

El “3er Barómetro RACC del Ciclista Urbano en Barcelona” estudia los hábitos y la opinión de las personas que se desplazan en bicicleta

El RACC considera necesario fomentar la formación y el conocimiento de la normativa de circulación urbana

- A pesar de que aumenta el número de ciclistas que conoce la normativa de circulación de bicicletas, todavía hay un 38% que admite no conocerla (el 45% en 2019) y el 87% estaría de acuerdo con que se impartiera educación viaria en las escuelas e institutos.
- Aunque no está permitido, el 36% de ciclistas usan auriculares y el 24% utiliza el móvil cuando circulan. Entre los menores de 20 años, las cifras empeoran: el 55% usa auriculares y el 42%, el móvil cuando van en bicicleta.
- Solo el 9% de los ciclistas han empezado a utilizar la bicicleta a raíz de la covid-19. Del conjunto de los encuestados, actualmente el 12% afirma que se desplaza en bici para evitar posibles contagios, pero un 62% de los ciclistas cree que no hay suficiente distancia física en los carriles bici.
- La mitad de los encuestados afirma que antes de empezar a ir en bicicleta utilizaba el transporte público y un 32%, que iba a pie.
- La mayoría de los ciclistas (el 86%) están a favor de prohibir el aparcamiento de motos en las aceras situadas junto a un carril bici en calzada. Por otro lado, un 78% está en desacuerdo con los carriles compartidos bus-bici.

Barcelona, 14 de abril de 2021 – El RACC ha presentado el “3er Barómetro RACC del Ciclista Urbano en Barcelona”, un estudio que analiza los hábitos y la opinión de las personas que se desplazan en bicicleta por la ciudad.

En el último año, la situación derivada de la pandemia de la covid-19 ha provocado la caída general de la movilidad urbana y ha modificado especialmente la que afecta a los usuarios de la bicicleta. En la tercera edición de este Barómetro se ha observado que el volumen de ciclistas se ha reducido en los días laborables y que la movilidad en bici se ha incrementado sobre todo durante los fines de semana. Actualmente, la red de carriles bici es más extensa y el patinete eléctrico y otros vehículos de movilidad personal han irrumpido con fuerza y conviven en el mismo espacio urbano.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



Ante esta rápida transformación de la movilidad, también aparecen retos que se tienen que afrontar y resolver. Por eso, con el objetivo de mejorar la movilidad de todas las personas que se desplazan por la ciudad, el RACC ha estudiado la situación de la bici desde el punto de vista del usuario, con la intención de identificar los aspectos a mejorar y la evolución del último año, **favorecer la convivencia entre los diferentes modos de transporte y garantizar la seguridad de todos.**

Ha realizado 600 encuestas a ciclistas, hechas en calles de 9 distritos de la ciudad, y a la vez ha realizado más de 11.000 observaciones en los carriles bici de la red urbana.

1. ENCUESTA A LOS USUARIOS DE LA BICICLETA EN BARCELONA

Perfil y hábitos de las personas que van en bicicleta

- **El 9% de los ciclistas afirman que han empezado a utilizar la bicicleta a partir de la irrupción de la covid-19.**
- **El 27% de las personas que optan por utilizar Bicing y otros servicios de bicicleta compartida (bikesharing) hace menos de un año que se desplazan en bici por la ciudad,** hecho que pone de manifiesto que estos Servicios son facilitadores y Puerta de entrada a la movilidad ciclista.
- **La mitad afirma que antes de comenzar a ir en bicicleta utilizaba el transporte público,** un porcentaje que mantiene una tendencia a la baja (57% en 2019 y 64% hace dos años). **El 32% dice que antes iba a pie** (frente al 26% en el año 2019).
 - Por otro lado, el 17% de los ciclistas antes utilizaban el coche o la moto para los desplazamientos que ahora hacen en bicicleta, frente al 12% registrado en 2019. Este es el cambio modal que aporta más beneficios medioambientales, puesto que mejora la congestión y la calidad del aire, al mismo tiempo que resulta más saludable para las personas que lo practican
- **El 14% de los ciclistas afirma que solo se desplaza en bicicleta y a pie.** La mitad complementa el uso de la bicicleta con el transporte público y yendo a pie; el 12%, solo con el transporte público, y el 10% con el transporte público y el vehículo privado.
- En total, **3 de cada 4 (77%) ciclistas usan la bicicleta para los desplazamientos cotidianos, como por ejemplo el acceso al trabajo y estudios.** El 41% afirma que solo la utiliza para ir al trabajo o al centro de estudios, y un 36%, además de usarla para ir a trabajar o a estudiar, también la utiliza para el ocio, gestiones, compras y otros motivos.
- **De los que van a trabajar en bicicleta, el 40% dispone de un aparcamiento seguro en el trabajo** y el 13% también tiene otros incentivos como vestuarios o ayudas económicas. El 47% restante no tiene ningún incentivo por parte de la empresa.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- **El 88% de los ciclistas guardan la bici en casa durante la noche**, frente al 73% del año anterior. Y solo el 10% la dejan en la calle, frente al 24% del 2019.

