

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

Juliol 2022



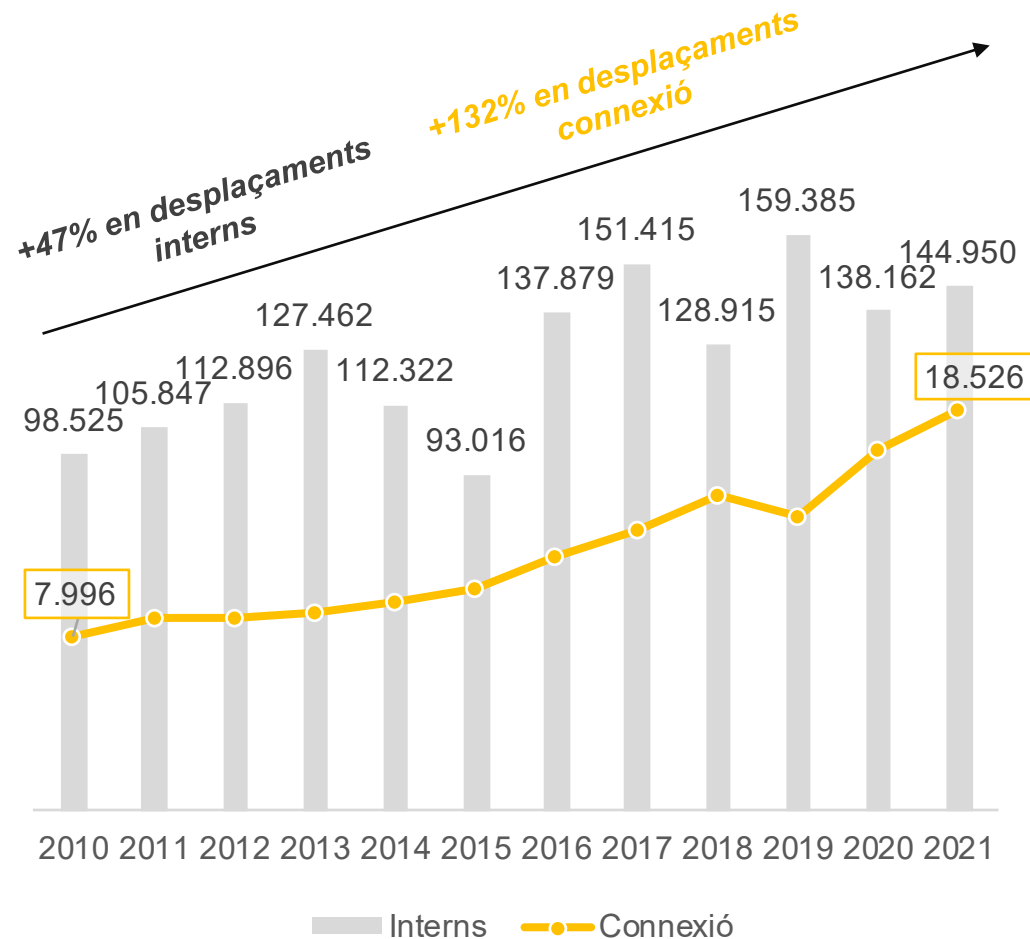
01

SITUACIÓ ACTUAL

01.1 SITUACIÓ ACTUAL - DEMANDA

Evolució del volum de viatges urbans en bicicleta

Desplaçaments en dia feiner



Però...

