

*El “4t Baròmetre RACC de la mobilitat ciclista a Barcelona i als seus accessos”
estudia els hàbits i l’opinió de les persones que es desplacen en bicicleta*

Les principals preocupacions quan anem en bici són la manca de continuïtat dels itineraris, el disseny de les cruïlles i els aparcaments segurs

- 9 de cada 10 ciclistes diuen que no tenen una xarxa pedalable continua per a fer els seus desplaçaments habituals, i el 85% no troben satisfactori el disseny dels carrils bici en cruïlles i rotondes.
- El 82% dels robatoris de bicicletes o components es produeixen en estacionaments públics al carrer.
- El 39% de les persones que fan servir el sistema públic de lloguer de bicicletes (Bicing) asseguren que farien desplaçaments metropolitans si existís un servei 100% compatible entre els municipis.
- El 68% dels ciclistes enquestats no troben segur compartir espai amb l’autobús en un mateix carril, com seria el cas a la nova Via Laietana o al carrer Pi i Margall.
- La majoria dels usuaris de la bicicleta (69%) abans optaven per altres maneres sostenibles per desplaçar-se (transport públic i anar a peu), mentre que només un 24% feia servir el cotxe o la moto.
- Un 33% dels usuaris admet que no coneix la normativa de circulació en bicicleta, tot i que la xifra millora respecte de la registrada el 2021 (un 38%).

Barcelona, 5 de juliol de 2022 – El RACC ha presentat el seu “4t Baròmetre de la mobilitat ciclista a Barcelona i als seus accessos”, un estudi que analitza els hàbits i l’opinió de les persones que es desplacen en bicicleta per la ciutat i, per primera vegada, també als accessos de la capital catalana. El RACC ha **observat més de 16.000 bicicletes i VMP** als carrils bici de la ciutat i els seus accessos i també **ha fet 800 enquestes a ciclistes**.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



1. EL PERFIL I HÀBITS DEL CICLISTA A BARCELONA

Radiografia del ciclista

- **El ciclista de Barcelona és una persona jove**: el 77% de les dones que van en bicicleta a Barcelona tenen entre 21 i 40 anys; el 67% en el cas dels homes. **Es tracta principalment d'usuaris que van a treballar (72,5%) i d'estudiants (24%).**
- Pel que fa a la propietat de la bicicleta que fan servir, **la majoria d'usuaris enquestats a l'entorn urbà es desplacen amb la seva pròpia bicicleta (66%)**, mentre que un terç (34%) fan servir el servei públic Bicing.
 - En el cas dels ciclistes consultats als accessos de la ciutat, l'ús de la bicicleta privada és encara més elevat, ja que pràcticament la totalitat (93%) opta per aquest model, fet que apuntaria a l'existència d'una oportunitat per a l'impuls d'un sistema metropolità públic de bicicletes.
 - De tots els ciclistes enquestats, un 5% opten per vehicles elèctrics, xifra que gairebé es duplica en el cas dels qui fan servir el servei públic, ja que el 9% d'usuaris del Bicing escull bicis elèctriques.
- **La majoria dels ciclistes (69%) asseguren que abans d'anar en bicicleta ja es desplaçaven de manera sostenible (anaven en transport públic o a peu), mentre que només un 24% feia servir el cotxe o la moto.**
 - Ciutat: La meitat dels ciclistes de Barcelona (49%) feien servir el transport públic anteriorment i el 22% abans eren vianants.
 - Accessos a Barcelona: el 43% d'usuaris diuen que provenen del transport públic i el 24% que eren vianants abans d'anar en bici.
 - Es tracta de xifres similars a les d'anys anteriors que evidencien una tendència a l'alça en la mobilitat ciclista i l'interès per aquest mitjà dels usuaris d'altres formes sostenibles de desplaçar-se. El 2020, el 50% dels ciclistes apuntaven que anteriorment feien servir el transport públic i el 32%, que anaven a peu.
 - Pel que fa a aquells que procedeixen del vehicle privat (cotxe o moto) i que, per tant, ara opten per una mobilitat més sostenible i activa, la tendència també és de creixement: en l'àmbit urbà, el 2020 només el 17% d'usuaris de bicicletes provenia dels vehicles de motor, mentre que ara ja són el 22%.
- **4 de cada 10 ciclistes (41%) fa menys de 2 anys que es desplacen en bicicleta**. La xifra augmenta en el cas dels usuaris del servei públic (Bicing o eBicing), ja que més del 56% són ciclistes novells. D'aquesta manera es posa de manifest que els sistemes públics

