sostenible en Cataluña, **presenta la Radiografía Ciclista de Barcelona, edición 2024**. A lo largo de este tiempo, hemos llevado a cabo estudios que han proporcionado información clave para el desarrollo de una movilidad ciclista más segura y eficiente.

En 2021, iniciamos el estudio **Análisis de uso de los carriles bici**, conocido como **Radiografía Ciclista BACC**. Esta investigación anual se ha convertido en una herramienta esencial para recopilar datos, establecer comparativas y profundizar en la comprensión de la movilidad ciclista en la ciudad. En **2024**, hemos llevado a cabo la **cuarta edición de este estudio**, reafirmando nuestro compromiso de entender y mejorar la experiencia ciclista en **Barcelona**.

Nuestro enfoque se centra en analizar la movilidad cotidiana de las bicicletas y los vehículos de movilidad personal (VMP), observando cómo se desplazan por diferentes zonas de la ciudad. Utilizamos un método de recuento manual a partir de grabaciones de vídeo, lo que nos permite cuantificar la cantidad de usuarios, conocer su perfil, género, tipo de vehículo y cómo lo utilizan. Estos datos se recopilan utilizando cámaras de vídeo en varias ubicaciones de la ciudad, y posteriormente se procesan para obtener la información necesaria. Todos los detalles metodológicos de este proceso se describen en profundidad en el apartado 3 de este documento

Para la **cuarta edición del estudio**, se ha incluido una **encuesta sobre movilidad cotidiana dirigida a los usuarios/as de los carriles bici**, con el fin de conocer sus hábitos, percepciones de uso, seguridad, así como los orígenes y destinos de los desplazamientos por Barcelona, entre otros aspectos.

El estudio está diseñado para ser accesible a los interesados en la movilidad urbana, y esperamos que sirva de referencia para futuros análisis, contribuyendo a crear un entorno más seguro y acogedor para los ciclistas.

Además, tener más información en nuestras grabaciones nos abre la puerta a futuros análisis más detallados en áreas como la capacidad de los carriles bici, la velocidad de circulación, las diferencias en las tipologías de usuarios o vehículos según la zona de la ciudad o la hora, y otros aspectos relevantes para la movilidad ciclista.

Desde el BACC queremos destacar el papel fundamental de la bicicleta en la movilidad de Barcelona. Su uso ya es una realidad consolidada en las calles, formando parte del día a día de miles de personas. Nuestro objetivo con esta **Radiografía Ciclista es visibilizar la diversidad de quienes eligen la bicicleta como medio de transporte y aportar datos clave** para seguir impulsando una ciudad más accesible, sostenible y segura para la movilidad activa.

2. Objetivos

Este estudio busca analizar el perfil de las personas que utilizan los carriles bici de Barcelona, poniendo especial atención en su género y el tipo de vehículo que emplean. Además, pretende:

- **Identificar tendencias y cambios:** comparar los resultados con ediciones anteriores para detectar la evolución en el uso de los carriles bici.
- **Caracterizar los tipos de vehículos:** clasificarlos según su propulsión (mecánica o eléctrica), su categoría (bicicleta o patinete) y su diseño (plegable o convencional).
- **Identificar los hábitos de movilidad por género:** origen-destino, horarios de los desplazamientos, motivaciones, experiencia ciclista y la problemática del robo de bicicletas.

Para ello, se combinan observaciones de campo y una encuesta cuantitativa, ofreciendo así una visión más completa del uso de los carriles bici en Barcelona.

3. Metodología

3.1. Metodología de observación de los carriles bici

El estudio se basa en un análisis observacional del tránsito en los carriles bici seleccionados, sin interacción directa con las personas usuarias.

Para la recopilación de datos, se han utilizado cámaras de vídeo que han rotado entre las ubicaciones durante el período de observación. Posteriormente, las grabaciones han sido analizadas para extraer información sobre el tipo de bicicleta, el sistema de propulsión (mecánica o eléctrica) y el género probable de la persona usuaria.

Las cámaras se han colocado en el margen exterior del carril bici para evitar interferencias, utilizando trípodes para garantizar estabilidad y homogeneidad en la grabación. Cada registro ha sido revisado manualmente por una persona encargada del conteo y clasificación, asegurando un criterio único en la categorización de variables.

Los siguientes apartados describen las ubicaciones seleccionadas, la tipología de vehículos incluidos y las limitaciones metodológicas.



Fotografía 1: Modo de grabación en la ubicación de Av. Diagonal con c/ Ganduxer

3.2. Criterios de selección de las ubicaciones para el recuento

Se han seleccionado **cinco ubicaciones** en Barcelona con distintos tipos de carril bici, atendiendo a los siguientes aspectos:

- **Importancia en la red ciclista:** se han priorizado carriles existentes, recientemente creados o mejorados.
- **Disponibilidad de datos:** se han elegido 3 puntos sin contadores automáticos para complementar la información disponible.
- **Flujo de usuarios:** se han seleccionado las ubicaciones con mayor afluencia de bicicletas y VMP, basándose en conteos de ediciones anteriores. Para consolidar los puntos con más tráfico, el número total de ubicaciones se ha reducido a cinco.

Listado de carriles bici seleccionados por distritos:

Tabla 1: Detalle de la ubicación de cada carril bici analizado.

ID	Ubicación	Tipo de carril bici	¿Existe aforo?*	Tipología	Distrito
1	Gran Vía de les Corts Catalanes con C/de Sant Roc	Bidireccional	No	Carril bici segregado en calzada	Sants - Montjuic
2	Av. Diagonal con C/ Ganduxer	Bidireccional	Sí	Carril bici en acera	Sarrià Sant Gervasi
3	Av. Diagonal con Pº de Gracia (Cinc d'Oros) (Sentido Besòs)	Unidireccional	Sí	Carril bici segregado en calzada	Eixample
4	Av. Diagonal entre C/ Castillejos y Plaza Glòries	No hay	No	Carril bici segregado	Eixample
5	Av. Meridiana cruce con C\Aragó	Bidireccional	No	Carril bici segregado	Sant Martí

***Aforo:** dispositivo de conteo de bicicletas instalado en los carriles bici para medir el flujo de ciclistas.

Mapa de las ubicaciones analizadas

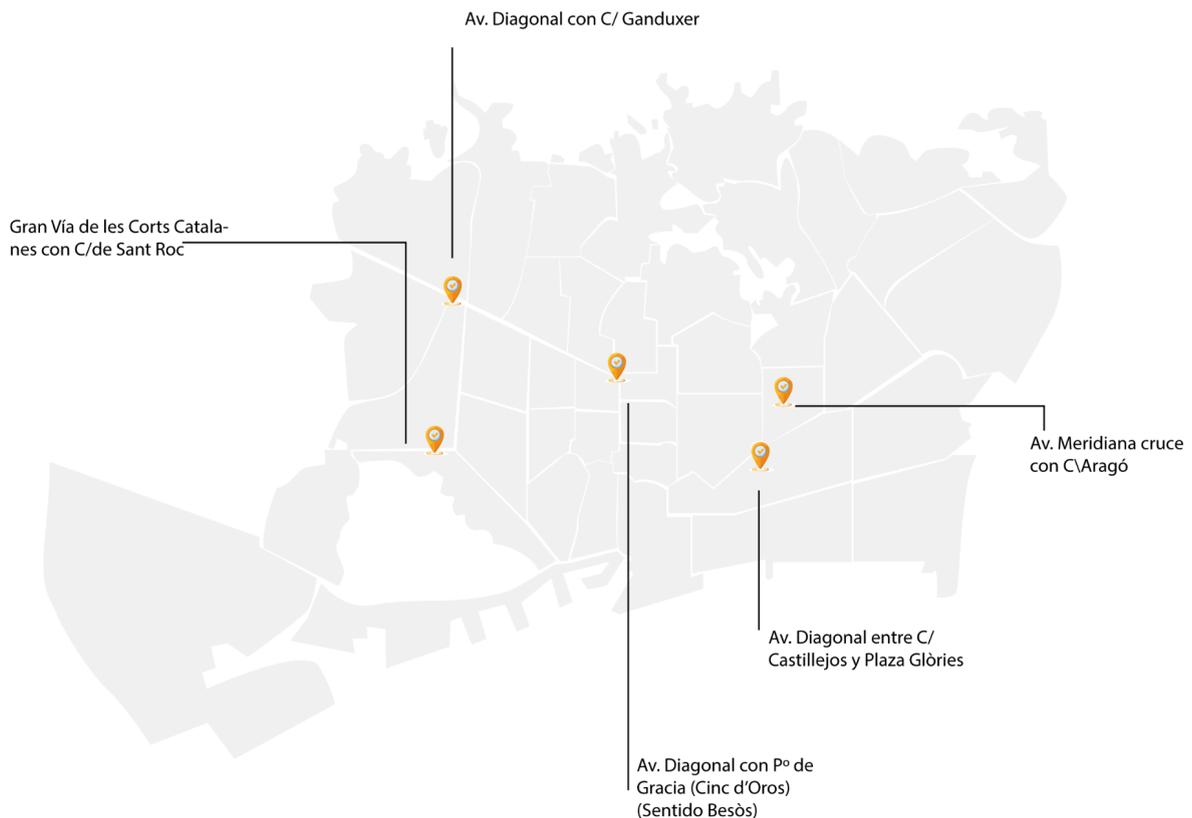


Ilustración 1: Ubicaciones analizadas en el proyecto Radiografía Ciclista BACC (2024)

Las ubicaciones analizadas disponen de varias tipologías de carriles bici:

- 1 de las ubicaciones analizadas, los carriles bici se encuentran en la **acera**.
- 2 de las ubicaciones analizadas disponen de un **carril bici segregado en calzada**.
- 2 de las ubicaciones tiene carril bici segregado de acera y calzada. Es decir, **dispone de un espacio propio**.

3.3. Criterios usados para la observación

- **Horario de observación:** Para estudiar el uso cotidiano de bicicletas y VMP, se han analizado períodos de máxima actividad, según datos de la ATM y el IERMB. Se definieron dos franjas horarias:

- o **Horario de mañana:** 07: 45 h – 09: 45 h
- o **Horario de tarde:** 17: 45 h – 19: 45 h

Estas franjas abarcan los picos de movilidad matinal (08:00 – 10:00 h) y vespertina (17:00 – 20:00 h).

- **Periodo de observación:** Cada ubicación se analizó en **cuatro sesiones**, divididas en dos rondas, con observaciones de mañana y tarde:

- o **Primera ronda:** 17 - 26 de septiembre de 2024
- o **Segunda ronda:** 2 - 10 de octubre de 2024

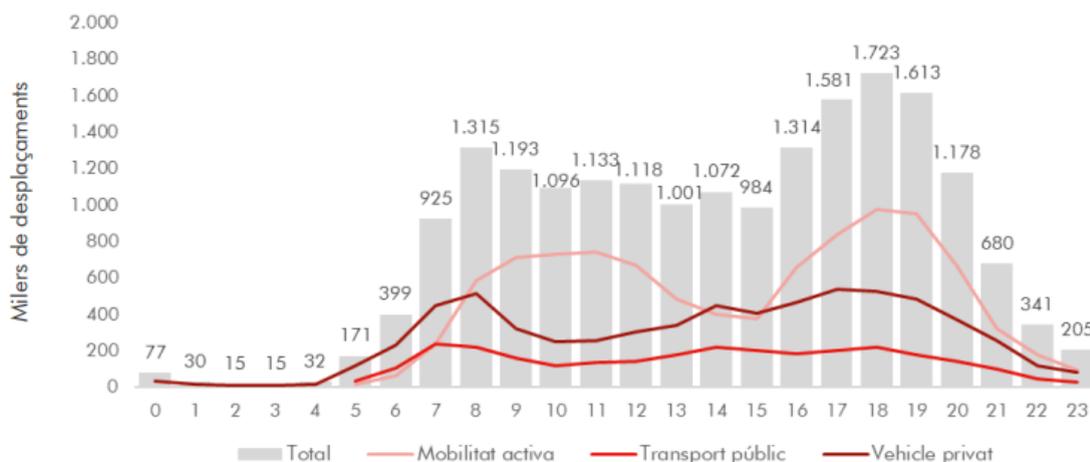


Gráfico 1: distribución horaria de los desplazamientos (EMEF 2024, IERMB)

Tabla 2: estructura y orden seguido en cada ubicación y fechas de las grabaciones.

Nº de grabación	Ronda	Franja horaria	Fechas grabaciones
1	Ronda nº1	Mañana	17/09 - 26/09
2		Tarde	
3	Ronda nº2	Mañana	02/10 - 10/10
4		Tarde	

Se optó por **martes, miércoles y jueves**, evitando el inicio y el fin de semana laboral, para obtener una muestra más representativa de la movilidad diaria. No se incluyen conteos en fin de semana, acorde con el enfoque en movilidad cotidiana.

Este periodo de observación se mantiene **fiel a la metodología de ediciones anteriores**, lo que permite comparar datos y analizar la evolución de las ubicaciones seleccionadas.

3.4. Variables analizadas del recuento

El estudio analiza variables clave sobre el uso de los carriles bici, centrándose en el tipo de vehículo, el sistema de propulsión y el género probable de las personas usuarias.

- **Tipo de vehículos incluidos en el estudio:** Se han establecido cinco categorías principales:
 - **Bicing:** Servicio de bicicletas públicas de Barcelona (519 estaciones y 7.608 bicicletas en total: 4.608 eléctricas y 3.000 mecánicas). Con más de 163.000 abonados y 56.000 usos diarios, representa una parte importante de la movilidad ciclista. En 2024 se registraron cerca de 19 millones de trayectos.
 - **Bicicleta de uso urbano:** Modelos diseñados o adaptados para la movilidad diaria, que incluyen bicicletas de paseo, de montaña o de carretera ajustadas al entorno urbano.
 - **Bicicletas plegables:** Diseñadas para facilitar el transporte y almacenamiento, con ruedas de 14" a 24" y un peso de 13 a 20 kg. Normalmente cuentan con accesorios como guardabarros, cambios de marcha y soportes para bolsas.
 - **Patinete eléctrico:** Clasificado como vehículo de movilidad personal (VMP), con velocidad máxima de 25 km/h y propulsión exclusivamente eléctrica. Desde 2022 el estudio solo contabiliza patinetes eléctricos, excluyendo otros VMP.
 - **Cargo-bikes o bicicletas de carga:** Bicicletas diseñadas para transportar hasta 200 kg, utilizadas tanto para reparto de mercancías como para movilidad familiar.

- **Género probable:** Dado que el estudio se basa en observaciones y no en encuestas, la clasificación entre hombres y mujeres es estimada a partir de los vídeos.
- **Tipo de propulsión:** Los vehículos analizados se han clasificado en función de su sistema de propulsión:
 - **Mecánica:** Bicicletas sin asistencia eléctrica, impulsadas exclusivamente por la fuerza humana.
 - **Eléctrica:** Vehículos con motor y batería que asisten al pedaleo o proporcionan propulsión (en el caso de los patinetes eléctricos).

Por simplicidad, el informe se refiere a bicicletas con asistencia al pedaleo como “**bicicletas eléctricas**” y a las convencionales como “**bicicletas mecánicas**”.

3.5. Encuesta a las personas usuarias de los carriles bici

Para complementar la información, se realizó una **encuesta** a las personas usuarias de los carriles bici, distribuida en dos fases:

- **Periodo inicial:** Se entregaron flyers en el marco de la Fiesta de la Bici en octubre.
- **Periodo de refuerzo:** Envío de la encuesta a grupos de usuarios/as mediante los canales de comunicación de la organización. El formulario permaneció abierto durante dos meses. Entre los bloques de preguntas más relevantes se incluyeron:
 - Género y edad
 - Origen y destino
 - Tipo de bicicleta utilizada
 - Existencia o no de carriles bici en los trayectos
 - Seguridad y robos

3.6. Limitaciones del estudio

Como en todo análisis de carácter observacional, existen algunas limitaciones que deben considerarse al interpretar los resultados:

- **Horario y periodo de observación:** la recogida de datos solo se realizó en horas punta. No se captan los usos a lo largo de todo el día ni en otras épocas del año. Aun así, permite establecer tendencias anuales y comparaciones entre ediciones.
- **Ubicaciones analizadas:** se examinaron puntos concretos de la ciudad, sin cubrir todos los barrios de Barcelona.
- **Motivación del trayecto:** la metodología no profundiza en las razones concretas de los desplazamientos, más allá de la breve encuesta mencionada.
- **Brecha de género:** la identificación del género se basa en observación visual, sin preguntar a las personas usuarias. Se contemplan solo las categorías hombre y mujer.
- **Perfil de la muestra encuestada:** al tratarse de una encuesta abierta, la evaluación de los hábitos ciclistas se aborda de manera general, sin vinculación directa con los puntos observados en el conteo.

4. Análisis de resultados del recuento de los carriles bici

4.1. Número total de usuarios/as de los carriles bici observados

En las 5 ubicaciones estudiadas se han contabilizado **11.322 pasos** en las franjas horarias analizadas. Dichas franjas suponen aproximadamente el 31% de la movilidad activa en un día laborable.

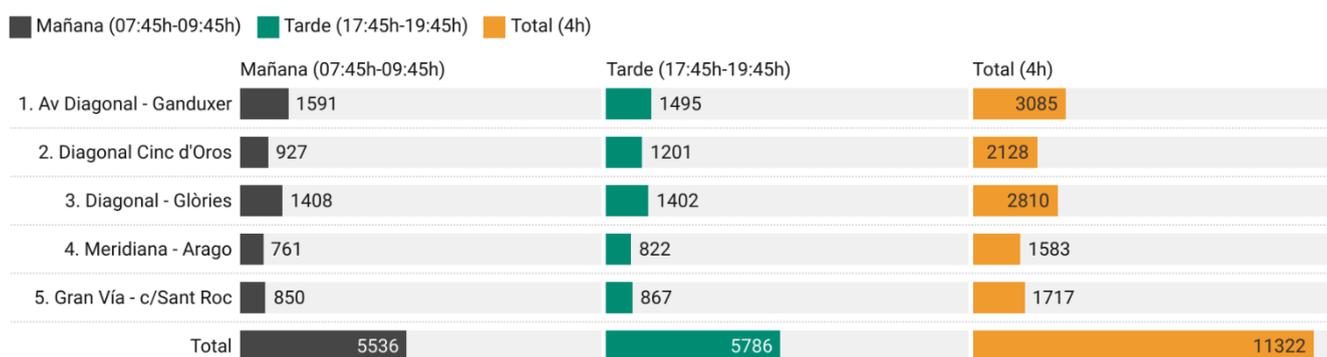
Es importante destacar que, en esta edición de 2024, se ha reducido a una ubicación menos, tal como se comentó en el apartado 3, por lo que la comparación directa de totales con años anteriores debe hacerse con precaución.

El siguiente gráfico refleja el total de personas observadas en cada carril bici:

Gráfico 2: resultado del total de conteo (mañana, tarde y total) para cada ubicación analizada

Nº de usos de los carriles bici analizados - Edición 2024

Pasos totales por las ubicaciones analizadas entre las 07:45h-09:45h y las 17:45-19:45h



Se ha realizado una media ponderada de los pasos observados en cada grabación. Periodo observación septiembre-octubre 2024.

Gráfico: Oier Violet • Fuente: BiciCleta Club de Catalunya • Creado con Datawrapper

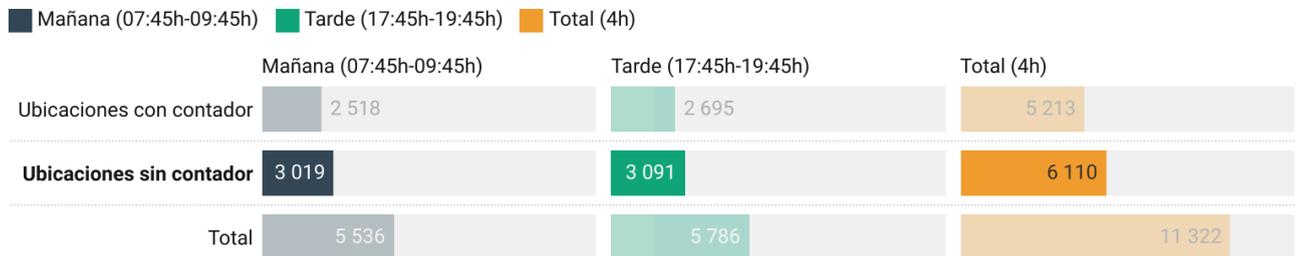
En la actualidad, Barcelona cuenta con **378 contadores automáticos** para medir el flujo de ciclistas. Sin embargo, solo 2 de las 5 ubicaciones aquí analizadas disponen de tales contadores. Esto implica que los datos de las otras 3 localizaciones no se reflejan en las estadísticas oficiales del Ayuntamiento de Barcelona.

Por ello, este estudio aporta **6.110 nuevos usos** en las franjas observadas, procedentes de ubicaciones sin aforos oficiales.

Gráfico 3: distribución de los pasos observados entre carriles bici con y sin aforos.

Nº de observaciones en los carriles bici analizados - Edición 2024

Detalle de nº de usos en ubicaciones con y sin sistemas de conteo (aforos) entre las 07:45h-09:45h y las 17:45-19:45h



Se ha realizado una media ponderada de los pasos observados en cada grabación. 2 ubicaciones con aforos, 3 sin.

Gráfico: Oier Violet • Fuente: Bicicleta Club de Catalunya • Creado con Datawrapper

A partir de la información de distribución de la movilidad proporcionada por el IERBM y la ATM (apartado 3.2), se estima que **19.708 trayectos diarios** no se registran en las estadísticas oficiales. En función de los datos del Ayuntamiento de Barcelona, este número equivale a un **6,5% adicional** de personas usuarias.

Por tanto, la **Radiografía Ciclista 2024** no solo identifica este uso no contabilizado, sino que también **complementa** la visión de los aforos en la ciudad.

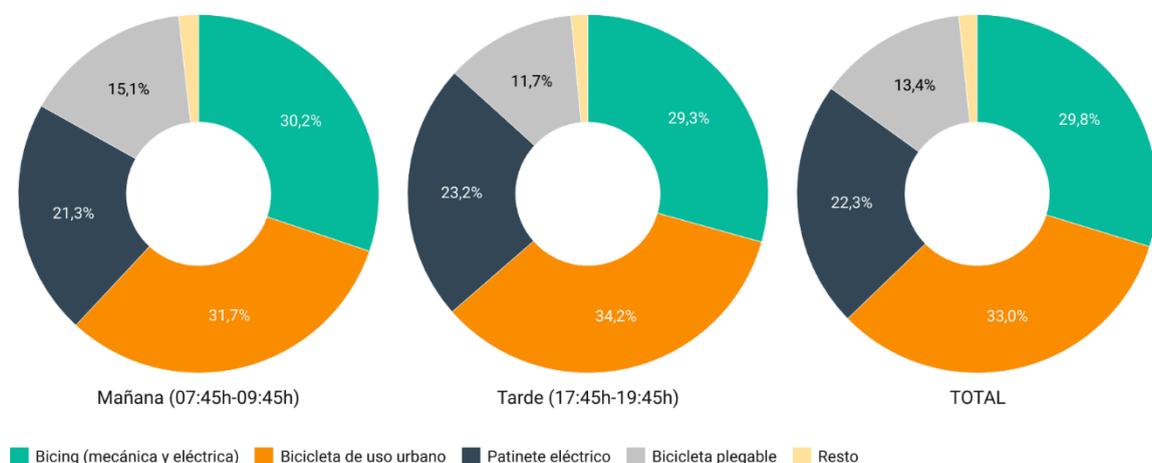
4.2. Cuota modal por tipo de vehículo

A continuación, se analiza la cuota modal (%) observada para cada tipo de vehículo analizado en este estudio:

Gráfico 4: tipo de bicicleta de los usuarios/as (%) de los carriles bici.

Cuota modal (%) por tipo de vehículo en los carriles bici - Edición 2024

Reparto modal (%) de los usuarios de los carriles bici por tramo observado en 2024.



Datos porcentuales extraídos de las mediciones realizadas en las ubicaciones analizadas. Resto incluye Cargo-bikes.

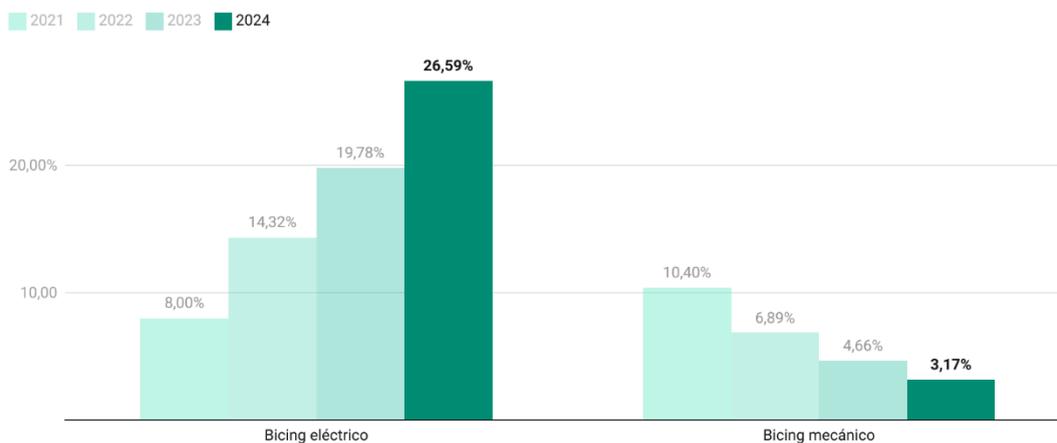
Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Fuente: Bicicleta Club de Catalunya • Creado con Datawrapper

- 8 de cada 10 vehículos en los carriles bici siguen siendo **bicicletas** (77,7% en conjunto). Esta cifra es la más alta registrada en todas las ediciones, con un aumento de 5,2 puntos porcentuales en comparación con la edición anterior (2023).
- La **bicicleta de uso urbano** concentra el 33%, sobre todo en versión mecánica, como se detalla en el apartado 4.4 (sobre propulsión).
- **Bicing** continúa creciendo hasta el 29,8% de cuota. De estos, 9 de cada 10 usos corresponden a su versión eléctrica, aunque la versión mecánica persiste minoritariamente. Las versiones eléctricas de Bicing solamente suponen el 60% del parque total de Bicing.

Gráfico 5: evolución cuota modal (%) de Bicing en carriles bici

Evolución cuota modal Bicing en carril bici

Evolución de la cuota modal (%) del Bicing en los carriles bici de Barcelona (2021-2024). Muestra la evolución de las versiones mecánica y eléctrica.



