

1º Barómetro de la movilidad ciclista y de VMP en Lleida

3 de diciembre, 2025

RACC

01 Objetivos

02 Situación actual

03 Metodología

04 Uso de la infraestructura ciclable (observaciones)

05 La movilidad en bici y VMP desde la visión del usuario (encuestas)

06 Conclusiones

07 Recomendaciones

01

OBJETIVOS

01 OBJETIVOS

1

Fomentar una cultura de la micromovilidad en bici y VMP como modos sostenibles y seguros.

2

Mejorar la percepción de la seguridad de los ciclistas y usuarios de VMP y la confianza a la hora de desplazarse,
con mejores infraestructuras y servicios.

3

Aportar conocimiento del mundo de la bicicleta y del VMP en relación con la movilidad habitual y las necesidades y carencias percibidas por los usuarios.

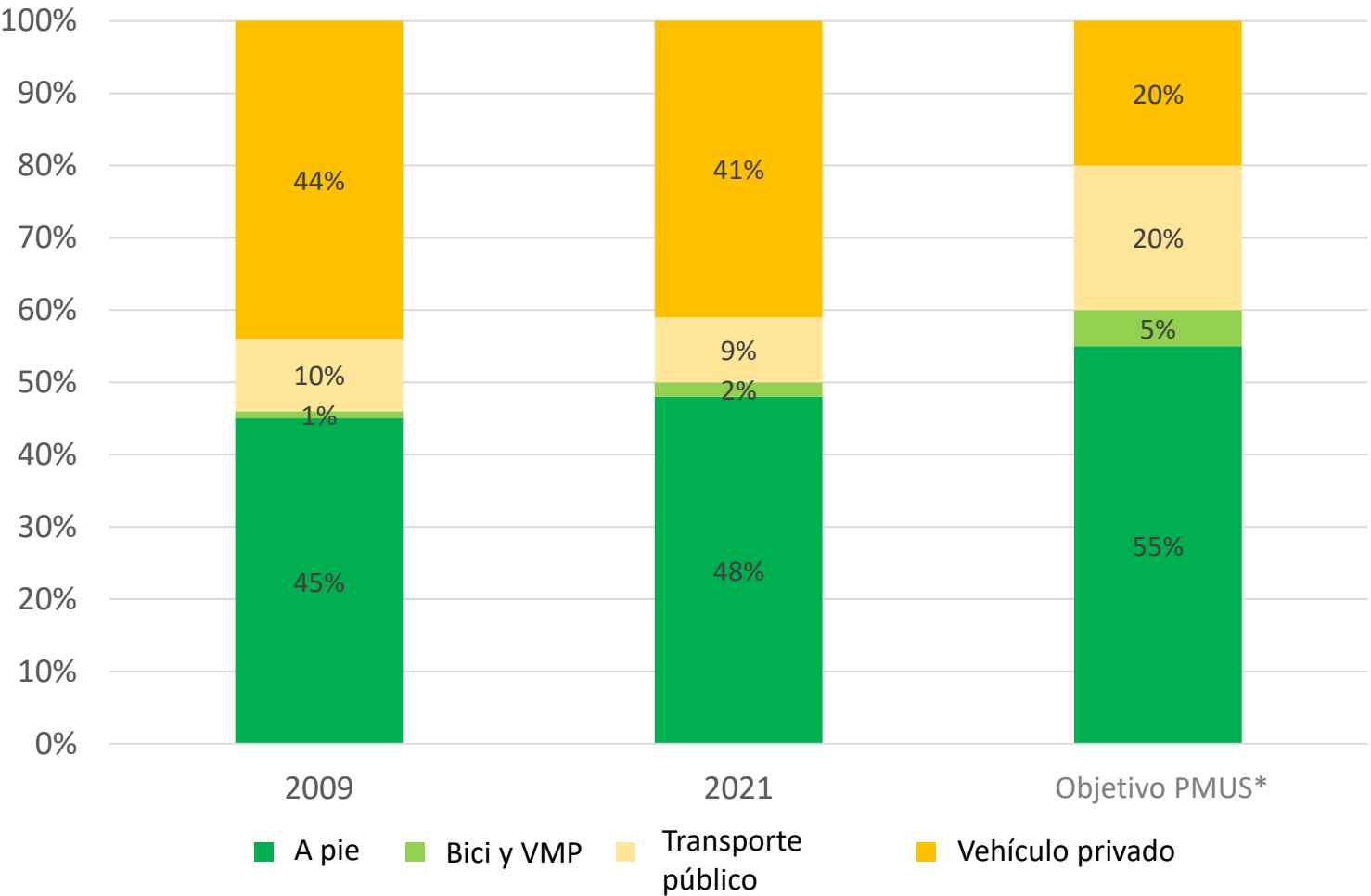
4

Instar a las administraciones a tomar medidas eficaces **para aumentar el cupo modal de los medios más sostenibles.**

02

SITUACIÓN ACTUAL

2.1 SITUACIÓN ACTUAL - Reparto modal



2.2 SITUACIÓN ACTUAL - Oferta de infraestructura

En Lleida se apuesta por una movilidad segura y accesible en bicicleta

Infraestructura ciclable	245 km
Carriles bici*	71 km
Calles 30	152 km
Plataforma única	22 km



Calle 30: Todas las calles (30 km/h) con un único carril de circulación, o un carril de circulación por sentido, situados fuera de las plataformas únicas. La bici tiene prioridad, excepto con los peatones.

Plataforma única: Calles que no presentan desnivel entre acera y calzada a pesar de que esta última pueda estar segregada mediante diferenciación de pavimento o mobiliario urbano. (10-20km/h).

* Teniendo en cuenta los carriles bidireccional como doble km

Fuente: Realización propia

03

METODOLOGÍA

3.1 METODOLOGÍA - Aforos

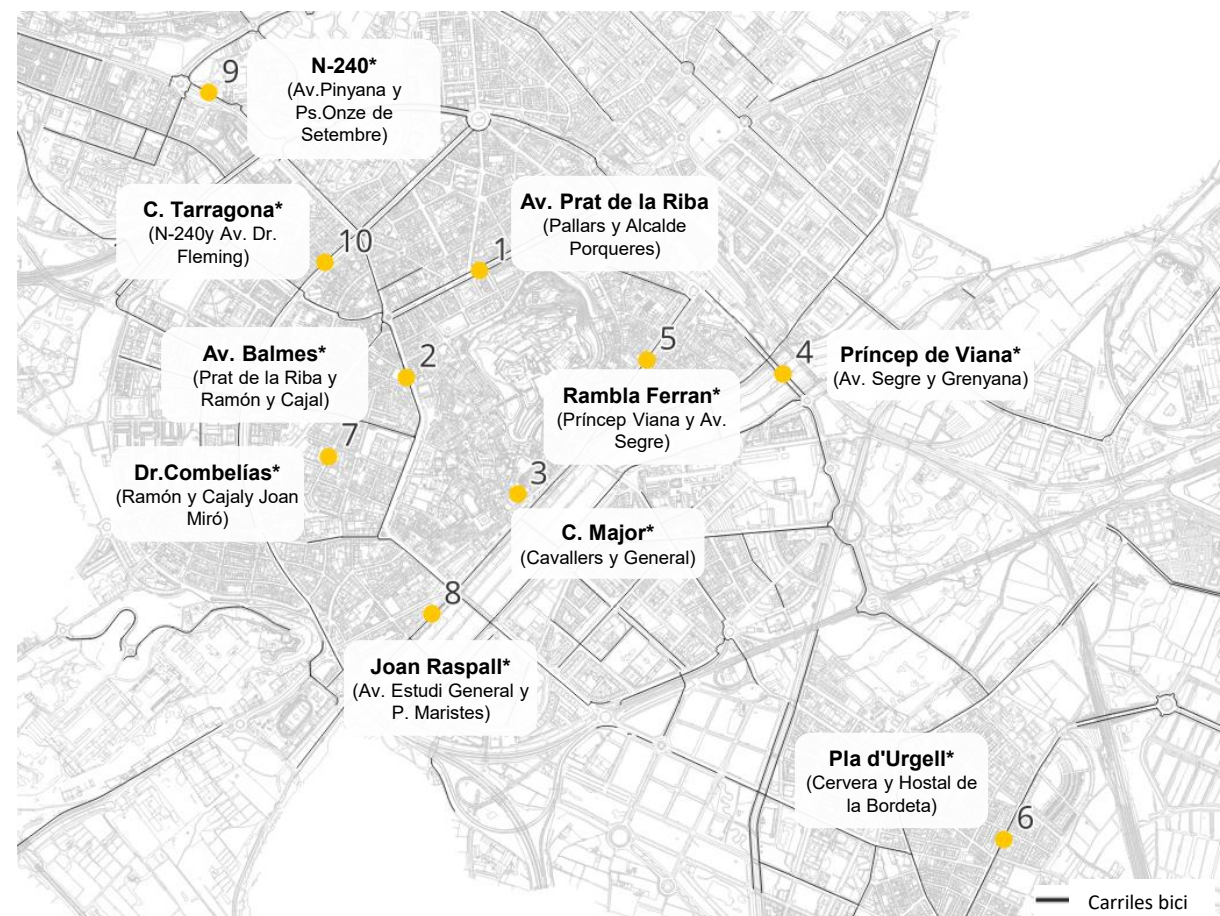
1.396 observaciones en el ámbito urbano de Lleida en 10 puntos de aforo