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:

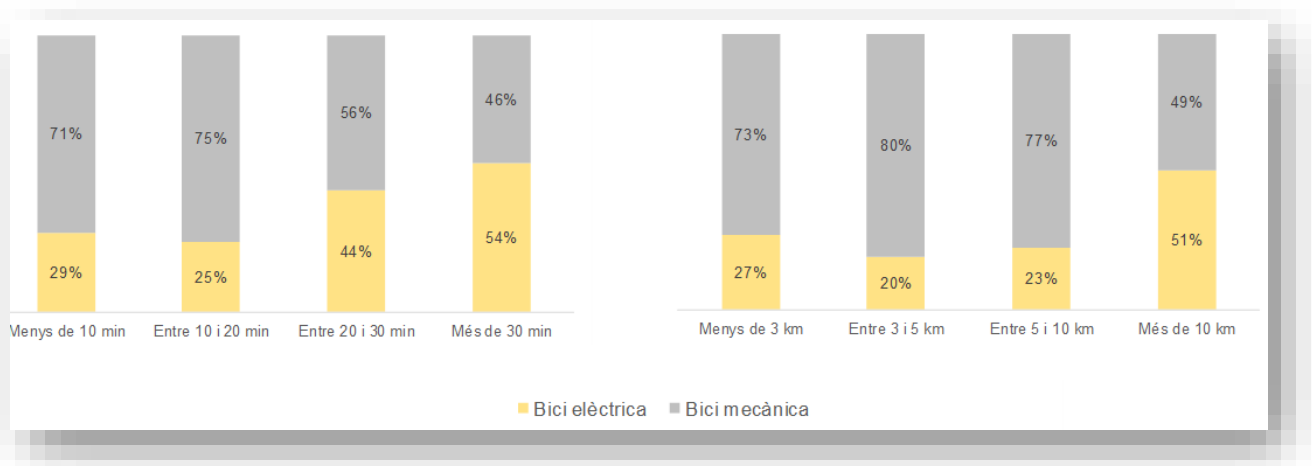


serveixen com a impulsors de la mobilitat ciclista i que una vegada han agafat experiència, els usuaris prefereixen tenir la seva bicicleta en propietat.

- De fet, el 56% dels usuaris enquestats valoren amb una puntuació de notable o excel·lent el servei de Bicing o eBicing.
- **El 39% dels usuaris del sistema públic afirmen que farien desplaçaments metropolitans si hi hagués continuïtat del servei entre els municipis.**

Tipologia dels seus desplaçaments

- **Els ciclistes de Barcelona i els seus accessos fan més de 2 viatges diaris en bicicleta** (2,7 de mitjana). Els seus hàbits són diferents segons si es desplacen per dins de la ciutat o si hi accedeixen des de fora:
 - A l'interior de la ciutat, el 45% d'aquests desplaçaments responen a la mobilitat no obligada, és a dir, al lleure, a les compres i a les gestions, per exemple.
 - Als accessos de la ciutat, en canvi, el 47% de les persones enquestades sostenen que agafen la bicicleta per anar a la feina o a estudiar (mobilitat obligada).
- Com és natural, **les bicicletes elèctriques es fan servir sobretot per recórrer distàncies més grans i amb temps de viatge més llargs**, segons apunten els ciclistes enquestats.
 - Els desplaçaments més curts (de menys de 10km o de fins a 20 minuts) es fan sobretot amb bici mecànica, mentre que en trajectes més llargs (de més de 10km o a partir de 20 minuts de durada), la bicicleta elèctrica va guanyant pes perquè facilita el desplaçament.



Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- Entre els diferents **motius per escollir la bicicleta** com a mode de transport, **els usuaris consultats prioritzen la comoditat (27%), poder fer exercici i millorar la seva salut (24%); o l'estalvi de diners que els suposa aquest mitjà (20%)**.
 - Un 8% dels ciclistes interurbans veuen complicat estacionar un cotxe a Barcelona i aquest és el motiu per triar la bicicleta.
- La bicicleta afavoreix la multimodalitat: **el 90% dels usuaris diuen que la combinen amb altres modes de transport en els seus desplaçaments**.
 - El 41% afirmen que també es desplacen a peu.
 - El 32% explica que combina la bicicleta amb el transport públic. Entre aquests, el 39% asseguren que han pujat alguna vegada la bici al tren o a l'autobús.
 - El 10% restant va en moto i cotxe a més de fer servir la bicicleta.
 - El 7% combina la bicicleta i el VMP.

2. VALORACIÓ DE LA INFRASTRUCTURA CICLISTA EXISTENT

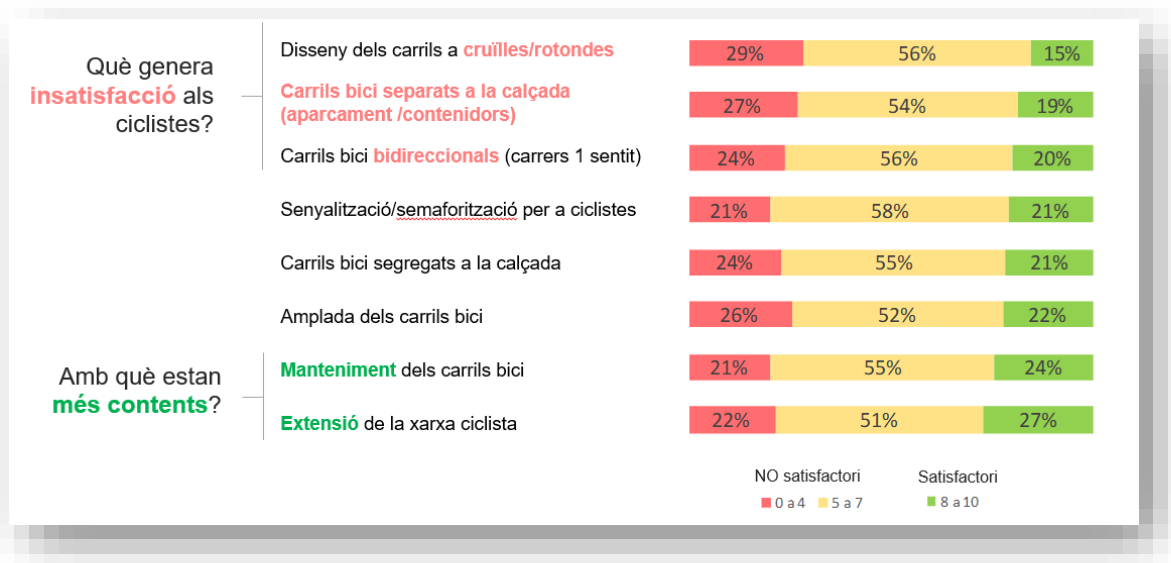
- **9 de cada 10 ciclistes enquestats (89%) considera que no té xarxa pedalable en tot el seu recorregut habitual.** És a dir, només un 11% pensen que tenen a l'abast infraestructura per a anar en bici de manera segura i continua al llarg de tot el seu itinerari diari (ja siguin carrils bici, zones 30 o altres espais específics per circular).
 - Quan no disposen d'espai dissenyat específicament per circular en bicicleta, els ciclistes declaren que busquen alternatives que no sempre compleixen amb la normativa:
 - El 59% circula per la calçada.
 - El 26% fa servir voreres estretes de menys de 5 metres d'amplada, tot i que no està permès.
 - El 13% canvia el seu recorregut i fa més volta per trobar un altre carril bici.
 - El 12% baixa de la bici per continuar el seu itinerari.
- **Tot i això, l'extensió general de la xarxa ciclista és l'aspecte més ben valorat pels usuaris enquestats. El 27% valora positivament la infraestructura, mentre que un 73% no la troben satisfactòria.**
 - El manteniment dels carrils bici és el segon aspecte que valoren millor (24%).

