

RACC

2o BARÓMETRO DEL CICLISTA URBANO EN BARCELONA

Julio 2019

- 1. ROL DE LA MOVILIDAD CICLISTA**
- 2. SITUACIÓN ACTUAL Y CONTEXTO**
- 3. ENCUESTA AL CICLISTA URBANO**
- 4. METODOLOGÍA**
- 5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA**
- 6. LOS NO CICLISTAS: PEATONES**
- 7. CONCLUSIONES**
- 8. RECOMENDACIONES**



1. ROL DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Moverse en bicicleta fomenta una movilidad...



MÁS SOSTENIBLE

Una movilidad que genera cero emisiones y por lo tanto contribuye a mejorar la calidad del aire en Barcelona



MÁS ACTIVA

Fomenta un estilo de vida más saludable y ayuda a mantener una vida activa



MÁS SEGURA

A baja velocidad la accidentalidad baja y es menos grave



MÁS ASEQUIBLE

Ofrece una alternativa accesible y asequible para la movilidad cotidiana



MÁS INTERMODAL

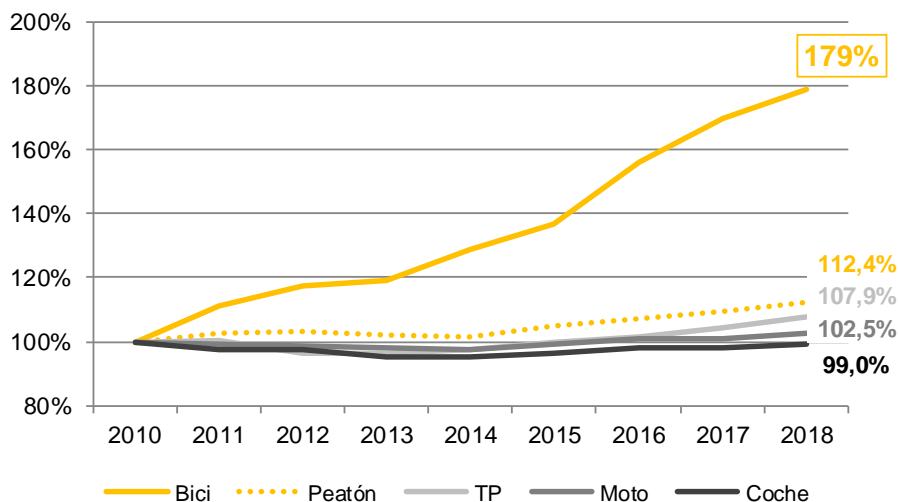
Favorece la combinación de modos en un mismo desplazamiento (ej. bici + transporte público)

2. SITUACIÓN ACTUAL Y CONTEXTO

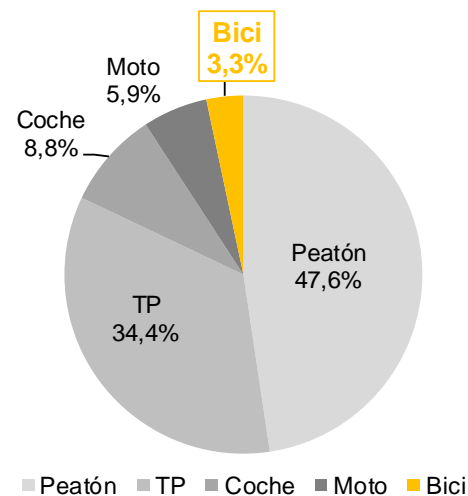
Los desplazamientos internos en bicicleta

La introducción del *Bicing* (2007), la posterior ampliación de la red de carriles bici y la aparición de la nueva movilidad compartida han favorecido la consolidación de un **nuevo modo de transporte en la ciudad**, que aunque es minoritario en el reparto modal, es el **que más está creciendo en volumen de viajes**.

Crecimiento de los viajes internos



Viajes con origen y destino en Barcelona 2018



Desde 2010 la bici se el medio de transporte que tiene el **crecimiento más alto en los viajes internos** en Barcelona, con un **incremento del 79%**.

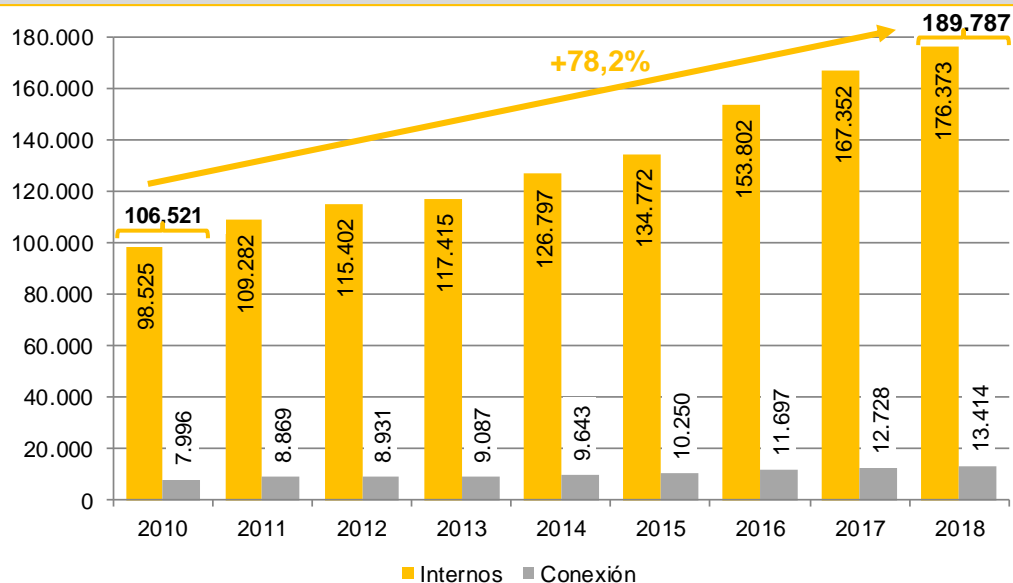
A pesar de que los viajes en bicicleta son los que más han crecido, la **bicicleta representa solo el 3,3%** del reparto modal en Barcelona en los viajes internos de la ciudad.

2. SITUACIÓN ACTUAL Y CONTEXTO

Los desplazamientos internos y de conexión en bicicleta

De los 189.787 desplazamientos diarios que se hacen en bicicleta, el 92,9% se realizan dentro de la ciudad de Barcelona y solo el 7,1% son viajes de conexión entre Barcelona y otros municipios. El crecimiento medio de ambos ha sido del 78,2% entre 2010 y 2018.

Desplazamientos diarios internos y de conexión en BICICLETA



| Año | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Crecimiento |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| Internos | 98.525 | 109.282 | 115.402 | 117.415 | 126.797 | 134.772 | 153.802 | 167.352 | 176.373 | 79,0% |
| Conexión | 7.996 | 8.869 | 8.931 | 9.087 | 9.643 | 10.250 | 11.697 | 12.728 | 13.414 | 67,8% |
| Total | 106.521 | 118.151 | 124.333 | 126.502 | 136.440 | 145.022 | 165.499 | 180.080 | 189.787 | 78,2% |

Font: Dades Bàsiques de Mobilitat de Barcelona (Ajuntament de Barcelona)

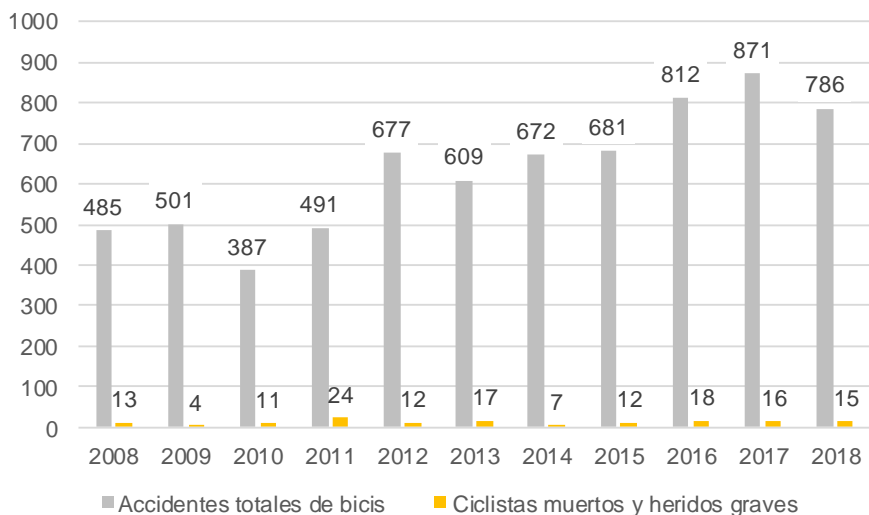
2. SITUACIÓN ACTUAL Y CONTEXTO

La accidentalidad

Accidentes de tráfico con bicicletas implicadas

El índice de accidentalidad grave es relativamente bajo a pesar de que los accidentes con bicis implicadas han ido aumentando.

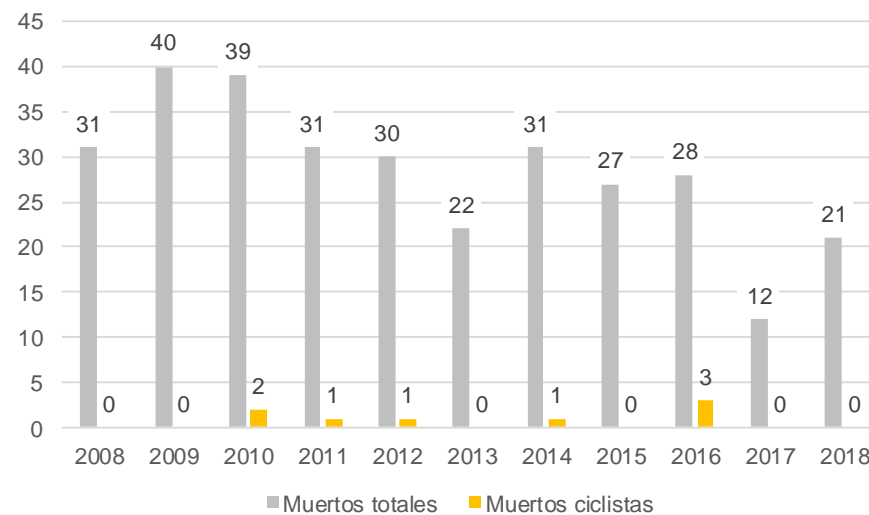
En 2018 el volumen de accidentes en bici bajó un 9,8% respecto al año anterior y no se registró ninguna víctima mortal.



Víctimas mortales

En 11 años han muerto:

- **8 ciclistas** (2,6% del total de víctimas).
- **304 personas que se desplazaban en otros modos de transporte.**
- En lo que llevamos de 2019 ya se ha registrado una víctima mortal ciclista.