Opinión sobre la experiencia de uso de la bicicleta

- **El principal motivo para desplazarse en bicicleta es que es una manera de hacer ejercicio y que aporta beneficios para la salud.** Esta motivación sigue una tendencia al alza y ha pasado de ocupar la sexta posición en 2018, en la primera en esta edición del barómetro. La siguen la rapidez que ofrece este medio de transporte, la desconexión y el relax, y el ahorro económico. **El 12% de los encuestados afirma que se desplaza en bicicleta para evitar contagios de la covid-19.** En algunas motivaciones existen diferencias significativas entre hombres y mujeres:
 - Los hombres valoran más que las mujeres la rapidez y el ejercicio físico en el uso de la bici. En cambio, las mujeres aprecian más la bicicleta por el ahorro económico, la baja contaminación y porque evita los contagios relacionados con la covid-19.
- En relación con la seguridad de la infraestructura:
 - **El aspecto que los ciclistas valoran peor es que las motos aparcadas en acera crucen el carril bici para incorporarse a la calzada** (49% suspenden esta práctica). En segundo lugar, valoran negativamente la convivencia con los conductores de vehículos motorizados (40% la suspenden), seguida de la anchura de los carriles bici (34%).
 - **La prohibición de circular por las aceras de menos de 5 metros** (las del Eixample de Barcelona) **es cada vez más aceptada.** El año anterior era la situación más rechazada (46%) y este 2020 ha retrocedido hasta la séptima posición, con un 28% de suspensos.
 - **Los aspectos mejor valorados son la semaforización para ciclistas** (81% lo aprueban), la continuidad de la red ciclista (81%) y los carriles bici separados del tráfico con contenedores o plazas de aparcamiento (78%).
- Los encuestados también han puntuado algunas medidas que se podrían implantar en la Ciudad para mejorar la movilidad ciclista.
 - **El 87% estaría de acuerdo con que se impartiera educación vial en las escuelas e institutos y el 86% apuesta por prohibir el aparcamiento de motos en las aceras situadas junto a un carril bici en calzada.**
 - **La posibilidad de hacer que el uso del casco sea obligatorio** más allá de los 16 años e **incrementar los aparcamientos seguros** para bicis son las siguientes propuestas con más apoyo, con un 84% de aprobación.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

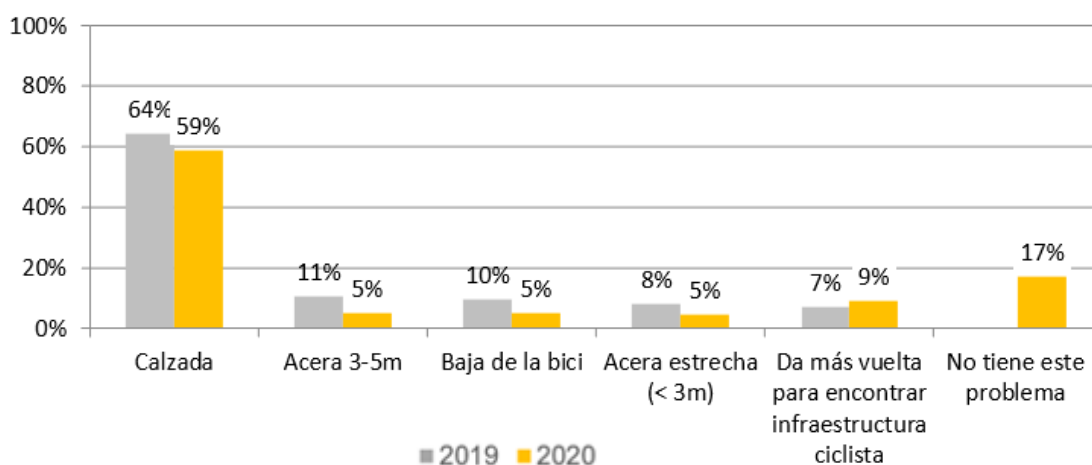
Síguenos en:



- En relación con la pandemia de la covid-19:
 - **Dos tercios de los encuestados valoran positivamente la ampliación de la red ciclista que ha propuesto el Ayuntamiento de Barcelona**, con un 67% de aprobación, y también aprueban la medida de pintar los carriles bici provisionalmente de amarillo (62%). En cambio, el 78% está en desacuerdo con los carriles compartidos bus-bici.
 - **El 62% considera que los carriles bici no se cumple la distancia física recomendada para evitar contagios.**
 - **La mitad de los ciclistas (49%) que antes de la pandemia iban con vehículo privado o transporte público afirman que continuarán utilizando la bicicleta cuando terminen las restricciones de movilidad.**
- **El 37% de los ciudadanos que no utilizan la bicicleta** estarían dispuestos a usarla para sus desplazamientos cotidianos. Entre los motivos que impulsarían el aumento de la demanda ciclista se incluyen la mejora de la convivencia con el resto de los usuarios, la seguridad en el estacionamiento, los incentivos por parte de las empresas y un mejor servicio de Bicing.

Comportamiento y seguridad

- **Más de la mitad de los ciclistas (59%) circula por la calzada, compartiendo espacio con los vehículos motorizados.**



- **El 59% afirma que baja a la calzada, compartiéndola con los coches y con el resto de los vehículos motorizados.** El año anterior (2019), dos de cada tres usuarios lo hacían (64%). El final de la moratoria que permitía circular en aceras de menos de 5 metros (1 de enero de 2019) ha podido influir en este comportamiento, ya que antes del fin de la moratoria, el 45% optaba por la acera cuando no había carril bici.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- Un 5% circula por aceras de entre 3 y 5 metros, frente al 11% del año anterior.
 - Un 5% baja de la bici para hacer el tramo a pie, la mitad respecto al año anterior (10%).
 - Un 5% reconoce que circula por aceras estrechas.
 - Un 9% da más vuelta en su recorrido para poder ir por un carril bici.
 - El 17% circula de forma continuada durante todo el trayecto que realiza.
-
- **Más de la mitad de los ciclistas (60%) se sienten vulnerables cuando circulan por Barcelona**, frente al 55% de hace un año y del 33% de hace dos ediciones. También en este caso, el fin de la moratoria que permitía circular por las aceras de menos de 5 metros puede haber generado esa sensación.
 - **El 15% declara que ha tenido un accidente yendo en bicicleta alguna vez en la vida, y el 28% ha tenido un susto en el último año** (frente al 36% registrado en 2019). De los que han tenido accidentes, el 33% cayeron solos y 16,5% toparon con otro ciclista. El resto de los accidentes fueron con coches (15,5%), peatones (12,6%), vehículos de movilidad personal (11,7%), motos (7,8%) y otros vehículos.
 - **El 78% de los ciclistas están a favor de sancionar a aquellos que incumplan la normativa**, son cinco puntos más que en 2019 (73%). El 13% de los encuestados ha sido sancionado alguna vez, frente al 14% del 2019 y el 9% de 2018, lo que podría indicar un aumento del control de infracciones en los últimos años.
 - Sin embargo, **el 38% de los ciclistas admite que no conoce la normativa de circulación** de la bicicleta en Barcelona. A pesar de ser una cifra ligeramente menor que en 2019 (45%), es todavía significativa.
 - **Algunos ciclistas no utilizan los elementos de seguridad** obligatorios para circular en zona urbana: un 21% afirma que no lleva timbre, un 22% no lleva luz roja detrás, un 29% no lleva luz blanca delantera y un 56% no lleva elementos reflectantes cuando circula de noche. Todos los aspectos anteriores han empeorado respecto a la última edición del Barómetro, especialmente el último, los elementos reflectantes nocturnos, que partía de un 35% de incumplimiento.
 - **El uso del casco -que no es obligatorio en mayores de 16 años- ha crecido entre los ciclistas encuestados**, ya que un 56% lo utilizan (frente de 35% en 2018 y el 40% en 2019).
 - **El 36% de los ciclistas encuestados admite que lleva auriculares** (cifra dos puntos superior a la registrada el año anterior, 36%) **y el 24% utiliza el móvil** (18% en 2019) mientras circula en bicicleta, aunque no esté permitido. La práctica está más extendida entre los jóvenes, ya que **el 55% de los ciclistas de menos de 20 años utilizan auriculares mientras van en bicicleta y el 42%, el móvil**.
 - Aunque no es obligatorio, el 7% de usuarios tiene un seguro específico para cubrir posibles accidentes en bicicleta, una cifra que cae un 1% respecto al año 2019.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

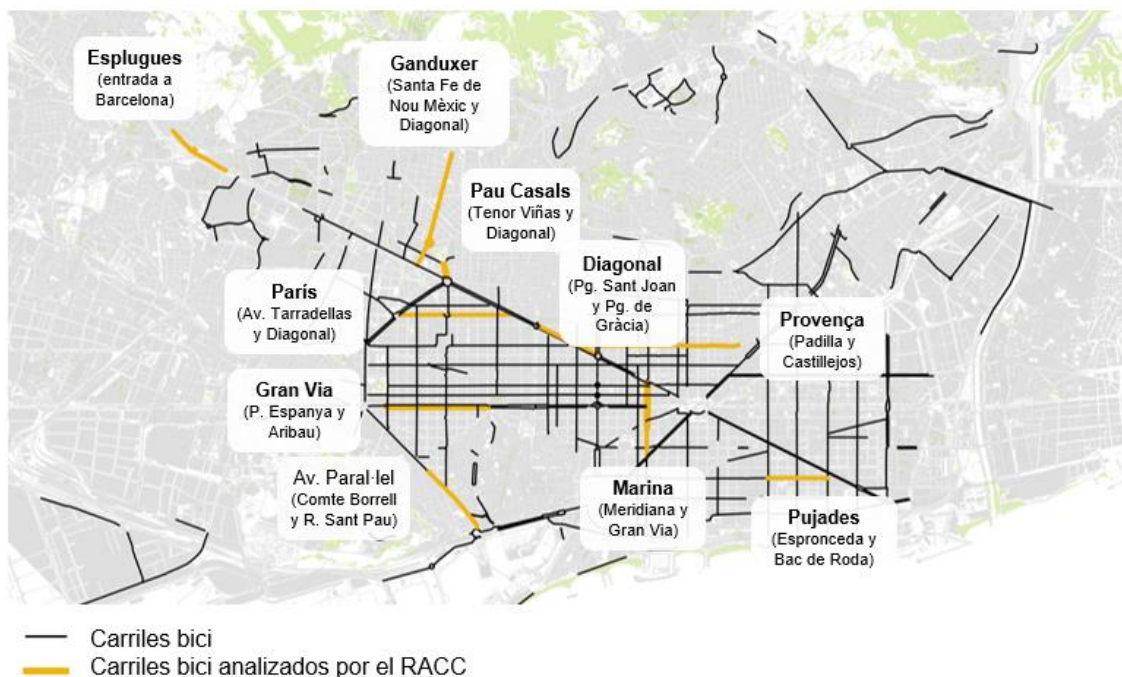
Síguenos en:



2. EL VOLUMEN DE CICLISTAS EN LOS CARRILES BICI ES DESIGUAL SEGÚN LA ZONA

El RACC también ha hecho un test sobre el uso real de los carriles bici en 10 puntos de diferentes distritos.

Tramos de carril bici analizados



Vehículos observados 2020	Pujades*	Diagonal (montaña)	Ganduxer	Gran Vía (carril mar)	Marina*	París	Pau Casals*	Provença*	Esplugues*	Paral·lel*
Bicicletas	593	1.344	238	817	891	386	769	1.192	779	1.131
VMP (patinetes, ruedas)	107	406	167	180	330	168	500	507	358	227
Total vehículos (6 horas)	700	1.750	405	997	1.221	554	1.269	1.699	1.136	1.358
Media de vehículos por hora (hora punta)	117	292	67	166	203	92	211	283	189	226

Fuente: elaboración propia. Observaciones realizadas en hora punta en días laborables (de 7h a 10h y de 17h a 20h). *Carril bici con 2 sentidos

La infraestructura vial para circular en bicicleta es actualmente de 1.497 km, un 10% más extensa que en 2019. En este escenario, los resultados obtenidos durante el último año ponen de manifiesto que el uso de la infraestructura ciclista ha sido desigual. Algunos carriles bici tienen muchos usuarios, mientras que por otros circulan muy pocas personas:

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- **Carriles bici con alta ocupación:** destaca el carril bici del lado montaña de la Av. Diagonal entre Passeig de Sant Joan y Passeig de Gràcia, donde cada hora circulan de media 292 vehículos (439 en 2019); el carril bici de la calle Provença en el tramo entre las calles Padilla y Castillejos, por donde pasan 283 vehículos por hora, y la Av. Paral·lel, entre Comte Borrell y R. Sant Pau, por donde pasan 226 vehículos cada hora.
- **Carriles con baja ocupación:** en cambio, otros carriles tienen mucha menos demanda. El caso más destacado es el de la calle Ganduxer donde cada hora se cuentan solo 67 vehículos. A pesar de ello, son más vehículos que los 48 registrados en 2019, seguramente por el efecto de la electrificación de los vehículos.

Por otro lado, el volumen de bicicletas contabilizadas ha sido desigual respecto al de hace un año por el efecto de la pandemia:

- En general la presencia de ciclistas en los carriles bici ha caído un 10%. Aunque se ha reducido el volumen de usuarios en diferentes puntos, en el tramo de Esplugues y en las calles París y Ganduxer la circulación de la bicicleta ha superado la del año anterior.

3. RECOMENDACIONES RACC

3.1 Aumentar la seguridad viaria:

El RACC considera necesario que los ciclistas conozcan el código de circulación y recomienda:

- Dar a conocer la normativa de circulación entre los adultos e iniciar a los niños en la circulación en bici desde la etapa escolar. Por ejemplo, adjuntar trípticos a los usuarios cuando compran una bicicleta.
- Hacer campañas de concienciación sobre los perjuicios que usar auriculares y el móvil mientras se circula en bicicleta y sobre la importancia de llevar timbre, luces y elementos reflectantes, así como de promoción del uso del casco.
- Hacer campañas de convivencia dirigidas a todos los modos de transporte, poniendo especial atención en los vehículos de movilidad personal (VMP), ya que comparten espacio con los ciclistas y con vehículos de motor.

3.2 Mejorar la infraestructura para alcanzar la máxima calidad:

- Consolidar la calidad de la red existente, resolviendo puntos mejorables en términos de seguridad, como cruces y rotondas, y eliminando todos los carriles bici en acera.
- Valorar el uso y el diseño de los carriles bici por la covid-19 antes de integrarlos a la red actual de bicicleta de la ciudad.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- Mejorar la conectividad de las vías ciclistas cuando los tramos de conexión no son suficientemente seguros.
- Incrementar la conectividad con otros municipios extendiendo la red ciclista con características y diseños comunes.
- Mejorar la señalización, con semáforos específicos para ciclistas y señales reflectantes o iluminadas.
- Señalización variable donde se especifiquen los volúmenes de tráfico de vehículos y de bicicletas / VMP en los carriles bici más utilizados.
- Auditar los carriles bici para detectar peligros con el mobiliario urbano en caso de caída.
- Generar una red de estacionamientos seguros en la calle, en superficie y subterráneos, los hubs de movilidad y los locales de aparcamientos seguros como el de Gracia, fomentando las iniciativas privadas.
- Redistribuir el aparcamiento en acera de las motos cuando hay un carril bici, evitando su paso por este.
- Actualizar el manual de diseño de carriles bici de Barcelona, teniendo en cuenta los nuevos widgets de movilidad y una propuesta de unificación con otros municipios metropolitanos.

3.3 Mejorar el servicio público Bicing con el objetivo de ayudar a hacer que la bicicleta sea una opción atractiva para hacer viajes más largos, a través de 4 ejes de acción:

- Electrifica la mayor parte del servicio Bicing.
- Aumentar el horario de tarifa plana de 30 a 45 minutos y la cobertura territorial en municipios cercanos (Ej. L'Hospitalet) para los servicios privados de bici compartida.
- Hacer compatible el servicio Bicing con el servicio metropolitano de bicicletas compartidas e-Bicibox para que los ciudadanos puedan desplazarse entre Barcelona y los municipios que disponen de este servicio.

3.4 Impulsar los 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 ventajas a escala individual (viajes puerta a puerta, más salud, etc.). Además, debería haber subvenciones para la compra de una nueva bicicleta o para repararlas.

3.5 Otras propuestas:

- Establecer un seguro obligatorio de responsabilidad civil para cubrir los accidentes de las personas que se mueven en bicicleta.
- Impulsar el uso del registro de bicicletas para minimizar el riesgo de robos y facilitar la recuperación de bicis robadas.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



Sobre el RACC

El RACC es una entidad que ofrece cobertura y servicios de alta calidad para atender las necesidades de más de 10 millones de personas en cualquier lugar del mundo. Es especialista en la prestación de asistencia personal, familiar, mecánica, sanitaria urgente y en el hogar y tiene la red de autoescuelas más grande del Estado. Para cubrir sus necesidades, la entidad realiza 1.193.000 asistencias al año y gestiona 600.000 pólizas de seguros de diferentes ramos. El RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura y respetuosa con el medio ambiente, y tiene una gran capacidad de divulgación e influencia en aspectos relacionados con la mejora de la seguridad vial, la reducción de los accidentes y las infraestructuras.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:

