



Baròmetre de la Bicicleta 2014

Barcelona, 26 de gener de 2015



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**

1

Actuacions per promoure l'ús de la bicicleta

Redacció i impuls d'estudis i projectes de carrils bici i vies verdes

Estudis i projectes específics redactats o en redacció:

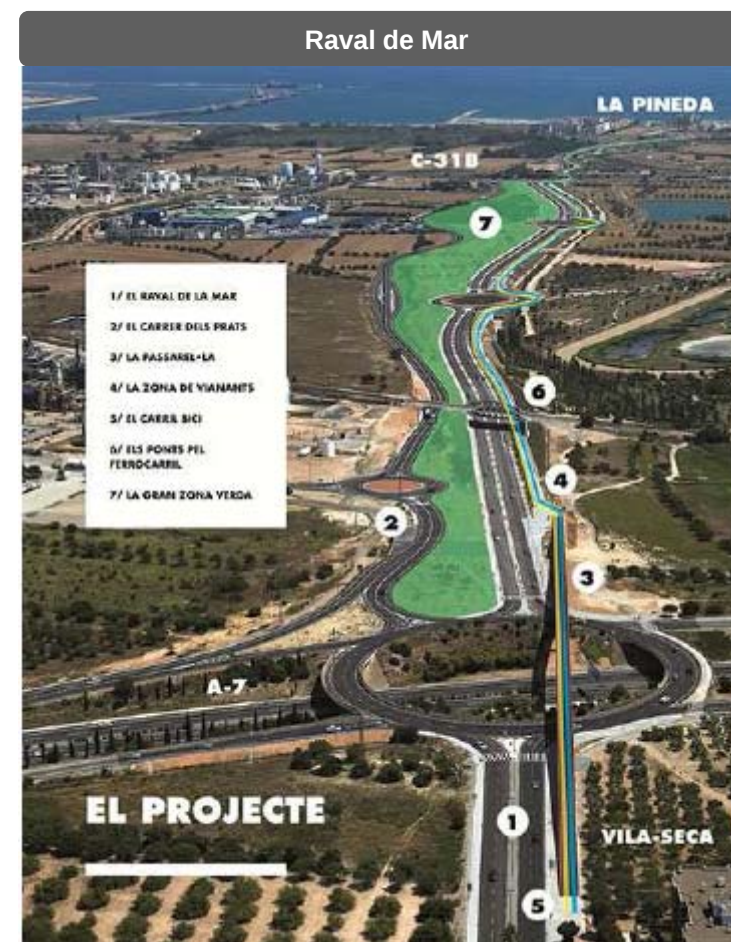
- Continuïtat de la Ruta del Ferro. Via ciclista del Ter: Sant Joan de les Abadesses – Setcases.
- Via verda a l'entorn de la C-31 Verges – Figueres
- Continuïtat de la Via verda de les Terres de l'Ebre Tortosa - Sant Carles de la Ràpita (i carril bici a l'anell viari del Delta de l'Ebre: Amposta – Deltebre).
- Carril bici entre Santa Maria de Palautordera i l'estació de tren del municipi
- Estudi previ Carril bici entre Breda i l'estació de tren de Riells i Viabrea.
- Carril bici a la Costa Brava Centre: Sant Feliu de Guíxols – Palamós.

En estudis o projectes de carreteres:

- Carril bici de Sant Martí de Tous a Igualada
- Carril bici de Sabadell a Castellar del Vallès

Obres:

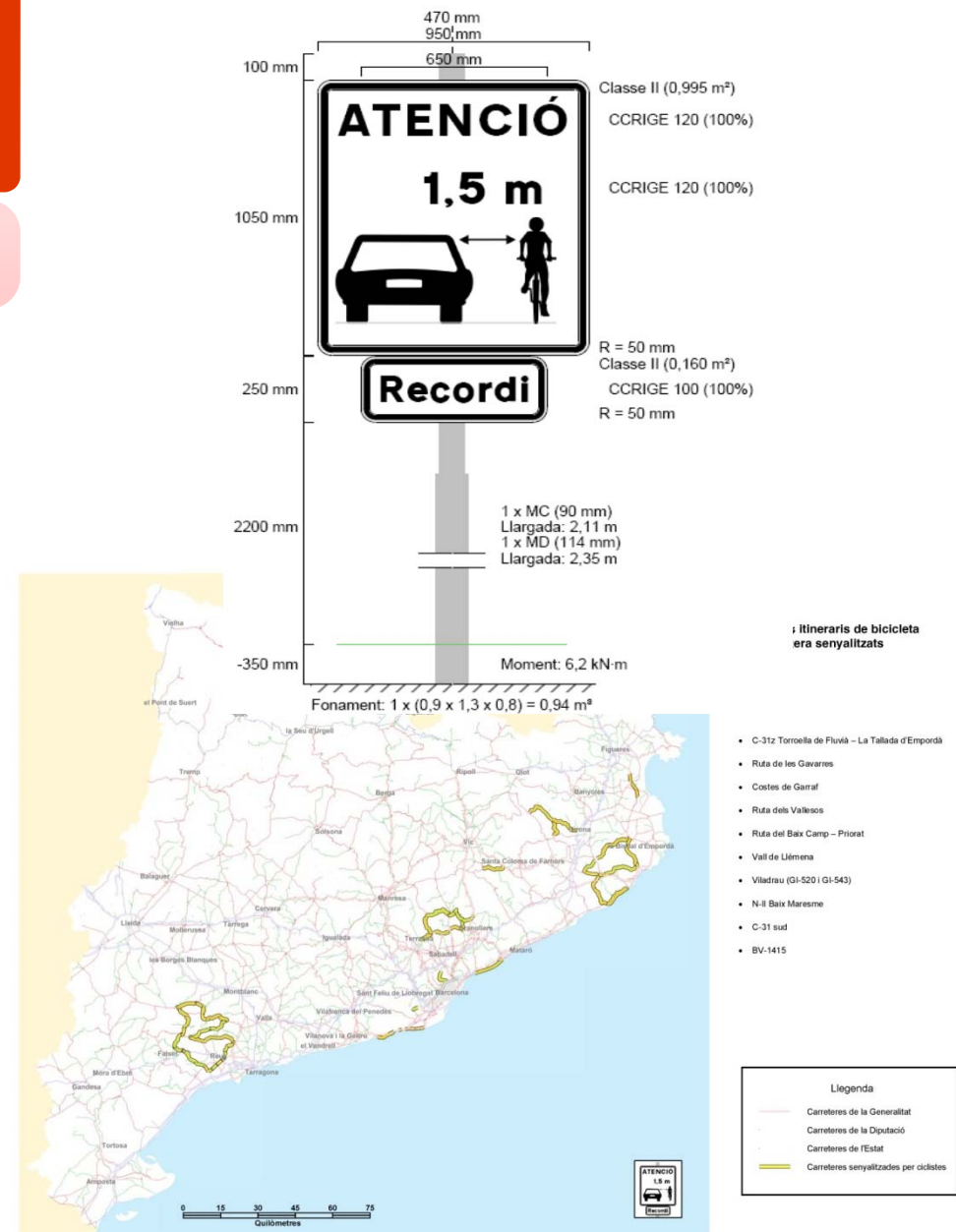
- Vial entre **el Prat i Polígon Pratenc**, 2015
- **Raval de Mar**, 2013
- Carril bici **Jorba – Santa Maria del Camí** (11 km), 2011
- Via verda de **Palamós – Palafrugell** (3,7 km), 2008
- Carril bici **Blanes - Tordera** (1,6 km), 2005



Nova senyalització per a millorar la seguretat a les carreteres més freqüentades per ciclistes

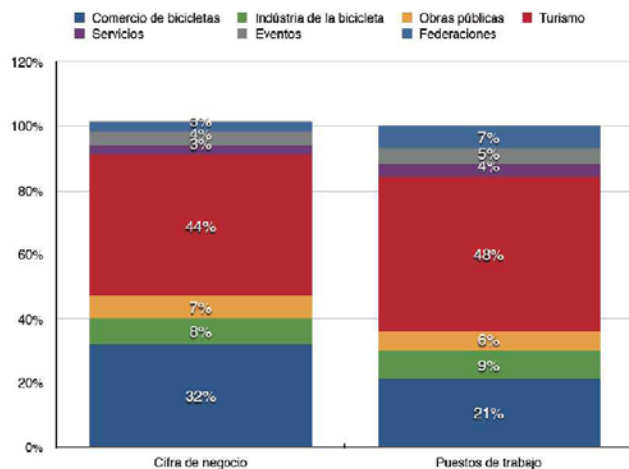
Carreteres compartides. Senyalització

- El ciclista de carretera o de mallot és una tipologia de ciclista que no busca itineraris segregats per a bicicletes, sinó que prefereix rodar sobre la mateixa calçada, compartint l'espai amb la resta de vehicles.
- El TES i la Mesa de la Bicicleta, des del grup de carreteres compartides, estan treballant per analitzar els itineraris i punts més prioritaris de la xarxa viària de Catalunya per tal de col·locar-hi senyals de seguretat que recordin als conductors de vehicles a motor que han de mantenir una distància mínima d'1,5 m en l'avançament de ciclistes, tal com defineix el Codi de circulació.
- L'ús compartit de les carreteres pels ciclistes esportius i els vehicles provoca situacions de risc per als ciclistes en cas d'avançament.