Los aforos nos permiten conocer:

- El volumen de bicicletas y VMP que se mueven actualmente en Lleida según diferentes tipologías de circulación.
- Qué carriles bici/infraestructuras son más o menos utilizados por los usuarios.

Observaciones de vehículos en los carriles bici (7-10 h y de 17-20 h):

- Bicicletas (mecánicas-eléctricas)
- VMP: patinetes, ruedas, plataformas, segways



03.2 METODOLOGÍA - Encuestas

250 encuestas a ciclistas +
230 encuestas a usuarios de VMP

Las encuestas nos permiten conocer:

- El perfil del ciclista y usuario de VMP en Lleida y sus hábitos de movilidad cotidiana.
- La valoración de la infraestructura: la red pedaleable y los estacionamientos.
- La percepción de seguridad que ofrece la infraestructura.
- La percepción de la seguridad vial y de la siniestralidad.
- Las propuestas de mejora para el aumento de desplazamientos en bici y VMP.



ID	Distrito	Localización
1	Distrito 4	Entorno Av. Pius XIII – Rambla Aragó
2	Distrito 3	Av. De les Garrigues
3	Distrito 9	Entorno Hospital Arnau de Vilanova
4	Distrito 7	La Bordeta
5	Distrito 6	Príncep de Viana - Av. Prat de la Riba

04

USO DE LA RED CICLABLE (Observaciones)

04.1 USO DE LA RED CICLABLE

Aforos 2025



	Red ciclable	Bicicletas		VMP		Total vehículos (6 horas)	Bicicletas por hora	VMP por hora
Urbano	Av. Prat de la Riba	78	52%	71	48%	149	13	12
	Av. Balmes*	129	54%	111	46%	240	22	19
	C. Major*	73	68%	35	32%	108	12	6
	Princep Viana*	111	74%	40	26%	151	19	7
	Rb. Ferran*	85	72%	33	28%	118	14	6
	Pla d'Urgell*	31	65%	17	35%	48	5	3
	Dr. Combelles	42	48%	45	52%	87	7	8
	Joan Raspall*	135	73%	51	27%	186	23	9
	N-240*	110	65%	58	35%	168	18	10
	C. Tarragona*	73	52%	68	48%	141	12	11
		867	62%	529	38%			

En 3 de los 10 puntos de aforos, el porcentaje de bicis y VMP es muy similar, y en 1 de ellos, la circulación de VMP supera a los ciclistas.

Más de la mitad de la movilidad en Bici y VMP se realiza con modos eléctricos (54%).

BICI MECÁNICA PRIVADA	BICI ELÉCTRICA PRIVADA	VMP	TOTAL
580	156	529	1.265
46%	12%	42%	100%

8 de cada 10 usuarios observados circula por espacios compartidos con el peatón, ya sea carril bici en acera (50%) o en zonas compartidas (30%).

Observaciones realizadas en período punta en días laborables (de 7h a 10h y de 17h a 20h).
* Carril bici con dos sentidos

05

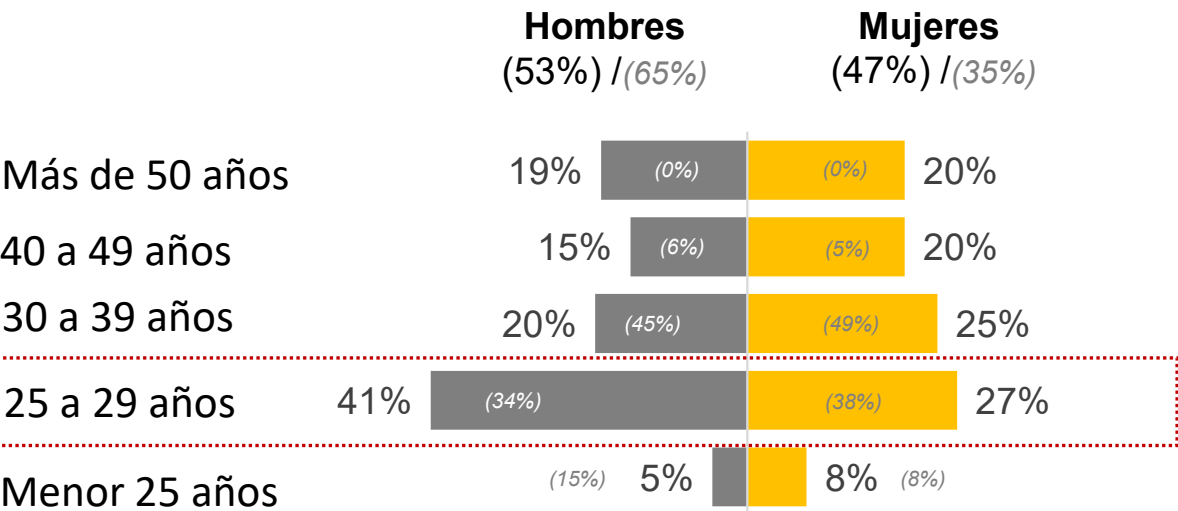
**LA MOVILIDAD DESDE LA VISIÓN DEL
USUARIO (Encuestas)**

05.1 EL PERFIL DEL CICLISTA Y USUARIO VMP

El 69% son **población joven** entre 25 y 40 años, especialmente Hombres, en el caso de la bicicleta.

El **34% de usuarios no tienen ningún tipo de carné de conducir** (31% ciclistas y 37% usuarios de VMP).