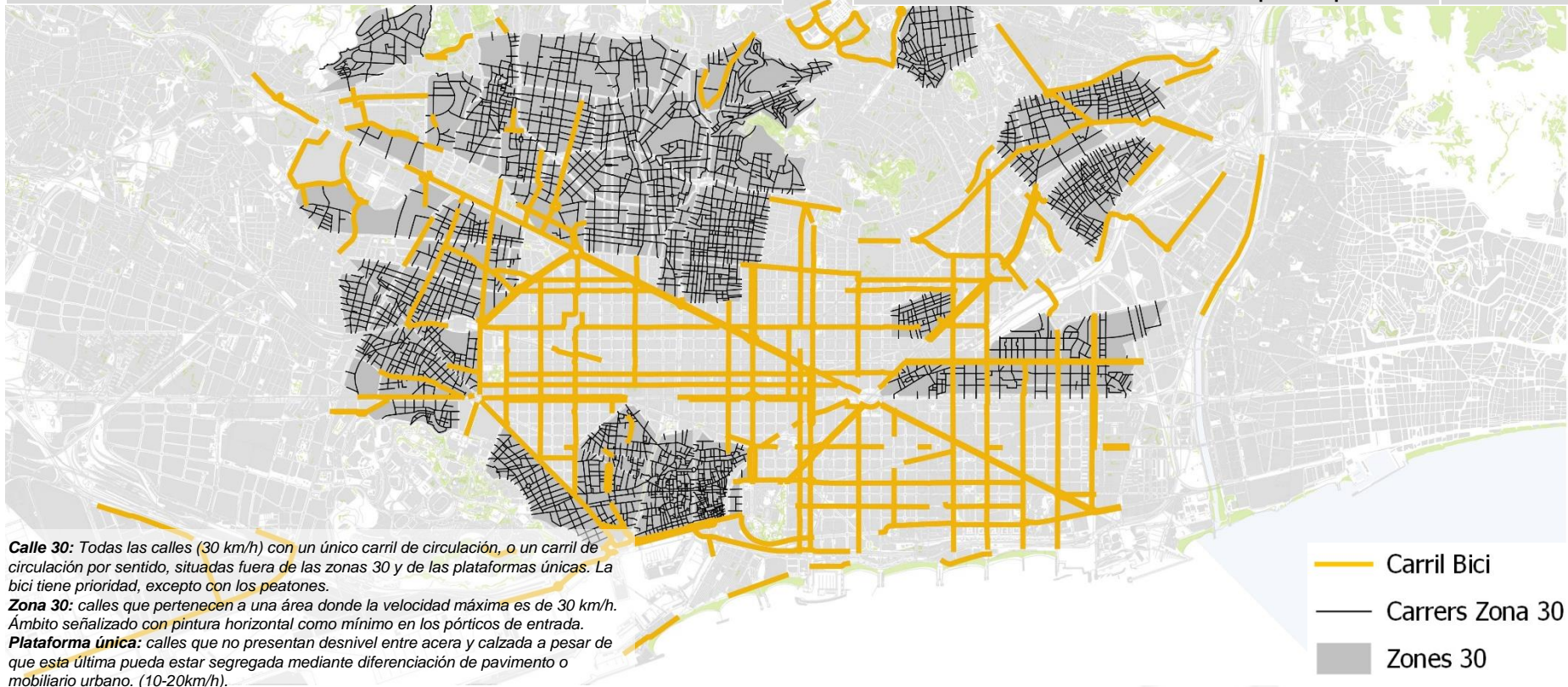


Fuente: Balance de Accidentalidad, Guàrdia Urbana y Dades de Mobilitat (Ajuntament de Barcelona)

2. SITUACIÓN ACTUAL Y CONTEXTO

Desarrollo actual de la infraestructura

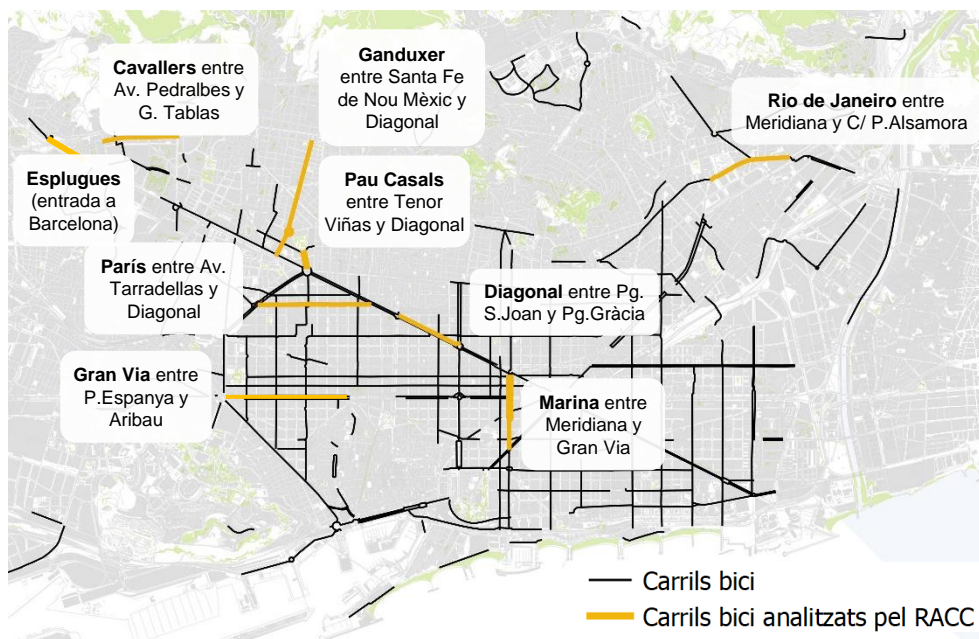
| VIALES PARA CIRCULAR EN BICICLETA | 1.345 km | APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS | 36.027 |
|-----------------------------------|---------------|-------------------------------------------|--------|
| Carriles bici | 209 km | Plazas aparcamiento en el espacio público | 34.849 |
| Calles en Zona 30 | 381 km | Aparcamientos seguros de bicicletas | 1.178 |
| Calles 30 | 625 km | - Plazas en aparcamientos B:SM y SABA | 1.098 |
| Plataforma única | 130 km | - Plazas en estaciones transporte público | 80 |



Fuente: Ajuntament de Barcelona, 2019

2. SITUACIÓN ACTUAL Y CONTEXTO

Uso de la infraestructura



Un muestreo del uso real de los carriles bici muestra diferencias significativas según la localización:

- Uso elevado: Diagonal, Gran Via, Pau Casals, Esplugues y Marina
- Uso medio: Ganduxer, París, Rio de Janeiro
- Uso bajo: Cavallers

| Vehículos observados 2019 | Cavallers* | Diagonal (carril montaña) | Ganduxer | Gran Via (carril mar) | Marina* | París | Pau Casals* | Rio Janeiro | Esplugues * |
|-------------------------------------------------|------------|---------------------------|------------|-----------------------|--------------|------------|--------------|-------------|-------------|
| Bicicletas | 21 | 1.931 | 169 | 940 | 1.058 | 263 | 865 | 204 | 553 |
| Otros (patinetes, ruedas...) | 11 | 705 | 119 | 166 | 311 | 172 | 442 | 110 | 200 |
| Total vehículos (observados en 6 horas) | 32 | 2.636 | 288 | 1.106 | 1.368 | 435 | 1.307 | 313 | 753 |
| Media de vehículos por hora (hora punta) | 5 | 439 | 48 | 184 | 228 | 73 | 218 | 52 | 126 |

Elaboración propia. Observaciones realizadas en período punta en días laborables (de 7h a 10h y de 17h a 20h).

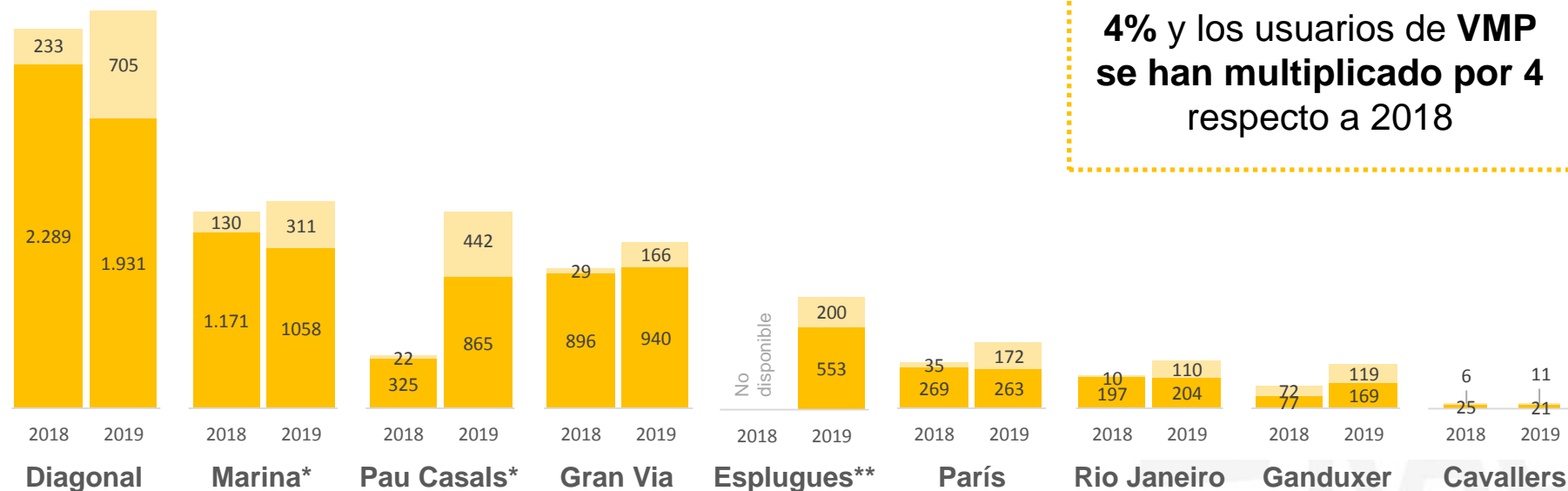
* Carril bici con dos sentidos

2. SITUACIÓN ACTUAL Y CONTEXTO

Uso de la infraestructura → Evolución 2018 - 2019

En general el volumen contabilizado de bicicletas y VMP (Vehículos de Movilidad Personal) ha sido superior un año después.

De los nuevos usuarios de VMP, una parte provienen de la bicicleta.



En estos carriles los **ciclistas han crecido un 4%** y los usuarios de **VMP se han multiplicado por 4** respecto a 2018

* Carril bici con dos sentidos

VMP Bicycles

2. SITUACIÓN ACTUAL Y CONTEXTO

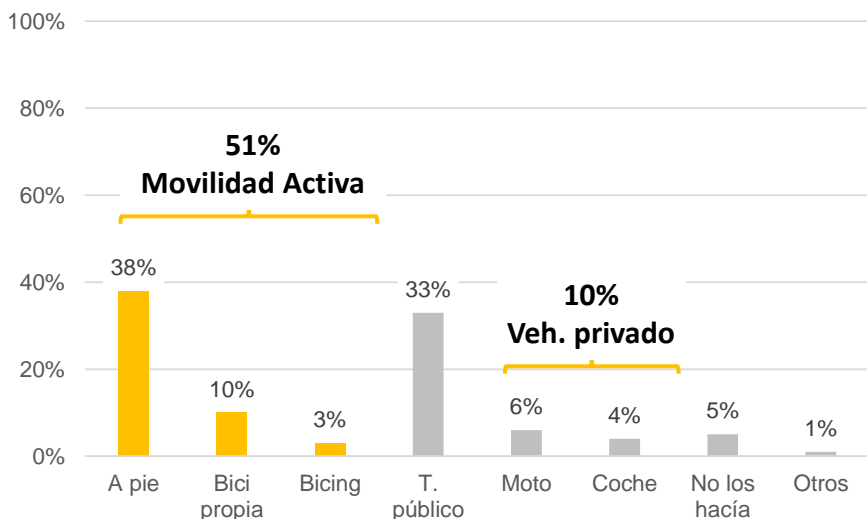
¿Traspaso modal de la bici al VMP?

Hemos preguntado a 100 usuarios de VMP (Vehículos de Movilidad Personal) de Barcelona qué modo de transporte utilizaban antes de desplazarse en VMP.

Modo de transporte anterior al VMP

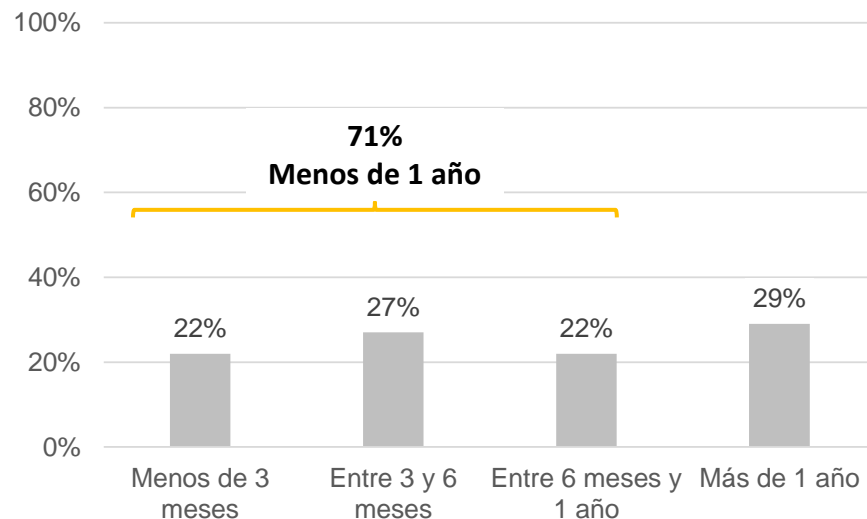
El 51% ha pasado de hacer una movilidad activa (ir a pie o en bici) a utilizar el VMP.

El 10% ha dejado de hacer viajes en coche o moto.



Desde cuando utiliza el VMP

El uso de los VMP es muy reciente, el 71% hace menos de 1 año que lo utiliza.



3. ENCUESTA A LOS CICLISTAS URBANOS

La realización de una encuesta, por segundo año consecutivo, permite monitorizar la evolución de la comunidad ciclista urbana y conocer:

1. Datos descriptivos de los usuarios:

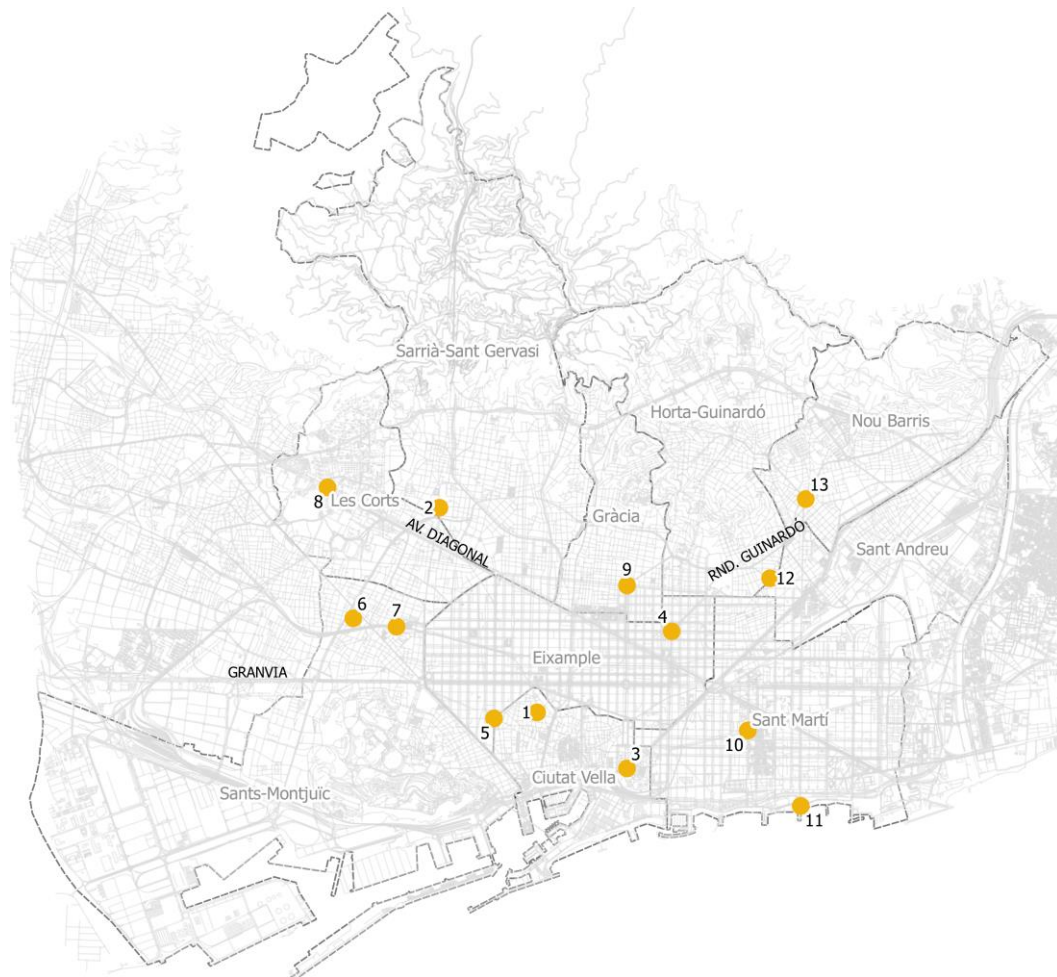
- Perfil del ciclista urbano en Barcelona
- Hábitos de movilidad cotidiana
- Satisfacción con la oferta de infraestructura ciclista
- Grado de aceptación de propuestas incentivadoras de la movilidad ciclista

2. Identificar puntos de la red de carriles bici donde los ciclistas se sienten inseguros circulando

3. Hacer seguimiento al uso real de diferentes carriles bici en la ciudad

4. METODOLOGÍA

➔ **600 encuestas a ciclistas en la calle en 9 distritos diferentes.**



| ID | Localización | Distrito |
|----|--------------------------------------------|-----------------------|
| 1 | Plaça dels Àngels / Plaça Vicenç Martorell | Ciutat Vella |
| 2 | Pg. Sant Joan Bosco | Sarrià - Sant Gervasi |
| 3 | Ciudadella | Ciutat Vella |
| 4 | Sagrada Família | Eixample |
| 5 | Ronda Sant Antoni | Eixample |
| 6 | Mercat de Sants | Sants - Montjuïc |
| 7 | Estació Sants - P. Joan Peiró | Sants - Montjuïc |
| 8 | Zona Universitària | Les Corts |
| 9 | Pg. Sant Joan - T. Gràcia | Gràcia |
| 10 | 22@, Llacuna - Pere IV | Sant Martí |
| 11 | Passeig Marítim | Sant Martí |
| 12 | Plaça Maragall | Horta - Guinardó |
| 13 | Plaça Virrei Amat | Nou Barris |

Encuestas realizadas en los meses de febrero y marzo de 2019

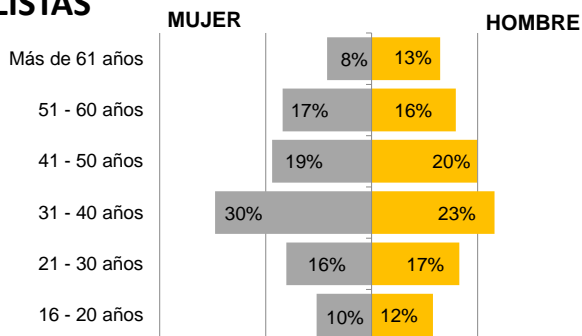
5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Perfil del ciclista en Barcelona

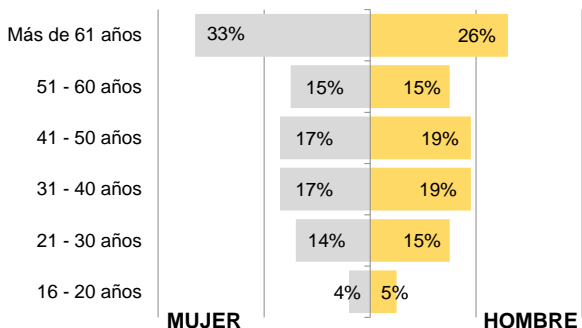
Edades de los usuarios

Entre los ciclistas, los grupos de edad jóvenes tienen más representación que en el conjunto de la población de la ciudad.

CICLISTAS



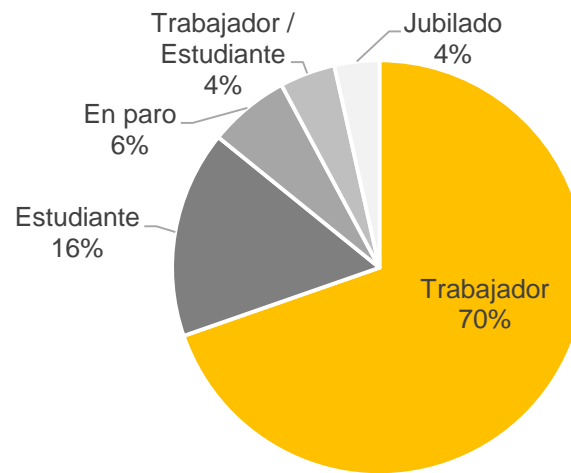
POBLACIÓN DE BARCELONA



Actividad profesional

El 70% son trabajadores y el 16% estudiantes. Hay un 4% que realizan ambas actividades.

Estos perfiles muestran un mayor uso entre los jóvenes (estudiantes) que entre los mayores (jubilados).



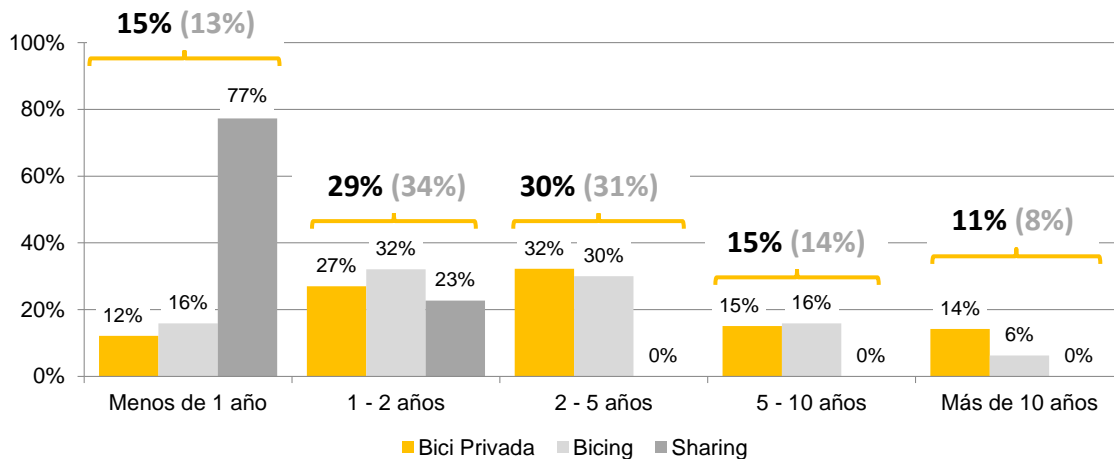
5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Uso de la bici y modo de transporte anterior

Antigüedad en el uso de la bicicleta

Entre los ciclistas con menos de 1 año de antigüedad, predomina el uso de los servicios privados de *bikesharing*, que se establece como facilitador de la movilidad ciclista.

En Barcelona el ciclismo está consolidado, pero continúa creciendo: un 44% hace menos de 2 años que se desplaza en bici.



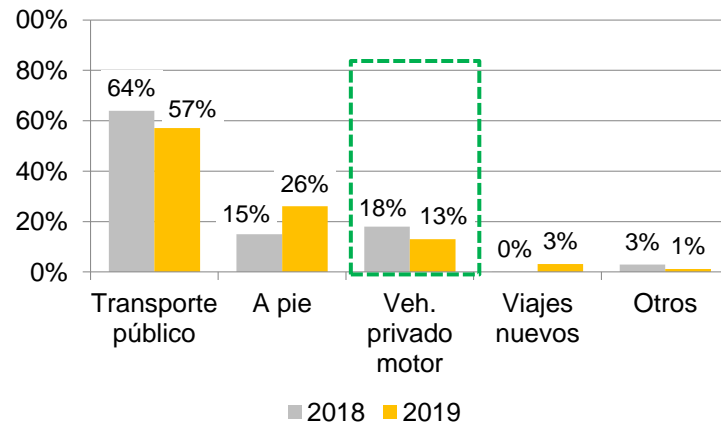
Entre paréntesis los datos de 2018

Transporte que utilizaba antes

El 13% se desplazaba en vehículo privado motorizado (coche/moto).

Es el cambio modal más interesante:

- Mejora la congestión
- Mejora la calidad del aire
- Es una movilidad más saludable

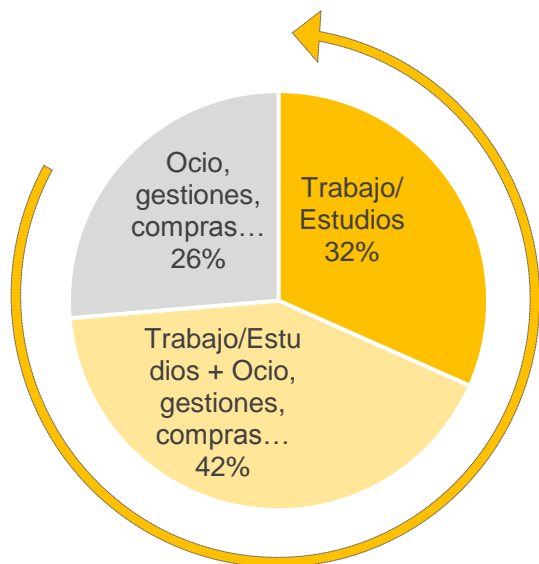


5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Hábitos de desplazamiento en bici

Motivo del desplazamiento en bicicleta

El 32% afirman que utilizan la bicicleta para ir al trabajo o al centro de estudios, mientras que el 42% también se mueve en bici para hacer gestiones, compras, etc.

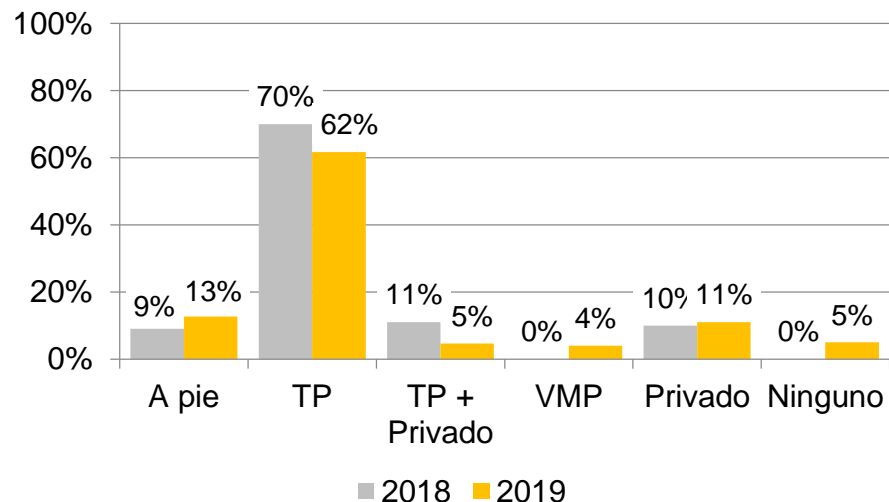


El 74% de los ciclistas utiliza la bicicleta para sus desplazamientos más habituales

Modo de transporte complementario

Los ciclistas también utilizan otros modos de transporte sostenibles, como el transporte público (62%) e ir a pie (13%).

El 11% combina la bicicleta con vehículo privado (moto/coche).



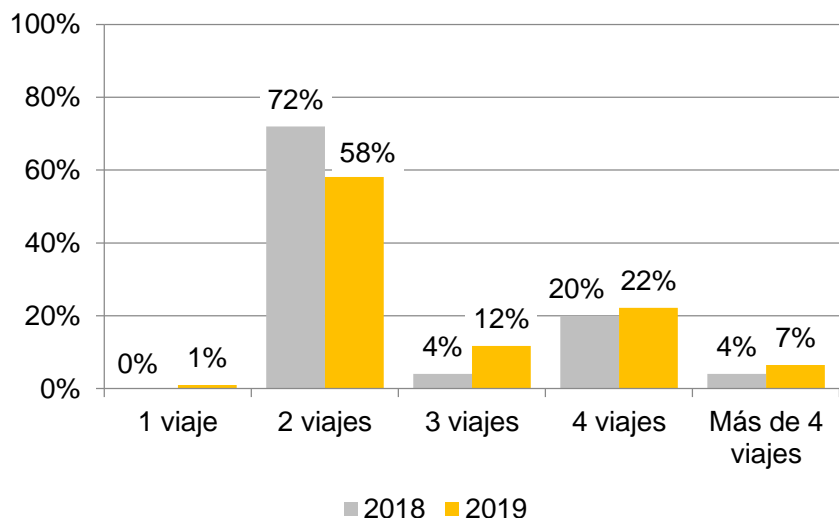
5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Hábitos de desplazamiento en bici

Número de viajes en un día habitual

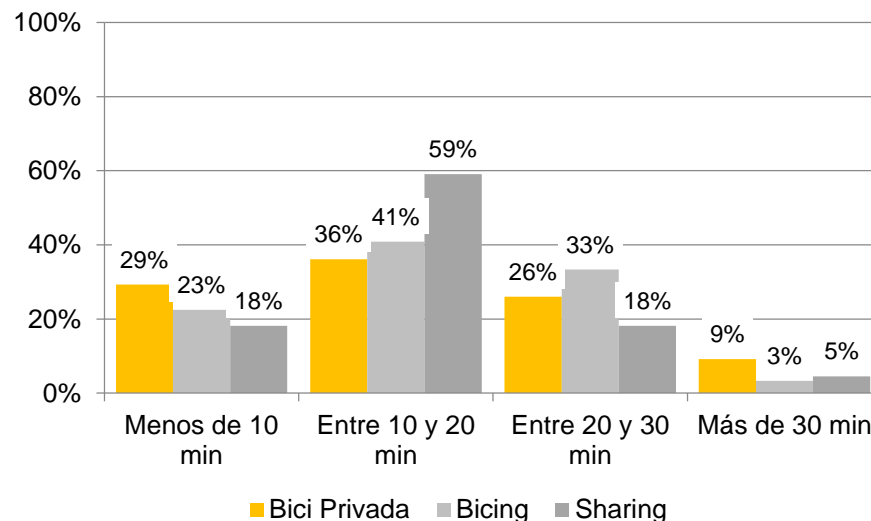
El 58% de los ciclistas hace un único viaje de ida y vuelta al día. El promedio de viajes por ciclista es de 2,8 desplazamientos al día.

De acuerdo con los desplazamientos diarios totales y el volumen de viajes por ciclista, en un día tipo (laborable, sin lluvia, etc.) **en la ciudad se mueven en bicicleta unas 68.000 personas al día.**



Duración del viaje

Las *bikesharing* se utilizan para recorridos más cortos mientras que los ciclistas con bici propia hacen itinerarios de más duración. La tarifa plana de 30 min del Bicing condiciona los desplazamientos de sus usuarios.

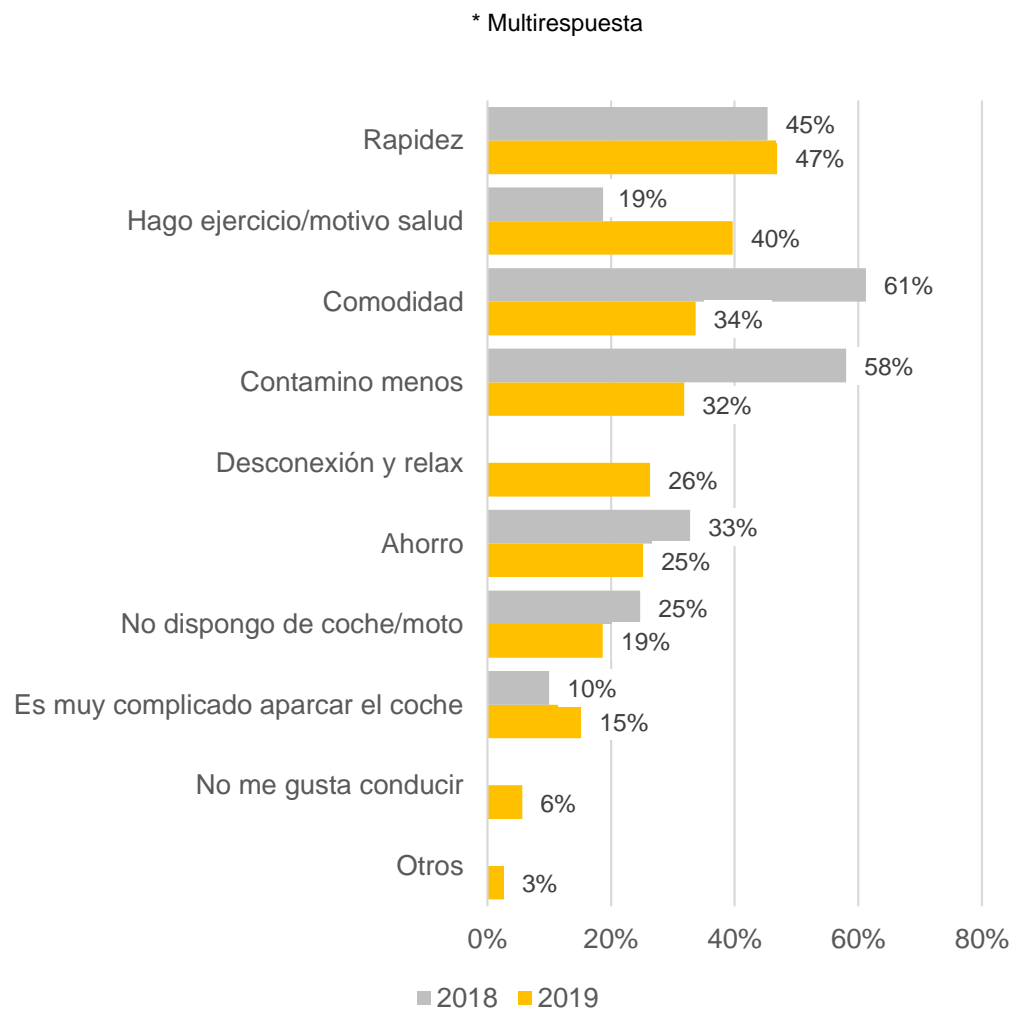


5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Hábitos de desplazamiento en bici

¿Por qué utiliza la bicicleta como modo de transporte*

El 47% de los usuarios utiliza la bici porque es más rápida, el 40% para hacer un poco de ejercicio y llevar un ritmo de vida saludable y el 34% por la comodidad que ofrece.



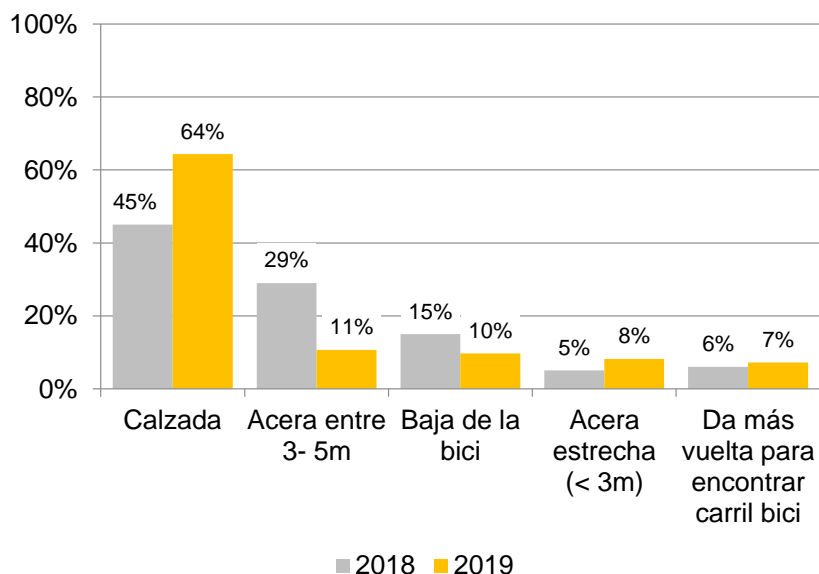
5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Infraestructura para el ciclista

Cuando no hay infraestructura exclusiva...

El **64%** circula por la calzada, compartiendo espacio con el vehículo motorizado.

El final de la moratoria (1/1/2019) para circular en aceras de menos de 5 metros de ancho ha **tenido un efecto drástico en el paso de acera a calzada** cuando no hay carril bici.

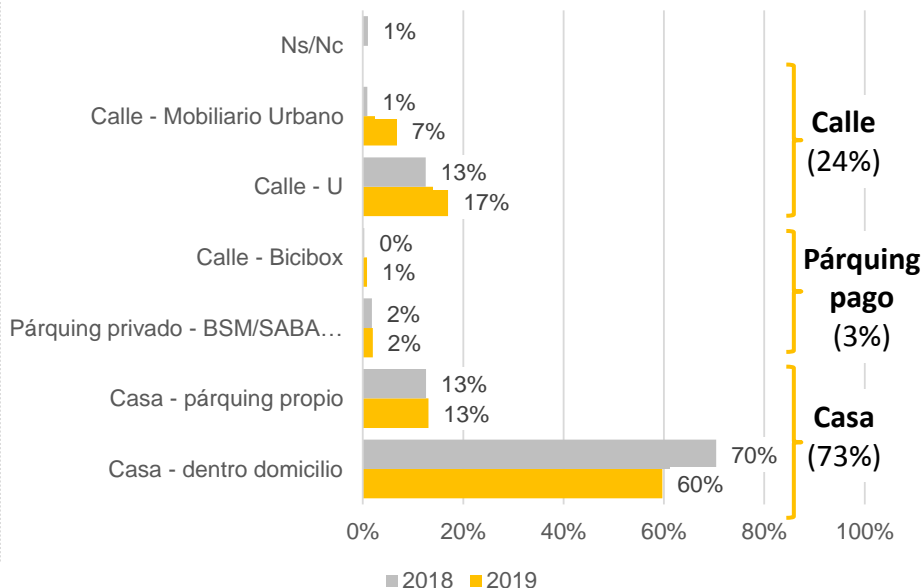


Donde pernocta la bicicleta privada

El **73%** dejan la bicicleta en casa por la noche (el 60% en el domicilio y el 13% en p rquing propio).

Un 3% la deja en un p rquing de pago (p rquings p blicos o *Bicibox*).

El **24%** la deja en la calle.

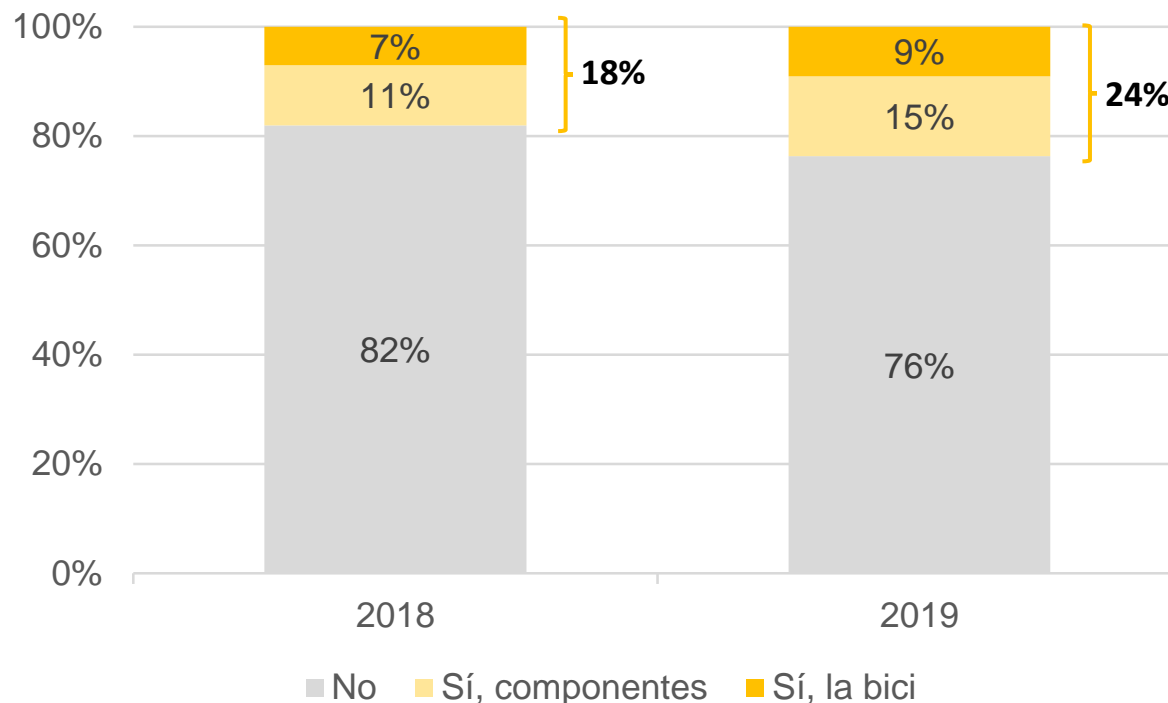


5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Robos

Robos en los últimos 5 años

Respecto a 2018, sube 4 puntos porcentuales el robo de componentes y un 2% las personas a las que han robado la bicicleta.

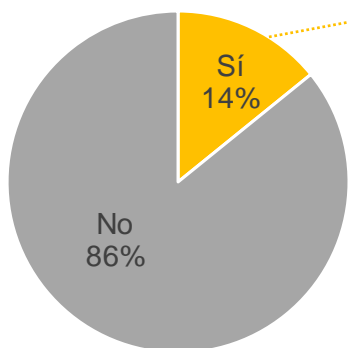


5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Sanciones e infracciones circulando en bicicleta

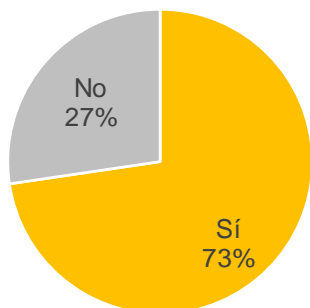
Multas

Al 14% le han **multado** alguna vez circulando en bici.



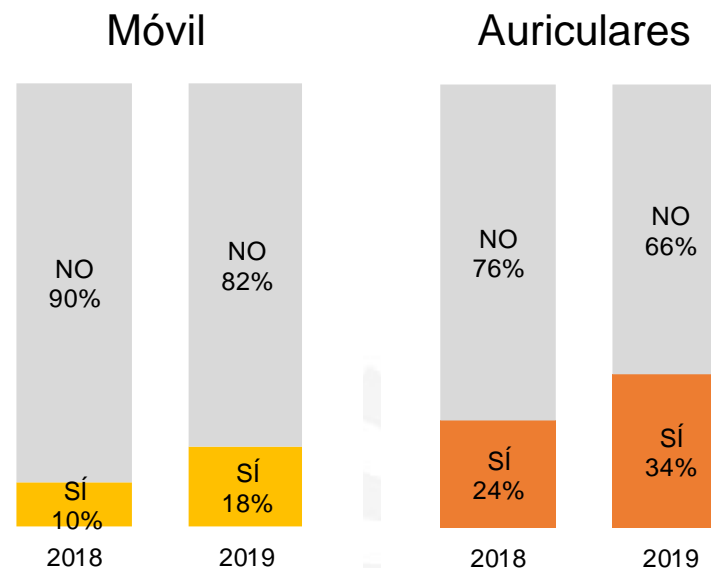
9% de multas en 2018, lo que insinúa un mayor control

El 73% está **a favor de sancionar** en caso de incumplimiento de la normativa de circulación.



Uso de auriculares y móvil

El uso de auriculares está más extendido que el del móvil, ambos comportamientos han empeorado desde 2018.

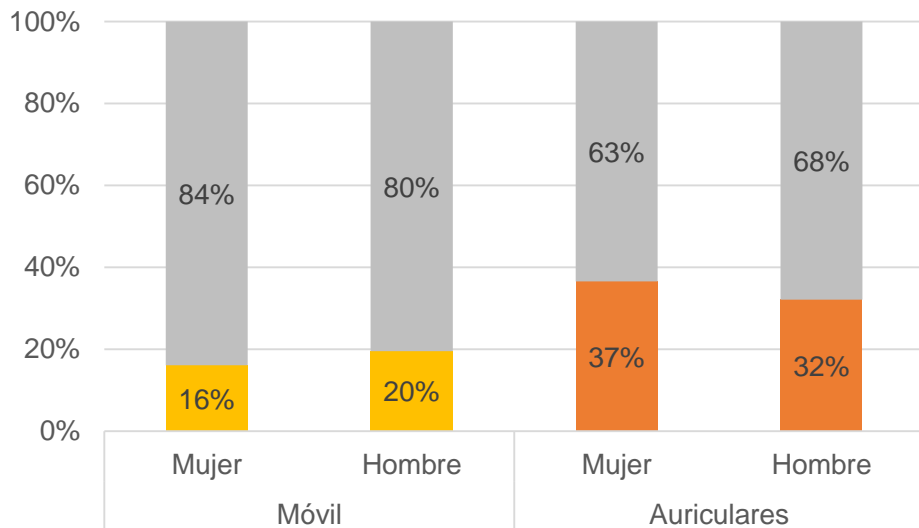


5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Sanciones e infracciones circulando en bicicleta

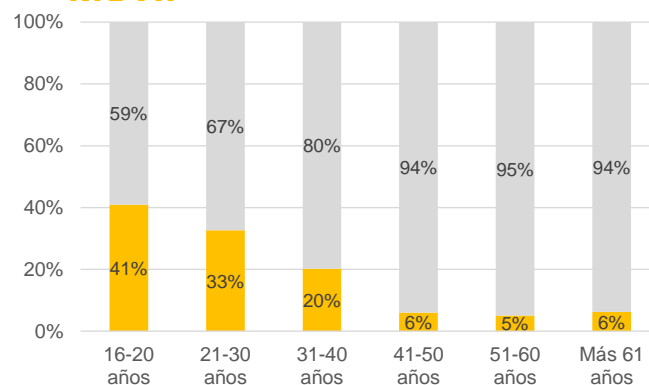
Uso de auriculares y móvil (desagregación por género y edad)

- Las mujeres utilizan menos el móvil (4 puntos menos) pero más los auriculares (5 puntos más) que los hombres.
- Los más jóvenes utilizan los dos dispositivos. Destaca el uso de los auriculares: el **65% de los ciclistas de menos de 20 años usan auriculares mientras van en bicicleta.**

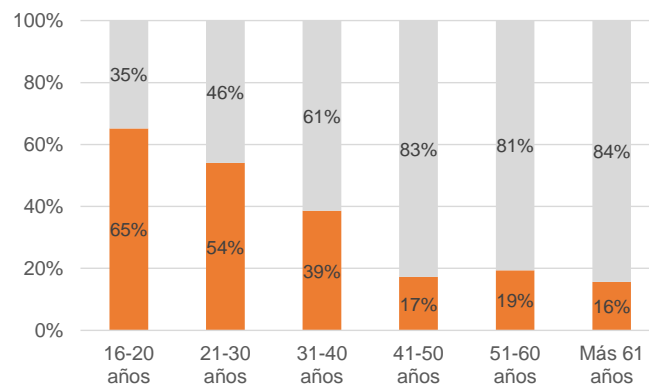


Sí

Móvil



Auriculares



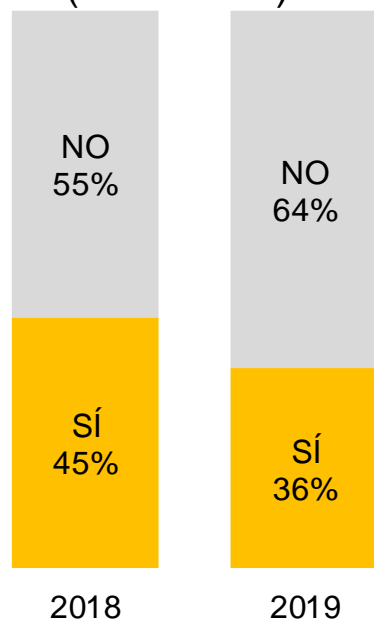
5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Accidentalidad e implicados

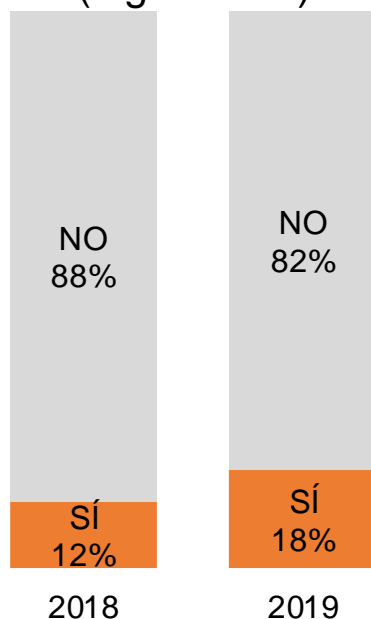
Accidentalidad e implicados en los accidentes

El 36% de los ciclistas casi ha tenido un accidente en el último año y el **18%** ha tenido uno a lo largo de su vida, principalmente cayendo solo o impactando con un peatón.

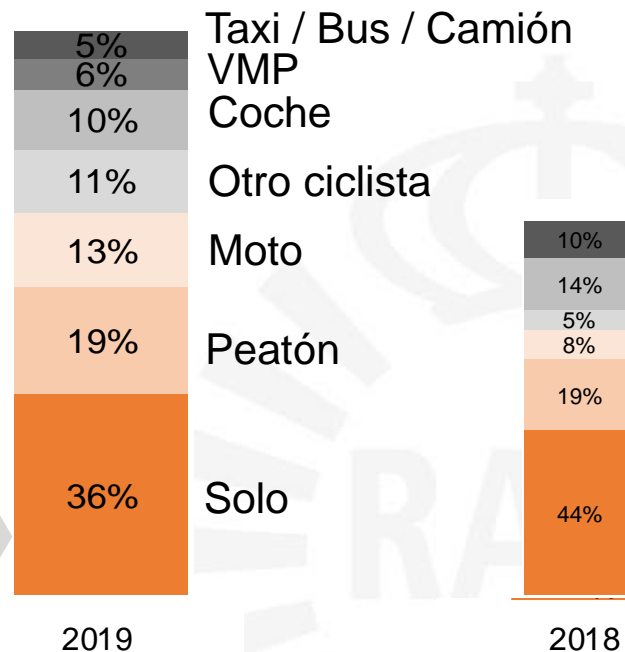
Casi un accidente
(último año)



Accidente
(alguna vez)



Han tenido un accidente con...



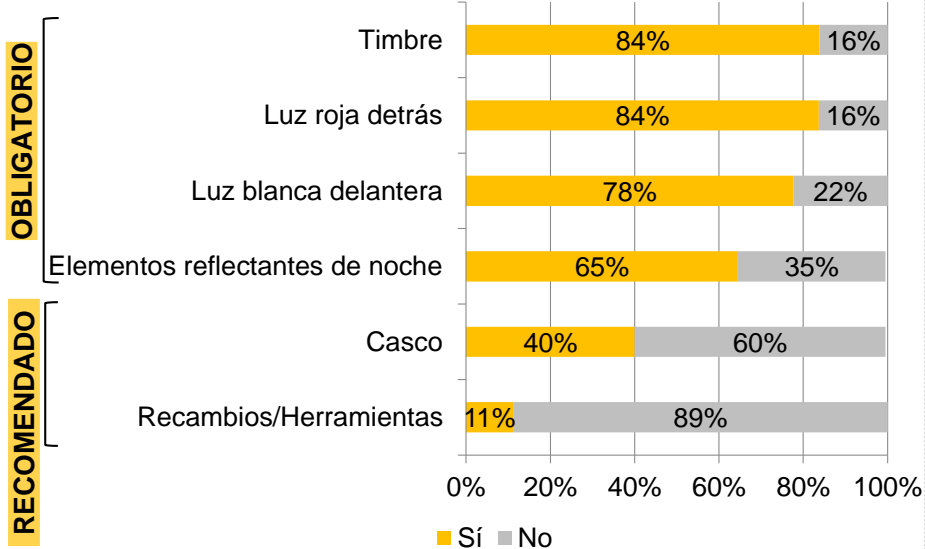
5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Seguridad del ciclista

Elementos de seguridad

Hay un cumplimiento generalizado de los elementos obligatorios de seguridad.

El **40% de los adultos llevan casco (+5 puntos respecto a 2018)**, aunque no es obligatorio más allá de los 16 años.

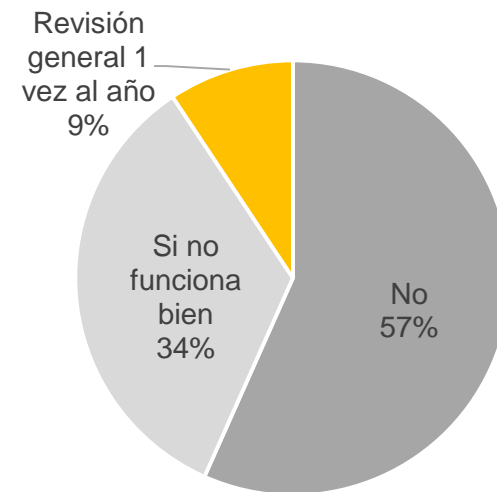


Mantenimiento de la bicicleta privada

Más de la mitad de los ciclistas (57%) no hacen mantenimiento de su bicicleta.

El 34% solo la arregla si requiere una reparación.

El 9% hace una revisión general 1 vez al año.



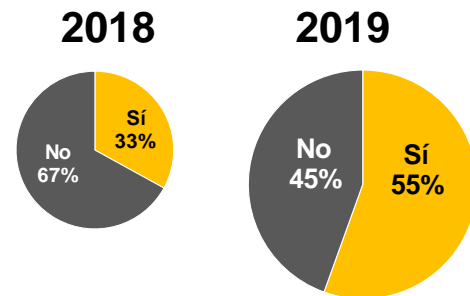
! El 45% admite no conocer la normativa de circulación de bicicleta en la ciudad.

5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

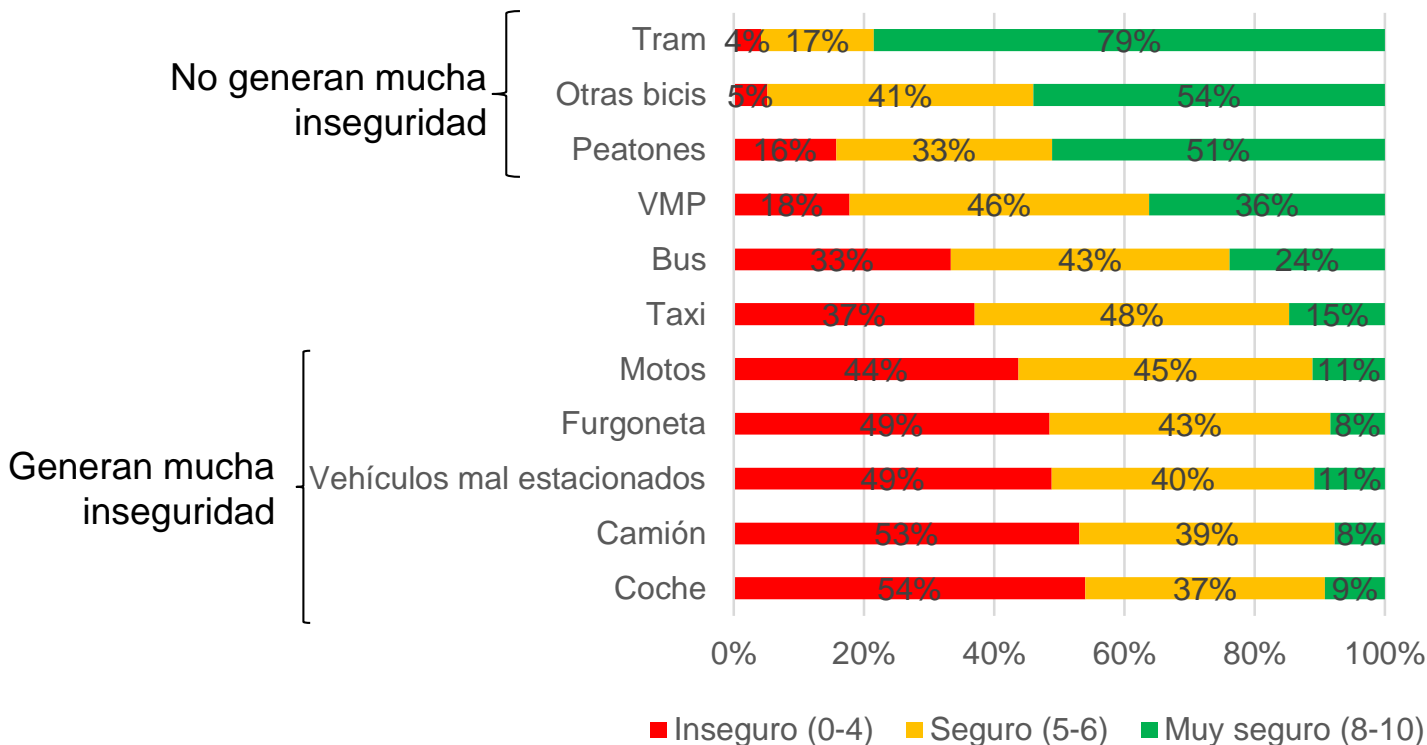
Sensación de vulnerabilidad

Vulnerabilidad circulando en bicicleta

Actualmente, el 55% de los ciclistas se sienten vulnerables cuando circulan por Barcelona. En 2018 eran el 33%. La finalización de la moratoria en aceras puede haber generado esta sensación.



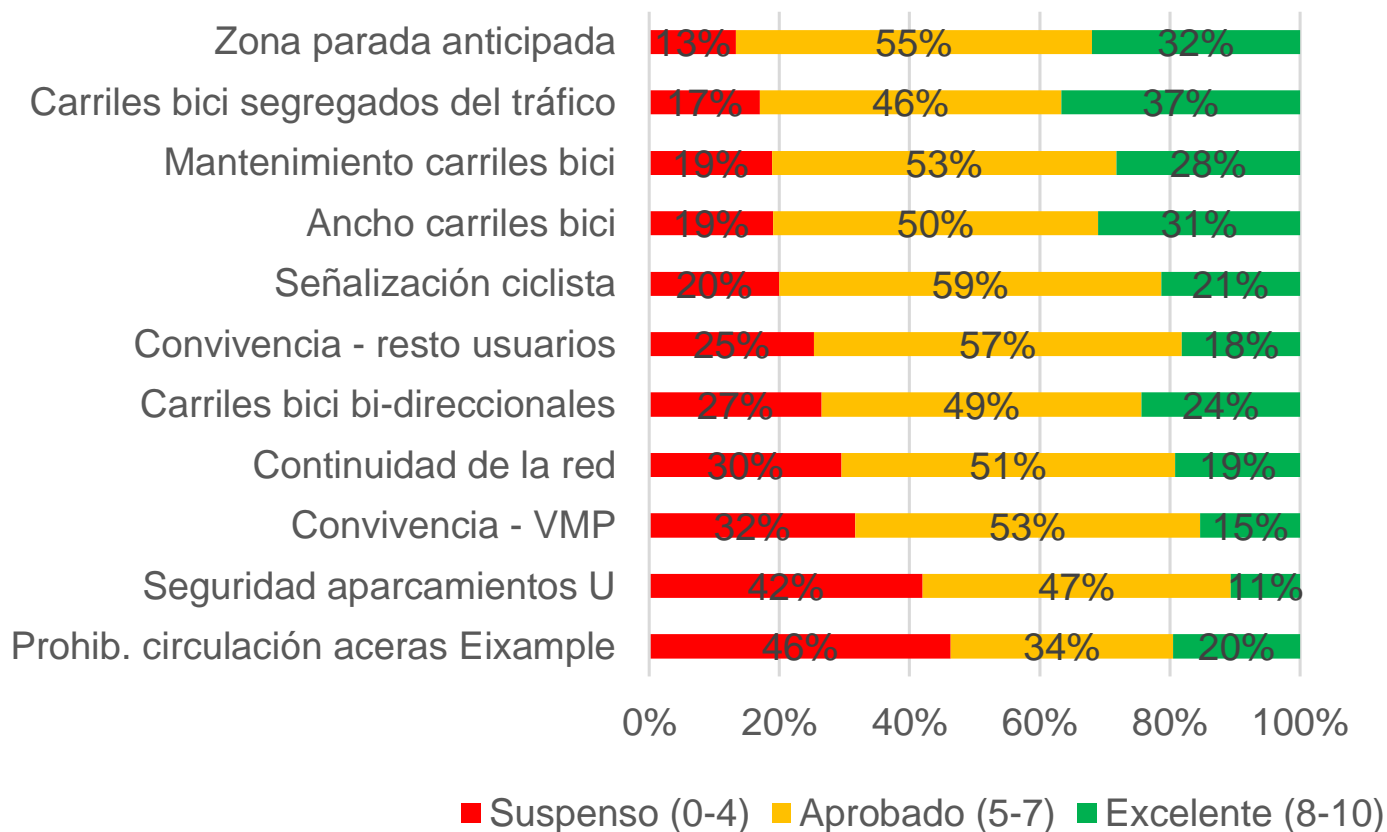
Modos de transporte que generan inseguridad



5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Valoración de la infraestructura y de la seguridad vial

Valoración de la seguridad y la infraestructura



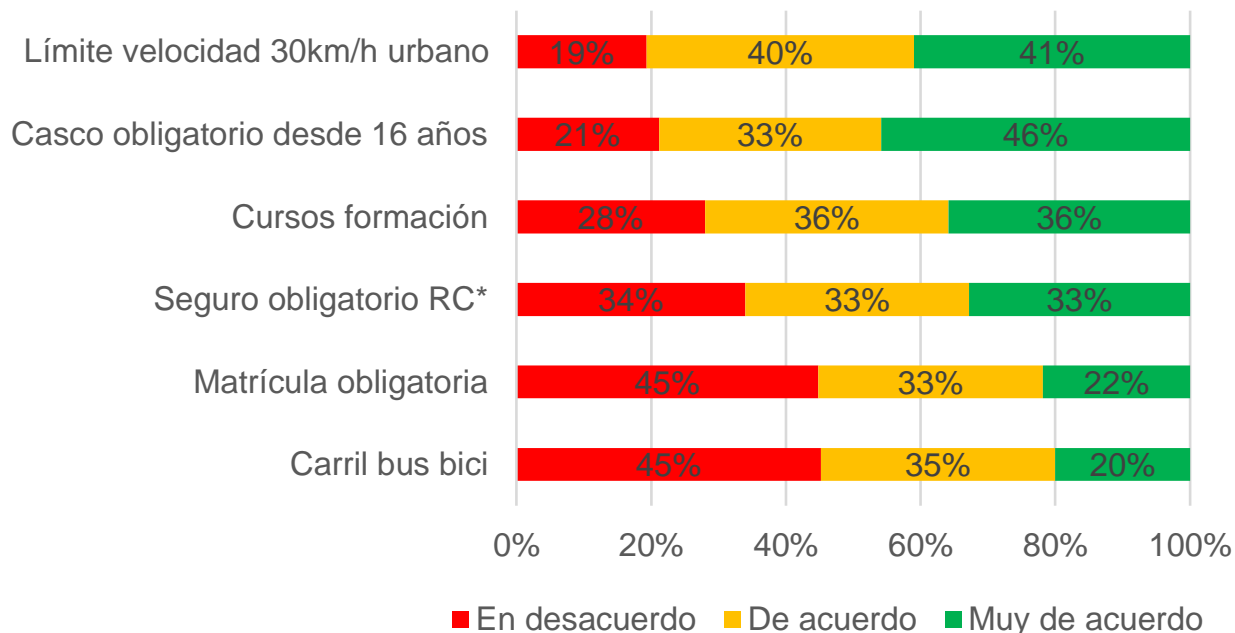
5. LOS CICLISTAS EN BARCELONA

Propuestas de fomento de la movilidad ciclista

Valoración de propuestas de movilidad

De las propuestas que se podrían implantar para favorecer la movilidad ciclista, las mejor valoradas son en relación a la seguridad: disminución de la velocidad máxima permitida en todas las vías y casco obligatorio para todos.

Las medidas menos populares son un carril de circulación compartido entre bicis y autobuses y la matrícula obligatoria.

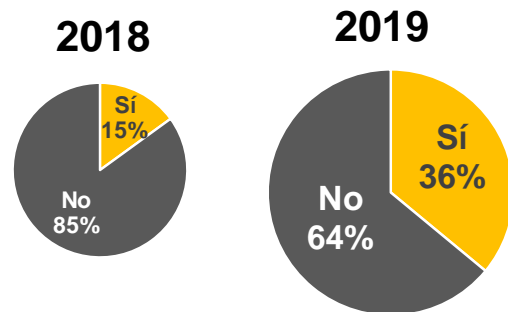


* Responsabilidad Civil

6. LOS NO CICLISTAS: PEATONES

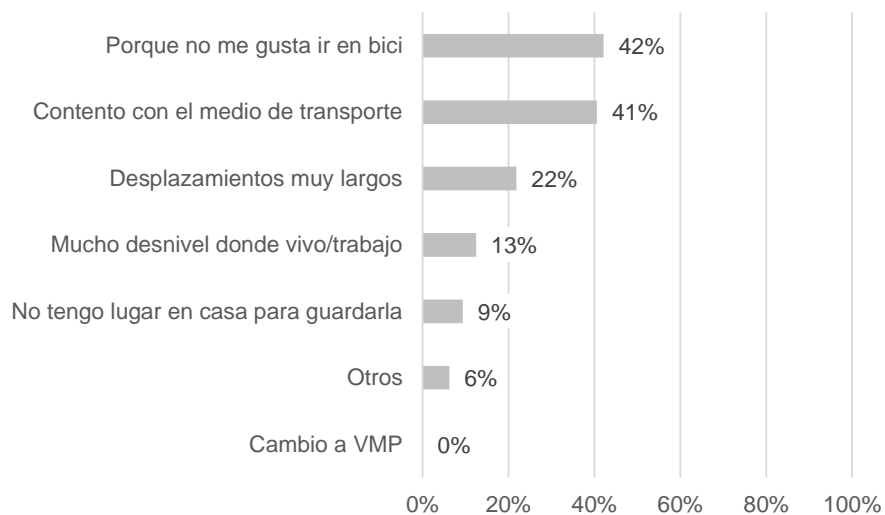
Crece la gente que se plantea cambiar hacia la bicicleta:

- **El 36% estaría dispuesto a cambiar de modo de transporte hacia la bicicleta.** En 2018 solo el 15% estaban dispuestos a hacer este cambio.



Motivos para NO cambiar hacia la bici*

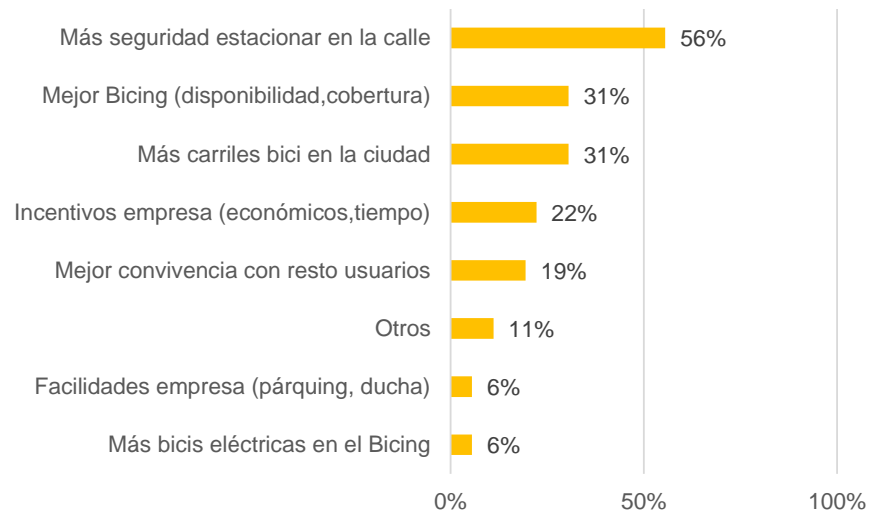
Más del 40% afirma que está contento con su medio de transporte y que no le gusta ir en bici.



* Multirespuesta

Cambiaría hacia la bici SI...*

El problema del estacionamiento seguro en la calle vuelve a surgir como el principal freno a la movilidad ciclista.



8. CONCLUSIONES

MOVERSE EN BICI SE HA CONSOLIDADO EN BARCELONA...

- El volumen de desplazamientos aumenta de forma considerable cada año (+79% desde 2010), es el modo de transporte que más crece.
- Diariamente, unas 68.000 personas se mueven en bicicleta por la ciudad (+8% respecto a 2018).
- La incorporación de nuevas opciones de bicicleta compartida (fuera del *Bicing*) está ayudando a introducir a más personas a la movilidad ciclista.
- Los ciclistas declaran que la rapidez es el principal motivo para elegir moverse en bici. También les motiva la vida saludable que comporta.

...PERO, AÚN EXISTEN FRENOS A SU CRECIMIENTO

- La seguridad del estacionamiento es el principal impedimento para la gente que estaría dispuesta a cambiar a la bici. De hecho, el 70% de los actuales ciclistas la suben a casa por la noche.
- Los ciclistas actuales y los potenciales piden:
 - Más infraestructura, los vehículos a motor les generan mucha sensación de inseguridad.
 - Un nuevo Bicing que permita más cobertura mediante la electrificación.
 - Incentivos de empresa que faciliten a los trabajadores la opción ciclista.

8. CONCLUSIONES

LA DEMANDA DE LOS CARRILES BICI ES MUY VARIABLE

- En la ciudad se encuentran muchas diferencias en cuanto al uso de la infraestructura ciclista:
 - Carriles con muchos usuarios (Diagonal, Marina, Pau Casals y Gran Via).
 - Carriles con pocos usuarios, pero en crecimiento (Ganduxer, París, Rio Janeiro)
 - Otros que prácticamente no tienen demanda (Cavallers).

ES NECESARIO TRABAJAR LA SEGURIDAD VIAL

- Existen conductas que comprometen la seguridad de los ciclistas y del resto:
 - El 34% utiliza alguna vez auriculares, y el 18% el móvil.
 - El 45% no conoce la normativa de circulación.
 - A pesar de que no se han registrado víctimas mortales en 2017 y 2018 (por ahora en 2019 sí ha habido una víctima mortal), entre 2010 y 2018 el volumen de accidentes ha crecido mucho más que el volumen de desplazamientos.
 - Los accidentes más habituales son caídas individuales o choques con peatones.
 - Crece de forma importante la sensación de inseguridad, del 33% al 55%, en gran parte por la prohibición de circular en acera y tener que bajar a la calzada.

9. RECOMENDACIONES

Fomento de la movilidad ciclista...

Mejorar la infraestructura con el objetivo de alcanzar una elevada calidad

- Consolidar la calidad de la red existente, resolviendo puntos complicados en términos de seguridad como cruces, rotondas, y eliminando todos los carriles bici en acera.
- Extender las vías ciclables para mejorar la continuidad de la red donde la conectividad no sea lo suficientemente segura.
- Mejorar la señalización, con semáforos específicos y señales reflectantes o con luz.
- Auditar los carriles bici para detectar peligros con el mobiliario urbano en caso de caída.
- Doblar la red de estacionamientos seguros en la calle (superficie y subterráneos) y en los hubs de movilidad.

Mejora del servicio público *Bicing*, con el objetivo de ayudar a que la bicicleta sea una opción atractiva para viajes más largos, a través de 3 ejes de acción:

- Electrificar progresivamente todo el servicio *Bicing*.
- Aumentar el horario de tarifa plana de 30 a 45 minutos.
- Hacer interoperable el servicio *Bicing* con el servicio metropolitano *e-Bicibox*.

9. RECOMENDACIONES

Fomento de la movilidad ciclista...

Incentivos para el uso de la bici

- Empresas: incentivar a los empleados premiando los desplazamientos en bici, facilitar estacionamientos seguros, vestuarios, etc.
- Administración: impulsar un incentivo fiscal para promover el desplazamiento al trabajo en bici, campañas informativas sobre los beneficios colectivos (mejora de calidad del aire, menos congestión, etc.) y las ganancias a nivel individual (viajes puerta a puerta, más salud, etc.).

Seguridad vial

- Establecer un **seguro obligatorio** de responsabilidad civil para cubrir los accidentes de las personas que se mueven en bicicleta.
- Dar a conocer la **normativa de circulación** entre los adultos e iniciar a los escolares en la circulación en bici desde las escuelas.
- Campañas de concienciación de los **perjuicios del uso de auriculares y móvil** mientras se circula en bici, sensibilización de la importancia de llevar timbre, luces y elementos reflectantes, uso del casco.
- Campañas de convivencia para todos los modos de transporte, poniendo especial atención a los VMP ya que comparten espacio con los ciclistas.
- Impulsar el registro de bicicletas para minimizar el riesgo de robo y recuperar bicis robadas.

RACC

MUCHAS GRACIAS