Estudis, bones pràctiques, Congrés de la bicicleta

- Congrés de la bicicleta
- Manual de senyalització
- Estudi d'impacte econòmic
 - A França, s'estima que el sector genera anualment uns 4.500 M€ i 35.000 llocs de treball. El principal sector vinculat a la bici és el turisme i els fons del negoci són principalment a càrrec dels particulars (usuaris).
 - A Europa hi ha cada any 2.300 M de viatges de cicloturisme (9.000 estrictament turístics) amb un impacte econòmic total de 44.000 M€.



Font: Spécial Économie du vélo. Grand Angle, Atout France, 2009.



La bicicleta, un sector econòmic en creixement



Projectes de la xarxa cicloturística de Catalunya

L'EuroVelo

- EuroVelo és el nom de la xarxa europea de rutes ciclistes, que actualment compta amb més de 45.000 km, repartits en 14 grans rutes que transiten per 42 països d'Europa.
- El desembre de 2013, el Parlament Europeu va fer referència a la xarxa EuroVelo per primera vegada en el Reglament 1315/2013 sobre les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la xarxa TEN-T.
- El projecte total té més de 70.000 km.
- El corredor Mediterrani forma part de l'EuroVelo 8 o Ruta Mediterrània: Cadis - Atenes (5.388 km).
- S'ha assistit a reunions a Madrid amb el Ministeri per a la consolidació del projecte EuroVelo 8.



Espai reservat per a bicicletes al transport públic

Regulació del transport gratuït de bicicletes als autobusos interurbans

- El **serveis regulars d'autobusos interurbans** concessionats per la Generalitat de Catalunya **poden transportar bicicletes de manera gratuïta des de l'1 de gener**. D'aquesta manera, el Departament de Territori i Sostenibilitat regula, per primera vegada, el passatge de bicicletes als busos interurbans, que fins ara quedava a l'elecció de cada operador.
- Els usuaris de la bicicleta poden pujar-la al bus de manera gratuïta però amb una sèrie de condicionants: les bicicletes hauran d'anar a la bodega del vehicle, excepte quan es tracti de bicis plegables, que es podran transportar al mateix bus sempre i quan aquest admeti viatgers de peu. En tot cas, també es limita el nombre de bicicletes en cada vehicle, que no podran ser més de 5 a la bodega i més de 2 als busos. I només s'admetran bicis que estiguin en un estat de neteja correcte. D'aquesta manera, el Departament de TES dóna resposta a una llarga reivindicació dels usuaris de la bicicleta.
- Pel que fa als **trens de Rodalies**, **es permet el transport gratuït de bicicletes a totes les línies i sense limitacions horàries sempre que l'ocupació ho permeti**. La persona que porti una bicicleta ha de mantenir en tot moment l'atenció necessària per garantir la seguretat i comoditat de la resta de passatgers. Excepcionalment, el personal de Rodalies pot no autoritzar l'accés als trens amb una ocupació alta de viatgers. Les bicicletes plegables es consideren equipatge de mà, per tant es poden portar sempre que no ocasionin molèsties a la resta de passatgers o desperfectes al propi material ferroviari.

La Mesa de la Bicicleta

- L'objectiu de la Mesa és potenciar l'ús de la bicicleta com a mitjà sostenible de la mobilitat i assegurar polítiques efectives per a les infraestructures de la bicicleta
- Se celebra amb una periodicitat de 2 - 3 mesos.
- A la Mesa hi participen:
 - Administració: Departament de Salut, Servei Català de Trànsit (Departament d'Interior), DGIMT i DGTM (TES), Àrea Metropolitana de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità, Ajuntament de Barcelona i d'altres administracions locals.
 - Operadors de transport ferroviaris
 - Associacions del sector: Mou-te'n en bici, Federació Catalana de Ciclisme, Bicicleta Club de Catalunya, Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta, entre d'altres, Red de ciudades por la bicicleta i el Gremi de comerciants de Bicicletes de Catalunya.
- Des de la Mesa s'ha impulsat la realització de l'enquesta **Baròmetre de la Bicicleta 2014**.

2

Baròmetre de la Bicicleta 2014

Continguts i fitxa tècnica

- Les característiques i el **perfil sociodemogràfic dels usuaris de la bicicleta.**
- **L'ús que en fan**, per quins espais solen circular i quines són les principals dificultats per desplaçar-se amb bicicleta tant per nuclis urbans com per carretera. La pertinença a associacions, clubs o federacions ciclistes, i els robatoris de bicicletes.
- **La percepció que el conjunt de la població catalana té de la bicicleta.** S'analitzen quins avantatges i inconvenients s'atribueixen a la circulació amb bicicleta, i es dedica un capítol a l'ús de la bicicleta a les ciutats i un altre a les rutes cicloturístiques. També es para atenció a la seguretat viària i a l'accidentalitat.

Entrevista telefònica assistida per ordinador

Àmbit geogràfic: Catalunya.

Univers: població entre 12 i 79 anys resident a Catalunya.

Nombre d'entrevistes: 600

Tipus de mostreig: estratificat per dimensió de municipi

Error de la mostra: el marge d'error associat a 600 entrevistes és del $\pm 4,10\%$ per un nivell de confiança del 95% i $p=q=0,5$

Sèrie: 2006, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012

El 44,5% dels catalans utilitza la bicicleta amb alguna freqüència

450.000 catalans van en bicicleta cada dia o gairebé

RESUM SOBRE EL TOTAL DE LA MOSTRA*

	Catalunya** (n=600)
Saben anar amb bicicleta	90,3
Tenen bicicleta per ús personal	56,8
Hi van amb alguna freqüència	44,5
Hi van cada dia o gairebé	7,3
L'última setmana ha anat amb bici	24,0

Són persones usuàries amb alguna freqüència de la bicicleta gairebé 2,8 milions de catalans.

L'última setmana ha anat amb bicicleta prop d'1,5 milions de catalans.

Saben anar amb bici més de 5,5 milions de catalans.

Tenen bicicleta per ús personal prop de 3,5 milions de catalans.

* Població de 12 a 79 anys.

** Segons dades d'IDESCAT (Padró de 2013) a Catalunya hi ha 6.169.528 persones de 12 a 79 anys.

El percentatge de la població que va amb bicicleta pràcticament s'ha doblat des de 2006

Freqüència d'ús

Hi ha una clara tendència positiva de l'ús de la bicicleta per a desplaçaments quotidians

El percentatge de la població que l'última setmana ha anat en bici ha augmentat força des de 2006 (16% a 24%)

VAN AMB BICICLETA CADA DIA O GAIREBÉ



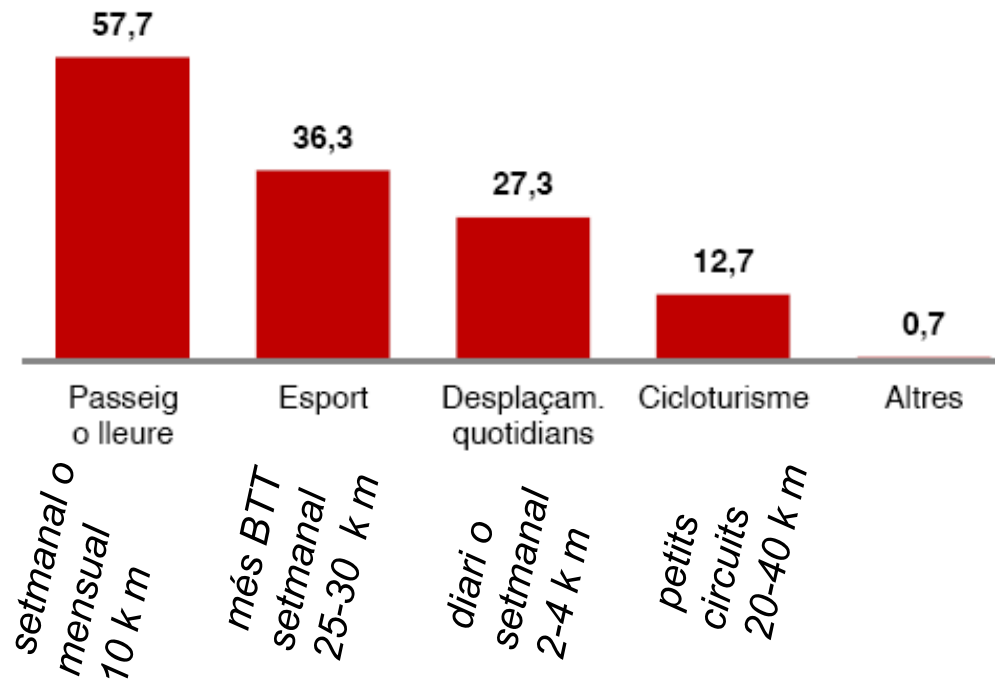
El passeig o el lleure és l'ús més habitual, seguit de l'esport i els desplaçaments quotidians

Motius



PER QUIN TIPUS DE DESPLAÇAMENTS UTILITZA LA BICICLETA?