3,3% de la quota modal interna

1,1% de quota modal de connexió

01.2 SITUACIÓ ACTUAL - OFERTA

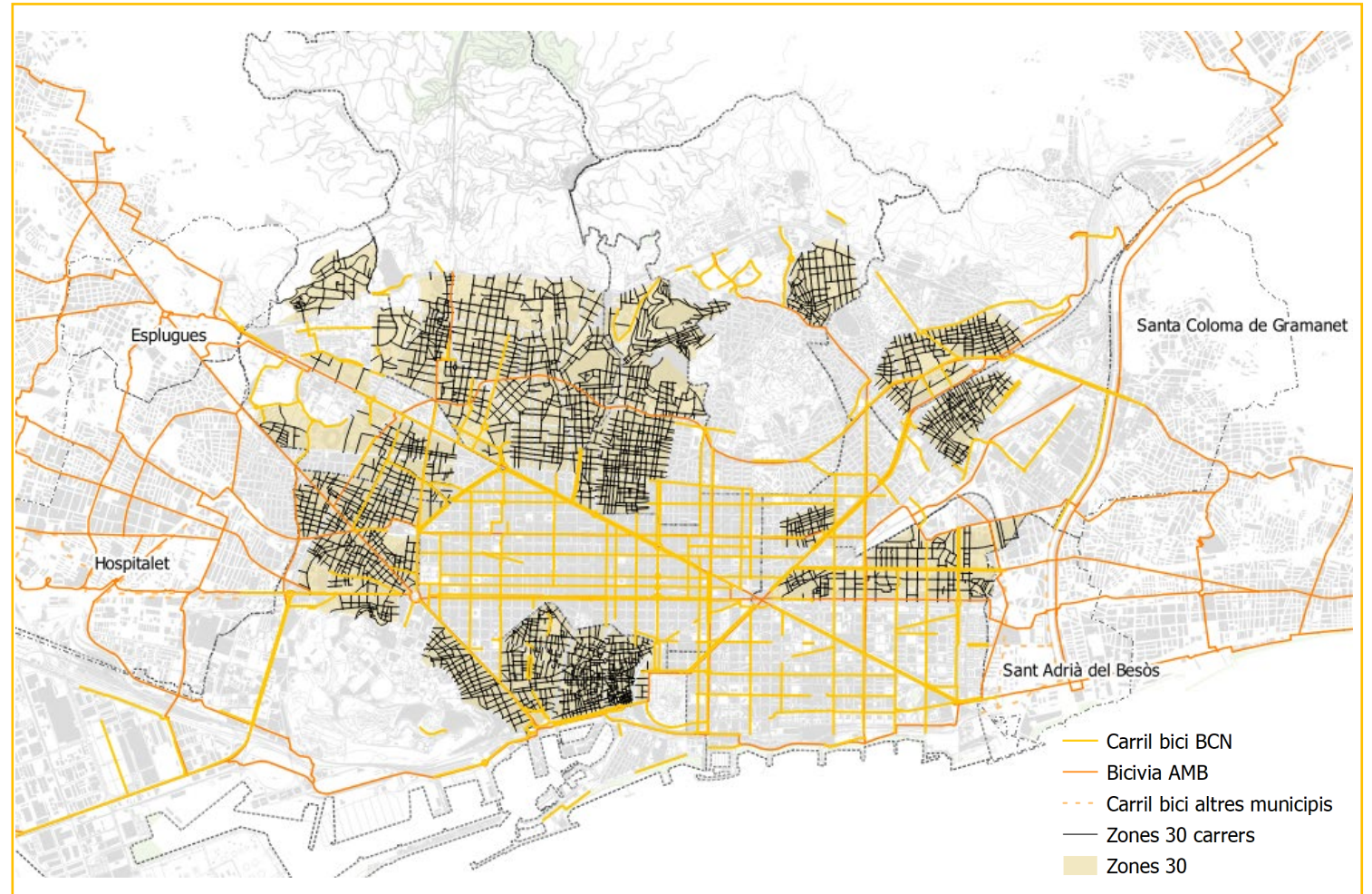
Desenvolupament de la infraestructura

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).

02

ÚS DELS CARRILS BICI

02.1 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

02.2 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

02.3 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.

