1r Barómetro de la movilidad ciclista y de VMP en Tarragona

17 de noviembre de 2026

RACC HolaBICI

ÍNDICE

01 Objetivos

02 Situación actual

03 Metodología

04 Uso de la red ciclable (observaciones)

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

06 Conclusiones

07 Recomendaciones

01 OBJETIVOS

01 OBJETIVOS

1

Fomentar una cultura de la micromovilidad en bici o patinete 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 patinete en relación con la movilidad habitual y las necesidades y carencias percibidas por los usuarios.

4

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

02 SITUACIÓN ACTUAL

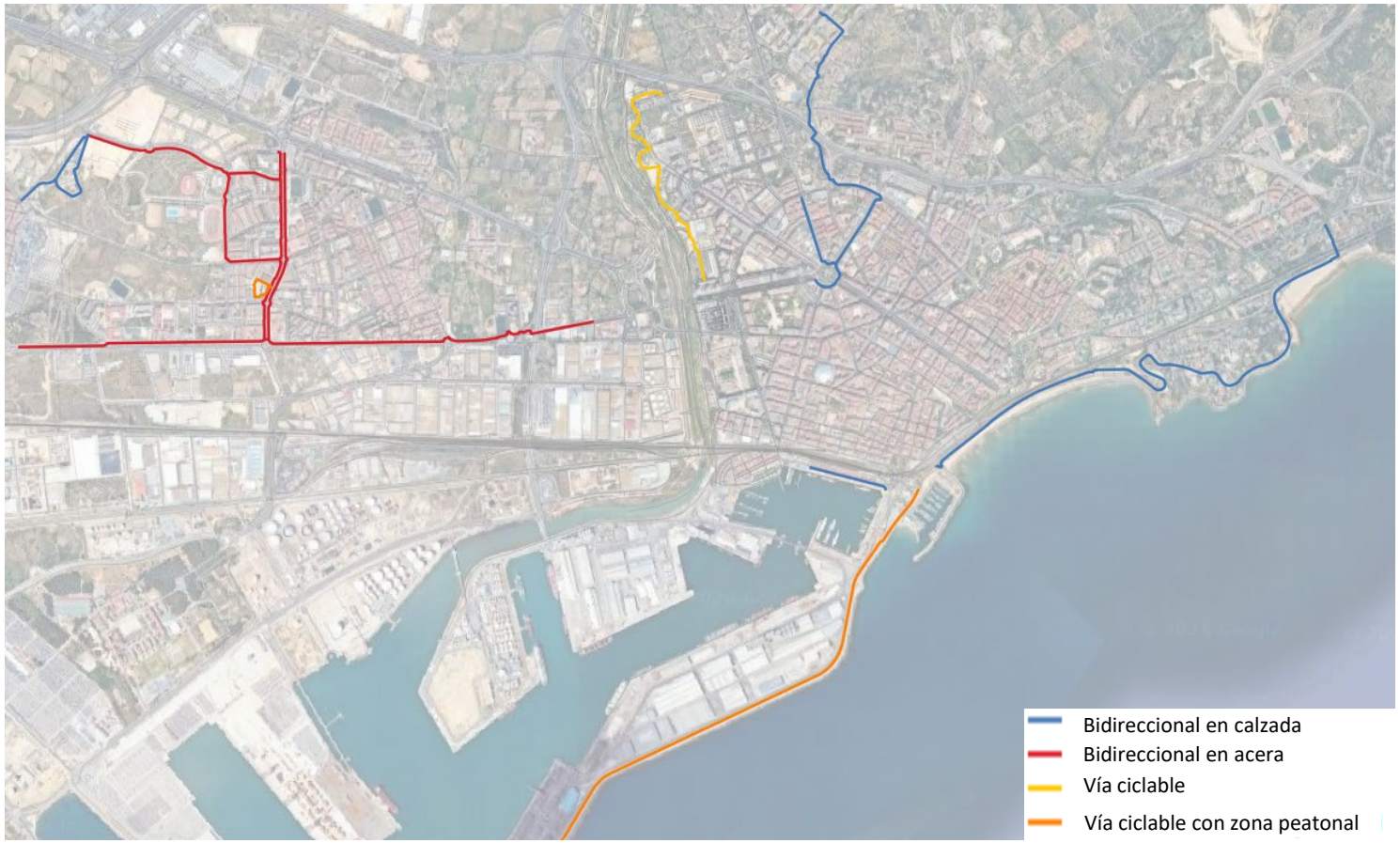
02.1 SITUACIÓN ACTUAL - Oferta de infraestructura

En Tarragona se desarrolla una red ciclable, aún con tramos por conectar, con el objetivo de conseguir una infraestructura segura, accesible y conectada en bicicleta

Infraestructura ciclable*	287,23 km	%
Carriles bici calzada + acera	28,4 km(14,5 + 13,9)	9,8%(5% + 4,8%)
Vía ciclable	2,8 km	1%
Vía ciclable con zona peatonal	7,03 km	2,4%
Exclusivo peatones**	11,3 km	4%
Prioridad invertida**	7,5 km	2,6%
Calle 30 km/h**	230,2 km	80,1%

Sistema de VMP y bicicleta de sharing privado rescindido por parte del Ayuntamiento de Tarragona.

Hay estacionamientos para bicicletas repartidos en toda la ciudad y en aparcamientos sótanos.

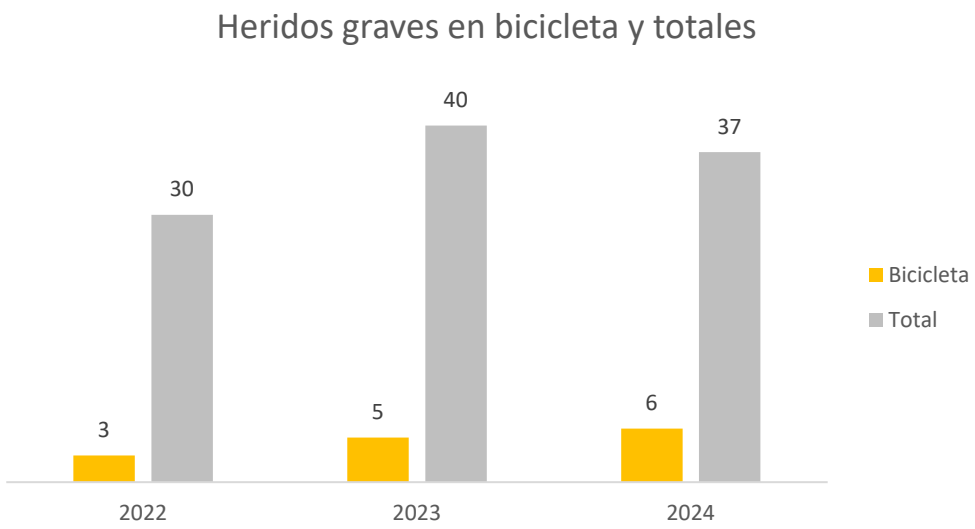


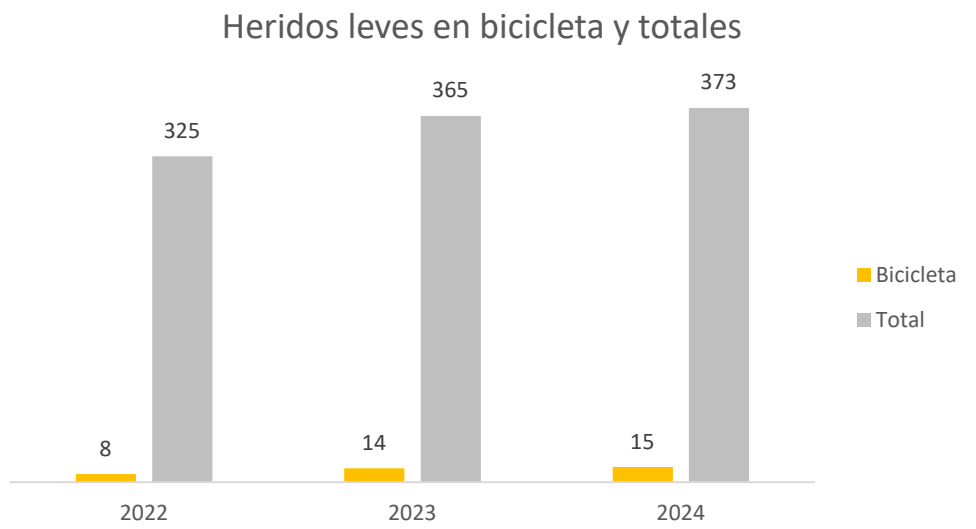
*Teniendo en cuenta los viales bidireccionales
** Datos PMUS Tarragona 2023
Calle 30: Todas las calles (30 km/h) con un único carril de circulación, o un carril de circulación por sentido, situados fuera de las plataformas únicas. La bici tiene prioridad, excepto con los peatones.

Fuente: Realización propia a partir de datos del Ayuntamiento de Tarragona

02.2 SITUACIÓN ACTUAL - Evolución accidentalidad

Durante el período 2022 – 2024, no se ha observado ninguna muerte de usuario de patinete o bicicleta en accidente de tráfico.





03 METODOLOGÍA

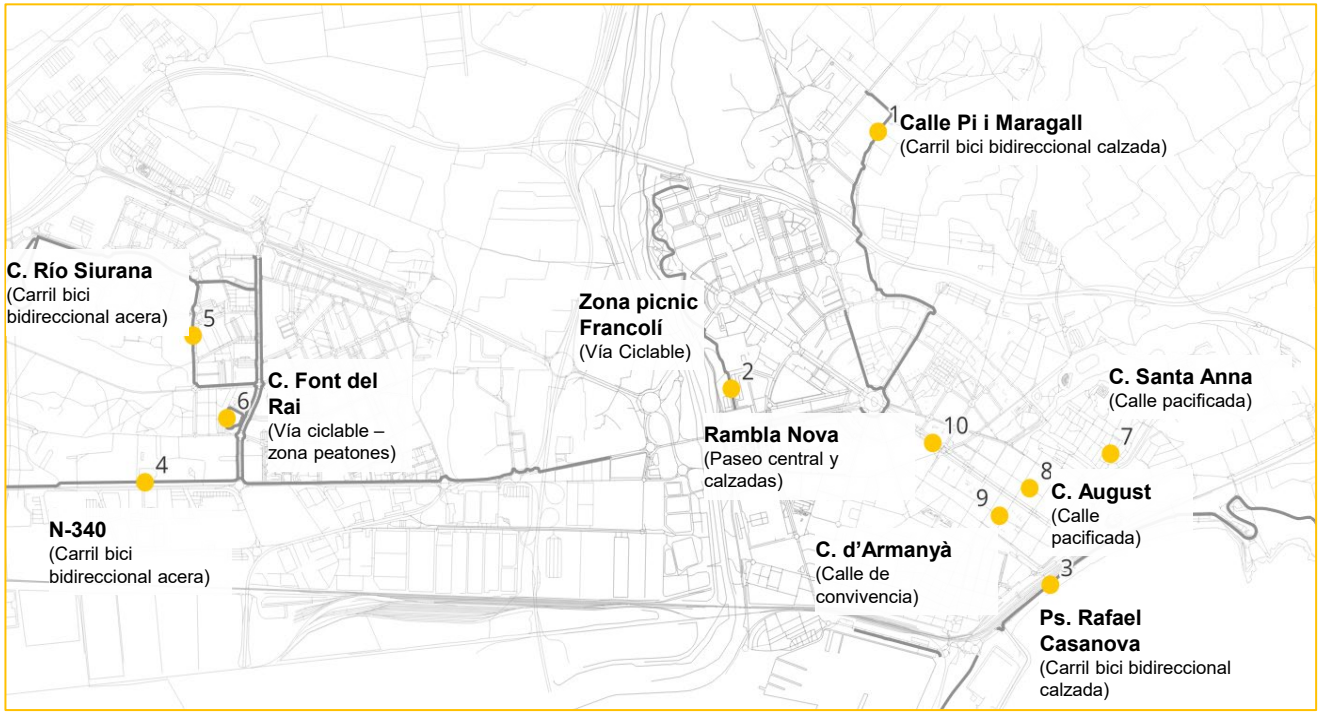
03.1 METODOLOGÍA - Encuestas

136 encuestas a ciclistas +

87 encuestas a usuarios de VMP

Las encuestas nos permiten conocer:

- El perfil del ciclista y usuario de VMP en Tarragona 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 los desplazamientos en bici y patinete.



Encuestas realizadas en mayo de 2026

03.2 METODOLOGÍA - Aforos

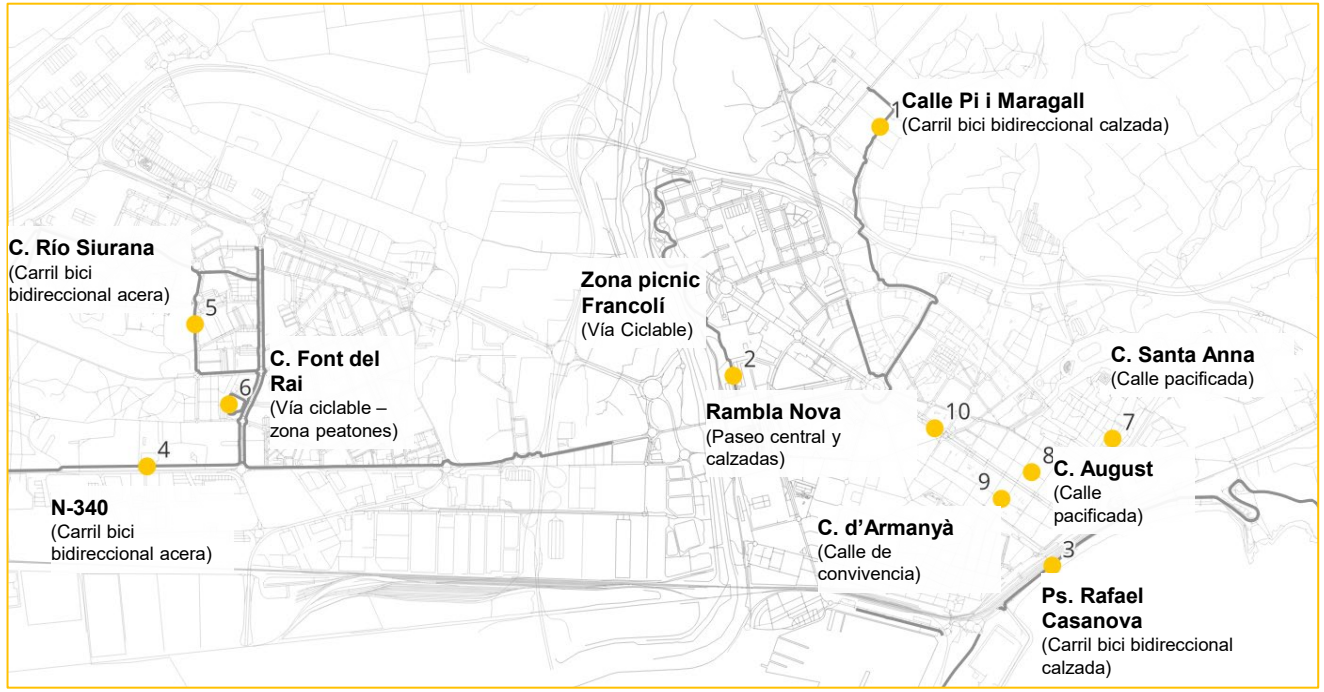
848 observaciones en el ámbito de Tarragona

Los aforos nos permiten conocer:

- El volumen de bicicletas y VMP que se mueven actualmente en Tarragona y los diferentes comportamientos.
- Qué carriles bici/infraestructuras son más o menos utilizadas por los usuarios.

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

- Bicicletas (mecánicas-eléctricas)
- Bicicletas deportivas
- Bicis Riders
- VMP: patinetes particulares, sharing, riders.



Observaciones realizadas en hora punta de días laborables durante el mes de mayo de 2026

04 USO DE LA RED CICLABLE (Observaciones)

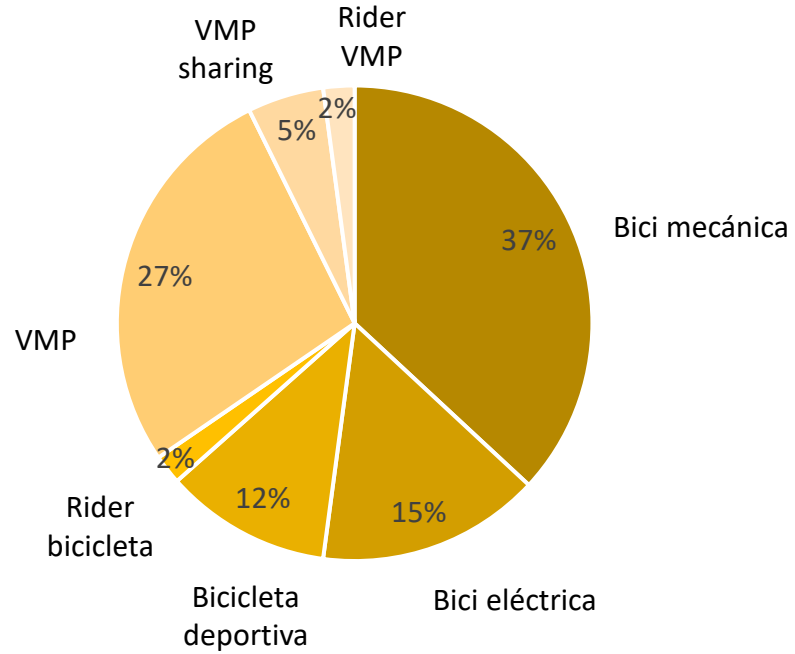
04.1 USO DE LA RED CICLABLE

Aforos 2026

Red bici	Bicicletas		VMP		Total vehículos (6 horas)	Bicicletas por hora	VMP por hora
C. Pi i Maragall*	54	*67%*	27	*33%*	81	9	5
Picnic Francolí*	62	*76%*	20	*24%*	82	10	3
Pg. Rafael de Casanova*	112	*85%*	19	*15%*	131	19	3
N-340*	76	*58%*	55	*42%*	131	13	9
C. Siurana*	62	*55%*	51	*45%*	113	10	9
C. Font del Rai	93	*77%*	28	*23%*	121	16	5
C. Santa Anna	32	*54%*	27	*46%*	59	5	5
C. Agust	22	*55%*	18	*45%*	40	4	3
C. Armanyà	15	*38%*	24	*62%*	39	3	4
Rambla Nova	27	*53%*	24	*47%*	51	5	4
	555	*65%*	293	*35%*			

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

En Tarragona, **los patinetes representan más de un tercio del total de observaciones**. Incluso en la Calle d'Armanyà, el número de observaciones de este modo, supera al de bicicletas.



El 12% de los usuarios observados son ciclistas con bicicletas deportivas

04.2 USO DE LA RED CICLABLE

Comportamientos

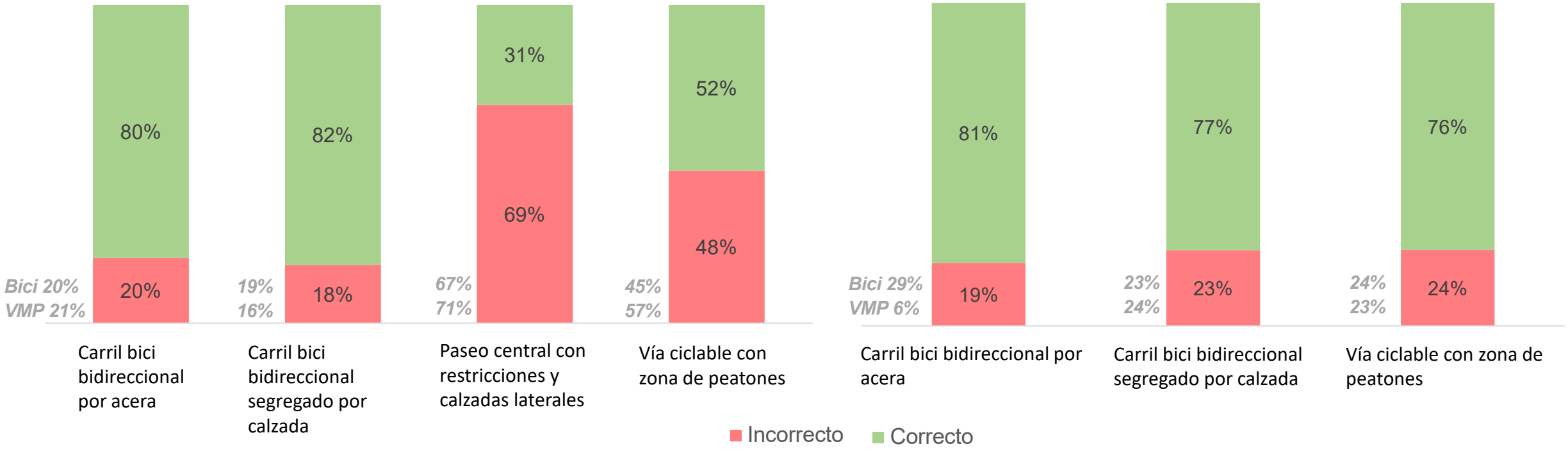
INFRACCIONES POR TIPOLOGÍAS DE VÍA (7:00h -10:00h / 17:00h – 20:00h)

CIRCULAR FUERA INFRAESTRUCTURA

El 31% de los usuarios circula fuera de la red estipulada
(29% Bici - 33% VMP)

NO RESPETAR EL PASO DE PEATONES

El **22% de los usuarios no respeta el paso de peatones**, y
(25% Bici - 16% VMP).



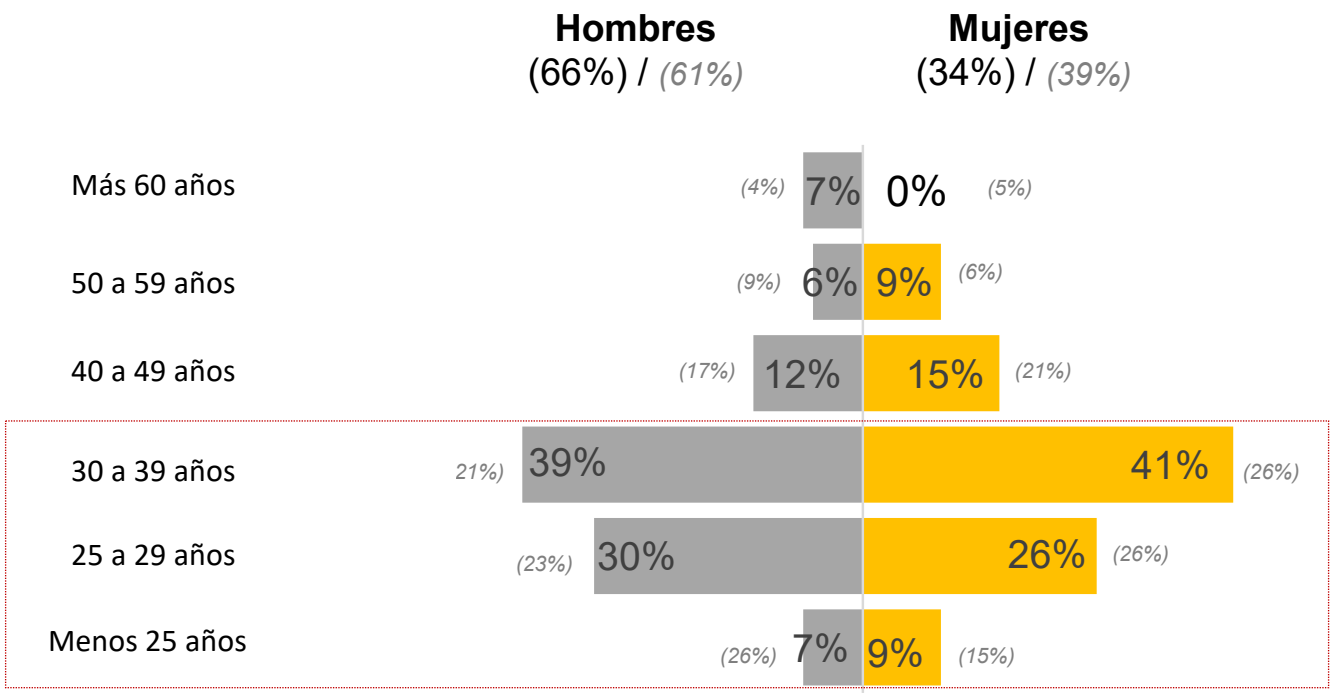
05 LA MOVILIDAD CICLISTA Y DE VMP DESDE LA VISIÓN DEL USUARIO (encuestas)

05.1 EL PERFIL DEL CICLISTA Y USUARIO VMP

El 73% es **población joven** menor de 40 años.

Un 22% de usuarios no tienen ningún tipo de carné de conducir (22% ciclistas y 23% usuarios de VMP).

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



Uso cotidiano del VMP en Tarragona

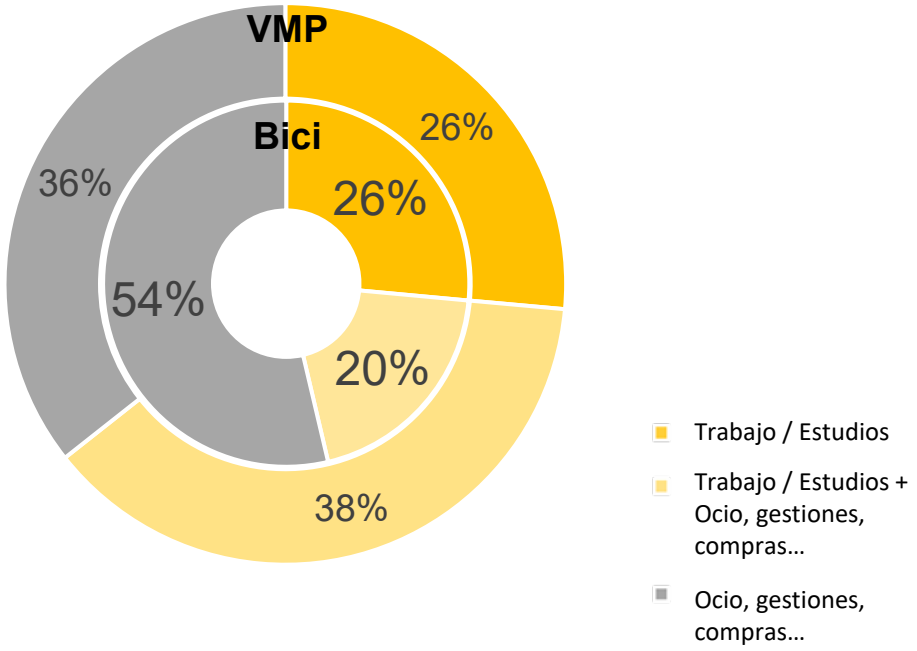
El 72% de los usuarios utiliza la bici o el VMP más de 3 días a la semana.
(67% bici eléctrica y 79% VMP)

05.1 EL PERFIL DEL CICLISTA Y USUARIO VMP

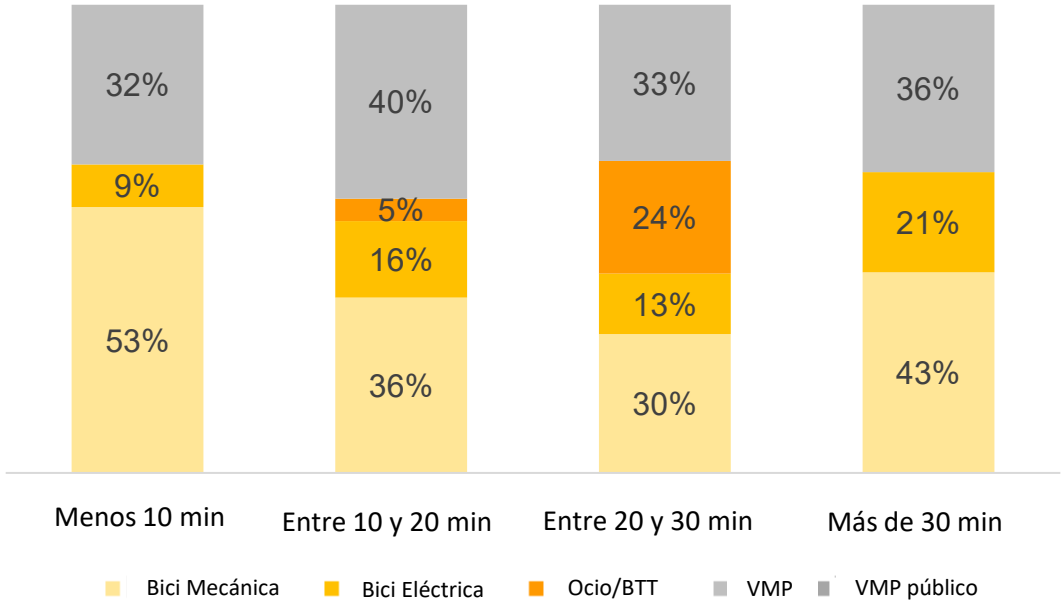
En general, los ciclistas y usuarios de VMP realizan una media de 2,8 viajes* diarios con estos modos

Bici 2,8 y VMP, 2,9.

En promedio, un 47% de los usuarios de bicicleta y VMP utilizan estos modos para usos exclusivamente relacionados con el ocio y las gestiones personales



El 55% de los desplazamientos que ocupan menos de 20 minutos se realizan con vehículos eléctricos (68% bici eléctrica y 74% VMP)



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

05.2 ¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZABAN ANTES?

	Bici	VMP	TOTAL
	28%	26%	27%
	36%	41%	38%
	13%	15%	13%
	11%	13%	12%
No hacía ese desplazamiento	12%	5%	10%

El 65% de los usuarios encuestados provienen de medios de transporte sostenibles.

Y un 25% del vehículo privado.

05.3 MOTIVO PARA CAMBIAR A LA BICI/VMP*

Los que eran…



(VMP)	Bici	
(70%)	58%	**Rapidez**
(35%)	32%	**Por higiene**
(26%)	29%	**Recorridos conpendientes**



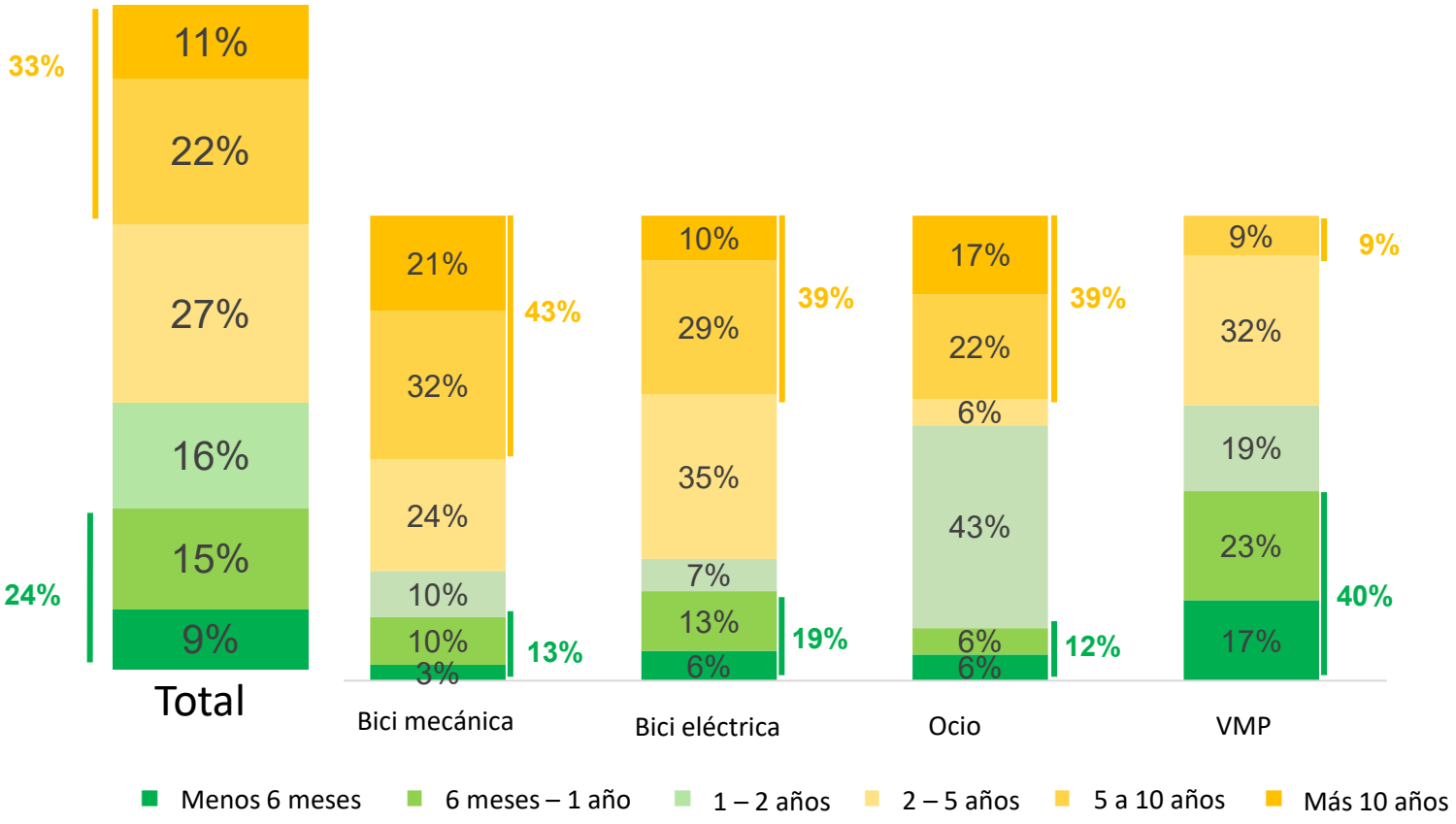
(VMP)	Bici	
(64%)	51%	**Rapidez**
(53%)	41%	**Ahorro dinero**
(19%)	14%	Paradas lejanas
(25%)	12%	Sostenible
(36%)	12%	Comodidad
(25%)	10%	Me siento más libre



(VMP)	Bici	
(50%)	34%	**Ahorro dinero**
(33%)	28%	**Rapidez**
(8%)	22%	**Ya no dispongo de vehículo**
(33%)	19%	**Comodidad**
(21%)	19%	**Fácil de estacionar**
(21%)	19%	**Evitar sanciones tráfico**
(21%)	13%	Sostenible
(21%)	6%	Flexibilidad encadenar viajes
(13%)	3%	Es más agradable
(13%)	-%	Es más seguro

*Multirespuesta

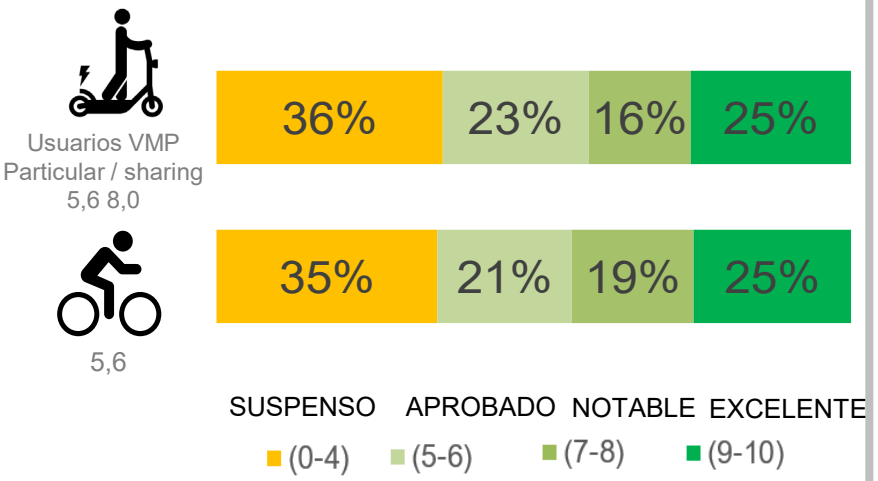
05.4 ANTIGÜEDAD EN EL USO DE LA BICI O DEL VMP



¿Y la antigüedad de los vehículos?
La mitad de los vehículos tiene menos de 2 años (47%)

Un tercio del total supera los 5 años de antigüedad (38% bicicletas y 14% VMP).

El sistema de VMP compartido se valoraba con un 8 entre los usuarios. Disponer de un sistema de bicicleta compartida recibiría una nota de un 5,6.



05.5 INTERMODALIDAD

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

49% a pie
(49% / 49%)

61% en transporte público
(57% / 68%)

18% en coche
(21% / 14%)

14% en moto
(12% / 17%)

Sobre todo, modos sostenibles

(Bici / VMP)

05.6 INFRAESTRUCTURA CICLABLE

El uso de la red ciclable

El 38% de los usuarios afirma circular mayoritariamente por el carril bici

(37% ciclistas y 40% VMP)

¿Por dónde circulan los demás?

- **El 35% circula por la calzada** (27% bicis / 47% VMP). De éstos, un 4% lo hace por vías a más de 30 km/h (4% ciclistas / 5% VMP).
- **Un 21% de los usuarios circula por parques, zonas verdes o paseo compartido** (28% bicis, 10% VMP).
- **Un 6% circula por aceras estrechas** de menos de 5 metros de ancho (no permitido) (8% bicis, 3% VMP).

El hecho de compartir carril con los vehículos motorizados (coche, moto, bus) suspende con un 4,9 de nota; usuarios de bici 4,8 y VMP 5,0.

Los usuarios **responden que** la **infraestructura actual es <u>insuficiente</u>** para fomentar el uso de la bici o VMP por Tarragona.

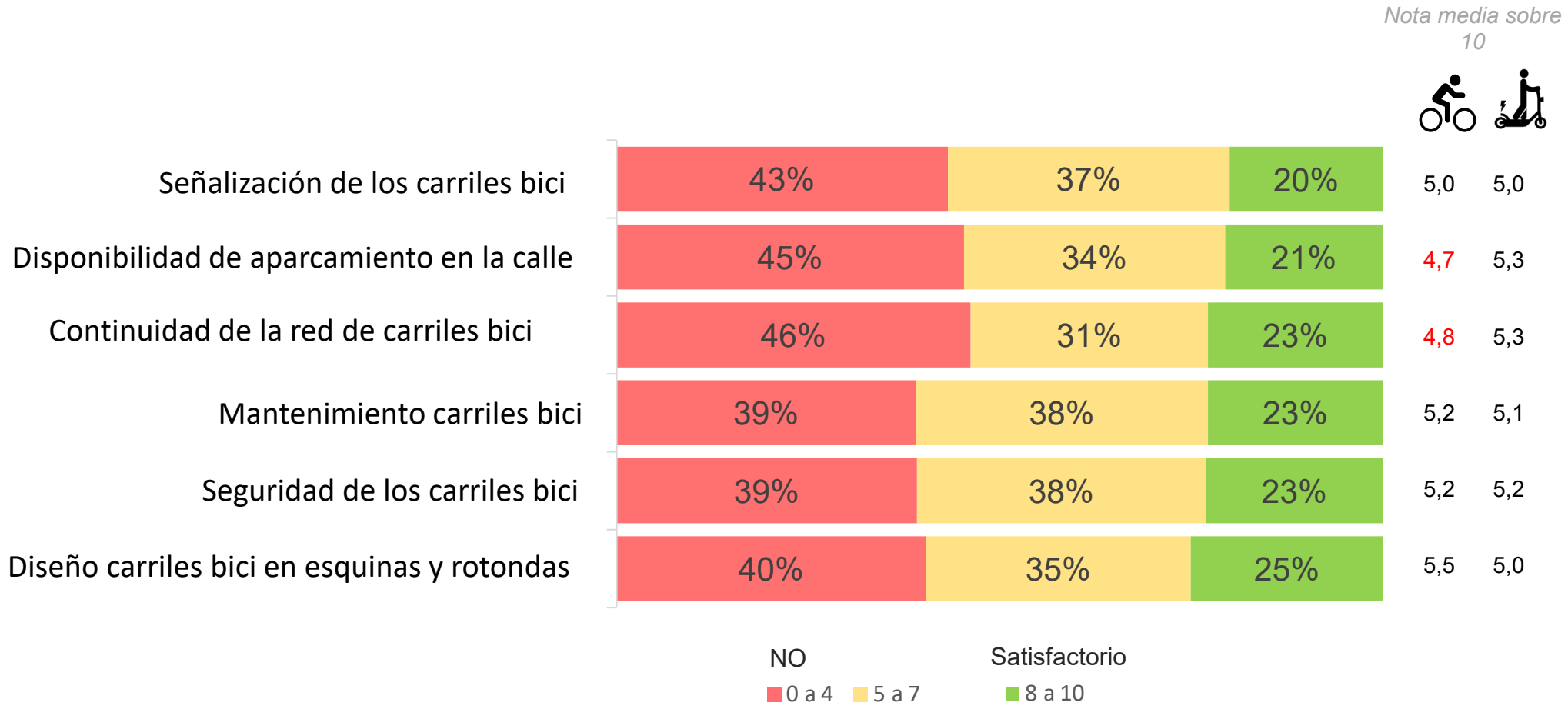
Consideran que la infraestructura ya es suficiente para circular por Tarragona

Ciclistas	*VMP*
40%	*34%*

05.6 INFRAESTRUCTURA CICLABLE

La valoración de la red ciclable

Los ciclistas son más críticos con los atributos de la red ciclable



05.6 INFRAESTRUCTURA CICLABLE

Seguridad tipología de infraestructura y estacionamiento

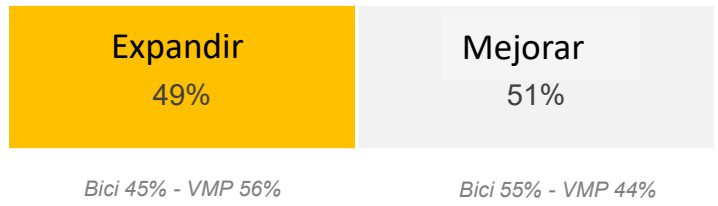
Infraestructura de circulación

Carril bici calzada *(segregado del resto tráfico)* ***5,8 sobre 10***	Carril bici unidireccional por calzada	5,7	5,8
	Carril bici bidireccional por calzada	5,1	5,1
Acera (Compartido con peatones) ***5,5 sobre 10***	Carril bici acera bidireccional	5,2	5,3
	Carril bici acera unidireccional	5,0	5,1
	Paseo compartido con peatones	6,0	6,3
Calzada *(compartido con otros vehículos motor)* ***4,9 sobre 10***	Calzada 10 kmh	5,4	5,8
	Calzada 30 kmh	4,8	4,5

De forma general, no se percibe saturación en los carriles bici, aunque los ciclistas lo afirman en un 30% de los casos, y los usuarios de VMP en un 32%.

El 74% de los usuarios afirma que el uso de la bici o el VMP contribuye significativamente a la mejora del medio ambiente (75% ciclistas y 71% VMP).

División de opiniones entre expandir o mejorar la red ciclable actual



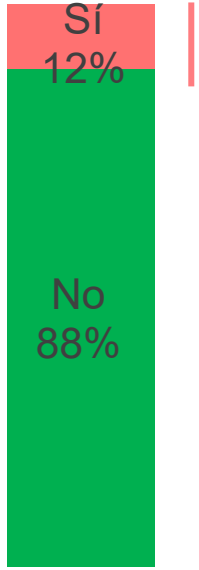
05.6 INFRAESTRUCTURA CICLABLE

Estacionamientos

Estacionamientos públicos en la calle, las "U"

Los **ciclistas aprueban los aparcamientos callejeros con un 5,6.**

Al 12% de los usuarios le han robado el vehículo durante el último año, principalmente bicicletas mecánicas

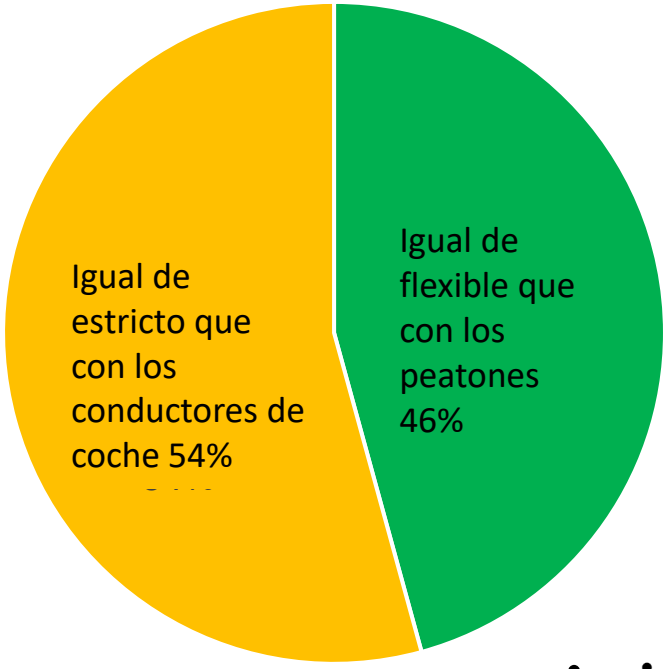


BICI MECÁNICA	**52%**
BICI ELÉCTRICA	20%
PATINETE	20%
BICIS DEPORTIVAS	8%

05.7 SINIESTRALIDAD

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?



Igual de flexible que peatones	45% 47%
Igual de estricto que conductores	55% 53%

Más de la mitad de usuarios, consideran que debería tratarse tanto a ciclistas como a usuarios de VMP con la misma exigencia que a los conductores de coche, en el momento de poner sanciones económicas.

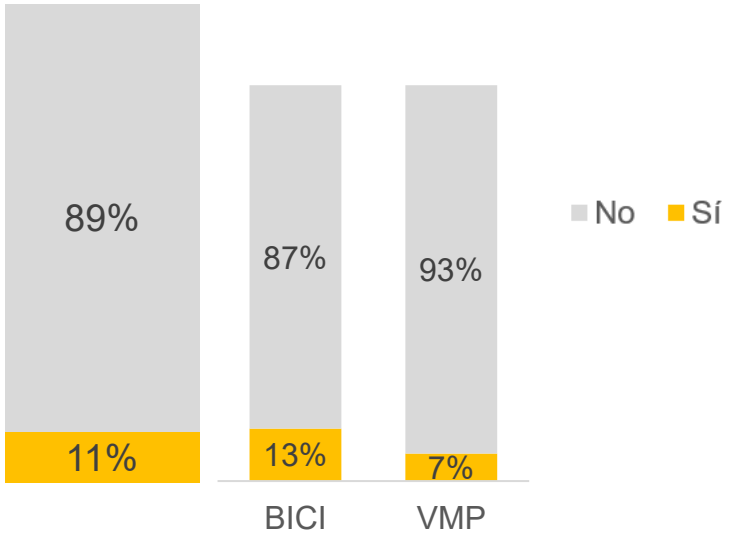
El 76% cree positivo que se pueda sancionar en caso de incumplimiento de la normativa de circulación
(80% ciclistas y 69% VMP)

El 17% de los usuarios han sido multados alguna vez mientras circulaban
(15% ciclistas y 18% VMP)

05.7 SINIESTRALIDAD

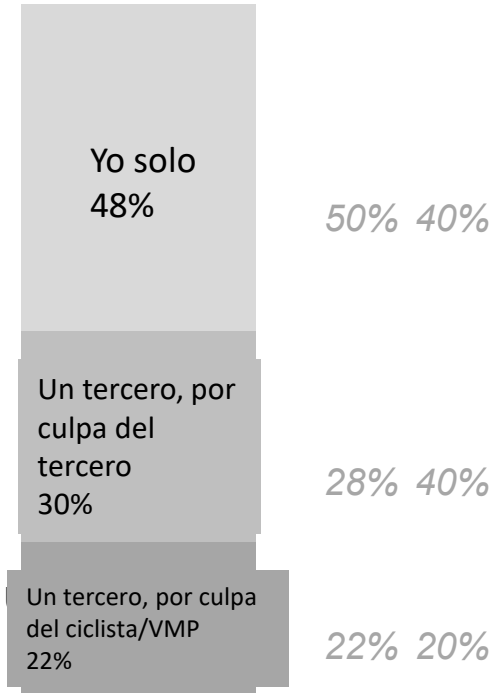
Tipología

Accidente (alguna vez)



El 11% del total de usuarios declara haber sufrido alguna vez un accidente.

Ha tenido un accidente con...



43% culpa de la infraestructura *(56% bici / -% VMP)*

38% culpa del usuario *(44% bici / -% VMP)*

18% debido al clima (lluvia) *(-% bici/100% VMP)*

Se podrían evitar si hubiera mejor mantenimiento de las infraestructuras

- 80% Mal estado infraestructura.
- 20% Obstáculo en la red

36% Coche/Furgoneta *(37% Bici - 34% VMP)*

21% Ciclista *(27% Bici – -% VMP)*

14%VMP *(9% Bici – -% VMP)*

14% bus/camión *(9% Bici - 33% VMP)*

7% Peatón *(9% Bici – -% VMP)*

7% Moto *(9% Bici – -% VMP)*

Un elevado porcentaje de ciclistes *(71%)* y usuarios de VMP *(68%)* afirma no ir en bici o VMP los días de lluvia.

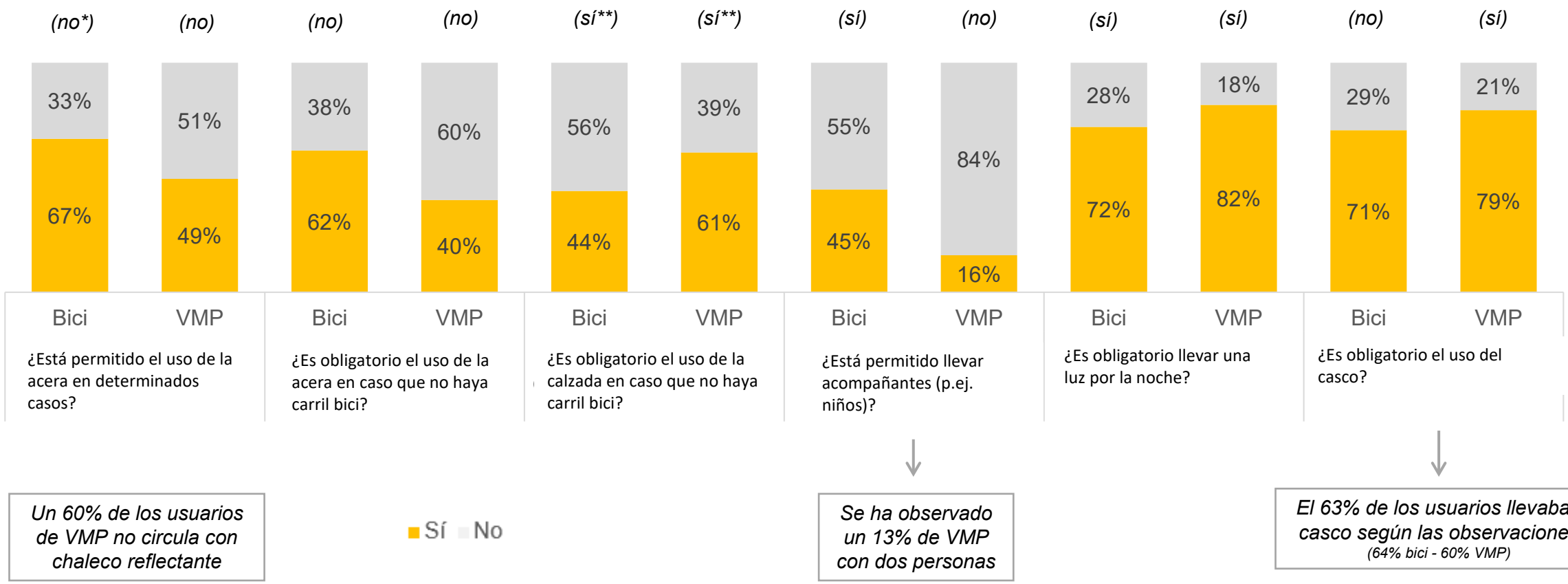
El 33% de los ciclistas cuenta con un seguro, en cambio, SÓLO un 21% de los usuarios de VMP tiene, a pesar de ser obligatorio.
El 81% de los usuarios de VMP no han registrado su patinete en la DGT

05.8 SEGURIDAD VIAL

¿Concienciación?

¿Es obligatorio….?

Respeto a la normativa



Un 60% de los usuarios de VMP no circula con chaleco reflectante

Se ha observado un 13% de VMP con dos personas

El 63% de los usuarios llevaban casco según las observaciones
(64% bici - 60% VMP)

No está permitida la circulación de bicicletas por las aceras. Por calles de prioridad invertida, las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha, siempre que exista señalización específica al efecto y circulen a menos de 1,5 m de las fachadas, extremando la atención respecto a las personas que se muevan por la zona.

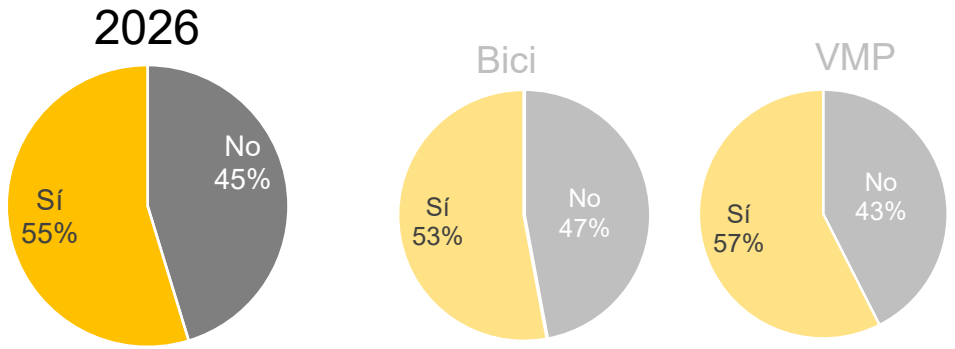
*** Las bicicletas y VMP (como patinetes eléctricos) deben circular obligatoriamente por el carril bici, si lo hay y por la calzada. Sin embargo, no pueden superar los 25 km/h.*

05.8 SEGURIDAD VIAL

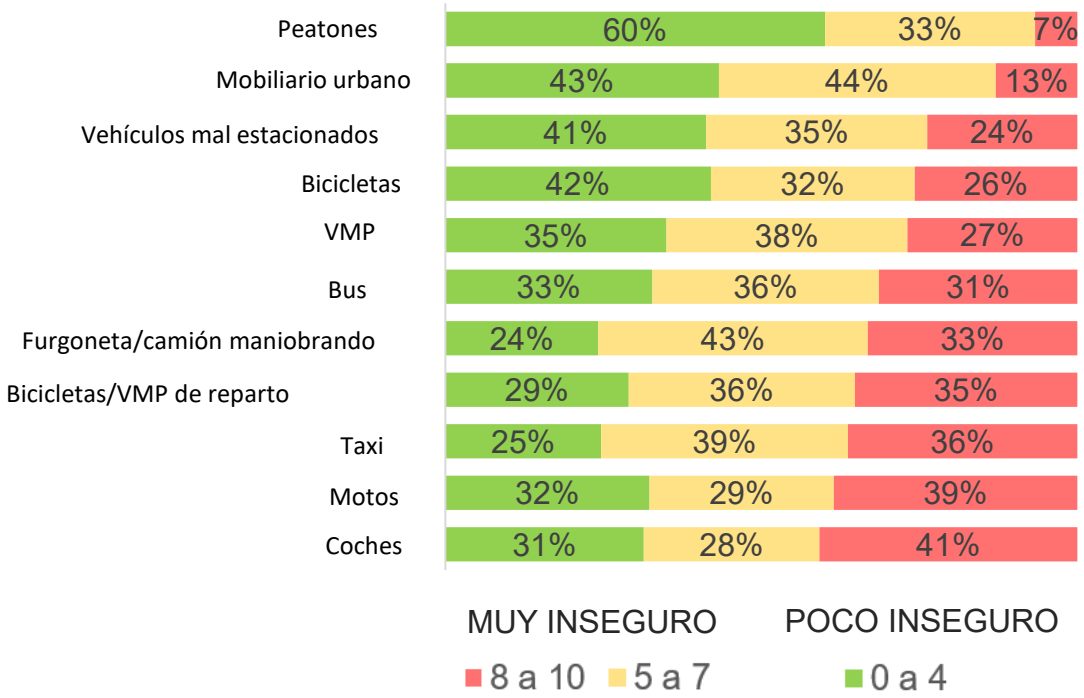
Sensación de vulnerabilidad

Vulnerabilidad cuando circulan en bicicleta/VMP

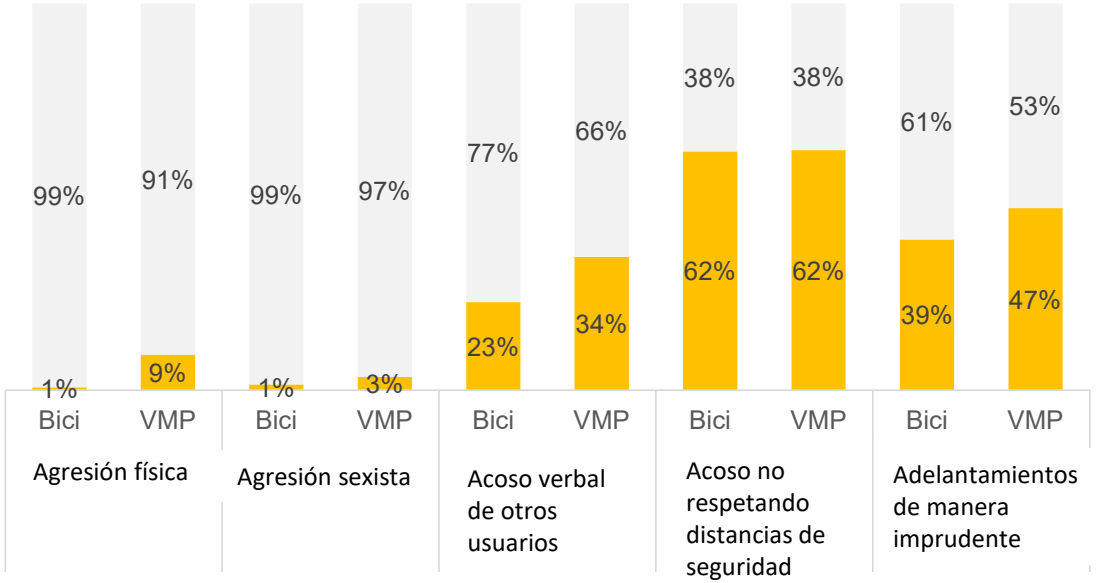
Más de la mitad de usuarios se sienten vulnerables cuando circulan por Tarragona con estos modos.



Modos de transporte que generan inseguridad



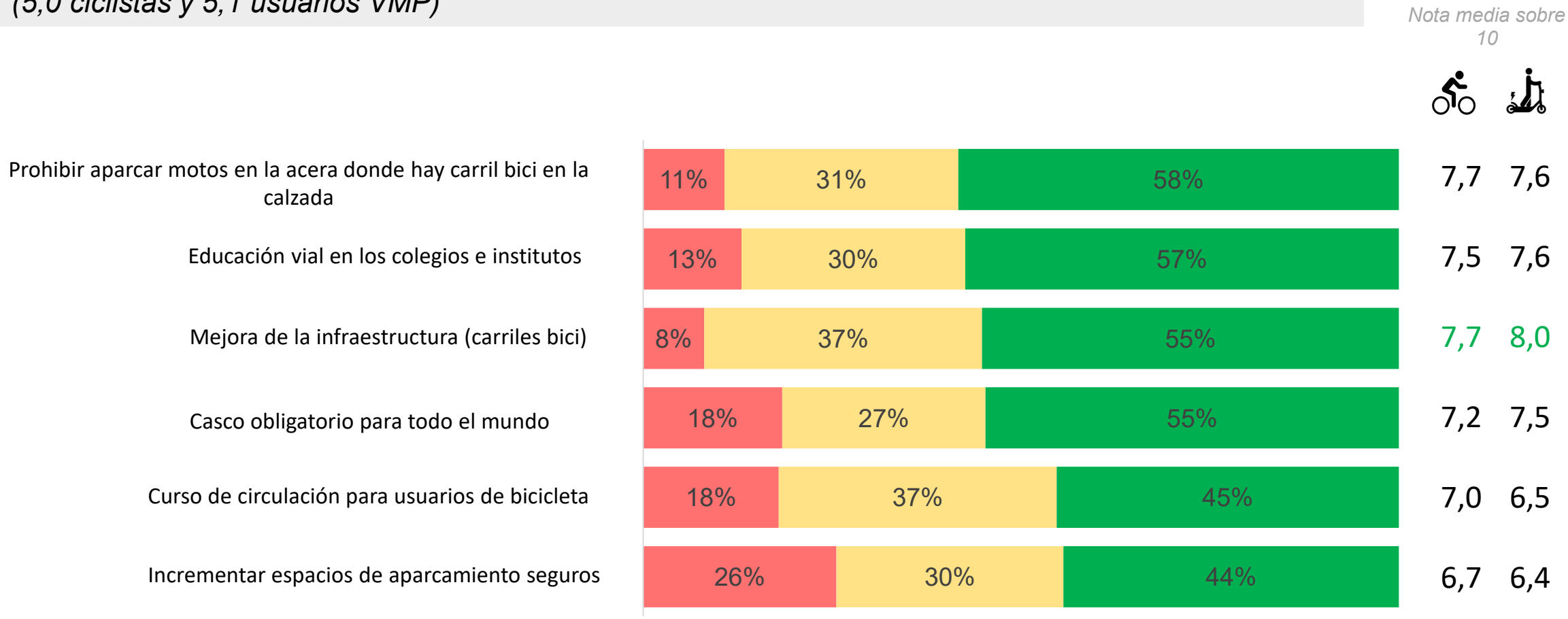
¿Te has encontrado en alguna de estas situaciones?



05.8 SEGURIDAD VIAL

¿Qué hacer para mejorar?

En promedio, se valora con un **5 sobre 10** la experiencia de ir en bici/VMP por la ciudad de Tarragona *(5,0 ciclistas y 5,1 usuarios VMP)*



06 CONCLUSIONES

06.1 CONCLUSIONES

La bicicleta, y en especial los patinetes, ya forman parte de la realidad cotidiana en la ciudad de Tarragona.

Se observa un mal uso de la infraestructura en la Rambla Nova, donde la totalidad de bicicletas y patinetes observados transitaban por el centro de la rambla.

Se observa un uso más intensivo del patinete que de la bicicleta, donde el patinete es utilizado más de 3 días a la semana por un 79% de los usuarios, mientras que la bicicleta es utilizada más de 3 días sólo por un 67% de los usuarios.

Se observa un mayor peso del patinete que la bicicleta en la movilidad relacionada con el trabajo y los estudios.

Aunque el 73% de los usuarios encuestados tiene menos de 40 años, entre los usuarios de patinete el peso de los menores de 25 años es proporcionalmente muy superior al registrado entre los usuarios de bicicleta.

Uno de cada cuatro usuarios de la bicicleta o del patinete utilizaba anteriormente el coche o la moto para realizar el mismo desplazamiento.

Los usuarios de patinete, y en especial, los de *sharing*, son los más novatos.

Diversidad de opiniones con respecto al extinto sistema privado de patinete de *sharing*, valorado con un 8 por sus propios usuarios pero sólo con un 5,6 entre los usuarios de un patinete particular.

Un 60% de los usuarios de bicicleta y un 76% de los de patinete consideran que la red actual no es suficiente para circular por Tarragona con estos modos.

06.2 CONCLUSIONES

Mala valoración, en general, de los distintos atributos de la red ciclable: Continuidad, señalización, aparcamientos, etc.

Los usuarios suspenden el 80% de la red ciclable, formada por calles 30 a las que los encuestados otorgan una nota inferior a un 5 sobre 10.

Sólo un 21% de los usuarios de patinete tiene seguro, y sólo un 19% ha registrado su vehículo, a pesar de ser obligatorio.

Existe un desconocimiento general sobre por dónde deben circular bicicletas y patinetes en caso de no existir carril bici.

Un 40% de los usuarios de VMP circula sin casco y un 60% sin chaleco reflectante.

Un 55% de los usuarios de bicicleta y patinete se sienten vulnerables cuando circulan en Tarragona, y los tres modos que les generan mayor inseguridad, son los coches, las motos, y los taxis.

Entre las propuestas en materia de seguridad vial que más apoyo reciben entre los encuestados, destacar la prohibición de aparcar motos en la acera cuando existe un carril bici en calzada, la educación vial, y la mejora de la infraestructura vial (carriles bici).

La experiencia de circular en bicicleta y patinete por la ciudad de Tarragona, recibe una nota de 5 sobre 10, un justo aprobado.

07

RECOMENDACIONES

07 RECOMENDACIONES

INFRAESTRUCTURA CICLABLE CON VISIÓN URBANA E INTERURBANA

- **Consolidar una red ciclable continua**, coherente y fácilmente identificable, priorizando la conexión de los tramos actualmente desligados y los itinerarios entre los barrios, el centro urbano, los equipamientos, los centros educativos, las zonas de actividad económica y las estaciones de transporte público.
- **Transformar progresivamente las tipologías menos seguras o peor valoradas por los usuarios,** priorizando, siempre que la sección vial lo permita, los carriles segregados en calzada y evitando que los itinerarios principales dependan exclusivamente de la circulación compartida con vehículos motorizados.
- **Revisar aquellos tramos en los que los usuarios circulan fuera de la infraestructura prevista**, con el objetivo de identificar posibles problemas de continuidad, accesibilidad, señalización, diseño o adecuación del itinerario a las necesidades reales de movilidad.
- **Actuar sobre los puntos conflictivos de la red**, especialmente en cruces, rotondas, incorporaciones, giros de vehículos motorizados y tramos con falta de visibilidad, mediante soluciones de diseño que reduzcan los conflictos y refuercen la prioridad y seguridad de bicicletas y patinete.
- **Desarrollar la 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, señalización e iluminación,** entre otros, estableciendo un programa de mantenimiento preventivo y correctivo.

07 RECOMENDACIONES

INFRAESTRUCTURA CICLABLE CON VISIÓN URBANA E INTERURBANA

- **Crear una red de estacionamientos seguros (en superficie y subterráneos) para bicicletas y patinete,** en las estaciones intermodales, equipamientos públicos y también fomentar iniciativas privadas de aparcamiento.
- **Implantar estacionamientos cerrados** o con control de acceso en los puntos de mayor demanda, como medida para reducir el riesgo de robo, especialmente de bicicletas eléctricas, bicicletas mecánicas y VMP.
- **Puntos de autorreparación en diferentes ubicaciones específicas,** con demanda de circulación de bicicletas y/o estaciones de transporte público.
- Estudiar la implantación de un **sistema público de bicicleta** compartida, convencional y/o eléctrica, coordinado con el sistema de transporte público, especialmente para dar respuesta a los trayectos con pendientes, distancias medias y conexiones entre barrios.
- **Potenciar las conexiones ciclistas interurbanes** con los municipios del entorno y con los principales polos de actividad del Camp de Tarragona, garantizando la continuidad de los itinerarios más allá del término municipal.

07 RECOMENDACIONES

EN LA ADMINISTRACIÓN

- **Crear un visor y datos abiertos** con material gráfico de las vías ciclables, aparcamientos, uso, y otros modos de movilidad; así como las actuaciones de mantenimiento que se van realizando.
- **Establecer canales ágiles** para que los usuarios puedan comunicar incidencias de mantenimiento, obstáculos, empleos indebidos, problemas de señalización o puntos percibidos como inseguros.
- **Revisar periódicamente las Ordenanzas de Circulación** para ir mejorando aspectos fundamentales por la correcta movilidad de todos los usuarios de la vía.
- **Coordinar las actuaciones de movilidad ciclista con la planificación urbanística**, los proyectos de reurbanización, los nuevos desarrollos, las políticas de transporte público y los planes de movilidad de los centros de trabajo y equipamientos.
- **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 usuarios y captar nuevos, elaboración de PDE, etc.

07 RECOMENDACIONES

MEJORA CONTINUA DEL COMPORTAMIENTO DE LOS USUARIOS

- **Campañas de información y controles a todos los usuarios de la vía**, para incidir sobre los comportamientos de vehículos motorizados que pueden generar inseguridad.
- **Dar a conocer de forma clara y accesible las normativas de circulación de bicis y VMP, a título e individual y para la distribución de mercancías para favorecer la convivencia con los demás usuarios de la red.**
- **Desarrollar** acciones formativas gratuitas sobre circulación urbana segura, dirigidas especialmente a los usuarios noveles, a los menores y a las personas que no disponen de permiso de conducción o conocimientos previos de normativa vial.
- **Impulsar** la formación específica de los riders y de los profesionales que utilizan bicicletas o VMP para la distribución urbana de mercancías, incorporando criterios de seguridad vial, convivencia y mantenimiento de los vehículos.
- **Promover** el uso del casco, las luces, los elementos reflectantes, el timbre y otros equipamientos de seguridad, tanto entre los ciclistas como entre los usuarios de VMP, así como **seguros específicos para ciclistas y usuarios de VMP.**
- **Impulsar ayudas a los usuarios que quieran adquirir una bicicleta o VMP para realizar un cambio modal del vehículo privado.**
- 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.**
- **Elaborar una plataforma para registrar de manera rápida y efectiva, acoso y comportamientos incívicos que afecten a la circulación y bienestar de los ciclistas.**

RACC

Gracias