Género y edad de los usuarios de la bici yVMP *(en cursiva)*



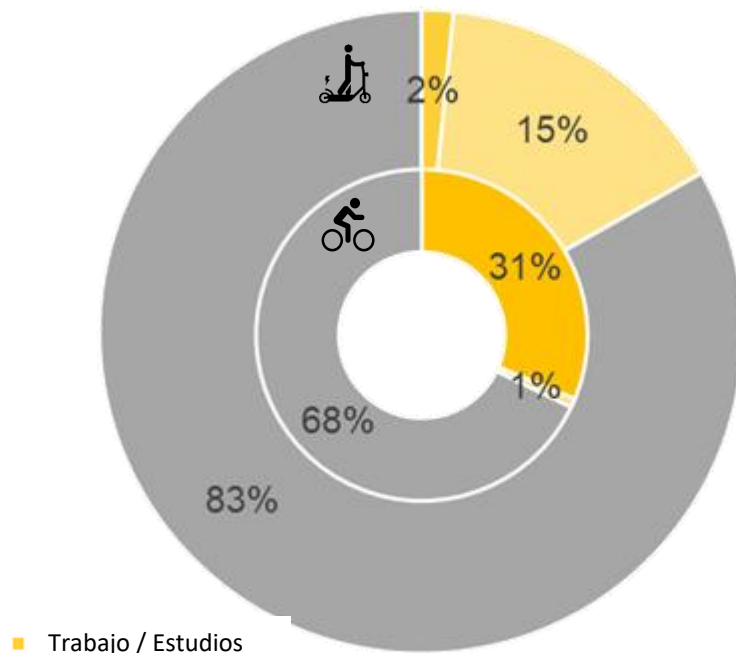
De los usuarios que disponen de vehículo en propiedad para realizar el mismo trayecto prefieren realizar el desplazamiento en bicicleta/VMP por los siguientes motivos:

Llego más rápido	58%	67%	39%
Ahorro dinero	32%	23%	52%
Facilidad de estacionamiento	21%	20%	23%
Comodidad	19%	17%	23%
Más agradable	14%	13%	15%
Evito riesgo de accidente	7%	2%	16%
Más sostenible	6%	3%	13%
Evito posibles multas	6%	0%	17%
Flexibilidad enlazar desplazamientos	3%	1%	8%

05.1 EL PERFIL DEL CICLISTA Y USUARIO VMP

Los ciclistas y usuarios de VMP realizan una media de 2,5 viajes* diarios

(En Bici 2,1 y VMP, 3,1)



- Trabajo / Estudios
- Trabajo / Estudios + Ocio, gestiones, compras...
- Ocio, gestiones, compras...

El 76% de los viajes en bicicleta y VMP a Lleida son por ocio o gestiones, movilidad no ocupacional.

El 15,83% responde a trabajo o estudios, movilidad ocupacional.

El 8.33% de los usuarios combina la movilidad ocupacional y no ocupacional en un mismo trayecto.

El 68% de los usuarios que acuden al trabajo en bici (64%) y VMP (71%) no tienen ningún tipo de incentivo por parte de la empresa.

El resto: (multirespuesta)

- 53% posibilidad de cargar la bici eléctrica (33%) o el VMP (65%).
- 37% parking seguro / espacio para guardar la bici (53%) o el VMP (26%).
- 11% tienen ducha/vestuario (13% ciclistas; 9% usuarios de VMP).

Uso frecuente de estos vehículos, el 58% de los usuarios utiliza la bici (52%) y el VMP (65%) más de 3 días a la semana.

* Cada viaje es un desplazamiento con un motivo. Ej.: de casa al trabajo 1 viaje

05.2 ¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE HACÍAN SERVIR ANTES?

	Bici	VMP	TOTAL
	40%	32%	35%
	-	1%	1%
	46%	43%	45%
	6%	8%	7%
	1%	7%	4%
No hacía ese desplazamiento antes	7%	9%	8%

El 81% de los usuarios encuestados provienen de medios de transporte sostenibles y por lo general consideran que tanto la bici como el VMP pueden ser una alternativa al uso del vehículo privado en la ciudad de Lleida.

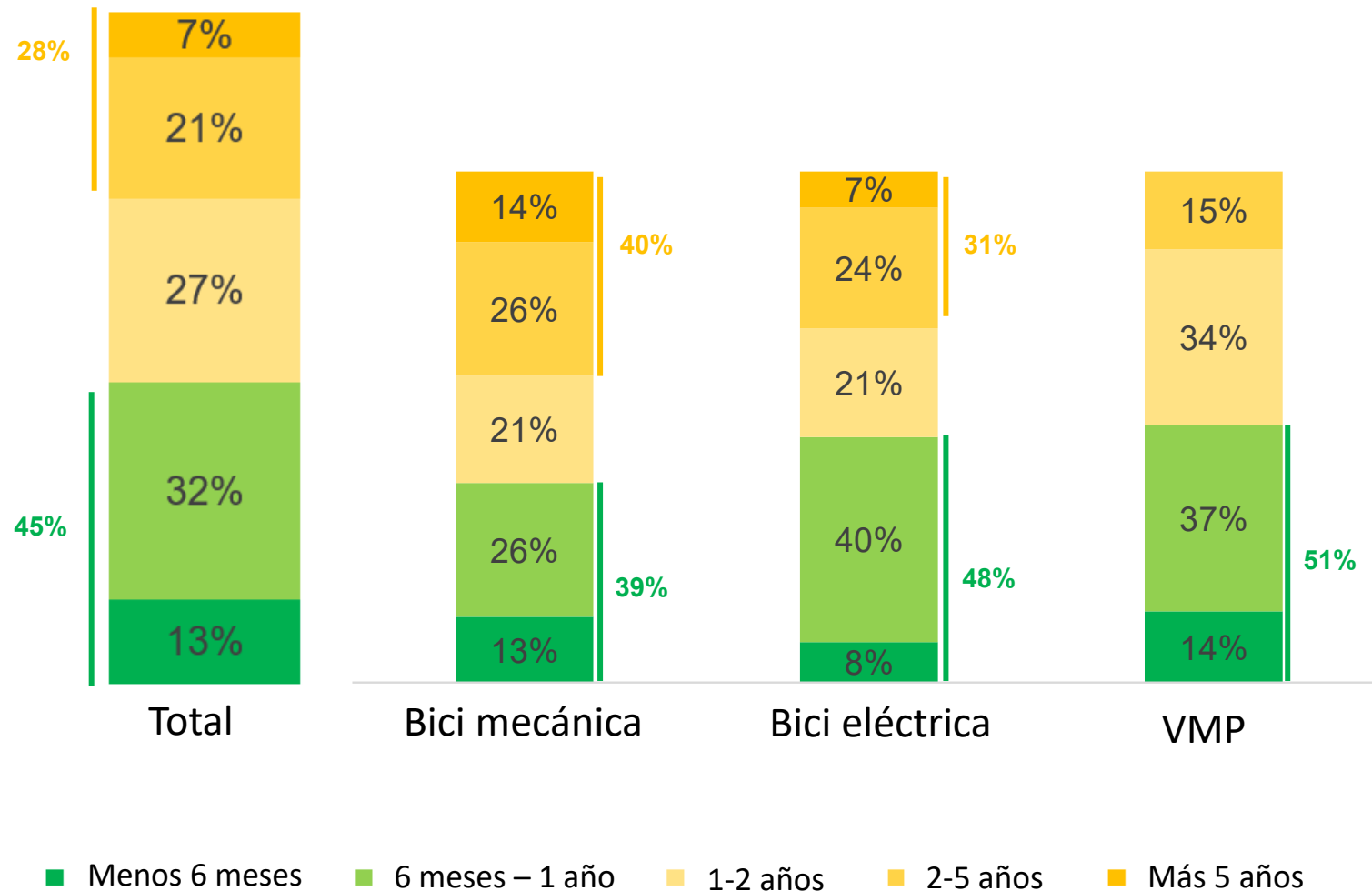
NO creen que sea una alternativa al vehículo privado:

- 42% ciclistas
- 36% usuarios de VMP

Piensen que SÍ que puede ser alternativa al vehículo privado

- 58% ciclistas
- 64% usuarios de VMP

05.3 EXPERIENCIA EN EL USO DE LA BICI y DEL VMP

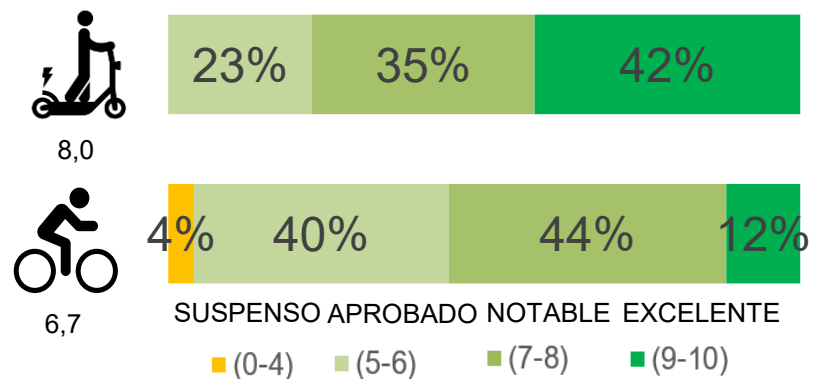


¿Y la antigüedad de los vehículos?

El 61% del total de vehículos tienen de entre 2 a 5 años.

Más de la mitad de las bicis eléctricas tienen menos de un año (55%) y el 82% de los VMP entre 2 y 5 años.

Disponer de un sistema de bicicleta/VMP público recibiría las siguientes puntuaciones:



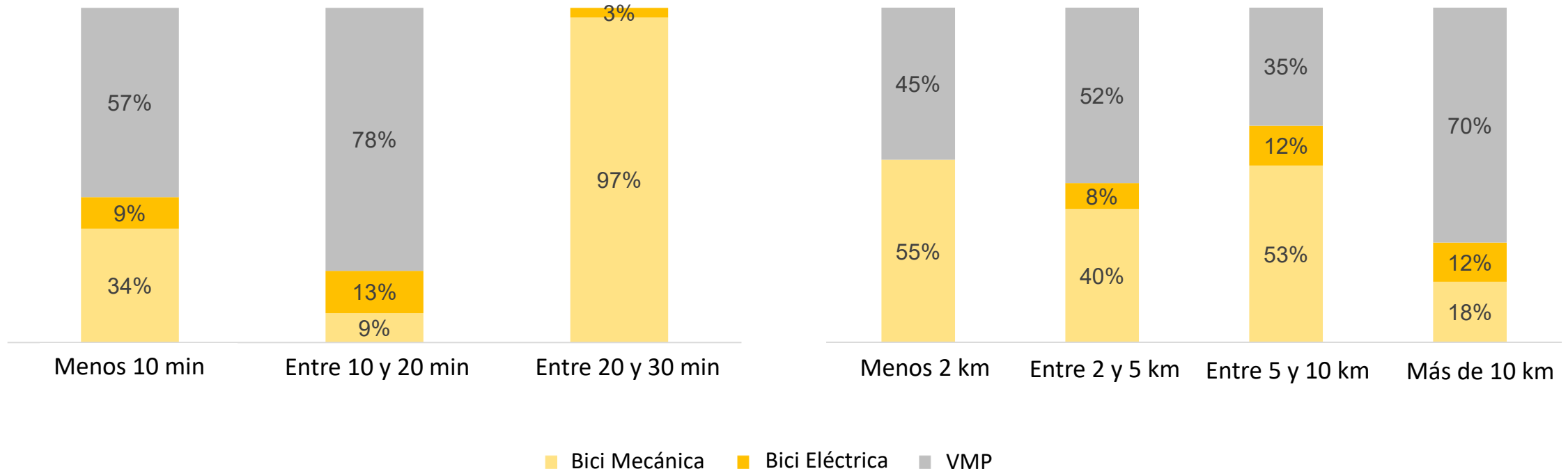
05.4 RADIOGRAFÍA DE LOS VIAJES ACTUALES EN BICI/VMP

Uso diferenciado de bici mecánica, eléctrica y VMP

Los vehículos eléctricos se utilizan para recorrer distancias más largas en menor tiempo que las bicis mecánicas.

El 97% de las distancias de más de 20 minutos se realizan con bicicletas mecánicas

El 81% de los desplazamientos de más de 10 km se realizan con modos eléctricos



05.5 INTERMODALIDAD

En sus trayectos por Lleida, también se utilizan otros modos de transporte (MULTIRESPUESTA)



73% a pie
(66% bici / 80% VMP)



54% en transporte
público (64% / 42%)



12% en coche
(31% / 19%)



5% en moto
(2% / 6%)



El **15%** de los usuarios alguna vez han subido la bici/VMP en el transporte público*.

Esta práctica presenta una notable variabilidad según el modo de movilidad: un **24% de los ciclistes** declara haberlo hecho, mientras que **sólo un 5% de los usuarios de VMP**.

*Sólo está permitido subir el VMP al bus urbano de Lleida

(Bici / VMP)

05.6 INFRAESTRUCTURA CICLABLE

El uso de la red ciclable

El 58% circula mayoritariamente por el carril bici

(51% ciclistas y 66% VMP)

- **El 19% circula por vías de menos de 30 km/h** (21% bicis / 17% VMP)
- **El 11% circula por parques/zonas verdes y paseos compartidos** (14% bici / 7% VMP)
- **El 6% circula por vías de más de 30 km/h** (8% bici / 4% VMP*) ***no permitido**
- **El 6% circula por aceres** (no permitido)

El hecho de compartir carril con los vehículos motorizados (coche, moto, autobús) aprueba con un 6,1 de nota.

Lo valoran mejor los ciclistas (6,8) que los usuarios de VMP (5,4).

Negatividad entre los usuarios cuando responden que la **infraestructura actual es insuficiente** para fomentar el uso de la bici o VMP por Lleida.

Consideran que la infraestructura actual es insuficiente para circular por Lleida...

Ciclistas	VMP
69%	80%

05.6 INFRAESTRUCTURA CICLABLE

Seguridad tipología de infraestructura y estacionamiento

Infraestructura de circulación

Carril bici
calzada
(segregado del
resto tráfico)
5,6 sobre 10

5,6 5,5

Acera
(Compartido
con peatones)
5,5 sobre 10

Paseo compartido con peatones 5,9 5,6

Carril bici acera unidireccional 5,5 5,5
Carril bici acera bidireccional 5,2 5,2

Calzada
(compartido con
otros vehículos
motor)
5,6 sobre 10

Compartido bus-bici 6,1 5,4

Calzada 30 kmh 5,5 5,6
Calzada 10 kmh 5,5 5,3



El impacto de la **pacificación de las calles del centro urbano** recibe una nota global de **5,6 puntos** respecto la experiencia del usuario

Ciclistas - 5,8
VMP - 5,4

De forma general, no se percibe saturación en los carriles bici, aunque los ciclistas lo afirman en un 25% de los casos, y los usuarios de VMP en un 13%.

El 89% de los usuarios afirma que el uso de la bici y el VMP contribuye significativamente a la mejora del medioambiente (92% ciclistas y 85% VMP)

05.6 INFRAESTRUCTURA CICLABLE

La valoración de la redciclable

Se valora con un 5,6 de media la experiencia de ir en bici/VMP por la ciudad
(5,8 ciclistas y 5,4 usuarios VMP).

Nota media sobre 10



Continuidad de la red de carriles bici



5,9 4,7

Aparcamiento para bicis/VMP en la calle



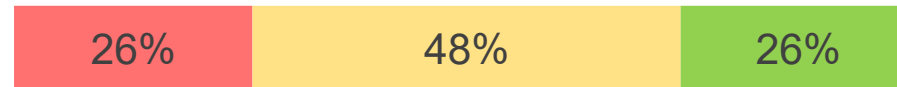
6,1 5,2

Diseño carriles bici en cruces y rotondas



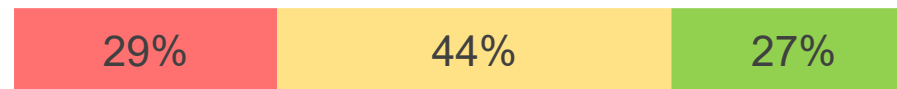
6,2 4,8

Seguridad de los carriles bici



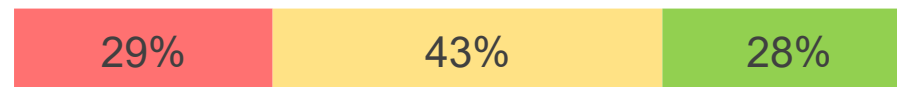
6,4 5,4

Señalización carriles bici



6,5 5,0

Mantenimiento de los carriles bici



6,5 5,3

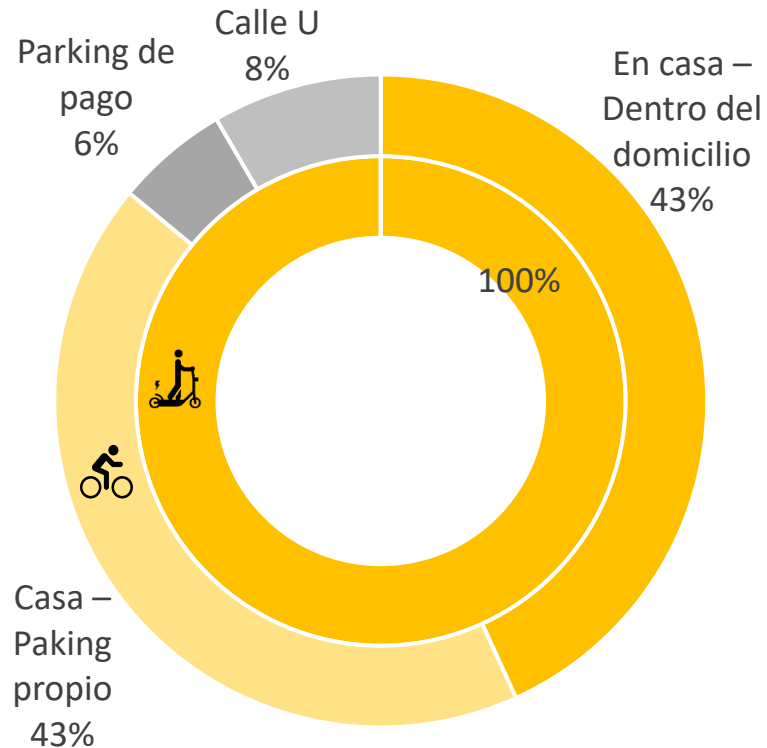
NO Satisfactorio
■ 0 a 4 ■ 5 a 7 ■ 8 a 10

Los usuarios de VMP son más críticos con la valoración de la red ciclable

05.6 INFRAESTRUCTURA CICLABLE

Estacionamientos

¿Qué hace la gente por la noche con sus vehículos?



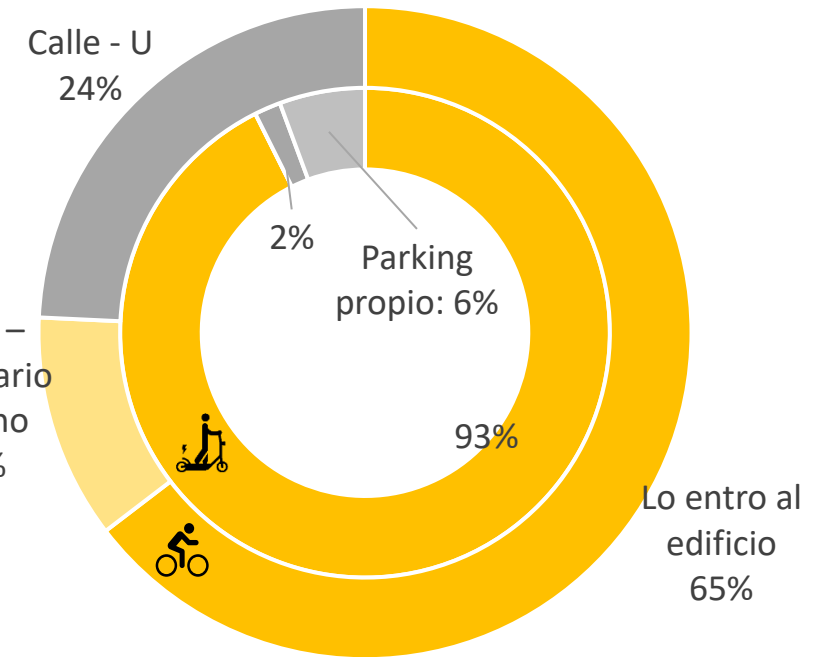
¿Y durante el desplazamiento?

Estacionamientos públicos en la calle, las “U”

Las utilizan el 8% los ciclistas durante la noche, 24% en el desplazamiento, estos los aprueban con un 5,5 sobre 10.



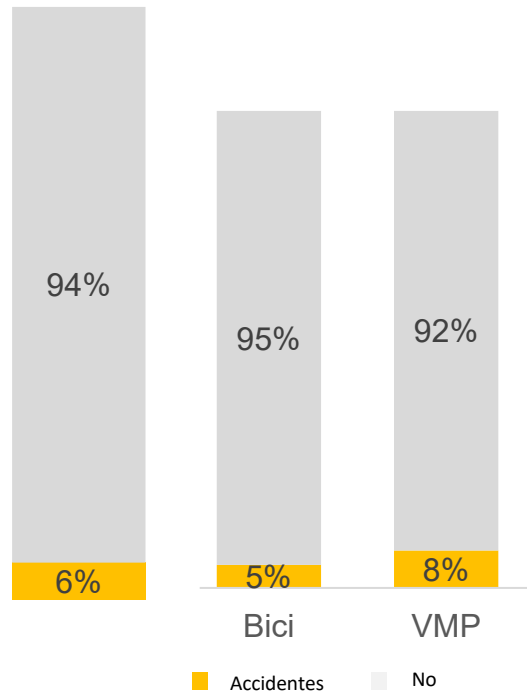
Los usuarios de VMP únicamente las utilizan para estacionar durante el desplazamiento, representando sólo un 2% del total, y los suspenden con un 4,8 de nota.



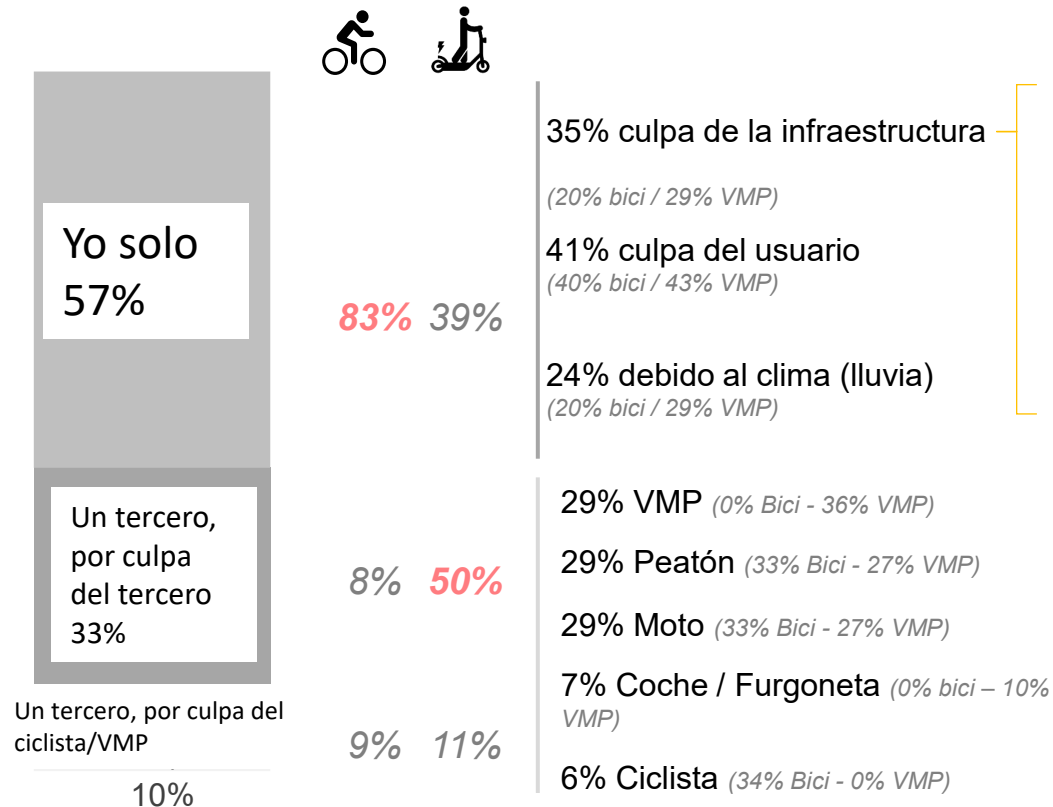
05.7 SINIESTRALIDAD

Tipología

Accidente (alguna vez)



Ha tenido un accidente con...



El 67% podría evitarse si hubiera mejor mantenimiento de las infraestructuras

- 67% Mal estado infraestructura.
- 33% Distracciones y choques con parte de la infraestructura.

Un elevado porcentaje de ciclistas (68%) y usuarios de VMP (72%) afirma no ir en bici o VMP los días de lluvia.



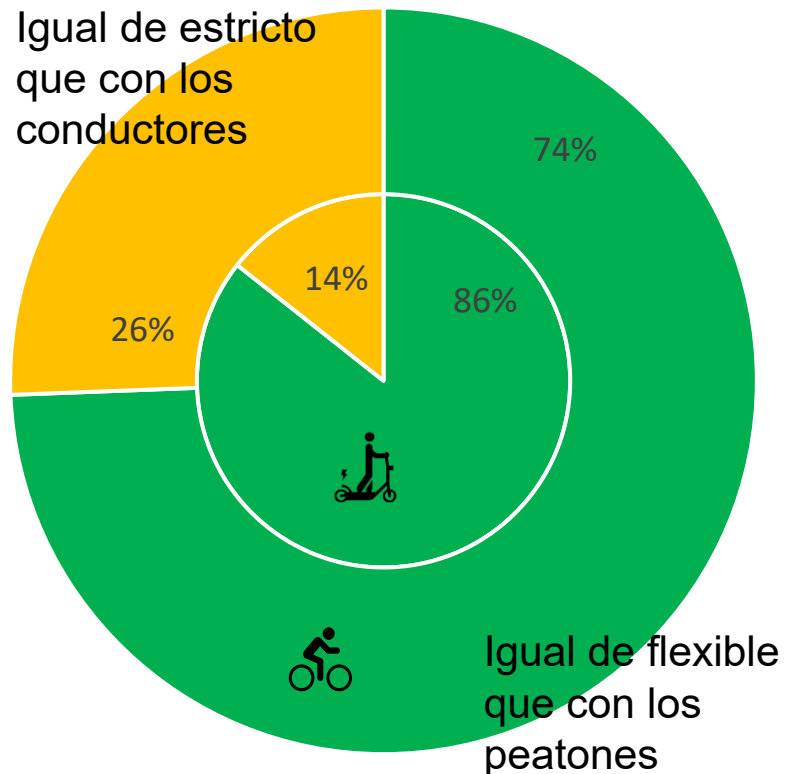
El 6% del total de usuarios declara haber sufrido un accidente alguna vez

El 20% de los ciclistas cuenta con un seguro, en cambio, sólo un 7% de los usuarios de VMP tiene.

05.8 SEGURIDAD VIAL

Sanciones e infracciones

¿Cree que debería ser igual de estricto con los ciclistas/usuarios de VMP que con los conductores de coche a la hora de multarlos por infracciones de circulación, o debería tratarse con la misma flexibilidad que se aplica a los peatones?



8 de cada 10 usuarios considera que tanto ciclistas como VMP deberían ser considerados con la misma flexibilidad con la que se trata a los peatones, en el momento de poner sanciones económicas, aunque están de acuerdo en que se pueda sancionar.

El 20% restante considera a los ciclistas/VMP como los conductores de coche en el momento de poner una multa.

Sólo un 3% de los usuarios de bici y VMP afirman haber sido multados alguna vez mientras circulaban (6% ciclistas, 4% VMP)

Motivo:

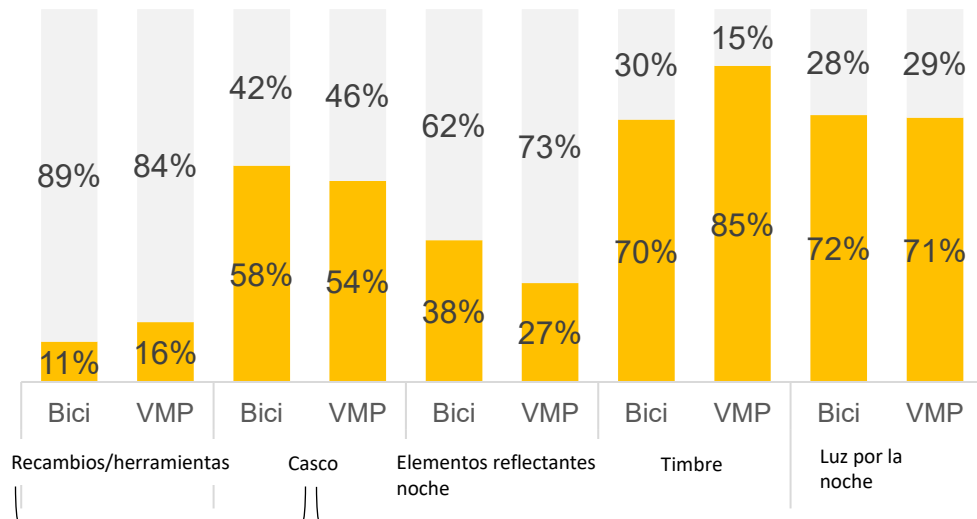
- 35% ir por la acera (36% ciclistas – 33% VMP).
- 26% uso inadecuado del carril bici (29% ciclistas - 22% VMP).
- 17% por exceso de velocidad (14% ciclistas - 22% VMP).
- 13% no llevar alguno de los elementos obligatorios (14% ciclistas - 11% VMP).
- 9% no obedecer las señales de circulación (7% ciclistas - 11% VMP%).

05.8 SEGURIDAD VIAL

Conocimiento de la normativa

¿Utiliza / lleva los siguientes elementos?

Se detecta un uso mayoritario de los elementos de Seguridad aunque todavía es necesario reforzar la concienciación sobre la importancia de protegerse adecuadamente.



SE RECOMIENDA

OBLIGATORIO

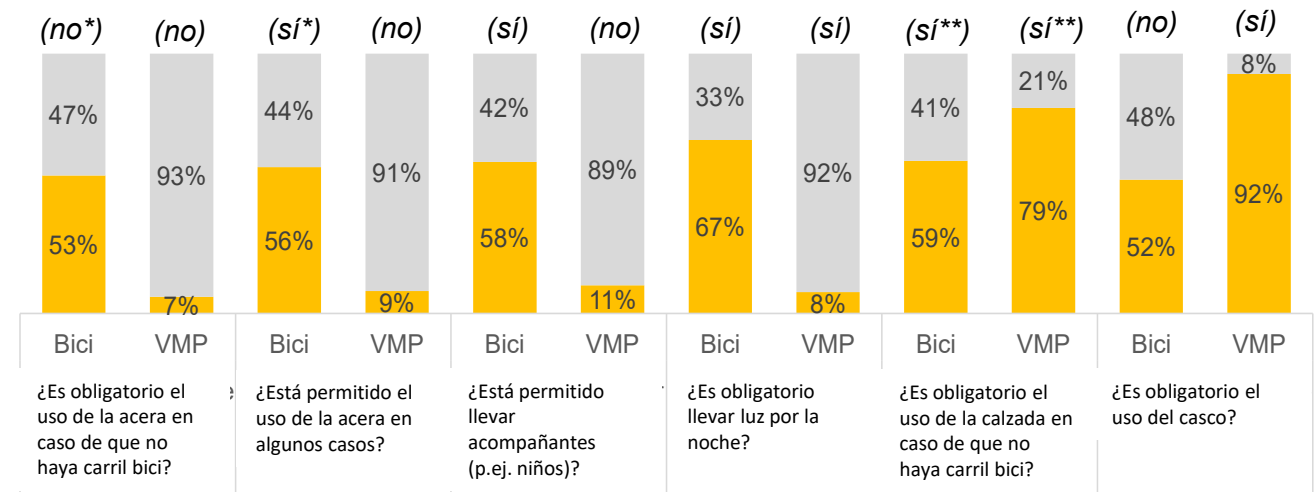
*casco en los VMP obligatorio

■ Sí ■ No

¿Cree que...?

Diferencia a la hora de evaluar el civismo en la circulación: los ciclistas se ponen una nota de 6,9 y los usuarios de VMP un aprobado de 5,6

(Entre paréntesis, respuesta correcta)



*Cuando la persona en bicicleta tenga que acceder a la acera, debe hacerlo desmontando de la bicicleta y transitando con ésta a mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, de modo que debe actuar, con carácter general, como peatón. Este apartado no se aplica en caso de aceras donde se haya autorizado la circulación de bicicletas o cuando una vía ciclista la atraviese mediante los correspondientes vados.

Los menores de años pueden circular por la acera y zonas peatonales. Un mayor de edad podrá acompañarles.

**El ayuntamiento no obliga como tal, pero en calles igual o inferior kmh puede autorizar la circulación de VMP con la señalización correspondiente

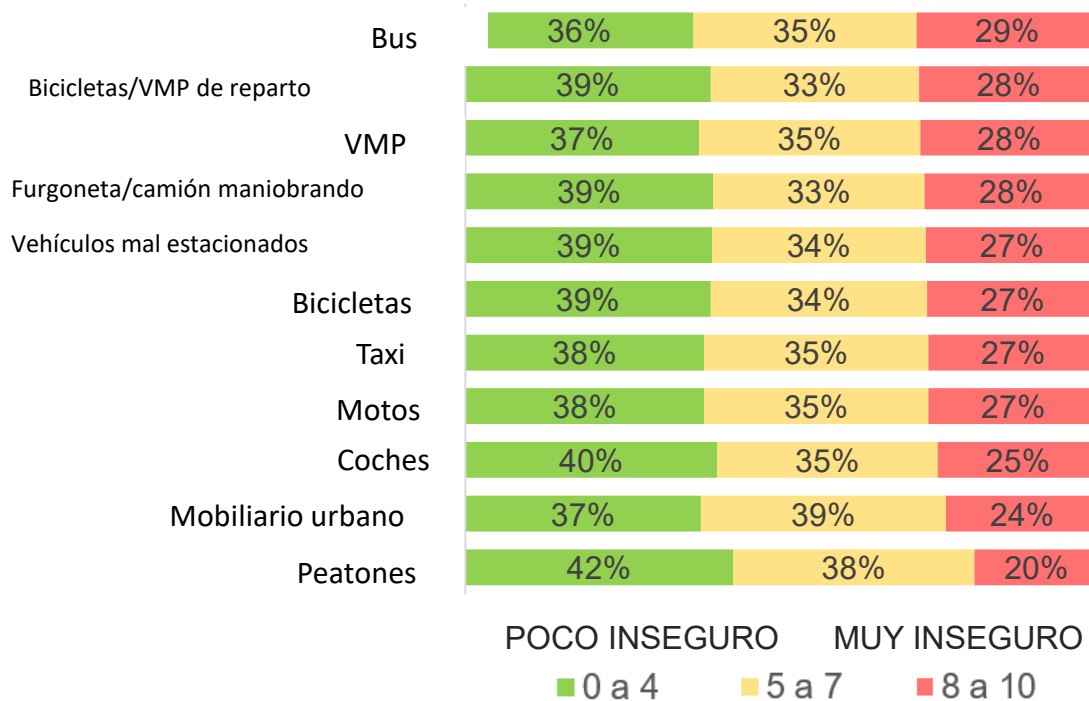
05.8 SEGURIDAD VIAL

Sensación de vulnerabilidad

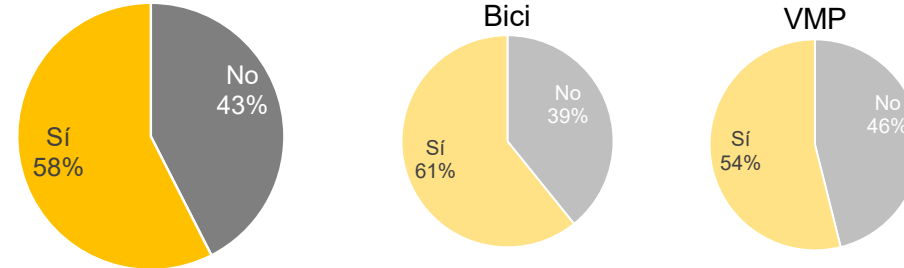
Vulnerabilidad cuando circulan en bicicleta/VMP

Más de la mitad de los usuarios encuestados en bici y VMP se sienten vulnerables cuando circulan por Lleida.

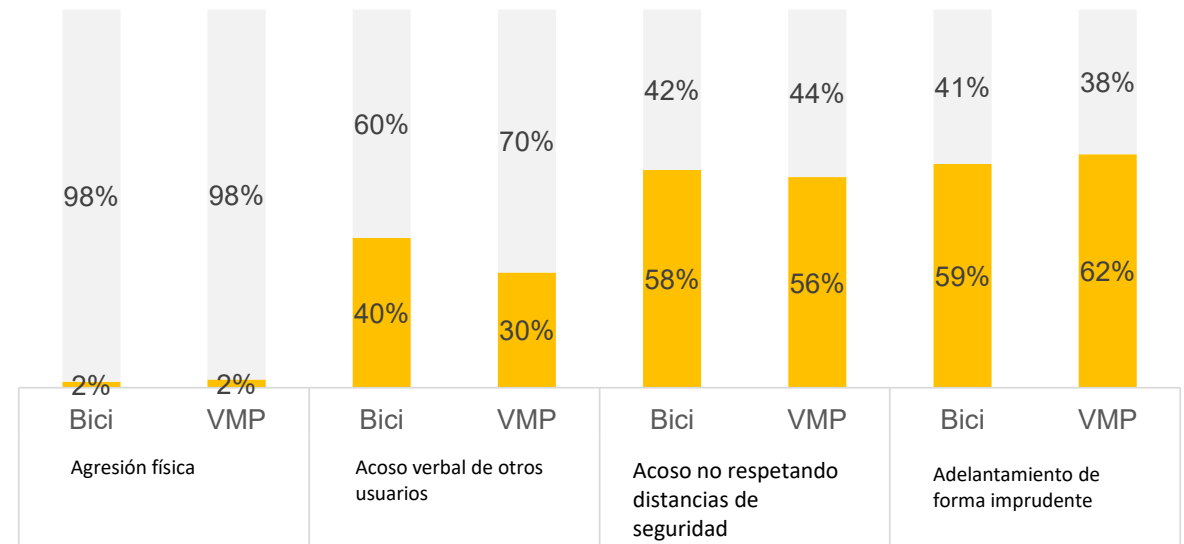
Elementos que generan inseguridad



TOTAL



¿Te has encontrado en alguna de estas situaciones?

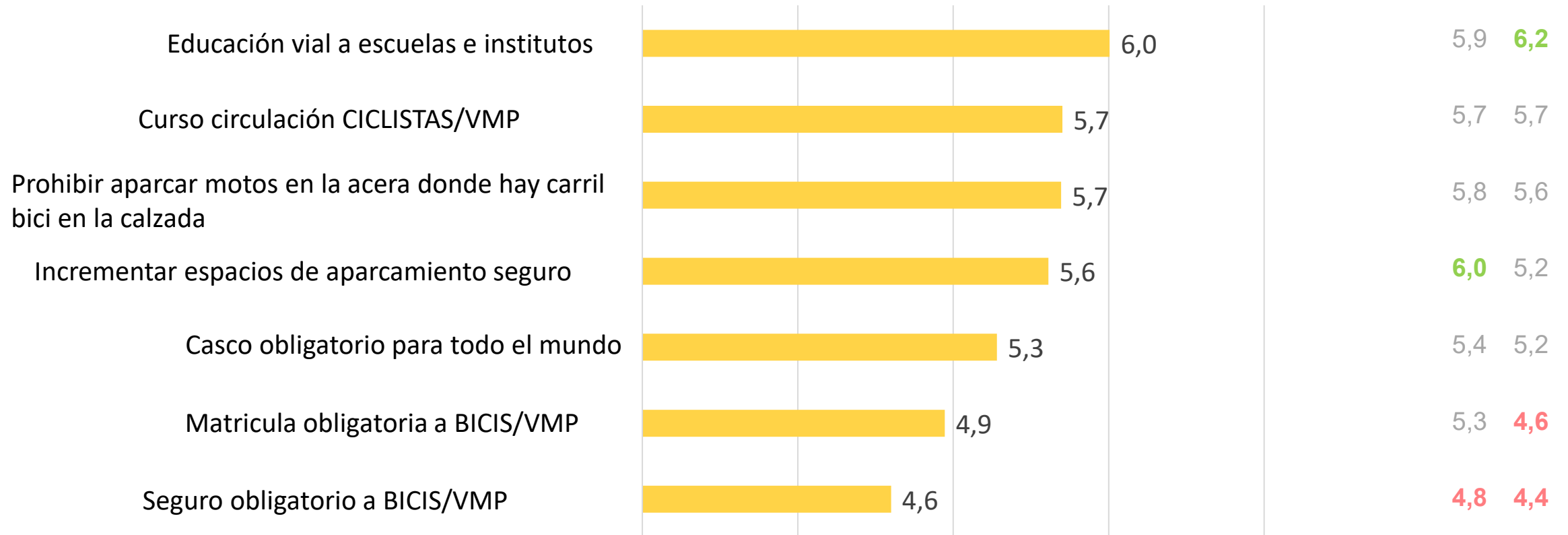


05.8 SEGURIDAD VIAL

¿Qué hacer para mejorar?

(nota sobre 10)

Notamedia sobre
10



06

CONCLUSIONES

06 CONCLUSIONES

- **En los últimos años se ha desarrollado una infraestructura ciclable en Lleida**, con el objetivo de fomentar este modo de transporte dentro de la ciudad y con previsión de seguir transformando la ciudad con un modelo de movilidad basado en la sostenibilidad.
- Si bien **la red existente está bien valorada a nivel de mantenimiento y señalización, la infraestructura a nivel global se considera insuficiente** para circular por Lleida.
- Vemos como, **si bien tanto el VMP como la bicicleta han ganado peso relativo en el reparto modal, son modos poco consolidados**: Todavía tienen un uso marcadamente recreativo (con poco peso en la movilidad ocupacional) y la mitad de los usuarios tiene menos de un año de experiencia.
- Desigualdades en el uso de la red y **fuerte tendencia al uso de vehículos eléctricos**, los cuales ayudan a recorrer distancias más largas en menos tiempo, salvar pendientes y condiciones meteorológicas adversas (calor en verano y frío y niebla en invierno).
- Los usuarios están **de acuerdo en poner multas cuando se infringe la normativa, pero con una flexibilidad** a la hora de sancionar (como en el caso de los peatones).
- Por lo general los encuestados **declaramos que han sufrido pocos accidentes, pero más de la mitad de usuarios se sienten vulnerables** y poco respetados al circular por Lleida.

07

RECOMENDACIONES

07 RECOMENDACIONES

INFRAESTRUCTURA CICLABLE CON VISIÓN URBANA E INTERURBANA

- **Consolidar la calidad de la red existente, resolviendo puntos conflictivos en términos de seguridad** como cruces, rotondas, giro con puntos sin visión con giro de vehículos pesados. **Repintar señalización, poniendo de nuevo, delimitando el espacio entre modos, evitando elementos que puedan ser de obstáculo para los ciclistas, etc.**
- **Ordenación del espacio de estacionamiento donde existen carriles bici**, con criterios de funcionalidad, seguridad y visibilidad.
- **Impulsar una red ciclable con continuidad y seguridad**, con un enfoque a futuros desarrollos urbanísticos y municipios cercanos que vele por el equilibrio de espacio para cada modo de transporte.
- **Auditar periódicamente los carriles bici para detectar posibles peligros y asegurar un buen mantenimiento.**
- **Crear una red de estacionamientos seguros (en superficie y subterráneos)**, a los hubs de movilidad (actuales y futuros), equipamientos públicos y fomentar iniciativas privadas de aparcamiento.
- **Progresiva adaptación de los carriles bici por acera a calzada y unidireccionales** en los casos en que sea viable, para incrementar la seguridad de todos los colectivos.
- **Puntos de autorreparación en diferentes localizaciones específicas**, con demanda de circulación de bicicletas y/o estaciones de transporte público.

07 RECOMENDACIONES

EN LA ADMINISTRACIÓN Y EN LAS EMPRESAS

- **Estudiar la viabilidad de instalar un servicio de bicicleta pública en Lleida, con bicicletas mecánicas y eléctricas para salvar el desnivel y las distancias.**
- **Elaborar una base de datos abiertos** con material gráfico de las vías ciclables, uso, y otros modos de movilidad.
- **Revisión periódica de las Ordenanzas de Circulación** para ir mejorando aspectos fundamentales por la correcta movilidad de todos los usuarios de la vía.

En el ámbito empresarial:

- Incentivar los desplazamientos de los empleados en bici, facilitar estacionamientos seguros, vestuarios, Planes de Desplazamiento de Empresa (PDE), etc.
- Incluir bicis de empresa para realizar desplazamientos de trabajadores que lo requieran.
- Ofrecer incentivos para el uso de la bici o VMP a nivel empresarial a trabajadores.
- **Las distintas administraciones deberían impulsar incentivos fiscales para promover el desplazamiento al trabajo en bici, crear campañas informativas sobre los beneficios colectivos** (mejora de calidad del aire, menos congestión, etc.) y las ganancias a escala individual (viajes puerta a puerta, más salud, etc.), así como destinar subvenciones a la compra de una nueva bicicleta o a la reparación de otros e impulsar campañas para fidelizar a usuarios y captar otros nuevos.

07 RECOMENDACIONES

MEJORA CONTINUA DEL COMPORTAMIENTO DE LOS USUARIOS

- **Dar a conocer las normativas de circulación de bicis y VMP, a título individual y por la distribución de mercancías para favorecer la convivencia con los demás usuarios de la red.**
- **Promover seguros específicos para ciclistas y usuarios de VMP.**
- **Aumentar los controles de cumplimiento de las normas básicas.**
- **Impulsar ayudas a los usuarios que quieran adquirir una bicicleta o VMP para realizar un cambio modal del vehículo privado.**
- **Fomentar la formación y el conocimiento de la normativa de circulación urbana:** desarrollar una formación obligatoria y gratuita para los usuarios de la bicicleta/VMP que no tengan conocimientos previos del reglamento.
- **Incentivar campañas de sensibilización sobre la importancia del uso del casco, de llevar timbre, luces y elementos reflectantes.**
- **Elaborar material de *buenas prácticas y circulación* para entregar al comprador de bicicletas/VMP.**
- **Desarrollar una plataforma para registrar de manera rápida y efectiva acoso y comportamientos incívicos que afectan a la circulación y bienestar de los ciclistas.**

¡Gracias!