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- En canvi, els aspectes que més insatisfacció provoquen als ciclistes són el disseny de carrils en cruïlles i rotondes (el suspenen el 29% de les persones consultades); els carrils bici segregats a la calçada que topen amb aparcaments i contenidors (el 28% no creu que siguin satisfactoris), i els carrils bici bidireccionals (el 27% els desaprova).



- Pel que fa a l'estacionament a la nit, el 68% dels usuaris consultats deixen la bicicleta a l'interior del seu domicili, un 20% l'aparquen al carrer i un 11,5% disposen de pàrquing propi a casa seva.
 - URBANS:** La meitat (49%) dels ciclistes urbans diuen que valoren positivament els pàrquings massius soterrats de pagament (si tenen un cost raonable). El 21% dels ciclistes urbans fan servir els estacionaments públics al carrer i els valoren amb una nota de 5,3 sobre 10.
 - ACCESSOS A BARCELONA:** Els 31% dels ciclistes metropolitans també valoren bé els pàrquings massius soterrats de pagament. En canvi, els usuaris dels accessos a la ciutat utilitzen menys els estacionaments públics al carrer (14%) i els suspenen amb un 4,9.
 - La majoria de ciclistes (87%) afirmen que no han patit cap robatori, però a un 7% li han pres algun component de la bici i al 6% la bicicleta sencera.
 - El 82% d'aquests furts tenen lloc als estacionaments públics del carrer (les anomenades "U"), segons declaren els ciclistes. El 8% han patit robatoris de bicicletes lligades als arbres (pràctica que no està permesa), un 7% al seu pàrquing privat a casa i el 3%, a la feina.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



3. SINISTRALITAT I NORMATIVA

Coneixement i compliment de la normativa

- S'ha detectat un increment de l'ús d'elements que poden distreure els usuaris. **Malgrat no estar permès, el 41% de ciclistes reconeixen que fan servir auriculars i el 35% que utilitza el mòbil quan circula.** El 2020 un 36% d'enquestats manifestava que feia servir auriculars i un 24%, el telèfon.
- **Els ciclistes enquestats són conscients d'alguns comportaments de risc:** el 48% reconeix que creua els semàfors en vermell quan no hi ha vehicles de motor a prop i el 42% admet que va a més velocitat del que està permès. Tampoc no assenyalen gir o canvis de carril amb el braç en el 42% dels casos.
- **Els mateixos usuaris es posen un 6,5 de nota quan avaluen la pròpia conducta cívica.** A més, el 37% dels enquestats consideren que a la mobilitat general de Barcelona no hi ha civisme.
- **En general, els ciclistes apunten que compleixen amb els elements de seguretat, amb un millor comportament que en anys anteriors.** Entre els elements obligatoris, el 66% assegura que porta timbre, el 56% llum blanca davantera i el 52% llum vermella posterior. Ara bé, només el 22% porten elements reflectants a la nit, tot i que també ho exigeix la normativa.
 - Augmenta l'ús del casc: el reglament recomana que es faci servir casc, una pràctica que segueix el 47% dels enquestats, tot i que només és obligatori per als menors de 16 anys.
- **El 33% dels ciclistes encara admeten no conèixer la normativa de circulació,** malgrat que es millora lleugerament la xifra registrada el 2020 (38%).
- Preguntats per possibles mesures de seguretat viària per millorar la situació, **el 52% dels ciclistes valoren que la proposta d'impartir formació viària a escoles i instituts com a excel·lent.**

Seguretat viària i vulnerabilitat

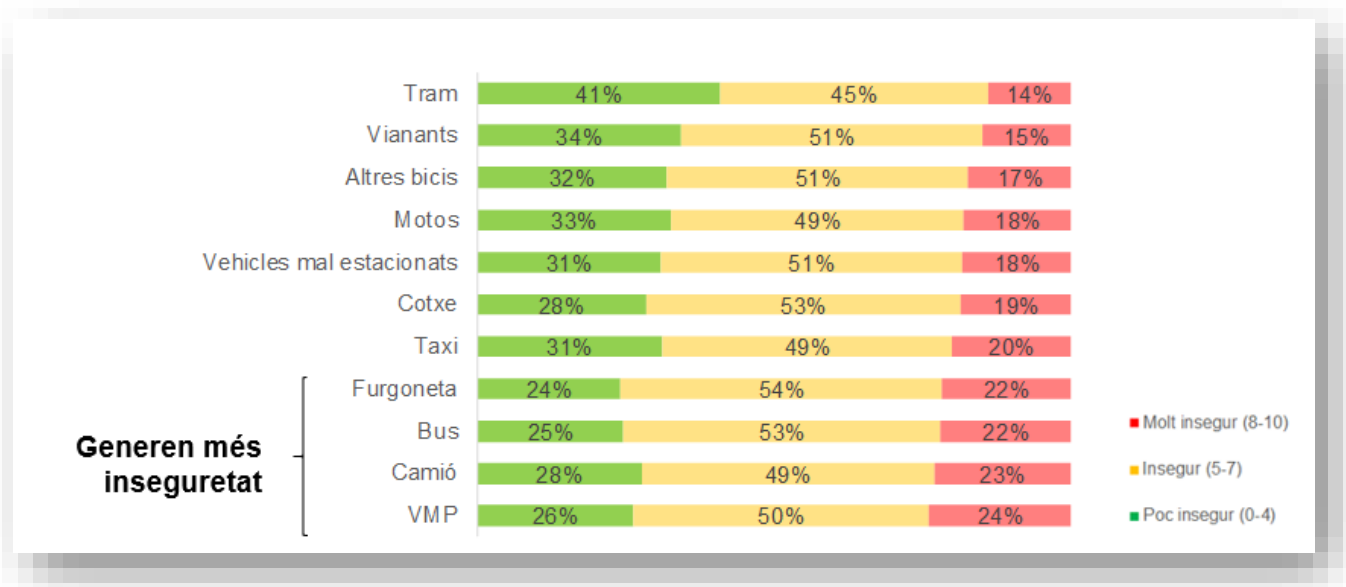
- **El 65% de les persones que van en bicicleta manifesten sentir-se vulnerables quan circulen per Barcelona.** La xifra ha augmentat respecte dels darrers Baròmetres: el 2020 se sentien insegurs el 60% i el 2019, el 55%. Des del 2018, la sensació s'ha gairebé duplicat (passant del 33% de ciclistes que explicaven que se sentien vulnerables).

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- **Els VMP generen força inseguretats als ciclistes.** La irrupció d'aquests nous vehicles, que comparteixen espai amb les bicicletes, coincideix amb l'increment de la sensació de vulnerabilitat dels ciclistes, tal com explica un 74% dels usuaris enquestats.
- **Els vehicles de motor més grans (camions, autobusos i furgonetes) també generen inseguretats entre els ciclistes.** Les furgonetes fan sentir insegurs o molt insegurs el 76% dels ciclistes; el bus genera aquesta sensació de perill al 75% de les bicicletes, i els camions provoquen aquesta vulnerabilitat al 72% dels enquestats.
- **En canvi, el tramvia i els vianants són els qui menys inseguretats generen als enquestats.** Un 14% de les persones que van en bicicleta pensen que el tramvia és poc insegur i un 34%, que ho són els vianants.