Cuota modal (%) obtenida mediante observación en diferentes ubicaciones. 9 en 2021, 6 en 2022/2023 y 5 en 2024.

Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Fuente: Bicicleta Club de Catalunya • Creado con Datawrapper

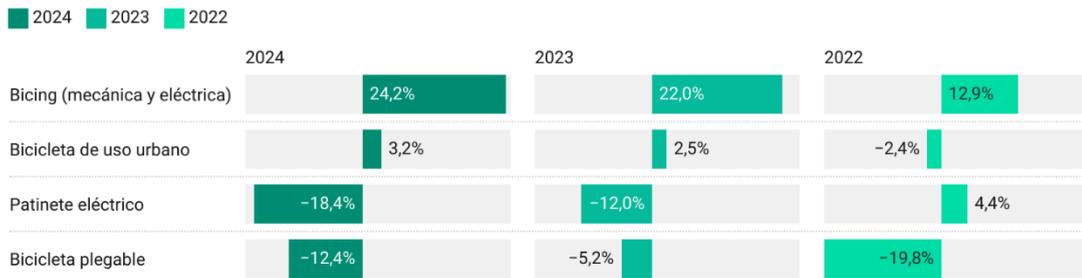
- El **patinete eléctrico** continúa descendiendo en cuota modal. El apartado 4.2.1 profundiza en la evolución entre bicicletas y patinetes.
- Las **cargo-bikes** representan en torno al 1% del total de usuarios en los carriles bici, un dato que pone de relieve la necesidad de una infraestructura que las contemple. Se utilizan tanto para reparto como para movilidad familiar.

También se analiza la evolución (en porcentaje) de los diferentes tipos de vehículo entre los años 2021 y 2024. En este caso, se visualiza cómo ha evolucionado el uso de cada tipo entre la primera y la cuarta edición de la Radiografía Ciclista.

Gráfico 6: evolución (en porcentaje) 2021-2024 de los diferentes tipos de vehículos analizados en los carriles bici

Evolución de los diferentes tipos de vehículos en los carriles bici

Comparativa (%) de la cuota modal de cada tipo de vehículo entre los años 2021, 2022, 2023 y 2024



Un porcentaje positivo muestra un crecimiento en la cuota modal, mientras que uno negativo, muestra que cae su uso. Pequeñas variaciones no son significativas.

Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Fuente: Bici Club de Catalunya • Creado con Datawrapper

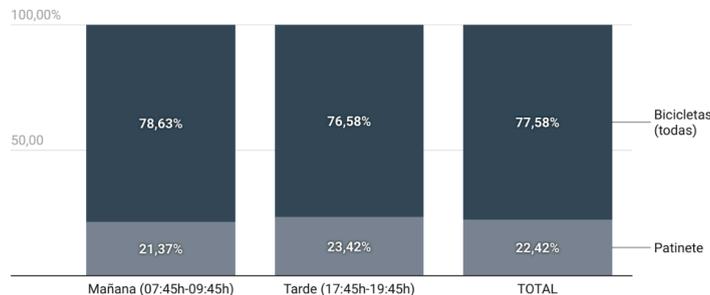
4.2.1. Evolución bicicleta vs patinete eléctrico

Ya en 2021 se señaló que los carriles bici no solamente los emplean ciclistas, sino también otros vehículos como patinetes eléctricos, integrados en la categoría VMP. Desde 2022, en este estudio solo se observan patinetes eléctricos, ya que no se han detectado otros VMP.

En términos agregados, si agrupamos todos los vehículos en **bicicletas** (77,58%) y **patinetes eléctricos** (22,42%), la bicicleta sigue siendo el vehículo más utilizado en los carriles.

Cuota modal (%) Bicicleta vs Patinete eléctrico - Edición 2024

Reparto modal bicicleta vs patinete eléctrico observado en los carriles bici.



Media (en porcentaje) por tramo horario analizado en las 5 ubicaciones.

Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Fuente: Bici Club de Catalunya (BACC) • Creado con Datawrapper

Gráfico 7: cuota modal bicicleta vs patinete eléctrico

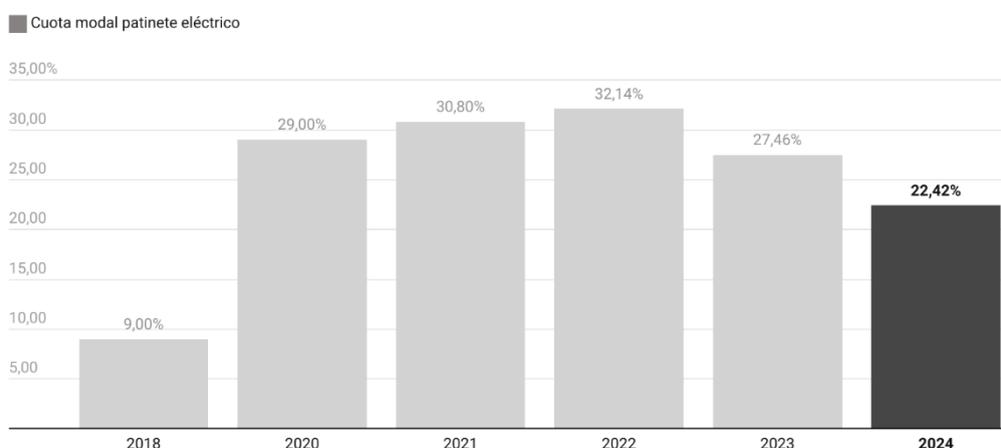
La evolución del patinete ha sido desigual. Tras incrementos moderados en algunas ediciones previas, **desde 2023** la cuota del patinete baja y esta tendencia se acentúa (22,26% en la presente). Podría deberse a:

- **Prohibición de subir el patinete eléctrico al transporte público.**
- **Fuerte foco sancionador** de la Guardia Urbana sobre este vehículo.

Gráfico 8: evolución de la cuota modal (%) sobre el total del patinete eléctrico 2018-2024

Evolución cuota modal (%) patinete eléctrico - Edición 2024

Detalle de la evolución de la cuota modal del patinete eléctrico en Barcelona. Crece rápidamente hasta 2020, se estabiliza en 2021-22 y baja desde 2023



Datos 2018-2024. No se dispone información de 2019.

Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Fuente: BiciCleta Club de Catalunya (BACC) • Creado con Datawrapper

4.2.2. Reparto de vehículos Eléctricos vs. Mecánicos

De cada 10 personas en los carriles bici, 4 usan bicicleta eléctrica, 4 usan bicicleta mecánica y 2, patinete eléctrico. Esto confirma que la bicicleta eléctrica sigue expandiéndose. En la primera edición (2021), solo el 18,6% la elegía; ahora **ha crecido un 228%**, hasta el 42,42%.

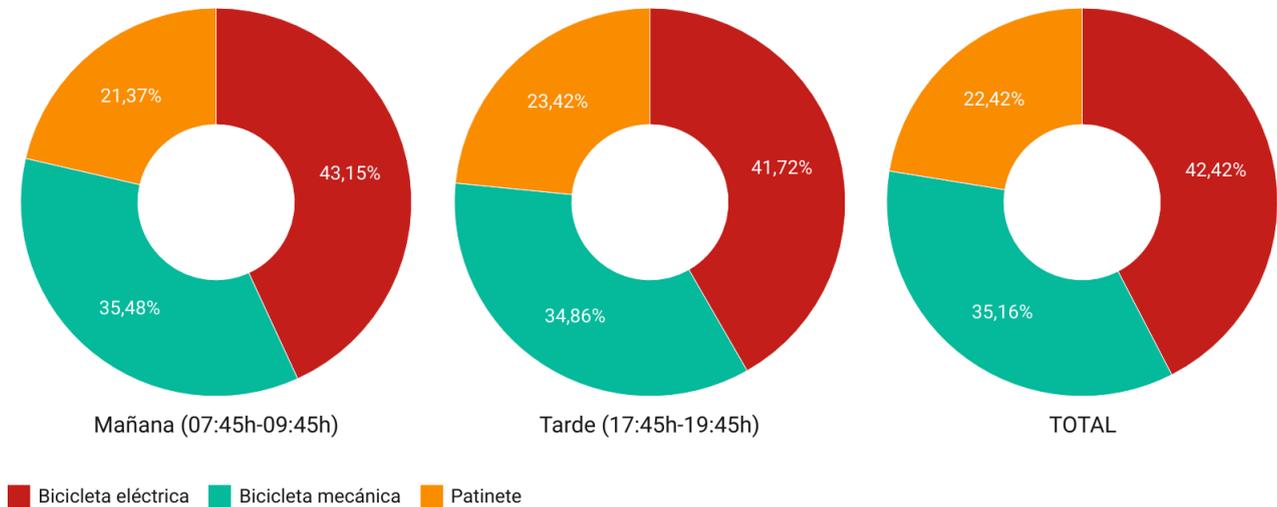
El reparto, que incluye el Bicing en las categorías que corresponde, es el siguiente:

- El 42,42% utiliza bicicletas con asistencia eléctrica.
- El 35,16% emplea bicicletas mecánicas
- El 22,42% se mueve en patinete eléctrico.

Gráfico 9: distribución (%) en porcentaje en función del tipo de propulsión

Cuota modal (%) en función del tipo de propulsión - Edición 2024

Porcentaje (%) según la propulsión (mecánica vs eléctrica)



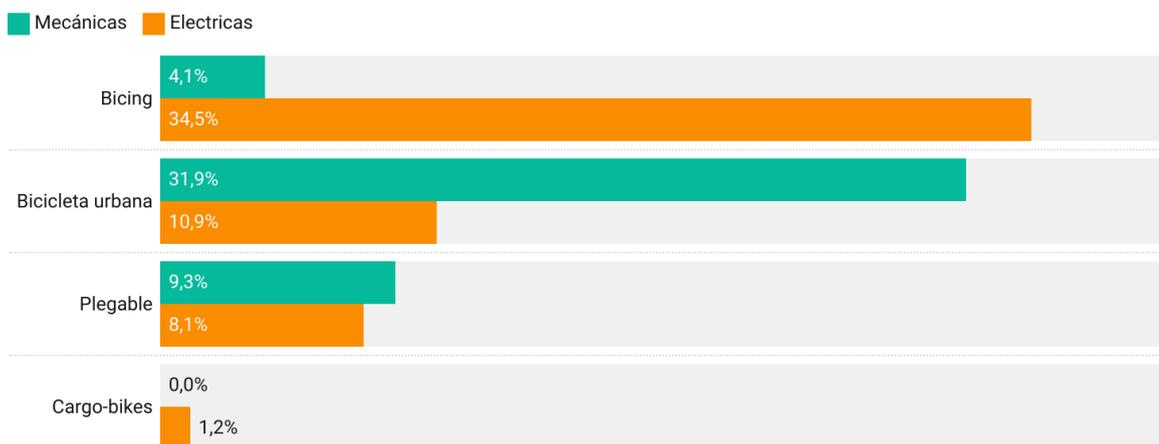
Porcentajes obtenidos sobre un total de 11.322 observaciones. Datos 2024

Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Fuente: Bicicleta Club de Catalunya (BACC) • Creado con Datawrapper

Gráfico 10: cuota (%) modal en función de la propulsión de la bicicleta

Cuota (%) en función de la propulsión - Bicicletas 2024

Porcentaje (%) según la propulsión de la bicicleta (mecánica vs eléctrica)



Total observaciones: 8.721

Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Fuente: Bicicleta Club de Catalunya (BACC) • Creado con Datawrapper

El análisis por tipo de bicicleta y propulsión confirma las tendencias observadas en años anteriores:

- El uso de la bicicleta eléctrica sigue en aumento, alcanzando el 42,42 % del total, con un crecimiento de casi 9 puntos porcentuales desde 2023.
- Aunque el servicio Bicing sigue siendo un factor clave en esta adopción (con un 34,5% de bicicletas eléctricas), el crecimiento no se limita a él.
- Las bicicletas plegables eléctricas han mantenido una evolución estable en los últimos años, aunque su cuota mejora poco a poco, probablemente debido a la llegada de nuevos modelos al mercado.
- En las bicicletas urbanas, la propulsión mecánica sigue predominando (31,9 % frente a 10,9 % eléctricas), pero la presencia de modelos eléctricos también muestra un crecimiento gradual, posiblemente impulsado por una mayor oferta y variedad.

4.3. Brecha de género

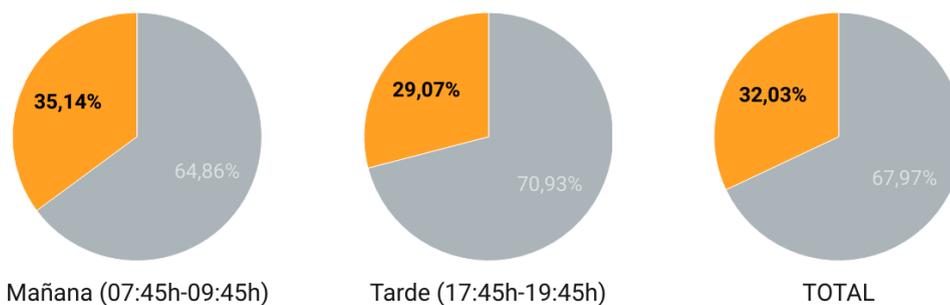
Al observar el género probable de las personas usuarias, se ha estimado que **solo el 32,03%** son mujeres, con pequeñas variaciones según la ubicación. Por cada 10 personas usuarias, **3,2 son mujeres**.

Gráfico 11: brecha de género en los carriles bici

Brecha de género en los carriles bicil - Edición 2024

En porcentaje (%) sobre el total de usuarios

■ Hombre
■ Mujer



Media porcentual de la brecha de género para las 5 ubicaciones analizadas.

Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Fuente: Bicicleta Club de Catalunya (BACC) • Creado con Datawrapper

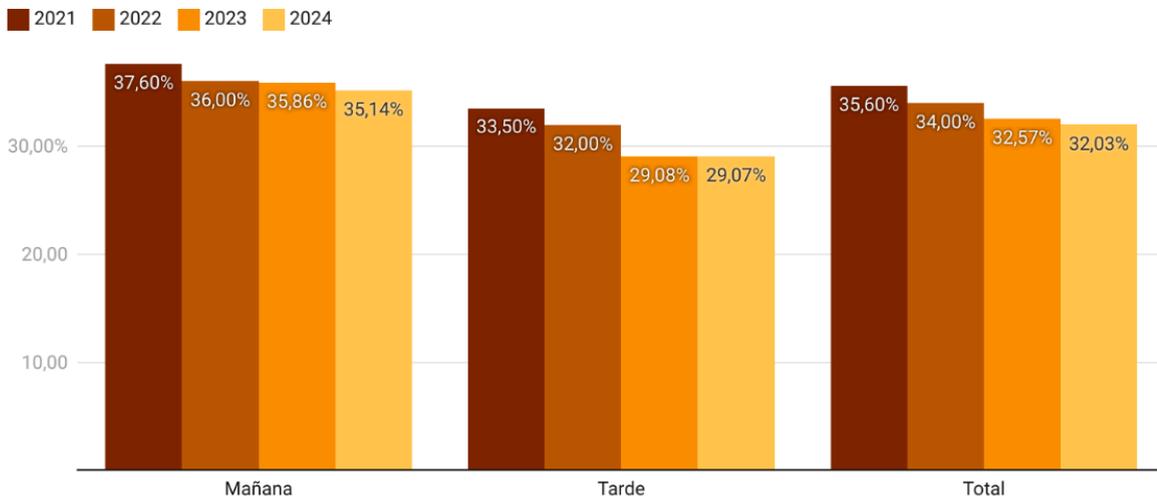
Desde la primera edición (2021), **esta brecha no ha dejado de aumentar**. Entonces se situaba en el 35,6% (3,6 mujeres de cada 10 usuarios). En 2024, se mantiene en torno al 32%.

Si se observa únicamente el grupo de **bicicletas** (sin patinetes), la brecha conserva un patrón similar, con alguna mejora en los trayectos matinales. Pese al incremento general de ciclistas, la proporción de mujeres crece de forma más lenta.

Gráfico 12: evolución de la brecha de género observada (2021-2024)

Evolución brecha de género en los carriles bici de Barcelona

Evolución de la brecha de género observada en los carriles bici de Barcelona (2021-2024) dentro de la Radiografía BACC



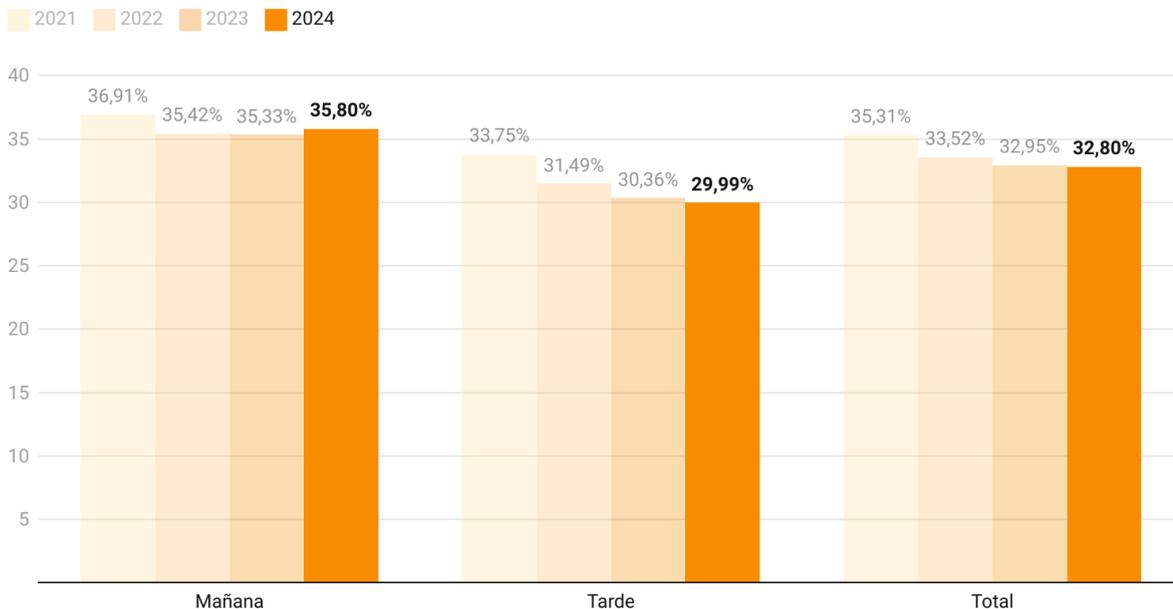
La brecha de género observada aumenta a menor porcentaje

Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Fuente: Bicicleta Club de Catalunya (BACC) • Creado con Datawrapper

Gráfico 13: evolución de la brecha de género observada (2021-2024). Sólo bicicletas

Evolución brecha de género en carriles bici - Sólo bicicletas

Evolución de la brecha de género observada en los carriles bici de Barcelona (2021-2024). Sólo incluye bicicletas



La brecha de género observada aumenta a menor porcentaje

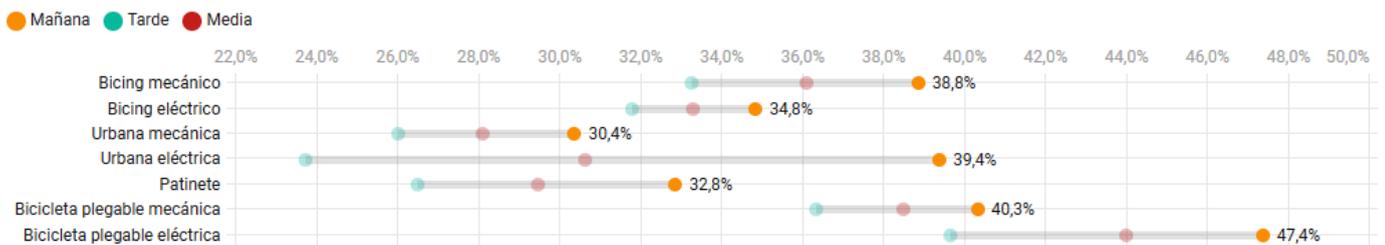
Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Fuente: Bicicleta Club de Catalunya (BACC) • Creado con Datawrapper

Un análisis más detallado por tipo de vehículo muestra que, si bien las **bicicletas eléctricas** y plegables eléctricas tienen menor brecha de género que otras modalidades, en términos generales, las usuarias continúan siendo minoritarias en términos globales.

Gráfico 14: brecha de género por tipo de vehículo, incluyendo mecánicas y eléctricas.

Brecha de género por tipo de vehículo - Edición 2024

Porcentaje sobre el total de usuarios por tipo de vehículo. Año 2024



Datos obtenidos en base a las mediciones realizadas en 5 ubicaciones. A menor porcentaje, mayor brecha de género.

Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Font: BiciCleta Club de Catalunya • Creat amb Datawrapper

- Las mañanas presentan una brecha algo menor, quizá por patrones de movilidad más estructurados en la población femenina.
- El patinete y la bicicleta mecánica urbana siguen registrando los porcentajes más bajos de presencia femenina.

En general, la brecha de género en los carriles bici de Barcelona sigue siendo significativa, con patrones y diferencias según el tipo de vehículo **similares a los de años anteriores**.

5. Resultados de la encuesta sobre hábitos de movilidad cotidiana

5.1. Datos de la encuesta

En esta muestra de **315 personas**, la distribución evidencia una diferencia significativa en la participación ciclista según la identidad de género:

- **Hombres:** 191 encuestados (60,6%)
- **Mujeres:** 120 encuestadas (38,1%)
- **Personas de género no binario:** 4 encuestadas (1,3%)

Gráfico 15: distribución por género de personas encuestadas.

GÉNERO

Radiografía ciclista

- Género no binario (1.3%)
- Mujer (38.1%)
- Hombre (60.6%)

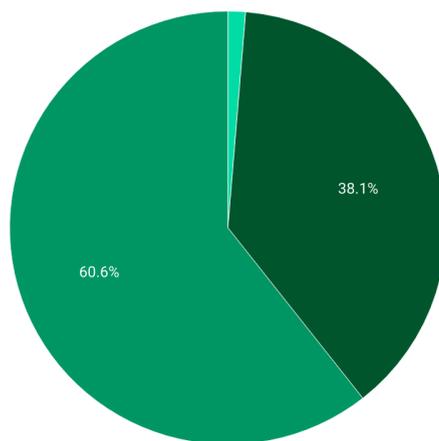


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per barcelona • Creado con Datawrapper

● Edad

Según la muestra analizada, los grupos de edad con mayor presencia en el uso de la bicicleta son:

- De 36 a 45 años: Un 32,6%
- De 26 a 35 años: Un 23,0%
- De 46 a 55 años: Un 21,5%

Estos datos indican que la mayor proporción de personas que se desplazan en bicicleta en la ciudad, según la encuesta, se encuentra entre los 26 y 55 años, con un pico en el rango de 36 a 45 años.

5.2. Distribución según tipo de bicicleta

Gráfico 16: distribución por tipo de bicicleta

Distribución según tipo de bicicleta

Radiografía Ciclista 2024

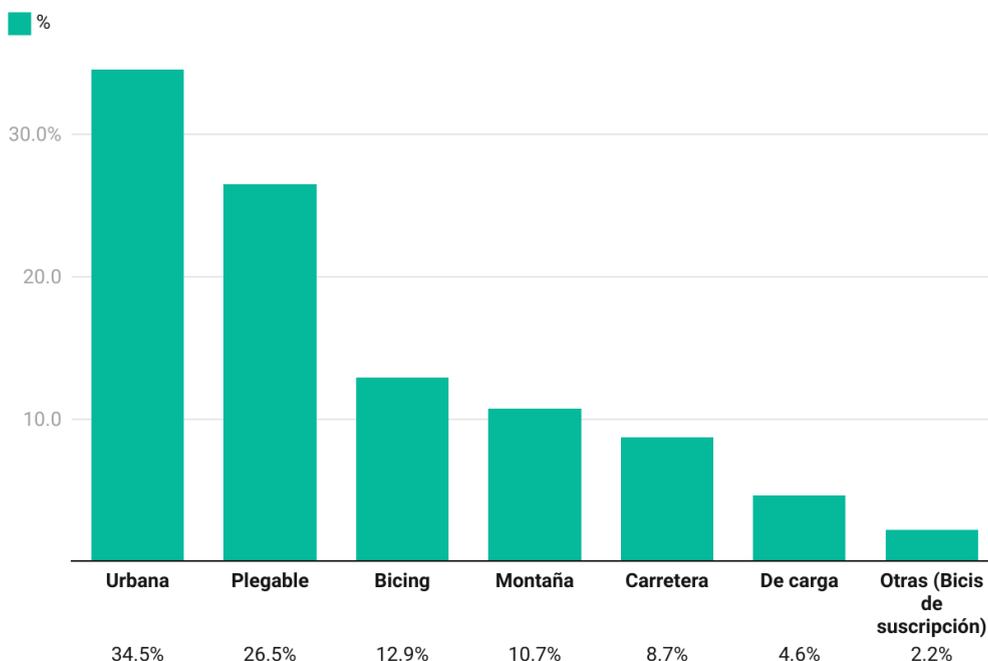


Chart: Laura Chaves • Source: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Created with Datawrapper

Las **bicicletas urbanas (34,5%)** y **plegables (26,5%)** son las más utilizadas por las personas encuestadas, consolidándose como las opciones preferidas. El **Bicing (12,9%)** también tiene una presencia destacada, reflejando el uso del sistema de bicicleta compartida en la movilidad diaria.

Aunque en menor proporción, las **bicicletas de montaña (10,7%)** y de **carretera (8,7%)** siguen siendo alternativas relevantes. Destaca el crecimiento de las **bicicletas de carga (4,6%)**, impulsadas por su uso en ciclogística y movilidad familiar, donde se usan para llevar a los niños/as al colegio. Finalmente, las **bicicletas de suscripción y otros modelos (2,2%)** tienen una presencia aún limitada en la ciudad. Estos datos confirman la predominancia de las bicicletas urbanas y plegables, junto con una creciente diversificación de modelos.

5.3. Tipo de bicicleta según género

En relación con el tipo de bicicleta utilizada por las personas encuestadas, se ha realizado un análisis diferenciando por género:

Gráfico 17: distribución por género según tipo de bicicleta

Distribución según tipo de bicicleta por género

Radiografía Ciclista 2024

■ Hombre ■ Mujer

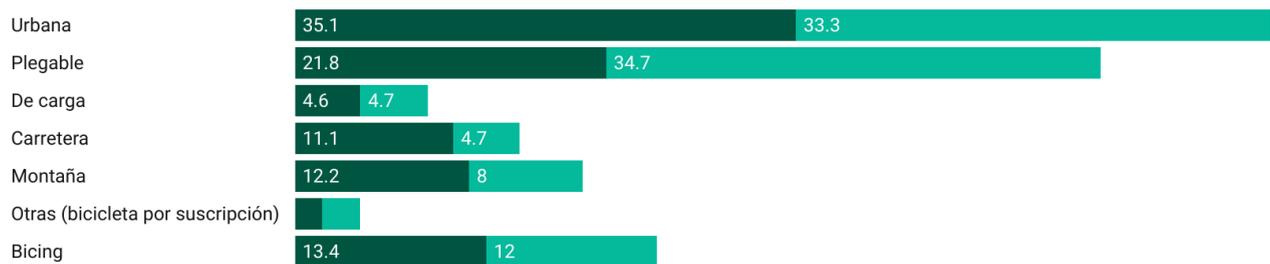


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Las **bicicletas urbanas** son las más utilizadas por ambos géneros, con valores similares (35,1% en hombres y 33,3% en mujeres). Sin embargo, las **bicicletas plegables** son más populares entre las mujeres (34,7%) que entre los hombres (21,8%), lo que sugiere una preferencia por modelos más versátiles. En cambio, las **bicicletas de carretera y montaña** tienen mayor presencia entre los hombres.

El **Bicing** se utiliza de forma equilibrada en ambos grupos, mientras que las **bicicletas de carga** presentan valores similares, con una ligera diferencia a favor de las mujeres. Estos datos reflejan que, aunque las urbanas y plegables lideran el uso general, hay diferencias según el género, especialmente en la preferencia por bicicletas plegables y deportivas.

Es importante considerar que **la muestra de mujeres en la encuesta es menor que la de hombres**, por lo que los porcentajes pueden tener un peso relativo mayor dentro del grupo de mujeres encuestadas.

Esto significa que, aunque los valores numéricos puedan parecer similares, dentro del grupo de mujeres, el impacto del uso de bicicletas eléctricas podría ser más significativo en comparación con el grupo de hombres.

Gráfico 18: distribución por género según tipo de bicicleta y propulsión mujer

Propulsión según tipo de bicicleta - Mujer

Radiografía Ciclista 2024

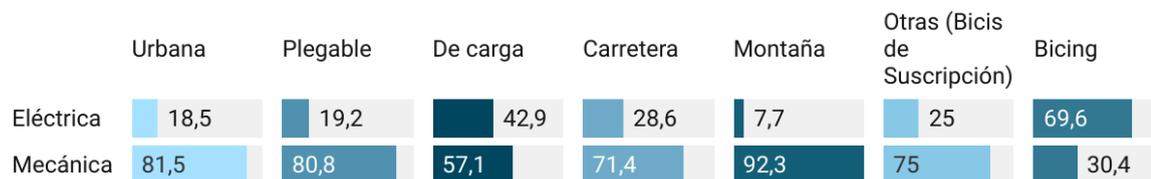


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Gráfico 19: distribución por género según tipo de bicicleta y propulsión hombre

Populsión según tipo de Bicicletas

Radiografía Ciclista 2024

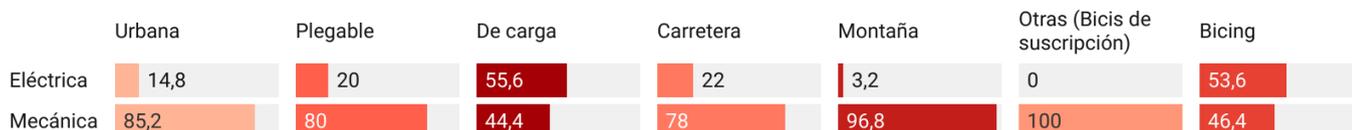


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

- En la muestra analizada, los hombres siguen optando mayoritariamente por bicicletas mecánicas en casi todas las categorías.
- Las mujeres encuestadas presentan un mayor porcentaje de uso de bicicletas eléctricas en la mayoría de los tipos, especialmente en **Bicing, bicicletas de carretera y bicicletas urbanas.**
- **Las bicicletas de carga** son la única categoría en la que los hombres encuestados reportan un mayor uso de modelos eléctricos que las mujeres. Esto se debe también a que son más hombres usando bicicletas de carga.
- **Bicing es el servicio donde más se nota la diferencia:** las mujeres encuestadas tienen una fuerte preferencia por las bicicletas eléctricas dentro del sistema, mientras que los hombres las utilizan en menor proporción.
- La mayor preferencia por las bicicletas eléctricas entre las mujeres encuestadas podría estar relacionada con la búsqueda de mayor comodidad, la reducción del esfuerzo físico o la necesidad de recorrer distancias más largas sin un esfuerzo excesivo.
- Dado que la muestra de mujeres es menor, estos porcentajes podrían ser más significativos en su grupo, reflejando una tendencia que podría ser aún más relevante en estudios con mayor representatividad femenina.

5.4. Hábitos

5.4.1. Origen de los desplazamientos

Gráfico 20: distribución por género según origen

Origen

Radiografía Ciclista 2024

■ **Barcelona** (84.0%)
■ **Fuera de Barcelona** (16.0%)

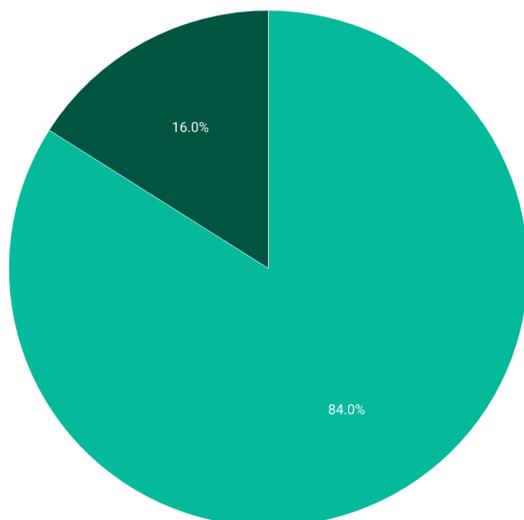


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

- **84% de las personas encuestadas** indican que su origen de desplazamiento es **dentro de Barcelona**.
- **16% de las personas encuestadas** reportan que su punto de partida está fuera **de Barcelona**.

Según estos resultados:

- La alta proporción de desplazamientos originados en Barcelona puede estar influenciada por el alcance de la encuesta y la incidencia del BACC, cuya actividad se centra principalmente en la ciudad. Es posible que la muestra no haya captado en su totalidad la movilidad ciclista en municipios metropolitanos.
- Aun así, el **16% de desplazamientos desde fuera de Barcelona** es un dato significativo, ya que indica la existencia de viajes metropolitanos en bicicleta. Esto sugiere que hay personas que utilizan la bicicleta para conectar con la ciudad desde otros municipios, lo que resalta la importancia de infraestructuras ciclistas adecuadas para facilitar estos desplazamientos interurbanos.
- La movilidad ciclista en el área metropolitana es un aspecto clave para el desarrollo de una red ciclista integrada y eficiente, que logre conectar Barcelona con su entorno y facilite el acceso a la ciudad mediante modos de transporte sostenibles.

Distritos origen dentro de Barcelona

Gráfico 21: distribución origen por Distritos de Barcelona - Mujer

Origen de los desplazamientos Mujer

Radiografía Ciclista 2024

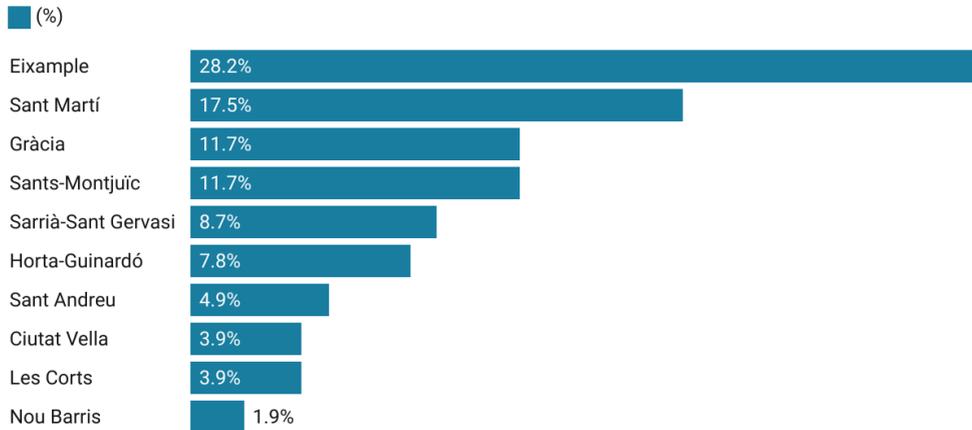


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Gráfico 22: distribución origen por Distritos de Barcelona - Hombre

Origen de los desplazamiento - Hombre

Radiografía Ciclista 2024

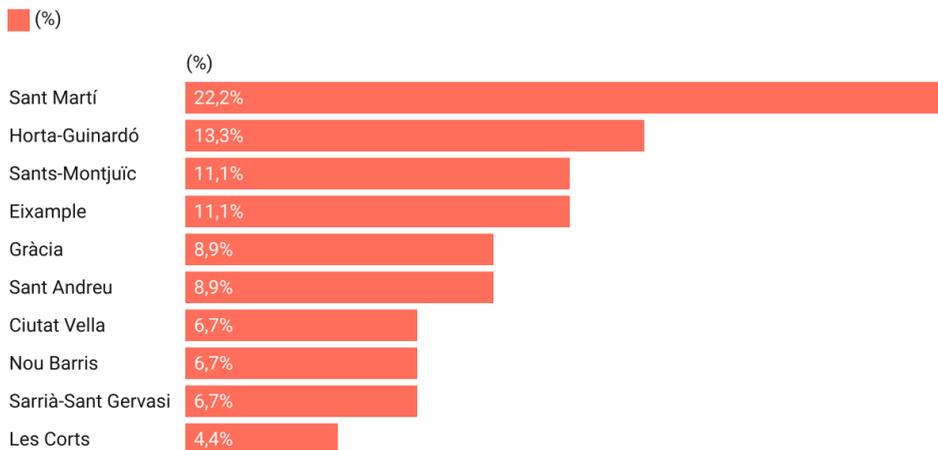


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Principales resultados por género:

Hombres:

- **Sant Martí (22,2%)** es el distrito con mayor número de desplazamientos de origen entre los hombres encuestados.
- Otros distritos con una presencia destacada son **Horta-Guinardó (13,3%)**, **Eixample (11,1%)** y **Sants-Montjuïc (11,1%)**.
- Los distritos con menor representación en la muestra son **Les Corts (4,4%)**, **Sarrià-Sant Gervasi (6,7%)** y **Ciutat Vella (6,7%)**.

Mujeres:

- **Eixample (28,2%)** destaca como el distrito con mayor número de desplazamientos de origen entre las mujeres encuestadas, con una diferencia notable respecto al resto.
- **Sant Martí (17,5%)** también tiene una presencia significativa, aunque con menor proporción que en el caso de los hombres.
- Distritos como **Gràcia (11,7%)** y **Sants-Montjuïc (11,7%)** también aparecen entre los más representados.
- En contraste, los distritos con menor número de desplazamientos de origen en la muestra femenina son **Nou Barris (1,9%)**, **Les Corts (3,9%)** y **Ciutat Vella (3,9%)**.

Diferencias en la distribución por género:

- Entre los hombres encuestados, **Sant Martí** es el distrito con mayor representación, mientras que en el caso de las mujeres, **Eixample** lidera con una diferencia significativa.
- **Horta-Guinardó tiene más presencia entre los hombres**, mientras que **Gràcia y Sarrià-Sant Gervasi tienen mayor presencia en la muestra de mujeres**.
- **Nou Barris muestra una diferencia considerable**, con una representación mucho menor en la muestra de mujeres en comparación con la de hombres.

Posibles factores a considerar:

- La cantidad, la calidad y la seguridad de la infraestructura ciclista en cada distrito pueden influir en el número de desplazamientos en bicicleta.
- Eixample es un distrito con una red de carriles bici más consolidada y conectada, lo que podría explicar su alta representación, especialmente entre las mujeres encuestadas.

- Sant Martí también cuenta con una infraestructura ciclista extensa, lo que podría justificar su alta presencia en ambas muestras, aunque con más peso entre los hombres encuestados.

Los resultados sobre los municipios donde las personas encuestadas inician sus desplazamientos encontramos:

- **Badalona (15,2%)** es el municipio con mayor número de desplazamientos de origen entre los hombres encuestados.
- **Sabadell y Sant Cugat del Vallès (9,1% cada uno)** también tienen una presencia destacada en la muestra.
- **Municipios como Gavà, Santa Coloma de Gramenet, Terrassa, Sant Feliu de Llobregat y L'Hospitalet de Llobregat (6,1% cada uno)** muestra una representación intermedia.
- Otros municipios como Esplugues de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, El Prat o Vilassar de Mar tienen menor representación, con un **3% en cada caso**.

Entre las mujeres encuestadas, **Badalona (18,8%)** es el municipio con mayor número de desplazamientos de origen, seguido de **L'Hospitalet de Llobregat (12,5%)**, que también presenta una representación destacada. El resto de los municipios tienen un porcentaje igual de representación (6,3%), lo que muestra una mayor dispersión en los lugares de origen. Estos incluyen Mollet del Vallès, Mataró, Sant Feliu de Llobregat, Caldes d'Estrac, Castelldefels, Sant Boi de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Bellaterra, Esplugues, Sant Cugat y Terrassa.

Diferencias y patrones observados:

- **Badalona y L'Hospitalet de Llobregat destacan como los municipios con más desplazamientos de origen en la muestra femenina**, con porcentajes superiores a los registrados en la muestra masculina.
- **Los hombres encuestados presentan una distribución más dispersa de sus desplazamientos**, con una mayor variedad de municipios de origen, incluyendo una mayor presencia de municipios del Vallès como Sabadell, Sant Cugat o Castellar del Vallès.
- **Las mujeres encuestadas tienen una mayor concentración de desplazamientos en municipios más cercanos a Barcelona**, como Badalona, L'Hospitalet y Cornellà, lo que podría estar vinculado a la cercanía con la ciudad y a la posibilidad de trayectos más cortos.
- **El hecho de que los porcentajes de las mujeres sean más altos en algunos municipios debe considerarse en el contexto del tamaño de la muestra**, que es menor en comparación con la de los hombres, lo que hace que cada respuesta tenga un peso mayor en la representación final.

5.4.2. Destino de los desplazamientos

Gráfico 23: distribución de desplazamientos según destino.

Destino

Radiografía Ciclista 2024

- Barcelona (81,90%)
- Fora de Barcelona (18,10%)

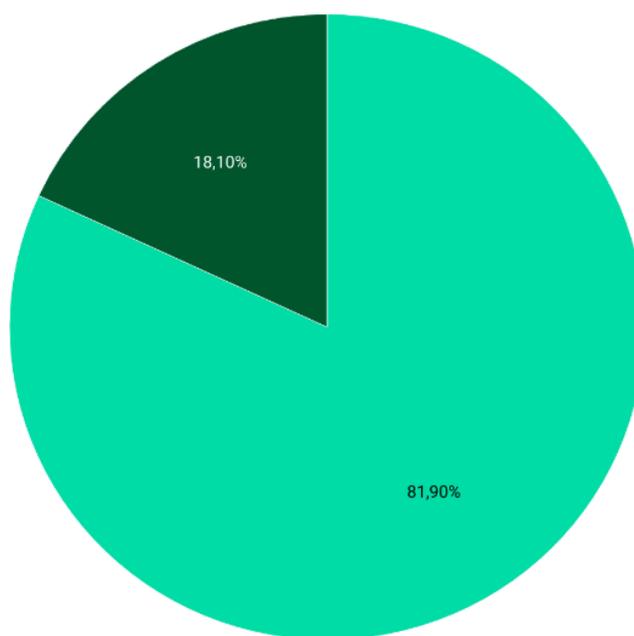


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Enquesta BACC Com et mous en bici per barcelona • Creado con Datawrapper

Resultados principales:

- **81,9% de las personas encuestadas** tienen como destino **Barcelona**, lo que indica que la gran mayoría de los desplazamientos en bicicleta finalizan dentro de la ciudad.
- **18,1% de las personas encuestadas** tienen como destino un municipio fuera de Barcelona, lo que refleja la existencia de desplazamientos interurbanos en bicicleta.

Se concluye que:

- La proporción de desplazamientos que tienen como destino Barcelona es **ligeramente inferior** a la proporción de aquellos cuyo origen estaba en la ciudad (84%), lo que sugiere que **hay más personas que salen de Barcelona en bicicleta de las que entran desde fuera**. Esto podría indicar que algunas personas utilizan la bicicleta para dirigirse a municipios vecinos, ya sea por motivos laborales, recreativos o personales.

- La presencia de un **18,1% de desplazamientos con destino fuera de Barcelona** es un dato relevante, ya que muestra que una parte significativa de la movilidad ciclista no se limita solo al ámbito urbano, sino que también se extiende a la escala metropolitana.
- **La existencia de estos viajes intermunicipales en bicicleta refuerza la importancia de contar con infraestructuras ciclistas que conectan Barcelona con los municipios del área metropolitana**, permitiendo desplazamientos seguros y cómodos para quienes necesitan moverse entre diferentes localidades

Gráfico 24: distribución de desplazamientos según Destino Distrito de Barcelona - Mujer

Destino Distrito BCN - Mujer

Radiografía Ciclista 2024

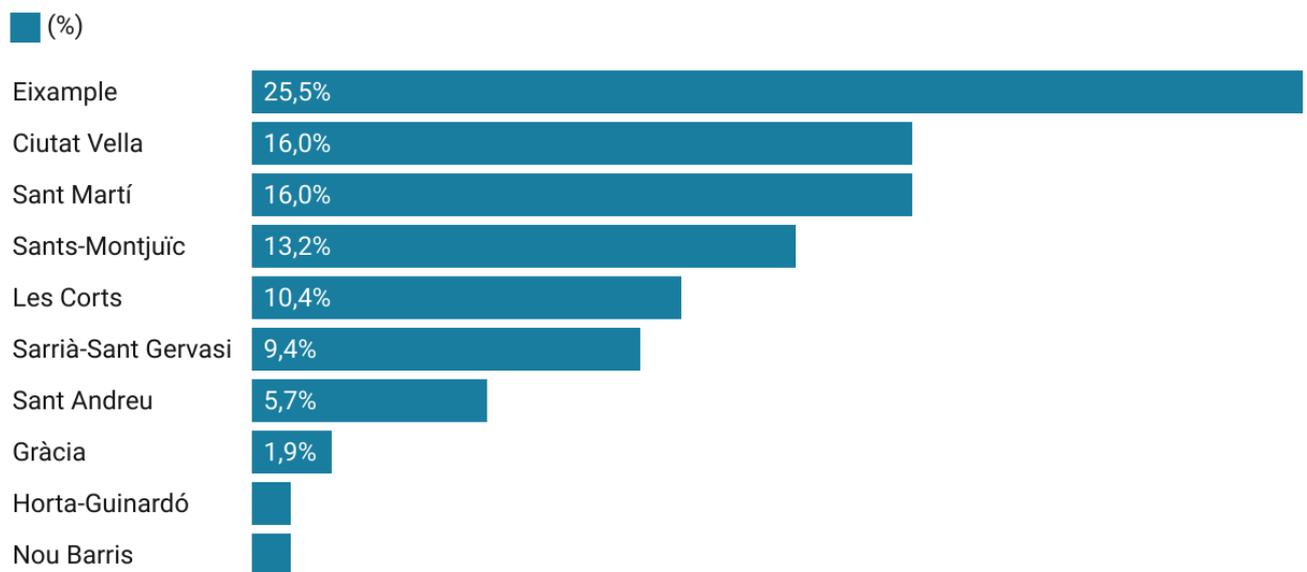


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mos en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Gráfico 25: distribución de desplazamientos según Destino Distrito de Barcelona - Hombre

Destinación Distrito - Hombre

Radiografía Ciclista 2024

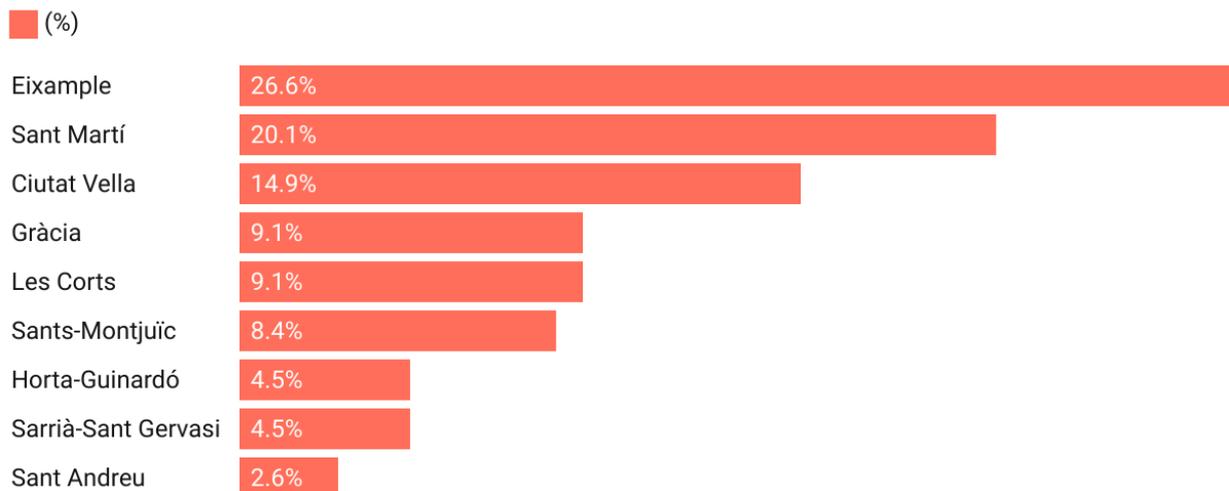


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Entre las mujeres encuestadas, el **Eixample (25,5%)** es el distrito con mayor número de desplazamientos de destino, seguido por **Ciutat Vella (16,0%)**, **Sant Martí (16,0%)** y **Sants-Montjuïc (13,2%)**. También destacan **Les Corts (10,4%)** y **Sarrià-Sant Gervasi (9,4%)**. Por otro lado, los distritos con menor representación como destino en la muestra femenina son **Gràcia (1,9%)**, **Horta-Guinardó** y **Nou Barris**, estos últimos con presencia testimonial.

Para los hombres encuestados, el **Eixample (26,6%)** también se posiciona como el distrito de destino más frecuente, seguido por **Sant Martí (20,1%)** y **Ciutat Vella (14,9%)**. En comparación con la muestra de mujeres, hay una mayor representación en **Gràcia (9,1%)** y **Les Corts (9,1%)**. También aparecen **Sants-Montjuïc (8,4%)**, **Horta-Guinardó (4,5%)** y **Sarrià-Sant Gervasi (4,5%)**. **Sant Andreu (2,6%)** es el distrito con menor número de desplazamientos de destino en la muestra masculina.

- **El Eixample es el distrito más recurrente como destino en ambas muestras**, lo que sugiere que es un punto clave de atracción de desplazamientos en bicicleta, probablemente debido a su centralidad, alta actividad comercial, administrativa y laboral, además de su extensa red de carriles bici.
- **Ciutat Vella y Sant Martí también son distritos con alta afluencia de ciclistas en ambas muestras**, aunque en la muestra masculina hay una mayor preferencia por Sant Martí en comparación con la muestra de mujeres.

- **Las mujeres encuestadas presentan una mayor proporción de destinos en Les Corts y Sarrià-Sant Gervasi en comparación con los hombres**, lo que podría estar relacionado con patrones de movilidad distintos o con la proximidad de centros educativos y laborales específicos.
- **En la muestra masculina hay una mayor presencia de desplazamientos hacia Gràcia y Horta-Guinardó**, distritos con menor presencia en los destinos de las mujeres encuestadas.
- **Los distritos con menor presencia como destino en ambas muestras son Sant Andreu, Horta-Guinardó y Nou Barris**, lo que sugiere que son zonas con menor atracción para los desplazamientos en bicicleta en comparación con otros distritos.

5.4.3. Comparativa del uso de las diferentes infraestructuras utilizadas

La mayoría de las personas encuestadas combinan diferentes tipos de infraestructura en sus desplazamientos diarios.

Gráfico 26: comparativa por género, según uso de infraestructura ciclista en Barcelona

Comparativa de uso de Infraestructura - Barcelona

Radiografía Ciclista 2024

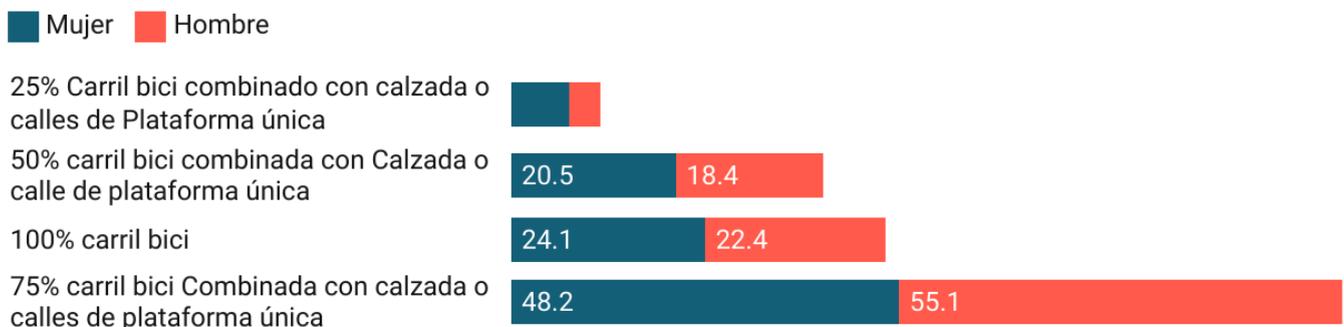


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

El **75%** de los ciclistas combina el uso del carril bici con la calzada o calles de plataforma única, siendo esta la opción más común tanto en hombres (**55,1%**) como en mujeres (**48,2%**), aunque con mayor proporción en hombres. El uso exclusivo del carril bici es ligeramente superior en mujeres (**24,1%**) frente a hombres (**22,4%**). Ambos géneros evitan trayectos con menor presencia de carril bici, ya que la opción del **25%** de uso combinado tiene una representación muy baja en ambas muestras.

Los datos obtenidos en la encuesta reflejan que el uso de la bicicleta en la ciudad está directamente relacionado con la infraestructura disponible. Los distritos con mayor número de desplazamientos en la muestra, como **Eixample y Sant Martí**, coinciden con zonas donde la red de carriles bici es más extensa.

Infraestructura ciclista y movilidad metropolitana

Dado que en la muestra hay una significativa de desplazamientos en bicicleta desde municipios metropolitanos, pone en evidencia la necesidad de una infraestructura ciclista de calidad que conecte Barcelona y su área metropolitana. Actualmente, la Red Bivivia del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) está desarrollando corredores ciclistas que buscan mejorar la conectividad entre municipios, con proyectos como el **Eje Bivivia 5**, que conecta Badalona y Santa Coloma de Gramenet con Barcelona, o el **Eje Bivivia 7**, que facilita el acceso desde municipios del Baix Llobregat.

Sin embargo, muchas de estas infraestructuras aún presentan discontinuidades o falta de seguridad en algunos tramos, lo que podría explicar por qué ciertos municipios tienen una menor representación en los desplazamientos en bicicleta dentro de la muestra. Además, la integración de la bicicleta con el transporte público sigue siendo un desafío, especialmente en municipios más alejados, donde la intermodalidad con trenes o autobuses es clave para facilitar los desplazamientos.

5.4.4. Frecuencia de uso

Gráfico 27: frecuencia de uso de la bicicleta por género

Frecuencia de Uso

Radiografía Ciclista 2024

Mujer Hombre

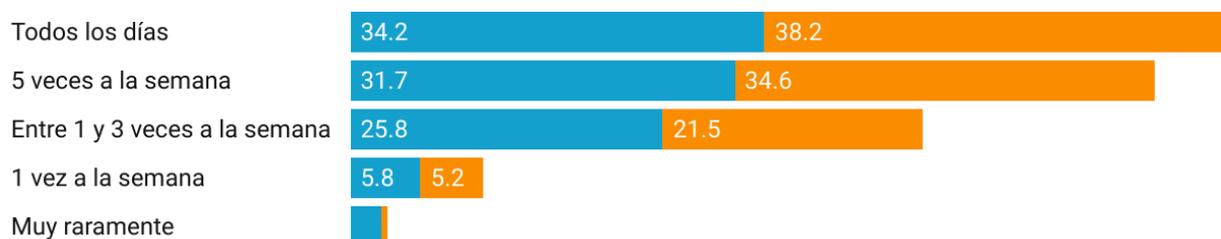


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Los datos obtenidos reflejan que la mayoría de las personas encuestadas utilizan la bicicleta con una frecuencia elevada, ya sea diariamente o varias veces a la semana.

Según la muestra, un **38,2% de los hombres y un 34,2% de las mujeres encuestadas utilizan la bicicleta todos los días**, mientras que un **34,6% de los hombres y un 31,7% de las mujeres la usan cinco veces por semana**. Esto indica que más de dos tercios de las personas encuestadas hacen un uso muy frecuente de la bicicleta en su movilidad cotidiana.

Los desplazamientos de menor frecuencia también están presentes, aunque en menor proporción. Un **25,8% de las mujeres y un 21,5% de los hombres** usan la bicicleta entre una y tres veces por semana, mientras que el uso ocasional (una vez a la semana o menos) es residual en la muestra.

Estos datos refuerzan que la bicicleta es un medio de transporte consolidado en los hábitos de movilidad de la mayoría de las personas encuestadas. La alta frecuencia de uso sugiere que la bicicleta es una opción prioritaria en sus desplazamientos diarios, lo que pone de manifiesto la importancia de garantizar infraestructuras adecuadas y condiciones seguras para su circulación en la ciudad.

5.4.5. Experiencia ciclista

Gráfico 28: comparativa por género, experiencia ciclista

Experiencia Ciclista

Radiografía Ciclista 2024

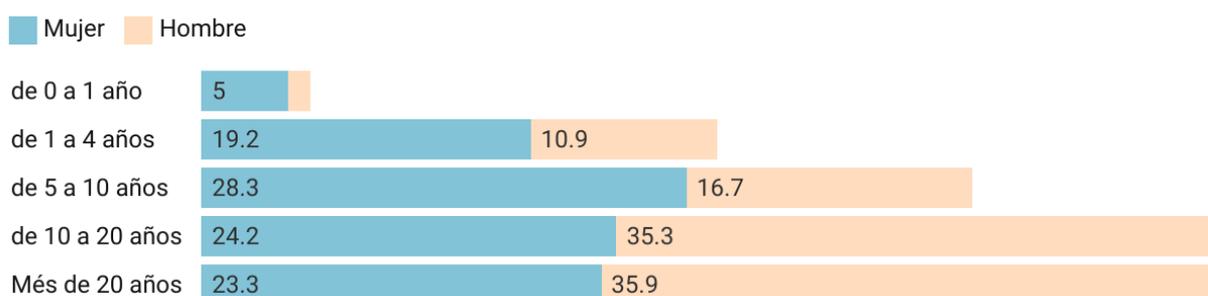


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Mayor experiencia ciclista en la muestra masculina:

- Un **35,9% de los hombres** lleva más de 20 años utilizando la bicicleta, frente a un **23,3% de las mujeres**.
- Un **35,3% de los hombres** tiene entre 10 y 20 años de experiencia, mientras que en las mujeres este porcentaje es del **24,2%**.
- Esto indica que hay una mayor proporción de hombres con una trayectoria más larga en la movilidad ciclista.

Mayor incorporación reciente de mujeres al ciclismo urbano:

- Un **28,3% de las mujeres** tiene entre 5 y 10 años de experiencia, superando al **16,7% de los hombres** en esta categoría.
- En el rango de 1 a 4 años, el **19,2% de las mujeres** ha comenzado a usar la bicicleta, en comparación con el **10,9% de los hombres**.
- Esto sugiere que más mujeres han comenzado a incorporarse al uso de la bicicleta en los últimos años.

Las diferencias en la experiencia acumulada entre hombres y mujeres pueden estar relacionadas con barreras históricas y sociales que han limitado el acceso de las mujeres a la movilidad ciclista, como la percepción de inseguridad vial, la falta de infraestructuras seguras o los roles de género tradicionales que han condicionado su uso de la bicicleta. La mayor incorporación reciente de mujeres indica una transformación en estos patrones y refuerza la importancia de garantizar infraestructuras ciclistas seguras, accesibles e inclusivas para consolidar esta tendencia y fomentar una movilidad ciclista más equitativa.

5.4.6. Principales motivaciones

Gráfico 29: motivaciones del uso de la bicicleta Mujer.

Motivaciones mujer

Radiografía Ciclista 2024

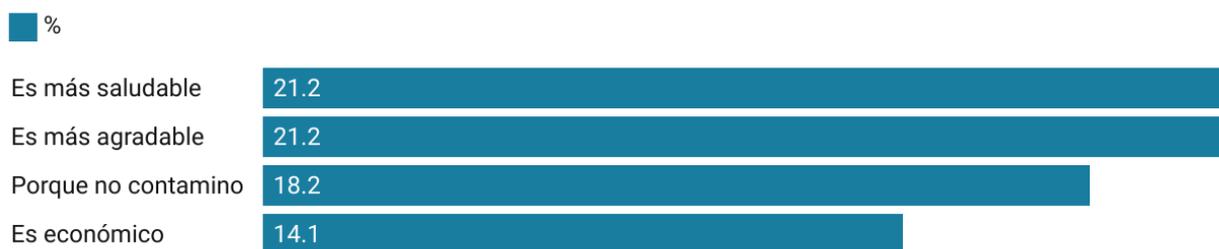


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Las mujeres encuestadas destacan **como principales razones** para usar la bicicleta que **es más saludable (21,2%)** y **más agradable (21,2%)**, seguido por el hecho de que **no contamina (18,2%)** y que **es una opción económica (14,1%)**. Esto sugiere que, para ellas, la bicicleta es percibida no solamente como un medio de transporte eficiente, sino también como una alternativa que contribuye al bienestar personal y al impacto ambiental.

Gráfico 30: motivaciones del uso de la bicicleta Hombre

Motivaciones Hombre

Radiografía Ciclista 2024



Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

En el caso de los hombres encuestados, la razón más importante también es que **es más saludable (20,3%)**, pero su segunda motivación más mencionada es que **es más rápida (16,9%)**, seguida por **su bajo coste (15,3%)** y que **es más agradable (13,6%)**. Esto indica que, en comparación con las mujeres, los hombres priorizan más la rapidez y eficiencia de la bicicleta como medio de transporte.

Diferencias y patrones observados

- Tanto hombres como mujeres coinciden en que la bicicleta es un medio de transporte beneficioso para la salud, lo que refuerza su papel como una alternativa activa a otros medios de movilidad.
- Las mujeres encuestadas dan mayor importancia a la comodidad y al impacto ambiental, mientras que los hombres valoran más la rapidez.
- La percepción de la bicicleta como una opción económica es similar en ambos grupos, aunque con una ligera diferencia a favor de los hombres (**15,3% vs. 14,1%**).

5.4.7. Horarios de los desplazamientos

Gráfico 31: franjas de hora de desplazamientos comparativa, hombre y mujer

Horarios de distribución del uso de la bicicleta

Radiografía Ciclista 2024

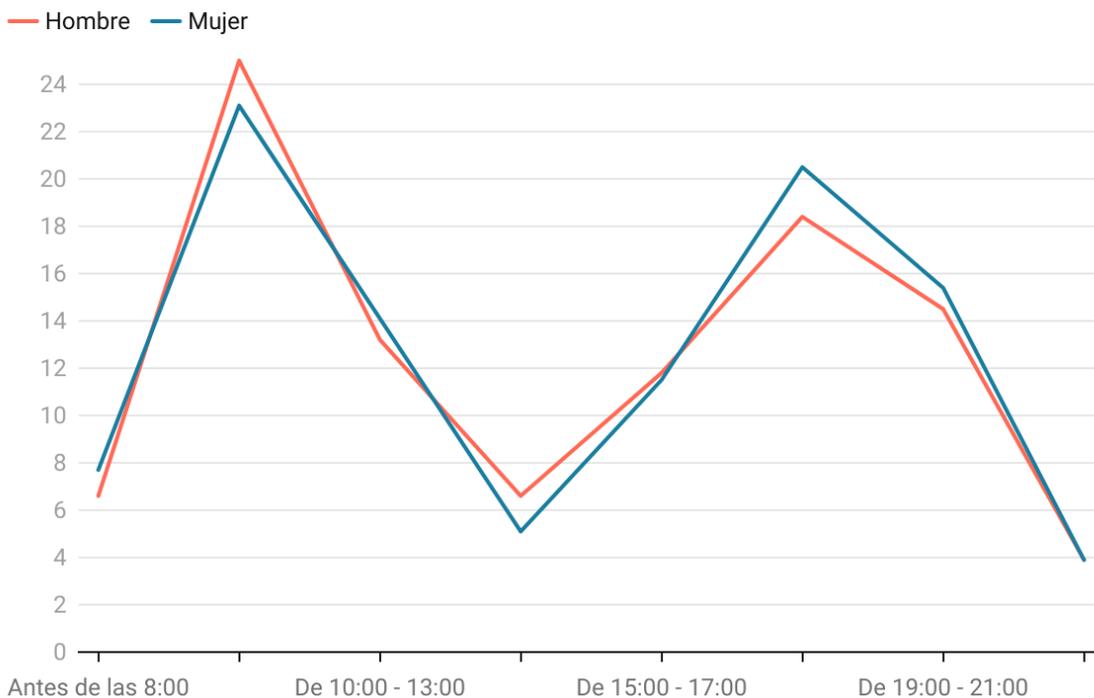


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Se identifican **dos picos de mayor uso de la bicicleta**:

- **El primero, entre las 8:00 y las 10:00 de la mañana**, coincide con la hora punta de los desplazamientos laborales y educativos. En este intervalo, los hombres presentan un uso ligeramente más alto que las mujeres.
- **El segundo, entre las 17:00 y las 19:00**, podría estar vinculado a los desplazamientos de regreso a casa después de la jornada laboral o académica, así como a actividades de ocio. En este caso, las mujeres encuestadas tienen un uso ligeramente mayor que los hombres.

En términos generales, los patrones de desplazamiento son muy similares en ambos géneros, lo que indica que el uso de la bicicleta está alineado con los horarios de movilidad de la ciudad.

- En las primeras horas de la mañana, los hombres encuestados muestran una mayor proporción de uso, lo que podría estar vinculado a factores laborales o hábitos de movilidad.
- Por la tarde, las mujeres encuestadas presentan un uso más alto en la franja de 19:00 a 21:00, lo que podría estar relacionado con actividades recreativas o con la distribución de tareas cotidianas.

Coincidencia en los picos de movilidad según los conteos a pie de calle:

- Tanto la encuesta como los conteos en calle muestran que los periodos de **mayor uso de la bicicleta son la mañana (07:45 - 09:45) y la tarde (17:45 - 19:45)**.
- En los conteos, se registraron **6.509 desplazamientos en la mañana y 6.141 en la tarde**, evidenciando volúmenes equilibrados de tráfico ciclista en ambos horarios.