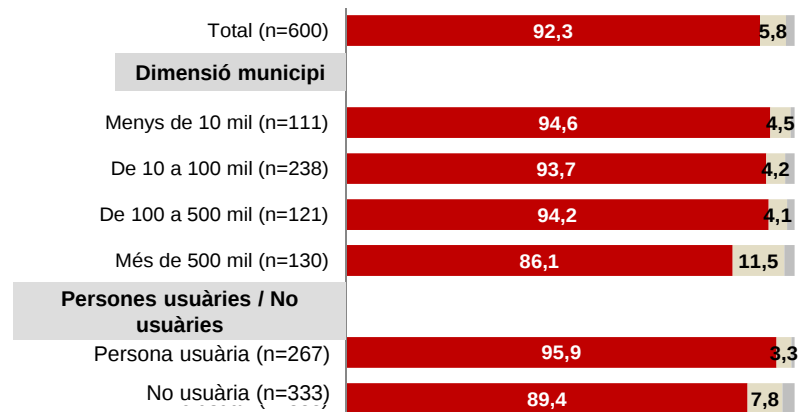
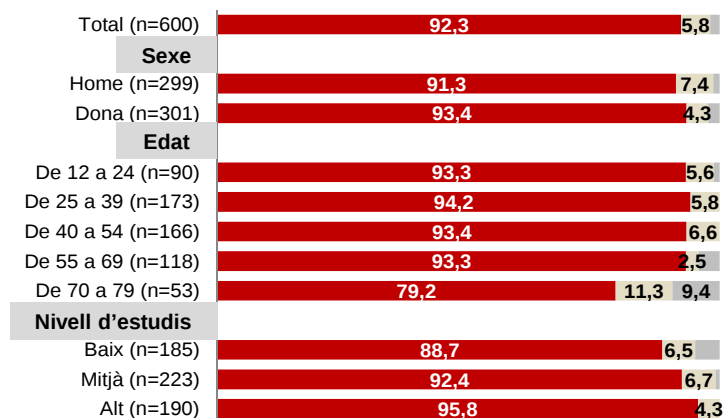
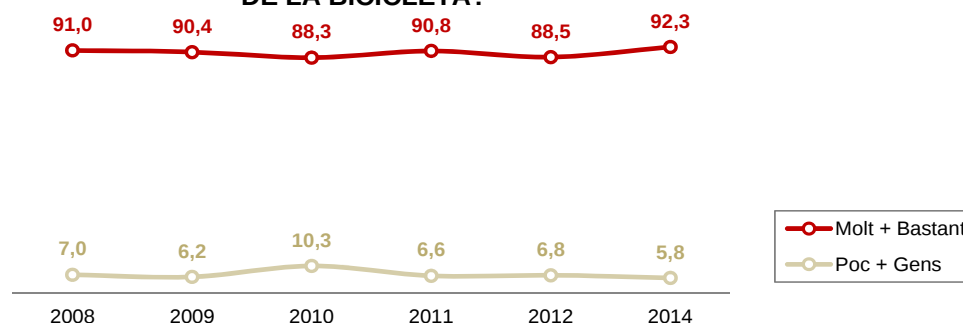
-Suggerida*. Multiresposta-



La pràctica totalitat de la població partidària que les administracions fomentin l'ús de la bicicleta

Paper de l'administració i imatge

EN GENERAL, VOSTÈ CREU QUE LES ADMINISTRACIONS HAURIEN DE FOMENTAR MOLT, BASTANT, POC O GENS L'ÚS DE LA BICICLETA?