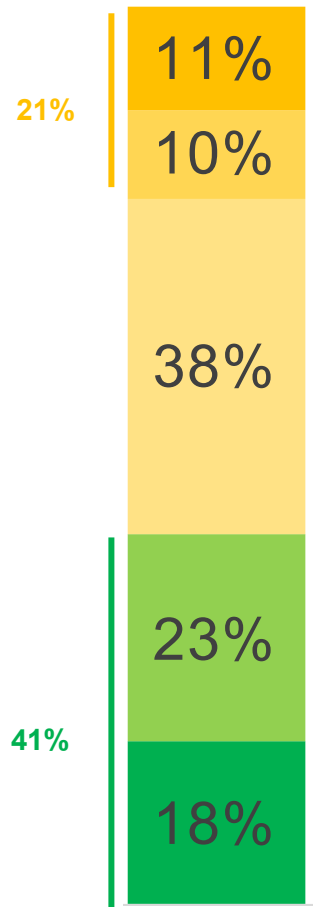
03

LA MOBILITAT CICLISTA DES DE LA VISIÓ DE L'USUARI

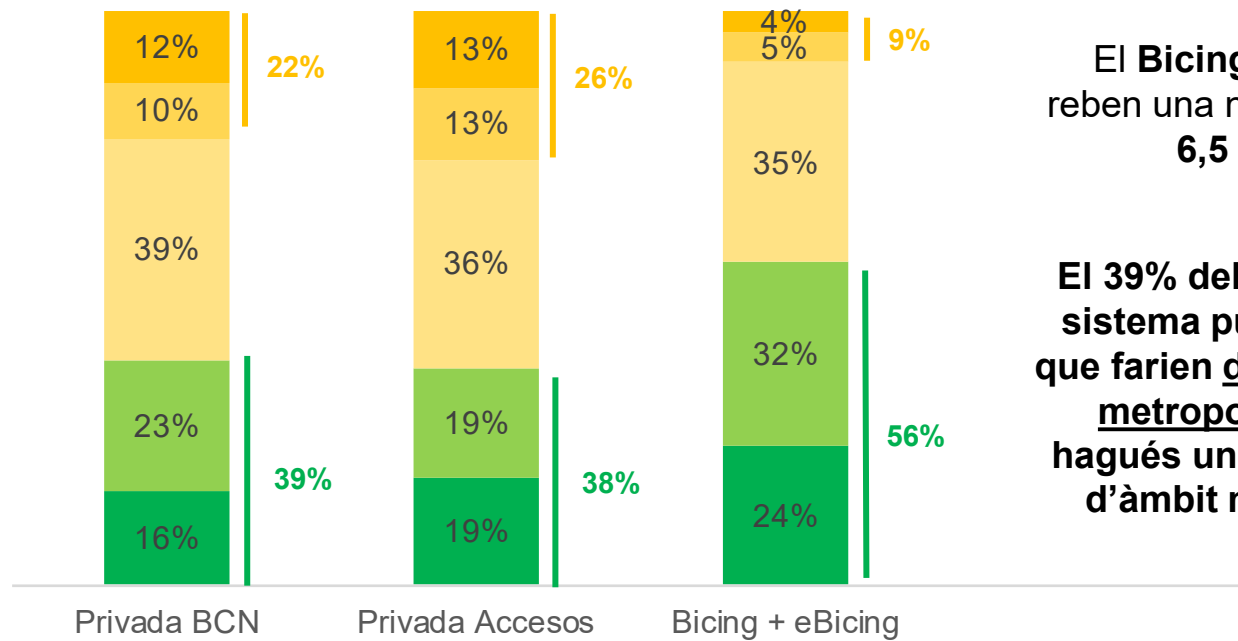
03.1 QUIN MITJÀ DE TRANSPORT FEIEN SERVIR ABANS?

	BCN	Accessos	
	22%	24%	
	49%	43%	Es necessita una estratègia clau
	9%	9%	Canvi modal que incideix més positivament en la millora de l'ocupació de l'espai urbà i la qualitat de l'aire.
	13%	16%	
No feia aquest desplaçament	7%	8%	

03.2 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.



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

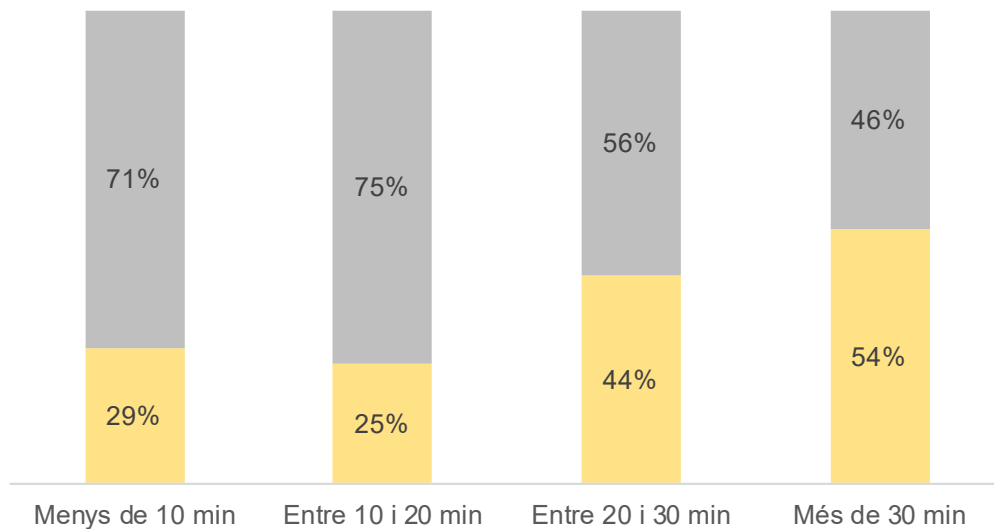
El 39% dels usuaris del sistema públic afirmen que farien desplaçaments metropolitanos si hi hagués un servei públic d'àmbit metropolità.

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

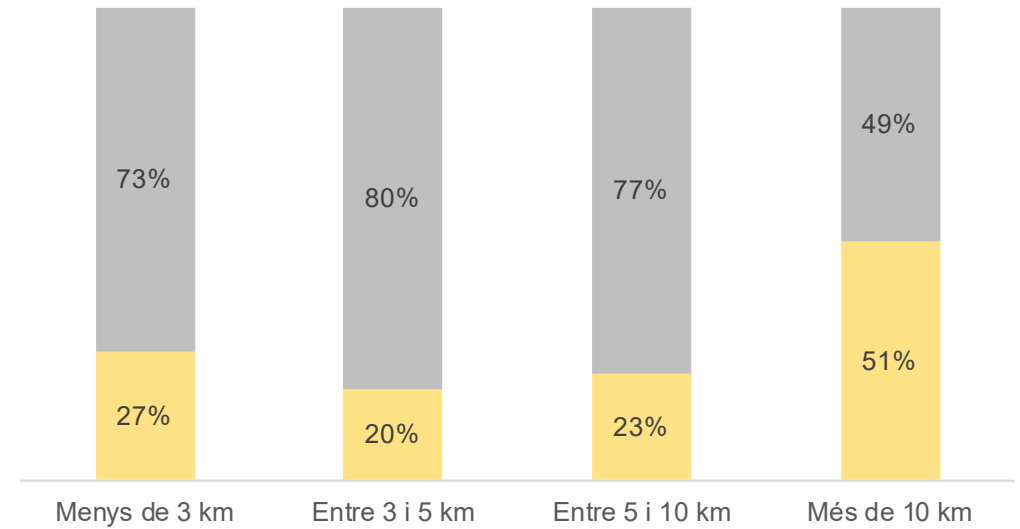
03.3 ÚS DIFERENCIAT DE BICI MECÀNICA I ELÈCTRICA

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

El 54% dels desplaçaments de més de 30 min es fan en bici elèctrica



El 51% dels desplaçaments de més de 10 km es fan en bici elèctrica



■ Bici elèctrica ■ Bici mecànica

03.4 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).

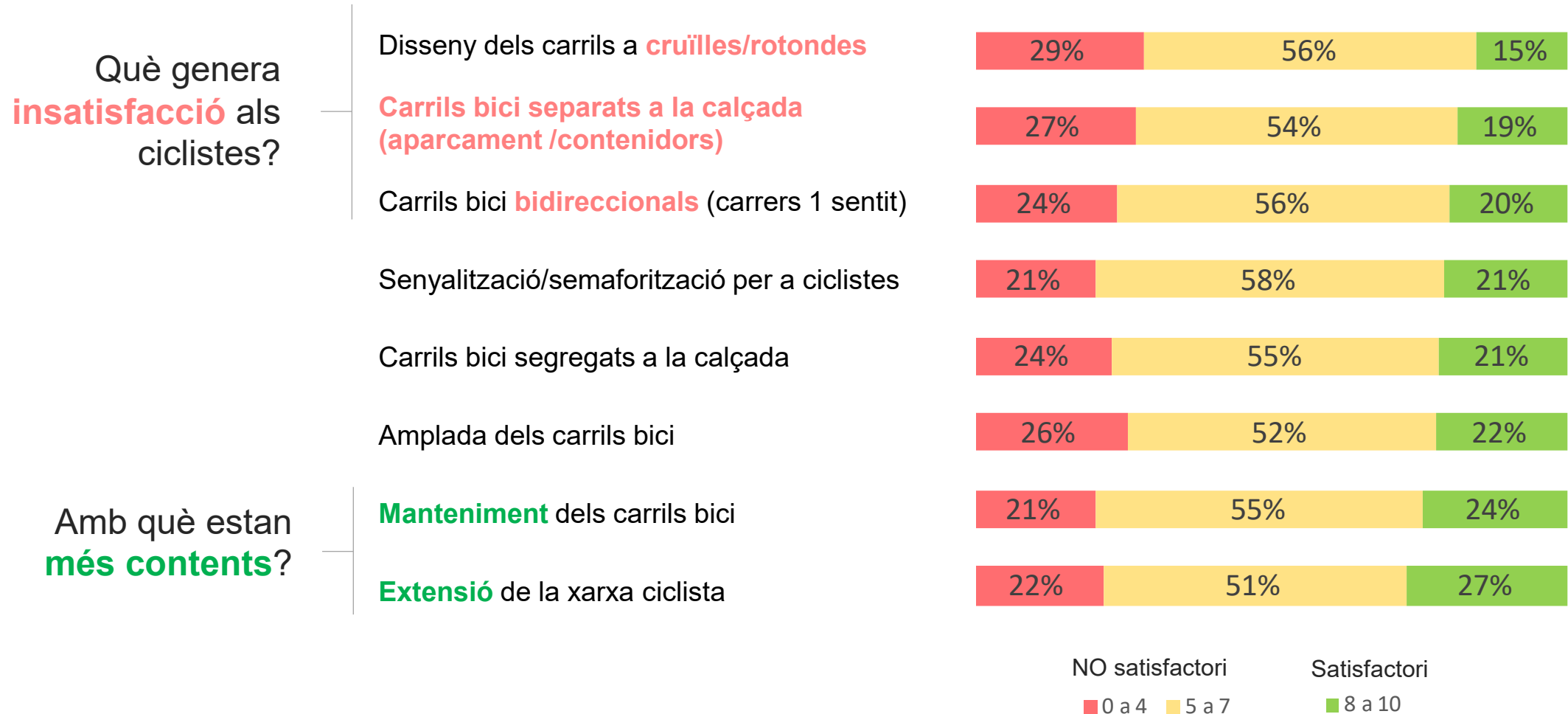
El 13% fa més volta per trobar un altre carril bici.

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.

03.5 INFRAESTRUCTURA CICLISTA

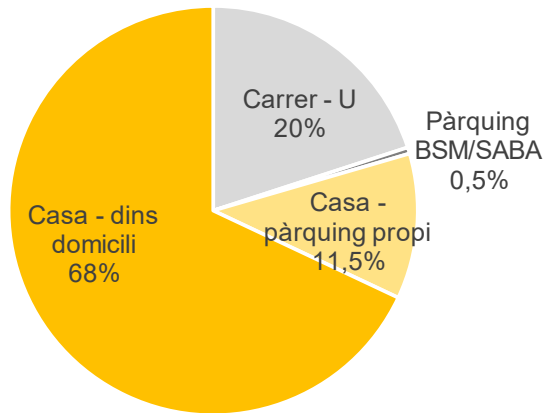
La valoració de la xarxa ciclable



03.6 INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Estacionaments

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

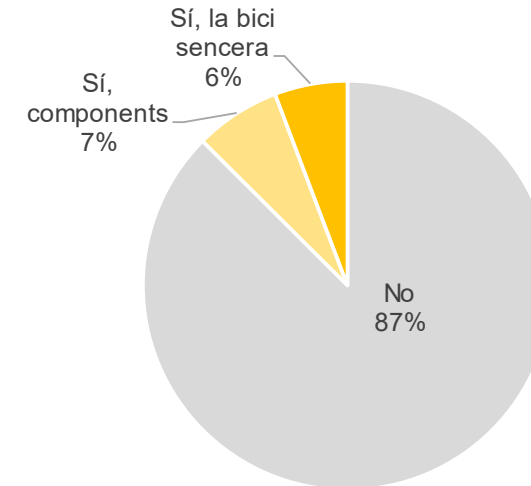


Estacionaments públics al carrer, les “U”

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.

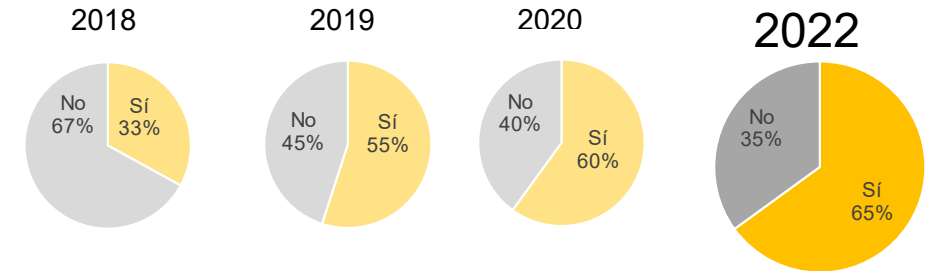
El 49% dels ciclistes urbans valora positivament els pàrquings massius soterrats de pagament (preu raonable), aquesta mesura també és ben valorada pel 31% dels ciclistes metropolitans.

03.7 SEGURETAT VIÀRIA

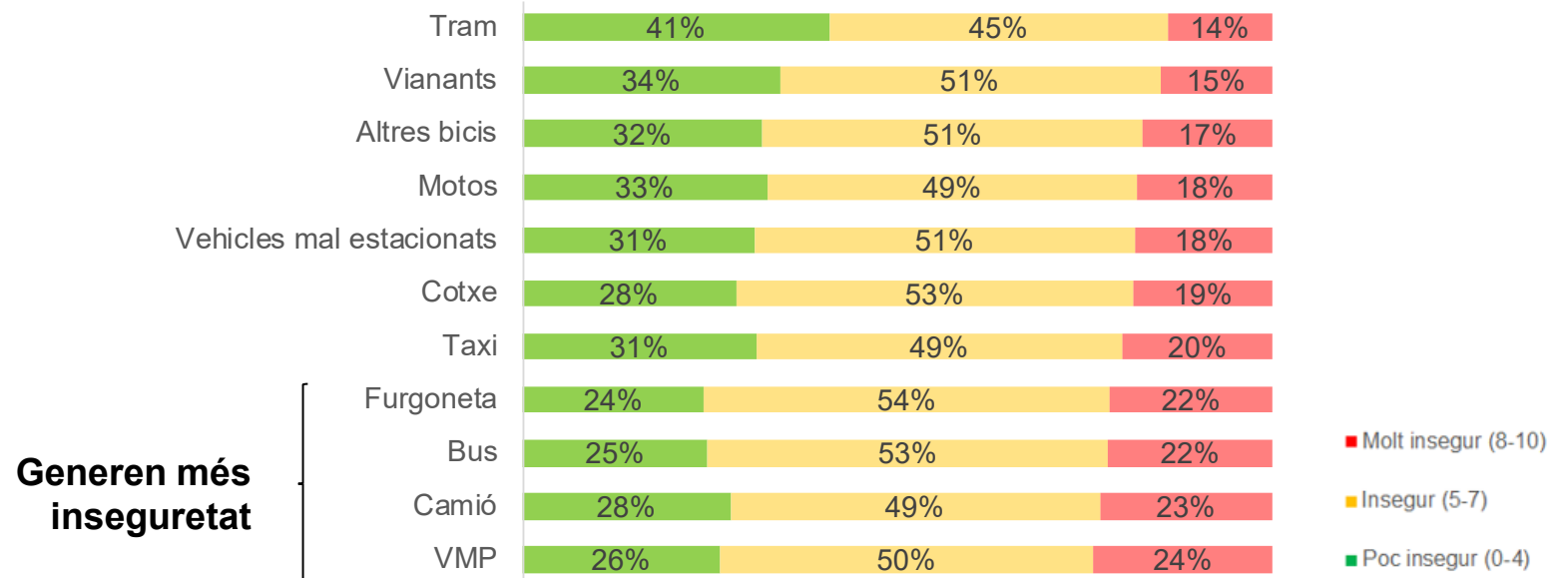
Sensació de vulnerabilitat

Vulnerabilitat quan circulen en bicicleta

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



Modes de transport que generen inseguretat



04

RECOMANACIONES

04 PER ON COMENÇAR?

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, als centres de les calçades 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 i normatives comuns a tota l'àrea metropolitana de Barcelona.
- **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.
- **Crear una xarxa d'estacionaments segurs** (en superfície i subterrànies), als hubs de mobilitat i també fomentar iniciatives privades d'aparcament.

RACC

**Mobility
Club**

Gràcies