

RADIOGRAFIA CICLISTA DE BARCELONA

Anàlisi d'ús dels carrils bici i
enquesta d'hàbits de mobilitat



Edició 2024

AUTORS

Oier Violet

Laura Chaves

COORDINACIÓ

Adrià Arenas Bañolas

COL·LABORADORS

Tomás Russi Llusá

Richard Below

IL·LUSTRACIONS

Laura Chaves Vargas

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



Barcelona

Publicació març 2025

Bicicleta Club de Catalunya -BACC

Índex

1. Introducció	4
2. Objectius	5
3.1. Metodologia d'observació dels carrils bici	5
3.2. Criteris de selecció de les ubicacions per al recompte	6
3.3. Criteris utilitzats per a l'observació:	8
3.4. Variables analitzades del recompte	9
3.5. Enquesta a les persones usuàries dels carrils bici	10
3.6. Limitacions de l'estudi	11
4. Anàlisi de resultats del recompte dels carrils bici	12
4.1. Nombre total d'usuaris/es dels carrils bici observats	12
4.2. Quota modal per tipus de vehicle	13
4.2.1. Evolució bicicleta vs patinet elèctric	15
4.2.2. Repartiment de vehicles Elèctrics vs. Mecànics	16
4.3. Bretxa de gènere	18
5. Resultats de l'enquesta sobre hàbits de mobilitat quotidiana	21
5.1. Dades de l'enquesta	21
5.2. Distribució segons tipus de bicicleta	22
5.3. Tipus de bicicleta segons gènere	23
5.4. Hàbits	25
5.4.1. Origen dels desplaçaments	25
5.4.2. Destinació dels desplaçaments	29
5.4.3. Comparativa de l'ús de les diferents infraestructures utilitzades	32
5.4.4. Freqüència d'ús	33
5.4.5. Experiència ciclista	34
5.4.6. Principals motivacions	35
5.4.7. Horaris dels desplaçaments	36
5.4.8. Temps dedicat als desplaçaments en bicicleta	38
5.4.9. Hàbits de seguretat	38
6. Conclusions	43

1. Introducció

El Bicicleta Club de Catalunya (BACC), amb més de 20 anys d'experiència promovent la bicicleta com a mitjà de transport sostenible a Catalunya, **presenta la Radiografia Ciclista de Barcelona, edició 2024**. Al llarg d'aquest temps, hem dut a terme estudis que han proporcionat informació clau per al desenvolupament d'una mobilitat ciclista més segura i eficient.

L'any 2021 vam iniciar l'estudi **Anàlisi de l'ús dels carrils bici, conegut com a Radiografia Ciclista BACC**. Aquesta investigació anual s'ha convertit en una eina essencial per recopilar dades, establir comparatives i aprofundir en la comprensió de la mobilitat ciclista a la ciutat. El **2024** hem dut a terme la **quarta edició d'aquest estudi**, reafirmant el nostre compromís d'entendre i millorar l'experiència ciclista a **Barcelona**.

El nostre enfocament se centra a analitzar la mobilitat quotidiana de les bicicletes i els vehicles de mobilitat personal (VMP), observant com es desplacen per diferents zones de la ciutat. Utilitzem un mètode de recompte manual a partir de gravacions de vídeo, cosa que ens permet quantificar la quantitat d'usuaris, conèixer-ne el perfil, el gènere, el tipus de vehicle i com el fan servir. Aquestes dades es recullen mitjançant càmeres de vídeo en diverses ubicacions de la ciutat i posteriorment es processen per obtenir la informació necessària. Tots els detalls metodològics d'aquest procés es descriuen en profunditat a l'apartat 3 d'aquest document.

Per a la **quarta edició de l'estudi, s'ha inclòs una enquesta sobre mobilitat quotidiana adreçada als usuaris i usuàries dels carrils bici**, amb l'objectiu de conèixer els seus hàbits, percepcions d'ús, seguretat, així com els orígens i destins dels desplaçaments per Barcelona, entre altres aspectes.

L'estudi està dissenyat per ser accessible a les persones interessades en la mobilitat urbana, i esperem que serveixi de referència per a futures anàlisis, contribuint a crear un entorn més segur i acollidor per als ciclistes.

A més, disposar de més informació en les nostres gravacions ens obre la porta a futurs anàlisis més detallats en àrees com la capacitat dels carrils bici, la velocitat de circulació, les diferències en les tipologies d'usuaris o vehicles segons la zona de la ciutat o l'hora, i altres aspectes rellevants per a la mobilitat ciclista.

Des del BACC volem destacar el paper fonamental de la bicicleta en la mobilitat de Barcelona. El seu ús ja és una realitat consolidada als carrers, formant part del dia a dia de milers de persones. El nostre objectiu amb aquesta Radiografia Ciclista és **visibilitzar la diversitat de les persones que trien la bicicleta com a mitjà de transport i aportar dades** clau per continuar impulsant una ciutat més accessible, sostenible i segura per a la mobilitat activa.

2. Objectius

Aquest estudi busca analitzar el perfil de les persones que utilitzen els carrils bici de Barcelona, posant especial atenció en el seu gènere i el tipus de vehicle que fan servir. A més, pretén:

- **Identificar tendències i canvis:** comparar els resultats amb edicions anteriors per detectar l'evolució en l'ús dels carrils bici.
- **Caracteritzar els tipus de vehicles:** classificar-los segons la seva propulsió (mecànica o elèctrica), la seva categoria (bicicleta o patinet) i el seu disseny (plegable o convencional).
- **Identificar els hàbits de mobilitat per gènere:** origen-destí, horaris dels desplaçaments, motivacions, experiència ciclista i la problemàtica del robatori de bicicletes.

Per aconseguir-ho, es combinen observacions de camp i una enquesta quantitativa, oferint així una visió més completa de l'ús dels carrils bici a Barcelona.

3. Metodologia

3.1. Metodologia d'observació dels carrils bici

L'estudi es basa en una anàlisi observacional del trànsit als carrils bici seleccionats, sense interacció directa amb les persones usuàries.

Per a la recopilació de dades, s'han utilitzat càmeres de vídeo que han rotat entre les ubicacions durant el període d'observació. Posteriorment, les gravacions han estat analitzades per extreure informació sobre el tipus de bicicleta, el sistema de propulsió (mecànica o elèctrica) i el gènere probable de la persona usuària.

Les càmeres s'han col·locat al marge exterior del carril bici per evitar interferències, utilitzant trípodes per garantir estabilitat i homogeneïtat en la gravació. Cada registre ha estat revisat manualment per una persona encarregada del recompte i classificació, assegurant un criteri únic en la categorització de variables.

Els següents apartats descriuen les ubicacions seleccionades, la tipologia de vehicles inclosos i les limitacions metodològiques.



Fotografia 1: mode de gravació a la ubicació d'Av. Diagonal amb el c/ Ganduxer

3.2. Criteris de selecció de les ubicacions per al recompte

S'han seleccionat **cinc ubicacions** a Barcelona amb diferents tipus de carril bici, tenint en compte els aspectes següents:

- **Importància en la xarxa ciclista:** s'han prioritzat carrils existents, recentment creats o millorats.
- **Disponibilitat de dades:** s'han escollit tres punts sense comptadors automàtics per complementar la informació disponible.
- **Flux d'usuaris:** s'han seleccionat les ubicacions amb més aflluència de bicicletes i VMP, basant-se en recomptes d'edicions anteriors. Per consolidar els punts amb més trànsit, el nombre total d'ubicacions s'ha reduït a cinc.

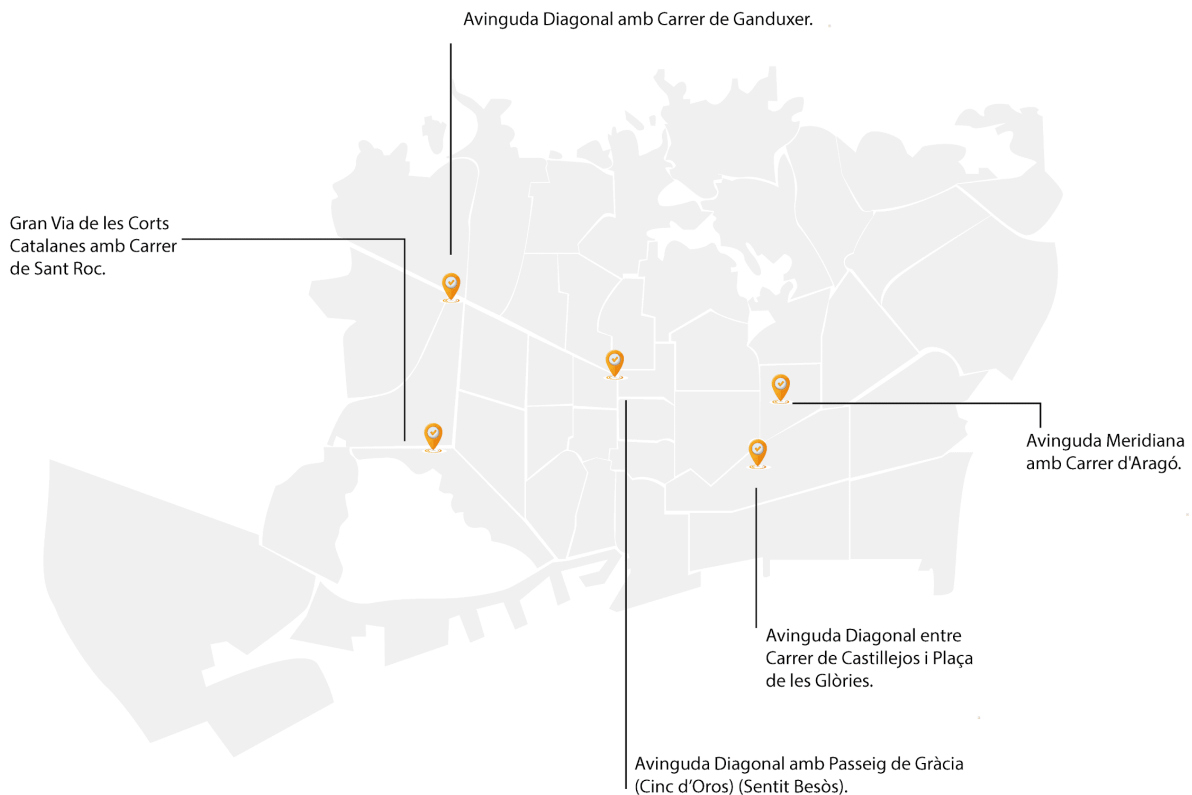
Llistat de carrils bici seleccionats per districtes:

Taula 1: detall de la ubicació de cada carril bici analitzat.

ID	Ubicació	Tipus de carril bici	¿Existeix aforament?*	Tipologia	
1	Gran Via de les Corts Catalanes amb C/de Sant Roc	Bidireccional	No	Carril bici segregat a calçada	Sants-Montjuïc
2	Av. Diagonal amb C/Ganduxer	Bidireccional	Sí	Carril bici en vorera	Sarrià Sant - Gervasi
3	Av. Diagonal amb P° de Gràcia (Cinc d'Oros) (Sentit Besòs)	Unidireccional	Sí	Carril bici segregat a calçada	Eixample
4	Av. Diagonal entre C/Castillejos i Plaça Glòries	No hi ha	No	Carril bici segregat	Eixample
5	Av. Meridiana amb el C\Aragó	Bidireccional	No	Carril bici segregat	Sant Martí

***Aforament:** dispositiu de recompte de bicicletes instal·lat en els carrils bici para mesurar el flux de ciclistes.

Mapa de les ubicacions analitzades



Il·lustració 1: ubicacions analitzades en el projecte Radiografia Ciclista BACC (2024)

Les ubicacions analitzades disposen de diverses tipologies de carrils bici:

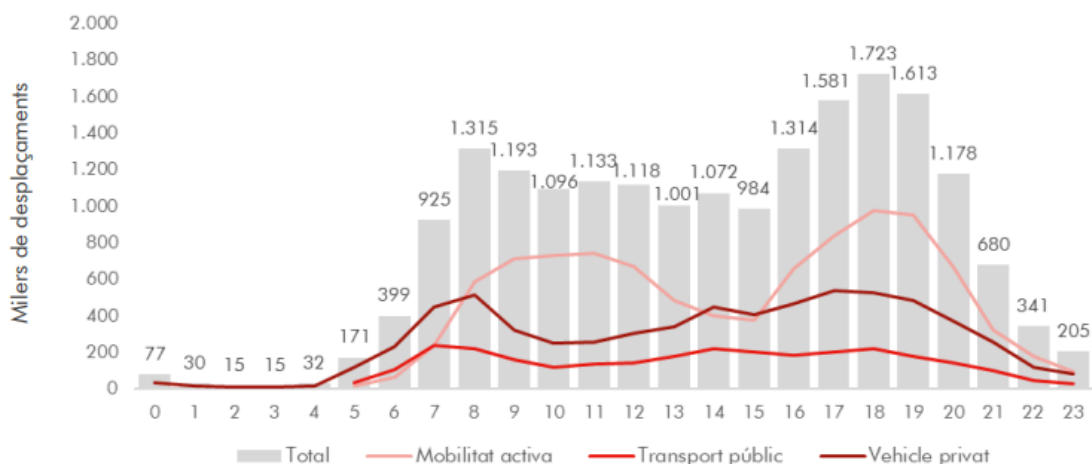
- 1 de les ubicacions analitzades, els carrils bici es troben a la **vorera**.
- 2 de les ubicacions analitzades disposen d'un **carril bici segregat a la calçada**.
- 2 de les ubicacions tenen carril bici segregat de la vorera i la calçada. És a dir, **disposen d'un espai propi**.

3.3. Criteris utilitzats per a l'observació:

- **Horari d'observació:** per estudiar l'ús quotidià de bicicletes i VMP, s'han analitzat períodes de màxima activitat, segons dades de l'ATM i l'IERMB. Es van definir dues franges horàries:
 - o **Horari de matí:** 07: 45 h – 09: 45 h
 - o **Horari de tarda:** 17: 45 h – 19: 45 h

Aquestes franges abasten els pics de mobilitat matutina (08:00 – 10:00 h) i vespertina (17:00 – 20:00 h).

- **Període d'observació:** cada ubicació es va analitzar en quatre sessions, dividides en dues rondes, amb observacions de matí i tarda:
 - o **Primera ronda:** 17 - 26 de setembre de 2024
 - o **Segona ronda** 2 - 10 d'octubre de 2024



Gràfic 1: distribució horària dels desplaçaments (EMEF 2024, IERMB)

Taula 2: estructura i ordre seguit a cada ubicació i dates de les gravacions.

Núm. de gravació	Ronda	Franja horària	Dates gravacions
1	Ronda núm. 1	Matí	17/09 – 26/09
2		Tarda	
3	Ronda núm. 2	Matí	02/10 – 10/10
4		Tarda	

Es va optar per **dimarts, dimecres i dijous**, evitant l'inici i el cap de setmana laboral, per obtenir una mostra més representativa de la mobilitat diària. No es van incloure recomptes durant el cap de setmana, d'acord amb l'enfocament en la mobilitat quotidiana.

Aquest període d'observació **es manté fidel a la metodologia de les edicions anteriors**, la qual cosa permet comparar dades i analitzar l'evolució de les ubicacions seleccionades.

3.4. Variables analitzades del recompte

L'estudi analitza variables clau sobre l'ús dels carrils bici, centrant-se en el tipus de vehicle, el sistema de propulsió i el gènere probable dels usuaris/es.

- **Tipus de vehicles inclosos en l'estudi:** s'han establert cinc categories principals:
 - **Bicing:** servei de bicicletes públiques de Barcelona (519 estacions i 7.608 bicicletes en total: 4.608 elèctriques i 3.000 mecàniques). Amb més de 163.000 abonats i 56.000 usos diaris, representa una part important de la mobilitat ciclista. El 2024 es van registrar prop de 19 milions de trajectes.
 - **Bicicleta d'ús urbà:** models dissenyats o adaptats per a la mobilitat diària, que inclouen bicicletes de passeig, de muntanya o de carretera ajustades a l'entorn urbà.
 - **Bicicletes plegables:** dissenyades per facilitar el transport i l'emmagatzematge, amb rodes de 14" a 24" i un pes de 13 a 20 kg. Normalment, compten amb accessoris com parafangs, canvis de marxa i suports per a bosses.
 - **Patinet elèctric:** classificat com a vehicle de mobilitat personal (VMP), amb velocitat màxima de 25 km/h i propulsió exclusivament elèctrica. Des de 2022 l'estudi només comptabilitza patinets elèctrics, excloent altres VMP.

- **Cargo-bikes o bicicletes de càrrega:** bicicletes dissenyades per transportar fins a 200 kg, utilitzades tant per al repartiment de mercaderies com per a la mobilitat familiar.
- **Gènere probable:** atès que l'estudi es basa en observacions i no en enquestes, la classificació entre homes i dones es fa a partir de les estimacions visuals dels vídeos.
- **Tipus de propulsió:** els vehicles analitzats s'han classificat en funció del seu sistema de propulsió:
 - **Mecànica:** bicicletes sense assistència elèctrica, impulsades exclusivament per la força humana.
 - **Elèctrica:** vehicles amb motor i bateria que assisteixen a la pedalada o proporcionen propulsió (en el cas dels patinets elèctrics).

Per simplicitat, l'informe es refereix a les bicicletes amb assistència a la pedalada com a "**bicicletes elèctriques**" i a les convencionals com a "**bicicletes mecàniques**".

3.5. Enquesta a les persones usuàries dels carrils bici

Per complementar la informació, es va realitzar una **enquesta** als usuaris dels carrils bici, distribuïda en dues fases:

- **Període inicial:** es van lliurar flyers en el marc de la Festa de la Bici de l'octubre de 2024.
- **Període de reforç:** enviament de l'enquesta a grups d'usuaris mitjançant els canals de comunicació de l'organització. El formulari va romandre obert durant dos mesos.
 - Gènere i edat
 - Origen i destinació
 - Tipus de bicicleta utilitzada
 - Existència o no de carrils bici en els trajectes
 - Seguretat i robatoris

3.6. Limitacions de l'estudi

Com en tota anàlisi de caràcter observacional, existeixen algunes limitacions que cal tenir en compte a l'hora d'interpretar els resultats:

- **Horari i període d'observació:** la recollida de dades només es va realitzar en hores punta. No es capturen els usos al llarg de tot el dia ni en altres èpoques de l'any. Tot i això, permet establir tendències anuals i comparacions entre edicions.
- **Ubicacions analitzades:** es van examinar punts concrets de la ciutat, sense cobrir tots els barris de Barcelona.
- **Motivació del trajecte:** la metodologia no aprofundeix en les raons concretes dels desplaçaments, més enllà de la breu enquesta esmentada.
- **Bretxa de gènere:** la identificació del gènere es basa en l'observació visual, sense preguntar a les persones usuàries. Es contemplen només les categories home i dona.
- **Perfil de la mostra enquestada:** en tractar-se d'una enquesta oberta, l'avaluació dels hàbits ciclistes s'aborda de manera general, sense vincular-se directament amb els punts observats en el recompte.

4. Anàlisi de resultats del recompte dels carrils bici

4.1. Nombre total d'usuaris/es dels carrils bici observats

A les 5 ubicacions estudiades s'han comptabilitzat **11.322 passos** en les franges horàries analitzades. Aquestes franges suposen aproximadament el 31% de la mobilitat activa en un dia laborable.

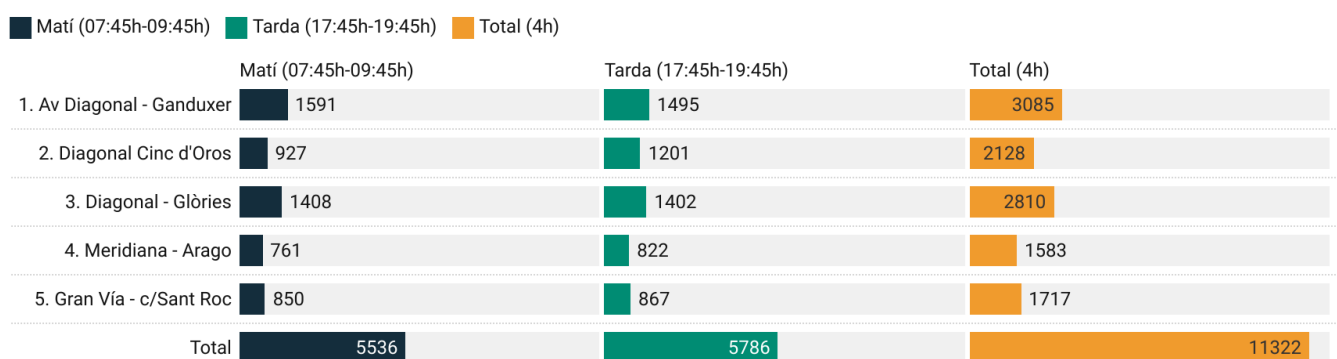
És important destacar que, en aquesta edició de 2024, s'ha reduït a una ubicació menys, tal com es va comentar a l'apartat 3, per la qual cosa la comparació directa de totals amb anys anteriors s'ha de fer amb precaució.

El següent gràfic reflecteix el total de persones observades a cada carril bici:

Gràfic 2: resultat del total de recompte (matí, tarda i total) per a cada ubicació analitzada.

Nº d'usos dels carrils bici analitzats - Edició 2024

Passos totals per les ubicacions analitzades entre les 07:45 h - 09:45 h i les 17:45 h - 19:45 h



S'ha fet una mitjana ponderada dels passos observats en cada gravació. Període d'observació: setembre-octubre 2024.

Gràfic: Oier Violet • Font: BiciCleta Club de Catalunya • Creat amb Datawrapper

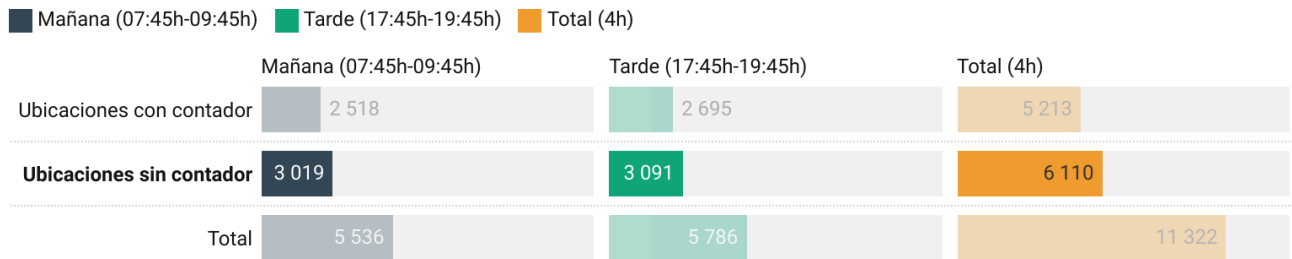
Actualment, Barcelona compta amb **378 comptadors automàtics** per mesurar el flux de ciclistes. No obstant això, només 2 de les 5 ubicacions aquí analitzades disposen d'aquests comptadors. Això implica que les dades de les altres 3 localitzacions no es reflecteixen en les estadístiques oficials de l'Ajuntament de Barcelona.

Per això, aquest estudi aporta **6.110 nous usos** en les franges observades, procedents d'ubicacions sense aforaments oficials.

Gràfic 3: distribució dels passos observats entre carrils bici amb aforaments i sense.

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 informació de distribució de la mobilitat proporcionada per l'IERBM i l'ATM (apartat 3.2), s'estima que **19.708 trajectes diaris** no es registren en les estadístiques oficials. En funció de les dades de l'Ajuntament de Barcelona, aquest nombre equival a un **6,5% adicional** de persones usuàries.

Per tant, la **Radiografia Ciclista 2024** no només identifica aquest ús no comptabilitzat, sinó que també **complementa la visió dels aforaments a la ciutat**.

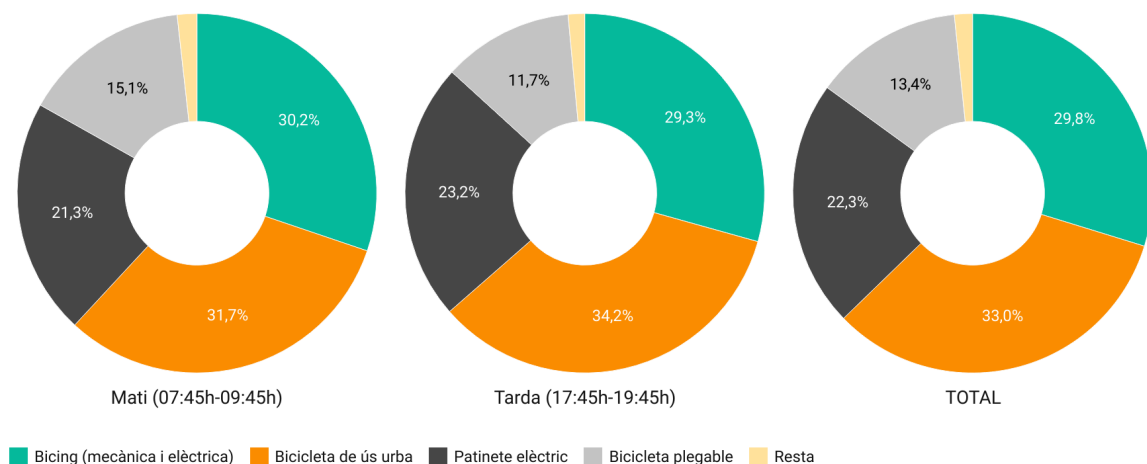
4.2. Quota modal per tipus de vehicle

A continuació, s'analitza la quota modal (%) observada per a cada tipus de vehicle analitzat en aquest estudi:

Gràfic 4: tipus de bicicleta dels usuaris/es (%) dels carrils bici.

Quota modal (%) per tipus de vehicle als carrils bici - Edició 2024

Repartiment modal (%) dels usuaris dels carrils bici per tram observat el 2024.



Dades percentuals extretes de les mesuraments realitzades a les ubicacions analitzades. La categoria "Resta" inclou les cargo-bikes.

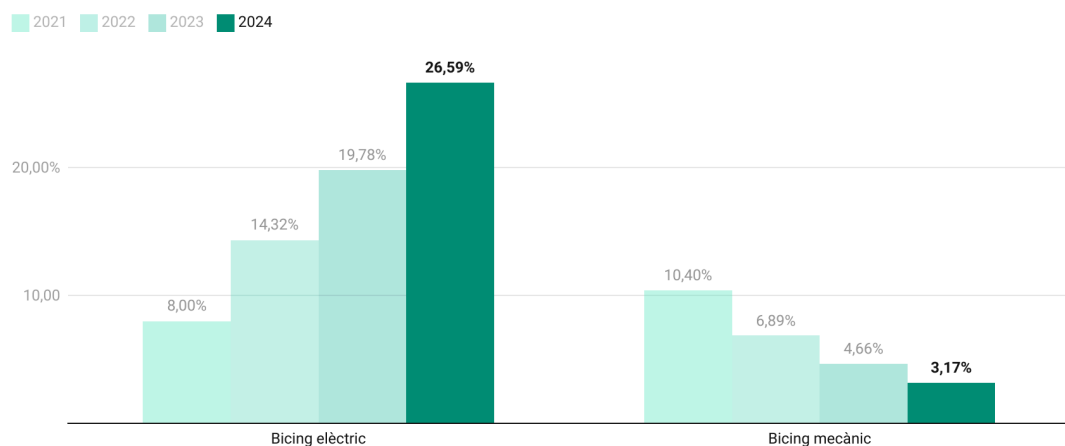
Gràfic: Oier Violet (@Windwer) • Font: Bicicleta Club de Catalunya • Creat amb Datawrapper

- 8 de cada 10 vehicles als carrils bici segueixen sent bicicletes (77,7% en conjunt). Aquesta xifra és la més alta registrada en totes les edicions, amb un augment de 5,2 punts percentuals en comparació amb l'edició anterior (2023).
- La **bicicleta d'ús urbà** concentra el 33%, sobretot en versió mecànica, tal com es detalla a l'apartat 4.4 (sobre propulsió).
- **Bicing** continua creixent fins al 29,8% de quota. D'aquests, 9 de cada 10 usos corresponen a la seva versió elèctrica, tot i que la versió mecànica persisteix de manera minoritària. Les versions elèctriques de Bicing només suposen el 60% del parc total de Bicing.

Gràfic 5: evolució de la quota modal (%) de Bicing als carrils bici.

Evolució de la quota modal de Bicing als carrils bici

Evolució de la quota modal (%) del Bicing als carrils bici de Barcelona (2021-2024). Mostra l'evolució de les versions mecànica i elèctrica.



Quota modal (%) obtinguda mitjançant observació en diverses ubicacions: 9 el 2021, 6 el 2022/2023 i 5 el 2024.
Gràfic: Oier Violet (@Windwer) • Font: BiciCleta Club de Catalunya • Creat amb Datawrapper

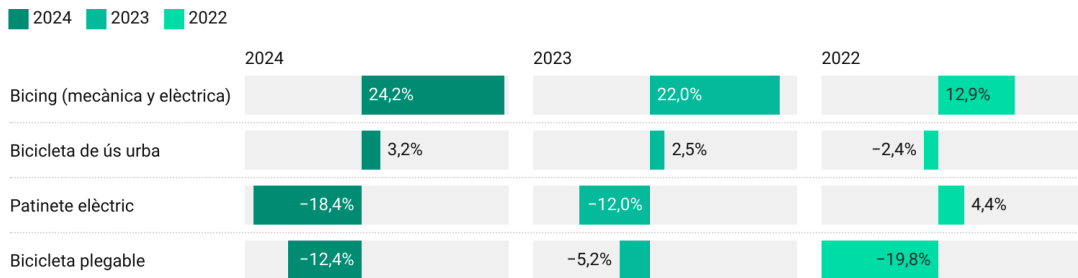
- El **patinet elèctric** continua descendint en quota modal. L'apartat 4.2.1 aprofundeix en l'evolució entre bicicletes i patinets.
- Les **cargo-bikes** representen al voltant de l'1% del total d'usuaris als carrils bici, una dada que posa en relleu la necessitat d'una infraestructura que les contempli. S'utilitzen tant per al repartiment com per a la mobilitat familiar.

També s'analitza l'evolució (en percentatge) dels diferents tipus de vehicle entre els anys 2021 i 2024. En aquest cas, es visualitza com han evolucionat l'ús de cada tipus entre la primera i la quarta edició de la Radiografia Ciclista.

Gràfic 6: evolució (en percentatge) 2021-2024 dels diferents tipus de vehicles analitzats als carrils bici.

Evolució dels diferents tipus de vehicles als carrils bici

Comparativa (%) de la quota modal de cada tipus de vehicle entre els anys 2021, 2022, 2023 i 2024



Un percentatge positiu indica un creixement en la quota modal, mentre que un percentatge negatiu mostra una disminució en l'ús. Les petites variacions no són significatives.

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

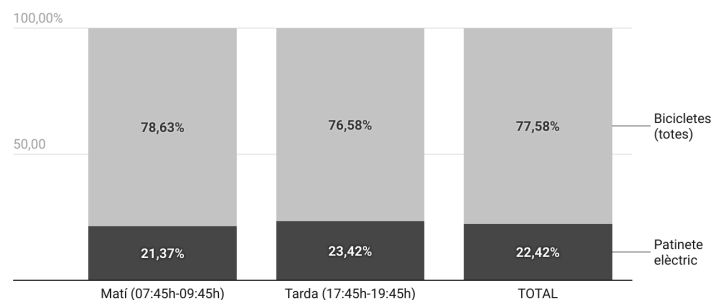
4.2.1. Evolució bicicleta vs patinet elèctric

Ja el 2021 es va assenyalar que els carrils bici no només els utilitzen ciclistes, sinó també altres vehicles com els patinets elèctrics, integrats en la categoria VMP. Des de 2022, en aquest estudi només s'observen patinets elèctrics, ja que no s'han detectat altres VMP.

En termes agregats, si agrupem tots els vehicles en **bicicletes** (77,58%) i **patinets elèctrics** (22,42%), la bicicleta segueix sent el vehicle més utilitzat als carrils.

Quota modal (%) Bicicleta vs Patinet elèctric - Edició 2024

Repartiment modal bicicleta vs patinet elèctric observat als carrils bici.



Mitjana (en percentatge) per tram horari analitzat a les 5 ubicacions.

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

Gràfic 7: Quota modal bicicleta vs patinet elèctric.

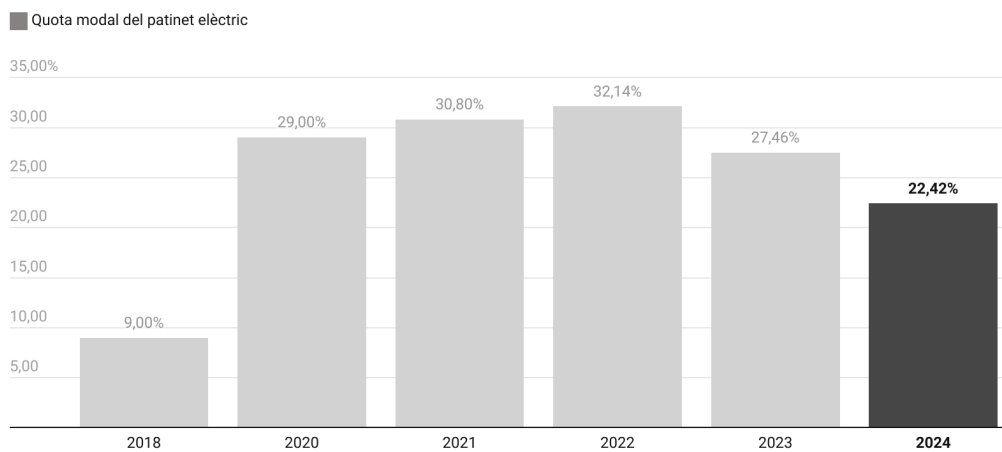
L'evolució del patinet ha estat desigual. Després d'increments moderats en algunes edicions anteriors, **des de 2023** la quota del patinet baixa i aquesta tendència s'accentua (22,26% en l'actual). Podria deure's a:

- **Prohibició de pujar el patinet elèctric al transport públic.**
- **Fort enfocament** sancionador de la Guàrdia Urbana sobre aquest vehicle.

Gràfic 8: evolució de la quota modal (%) sobre el total del patinet elèctric 2018-2024

Evolució de la quota modal (%) del patinet elèctric - Edició 2024

Detall de l'evolució de la quota modal del patinet elèctric a Barcelona. Creix ràpidament fins al 2020, es manté estable durant el 2021-22 i disminueix a partir del 2023.



Dades 2018-2024. No es disposa d'informació del 2019.

Gràfic: Oier Violet (@Windwer) · Font: BiciCleta Club de Catalunya (BACC) · Creat amb Datawrapper

4.2.2. Repartiment de vehicles Elèctrics vs. Mecànics

De cada 10 persones als carrils bici, 4 utilitzen bicicleta elèctrica, 4 utilitzen bicicleta mecànica i 2, patinet elèctric. Això confirma que la bicicleta elèctrica segueix expandint-se. A la primera edició (2021), només el 18,6% la triava; ara ha crescut un **228%**, fins al 42,42%.

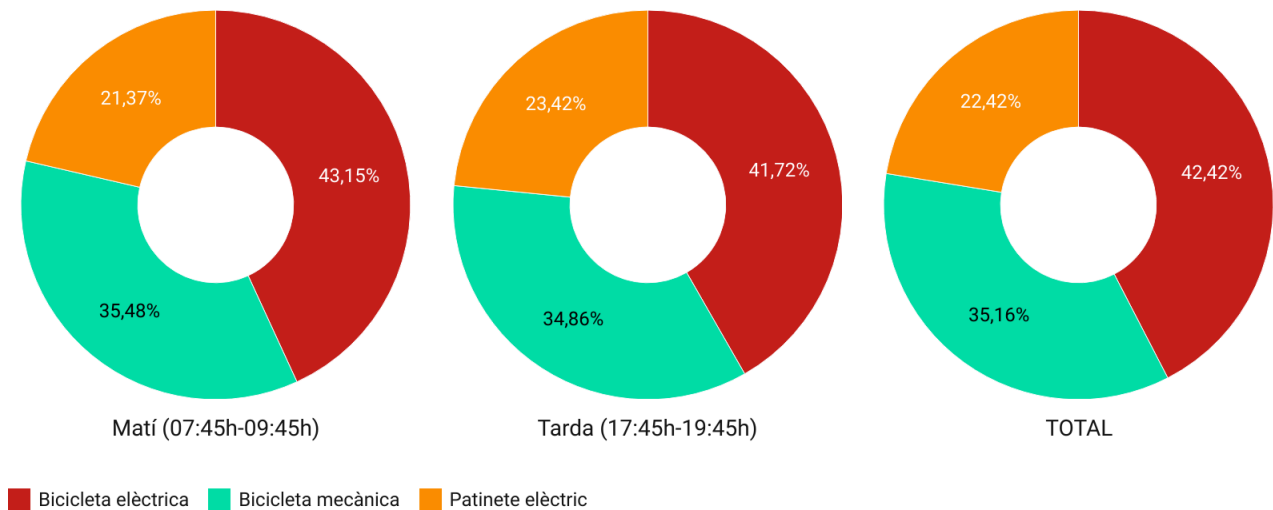
El repartiment, que inclou el Bicing a les categories que li corresponen, és el següent:

- El 42,42% utilitza bicicletes amb assistència elèctrica.
- El 35,16% empra bicicletes mecàniques.
- El 22,42% es mou en patinet elèctric.

Gràfic 9: distribució (%) en funció del tipus de propulsió.