Los datos indican que los desplazamientos matutinos en bicicleta en Barcelona son ligeramente superiores a los vespertinos, lo que sugiere que los traslados al inicio de la jornada laboral o académica son más estructurados y concentrados. Por la tarde, los trayectos se distribuyen de manera más dispersa, posiblemente debido a una mayor flexibilidad laboral, actividades de ocio o compras. Esta tendencia refleja que la bicicleta se ha consolidado como un medio clave para desplazamientos laborales y académicos en la ciudad.

5.4.8. Tiempo destinado en los desplazamientos en Bicicleta

Principales tendencias en el tiempo de trayecto

- **La mayoría de los desplazamientos en bicicleta duran entre 16 y 30 minutos**, tanto para hombres como para mujeres, con porcentajes de **55,6% en mujeres y 63,5% en hombres dentro de Barcelona**.
- Los trayectos más cortos, de **menos de 15 minutos**, son más frecuentes entre las mujeres (18,9%) que entre los hombres (17,7%) dentro de la ciudad, aunque fuera de Barcelona la tendencia se invierte.
- En los desplazamientos metropolitanos (fuera de Barcelona), se observa que una proporción mayor de mujeres tiene trayectos de **31 a 45 minutos (27,3%) o de 46 minutos a 1 hora (22,7%)**, mientras que en los hombres el tiempo de trayecto más común es de **31 a 45 minutos (33,3%)** y hay un porcentaje mayor con desplazamientos de más de una hora (16,7%).

En el contexto metropolitano, aunque los trayectos en bicicleta suelen ser más largos, con una proporción significativa de encuestados reportando desplazamientos de entre 31 y 45 minutos, estos tiempos siguen siendo competitivos. Considerando factores como el tráfico y la búsqueda de estacionamiento asociados al uso del coche o la moto, la bicicleta ofrece una alternativa eficiente y sostenible para desplazamientos tanto urbanos como metropolitanos.

Estos hallazgos sugieren que la bicicleta no solo es una opción viable para desplazamientos urbanos, sino también para trayectos metropolitanos, ofreciendo tiempos de viaje competitivos en comparación con otros medios de transporte.

5.4.9. Hábitos de seguridad

Gráfico 32: comparativa en las preferencias de aparcamiento día y noche - Mujer

Preferencia de aparcamiento - Mujer

Radiografía Ciclista 2024

■ Día ■ Noche

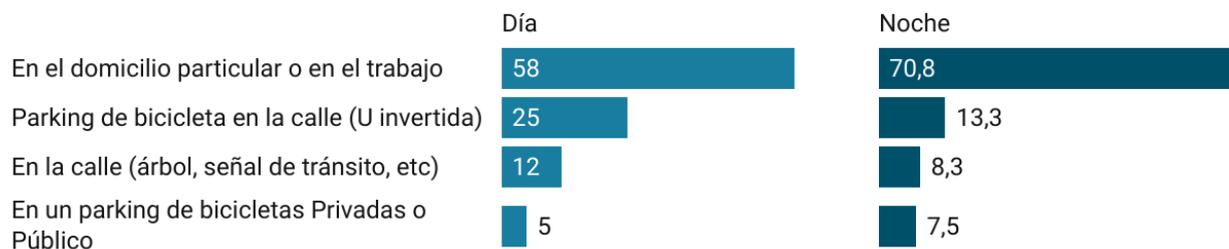


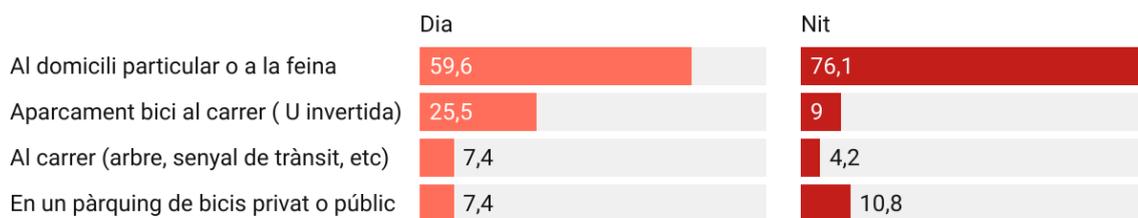
Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Gráfico 33: comparativa en las preferencias de aparcamiento día y noche - Hombre

Preferències d'aparcament - Home

Radiografía Ciclista 2024

■ Dia ■ Nit



Gràfic: Laura Chaves • Font: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creat amb Datawrapper

Patrones generales de aparcamiento

- **La mayoría de las personas encuestadas prefieren aparcar la bicicleta en su domicilio o en el trabajo, especialmente durante la noche.**
 - **Mujeres:** 58% la aparca en casa o en el trabajo durante el día y 70,8% en la noche.
 - **Hombres:** 59,6% la aparca en casa o en el trabajo durante el día y 76,1% en la noche.
- Durante el día, hay mayor uso de aparcamientos en la calle en comparación con la noche, aunque en menor proporción entre las mujeres.

Diferencias entre hombres y mujeres:

- **Las mujeres utilizan en mayor proporción los aparcamientos en forma de "U invertida" en la calle durante el día (25%) que los hombres (25,5%),** aunque por la noche su uso disminuye considerablemente (13,3% en mujeres y 9% en hombres).
- **Los hombres utilizan más los parkings privados o públicos de bicicletas por la noche (10,8% vs. 7,5% en mujeres),** lo que podría indicar una percepción de mayor seguridad en estos espacios.
- **El uso de mobiliario urbano (árboles, señales de tránsito, etc.) como aparcamiento es más común entre las mujeres (12%) durante el día,** en comparación con el 7,4% de los hombres.

Ante la pregunta de cuántas veces le han robado la bicicleta, las personas encuestadas respondieron:

Gráfico 34: comparativa de frecuencia de robos Hombre / Mujer

Veces que han robado la bicicleta

Radiografía Ciclista 2024

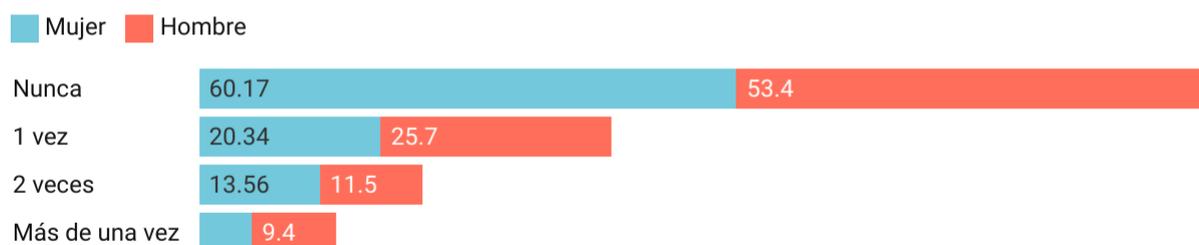


Gráfico: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Fuente: Laura Chaves • Creado con Datawrapper

- El 39,83% de las mujeres y el 46,6% de los hombres han experimentado al menos un robo.
- **El robo una sola vez es más frecuente entre los hombres (25,7%) que entre las mujeres (20,34%),** mientras que en el caso de robos múltiples, las cifras son más equilibradas.
- **El 13,56% de las mujeres y el 11,5% de los hombres han sufrido el robo de su bicicleta en dos ocasiones.**
- **Los robos más frecuentes (más de dos veces) afectan más a los hombres (9,4%) que a las mujeres.**

Diferencias por género:

- Las mujeres reportan en mayor proporción que nunca les han robado la bicicleta, lo que podría estar relacionado con diferencias en los hábitos de aparcamiento o en la frecuencia de uso de la bicicleta en entornos de mayor riesgo.
- Los hombres parecen estar más expuestos a robos múltiples, lo que podría vincularse con un mayor uso de la bicicleta en espacios públicos o una mayor dependencia del estacionamiento en la vía pública.

Ante la pregunta de dónde habían tenido lugar los robos, las personas encuestadas respondieron:

Gráfico 35: ubicaciones de los lugares de robos, muestra total

Ubicación lugar de robo

Radiografía Ciclista 2024

- **Aparcamiento bici en la calle (U invertida) (42,8%)**
- **En la calle (árbol, señal de tránsito, etc) (37,6%)**
- **En un parking de bicicleta privado o público (12,0%)**
- **En el domicilio particular (7,6%)**

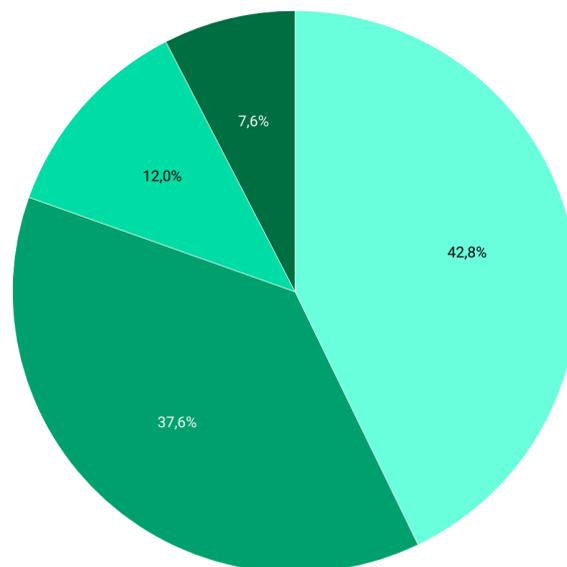


Gráfico: Laura Chaves · Creado con Datawrapper

- **Los lugares más inseguros son los aparcamientos en la vía pública.**
 - **El 42,8% de los robos ocurrieron en aparcamientos de tipo “U invertida” en la calle.**
 - **El 37,6% de los robos fueron en mobiliario urbano, como árboles o señales de tránsito.**
 - Estos datos coinciden con las preferencias de aparcamiento diurno, donde un porcentaje importante de personas, especialmente mujeres, elige estacionar en estos espacios, aumentando su vulnerabilidad al robo.
- **Los aparcamientos privados y en domicilios también registran robos, pero en menor medida.**
 - **El 12% de los robos ocurrieron en parkings privados o públicos.**
 - **El 7,6% de los robos sucedieron en domicilios particulares.**
 - Aunque estos porcentajes son menores, evidencian que ningún espacio está completamente exento de riesgos.

Relación con la frecuencia de robos por género:

- **Los hombres reportaron una mayor incidencia de robos múltiples**, lo que podría estar relacionado con un uso más frecuente del aparcamiento en la vía pública, donde se concentran la mayoría de los robos.
- **Las mujeres reportaron en mayor proporción que nunca les han robado la bicicleta**, lo que podría sugerir una menor exposición a estos incidentes. Sin embargo, dado que la muestra de mujeres en la encuesta es menor, es posible que no refleje completamente la tendencia real de robos en este grupo. En especial, aquellas que aparcan en vía pública podrían estar subrepresentadas en los datos, lo que impide determinar si su riesgo de robo es realmente menor o si existen otros factores en juego

6. Conclusiones

1. **Se sigue subestimando el uso real de la bicicleta en Barcelona.** El estudio vuelve a confirmar que hay una proporción relevante de desplazamientos en bicicleta y patinete eléctrico que no aparece en los datos oficiales, lo que infravalora su impacto real en la movilidad urbana.
2. **La movilidad en los carriles bici es mayoritariamente eléctrica.** El 64,84% del tránsito corresponde a vehículos eléctricos; la bicicleta eléctrica (41,42%) gana terreno cada año. Esta tendencia pide una infraestructura adaptada, como aparcamientos y normativa específica.
3. **El Bicing es eléctrico, pero la flota aún no lo refleja por completo.** Aunque el 80% de las personas usuarias elige Bicing eléctrico, solo el 56% de la flota es eléctrica. Se requiere una ampliación inmediata para cubrir la demanda creciente.
4. **La brecha de género no se reduce.** Las mujeres representan alrededor del 32% de las personas usuarias. Aunque las franjas matinales son más inclusivas, la brecha sigue siendo significativa. Es prioritario revisar la infraestructura con perspectiva de género y dotar de continuidad y seguridad a la red ciclista.
5. **Necesidad de aparcamiento seguro y red conectada.** Las personas ciclistas prefieren aparcar en su domicilio o en el trabajo, especialmente por la noche. Durante el día, el uso de aparcamientos en la vía pública es más frecuente, aunque con diferencias según el género. El principal motivo es el **robo, ya que un 39,83% de las mujeres y el 46,6% de los hombres han experimentado al menos un robo.** El auge de las bicicletas plegables sugiere que muchas personas buscan soluciones ante la falta de aparcamiento seguro.
6. **Faltan mejorar las conexiones metropolitanas:** El 20% de las personas encuestadas inician o finalizan sus trayectos fuera de Barcelona. Estos son además los que menos carriles bici disponen en sus trayectos. Mejorar la conectividad ayudaría a aumentar los trayectos metropolitanos en bici. Y nos hace plantear la pregunta: ¿cuánta gente utilizaría la bicicleta si existieran infraestructuras metropolitanas mejor conectadas, más anchas, seguras y directas?
7. **La bicicleta es más rápida que otros medios en distancias cortas:** La bicicleta se posiciona como un medio eficiente en términos de tiempo de desplazamiento, especialmente en trayectos urbanos, donde la duración media de los viajes oscila entre 16 y 30 minutos. En distancias cortas y medias, su rendimiento es similar o incluso superior al de otros medios de transporte.
8. **La bicicleta se usa para la movilidad diaria y habitual:** El 40% de los usuarios utilizan la bicicleta de manera diaria para sus desplazamientos y como medio de transporte. Esto refuerza la idea de su papel como medio de transporte habitual.