

4t Baròmetre de la mobilitat ciclista a Barcelona i als seus accessos

Juliol 2022



- 01** Introducció i objectius
- 02** Situació actual
- 03** Metodologia
- 04** Ús dels carrils bici
- 05** La mobilitat ciclista des de la visió de l'usuari
- 06** Conclusions
- 07** Recomanacions

01

INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

01.1 INTRODUCCIÓ

Entenem les bicis com part de la **solució als problemes de mobilitat urbana i metropolitana actuals.**

espai públic
pacificat i de
qualitat

qualitat de l'aire

SOSTENIBLE

generen zero emissions

SEGURA

Baixa velocitat

Accidentalitat
escassa i menys
greu

àgil

ràpida

AUTÒNOMA

porta a porta

Estil de vida
beneficiós per la
salut física

ACTIVA I SALUDABLE

no causen soroll
urbà

combinació de
modes

oportunitat

INTERMODAL

bici + transport públic

econòmica

ASSEQUIBLE

accessible

01.2 OBJECTIUS

1

Contribuir a la millora del coneixement dels actors involucrats amb la visió de l'usuari ciclista com a element decisiu.

2

Afavorir una integració segura de la bicicleta en la mobilitat general, garantint-li un paper protagonista en un procés progressiu de canvi.

3

Fomentar la implantació d'infraestructures que garanteixen estàndards de qualitat òptims, per a millorar la seguretat i l'eficiència.

4

Proposar accions per fomentar i consolidar l'ús de la bici com a mode segur de mobilitat quotidiana i **augmentar el seu pes dins del conjunt de mitjans de transport.**

02

SITUACIÓ ACTUAL

02.1 SITUACIÓ ACTUAL

Evolució del volum de viatges urbans en bicicleta

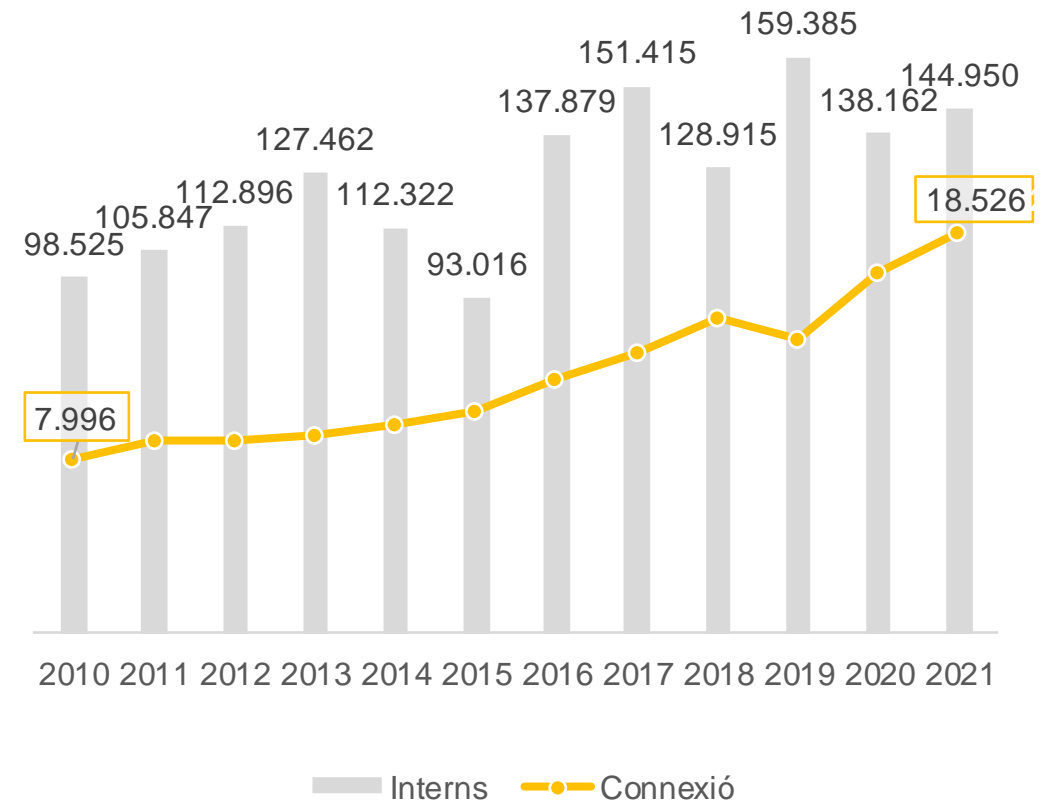
Des de fa temps la bici forma part del panorama quotidià de la mobilitat a Barcelona.

Durant els últims 11 anys els desplaçaments dels ciclistes a la ciutat han augmentat un 47% en dia feiner, fins als 144.950 desplaçaments el 2021.

Aquesta xifra representa un **3,3% dels desplaçaments dins de la ciutat** (respecte al conjunt de la resta de modes de transport) i un **1,1% als desplaçaments de connexió entre Barcelona i l'àrea metropolitana.**

Tot i ser encara minoritari en el repartiment modal, l'ús de la bicicleta segueix una clara tendència de creixement.