Quota modal (%) en funció del tipus de propulsió - Edició 2024

Percentatge (%) segons la propulsió (mecànica vs elèctrica)



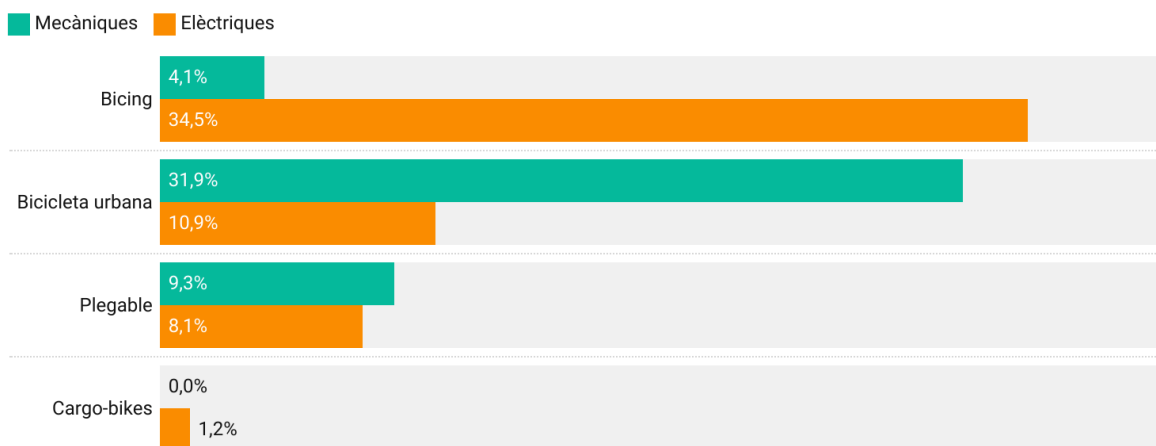
Percentatges obtinguts sobre un total de 11.322 observacions. Dades 2024

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

Gràfic 10: quota (%) modal en funció de la propulsió de la bicicleta.

Quota (%) en funció de la propulsió - Bicicletes 2024

Percentatge (%) segons la propulsió de la bicicleta (mecànica vs elèctrica)



Total observacions: 8.721

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

L'anàlisi per tipus de bicicleta i propulsió confirma les tendències observades en anys anteriors:

- **L'ús de la bicicleta elèctrica continua en augment, assolint el 42,42 % del total,** amb un creixement de gairebé 9 punts percentuals des de 2023.
- Tot i que el servei Bicing segueix sent un factor clau en aquesta adopció (amb un 34,5% de bicicletes elèctriques), el creixement no es limita a aquest servei.
- **Les bicicletes plegables elèctriques han mantingut una evolució estable en els últims anys,** tot i que la seva quota millora a poc a poc, probablement a causa de l'arribada de nous models al mercat.
- **En les bicicletes urbanes, la propulsió mecànica continua predominant (31,9 % enfront del 10,9 % elèctriques),** però la presència de models elèctrics també mostra un creixement gradual, possiblement impulsat per una major oferta i varietat.

4.3. Bretxa de gènere

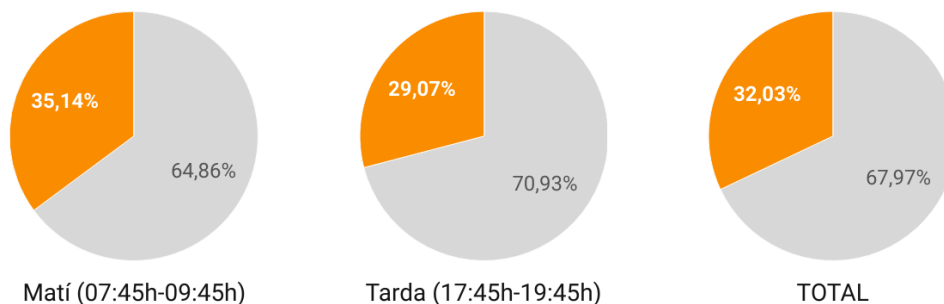
En observar el gènere probable de les persones usuàries, s'ha estimat que només el **32,03%** són dones, amb petites variacions segons la ubicació. Per cada 10 persones, **3,2 són dones**.

Gràfic 11: bretxa de gènere als carrils bici.

Bretxa de gènere als carrils bici - Edició 2024

En percentatge (%) sobre el total d'usuaris

■ Home
■ Dona



Mitjana percentual de la bretxa de gènere per a les 5 ubicacions analitzades.

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

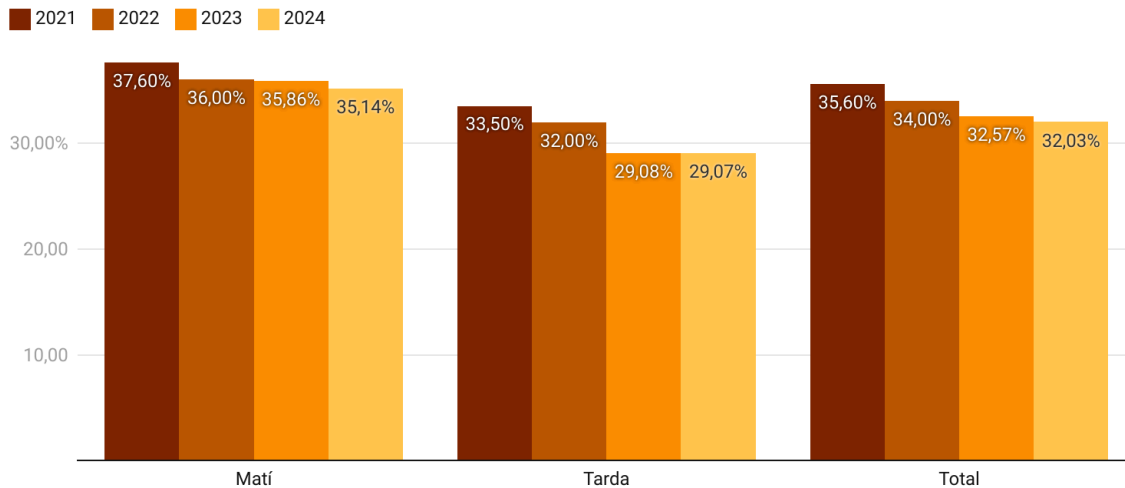
Des de la primera edició (2021), **aquesta bretxa no ha deixat de créixer**. En aquell moment se situava en el 35,6% (3,6 dones de cada 10 usuaris). El 2024, es manté al voltant del 32%.

Si s'observa únicament el grup de **bicicletes** (sense patinets), la bretxa conserva un patró similar, amb algunes millores en els trajectes matinals. Malgrat l'increment general de ciclistes, la proporció de dones creix de manera més lenta.

Gràfic 12: evolució de la bretxa de gènere observada (2021-2024).

Evolució de la bretxa de gènere als carrils bici de Barcelona

Evolució de la bretxa de gènere observada als carrils bici de Barcelona (2021-2024) dins de la Radiografia BACC



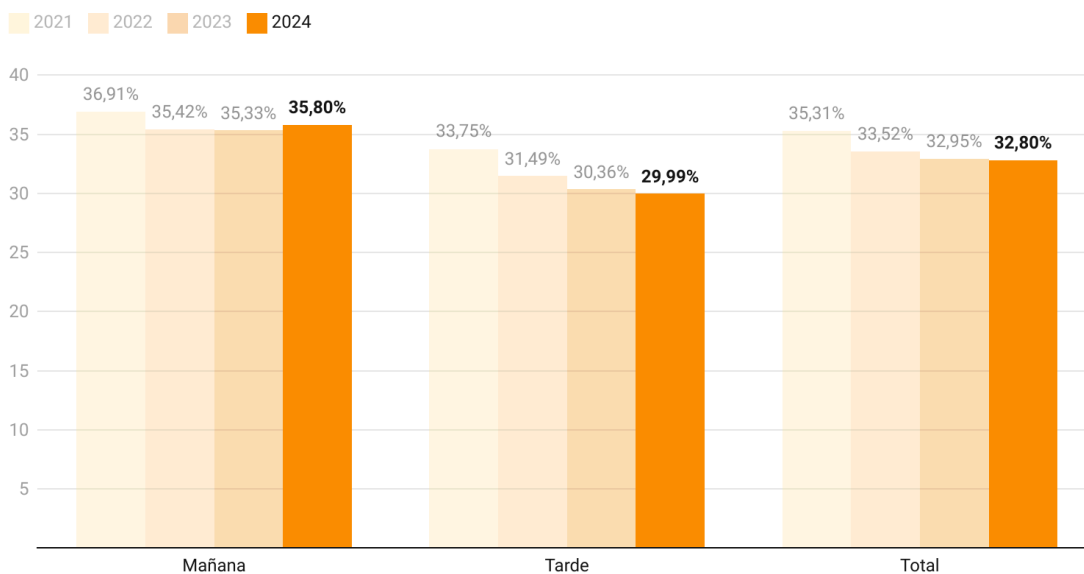
La bretxa de gènere observada augmenta a menor percentatge.

Gràfic: Oier Violet (@Windwer) • Font: Bicicleta Club de Catalunya (BACC) • Creat amb Datawrapper

Gràfic 13: evolució de la bretxa de gènere observada (2021-2024). Només bicicletes.

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

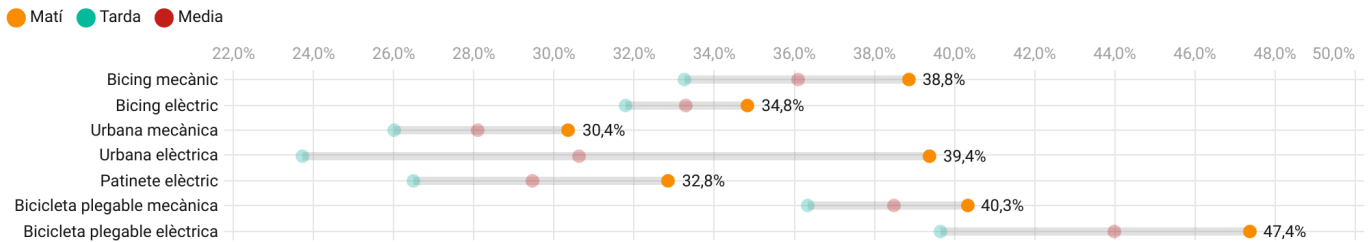
Gráfico: Oier Violet (@Windwer) • Fuente: Bicicleta Club de Catalunya (BACC) • Creado con Datawrapper

Una anàlisi més detallada per tipus de vehicle mostra que, tot i que les **bicicletes elèctriques** i les plegables elèctriques tenen una bretxa de gènere més petita que altres modalitats, en termes generals, les usuàries continuen sent minoritàries en termes globals.

Gràfic 14: bretxa de gènere per tipus de vehicle, incloent-hi mecàniques i elèctriques.

Bretxa de gènere per tipus de vehicle - Edició 2024

Percentatge sobre el total d'usuaris per tipus de vehicle. Any 2024



Dades obtingudes a partir de les mesuraments realitzades en 5 ubicacions. A menor percentatge, major bretxa de gènere.

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

- Els matins presenten una bretxa una mica més petita, potser per patrons de mobilitat més estructurats en la població femenina.
- El patinet i la bicicleta mecànica urbana continuen registrant els percentatges més baixos de presència femenina.

En general, la bretxa de gènere als carrils bici de Barcelona continua sent significativa, amb patrons i diferències segons el tipus de vehicle **similars als d'anys anteriors**.

5. Resultats de l'enquesta sobre hàbits de mobilitat quotidiana

5.1. Dades de l'enquesta

En aquesta mostra de **315 persones**, la distribució evidencia una diferència significativa en la participació ciclista segons la identitat de gènere:

- **Homes:** 191 enquestats (60,6%)
- **Dones:** 120 enquestades (38,1%)
- **Persones de gènere no binari:** 4 enquestades (1,3%)

Gràfic 15: distribució per gènere de les persones enquestades.

■ Gènere no binari (1,3%)
■ Dona (38,1%)
■ Home (60,6%)

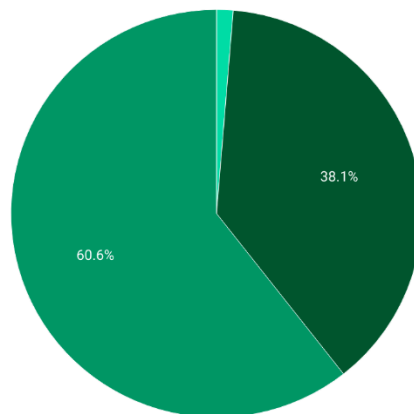


Gráfico: Laura Chaves · Fuente: Enquesta BACC Com et mous en bici per barcelona · Creado con Datawrapper

- **Edat**

Segons la mostra analitzada, els grups d'edat amb més presència en l'ús de la bicicleta són:

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

Aquestes dades indiquen que la proporció més gran de persones que es desplacen en bicicleta a la ciutat, segons l'enquesta, es troba entre els 26 i 55 anys, amb un pic en el rang de 36 a 45 anys.

5.2. Distribució segons tipus de bicicleta

Gràfic 16: distribució per tipus de bicicleta

Distribució segons tipus de bicicleta

Radiografia Ciclista 2024

■ Percentatge

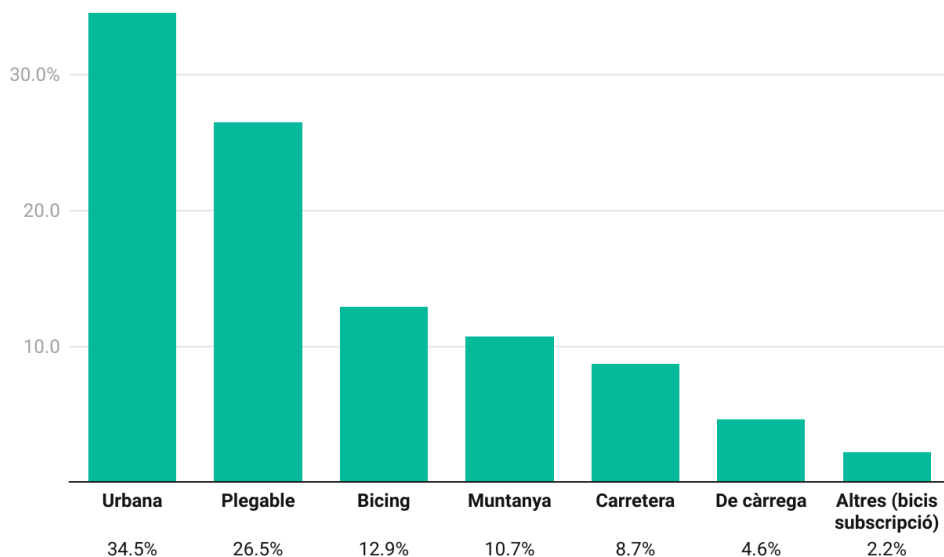


Chart: Laura Chaves • Source: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Created with Datawrapper

Les **bicicletes urbanes (34,5%)** i **plegables (26,5%)** són les més utilitzades per les persones enquestades, consolidant-se com les opcions preferides. **El Bicing (12,9%)** també té una presència destacada, reflectint l'ús del sistema de bicicleta compartida en la mobilitat diària.

Encara que en menor proporció, les **bicicletes de muntanya (10,7%)** i de **carretera (8,7%)** continuen sent alternatives rellevants. Destaca el creixement de les **bicicletes de càrrega (4,6%)**, impulsades pel seu ús en ciclologia i mobilitat familiar, especialment per portar infants a l'escola. Finalment, **les bicicletes de subscripció i altres models (2,2%)** tenen una presència encara limitada a la ciutat.

Aquestes dades confirmen la predominança de les bicicletes urbanes i plegables, juntament amb una creixent diversificació de models.

5.3. Tipus de bicicleta segons gènere

En relació amb el tipus de bicicleta utilitzada per les persones enquestades, s'ha realitzat una anàlisi diferenciant per gènere:

Gràfic 17: distribució per gènere segons tipus de bicicleta

Distribució segons tipus de bicicleta per gènere

Radiografia Ciclista 2024

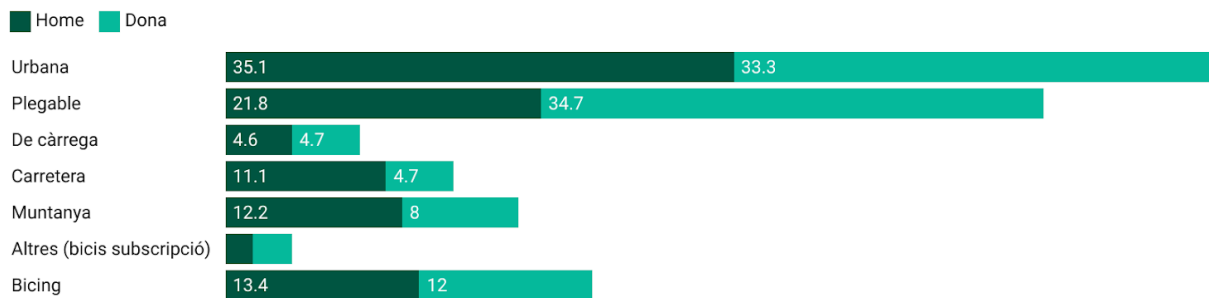


Gráfico: Laura Chaves · Fuente: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona · Creado con Datawrapper

Les bicicletes urbanes són les més utilitzades per ambdós gèneres, amb valors similars (35,1% en homes i 33,3% en dones). No obstant això, les bicicletes plegables són més populars entre les dones (34,7%) que entre els homes (21,8%), cosa que suggereix una preferència per models més versàtils. En canvi, les bicicletes de carretera i muntanya tenen una presència més gran entre els homes.

El Bicing s'utilitza de manera equilibrada en ambdós grups, mentre que les bicicletes de càrrega presenten valors similars, amb una lleugera diferència a favor de les dones. Aquestes dades reflecteixen que, tot i que les urbanes i les plegables lideren l'ús general, hi ha diferències segons el gènere, especialment en la preferència per bicicletes plegables i esportives.

És important considerar que la mostra de dones a l'enquesta és menor que la d'homes, per la qual cosa els percentatges poden tenir un pes relatiu més gran dins del grup de dones enquestades. Això significa que, tot i que els valors numèrics puguin semblar similars, dins del grup de dones, l'impacte de l'ús de bicicletes elèctriques podria ser més significatiu en comparació amb el grup d'homes.

Gràfic 18: distribució per gènere segons tipus de bicicleta i propulsió dona

Propulsió segons tipus de bicicleta - Dona

Radiografia Ciclista 2024

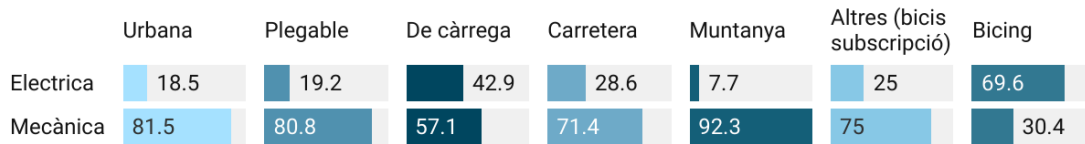


Chart: Laura Chaves • Source: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Created with Datawrapper

Gràfic 19: distribució per gènere segons tipus de bicicleta i propulsió home

Propulsió segons tipus de bicicleta - Home

Radiografia Ciclista 2024

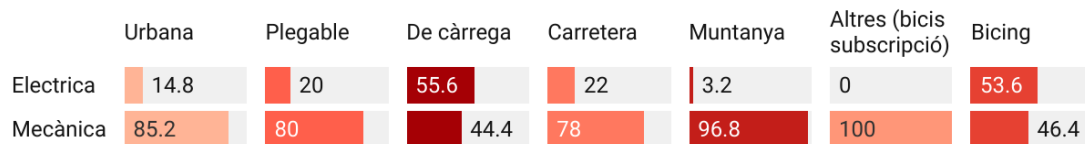


Chart: Laura Chaves • Source: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Created with Datawrapper

- Els homes de la mostra analitzada continuen optant majoritàriament per bicicletes mecàniques en gairebé totes les categories.
- Les dones enquestades presenten un percentatge més alt d'ús de bicicletes elèctriques en la majoria de les tipologies, especialment en el Bicing, les bicicletes de carretera i les bicicletes urbanes.
- Les bicicletes de càrrega són l'única categoria en què els homes enquestats declaren un ús més elevat de models elèctrics que les dones. Això es deu també al fet que hi ha més homes utilitzant bicicletes de càrrega.
- El Bicing és el servei on es nota més la diferència: les dones enquestades mostren una forta preferència per les bicicletes elèctriques dins del sistema, mentre que els homes les utilitzen en menor proporció.
- La preferència més gran per les bicicletes elèctriques entre les dones enquestades podria estar relacionada amb la recerca de més comoditat, la reducció de l'esforç físic o la necessitat de recórrer distàncies més llargues sense un esforç excessiu.
- Com que la mostra de dones és menor, aquests percentatges podrien ser més significatius dins el seu grup, reflectint una tendència que podria ser encara més rellevant en estudis amb una representativitat femenina més gran.

5.4. Hàbits

5.4.1. Origen dels desplaçaments

Gràfic 20: distribució per gènere segons l'origen

Origen

Radiografia Ciclista 2024

■ Barcelona (84.0%)
■ Fora de Barcelona (16.0%)

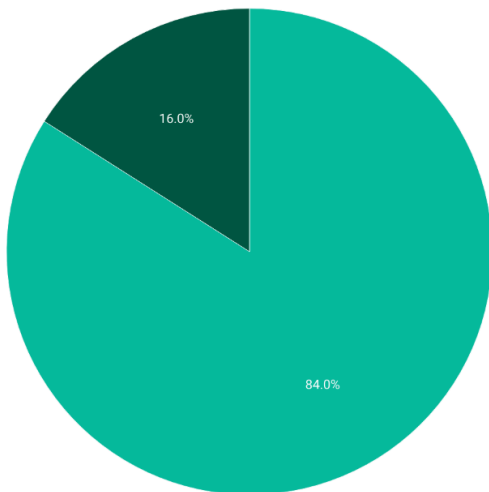


Chart: Laura Chaves • Source: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Created with Datawrapper

- **El 84% de les persones enquestades** indiquen que l'origen del seu desplaçament és dins de Barcelona.
- **El 16% de les persones enquestades** reporten que el seu punt de partida és fora de Barcelona.

Segons aquests resultats:

- La gran proporció de desplaçaments originats a Barcelona pot estar influenciada per l'abast de l'enquesta i la incidència del BACC, l'activitat del qual se centra principalment a la ciutat. És possible que la mostra no hagi captat completament la mobilitat ciclista als municipis metropolitans.
- Tot i això, **el 16% de desplaçaments des de fora de Barcelona** és una dada significativa, ja que indica l'existència de viatges metropolitans en bicicleta. Això suggereix que hi ha persones que utilitzen la bicicleta per connectar amb la ciutat des d'altres municipis, fet que ressalta la importància d'infraestructures ciclistes adequades per facilitar aquests desplaçaments interurbans.
- La mobilitat ciclista a l'àrea metropolitana és un aspecte clau per al desenvolupament d'una xarxa ciclista integrada i eficient, que connecti Barcelona amb el seu entorn i faciliti l'accés a la ciutat mitjançant modes de transport sostenibles.

Districtes d'origen dins de Barcelona

Gràfic 21: distribució de l'origen per districtes de Barcelona - Dona

Origen dels desplaçaments - Dona

Radiografia Ciclista 2024

■ (%)

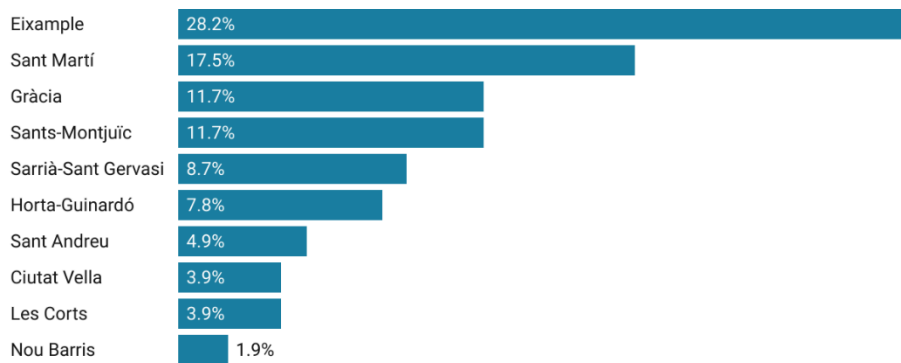


Chart: Laura Chaves • Source: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Created with Datawrapper

Gràfic 22: distribució de l'origen per districtes de Barcelona - Home

Origen dels desplaçaments - Home

Radiografia Ciclista 2024

■ (%)

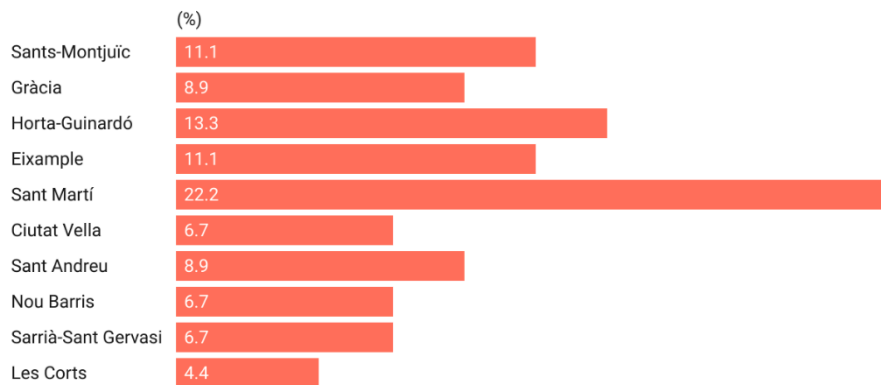


Chart: Laura Chaves • Source: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Created with Datawrapper

Principals resultats per gènere:

Homes:

- **Sant Martí (22,2%)** és el districte amb el nombre més gran de desplaçaments d'origen entre els homes enquestats.
- Altres districtes amb una presència destacada són **Horta-Guinardó (13,3%), l'Eixample (11,1%) i Sants-Montjuïc (11,1%)**.
- Els districtes amb menor representació a la mostra són **Les Corts (4,4%), Sarrià-Sant Gervasi (6,7%) i Ciutat Vella (6,7%)**.

Dones:

- **L'Eixample (28,2%)** destaca com el districte amb el nombre més gran de desplaçaments d'origen entre les dones enquestades, amb una diferència notable respecte a la resta.
- **Sant Martí (17,5%)** també té una presència significativa, tot i que en menor proporció que en el cas dels homes.
- **Districtes com Gràcia (11,7%) i Sants-Montjuïc (11,7%)** també apareixen entre els més representats.
- En contrast, els districtes amb menor nombre de desplaçaments d'origen a la mostra femenina són **Nou Barris (1,9%), Les Corts (3,9%) i Ciutat Vella (3,9%)**.

Diferències en la distribució per gènere:

- Entre els homes enquestats, Sant Martí és el districte amb més representació, mentre que en el cas de les dones, l'Eixample lidera amb una diferència significativa.
- Horta-Guinardó té més presència entre els homes, mentre que Gràcia i Sarrià-Sant Gervasi tenen més representació en la mostra de dones.
- Nou Barris mostra una diferència considerable, amb una representació molt menor en la mostra de dones en comparació amb la dels homes.

Possibles factors a considerar:

- La quantitat, qualitat i seguretat de la infraestructura ciclista a cada districte poden influir en el nombre de desplaçaments en bicicleta.
- L'Eixample és un districte amb una xarxa de carrils bici més consolidada i connectada, fet que podria explicar la seva alta representació, especialment entre les dones enquestades.

- Sant Martí també compta amb una infraestructura ciclista extensa, la qual cosa podria justificar la seva alta presència en ambdues mostres, tot i que amb més pes entre els homes enquestats.

Resultats sobre els municipis d'origen dels desplaçaments:

- **Badalona (15,2%)** és el municipi amb més desplaçaments d'origen entre els homes enquestats.
- **Sabadell i Sant Cugat del Vallès (9,1% cadascun)** també tenen una presència destacada a la mostra.
- **Municipis com Gavà, Santa Coloma de Gramenet, Terrassa, Sant Feliu de Llobregat i L'Hospitalet de Llobregat (6,1% cadascun)** tenen una representació intermèdia.
- Altres municipis com **Esplugues de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, El Prat o Vilassar de Mar tenen una representació menor, amb un 3% en cada cas.**

Entre les dones enquestades:

- Badalona (18,8%) és el municipi amb més desplaçaments d'origen, seguit de L'Hospitalet de Llobregat (12,5%), que també presenta una representació destacada.
- La resta de municipis tenen un percentatge igual de representació (6,3%), fet que mostra una major dispersió en els llocs d'origen. Aquests inclouen Mollet del Vallès, Mataró, Sant Feliu de Llobregat, Caldes d'Estrac, Castelldefels, Sant Boi de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Bellaterra, Esplugues, Sant Cugat i Terrassa.

Diferències i patrons observats:

- Badalona i L'Hospitalet de Llobregat destaquen com els municipis amb més desplaçaments d'origen en la mostra femenina, amb percentatges superiors als registrats en la mostra masculina.
- Els homes enquestats presenten una distribució més dispersa dels seus desplaçaments, amb una varietat més gran de municipis d'origen, incloent-hi una major presència de municipis del Vallès com Sabadell, Sant Cugat o Castellar del Vallès.
- Les dones enquestades tenen una major concentració de desplaçaments en municipis més propers a Barcelona, com Badalona, L'Hospitalet i Cornellà, fet que podria estar vinculat a la proximitat amb la ciutat i a la possibilitat de trajectes més curts.

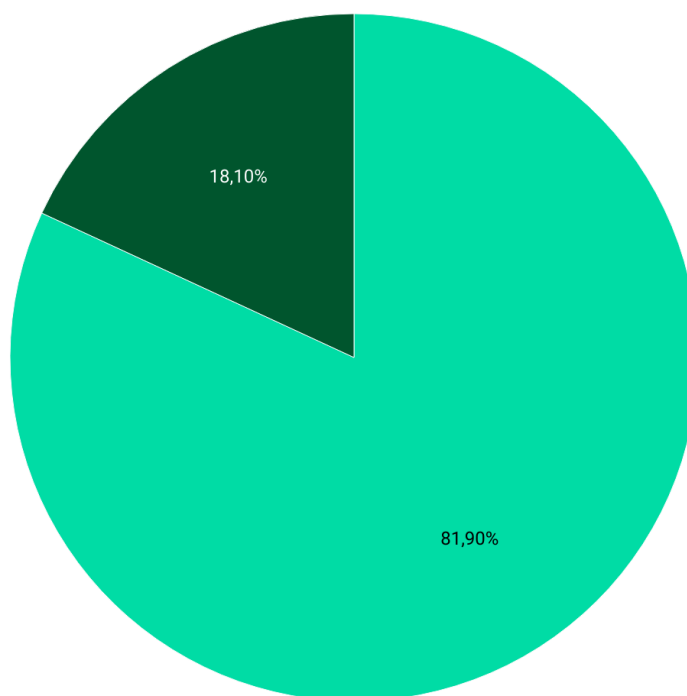
5.4.2. Destinació dels desplaçaments

Gràfic 23: distribució dels desplaçaments segons destinació.

Destinació

Radiografia Ciclista 2024

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



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

Resultats principals:

- **EL 81,9% de les persones enquestades** tenen com a destinació **Barcelona**, el que indica que la gran majoria dels desplaçaments en bicicleta finalitzen dins de la ciutat.
- **EL 18,1% de les persones enquestades** tenen com a destinació un municipi fora de Barcelona, el que reflecteix l'existència de desplaçaments interurbans en bicicleta.

Es conclou que:

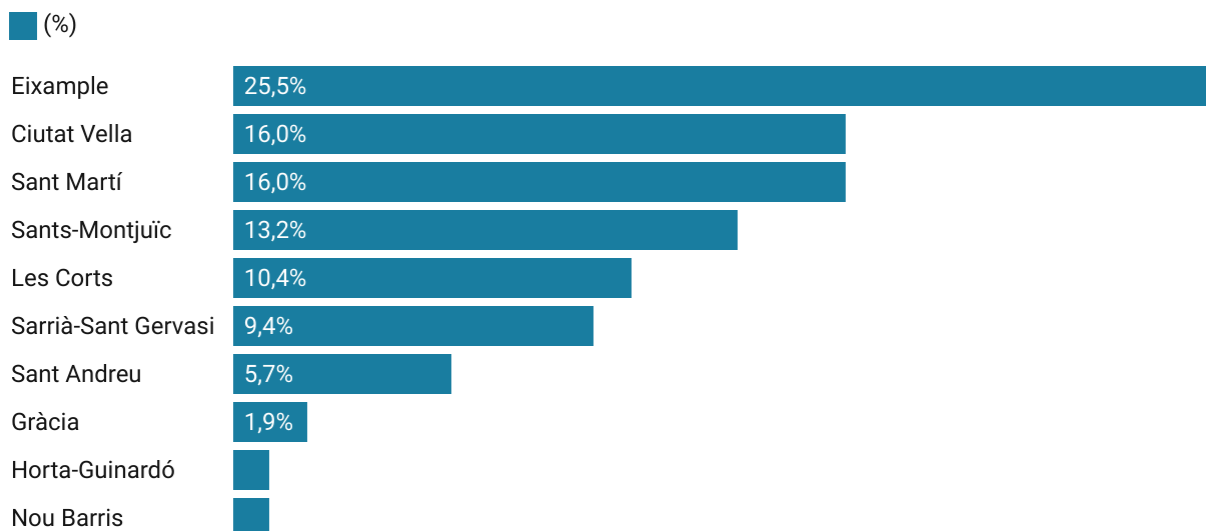
- La proporció de desplaçaments que tenen com a destinació Barcelona és lleugerament inferior a la proporció d'aquells el punt d'origen era la ciutat (84%), el que suggereix que hi ha més persones que surten de Barcelona en bicicleta que les que entren des de fora. Això podria indicar que algunes persones utilitzen la bicicleta per dirigir-se a municipis veïns, sigui per motius laborals, recreatius o personals.

- La presència d'un 18,1% de desplaçaments amb destinació fora de Barcelona és una dada rellevant, ja que mostra que una part significativa de la mobilitat ciclista no es limita només a l'àmbit urbà, sinó que també s'estén a l'escala metropolitana.
- L'existència d'aquests viatges intermunicipals en bicicleta reforça la importància de comptar amb infraestructures ciclistes que connectin Barcelona amb els municipis de l'àrea metropolitana, cosa que permet desplaçaments segurs i còmodes per aquells que necessiten moure's entre diferents localitats.

Gràfic 24: distribució dels desplaçaments segons Destinació Districte de Barcelona - Dona

Destinació Districte BCN - Dona

Radiografia Ciclista 2024



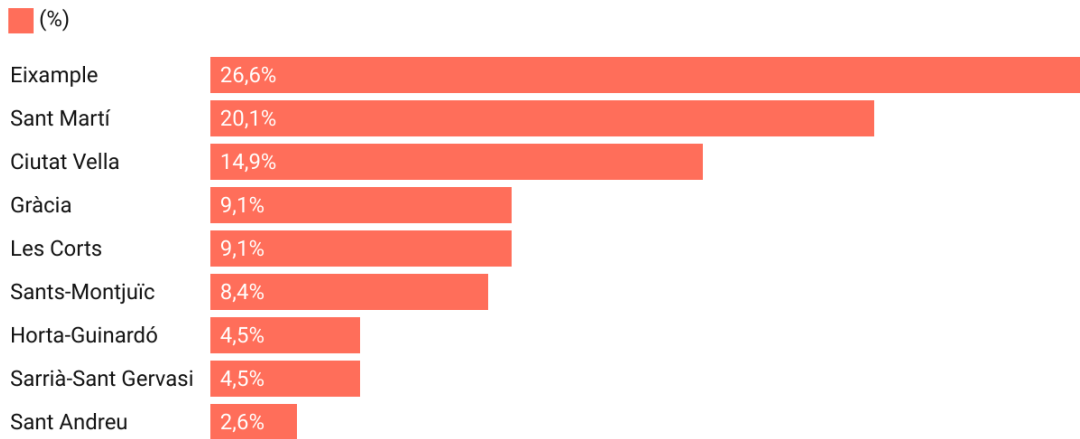
Gràfic: Laura Chaves • Font: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creat amb Datawrapper

Entre les dones enquestades, **l'Eixample (25,5%)** és el districte amb el nombre més elevat de desplaçaments de destinació, seguit de **Ciutat Vella (16,0%)**, **Sant Martí (16,0%)** i **Sants-Montjuïc (13,2%)**. També destaquen **Les Corts (10,4%)** i **Sarrià-Sant Gervasi (9,4%)**. D'altra banda, els districtes amb menor representació com a destinació en la mostra femenina són **Gràcia (1,9%)**, **Horta-Guinardó** i **Nou Barris**, aquests darrers amb una presència testimonial.

Gràfic 25: distribució dels desplaçaments segons Destinació Districte de Barcelona - Home

Destinació Districte - Home

Radiografia Ciclista 2024



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

Pel que fa als homes enquestats, **l'Eixample (26,6%)** també es posiciona com el districte de destinació més freqüent, seguit de **Sant Martí (20,1%)** i **Ciutat Vella (14,9%)**. En comparació amb la mostra de dones, hi ha una major representació a Gràcia (9,1%) i Les Corts (9,1%). També hi apareixen **Sants-Montjuïc (8,4%)**, **Horta-Guinardó (4,5%)** i **Sarrià-Sant Gervasi (4,5%)**. **Sant Andreu (2,6%)** és el districte amb el menor nombre de desplaçaments de destinació en la mostra masculina.

- **L'Eixample és el districte més recurrent com a destinació en ambdues mostres**, fet que suggereix que és un punt clau d'atracció de desplaçaments en bicicleta, probablement per la seva centralitat, l'alta activitat comercial, administrativa i laboral, així com per la seva extensa xarxa de carrils bici.
- **Ciutat Vella i Sant Martí també són districtes amb una alta aflluència de ciclistes en ambdues mostres**, si bé en la mostra masculina hi ha una preferència més gran per Sant Martí en comparació amb la de dones.
- **Les dones enquestades presenten una proporció més elevada de destinacions a Les Corts i Sarrià-Sant Gervasi en comparació amb els homes**, fet que podria estar relacionat amb patrons de mobilitat diferents o amb la proximitat de centres educatius i laborals específics.
- **En la mostra masculina, hi ha una presència més gran de desplaçaments cap a Gràcia i Horta-Guinardó**, districtes amb una menor presència entre les destinacions de les dones enquestades.

5.4.3. Comparativa de l'ús de les diferents infraestructures utilitzades

La majoria de les persones enquestades combinen diferents tipus d'infraestructura en els seus desplaçaments diaris.

Gràfic 26: Comparativa per gènere, segons ús d'infraestructura ciclista a Barcelona.

Comparativa ús d'infraestructura - Barcelona

Radiografia Ciclista 2024

■ Dona ■ Home

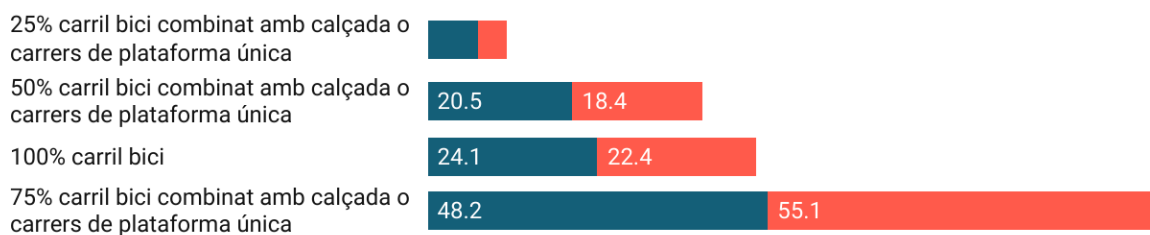


Chart: Laura Chaves • Source: Enquesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Created with Datawrapper

El 75% dels ciclistes combina l'ús del carril bici amb la calçada o carrers de plataforma única, sent aquesta l'opció més comuna tant en homes (55,1%) com en dones (48,2%), tot i que amb una proporció més gran en homes. L'ús exclusiu del carril bici és lleugerament superior en dones (24,1%) en comparació amb homes (22,4%). Ambdós gèneres eviten trajectes amb menor presència de carril bici, ja que l'opció del 25% d'ús combinat té una representació molt baixa en ambdues mostres.

Les dades obtingudes a l'enquesta reflecteixen que l'ús de la bicicleta a la ciutat està directament relacionat amb la infraestructura disponible. Els districtes amb més desplaçaments en la mostra, com l'Eixample i Sant Martí, coincideixen amb zones on la xarxa de carrils bici és més extensa.

Infraestructura ciclista i mobilitat metropolitana

Atès que en la mostra hi ha una proporció significativa de desplaçaments en bicicleta des de municipis metropolitans, es posa en evidència la necessitat d'una infraestructura ciclista de qualitat que connecti Barcelona i la seva àrea metropolitana. Actualment, la Xarxa Biciviva de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) està desenvolupant corredors ciclistes que busquen millorar la connectivitat entre municipis, amb projectes com l'Eix Biciviva 5, que connecta Badalona i Santa Coloma de Gramenet amb Barcelona, o l'Eix Biciviva 7, que facilita l'accés des de municipis del Baix Llobregat.

No obstant això, moltes d'aquestes infraestructures encara presenten desconnexions o manca de seguretat en alguns trams, la qual cosa podria explicar per què certs municipis tenen una menor representació en els desplaçaments en bicicleta dins de la mostra. A més, la integració de la bicicleta amb el transport públic segueix sent un repte, especialment en municipis més allunyats, on la intermodalitat amb trens o autobusos és clau per facilitar els desplaçaments.

5.4.4. Freqüència d'ús

Gràfic 27: comparativa per gènere: freqüència d'ús de la bicicleta

Freqüència d'ús

Radiografia Ciclista 2024

■ Dona ■ Home

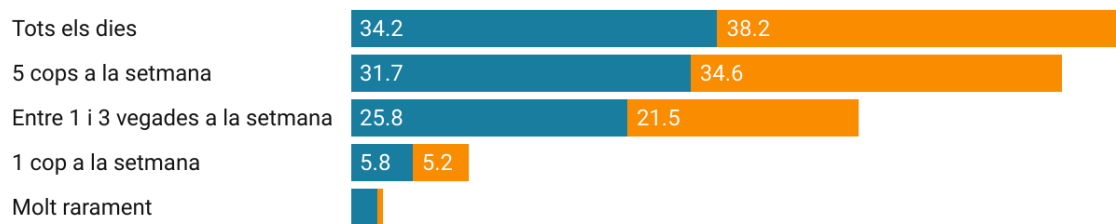


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Les dades obtingudes reflecteixen que la majoria de les persones enquestades utilitzen la bicicleta amb una freqüència elevada, sigui diàriament o diverses vegades a la setmana.

Segons la mostra, un 38,2% dels homes i un 34,2% de les dones enquestades utilitzen la bicicleta tots els dies, mentre que un 34,6% dels homes i un 31,7% de les dones la fan servir cinc vegades per setmana. Això indica que més de dos terços de les persones enquestades fan un ús molt freqüent de la bicicleta en la seva mobilitat quotidiana.

Els desplaçaments de menor freqüència també estan presents, tot i que en menor proporció. Un 25,8% de les dones i un 21,5% dels homes utilitzen la bicicleta entre una i tres vegades per setmana, mentre que l'ús ocasional (una vegada per setmana o menys) és residual en la mostra.

Aquestes dades reforcen que la bicicleta és un mitjà de transport consolidat en els hàbits de mobilitat de la majoria de les persones enquestades. L'alta freqüència d'ús suggereix que la bicicleta és una opció prioritària en els seus desplaçaments diaris, fet que posa de manifest la importància de garantir infraestructures adequades i condicions segures per a la seva circulació a la ciutat.

5.4.5. Experiència ciclista

Gràfic 28: comparativa per gènere, experiència ciclista

Experiència ciclista

Radiografia Ciclista 2024

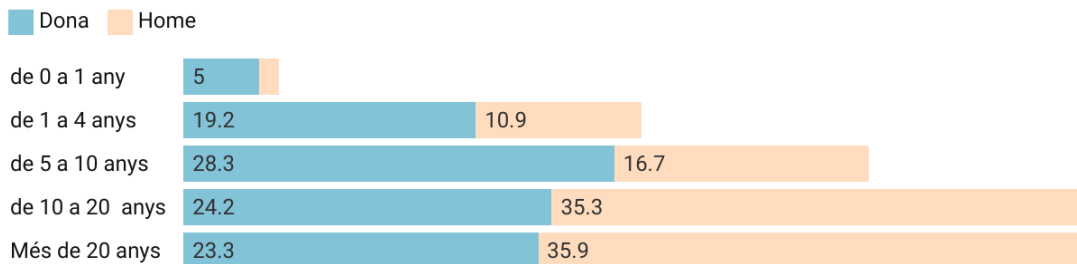


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Major experiència ciclista en la mostra masculina:

- Un 35,9% dels homes fa més de 20 anys que utilitzen la bicicleta, enfront d'un 23,3% de les dones.
- Un 35,3% dels homes té entre 10 i 20 anys d'experiència, mentre que en les dones aquest percentatge és del 24,2%.
- Això indica que hi ha una proporció més gran d'homes amb una trajectòria més llarga en la mobilitat ciclista.

Major incorporació recent de dones al ciclisme urbà:

- Un 28,3% de les dones té entre 5 i 10 anys d'experiència, superant el 16,7% dels homes en aquesta categoria.
- En el rang d'1 a 4 anys, el 19,2% de les dones ha començat a utilitzar la bicicleta, en comparació amb el 10,9% dels homes.
- Això suggereix que més dones han començat a incorporar-se a l'ús de la bicicleta en els últims anys.

Les diferències en l'experiència acumulada entre homes i dones poden estar relacionades amb barreres històriques i socials que han limitat l'accés de les dones a la mobilitat ciclista, com la percepció d'inseguretat viària, la manca d'infraestructures segures o els rols de gènere tradicionals que han condicionat el seu ús de la bicicleta. La major incorporació recent de dones indica una transformació en aquests patrons i reforça la importància de garantir infraestructures ciclistes segures, accessibles i inclusives per consolidar aquesta tendència i fomentar una mobilitat ciclista més equitativa.

5.4.6. Principals motivacions

Gràfic 29: motivacions de l'ús de la bicicleta dona.

Motivacions Dona

Radiografia Ciclista 2024



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

Les dones enquestades destaquen com a principals raons per utilitzar la bicicleta que és més saludable (21,2%) i més agradable (21,2%), seguit pel fet que no contamina (18,2%) i que és una opció econòmica (14,1%). Això suggereix que, per a elles, la bicicleta es percep no només com un mitjà de transport eficient, sinó també com una alternativa que contribueix al benestar personal i a la reducció de l'impacte ambiental.

Gràfic 30: motivacions d'ús de la bicicleta - home

Motivacions Home

Radiografia Ciclista 2024



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

En el cas dels homes enquestats, la raó més important també és que és més saludable (20,3%), però la seva segona motivació més esmentada és que és més ràpida (16,9%), seguida pel seu baix cost (15,3%) i que és més agradable (13,6%). Això indica que, en comparació amb les dones, els homes prioritzen més la rapidesa i l'eficiència de la bicicleta com a mitjà de transport.

Diferències i patrons observats

- Tant homes com dones coincideixen que la bicicleta és un mitjà de transport beneficiós per a la salut, la qual cosa reforça el seu paper com una alternativa activa a altres mitjans de mobilitat.
- Les dones enquestades donen més importància a la comoditat i a l'impacte ambiental, mentre que els homes valoren més la rapidesa.
- La percepció de la bicicleta com una opció econòmica és similar en ambdós grups, tot i que amb una lleugera diferència a favor dels homes (15,3% vs. 14,1%).

5.4.7. Horaris dels desplaçaments

Gràfic 31: franges d'hora dels desplaçaments comparatius homes i dones

Horaris de distribució de l'ús de la bici

Radiografía Ciclista 2024

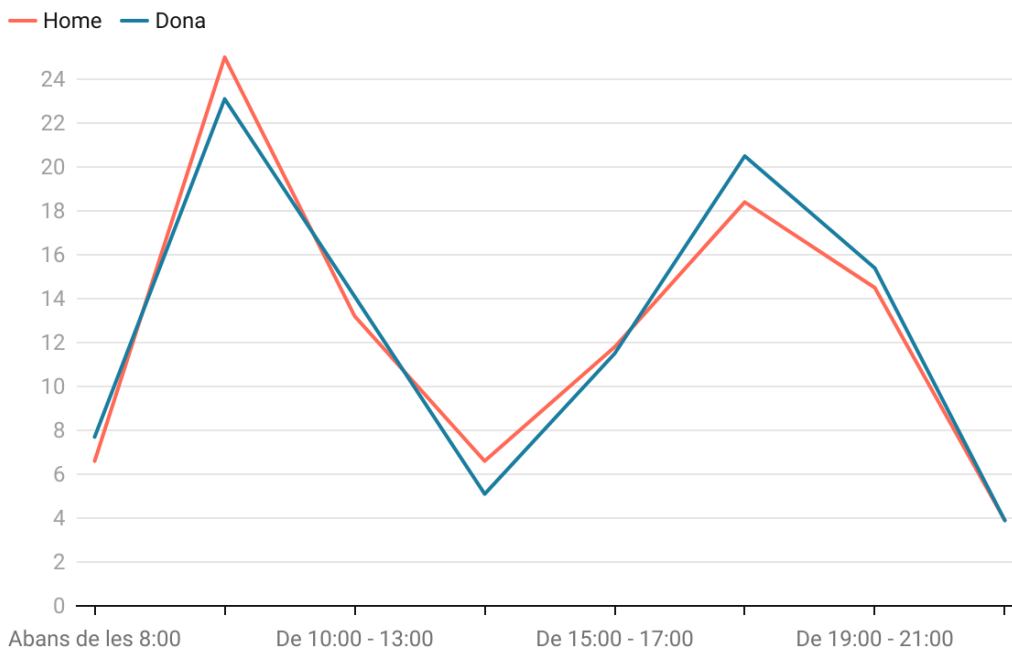


Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Enquesta BACC Com et mos en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

S'identifiquen **dos pics d'ús més elevat de la bicicleta:**

- El primer, entre les 8:00 i les 10:00 del matí, coincideix amb l'hora punta dels desplaçaments laborals i educatius. En aquest interval, els homes presenten un ús lleugerament més alt que les dones.
- El segon, entre les 17:00 i les 19:00, podria estar vinculat als desplaçaments de tornada a casa després de la jornada laboral o acadèmica, així com a activitats d'oci. En aquest cas, les dones enquestades tenen un ús lleugerament més alt que els homes.

En termes generals, els patrons de desplaçament són molt similars en ambdós gèneres, la qual cosa indica que l'ús de la bicicleta està alineat amb els horaris de mobilitat de la ciutat.

- A les primeres hores del matí, els homes enquestats mostren una major proporció d'ús, la qual cosa podria estar relacionada amb factors laborals o hàbits de mobilitat.
- A la tarda, les dones enquestades presenten un ús més alt a la franja de les 19:00 a les 21:00, el que podria estar relacionat amb activitats recreatives o amb la distribució de tasques quotidianes.

Coincidència en els pics de mobilitat segons els comptes a peu de carrer:

- Tant l'enquesta com els comptes al carrer mostren que els períodes de major ús de la bicicleta són el matí (07:45 - 09:45) i la tarda (17:45 - 19:45).
- Als comptes, es van registrar 6.509 desplaçaments al matí i 6.141 a la tarda, evidenciant volums equilibrats de trànsit ciclista en ambdós horaris.

Les dades indiquen que els desplaçaments matutins en bicicleta a Barcelona són lleugerament superiors als vespertins, la qual cosa suggereix que els trasllats al començament de la jornada laboral o acadèmica són més estructurats i concentrats. A la tarda, els trajectes es distribueixen de manera més dispersa, possiblement degut a una major flexibilitat laboral, activitats d'oci o compres. Aquesta tendència reflecteix que la bicicleta s'ha consolidat com un mitjà clau per a desplaçaments laborals i acadèmics a la ciutat.

5.4.8. Temps dedicat als desplaçaments en bicicleta

Principals tendències en el temps de trajecte

- La majoria dels desplaçaments en bicicleta duren entre 16 i 30 minuts, tant per a homes com per a dones, amb percentatges del 55,6% en dones i 63,5% en homes dins de Barcelona.
- Els trajectes més curts, de menys de 15 minuts, són més freqüents entre les dones (18,9%) que entre els homes (17,7%) dins de la ciutat, tot i que fora de Barcelona la tendència s'inverteix.
- En els desplaçaments metropolitans (fora de Barcelona), s'observa que una proporció més gran de dones té trajectes de 31 a 45 minuts (27,3%) o de 46 minuts a 1 hora (22,7%), mentre que en els homes el temps de trajecte més comú és de 31 a 45 minuts (33,3%) i hi ha un percentatge més gran amb desplaçaments de més d'una hora (16,7%).

En el context metropolità, tot i que els trajectes en bicicleta solen ser més llargs, amb una proporció significativa d'enquestats reportant desplaçaments d'entre 31 i 45 minuts, aquests temps segueixen sent competitius. Considerant factors com el trànsit i la cerca d'aparcament associats a l'ús del cotxe o la moto, la bicicleta ofereix una alternativa eficient i sostenible per a desplaçaments tant urbans com metropolitans.

Aquests resultats suggereixen que la bicicleta no només és una opció viable per a desplaçaments urbans, sinó també per a trajectes metropolitans, oferint temps de viatge competitius en comparació amb altres mitjans de transport.

5.4.9. Hàbits de seguretat

Gràfic 32: comparatives preferències d'aparcament dia i nit - Dona

Preferències d'aparcament - Dona

Radiografia Ciclista 2024

■ Dia ■ Nit

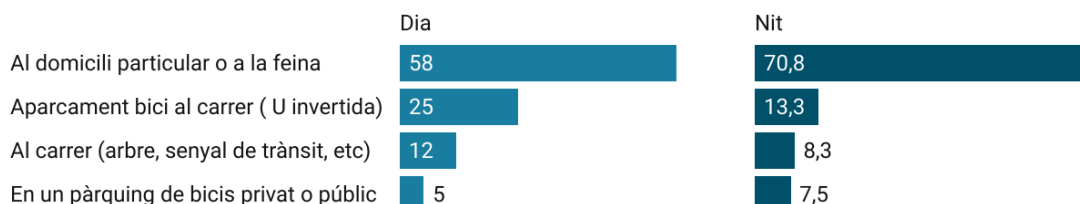


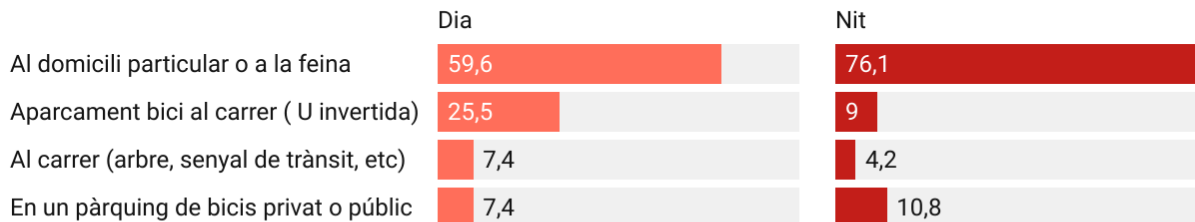
Gráfico: Laura Chaves • Fuente: Encuesta BACC Com et mous en bici per Barcelona • Creado con Datawrapper

Gràfic 33: comparatives preferències d'aparcament dia i nit - Hombre

Preferències d'aparcament - Home

Radiografia Ciclista 2024

■ Dia ■ Nit



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

Patrons generals d'aparcament

- **La majoria de les persones enquestades prefereixen aparcar la bicicleta a casa o a la feina, especialment durant la nit.**
 - **Dones:** 58% l'aparquen a casa o a la feina durant el dia i 70,8% durant la nit.
 - **Homes:** 59,6% l'aparquen a casa o a la feina durant el dia i 76,1% durant la nit.
- Durant el dia, hi ha un major ús d'aparcaments al carrer en comparació amb la nit, tot i que en menor proporció entre les dones.

Diferències entre homes i dones:

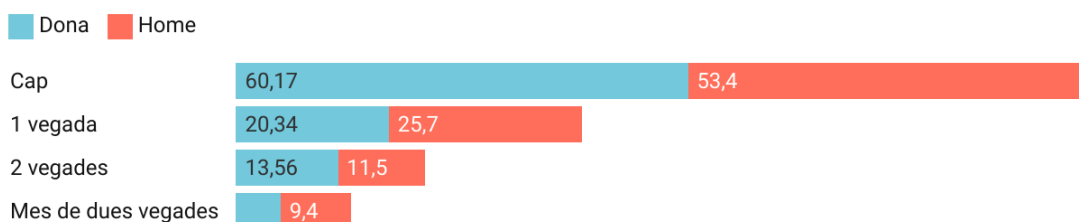
- Les dones utilitzen en major proporció els aparcaments en forma de "U invertida" al carrer durant el dia (25%) que els homes (25,5%), tot i que a la nit el seu ús disminueix considerablement (13,3% en dones i 9% en homes).
- Els homes utilitzen més els aparcaments privats o públics de bicicletes durant la nit (10,8% vs. 7,5% en dones), cosa que podria indicar una percepció de major seguretat en aquests espais.
- L'ús de mobiliari urbà (arbres, senyals de trànsit, etc.) com a aparcament és més comú entre les dones (12%) durant el dia, en comparació amb el 7,4% dels homes.

Davant la pregunta de quantes vegades els han robat la bicicleta, les persones enquestades van respondre:

Gràfic 34: comparativa de freqüència de robatoris Home / Dona

Vegades que han robat la bicicleta

Radiografia Ciclista 2024



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

- El 39,83% de les dones i el 46,6% dels homes han experimentat almenys un robatori.
- El robatori una sola vegada és més freqüent entre els homes (25,7%) que entre les dones (20,34%), mentre que en el cas de robatoris múltiples, les xifres són més equilibrades.
- El 13,56% de les dones i el 11,5% dels homes han patit el robatori de la seva bicicleta en dues ocasions.
- Els robatoris més freqüents (més de dues vegades) afecten més els homes (9,4%) que les dones.

Diferències per gènere:

- Les dones informen en major proporció que mai els han robat la bicicleta, cosa que podria estar relacionada amb diferències en els hàbits d'aparcament o en la freqüència d'ús de la bicicleta en entorns de major risc.
- Els homes semblen estar més exposats a robatoris múltiples, cosa que podria vincular-se amb un major ús de la bicicleta en espais públics o una major dependència de l'estacionament a la via pública.

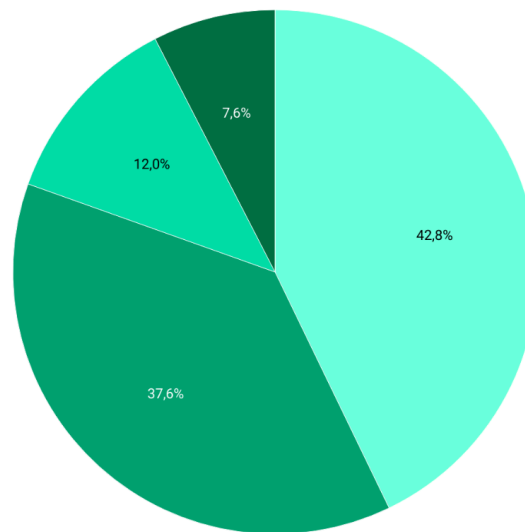
En resposta a la pregunta sobre on s'han produït els robatoris, les persones enquestades van respondre:

Gràfic 35: ubicacions dels llocs de robatoris, mostra total

Ubicació - Lloc del robatori

Radiografia Ciclista 2024

- Aparcament bici al carrer (Uinvertida) (42,8%)
- Al carrer (arbre, senyal de trànsit,etc) (37,6%)
- En un pàrquing de bicis privat opúblic (12,0%)
- Al domicili particular (7,6%)



Gràfic: Laura Chaves - Creat amb Datawrapper

- **Els llocs més insegurs són els aparcaments a la via pública.**
 - **El 42,8% dels robatoris van ocórrer en aparcaments de tipus "U invertida" al carrer.**
 - **El 37,6% dels robatoris van ser en mobiliari urbà, com arbres o senyals de trànsit.**

Aquestes dades coincideixen amb les preferències d'aparcament diürn, on un percentatge important de persones, especialment dones, escullen estacionar en aquests espais, augmentant la seva vulnerabilitat al robatori.

- **Els aparcaments privats i en domicilis també registren robatoris, però en grau més baix.**
 - **El 12% dels robatoris van ocórrer en parkings privats o públics.**
 - **El 7,6% dels robatoris van succeir en domicilis particulars.**

Tot i que aquests percentatges són menors, evidencien que cap espai està completament exempt de riscos.

Relació amb la freqüència de robatoris per gènere:

- Els homes van informar d'una major incidència de robatoris múltiples, cosa que podria estar relacionada amb un ús més freqüent de l'aparcament a la via pública, on es concentren la majoria dels robatoris.
- Les dones van informar en major proporció que mai els han robat la bicicleta, cosa que podria suggerir una menor exposició a aquests incidents. Tanmateix, atès que la mostra de dones en l'enquesta és menor, és possible que no reflecteixi completament la tendència real de robatoris en aquest grup. Especialment, aquelles que aparquen a la via pública podrien estar sobrerrepresentades en les dades, la qual cosa impedeix determinar si el seu risc de robatori és realment menor o si hi ha altres factors en joc.

6. Conclusions

1. **Se segueix subestimant l'ús real de la bicicleta a Barcelona.** L'estudi torna a confirmar que hi ha una proporció rellevant de desplaçaments en bicicleta i patinet elèctric que no apareix en les dades oficials, fet que infravalora el seu impacte real en la mobilitat urbana.
2. **La mobilitat als carrils bici és majoritàriament elèctrica.** El 64,84% del trànsit correspon a vehicles elèctrics; la bicicleta elèctrica (41,42%) guanya terreny cada any. Aquesta tendència requereix una infraestructura ciclista adaptada i aparcaments segurs.
3. **El Bicing és elèctric, però la flota encara no ho reflecteix completament.** Tot i que el 80% dels usuaris/es opten pel Bicing elèctric, només el 56% de la flota és elèctrica. Es necessita una ampliació immediata per cobrir la demanda creixent.
4. **La bretxa de gènere no es redueix.** Les dones representen aproximadament el 32% de les persones usuàries. Tot i que les franges matinals són més inclusives, la diferència segueix sent significativa. És prioritari revisar la infraestructura amb una perspectiva de gènere i garantir la continuïtat i seguretat de la xarxa ciclista.
5. **Necessitat d'aparcament segur i d'una xarxa connectada.** Les persones ciclistes prefereixen aparcar a casa o a la feina, especialment a la nit. Durant el dia, l'ús d'aparcaments a la via pública és més freqüent, amb diferències segons el gènere. **El principal motiu és el robatori, ja que un 39,83% de les dones i un 46,6% dels homes han patit almenys un robatori.** L'auge de les bicicletes plegables suggereix que moltes persones busquen solucions davant la manca d'aparcament segur.
6. **Falten millorar les connexions metropolitanes.** El 20% de les persones enquestades inicien o finalitzen els seus trajectes fora de Barcelona. Aquests desplaçaments són els que disposen de menys carrils bici. Millorar la connectivitat ajudaria a incrementar els trajectes metropolitanos en bicicleta i planteja la pregunta: quanta gent utilitzaria la bicicleta si existissin infraestructures metropolitanes millor connectades, més amples, segures i directes?
7. **La bicicleta és més ràpida que altres mitjans en distàncies curtes.** La bicicleta es posiciona com un mitjà eficient en termes de temps de desplaçament, especialment en trajectes urbans, on la durada mitjana dels viatges oscil·la entre els 16 i els 30 minuts. En distàncies curtes i mitjanes, el seu rendiment és similar o fins i tot superior al d'altres mitjans de transport.
8. **La bicicleta s'utilitza per a la mobilitat diària i habitual.** El 40% dels usuaris/es fan servir la bicicleta diàriament per als seus desplaçaments i com a mitjà de transport principal. Això reforça la idea del seu paper com a mitjà de transport habitual.