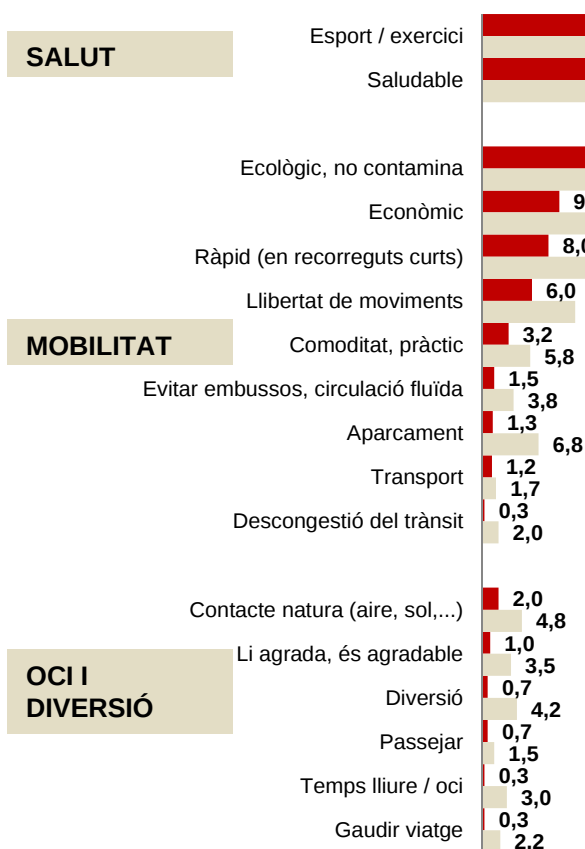
Avantatges: Salut i mobilitat

Desavantatges: perillositat del trànsit i manca d'infraestructures

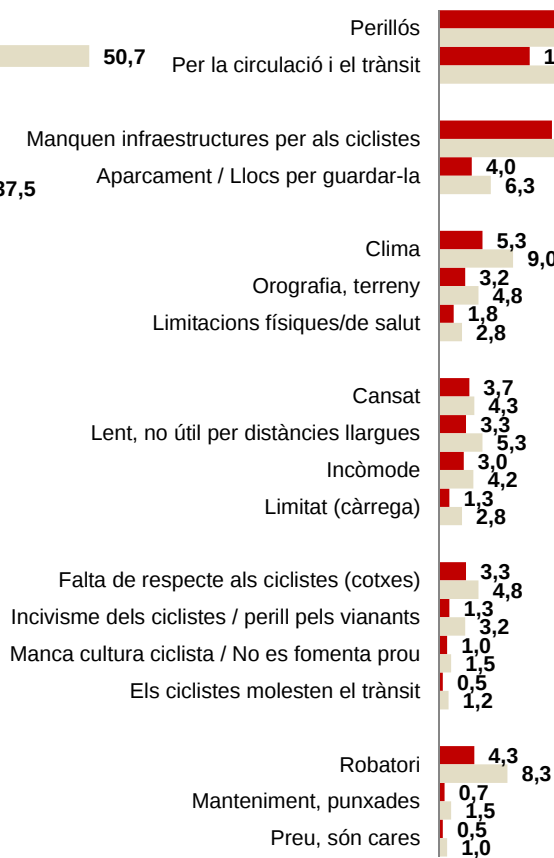
Paper de l'administració i imatge

QUIN CREU QUE ÉS EL PRINCIPAL AVANTATGE / INCONVENIENT D'ANAR AMB BICICLETA? I EL SEGON? I EL TERCER?

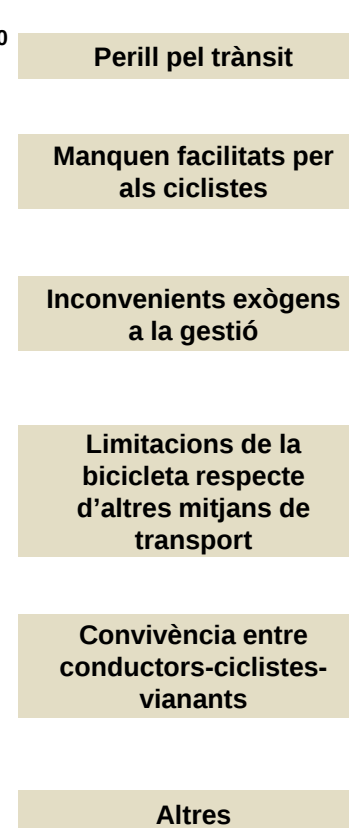
Avantatges:



-Espontània-



Inconvenients:



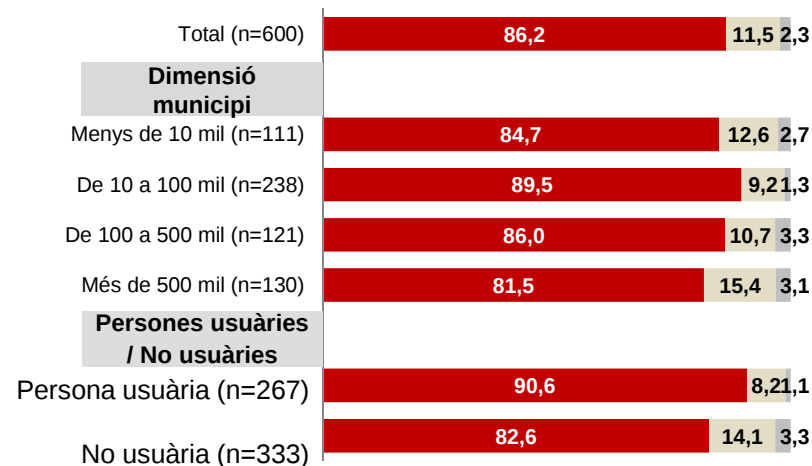
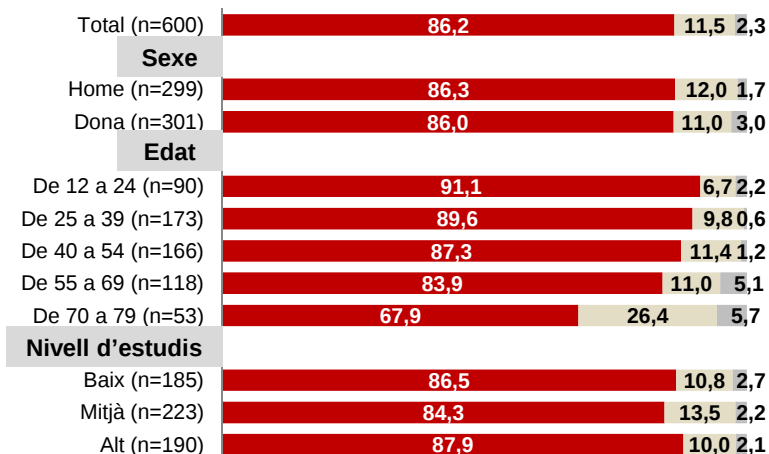
■ 1a resposta
■ Suma de les tres respostes

La gran majoria partidària d'adequar espais reservats per a bicicletes al transport públic

Paper de l'administració i imatge

CREU QUE S'HAN D'ADEQUAR ESPAIS RESERVATS A LES BICICLETES AL TRANSPORT PÚBLIC?

Aquesta proporció augmenta des de l'última consulta i obté el valor més alt de la sèrie.



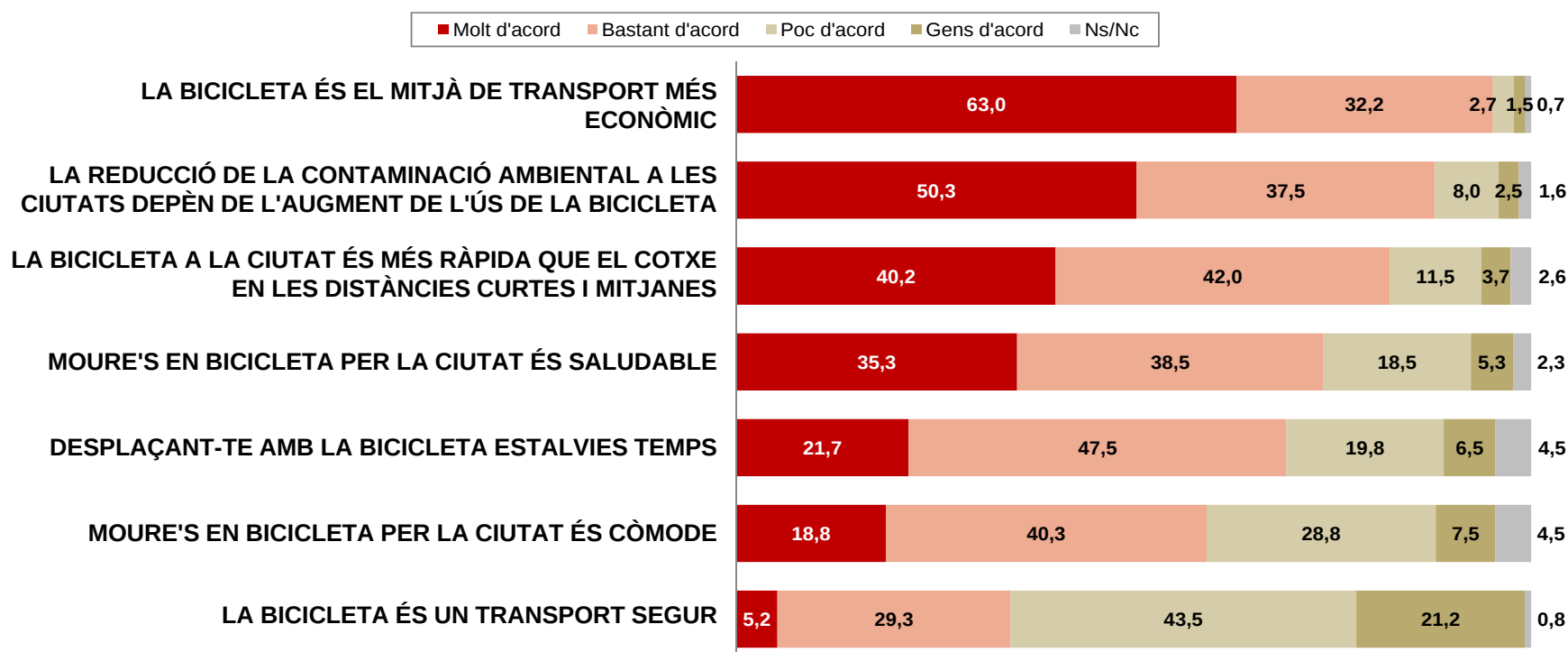
■ Sí ■ No ■ NS/NC

La majoria està d'acord amb els avantatges de la bicicleta a la ciutat

Bicicleta i ciutat

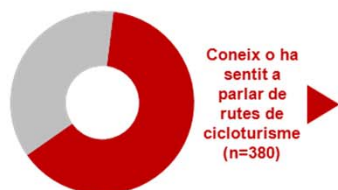
La gran majoria està d'acord que la bicicleta és el mitjà de transport més **econòmic**, afavoreix la **reducció de la contaminació ambiental**, i que a les ciutats és més **ràpid** en les distàncies curtes i mitjanes. També que és **saludable**, **estalvia temps** i que és **còmode**.

DIGUI'M SI ESTÀ MOLT, BASTANT, POC O GENS D'ACORD AMB LES AFIRMACIONS SEGÜENTS:



Dues terceres parts dels catalans han sentit a parlar de rutes de cicloturisme

Un dels usos de la bicicleta que està creixent en els últims anys és el turístic. Encara hi ha força desconeixement sobre rutes concretes. Les zones on s'han identificat més rutes són les Comarques Gironines i les Terres de l'Ebre.



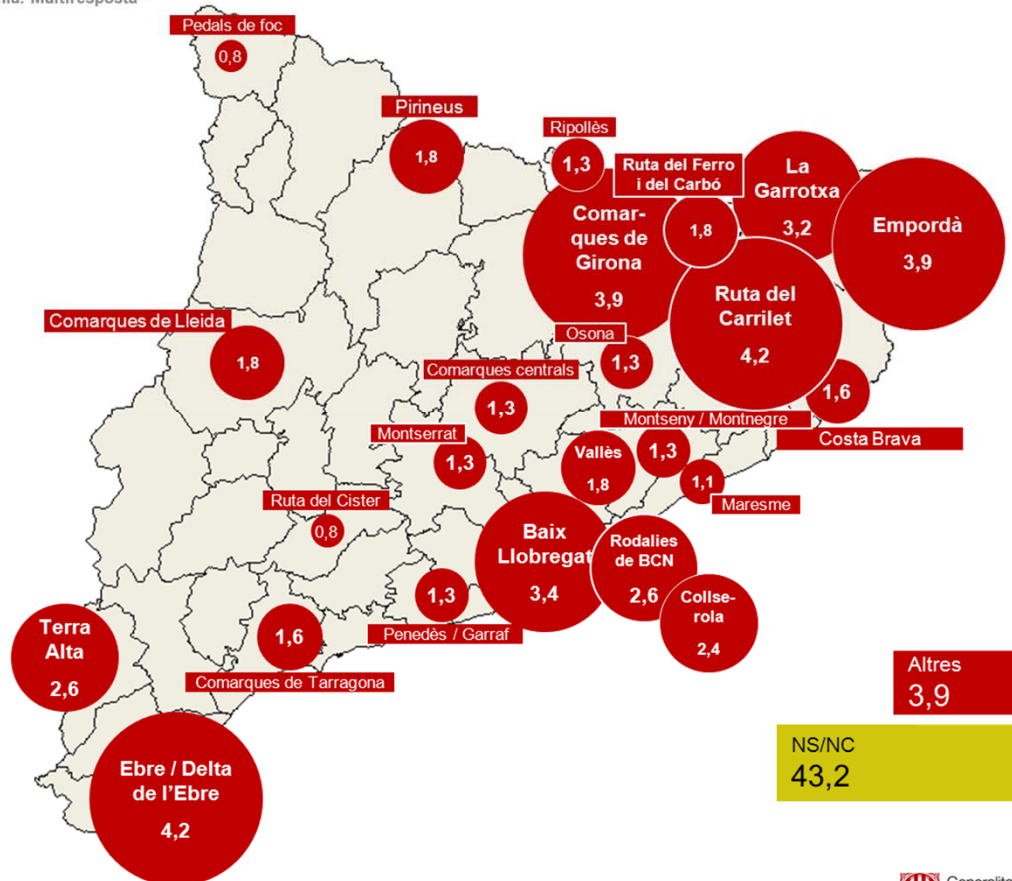
DE QUINA O QUINES HA SENTIT A PARLAR?

—Espontània. Multiresposta—

Vies verdes (7,1)

Indrets de la resta d'Espanya (4,7)
Camino de Santiago (2,9)
Quebrantahuesos (1,1)

Indrets de l'estranger (2,1)



3 Conclusions

Conclusions

- **El 7,3% dels catalans utilitza la bicicleta cada dia o gairebé**, un percentatge que pràcticament s'ha doblat des de 2006. Aquesta dada marca una clara tendència positiva de l'ús de la bicicleta per a desplaçaments quotidians.
- **Es pot observar una diversificació en els usos de la bicicleta**, tot i que el passeig o lleure i l'esport continuen sent els usos principals. Cal adaptar la xarxa d'infraestructures per a la bici a les diferents necessitats i tipologies d'usuaris.
- **Els criteris mediambientals alhora d'utilitzar la bicicleta a la ciutat tenen més pes entre la població**. Es relaciona la reducció de la contaminació ambiental amb l'augment de l'ús de la bicicleta i, per tant, es detecta el seu ús com una necessitat ambiental.
- En aquest sentit, **el Departament de Territori i Sostenibilitat està treballant, entre d'altres, en diverses línies d'actuació per a promoure l'ús de la bicicleta**, concertades en el marc de la Mesa de la Bicicleta:
 - Redacció i impuls d'estudis i projectes de carrils bici i vies verdes
 - Mesures per a potenciar la intermodalitat com la regulació de l'ús de la bicicleta en el transport públic
 - Millora de la seguretat i circulació de les bicicletes amb creació de nova senyalització en carreteres
 - Elaboració i difusió d'estudis i bones pràctiques relacionats amb el món de la bicicleta així com organització de congressos bianuals de la bicicleta
 - Suport per al desenvolupament de la xarxa cicloturística de Catalunya