Desplaçaments en dia feiner



02.2 SITUACIÓ ACTUAL

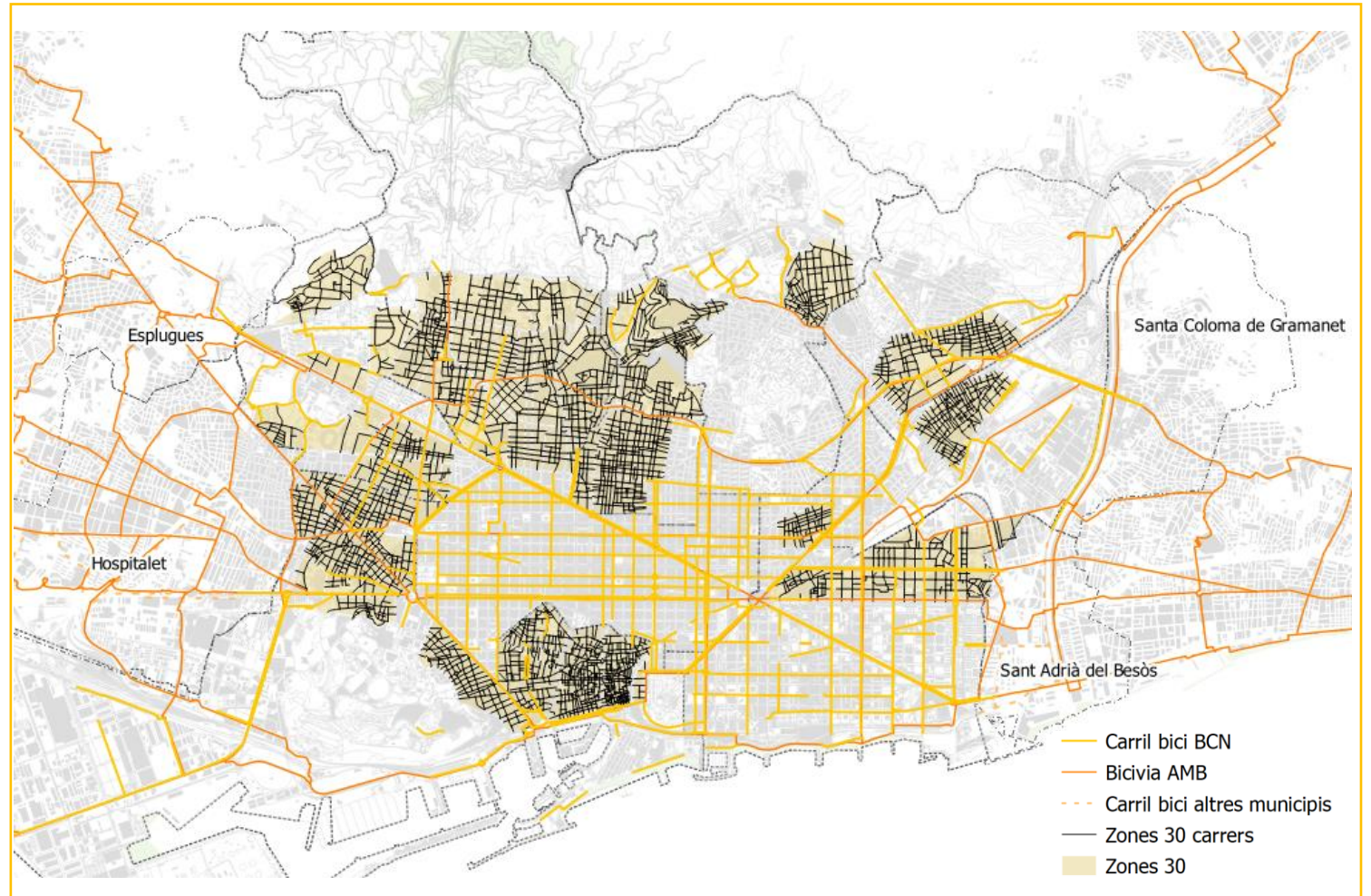
Desenvolupament de la infraestructura

A **Barcelona** els carrils per circular en bicicleta han augmentat un 15% respecte el 2020. Els estacionaments només s'han incrementat un 0,1%.

Infraestructura ciclable	1.730 km
Carrils bici	273 km
Carrers en Zona 30	382 km
Carrers 30	940 km
Plataforma única	135 km
Estacionaments	37.193
Places a l'espai públic (U)	35.841
Aparcaments segurs de bicicletes	1.352
- Places en aparcaments B:SM i SABA	1.272
- Places en estacions transport públic	80

Hi ha **14 punts d'accés entre l'AMB i Barcelona:**

L'Hospitalet, El Prat, Sant Adrià i Santa Coloma tenen accés amb carril bici de connexió amb Barcelona i Esplugues té una passarel·la segregada del trànsit (compartint espai amb el vianant).



*Carrer 30: Tots els carrers (30 km/h) amb un únic carril de circulació, o un carril de circulació per sentit, situats fora de les zones 30 i de les plataformes úniques. La bici té prioritat, excepte amb els vianants.
Zona 30: Carrers que pertanyen a un àrea on la velocitat màxima és de 30 km/h. Àmbit senyalitzat amb pintura horitzontal com a mínim als pòrtics d'entrada.
Plataforma única: Carrers que no presenten desnivell entre vorera i calçada malgrat aquesta última pugui estar segregada mitjançant diferenciació de paviment o mobiliari urbà. (10-20km/h).*

03

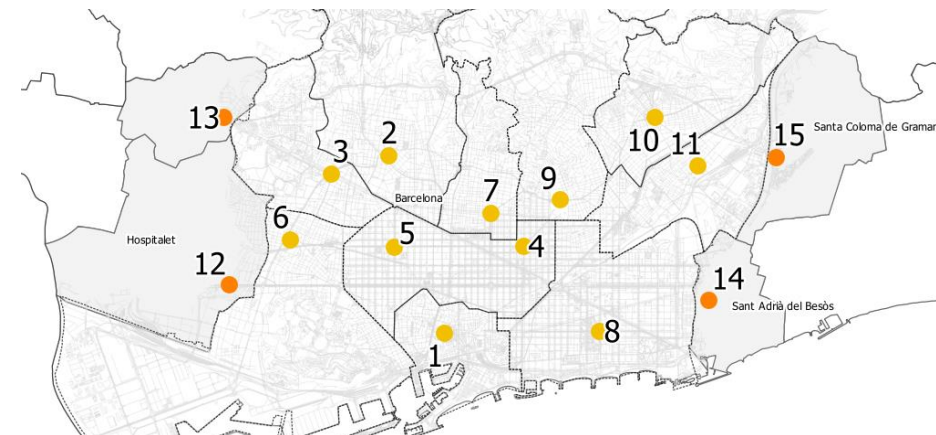
METODOLOGIA

03.1 METODOLOGIA

Enquestes

600 enquestes a ciclistes en àmbit urbà i 200 als accessos de BCN

- Perfil del ciclista urbà a Barcelona i hàbits de mobilitat quotidiana
- Perfil del ciclista *commuter* (es desplaça entre la feina i casa seva) i patrons de la seva mobilitat metropolitana
- Valoració de la infraestructura: la xarxa ciclable i els estacionaments
- Seguretat viària i sinistralitat
- Propostes de millora per l'augment dels desplaçaments en bici



ID	Districte / Municipi	Localització
1	Ciutat Vella	Rambla Raval – C. Ferran
2	Sarrià-St. Gervasi	Ganduxer (Jardí de les Tres Torres)
3	Les Corts	Diagonal – Gran Via Carles III
4	Eixample	Sagrada Família
5		Urgell - Provença
6	Sants - Montjuïc	Mercat Sants i entorn
7	Gràcia	Travessera - Pg. Sant Joan
8	Sant Martí	Pujades - Bilbao
9	Horta Guinardó	Ronda Guinardó (Telègraf - Cartagena)
10	Nou Barris	Pg. Valldaura - Via Júlia
11	Sant Andreu	Pg. Torres i Bages i entorns
12	Hospitalet	Gran Via
13	Esplugues	Entrada paral·lel Ronda-Diagonal
14	Sant Adrià	Carmen Amaya
15	Santa Coloma	Pg. Llorenç Serra - Pg. Salzereda

03.2 METODOLOGIA

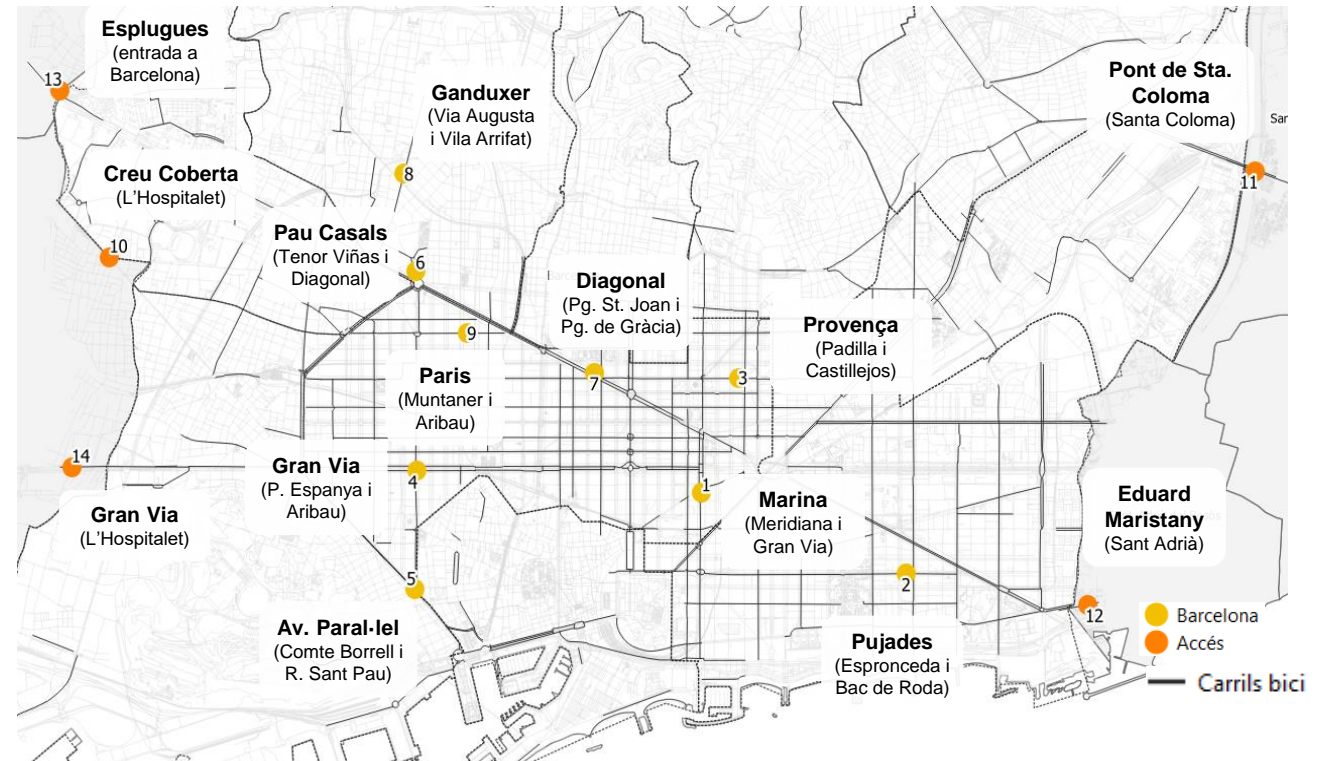
Aforaments

Els aforaments ens permetran:

- Conèixer el volum de bicicletes i de VMP que es mouen actualment a Barcelona i als punts de connexió amb ciutats pròximes
- Establir quins carrils bici són més o menys utilitzats pels usuaris
- Valorar l'evolució respecte a dades prèvies de 2018, 2019, 2020

Observacions de vehicles als carrils bici (7-10h i de 17-20h):

- Bicicletes (mecàniques-elèctriques)
- Bicing (mecànic - elèctric)
- Bicis amb remolc (persones - mercaderies)
- VMP: patinets, rodes, plataformes, segways



04

ÚS DELS CARRILS BICI

04.1 ÚS DELS CARRILS BICI

Aforaments 2022 – diferències significatives

Àmbit	Carril bici	Bicicletes	VMP	Total vehicles (6 hores)	Vehicles per hora
Urbà	Diagonal (carril muntanya)	1.713 (66%)	897 (34%)	2.610	285
	Paral·lel*	1.277 (79%)	345 (21%)	1.622	213
	Provença*	948 (70%)	413 (30%)	1.360	158
	Gran Via (carril mar)	870 (78%)	248 (22%)	1.118	145
	Marina*	824 (75%)	276 (25%)	1.100	137
	Pau Casals*	720 (63%)	431 (37%)	1.151	120
	París	576 (72%)	219 (28%)	795	96
	Pujades*	498 (70%)	209 (30%)	707	83
	Creu Coberta	391 (56%)	311 (44%)	702	65
	Ganduxer	255 (58%)	182 (42%)	437	43
Accés Llobregat	L'Hospitalet-Gran Via*	829 (68%)	399 (32%)	1.227	138
	Esplugues*	816 (70%)	352 (30%)	1.168	136
Accés Besòs	Sta. Coloma*	769 (67%)	381 (33%)	1.150	128
	Sant Adrià*	733 (75%)	249 (25%)	982	122

El volum de ciclistes als accessos metropolitans justifica l'aposta per la connexió de la xarxa ciclista entre municipis.

Observacions realitzades en període punta en dies laborables (de 7h a 10h i de 17h a 20h).

* Carril bici amb dos sentits

04.2 ÚS DELS SISTEMES PÚBLICS DE BICI

	Urbà	Accessos
Bicing	25%	4%
Bicing elèctric	9%	3%
Bici privada	61%	87%
Bici privada elèctrica	5%	6%
Total	100%	100%

Oportunitat d'un sistema metropolità públic de bicis

04.3 ÚS CREIXENT DELS VMP



2018	2019	2020	2022
9,2%	26,8%	26,6%	30,4%

La presència de VMP als carrils bici s'ha multiplicat per 3 en 5 anys.

05

LA MOBILITAT CICLISTA DES DE LA VISIÓ DE L'USUARI

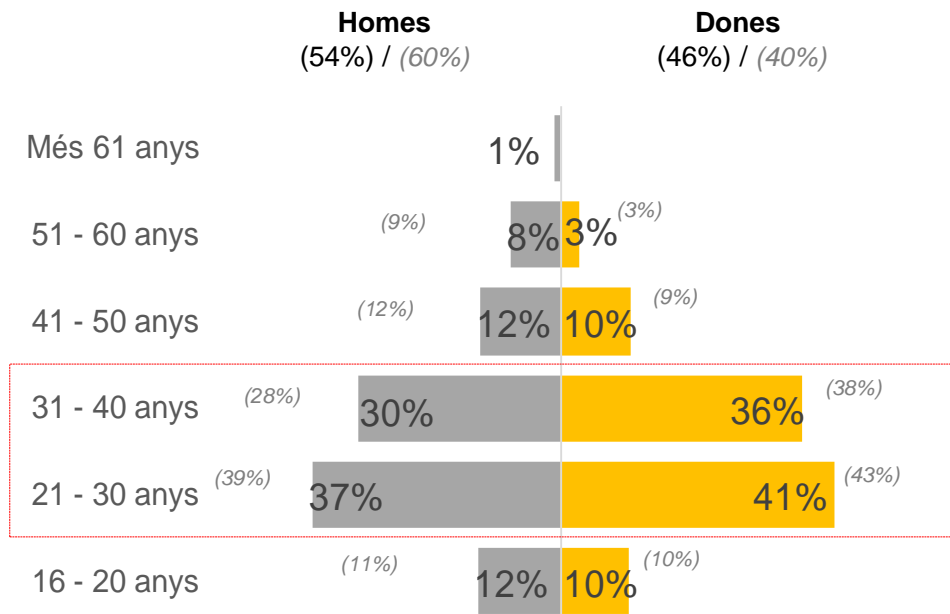
05.1 EL PERFIL DEL CICLISTA

Com és el ciclista predominant?

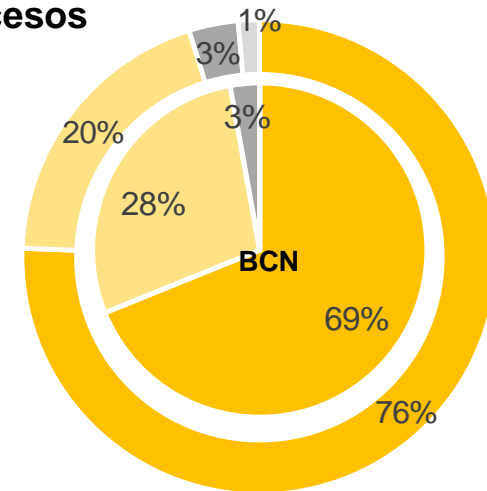
La majoria són **població jove** entre 21 i 40 anys: el 77% en el cas de les dones i el 67% dels homes.

Els usuaris de la bici són fonamentalment **treballadors i estudiants**. A Barcelona tenen més pes els estudiants.

A Barcelona ciutat i a l'àmbit metropolità *(en cursiva)*







Accesos



■ Treballador ■ Estudiant ■ A l'atur ■ Jubilat

05.2 QUIN MITJÀ DE TRANSPORT FEIEN SERVIR ABANS?

	BCN	Accessos
	2020 22% (32%)	24%
	49% (50%)	43%
	9% (8%)	9%
	13% (9%)	16%
No feia aquest desplaçament	7% (1%)	8%

Es necessita una estratègia clau

Canvi modal que incideix més positivament en la millora de l'ocupació de l'espai urbà i la qualitat de l'aire.

7 de cada 10 ciclistes procedeixen de mitjans sostenibles de mobilitat i en general són crítics amb els indicadors de ciutat saludable

(notes sobre 10)

Soroll

Urbans 4,7 de nota

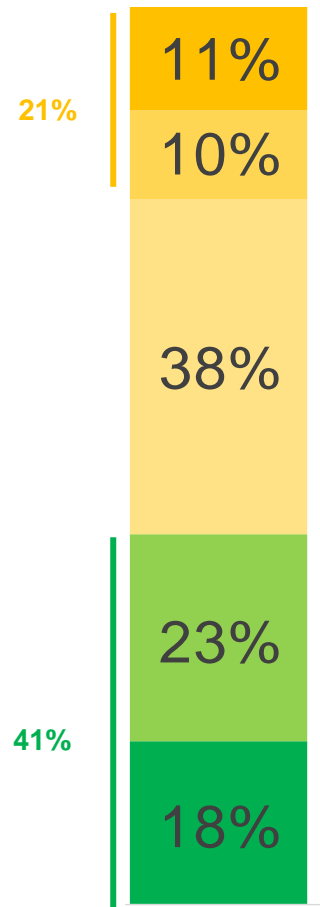
Metropolitans: 5,0 de nota

Qualitat de l'Aire

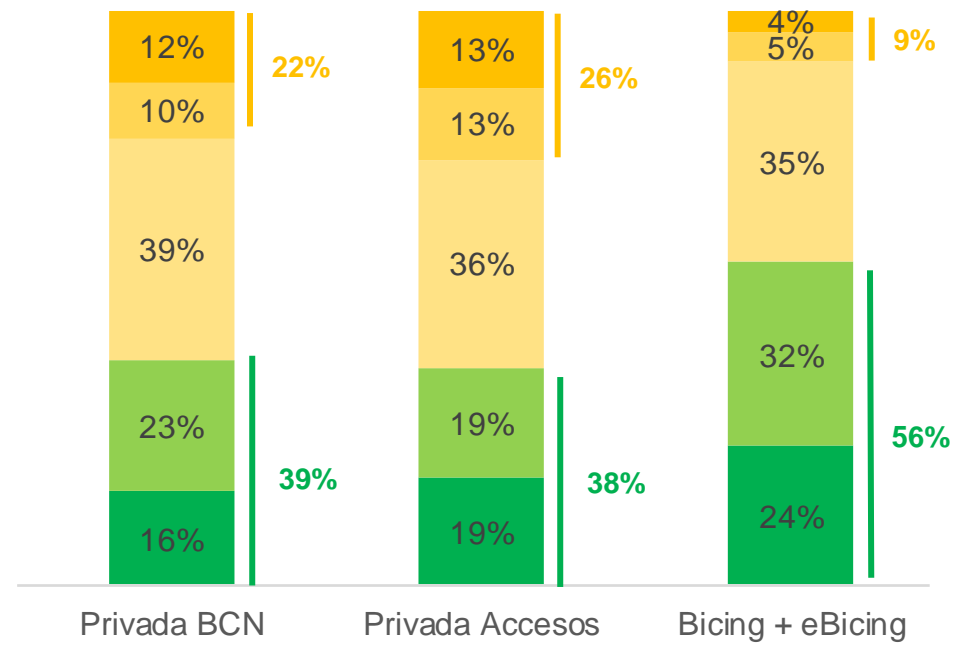
Urbans: 4,7 de nota

Metropolitans: 4,8 de nota

05.3 ANTIGUITAT EN L'ÚS DE LA BICI



Els sistemes públics funcionen com a impulsor de la mobilitat ciclista, una vegada els ciclistes agafen experiència i confiança prefereixen una bici en propietat.



■ Menys d'1 any ■ 1 - 2 anys ■ 2 - 5 anys ■ 5 - 10 anys ■ Més de 10 anys

05.4 VALORACIÓ DEL SERVEI PÚBLIC

El Bicing / eBICING reben una nota mitjana de **6,5 punts**.



■ Suspens (0-4) ■ Aprovat (5-6) ■ Notable (7-8) ■ Excel·lent (9-10)

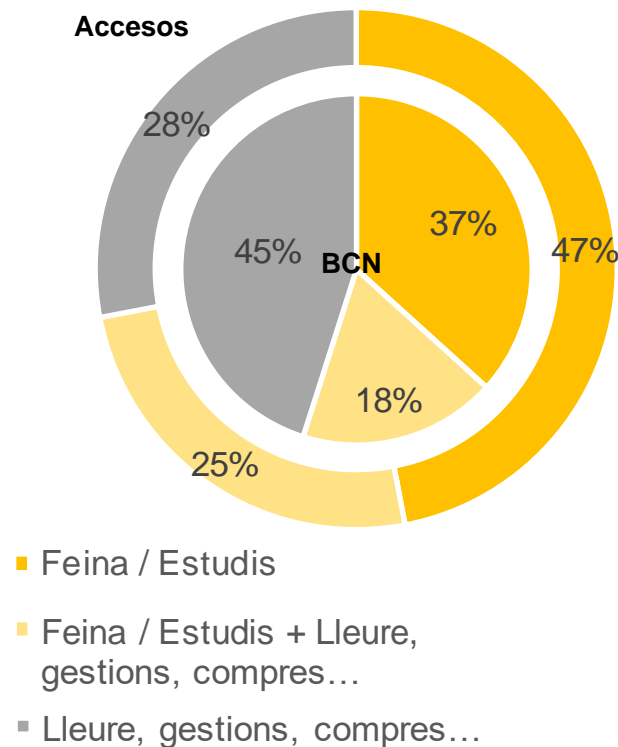
El 39% dels usuaris del sistema públic afirmen que farien desplaçaments metropolitans si hi hagués un servei públic d'àmbit metropolità.

05.5 RADIOGRAFIA DELS VIATGES ACTUALS EN BICI

Motius del desplaçament i motivacions per anar en bici

Els ciclistes fan una mitjana de 2,7 viatges* diaris en bici.

El 45% dels viatges a Barcelona són de mobilitat no obligada, mentre que el 2020 eren només el 23%.



El 27% dels que van a la feina en bici no tenen cap incentiu per part de l'empresa.

La resta:

- 41% tenen pàrquing segur/espai per a guardar la bici
- 38% tenen dutxa / vestuari
- 11% tenen a la seva disposició un renting de bici
- 10% tenen incentius econòmics

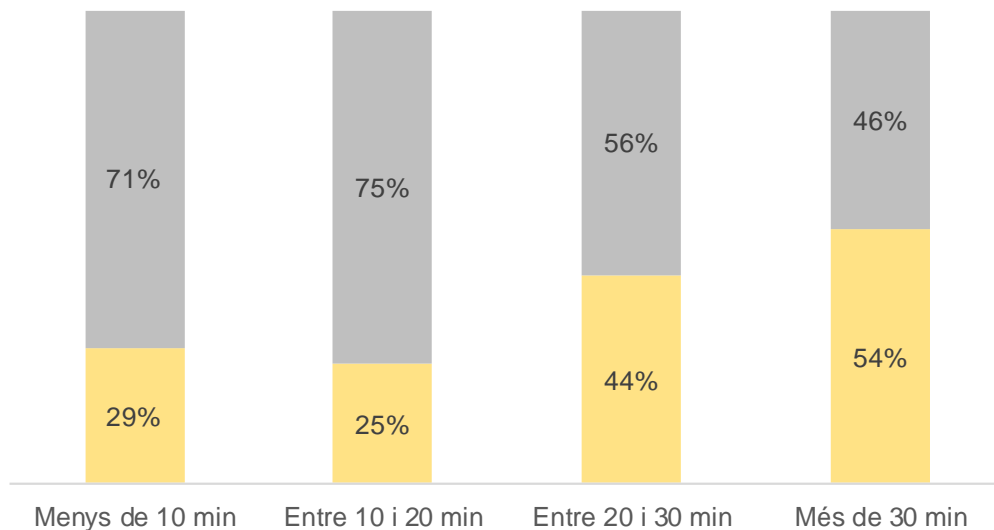
* Cada viatge és un desplaçament amb un motiu. Ex.: de casa a la feina 1 viatge

05.5 RADIOGRAFIA DELS VIATGES ACTUALS EN BICI

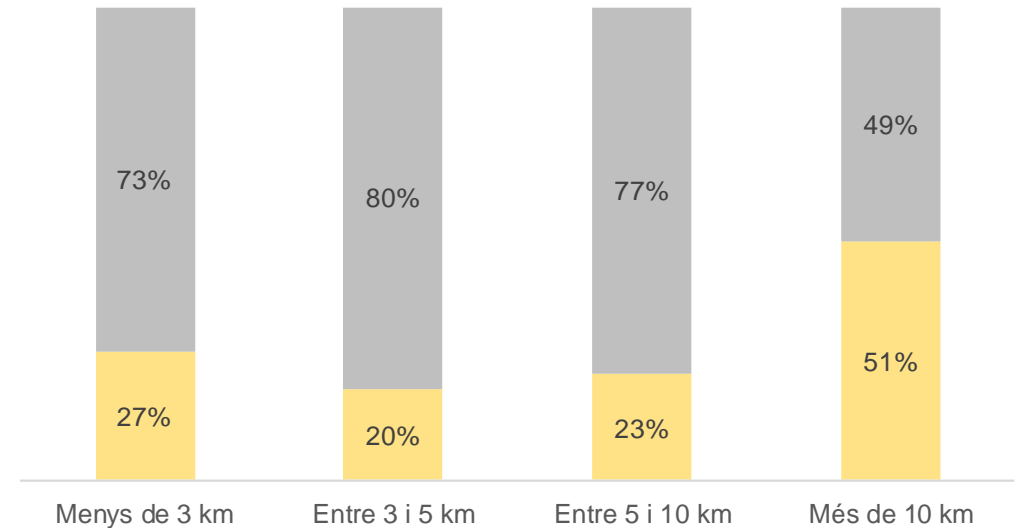
Ús diferenciat de bici mecànica i elèctrica

Les bicis elèctriques s'utilitzen principalment per a distàncies i temps de viatge més llargs.

El 53% dels desplaçaments de més de 30 min es fan en bici elèctrica



El 50% dels desplaçaments de més de 10 km es fan en bici elèctrica



■ Bici elèctrica ■ Bici mecànica

05.5 RADIOGRAFIA DELS VIATGES ACTUALS EN BICI

Motiu personal per triar la bici com a mode de transport

El **27%** considera còmode moure's en bici

El **24%** valora fer exercici o millorar la seva salut

El **20%** estalvia diners desplaçant-se en bici

El 19% vol contaminar menys

El 14% gaudeix de la desconexió que suposa la bici

El 12% valora la rapidesa

El 6% no disposa de cotxe/moto

El 8% dels ciclistes interurbans veuen complicat estacionar un cotxe a Barcelona


05.6 De quines altres maneres es desplacen els ciclistes?

El 10% dels ciclistes no fa servir cap altre mode de transport als seus desplaçaments.

La resta:

- 41% a peu
- 32% en transport públic
- 7% en VMP
- 5% en moto
- 5% en cotxe

Intermodalitat?

El **39%** dels ciclistes que també agafen transport públic alguna vegada han pujat la bici al tren/bus 

05.6 INFRAESTRUCTURA CICLISTA

L'ús de la xarxa ciclable

Només l'11% considera que troba xarxa ciclable en tot el seu recorregut habitual

Com es comporta el 89% de ciclistes que no la troba?

El 59% circulen per la calçada.

El 26% circula per voreres estretes de menys de 5 metres d'amplada (no permès).

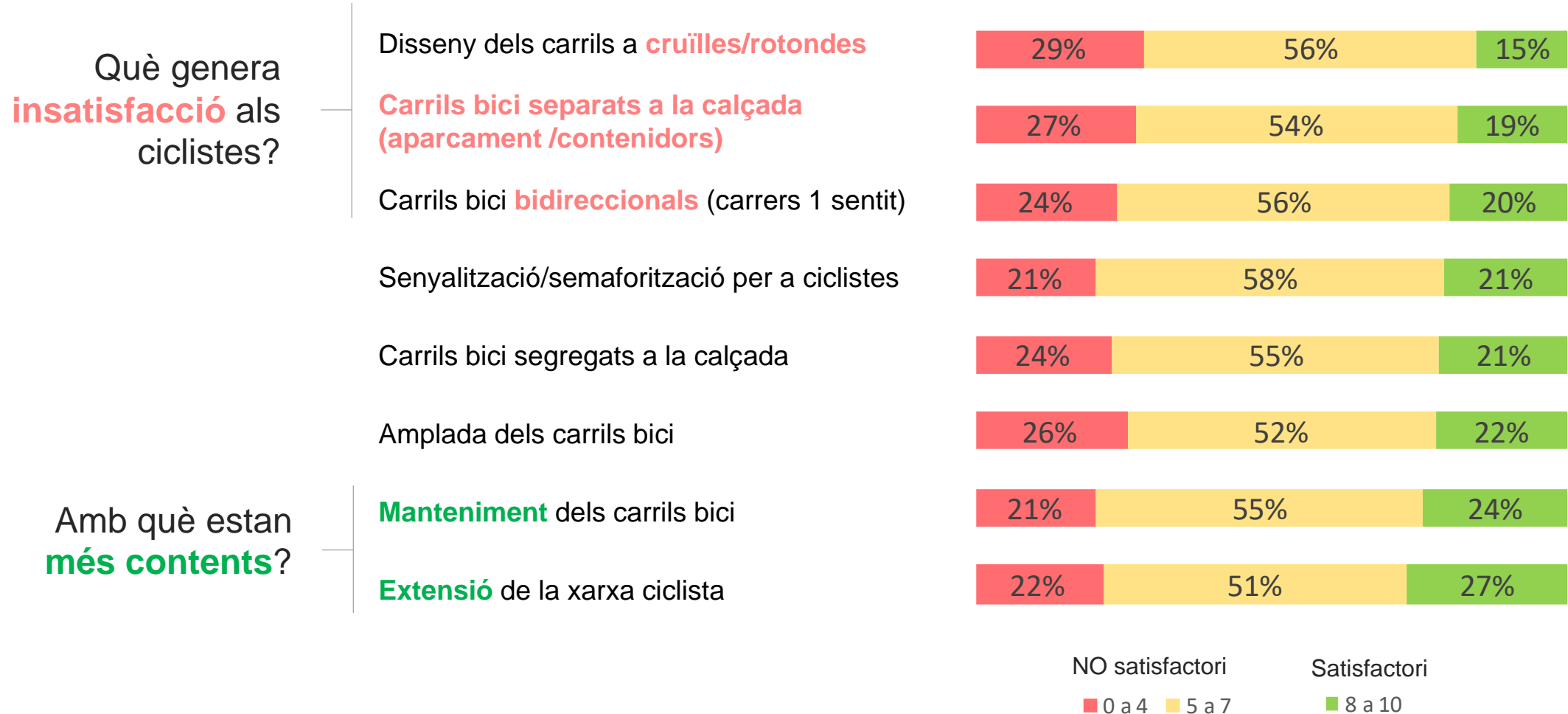
El 13% fa més volta per trobar un altre carril bici.

El 12% baixa de la bici.

Al 68% no li sembla segur compartir carril amb els busos a carrers de velocitat màxima de 30km/h.

05.6 INFRAESTRUCTURA CICLISTA

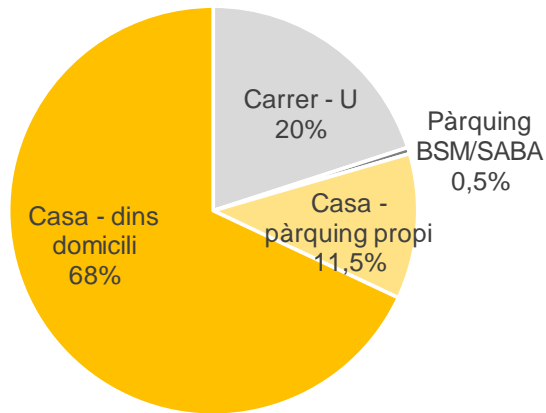
La valoració de la xarxa ciclable



05.6 INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Estacionaments

Què fa la gent a la nit amb les seves bicis?

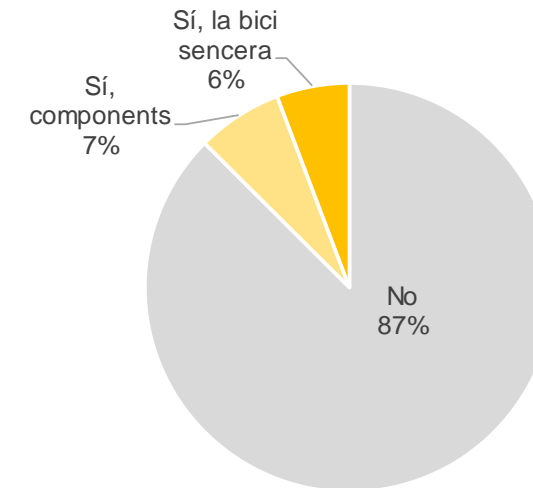


Estacionaments públics al carrer, les “U”

Las fan servir el 21% els **ciclistes urbans**, aquests les aproven només amb un **5,3 sobre 10**

Els ciclistes als accessos els fan servir menys, només un 14% i aquests **els suspenen** amb un 4,9 de nota

Li han robat algun cop?



On es produeixen aquets robatoris?

El 82% als estacionaments públics al carrer “U”

El 8% lligada al mobiliari urbà (no permès).

El 7% a un pàrquing privat a casa.

El 3% a la feina.

El 49% dels ciclistes urbans valora positivament els pàrquings massius soterrats de pagament (preu raonable), aquesta mesura també és ben valorada pel 31% dels ciclistes metropolitans.

05.7 SINISTRALITAT

Sancions i infraccions

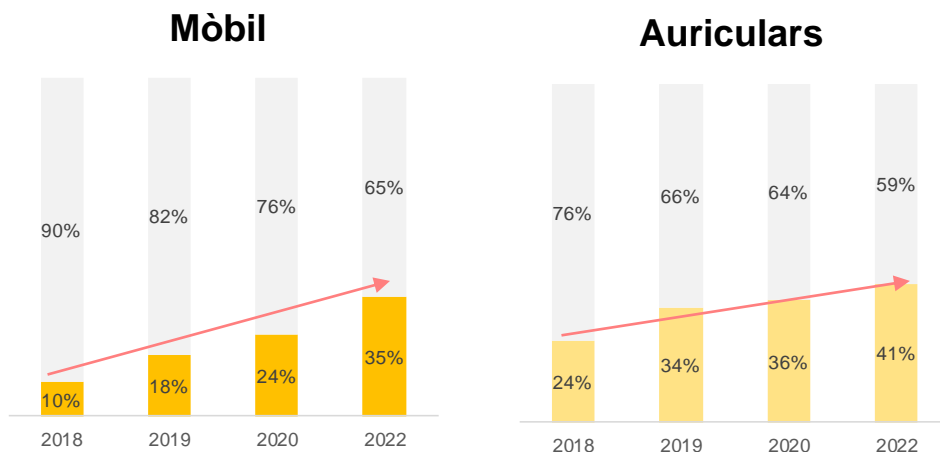
Sancions econòmiques

Al **24%** l'han multat algun cop mentre circulava en bici (43% dones i 57% homes).

Al primer baròmetre (2018) es va registrar un 9% de multes, fet que **apunta a un major control de males pràctiques**.

El **60%** està a favor de sancionar en cas d'incompliment de la normativa de circulació.

S'incrementa l'ús d'elements de distracció



Es reconeixen comportaments de risc

El **48%** reconeix que passa els semàfors en vermell quan no hi ha vehicles de motor a prop.

El **42%** admet que circula en bici més ràpid del permès.

El **42%** no fa maniobres amb el braç per a avisar de gir o canvi de carril.

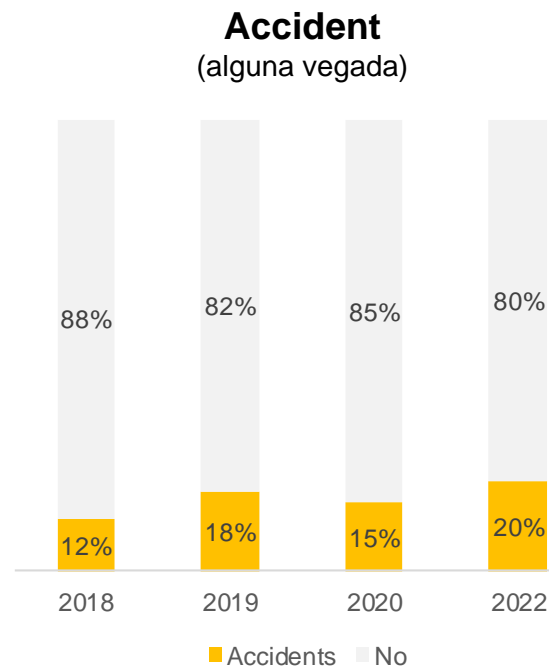
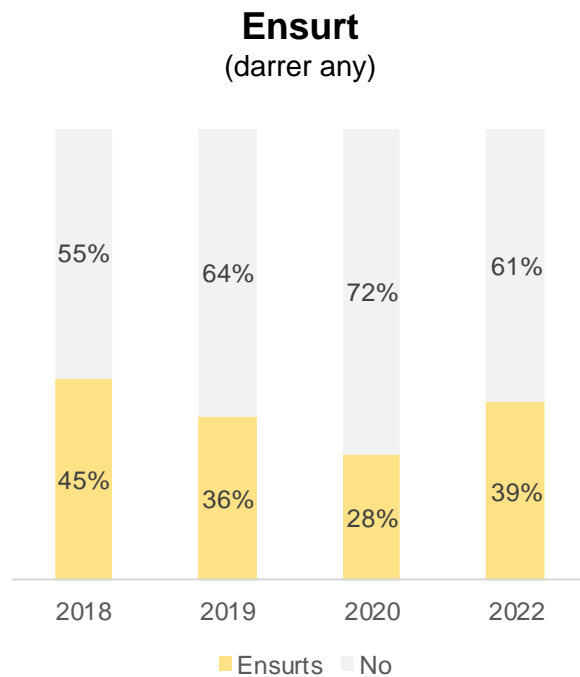
Els ciclistes es posen un **6,5 de nota a la seva conducció cívica**.

El **37%** creu que no hi ha civisme a la mobilitat general de Barcelona.

05.7 SINISTRALITAT

Accidentalitat

Sinistralitat i implicats als accidents



Han tingut un accident amb...



54% culpa del ciclista
27% culpa de la infraestructura
19% a causa del clima (pluja)

29% VMP
27% vianant
18% cotxe / furgoneta
14% moto
6% taxi/bus
6% altre bici

! Només **11% dels ciclistes** compta amb una assegurança específica de bici (7% al 2020).

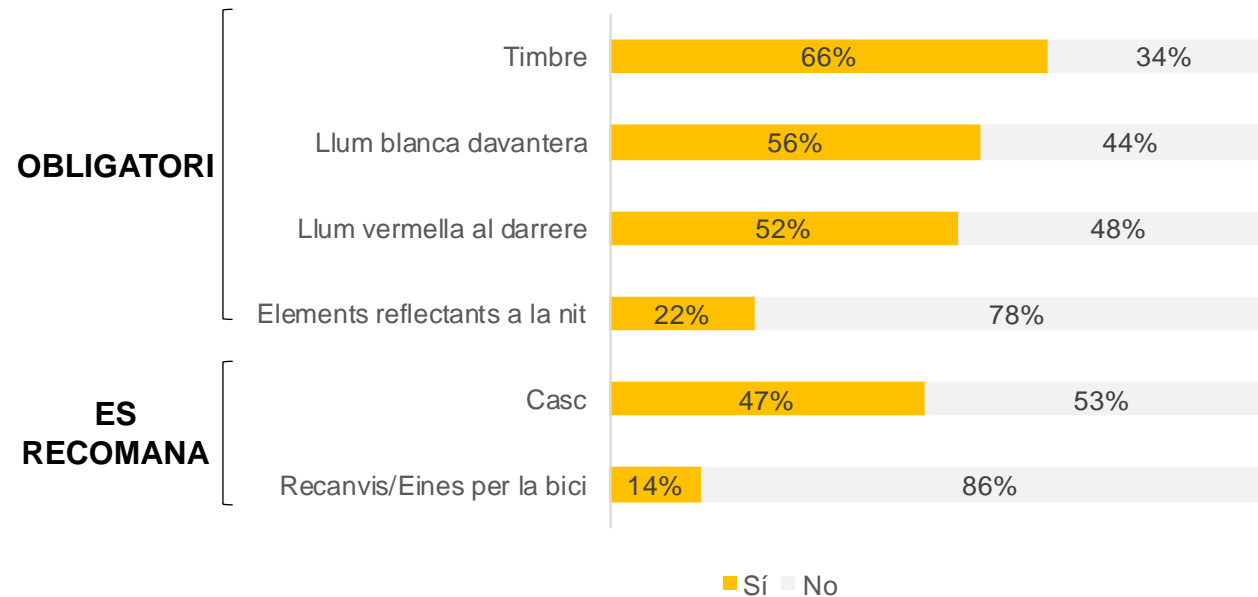
05.7 SEGURETAT VIÀRIA

Conscienciació?

Elements de seguretat

Hi ha un compliment generalitzat de l'ús d'elements obligatoris de seguretat.

El **47% dels adults porten casc (+7 punts respecte 2019)**, tot i no ser obligatori més enllà dels 16 anys.



El 33% admet no conèixer la normativa de circulació de bicicleta a la ciutat. El 2020 era el 38%, de manera que es millora lleugerament.

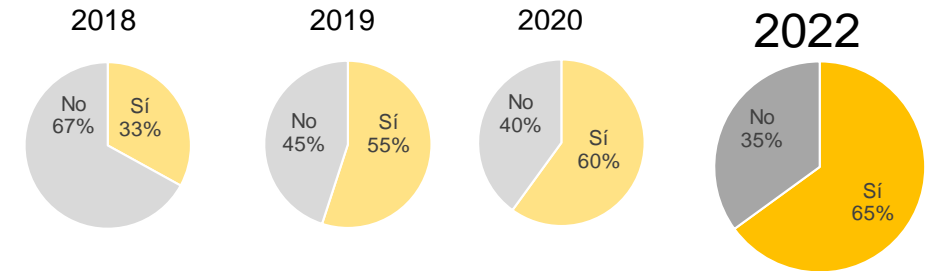


05.7 SEGURETAT VIÀRIA

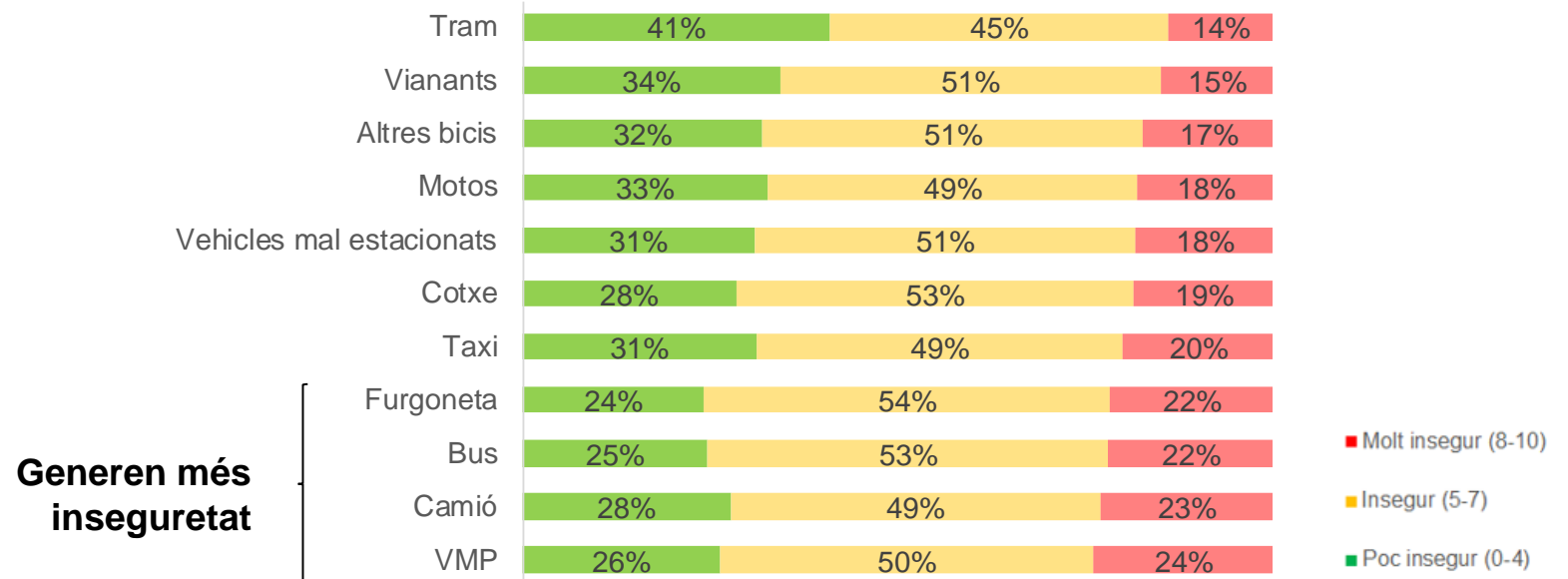
Sensació de vulnerabilitat

Vulnerabilitat quan circulen en bicicleta

Actualment, el 65% dels ciclistes se senten vulnerables quan circulen per Barcelona.



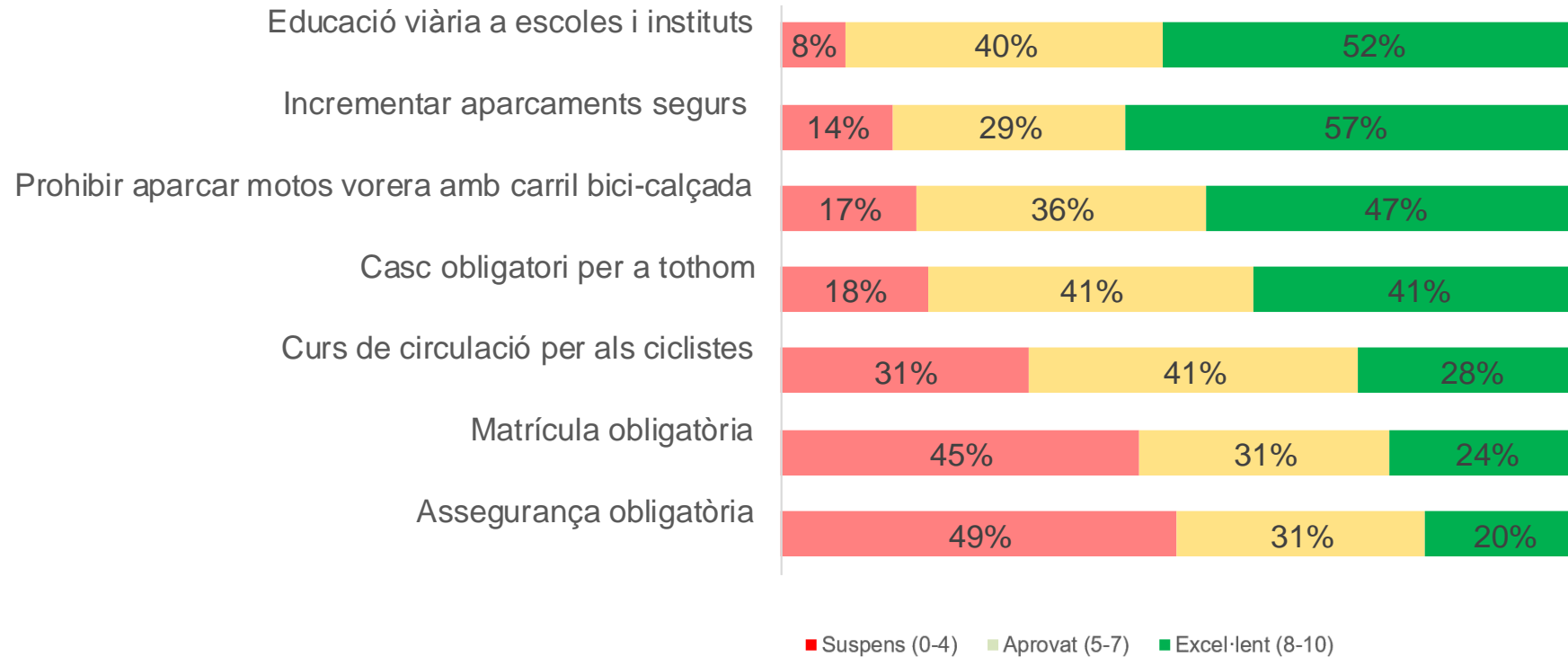
Modes de transport que generen inseguretats



05.7 SEGURETAT VIÀRIA

Què es pot fer per millorar?

Quines mesures de seguretat serien més acceptades pels ciclistes??



06

CONCLUSIONS

06 CONCLUSIONS

La bici com a mode de transport és una **realitat consolidada i creixent** a Barcelona, fet que es considera una peça clau per a la millora de la sostenibilitat urbana (si capta usuaris del transport privat motoritzat, descongestiona els carrers i minimitza emissions).

La **demanda evoluciona a l'alça tot i que encara no s'ha assolit el mateix volum de desplaçaments pre-pandèmia**, però el % de viatges al conjunt del repartiment modal sí que s'ha recuperat a nivell intern i fins i tot ha crescut als desplaçaments de connexió.

La xarxa ciclable ha augmentat un 15% i els estacionaments només un 0,1%, tot i que és reconegut que **l'absència d'aparcaments segurs és un dels frens** més rellevants per a que la gent es decideixi per la bici.

El Bicing és un servei clau a Barcelona com a motor d'impuls dels ciclistes novells, de manera que s'evidencia l'**interès d'un sistema públic de bici metropolità** amb una bona ràtio de **bicis elèctriques** per aquells desplaçaments més llargs o amb pendants.

07

RECOMANACIONES

Millorar la infraestructura

- **Consolidar la qualitat de la xarxa existent**, resolent punts conflictius en termes de seguretat com cruïlles, rotondes, i eliminant tots els carrils bici de les voreres i aquells bidireccionals.
- **Impulsar l'ús de la bicicleta a l'àmbit metropolità**, incrementant la connectivitat amb altres municipis amb l'ampliació de la xarxa ciclista amb característiques i dissenys comuns a tota l'àrea metropolitana de Barcelona.
- **Valorar el disseny dels carrils bici implantats de manera provisional durant la pandèmia** i l'ús que se'n fa per integrar-los a la xarxa actual de bicicleta de la ciutat.
- **Millorar la senyalització viària**, amb semàfors específics i senyals reflectants o amb llum.
- **Reservar un espai senyalat específicament perquè les bicicletes s'aturin als semàfors** per evitar aglomeracions mentre els ciclistes esperen per creuar, similar a la zona reservada per a les motos.
- **Auditar els carrils bici** per detectar possibles perills i assegurar-ne un bon manteniment, com ja es fa amb la xarxa viària amb la metodologia EuroRAP.
- **Crear una xarxa d'estacionaments segurs** (en superfície i subterrànies), als hubs de mobilitat i també fomentar iniciatives privades d'aparcament.

Millorar el comportament dels usuaris

- Fomentar la **formació i el coneixement de la normativa de circulació** urbana, per tant, seria oportú desenvolupar una formació obligatòria i gratuïta per als usuaris de la bicicleta que no tinguin coneixements previs del reglament.
- Fomentar la **convivència** entre les bicicletes i la resta de modes de transport, sobretot els VMP, ja que comparteixen espai amb els ciclistes.
- **Conscienciar sobre els riscos de l'ús d'auriculars i del mòbil** mentre se circula en bicicleta i impulsar campanyes de sensibilització sobre la **importància de l'ús del casc, i de portar timbre, llums i elements reflectants**.

Millora del servei públic perquè la bicicleta sigui una opció atractiva, a través de 4 eixos d'acció:

- **Electrificar** la major part del servei Bicing.
- **Augmentar l'horari de tarifa plana** de 30 a 45 minuts i la **cobertura territorial** a municipis propers (com ara L'Hospitalet).
- **Garantir la integració tarifària** del servei Bicing amb el servei metropolità.
- **Oferir incentius per a l'ús de la bici**
 - En l'àmbit empresarial, incentivar els desplaçaments dels empleats en bici, facilitar estacionaments segurs, vestidors, etc.
 - Les diferents administracions haurien d'impulsar incentius fiscals per promoure el desplaçament a la feina en bici, crear campanyes informatives sobre els beneficis col·lectius (millora de qualitat de l'aire, menys congestió, etc.) i els guanys a escala individual (viatges porta a porta, més salut, etc.), així com destinar subvencions a la compra d'una nova bicicleta o a la reparació d'altres i impulsar campanyes per fidelitzar usuaris i captar-ne de nous.



Gràcies