- **Pel que fa a la sinistralitat, un 20% dels ciclistes enquestats asseguren que alguna vegada s'han vist implicats en algun accident. A més, un 39% també admeten que han patit algun ensurt en el darrer any.**
 - D'aquests, el 52% sostenen que van tenir l'accident sols, mentre que el 26% afirma que van topar o atropellar un altre usuari, i el 22% va patir una col·lisió amb un tercer.
 - Quan a l'accident hi ha implicats altres usuaris de la via, en la majoria dels casos es tracta de patinets o altres VMP (29%), així com de vianants (27%), segons indiquen els mateixos ciclistes. La resta de vehicles involucrats en accidents amb

Per a més informació:
 RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

bicicletes, d'acord amb el que expliquen els ciclistes, són els cotxes i les furgonetes (18%); les motos (14%); els taxis i autobusos (6%), i altres bicicletes (6%).

Sancions econòmiques

- **El 24% dels ciclistes declaren haver estat multats algun cop mentre circulaven en bicicleta. La majoria dels qui han rebut sancions són homes: el 57% davant del 43% de les dones.**
 - El primer Baròmetre Ciclista del RACC, presentat el 2018, va concloure que el 9% dels enquestats afirmaven que havien rebut multes, de manera que la xifra s'ha més que duplicat en aquests anys, fet que apuntaria a un major control de males pràctiques.
- **El 60% diuen que estan a favor que hi hagi sancions** en cas d'incompliment de la normativa de circulació.
- **Només l'11% dels ciclistes assenyalen que compten amb una assegurança específica de bicicleta**, tot i que el percentatge es troba en creixement (el 2020 eren un 7%).

4. RECOMANACIONS RACC

Millorar el comportament dels usuaris:

- És necessari 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.
- S'ha de fomentar la convivència entre les bicicletes i la resta de modes de transport, sobretot els VMP, ja que comparteixen espai amb els ciclistes.
- Cal 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.

Millorar la infraestructura

- Cal 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.

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- 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 subterranis), als *hubs* de mobilitat i també fomentar iniciatives privades d'aparcament.

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) per als serveis públics de bici compartida.
- 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.

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



Sobre HolaBICI

Com a part del seu procés de transformació en Club de Serveis a la Mobilitat, el RACC ha creat una nova comunitat ciclista, RACC HolaBICI, per impulsar l'ús de la bicicleta a les ciutats, promovent una mobilitat urbana més àgil i saludable. Aquesta iniciativa engloba serveis i productes adreçats específicament al col·lectiu ciclista com ara la xarxa de Punts Bici, d'autoreparació de bicicletes, un servei de subscripció de bicicletes elèctriques, la Bicipèdia (una enciclopèdia virtual de bicicletes amb més de 1.000 models), serveis d'assistència i assegurances, l'aplicació CityTrips (una plataforma de Serveis a la Mobilitat, que integra tots els modes de transport) i el Baròmetre ciclista, un estudi anual sobre el comportament i les opinions dels ciclistes de Barcelona, realitzat des de 2018.

Sobre el RACC

El RACC és una entitat que ofereix cobertura i serveis d'alta qualitat per atendre les necessitats de més de 10 milions de persones a qualsevol lloc del món. És especialista en la prestació d'assistència personal, familiar, mecànica, sanitària urgent i a la llar i té la xarxa d'autoescoles més gran de l'Estat. Per cobrir les seves necessitats, l'entitat realitza més d'1.000.000 assistències l'any i gestiona prop de 425.000 pòlisses d'assegurances de diferents rams. El RACC promou una nova cultura de la mobilitat més segura i respectuosa amb el medi ambient, i té una gran capacitat de divulgació i influència en aspectes relacionats amb la millora de la seguretat viària, la reducció dels accidents i les infraestructures.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:

