

BARÓMETRO DE LA BICICLETA EN ESPAÑA

Informe de resultados
Julio 2022

GESOP



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Red de Ciudades por la Bicicleta



Índice

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| Presentación y ficha técnica | 3 |
| Población entrevistada | 6 |
| Uso de la bicicleta | 9 |
| Frecuencia de uso | 10 |
| Disponibilidad de bicicleta | 21 |
| Los usuarios de la bicicleta | 29 |
| Hábitos de uso | 30 |
| Accidentalidad | 38 |
| El robo de bicicletas | 42 |

| | |
|---|------------|
| Imagen de la bicicleta | 45 |
| Atributos de la bicicleta | 46 |
| La bicicleta en la ciudad | 57 |
| Convivencia de bicis y automóviles | 75 |
| Las políticas sobre la bicicleta | 82 |
| El papel de la administración pública | 83 |
| Infraestructuras ciclistas | 94 |
| La bicicleta pública | 95 |
| Registro de bicicletas | 99 |
| Conclusiones | 103 |



PRESENTACIÓN Y FICHA TÉCNICA

Presentación

A continuación se presenta el informe de resultados de la octava edición del **Barómetro de la Bicicleta en España**, que la Red de Ciudades por la Bicicleta ha encargado a GESOP. Este barómetro se viene realizando periódicamente desde el 2008, con el objetivo analizar la evolución del uso de la bicicleta y la percepción que tiene de ella la ciudadanía, tanto como medio de transporte urbano, como para la práctica del ciclismo deportivo y lúdico.

El informe se estructura en cinco grandes bloques:

1. El primero presenta las **características sociodemográficas** de la población entrevistada, así como el perfil de los usuarios de la bicicleta.
2. El segundo capítulo se centra en la **relación de los españoles con la bicicleta**: si saben montar y circular correctamente en bicicleta, con qué frecuencia la utilizan y los motivos por no utilizarla, disponibilidad, tipologías de bicicletas que tienen y lugares donde las guardan.
3. El tercer capítulo analiza **los hábitos de uso** de la población usuaria de la bicicleta, así como accidentalidad en bicicleta y robos.
4. El cuarto capítulo está dedicado a la **percepción que tiene la ciudadanía de la bicicleta** para conocer las ventajas e inconvenientes que se le atribuyen. Incluye un apartado específico sobre la **imagen de la bicicleta en la ciudad**, en el que se analiza si los municipios se perciben como seguros para circular en bicicleta, qué vías resultan más cómodas, si las vías para bicicletas existentes son adecuadas y suficientes, y cuáles son los principales frenos para su uso en ciudad.
5. El último capítulo se centra en el **papel de la administración pública**. Hasta qué punto se espera que promueva medidas para el uso de la bicicleta, y si se percibe que está fomentando o no el uso de la bicicleta.

Siempre que es posible, se comparan los resultados de esta edición con los de los anteriores barómetros. Además, de los datos relativos al conjunto de la población, se destacan las diferencias entre los principales segmentos de población y, cuando es pertinente, las detectadas entre los usuarios habituales de bicicleta, los esporádicos y los que no lo son.

Ficha técnica

Técnica de investigación

Entrevistas telefónicas asistidas por ordenador (CATI) y entrevistas online (CAWI) *.

Ámbito geográfico

España

Población objetivo

Población entre 14 y 70 años residente en España**.

Número de entrevistas

3.202 entrevistas.

Tipo de muestreo

1.800 entrevistas repartidas proporcionalmente por comunidad autónoma y dimensión de municipio. Afijación no proporcional de 200 entrevistas en cada una de las siete grandes ciudades del país (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Zaragoza y Murcia). Dentro de cada estrato territorial selección de los individuos a entrevistar teniendo en cuenta las cuotas cruzadas por sexo y edad siguiendo la distribución real de la población objeto de estudio. Los resultados se han ponderado por territorio para dar a cada ciudad el peso que le corresponde.

Margen de error

Para un nivel de confianza del 95,5% y $p=q=0,5$, el margen de error es de $\pm 2,0\%$.

Trabajo de campo

Del 7 al 28 de junio de 2022.

* Se han realizado 2.102 entrevistas telefónicas y 1.100 entrevistas online.

** En el 2008 la población objetivo era de personas de 16 a 74 años residentes en España. Del 2009 hasta el 2019 era de personas de 12 a 74 años.

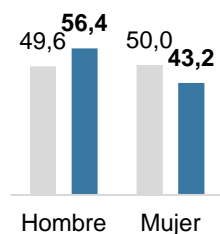


POBLACIÓN ENTREVISTADA

LOS USUARIOS Y USUARIAS DE LA BICICLETA TIENEN UN PERFIL BASTANTE HETEROGÉNEO, AUNQUE SIGUE SIENDO LIGERAMENTE MÁS MASCULINO, MÁS JOVEN Y MÁS FORMADO

■ Población ■ Usuarios de la bicicleta*

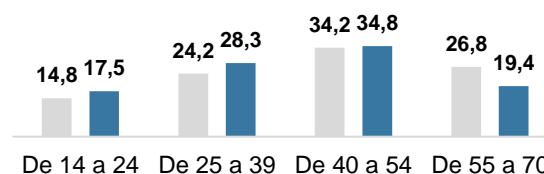
SEXO**



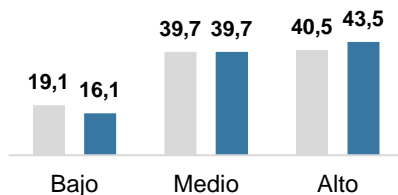
EDAD

Media: 43,4 años

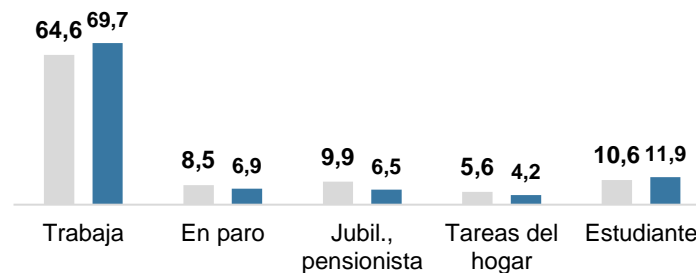
Media: 40,7 años



NIVEL DE ESTUDIOS***



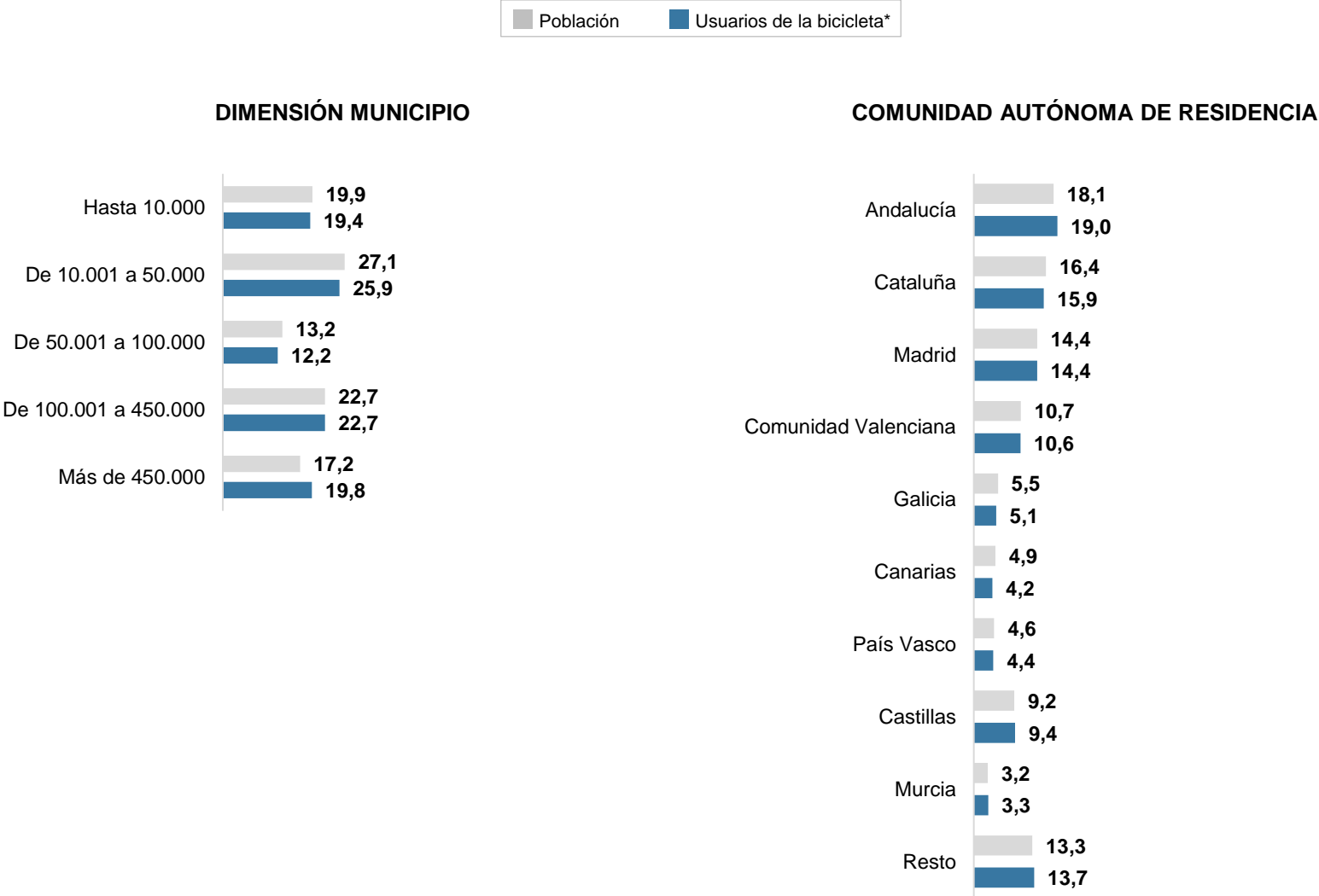
ACTIVIDAD***



* Se entiende por usuarios de la bicicleta aquellos que dicen utilizar la bicicleta con alguna frecuencia: cada día o casi, al menos una vez a la semana, sólo los fines de semana, alguna vez al mes o con menor frecuencia. Se han considerado no usuarios de la bicicleta los que afirman no ir nunca o casi nunca en bici y los que no saben ir en bici.

** Un 0,4% de las personas entrevistadas se han definido como no binarios. *** Un 0,6% no contesta su nivel de estudios y un 0,8% no contesta su actividad.

LA DISTRIBUCIÓN DE LOS USUARIOS DE LA BICICLETA, TANTO POR DIMENSIÓN DE MUNICIPIO COMO POR COMUNIDAD AUTÓNOMA, SE CORRESPONDE CON LA DEL CONJUNTO DE LA POBLACIÓN





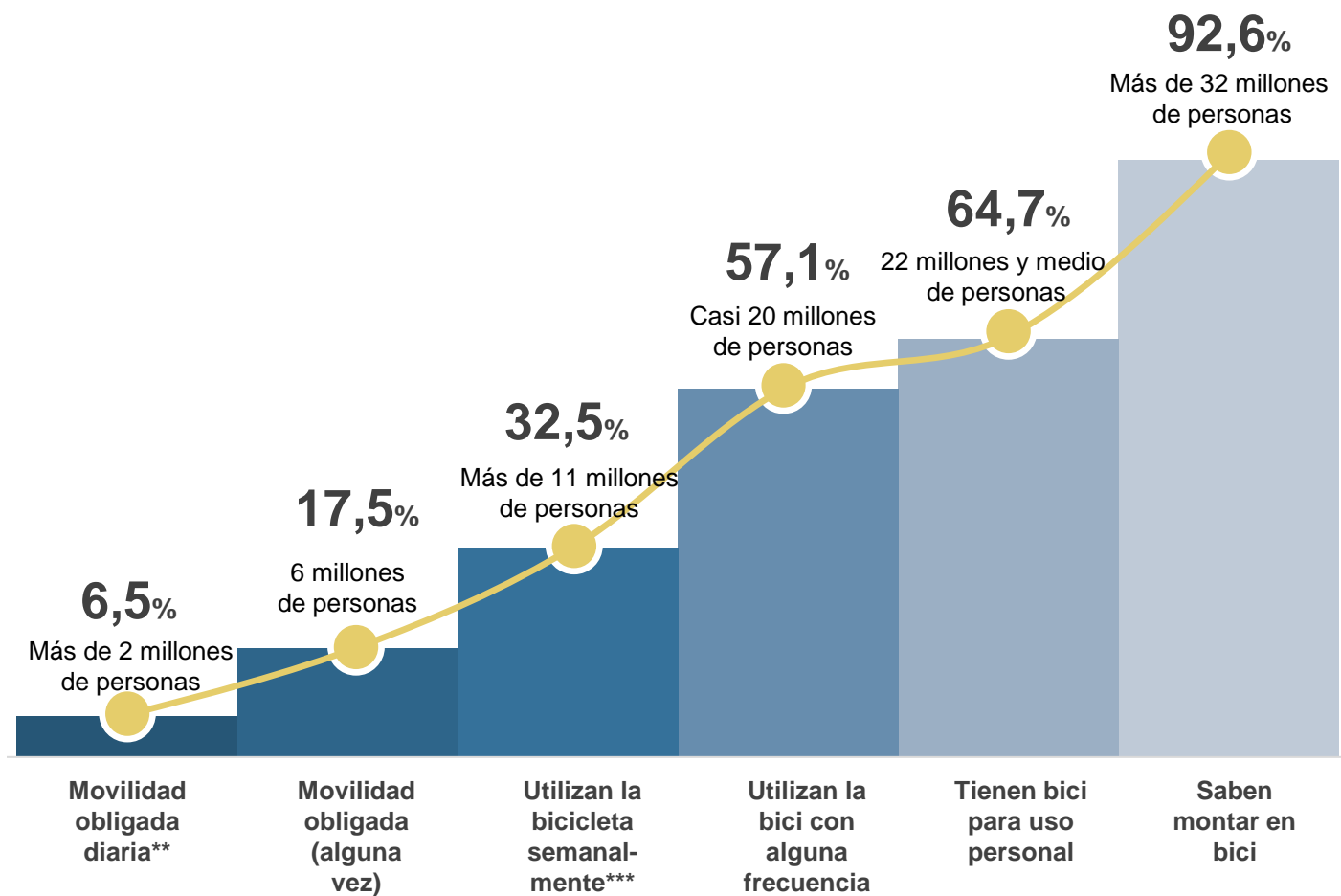
USO DE LA BICICLETA



FRECUENCIA DE USO

MÁS DE 11 MILLONES DE ESPAÑOLES UTILIZAN LA BICICLETA SEMANALMENTE Y 6 MILLONES LA UTILIZA ALGUNA VEZ EN LOS DESPLAZAMIENTOS POR TRABAJO O ESTUDIOS

RESUMEN SOBRE EL TOTAL DE LA MUESTRA*



* Según datos del INE en España hay 34.800.838 personas de 14 a 70 años (datos a 1 enero de 2022).

** Utilizan la bici diariamente para ir a trabajar o a estudiar.

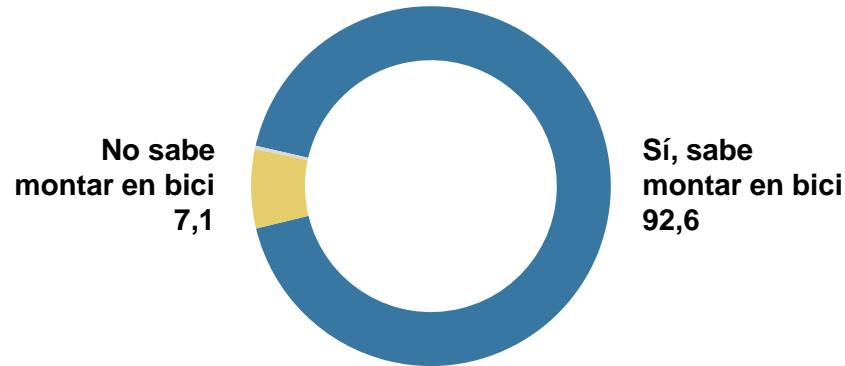
*** Sin contar los que la usan sólo los fines de semana.

NUEVE DE CADA DIEZ ESPAÑOLES DE ENTRE 14 Y 70 AÑOS SABE MONTAR EN BICICLETA

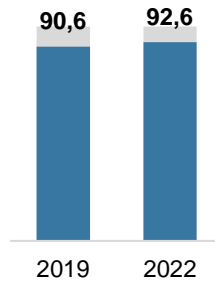
¿SABE MONTAR EN BICICLETA?

El 92,6% de entrevistados sabe montar en bicicleta, mientras un 7,1% no sabe.

Estas proporciones se mantienen muy similares para todos los segmentos de población analizados. Pero la proporción de personas que no sabe montar en bicicleta incrementa ligeramente entre las mujeres (10,8%), las personas de entre 55 y 70 años (13,1%), aquellas que tienen menor formación (12,5%) y las de nacionalidad extranjera (10,3%).



Evolución



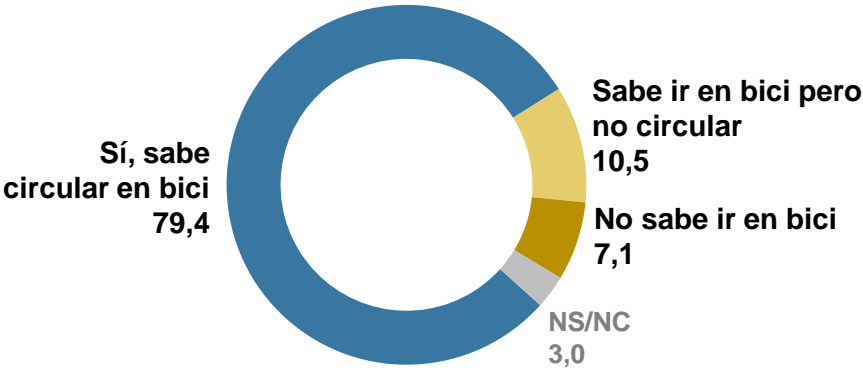
| | | |
|-------------------------------|------|------|
| Total (n=3202) | 92,6 | 7,1 |
| SEXO | | |
| Hombre (n=1572) | 96,2 | 3,2 |
| Mujer (n=1616) | 89,1 | 10,8 |
| EDAD | | |
| De 14 a 24 (n=491) | 95,0 | 4,5 |
| De 25 a 39 (n=796) | 95,2 | 4,5 |
| De 40 a 54 (n=1053) | 94,1 | 5,4 |
| De 55 a 70 (n=862) | 86,9 | 13,1 |
| NIVEL DE ESTUDIOS | | |
| Bajo (n=552) | 87,0 | 12,5 |
| Medio (n=1271) | 92,5 | 7,2 |
| Alto (n=1357) | 95,5 | 4,4 |
| DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | |
| Hasta 10 mil (n=421) | 94,3 | 5,5 |
| De 10 a 50 mil (n=592) | 91,5 | 8,3 |
| De 50 a 100 mil (n=272) | 91,9 | 7,8 |
| De 100 a 450 mil (n=516) | 91,6 | 7,8 |
| Más de 450 mil (n=1401) | 93,8 | 5,8 |
| CIUDAD | | |
| BCN (n=200) | 94,5 | 5,0 |
| MAD (n=200) | 93,5 | 6,0 |
| MAL (n=200) | 91,0 | 9,0 |
| MUR (n=200) | 94,5 | 5,5 |
| SEV (n=200) | 95,0 | 5,0 |
| VAL (n=201) | 93,0 | 7,0 |
| ZGZ (n=200) | 95,5 | 4,0 |
| Resto (n=1801) | 92,3 | 7,4 |
| NACIONALIDAD | | |
| Española (n=2995) | 92,8 | 6,9 |
| Extranjera (n=207) | 88,8 | 10,3 |

CASI EL 80% CONSIDERA QUE SABE CIRCULAR CORRECTAMENTE EN BICICLETA

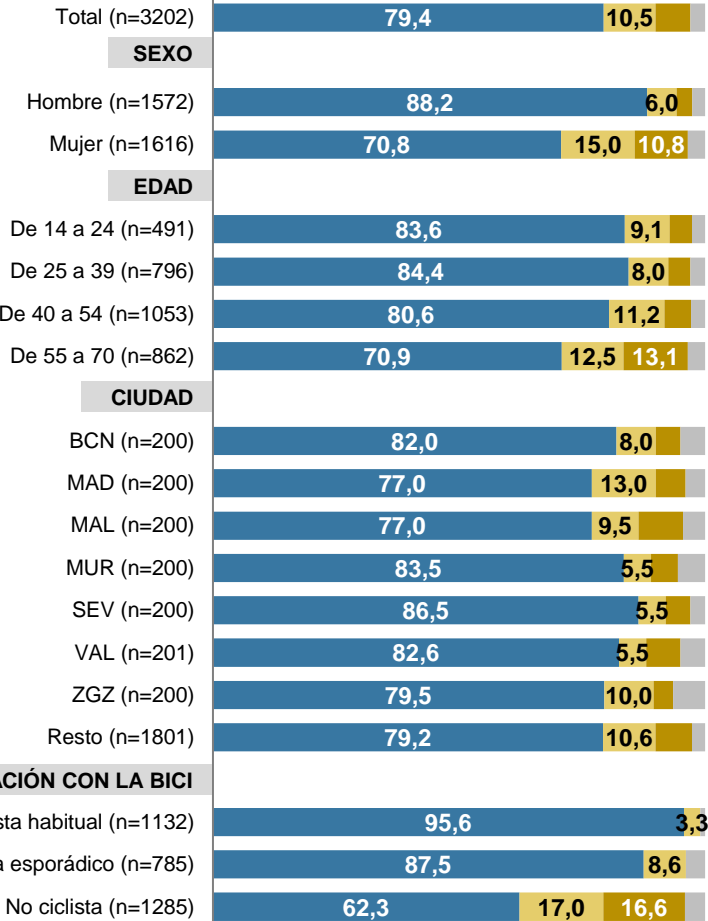
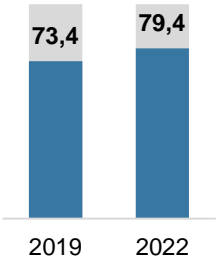
¿CONSIDERA QUE SABE CIRCULAR CORRECTAMENTE EN BICICLETA?

El 79,4% de entrevistados sabe montar en bicicleta y además considera que también sabe circular correctamente, mientras que un 10,5% dice que no tiene destreza suficiente para circular correctamente a pesar de saber ir en bici. Un 7,1% no sabe montar en bicicleta.

Entre las mujeres, las personas de más edad y los que no utilizan la bicicleta hay una proporción mayor de personas que no se consideran capaces de circular correctamente en bicicleta.



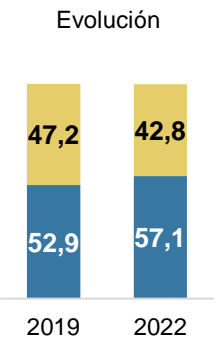
Evolución



UN 57,1% DE LA POBLACIÓN UTILIZA LA BICICLETA CON ALGUNA FRECUENCIA. ENTRE LOS HOMBRES, LAS PERSONAS MENORES DE 40 AÑOS Y AQUELLAS CON MÁS FORMACIÓN CRECE LA PROPORCIÓN DE USUARIOS

USUARIOS / NO USUARIOS DE LA BICICLETA

¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?



| | | |
|--------------------------|------|------|
| Total (n=3202) | 57,1 | 42,8 |
| SEXO | | |
| Hombre (n=1572) | 65,0 | 35,0 |
| Mujer (n=1616) | 49,4 | 50,7 |
| EDAD | | |
| De 14 a 24 (n=491) | 67,8 | 32,2 |
| De 25 a 39 (n=796) | 66,9 | 33,3 |
| De 40 a 54 (n=1053) | 58,1 | 41,7 |
| De 55 a 70 (n=862) | 41,2 | 58,7 |
| NIVEL DE ESTUDIOS | | |
| Bajo (n=552) | 48,0 | 52,0 |
| Medio (n=1271) | 57,0 | 42,9 |
| Alto (n=1357) | 61,3 | 38,6 |
| DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | |
| Hasta 10 mil (n=421) | 55,8 | 44,2 |
| De 10 a 50 mil (n=592) | 54,7 | 45,3 |
| De 50 a 100 mil (n=272) | 52,7 | 47,4 |
| De 100 a 450 mil (n=516) | 57,1 | 43,0 |
| Más de 450 mil (n=1401) | 66,0 | 34,0 |
| CIUDAD | | |
| BCN (n=200) | 66,5 | 33,5 |
| MAD (n=200) | 65,5 | 34,5 |
| MAL (n=200) | 59,5 | 40,5 |
| MUR (n=200) | 64,5 | 35,5 |
| SEV (n=200) | 70,5 | 29,5 |
| VAL (n=201) | 71,2 | 28,9 |
| ZGZ (n=200) | 63,5 | 36,5 |
| Resto (n=1801) | 55,2 | 44,7 |
| NACIONALIDAD | | |
| Española (n=2995) | 56,4 | 43,5 |
| Extranjera (n=207) | 66,8 | 33,2 |

SE REDUCE LA BRECHA DE GÉNERO ENTRE LAS PERSONAS USUARIAS DE LA BICICLETA QUE TIENEN ENTRE 25 Y 39 AÑOS

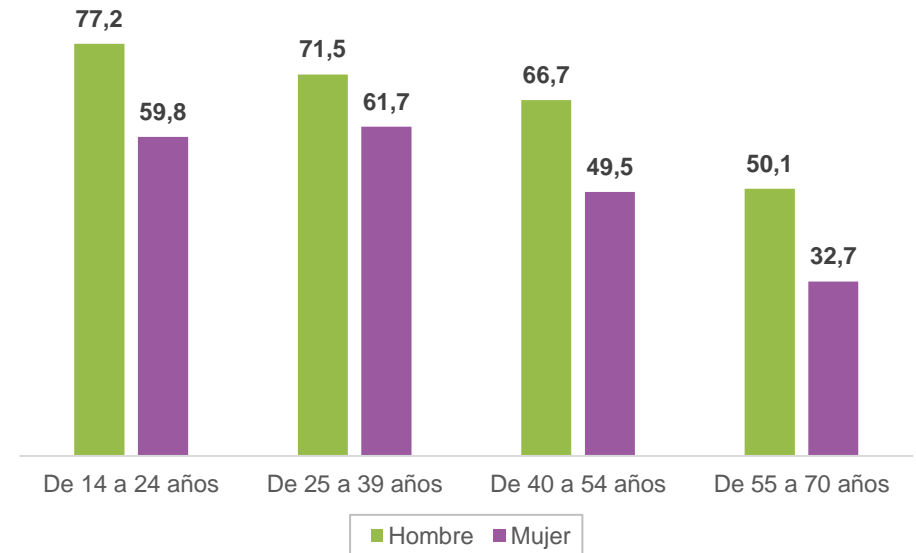
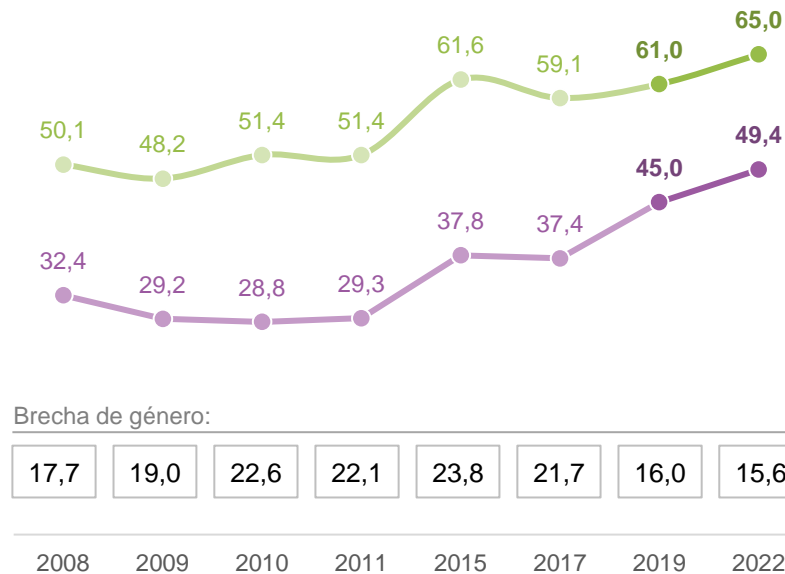
USUARIOS / NO USUARIOS DE LA BICICLETA SEGÚN GÉNERO Y EDAD

¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?

■ Hombre ■ Mujer

EVOLUCIÓN DE LOS USUARIOS DE LA BICICLETA SEGÚN GÉNERO

USUARIOS DE LA BICICLETA SEGÚN GÉNERO Y EDAD



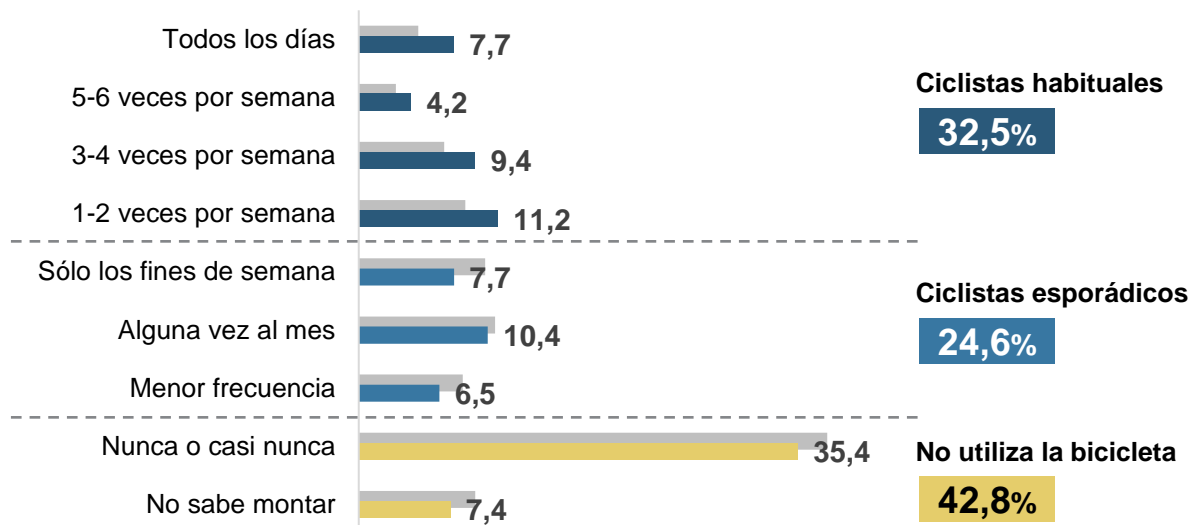
La diferencia entre el porcentaje de hombres y mujeres entre las personas usuarias de la bicicleta sigue una tendencia a la baja.

CRECE LA POBLACIÓN USUARIA DE LA BICI, ESPECÍFICAMENTE, LA POBLACIÓN QUE LA UTILIZA DE FORMA HABITUAL

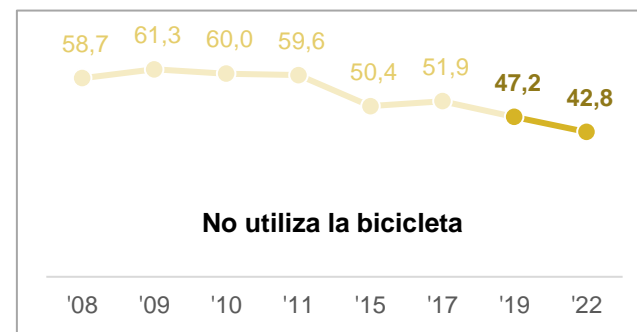
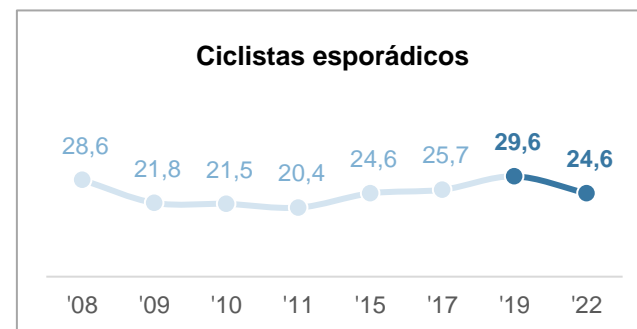
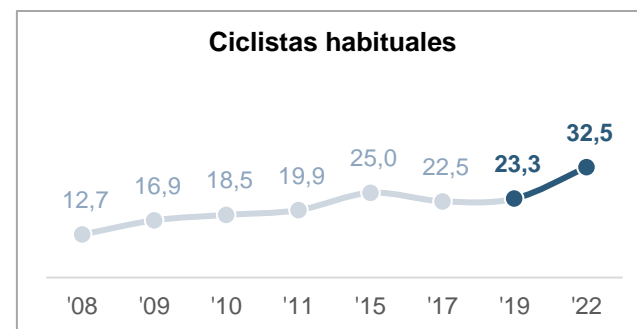
FRECUENCIA DE USO DE LA BICICLETA

¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?

2019 2022



| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2015 | 2017 | 2019 | 2022 |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| CICLISTAS HABITUALES | 12,7 | 16,9 | 18,5 | 19,9 | 25,0 | 22,5 | 23,3 | 32,5 |
| Cada día o casi | 5,2 | 7,0 | 6,6 | 7,4 | 10,0 | 7,0 | 7,8 | 11,9 |
| Al menos una vez a la semana | 7,6 | 9,9 | 11,9 | 12,5 | 15,0 | 15,5 | 15,5 | 20,6 |
| CICLISTAS ESPORÁDICOS | 28,6 | 21,8 | 21,5 | 20,4 | 24,6 | 25,7 | 29,6 | 24,6 |
| Sólo los fines de semana | 6,3 | 4,7 | 6,3 | 6,8 | 8,2 | 8,2 | 10,2 | 7,7 |
| Alguna vez al mes | 6,3 | 6,6 | 7,4 | 8,6 | 11,3 | 12,2 | 11,0 | 10,4 |
| Menor frecuencia | 16,0 | 10,5 | 7,8 | 5,0 | 5,1 | 5,3 | 8,4 | 6,5 |
| NO CICLISTAS | 58,7 | 61,3 | 60,0 | 59,6 | 50,4 | 51,9 | 47,2 | 42,8 |
| Nunca o casi nunca | 46,5 | 50,9 | 49,5 | 47,1 | 39,6 | 40,6 | 37,8 | 35,4 |
| No sabe montar | 12,2 | 10,4 | 10,5 | 12,5 | 10,8 | 11,3 | 9,4 | 7,4 |



LOS HOMBRES, LAS PERSONAS DE ENTRE 25 Y 39 AÑOS Y LAS RESIDENTES EN GRANDES CIUDADES HACEN MAYOR USO DE LA BICICLETA

FRECUENCIA DE USO DE LA BICICLETA

¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?

| | SEXE | | | EDAT | | | | NIVEL DE ESTUDIOS | | | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|-------------|-------------|------------------------|--------------------|---------------------|----------------------|----------------|
| | TOTAL | Hombre | Mujer | De 14 a 24 | De 25 a 39 | De 40 a 54 | De 55 a 70 | Bajo | Medio | Alto | Hasta 10.000 | De 10.001 a 50.000 | De 50.001 a 100.000 | De 100.001 a 450.000 | Más de 450.000 |
| | (n=3202) | (n=1572) | (n=1616) | (n=491) | (n=796) | (n=1053) | (n=862) | (n=552) | (n=1271) | (n=1357) | (n=421) | (n=592) | (n=272) | (n=516) | (n=1401) |
| CICLISTAS HABITUALES | 32,5 | 39,8 | 25,1 | 33,9 | 43,6 | 29,5 | 25,6 | 28,8 | 32,7 | 34,2 | 29,4 | 32,1 | 29,8 | 32,2 | 39,5 |
| Cada día o casi | 11,9 | 14,8 | 9,1 | 14,7 | 16,5 | 8,4 | 10,7 | 11,8 | 12,3 | 11,6 | 13,6 | 9,6 | 12,6 | 11,0 | 14,5 |
| Al menos una vez a la semana | 20,6 | 25,0 | 16,0 | 19,2 | 27,1 | 21,1 | 14,9 | 17,0 | 20,4 | 22,6 | 15,8 | 22,5 | 17,2 | 21,2 | 25,0 |
| CICLISTAS ESPORÁDICOS | 24,6 | 25,2 | 24,3 | 33,9 | 23,3 | 28,6 | 15,6 | 19,2 | 24,3 | 27,1 | 26,4 | 22,6 | 22,9 | 24,9 | 26,5 |
| NO USUARIOS | 42,8 | 35,0 | 50,7 | 32,2 | 33,3 | 41,7 | 58,7 | 52,0 | 42,9 | 38,6 | 44,2 | 45,3 | 47,4 | 43,0 | 34,0 |

| | CIUDAD | | | | | | | | | NACIONALIDAD | |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|-----------------|
| | TOTAL | BCN | MAD | MÁL | MUR | SEV | VAL | ZGZ | Resto | Espa- ñola | Extran- jera |
| | (n=3202) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=201) | (n=200) | (n=1801) | (n=2995) | (n=207) |
| CICLISTAS HABITUALES | 32,5 | 42,0 | 36,0 | 39,5 | 39,0 | 44,5 | 44,7 | 39,5 | 31,0 | 32,1 | 37,7 |
| Cada día o casi | 11,9 | 18,0 | 12,5 | 15,0 | 12,5 | 17,0 | 14,4 | 14,0 | 11,4 | 11,7 | 15,4 |
| Al menos una vez a la semana | 20,6 | 24,0 | 23,5 | 24,5 | 26,5 | 27,5 | 30,3 | 25,5 | 19,6 | 20,4 | 22,3 |
| CICLISTAS ESPORÁDICOS | 24,6 | 24,5 | 29,5 | 20,0 | 25,5 | 26,0 | 26,5 | 24,0 | 24,2 | 24,3 | 29,1 |
| NO USUARIOS | 42,8 | 33,5 | 34,5 | 40,5 | 35,5 | 29,5 | 28,9 | 36,5 | 44,7 | 43,5 | 33,2 |

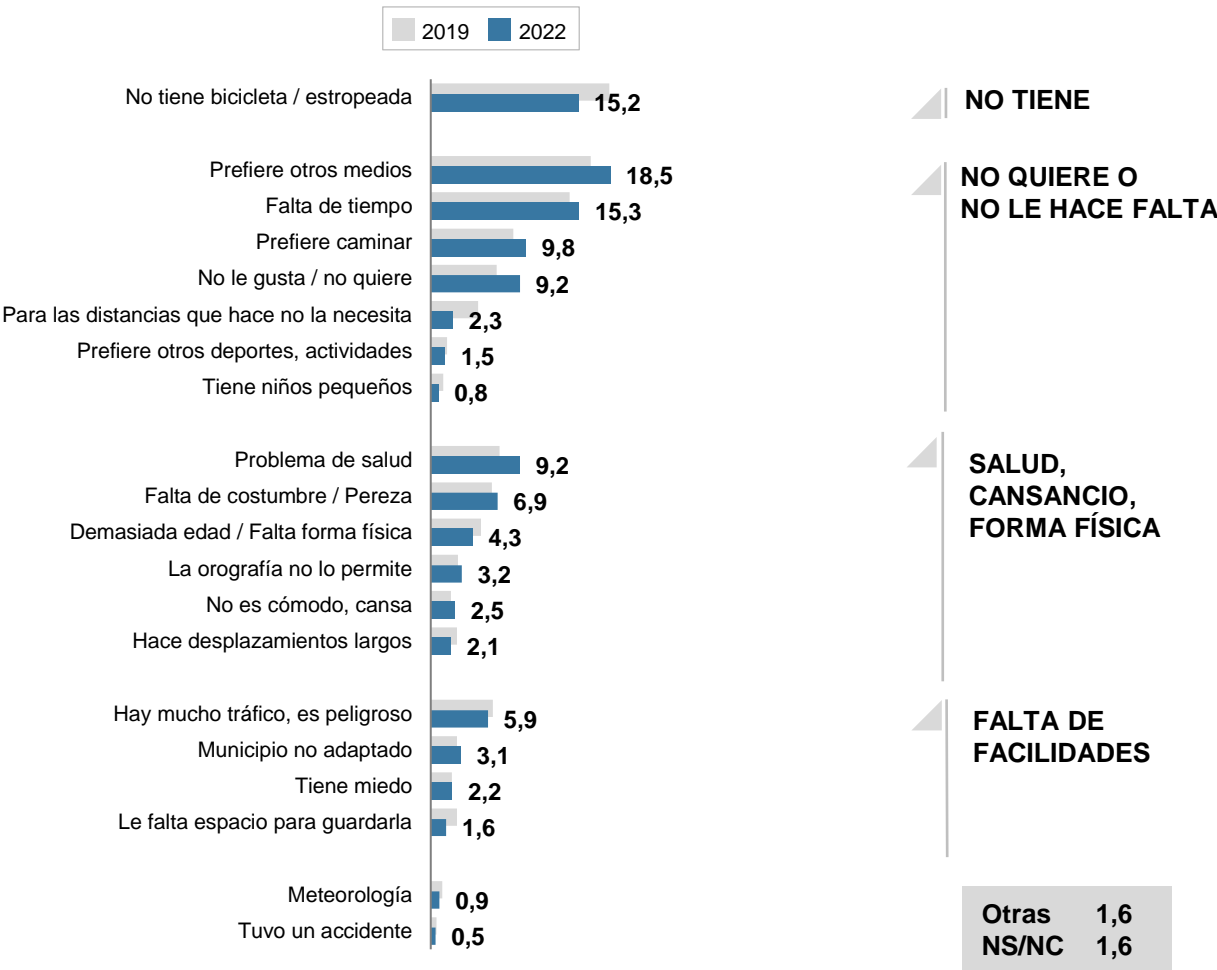
Valencia, Sevilla y Barcelona las ciudades con más ciclistas habituales.

LOS MOTIVOS PARA NO USAR BICICLETA SON MUCHOS Y VARIADOS, PERO LOS QUE MÁS SE REPITEN SON NO TENER BICICLETA, LA PREFERENCIA POR OTROS MEDIOS, O POR CAMINAR Y LA FALTA DE TIEMPO

MOTIVOS POR LOS QUE NO UTILIZA LA BICICLETA

¿Por qué no utiliza la bicicleta?

Base: utiliza la bicicleta con poca frecuencia o nunca (n=1.280)



LA PREFERENCIA POR OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE ES EL PRINCIPAL MOTIVO DE NO UTILIZAR LA BICICLETA ENTRE LOS MENORES DE 40 AÑOS

MOTIVOS POR LOS QUE NO UTILIZA LA BICICLETA

¿Por qué no utiliza la bicicleta?

Base: utiliza la bicicleta con poca frecuencia o nunca (n=1.280)

| | SEXO | | | EDAD | | | | NACIONALIDAD | |
|---|----------|---------|---------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|
| | TOTAL | Hombre | Mujer | De 14 a 24 | De 25 a 39 | De 40 a 54 | De 55 a 70 | Española | Extranjera |
| | (n=1280) | (n=554) | (n=724) | (n=167) | (n=239) | (n=431) | (n=443) | (n=1220) | (n=60) |
| No tiene bicicleta / estropeada | 15,2 | 16,5 | 14,2 | 18,8 | 15,3 | 15,6 | 13,3 | 14,3 | 33,2 |
| Prefiere otros medios | 18,5 | 20,9 | 16,5 | 28,2 | 25,2 | 15,5 | 13,9 | 18,4 | 20,9 |
| Falta de tiempo | 15,3 | 16,5 | 14,5 | 18,3 | 21,1 | 18,8 | 7,1 | 15,8 | 6,4 |
| Prefiere caminar | 9,8 | 8,5 | 10,9 | 7,1 | 8,4 | 8,7 | 12,9 | 9,6 | 14,0 |
| No le gusta / no quiere | 9,2 | 7,3 | 10,7 | 9,7 | 9,3 | 8,9 | 9,2 | 9,3 | 5,7 |
| Para las distancias que hace no la necesita | 2,3 | 2,6 | 2,0 | 4,7 | 2,5 | 1,6 | 1,9 | 2,3 | 2,5 |
| Problema de salud | 9,2 | 10,1 | 8,5 | | 1,8 | 10,5 | 15,9 | 9,2 | 9,1 |
| Falta de costumbre / Pereza | 6,9 | 5,0 | 8,4 | 7,1 | 7,9 | 7,0 | 6,1 | 7,1 | 3,3 |
| Demasiada edad / Falta forma física | 4,3 | 4,4 | 4,3 | 0,1 | | 3,5 | 9,4 | 4,5 | 0,2 |
| La orografía no lo permite | 3,2 | 2,3 | 4,0 | 0,8 | 3,0 | 2,1 | 5,6 | 3,4 | 0,9 |
| No es cómodo / Cansa | 2,5 | 2,7 | 2,3 | 3,6 | 1,6 | 2,1 | 3,0 | 2,5 | 2,1 |
| Hace desplazamientos largos | 2,1 | 2,2 | 2,0 | 3,3 | 2,6 | 3,0 | 0,3 | 2,0 | 4,1 |
| Hay mucho tráfico, es peligroso | 5,9 | 6,1 | 5,8 | 4,7 | 2,6 | 5,8 | 8,5 | 6,0 | 4,5 |
| Municipio no adaptado | 3,1 | 1,6 | 4,3 | 4,0 | 2,7 | 2,7 | 3,4 | 3,3 | |
| Tiene miedo | 2,2 | 1,4 | 2,8 | 1,0 | 2,3 | 2,1 | 2,6 | 2,3 | 0,4 |
| NS/NC | 1,6 | 1,2 | 1,9 | | 2,2 | 1,6 | 1,8 | 1,6 | |

La principal razón para no utilizar la bicicleta tanto entre hombres como mujeres y de todos los grupos de edad hasta los 54 años es la preferencia por otros medios de transporte, pero lo dicen especialmente las personas menores de 40 años, entre las cuales una cuarta parte o más argumenta preferir otros medios a la bicicleta.

El segundo y tercer motivo más repetidos son la falta de tiempo y no disponer de una bicicleta. Las personas de 25 a 39 años destacan especialmente por aludir a la falta de tiempo cuando se les pregunta por el motivo de no utilizar la bicicleta.

Entre las personas mayores de 55 años el motivo más repetido, en cambio, son los problemas de salud. Y las extranjeras son las que más argumentan no tener bicicleta como motivo para no utilizarla.

* La tabla no incluye las menciones con una frecuencia inferior al 1,6%.

LOS MUNICIPIOS DE ENTRE 100 Y 450 MIL HABITANTES SON LOS QUE MÁS DICEN PREFERIR OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE A LA BICICLETA

MOTIVOS POR LOS QUE NO UTILIZA LA BICICLETA

¿Por qué no utiliza la bicicleta?

Base: utiliza la bicicleta con poca frecuencia o nunca (n=1.280)

Los residentes en **Madrid** son los que más ponen el énfasis en la peligrosidad por el exceso de tráfico.

| | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | | | CIUDAD | | | | | | | |
|---|------------------------|----------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------|
| | TOTAL (n=1280) | Hasta 10.000 (n=188) | De 10.001 a 50.000 (n=255) | De 50.001 a 100.000 (n=128) | De 100.001 (n=215) | Más de 450.000 (n=494) | BCN (n=69) | MAD (n=71) | MÁL (n=74) | MUR (n=74) | SEV (n=66) | VAL (n=60) | ZGZ (n=80) | Resto (n=786) |
| No tiene bicicleta / estropeada | 15,2 | 12,7 | 16,7 | 10,0 | 16,5 | 19,1 | 20,3 | 19,7 | 23,0 | 21,6 | 16,7 | 13,3 | 16,3 | 14,5 |
| Prefiere otros medios | 18,5 | 18,5 | 17,7 | 13,8 | 23,2 | 17,8 | 29,0 | 11,3 | 16,2 | 16,2 | 16,7 | 21,7 | 22,5 | 18,7 |
| Falta de tiempo | 15,3 | 15,9 | 16,4 | 19,2 | 12,6 | 12,7 | 4,3 | 15,5 | 18,9 | 16,2 | 13,6 | 11,7 | 11,3 | 15,8 |
| Prefiere caminar | 9,8 | 10,9 | 9,2 | 11,6 | 9,0 | 9,0 | 8,7 | 4,2 | 14,9 | 12,2 | 10,6 | 15,0 | 17,5 | 10,0 |
| No le gusta / no quiere | 9,2 | 9,4 | 9,0 | 9,1 | 8,7 | 10,0 | 11,6 | 12,7 | 10,8 | 4,1 | 7,6 | 3,3 | 6,3 | 9,0 |
| Para las distancias que hace no la necesita | 2,3 | 1,6 | 3,0 | 2,4 | 1,4 | 3,1 | 5,8 | 1,4 | 1,4 | 6,8 | 7,6 | | 2,5 | 2,1 |
| Problema de salud | 9,2 | 11,4 | 6,3 | 13,4 | 9,0 | 7,2 | 5,8 | 5,6 | 6,8 | 6,8 | 13,6 | 8,3 | 11,3 | 9,5 |
| Falta de costumbre / Pereza | 6,9 | 8,8 | 6,1 | 8,5 | 7,2 | 3,5 | 5,8 | 1,4 | 5,4 | 4,1 | 4,5 | 1,7 | 6,3 | 7,5 |
| Demasiada edad / Falta forma física | 4,3 | 7,6 | 4,9 | 1,6 | 2,1 | 4,7 | 4,3 | 2,8 | 5,4 | 4,1 | 4,5 | 10,0 | 8,8 | 4,2 |
| La orografía no lo permite | 3,2 | 2,8 | 3,9 | 2,2 | 4,7 | 1,4 | 1,4 | 2,8 | | | | | | 3,5 |
| No es cómodo / Cansa | 2,5 | 1,2 | 2,0 | 2,1 | 3,8 | 3,5 | 4,3 | 4,2 | 1,4 | 2,7 | | 6,7 | 1,3 | 2,3 |
| Hace desplazamientos largos | 2,1 | 1,9 | 2,1 | 2,4 | 2,4 | 1,4 | 4,3 | | 1,4 | 1,4 | 1,5 | 1,7 | 1,3 | 2,2 |
| Hay mucho tráfico, es peligroso | 5,9 | 4,2 | 4,6 | 8,8 | 5,2 | 9,3 | 8,7 | 12,7 | 4,1 | 5,4 | 3,0 | 6,7 | 10,0 | 5,4 |
| Municipio no adaptado | 3,1 | 1,2 | 4,4 | 4,0 | 3,7 | 1,5 | | 2,8 | | 1,4 | | 1,7 | 1,3 | 3,4 |
| Tiene miedo | 2,2 | 0,5 | 1,5 | 3,4 | 2,3 | 4,4 | 2,9 | 7,0 | | 4,1 | 4,5 | | 3,8 | 1,8 |
| No sabe | 1,6 | 2,9 | 1,2 | 2,2 | 1,0 | 0,7 | 1,4 | | | 1,4 | 1,5 | 1,7 | 1,3 | 1,8 |

* La tabla no incluye las menciones con una frecuencia inferior al 1,6%.

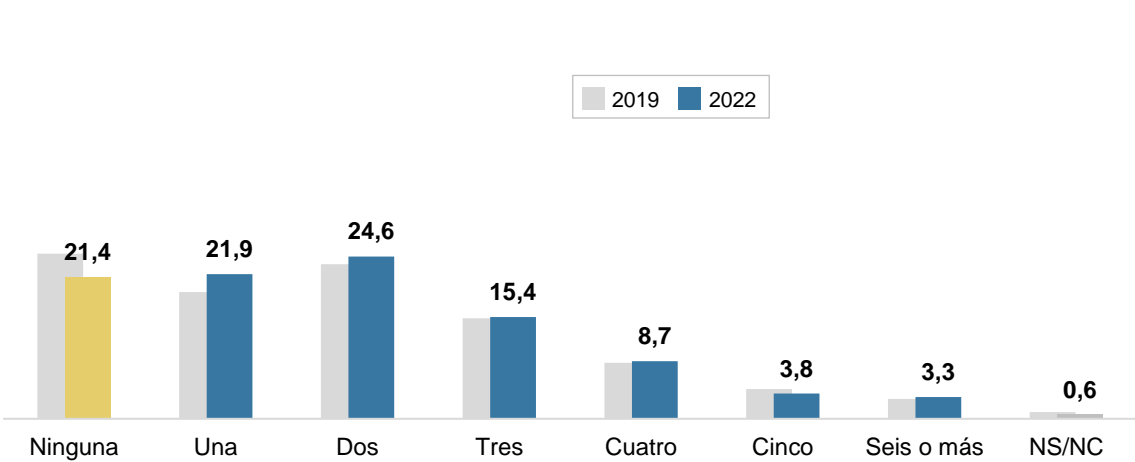


DISPONIBILIDAD DE BICICLETA

MÁS DE TRES DE CADA CUATRO ENTREVISTADOS TIENE ALGUNA BICICLETA EN CASA.
CADA ENTREVISTADO TIENE, DE MEDIA, 2 BICICLETAS EN CASA

NÚMERO DE BICICLETAS QUE TIENE EN CASA

¿Podría decirme cuántas bicicletas hay en su casa?



TIENE ALGUNA BICICLETA EN CASA



MEDIA DE BICICLETAS EN EL HOGAR

| | SEXO | | | EDAT | | | | NIVEL DE ESTUDIOS | | |
|-----------------------|----------|----------|----------|------------|------------|------------|------------|-------------------|----------|----------|
| | TOTAL | Hombre | Mujer | De 14 a 24 | De 25 a 39 | De 40 a 54 | De 55 a 70 | Bajo | Medio | Alto |
| | (n=3202) | (n=1572) | (n=1616) | (n=491) | (n=796) | (n=1053) | (n=862) | (n=552) | (n=1271) | (n=1357) |
| NO TIENE NINGUNA BICI | 21,4 | 19,2 | 23,4 | 14,7 | 18,6 | 18,0 | 32,0 | 25,9 | 21,8 | 18,9 |
| TIENE ALGUNA BICI | 77,7 | 80,3 | 75,7 | 84,2 | 81,1 | 81,3 | 67,3 | 73,0 | 77,1 | 80,8 |
| Una | 21,9 | 23,1 | 20,7 | 23,5 | 27,1 | 19,3 | 19,8 | 20,2 | 23,3 | 21,2 |
| Dos | 24,6 | 24,7 | 24,5 | 26,0 | 30,7 | 23,5 | 19,6 | 21,8 | 25,2 | 25,3 |
| Tres | 15,4 | 15,2 | 15,6 | 15,7 | 13,0 | 19,4 | 12,2 | 15,6 | 13,7 | 17,1 |
| Cuatro | 8,7 | 9,5 | 8,0 | 11,0 | 5,6 | 10,5 | 8,0 | 7,6 | 9,0 | 9,0 |
| Cinco | 3,8 | 4,1 | 3,6 | 4,7 | 1,8 | 4,9 | 3,9 | 4,3 | 3,1 | 4,3 |
| Seis o más | 3,3 | 3,7 | 3,3 | 3,3 | 2,9 | 3,7 | 3,8 | 3,5 | 2,8 | 3,9 |
| NS/NC | 0,6 | 0,4 | 0,9 | 1,0 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,9 | 0,9 | 0,3 |

EN LAS CIUDADES DE MÁS DE 100 MIL HABITANTES ES DONDE HAY MAYOR POBLACIÓN SIN NINGUNA BICI EN CASA. EN BARCELONA CASI UN 30% DE LOS ENTREVISTADOS NO TIENE NINGUNA BICI EN CASA

NÚMERO DE BICICLETAS QUE TIENE EN CASA

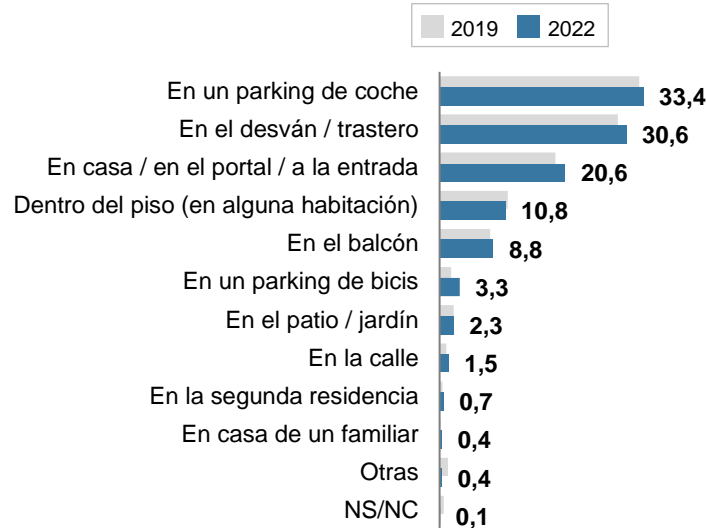
| | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | | | CIUDAD | | | | | | | |
|-----------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|
| | TOTAL (n=3202) | Hasta 10.000 (n=421) | De 10.001 a 50.000 (n=592) | De 50.001 a 100.000 (n=272) | De 100.001 a 450.000 (n=516) | Más de 450.000 (n=1401) | BCN (n=200) | MAD (n=200) | MÁL (n=200) | MUR (n=200) | SEV (n=200) | VAL (n=201) | ZGZ (n=200) | Resto (n=1801) |
| NO TIENE NINGUNA BICI | 21,4 | 15,7 | 20,3 | 21,7 | 26,1 | 23,5 | 28,5 | 24,5 | 23,0 | 18,5 | 18,5 | 16,9 | 22,5 | 21,0 |
| TIENE ALGUNA BICI | 77,7 | 83,5 | 79,2 | 78,2 | 73,5 | 75,4 | 70,0 | 74,5 | 77,0 | 79,0 | 80,5 | 82,6 | 76,0 | 78,7 |
| Una | 21,9 | 19,6 | 21,3 | 23,3 | 21,2 | 25,6 | 25,5 | 28,0 | 26,5 | 18,0 | 25,0 | 24,9 | 20,0 | 21,2 |
| Dos | 24,6 | 26,3 | 24,3 | 24,7 | 23,5 | 24,3 | 21,0 | 23,0 | 30,5 | 29,5 | 22,5 | 30,8 | 23,5 | 24,6 |
| Tres | 15,4 | 16,2 | 15,1 | 17,8 | 16,0 | 12,3 | 13,0 | 10,5 | 11,5 | 16,0 | 14,5 | 11,4 | 17,0 | 16,0 |
| Cuatro | 8,7 | 10,1 | 10,1 | 6,8 | 6,9 | 8,9 | 8,0 | 8,5 | 5,5 | 8,5 | 13,0 | 10,0 | 10,5 | 8,7 |
| Cinco | 3,8 | 4,9 | 3,8 | 3,1 | 4,0 | 3,0 | 2,0 | 3,0 | 1,5 | 4,0 | 5,0 | 4,5 | 2,0 | 4,0 |
| Seis o más | 3,3 | 6,4 | 4,6 | 2,5 | 1,9 | 1,3 | 0,5 | 1,5 | 1,5 | 3,0 | 0,5 | 1,0 | 3,0 | 4,2 |
| NS/NC | 0,6 | 0,7 | 0,7 | | 0,6 | 1,1 | 1,5 | 1,0 | | 2,5 | 1,0 | 0,5 | 1,5 | 0,5 |

LA MAYORÍA GUARDA LA BICICLETA EN EL GARAJE O EL DESVÁN / TRASTERO

LUGAR DONDE GUARDA LAS BICICLETAS

Habitualmente, ¿Dónde guarda estas bicicletas? Base: tiene alguna bicicleta en casa (n=2.489)

En los municipios pequeños el 50,7% de los que tienen bicicletas en casa las guardan en el garaje, pero a medida que crece el tamaño del municipio de residencia incrementan los que usan el desván / trastero. En las grandes ciudades, es más habitual tener las bicis dentro del piso o en el balcón.

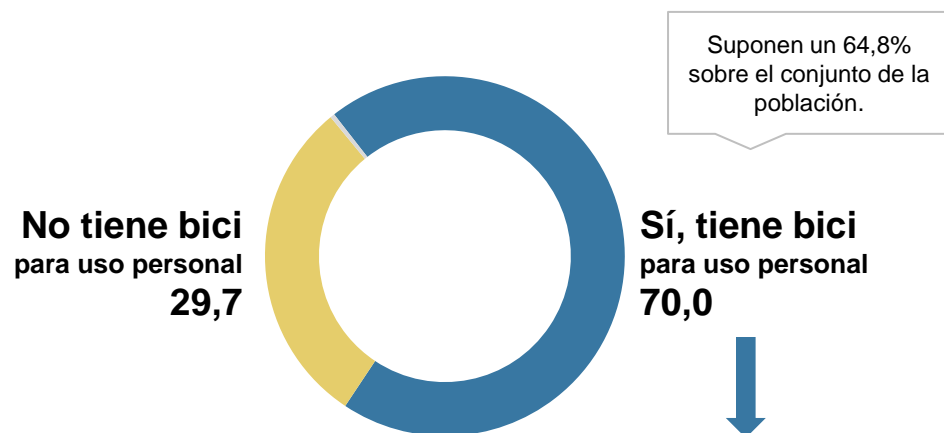


| | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | | | CIUDAD | | | | | | | |
|--|------------------------|-------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|
| | TOTAL (n=2489) | Hasta 10.000 (n=352) | De 10.001 a 50.000 (n=469) | De 50.001 a 100.000 (n=210) | De 100.001 a 450.000 (n=378) | Más de 450.000 (n=1080) | BCN (n=140) | MAD (n=149) | MÁL (n=154) | MUR (n=158) | SEV (n=161) | VAL (n=166) | ZGZ (n=152) | Resto (n=1409) |
| En un parking de coche | 33,4 | 50,7 | 37,4 | 30,3 | 24,5 | 18,4 | 14,3 | 17,4 | 21,4 | 29,7 | 16,1 | 23,5 | 17,1 | 36,4 |
| En el desván/trastero | 30,6 | 22,7 | 27,2 | 34,2 | 38,9 | 32,8 | 26,4 | 32,9 | 34,4 | 36,1 | 30,4 | 29,5 | 50,0 | 30,2 |
| En casa / en el portal / a la entrada | 20,6 | 19,7 | 21,1 | 19,5 | 20,0 | 22,3 | 22,9 | 22,8 | 21,4 | 22,2 | 27,3 | 21,7 | 15,1 | 20,2 |
| Dentro del piso (en alguna habitación) | 10,8 | 6,5 | 8,0 | 11,9 | 11,9 | 19,0 | 26,4 | 19,5 | 16,2 | 15,2 | 16,8 | 16,3 | 11,2 | 9,2 |
| En el balcón | 8,8 | 2,2 | 6,4 | 9,5 | 12,5 | 15,8 | 15,7 | 19,5 | 16,2 | 6,3 | 11,8 | 14,5 | 10,5 | 7,4 |
| En un parking de bicis | 3,3 | 2,2 | 3,6 | 3,1 | 2,8 | 5,2 | 7,1 | 5,4 | 3,9 | 1,9 | 6,8 | 5,4 | 2,0 | 3,0 |
| En el patio / jardín | 2,3 | 2,8 | 2,5 | 2,0 | 1,8 | 2,5 | 1,4 | 3,4 | 3,9 | 1,3 | 4,3 | 0,6 | 0,7 | 2,3 |
| En la calle | 1,5 | 1,1 | 1,2 | 1,6 | 1,1 | 2,8 | 5,7 | 2,0 | 1,3 | | 5,6 | 0,6 | 2,6 | 1,2 |
| Otras ubicaciones | 1,5 | 0,3 | 1,7 | 1,4 | 1,7 | 1,9 | 2,8 | 2,0 | 0,6 | 1,3 | | 2,4 | 2,0 | 1,4 |
| NS/NC | 0,1 | 0,4 | | | | 0,1 | | | | 0,6 | | 0,6 | | 0,1 |

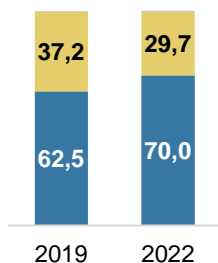
SIETE DE CADA DIEZ ENTREVISTADOS QUE SABE MONTAR EN BICICLETA TIENEN UNA PARA USO PERSONAL, MUY MAYORITÁRIAMENTE BICIS MECÁNICAS

TENENCIA DE BICICLETA PARA USO PERSONAL

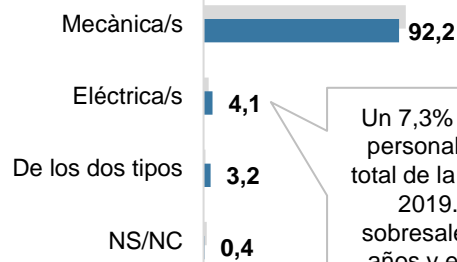
¿Actualmente tiene bicicleta para uso personal? Base: sabe ir en bicicleta (n=2.979)



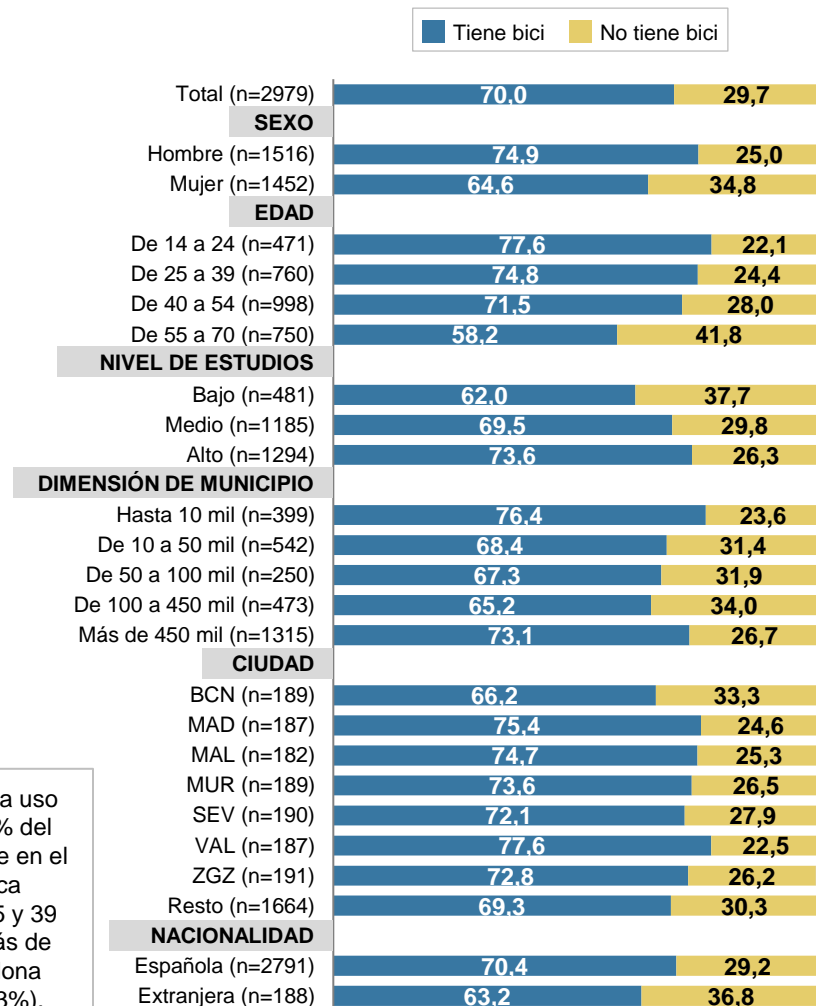
Evolución



¿Esta bicicleta es mecánica o eléctrica?
—Base: Tiene bicicleta para uso personal (n=2.108)—



Un 7,3% de personas con bicicleta para uso personal tiene una bici eléctrica (un 5% del total de la población), más del doble que en el 2019. Las personas con bici eléctrica sobresalen entre las personas entre 25 y 39 años y en las grandes ciudades de más de 450 mil habitantes, sobre todo Barcelona (14,4%), Madrid (12,1) y Málaga (10,3%).

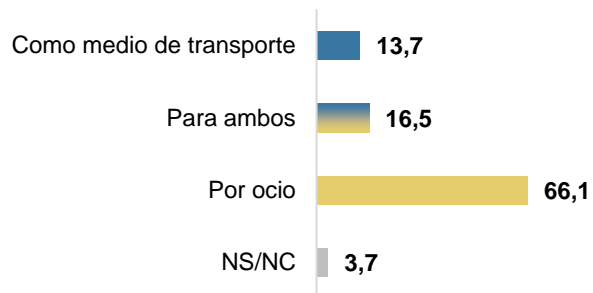


UN 30% DE LOS QUE TIENEN BICICLETA MECÁNICA PARA USO PERSONAL Y UN 56% DE LOS QUE TIENE BICI ELÉCTRICA, LA USA COMO MEDIO DE TRANSPORTE

USOS DE LA BICICLETA MECÁNICA Y ELÉCTRICA

¿UTILIZA LA BICICLETA MECÁNICA COMO MEDIO DE TRANSPORTE O POR OCIO?

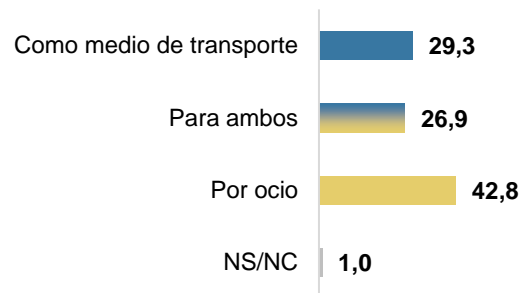
Base: Tiene bicicleta mecánica para uso personal (n=2.005)



Como medio de transporte: 30,2%
Por ocio: 82,6%

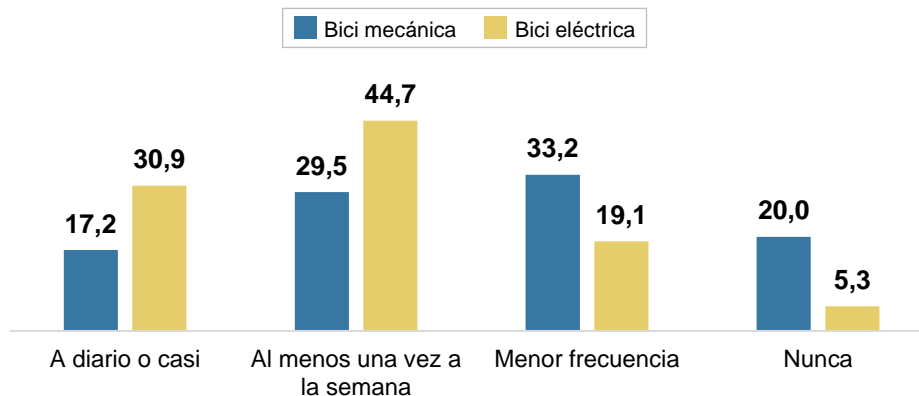
¿UTILIZA LA BICICLETA ELÉCTRICA COMO MEDIO DE TRANSPORTE O POR OCIO?

Base: Tiene bicicleta eléctrica para uso personal (n=160)



Como medio de transporte: 56,2%
Por ocio: 69,7%

FRECUENCIA DE USO SEGÚN SI DISPONE DE BICICLETA MECÁNICA O ELÉCTRICA



Las personas que disponen de una bicicleta eléctrica utilizan la bicicleta con mayor frecuencia que aquellas que disponen de bicicleta mecánica.

LAS BTT SIGUEN SIENDO LAS MÁS EXTENDIDAS ENTRE AQUELLAS PERSONAS QUE DISPONEN DE BICICLETA PARA USO PERSONAL, AUNQUE LAS URBANAS VAN EN AUMENTO

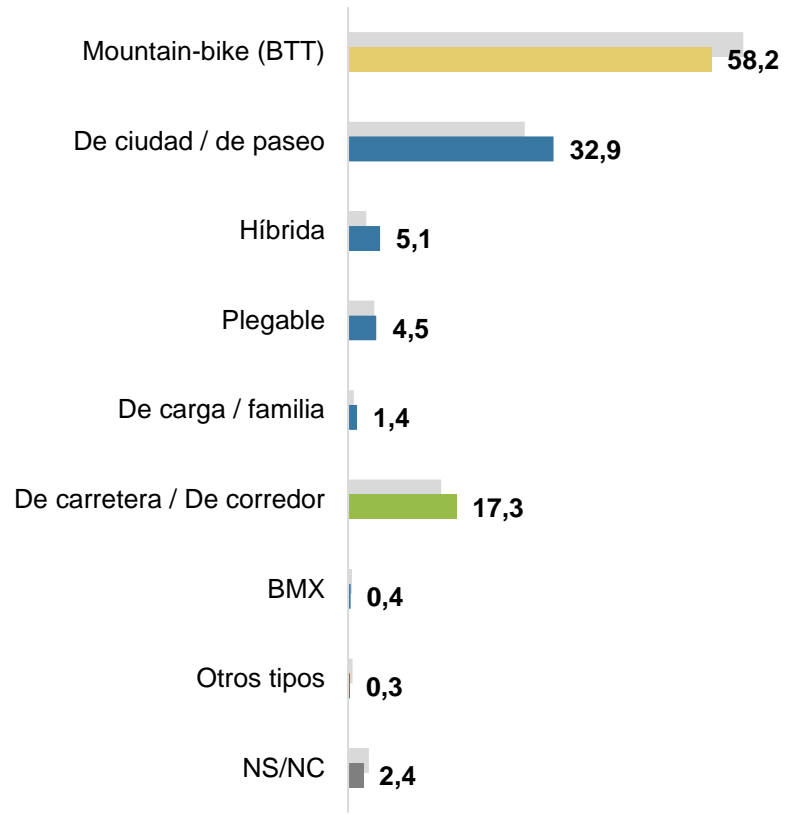
TIPO DE BICICLETAS

¿Qué tipo de bicicleta tiene?

Base: tiene bicicleta para uso personal (n=2.108)

2019 2022

Las bicicletas de montaña o todo terreno (BTT) son el tipo de bicicleta más extendido: hasta un 58,2% de las personas que tienen una bicicleta para uso propio tiene una BTT. Pero van a menos, sobre todo en favor de las bicicletas urbanas que crecen y un 43,9% de la personas entrevistadas con bici propia dice tener una bicicleta de paseo, híbrida, plegable o familiar (casi 8 puntos más que hace tres años). También incrementan ligeramente las bicicletas de carretera. Hace tres años un 14,9% tenía este tipo de bicicleta y ahora un 17,3%.



Bicicletas de montaña
58,2%

Bicicletas urbanas
43,9%

Bicicletas de carretera
17,3%

LAS BTT SOBRESALEN EN LA MAYORÍA DE SEGMENTOS, PERO LAS MUJERES, LAS PERSONAS DE 55 AÑOS O MÁS, EN LAS GRANDES CIUDADES Y LAS QUE VAN EN BICI A DIARIO USAN MÁS BICIS URBANAS

TIPO DE BICICLETAS

¿Qué tipo de bicicleta tiene? Base: tiene bicicleta para uso personal (n=2.108)

Las bicicletas de montaña o todo terreno (BTT) son las más habituales en todos los segmentos de población analizados, excepto entre las mujeres, las personas de más edad, aquellas que residen en ciudades más grandes y las que hacen un mayor uso de la bicicleta, quienes tienden a utilizar más bicicletas urbanas.

En todas las ciudades analizadas hay más bicis urbanas que de montaña. En ciudades como Sevilla, Valencia o Barcelona más de dos tercios de las personas entrevistadas con bici para uso propio dicen tener bicicleta urbana, muy por encima de los que dicen tener bici de montaña.

La tenencia de bicicleta urbana y de carretera crece entre las personas que hacen un mayor uso de la bicicleta. Mientras que la bicicleta de montaña es más transversal independientemente del uso que se le dé.

| | SEXO | | | | EDAD | | | | FRECUENCIA DE USO | | | | | |
|------------------------|----------|----------------|----------|---------|------------|------------|------------|------------|-------------------|----------------------|--------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| | TOTAL | Pers. usuarias | Hombre | Mujer | De 14 a 24 | De 25 a 39 | De 40 a 54 | De 55 a 70 | Cada día o casi | Mín. 1 vez a la sem. | Sólo fines de sem. | Alguna vez al mes | Menor frecuencia | Nunca o casi nunca |
| | (n=2108) | (n=1737) | (n=1149) | (n=950) | (n=366) | (n=585) | (n=718) | (n=439) | (n=388) | (n=679) | (n=232) | (n=283) | (n=155) | (n=371) |
| Bicicleta de montaña | 58,2 | 57,9 | 69,5 | 44,2 | 52,3 | 59,8 | 66,9 | 45,9 | 55,7 | 57,9 | 57,7 | 61,8 | 55,7 | 59,3 |
| Bicicleta urbana | 43,9 | 45,6 | 32,6 | 58,2 | 41,1 | 46,8 | 37,0 | 54,8 | 59,3 | 44,5 | 40,3 | 35,8 | 43,9 | 37,8 |
| Bicicleta de carretera | 17,3 | 19,4 | 20,3 | 13,5 | 18,2 | 19,4 | 15,5 | 17,0 | 30,1 | 23,0 | 11,4 | 11,3 | 7,3 | 8,5 |
| Otras | 0,7 | 0,8 | 1,0 | 0,4 | 1,7 | 0,4 | 0,5 | 0,8 | 1,3 | 0,8 | 0,6 | 0,2 | 0,9 | 0,3 |
| NS/NC | 2,4 | 1,8 | 1,3 | 3,4 | 6,0 | 1,9 | 0,6 | 2,7 | 1,2 | 1,2 | 2,2 | 2,5 | 3,4 | 4,7 |

| | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | | | CIUDAD | | | | | | | |
|------------------------|------------------------|--------------|--------------------|---------------------|----------------------|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|
| | TOTAL | Hasta 10.000 | De 10.001 a 50.000 | De 50.001 a 100.000 | De 100.001 a 450.000 | Más de 450.000 | BCN | MAD | MÁL | MUR | SEV | VAL | ZGZ | Resto |
| | (n=2108) | (n=304) | (n=369) | (n=166) | (n=307) | (n=962) | (n=125) | (n=141) | (n=136) | (n=139) | (n=137) | (n=145) | (n=139) | (n=1146) |
| Bicicleta de montaña | 58,2 | 67,4 | 64,6 | 58,5 | 53,6 | 42,6 | 36,8 | 44,0 | 47,8 | 45,3 | 40,1 | 42,1 | 45,3 | 61,6 |
| Bicicleta urbana | 43,9 | 30,4 | 39,4 | 40,3 | 49,4 | 63,9 | 68,0 | 62,4 | 59,5 | 57,6 | 70,1 | 68,3 | 58,9 | 39,6 |
| Bicicleta de carretera | 17,3 | 17,2 | 16,7 | 18,2 | 19,1 | 15,7 | 18,4 | 14,2 | 16,2 | 20,9 | 15,3 | 12,4 | 17,3 | 17,7 |
| Otras | 0,7 | 0,8 | 1,1 | 0,7 | 0,4 | 0,4 | 0,8 | 0,7 | | | | | | 0,8 |
| NS/NC | 2,4 | 3,5 | 2,3 | 2,8 | 1,4 | 1,6 | | 2,1 | 2,2 | 1,4 | 1,5 | 1,4 | 2,9 | 2,5 |



LOS USUARIOS DE LA BICICLETA



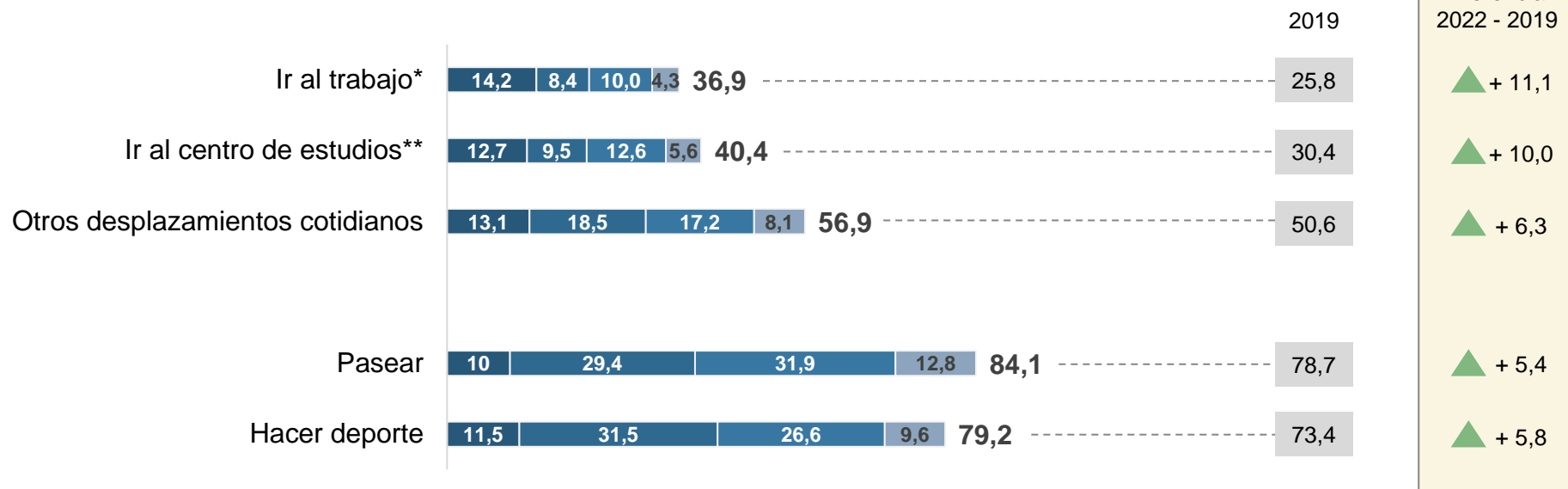
HÁBITOS DE USO

AUMENTA EL USO DE LA BICICLETA EN TODO TIPO DE DESPLAZAMIENTOS, ESPECIALMENTE PARA IR A TRABAJAR Y ESTUDIAR

USOS DE LA BICICLETA

¿Utiliza la bicicleta para...? Base: usuarios bicicleta (n=1.917)

■ Diariamente ■ Semanalmente ■ Alguna/s veces al mes ■ Menor frecuencia



* En base a los usuarios de la bicicleta que trabajan (1.331). ** En base a los usuarios de la bicicleta que estudian (n=248).

LOS MENORES DE 40 AÑOS TIENEN UNA MAYOR TENDENCIA A UTILIZAR LA BICI PARA TODOS LOS USOS SUGERIDOS, ESPECIALMENTE PARA LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS

USOS DE LA BICICLETA

¿Utiliza la bicicleta para...? Base: usuarios bicicleta (n=1.917)

El uso diario de la bicicleta para ir a trabajar es mayor entre los jóvenes

Los hombres usan más la bici para hacer deporte que las mujeres.

| | | SEXO | | | EDAD | | | |
|---------------------------------------|-----------------------|----------|----------|---------|------------|------------|------------|------------|
| | | TOTAL | Hombre | Mujer | De 14 a 24 | De 25 a 39 | De 40 a 54 | De 55 a 70 |
| | | (n=1917) | (n=1066) | (n=842) | (n=350) | (n=566) | (n=641) | (n=360) |
| PARA IR AL TRABAJO* | UTILIZA | 36,9 | 36,1 | 38,1 | 41,1 | 48,2 | 28,7 | 33,0 |
| | Diariamente o casi | 14,2 | 15,7 | 12,0 | 21,4 | 17,6 | 9,3 | 16,1 |
| | Semanalmente | 8,4 | 7,8 | 9,3 | 9,2 | 11,5 | 6,9 | 5,3 |
| | Alguna/s veces al mes | 10,0 | 9,0 | 11,3 | 6,0 | 14,0 | 8,1 | 8,9 |
| | Menor frecuencia | 4,3 | 3,6 | 5,5 | 4,5 | 5,1 | 4,4 | 2,7 |
| PARA IR AL CENTRO DE ESTUDIOS** | UTILIZA | 40,4 | 34,5 | 45,2 | 40,3 | 43,7 | 24,5 | 26,9 |
| | Diariamente o casi | 12,7 | 14,1 | 11,5 | 14,0 | 7,4 | | 7,7 |
| | Semanalmente | 9,5 | 6,8 | 11,7 | 9,7 | 9,5 | | 10,4 |
| | Alguna/s veces al mes | 12,6 | 8,8 | 15,8 | 11,7 | 20,8 | | |
| | Menor frecuencia | 5,6 | 4,8 | 6,2 | 4,9 | 6,0 | 24,5 | 8,8 |
| PARA OTROS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS | UTILIZA | 56,9 | 55,5 | 58,8 | 64,8 | 65,5 | 47,5 | 54,3 |
| | Diariamente o casi | 13,1 | 14,0 | 11,9 | 15,9 | 16,3 | 9,2 | 13,0 |
| | Semanalmente | 18,5 | 17,3 | 20,2 | 19,2 | 22,9 | 16,8 | 14,8 |
| | Alguna/s veces al mes | 17,2 | 18,9 | 14,8 | 20,1 | 19,1 | 15,2 | 15,1 |
| | Menor frecuencia | 8,1 | 5,3 | 11,9 | 9,6 | 7,2 | 6,3 | 11,4 |
| PARA PASEAR | UTILIZA | 84,1 | 80,1 | 89,2 | 85,3 | 87,7 | 84,6 | 77,2 |
| | Diariamente o casi | 10,0 | 9,2 | 10,9 | 12,9 | 11,1 | 7,0 | 11,0 |
| | Semanalmente | 29,4 | 31,9 | 25,9 | 23,7 | 31,9 | 29,1 | 31,4 |
| | Alguna/s veces al mes | 31,9 | 30,2 | 34,3 | 30,3 | 33,0 | 35,5 | 25,6 |
| | Menor frecuencia | 12,8 | 8,8 | 18,1 | 18,4 | 11,7 | 13,0 | 9,2 |
| PARA HACER DEPORTE | UTILIZA | 79,2 | 82,6 | 74,5 | 81,1 | 85,6 | 78,8 | 69,1 |
| | Diariamente o casi | 11,5 | 12,4 | 10,2 | 16,1 | 13,0 | 7,0 | 13,4 |
| | Semanalmente | 31,5 | 39,2 | 21,5 | 25,8 | 36,2 | 31,0 | 30,8 |
| | Alguna/s veces al mes | 26,6 | 24,4 | 29,3 | 28,5 | 27,7 | 30,4 | 16,3 |
| | Menor frecuencia | 9,6 | 6,6 | 13,5 | 10,7 | 8,7 | 10,4 | 8,6 |

* En base a los usuarios de la bicicleta que trabajan (1.331). ** En base a los usuarios de la bicicleta que estudian (n=248).

EN LAS CIUDADES DE MÁS DE 450 MIL HABITANTES CRECEN LOS QUE UTILIZAN LA BICICLETA PARA TRABAJAR, ESTUDIAR Y OTROS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS

USOS DE LA BICICLETA

¿Utiliza la bicicleta para...? Base: usuarios bicicleta (n=1.917)

| | | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | | |
|---------------------------------------|-----------------------|------------------------|--------------|--------------------|---------------------|----------------------|----------------|
| | | TOTAL | Hasta 10.000 | De 10.001 a 50.000 | De 50.001 a 100.000 | De 100.001 a 450.000 | Más de 450.000 |
| | | (n=1917) | (n=236) | (n=323) | (n=140) | (n=295) | (n=923) |
| PARA IR AL TRABAJO | UTILIZA | 36,9 | 31,1 | 33,5 | 31,7 | 34,2 | 52,3 |
| | Diariamente o casi | 14,2 | 13,0 | 12,7 | 12,1 | 15,6 | 16,9 |
| | Semanalmente | 8,4 | 4,6 | 8,9 | 7,7 | 6,4 | 13,6 |
| | Alguna/s veces al mes | 10,0 | 10,1 | 8,8 | 8,0 | 7,4 | 15,4 |
| | Menor frecuencia | 4,3 | 3,4 | 3,1 | 3,9 | 4,8 | 6,4 |
| PARA IR AL CENTRO DE ESTUDIOS | UTILIZA | 40,4 | 31,9 | 38,2 | 41,3 | 40,3 | 50,3 |
| | Diariamente o casi | 12,7 | 13,0 | 10,7 | 22,2 | 8,8 | 11,7 |
| | Semanalmente | 9,5 | 6,3 | 6,6 | | 16,3 | 14,4 |
| | Alguna/s veces al mes | 12,6 | 12,6 | 18,0 | 15,0 | 6,9 | 12,3 |
| | Menor frecuencia | 5,6 | | 2,9 | 4,1 | 8,3 | 11,9 |
| PARA OTROS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS | UTILIZA | 56,9 | 53,5 | 56,0 | 54,3 | 53,7 | 67,0 |
| | Diariamente o casi | 13,1 | 12,6 | 13,1 | 11,6 | 11,8 | 16,2 |
| | Semanalmente | 18,5 | 19,9 | 16,5 | 16,5 | 18,2 | 21,6 |
| | Alguna/s veces al mes | 17,2 | 16,2 | 19,4 | 14,3 | 15,0 | 19,3 |
| | Menor frecuencia | 8,1 | 4,8 | 7,0 | 11,9 | 8,7 | 9,9 |
| PARA PASEAR | UTILIZA | 84,1 | 81,0 | 83,2 | 85,3 | 84,5 | 87,0 |
| | Diariamente o casi | 10,0 | 9,1 | 8,9 | 11,4 | 10,5 | 10,8 |
| | Semanalmente | 29,4 | 26,8 | 29,1 | 31,4 | 29,3 | 30,9 |
| | Alguna/s veces al mes | 31,9 | 36,8 | 34,2 | 20,6 | 30,2 | 33,2 |
| | Menor frecuencia | 12,8 | 8,3 | 11,0 | 21,9 | 14,5 | 12,1 |
| PARA HACER DEPORTE | UTILIZA | 79,2 | 79,0 | 79,7 | 80,9 | 75,7 | 82,0 |
| | Diariamente o casi | 11,5 | 13,0 | 12,2 | 12,7 | 8,5 | 12,0 |
| | Semanalmente | 31,5 | 32,8 | 33,0 | 31,7 | 31,4 | 28,4 |
| | Alguna/s veces al mes | 26,6 | 25,2 | 28,3 | 20,7 | 27,3 | 28,5 |
| | Menor frecuencia | 9,6 | 8,0 | 6,2 | 15,8 | 8,5 | 13,1 |

* En base a los usuarios de la bicicleta que trabajan (1.331). ** En base a los usuarios de la bicicleta que estudian (n=248).

BARCELONA, MÁLAGA, SEVILLA Y ZARAGOZA SON LAS CIUDADES DONDE SE UTILIZA MÁS LA BICI PARA DESPLAZARSE AL LUGAR DE TRABAJO

USOS DE LA BICICLETA

¿Utiliza la bicicleta para...? Base: usuarios bicicleta (n=1.917)

| | | CIUDAD | | | | | | | | |
|---------------------------------------|-----------------------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | TOTAL | BCN | MAD | MÁL | MUR | SEV | VAL | ZGZ | Resto |
| | | (n=1917) | (n=133) | (n=131) | (n=119) | (n=129) | (n=141) | (n=143) | (n=127) | (n=994) |
| PARA IR AL TRABAJO | UTILIZA | 36,9 | 57,8 | 46,9 | 56,5 | 45,6 | 54,7 | 58,0 | 56,2 | 32,9 |
| | Diariamente o casi | 14,2 | 20,2 | 13,3 | 21,2 | 13,9 | 22,7 | 16,0 | 19,5 | 13,5 |
| | Semanalmente | 8,4 | 15,6 | 12,2 | 14,1 | 7,6 | 13,4 | 16,0 | 15,9 | 7,0 |
| | Alguna/s veces al mes | 10,0 | 16,5 | 15,3 | 14,1 | 12,7 | 12,4 | 22,0 | 9,8 | 8,6 |
| | Menor frecuencia | 4,3 | 5,5 | 6,1 | 7,1 | 11,4 | 6,2 | 4,0 | 11,0 | 3,8 |
| PARA IR AL CENTRO DE ESTUDIOS | UTILIZA | 40,4 | 44,4 | 50,0 | 36,9 | 31,8 | 61,9 | 70,0 | 47,6 | 37,8 |
| | Diariamente o casi | 12,7 | 11,1 | 12,5 | 5,3 | 9,1 | 9,5 | 20,0 | 9,5 | 12,9 |
| | Semanalmente | 9,5 | 22,2 | 12,5 | 15,8 | 9,1 | 14,3 | 20,0 | 9,5 | 8,2 |
| | Alguna/s veces al mes | 12,6 | | 12,5 | | 4,5 | 23,8 | 25,0 | 14,3 | 12,7 |
| | Menor frecuencia | 5,6 | 11,1 | 12,5 | 15,8 | 9,1 | 14,3 | 5,0 | 14,3 | 4,0 |
| PARA OTROS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS | UTILIZA | 56,9 | 70,7 | 61,1 | 80,6 | 66,6 | 69,5 | 70,0 | 69,1 | 54,5 |
| | Diariamente o casi | 13,1 | 21,8 | 11,5 | 23,5 | 18,6 | 19,9 | 14,7 | 15,7 | 12,4 |
| | Semanalmente | 18,5 | 22,6 | 19,1 | 26,9 | 17,8 | 21,3 | 28,0 | 22,0 | 17,8 |
| | Alguna/s veces al mes | 17,2 | 15,8 | 22,1 | 16,8 | 21,7 | 18,4 | 18,9 | 15,7 | 16,6 |
| | Menor frecuencia | 8,1 | 10,5 | 8,4 | 13,4 | 8,5 | 9,9 | 8,4 | 15,7 | 7,7 |
| PARA PASEAR | UTILIZA | 84,1 | 83,5 | 90,7 | 89,1 | 85,3 | 83,0 | 81,2 | 88,1 | 83,4 |
| | Diariamente o casi | 10,0 | 6,8 | 13,7 | 12,6 | 10,1 | 10,6 | 6,3 | 11,0 | 9,8 |
| | Semanalmente | 29,4 | 36,1 | 28,2 | 35,3 | 33,3 | 34,8 | 30,1 | 22,8 | 29,0 |
| | Alguna/s veces al mes | 31,9 | 28,6 | 35,1 | 29,4 | 32,6 | 27,7 | 34,3 | 43,3 | 31,6 |
| | Menor frecuencia | 12,8 | 12,0 | 13,7 | 11,8 | 9,3 | 9,9 | 10,5 | 11,0 | 13,0 |
| PARA HACER DEPORTE | UTILIZA | 79,2 | 73,0 | 89,4 | 84,9 | 79,9 | 75,2 | 76,3 | 81,1 | 78,6 |
| | Diariamente o casi | 11,5 | 8,3 | 15,3 | 13,4 | 15,5 | 8,5 | 9,8 | 7,9 | 11,4 |
| | Semanalmente | 31,5 | 31,6 | 25,2 | 34,5 | 31,0 | 30,5 | 28,7 | 26,8 | 32,3 |
| | Alguna/s veces al mes | 26,6 | 22,6 | 34,4 | 22,7 | 23,3 | 27,7 | 23,8 | 29,1 | 26,1 |
| | Menor frecuencia | 9,6 | 10,5 | 14,5 | 14,3 | 10,1 | 8,5 | 14,0 | 17,3 | 8,8 |

* En base a los usuarios de la bicicleta que trabajan (1.331). ** En base a los usuarios de la bicicleta que estudian (n=248).

UNA CUARTA PARTE DE LOS USUARIOS DE LA BICICLETA QUE TRABAJAN LA UTILIZA DIARIA O SEMANALMENTE PARA DESPLAZARSE AL CENTRO DE TRABAJO

EL USO DE LA BICICLETA PARA IR AL TRABAJO

¿Utiliza la bicicleta para ir al trabajo? Base: Usuarios bicicleta que trabajan (n=1.331)

Con mucha frecuencia
22,6

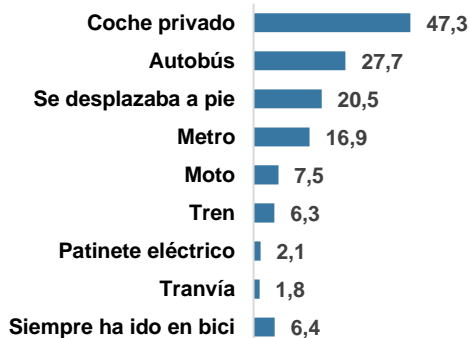
Con poca frecuencia
14,3

Nunca o casi nunca
62,4

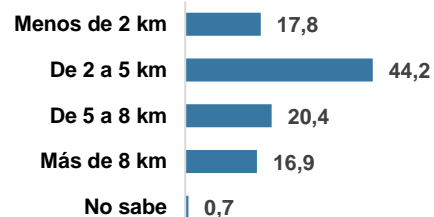
n=350

n=747

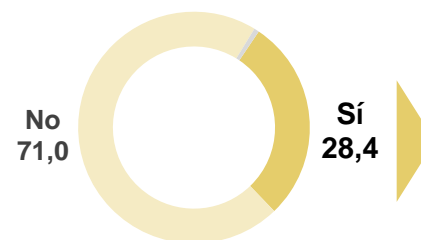
Para ir al trabajo, ¿qué medio de transporte utilizaba antes de usar la bicicleta?



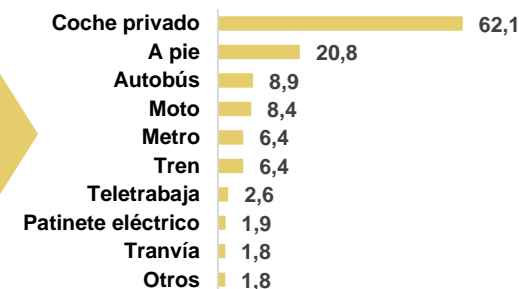
¿Cuántos kilómetros hace en bici para ir al trabajo?



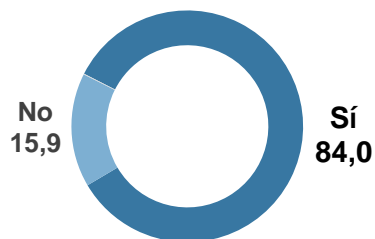
¿La había usado alguna vez para ir al trabajo?



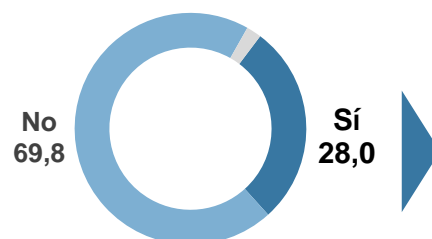
¿Qué medio de transporte utiliza ahora para ir al trabajo? -Base: La había usado alguna vez para ir al trabajo (n=227)-



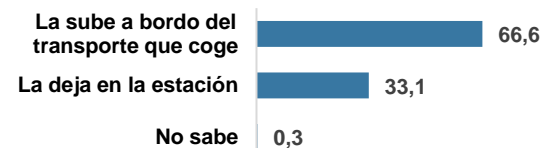
¿Realiza el trayecto dentro del municipio?



¿Combina el trayecto en bici con el transporte público?



¿Qué hace con la bicicleta en estos casos? -Base: combina el trayecto (n=92)-



TAMBIÉN UNA CUARTA PARTE DE LOS USUARIOS DE LA BICICLETA QUE ESTUDIAN LA UTILIZA DIARIA O SEMANALMENTE PARA DESPLAZARSE AL CENTRO DE ESTUDIOS

EL USO DE LA BICICLETA PARA IR AL CENTRO DE ESTUDIOS

¿Utiliza la bicicleta para ir al centro de estudios? Base: Usuarios bicicleta que estudian (n=248)

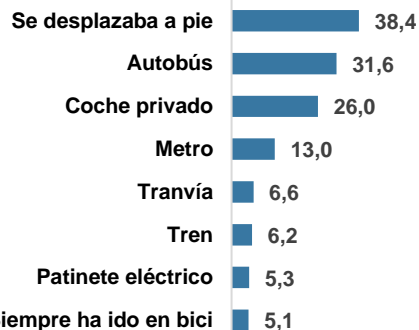
Con mucha frecuencia
22,2

Con poca frecuencia
18,2

Nunca o casi nunca
58,4

n=58

Para ir al centro de estudios, ¿qué medio de transporte utilizaba antes de usar la bicicleta?

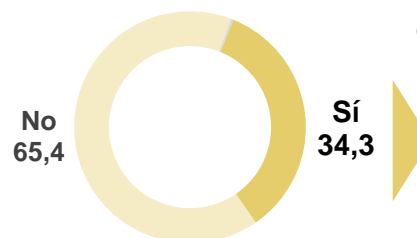


¿Cuántos kilómetros hace en bici para ir al centro de estudios?



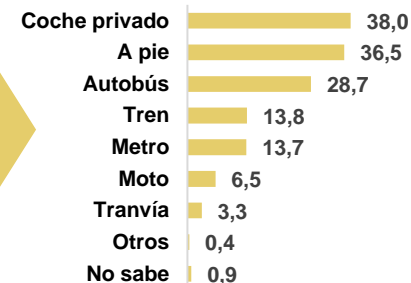
n=137

¿La había usado alguna vez para ir al centro de estudios?

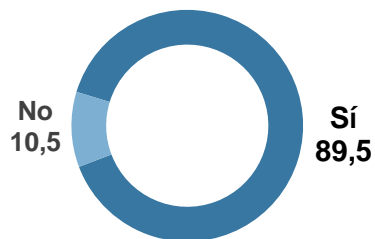


¿Qué medio de transporte utiliza ahora para ir al centro de estudios?

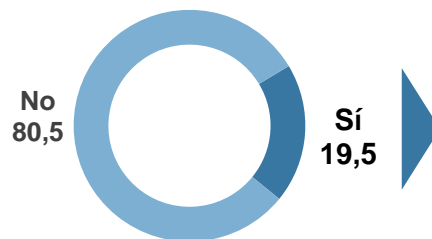
-Base: La había usado alguna vez para ir al centro de estudios (n=49)-



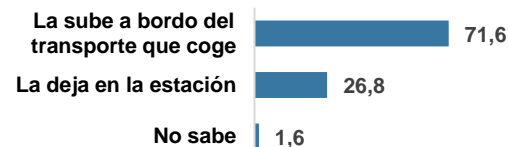
¿Realiza el trayecto dentro del municipio?



¿Combina el trayecto en bici con el transporte público?



¿Qué hace con la bicicleta en estos casos? -Base: combina el trayecto (n=18)-



UN TERCIO DE LOS QUE USAN LA BICICLETA LO HACEN DIARIA O SEMANALMENTE PARA REALIZAR DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS DISTINTOS AL TRABAJO Y LOS ESTUDIOS

EL USO DE LA BICICLETA PARA OTROS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS

¿Utiliza la bicicleta para otros desplazamientos cotidianos? Base: Usuarios bicicleta que estudian (n=1.917)

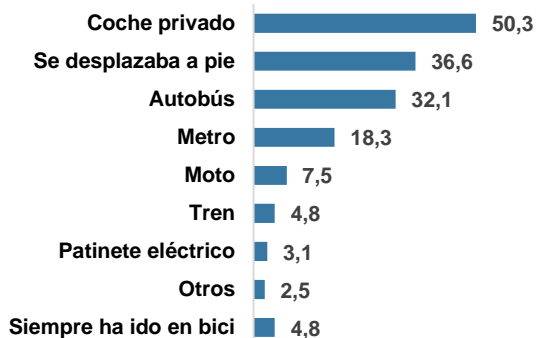
Con mucha frecuencia
31,6

Con poca frecuencia
25,3

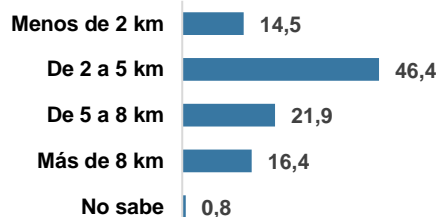
Nunca o casi nunca
42,7

n=653

Para los desplazamientos cotidianos, ¿qué medio de transporte utilizaba antes de usar la bicicleta?

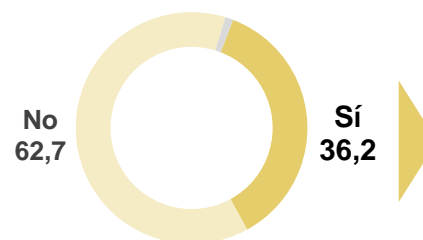


¿Cuántos kilómetros hace en bici para estos desplazamientos cotidianos?

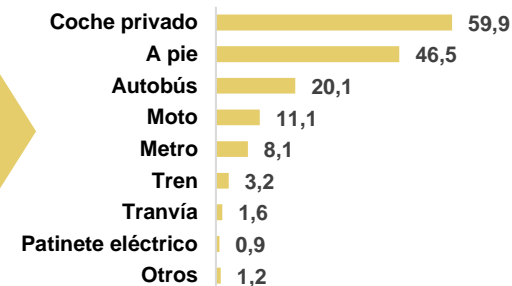


n=663

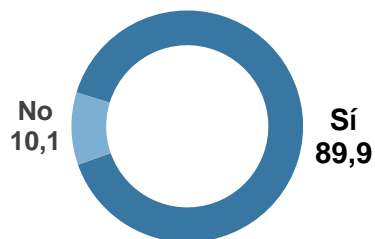
¿La había usado alguna vez para otros desplazamientos cotidianos?



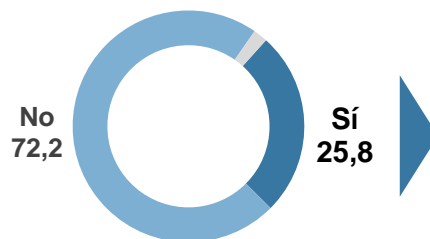
¿Qué medio de transporte utiliza ahora para estos desplazamientos cotidianos? -Base: La había usado alguna vez para desplazamientos cotidianos (n=271)-



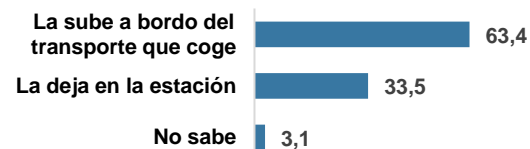
¿Realiza el trayecto dentro del municipio?



¿Combina el trayecto en bici con el transporte público?



¿Qué hace con la bicicleta en estos casos? -Base: combina el trayecto (n=194)-



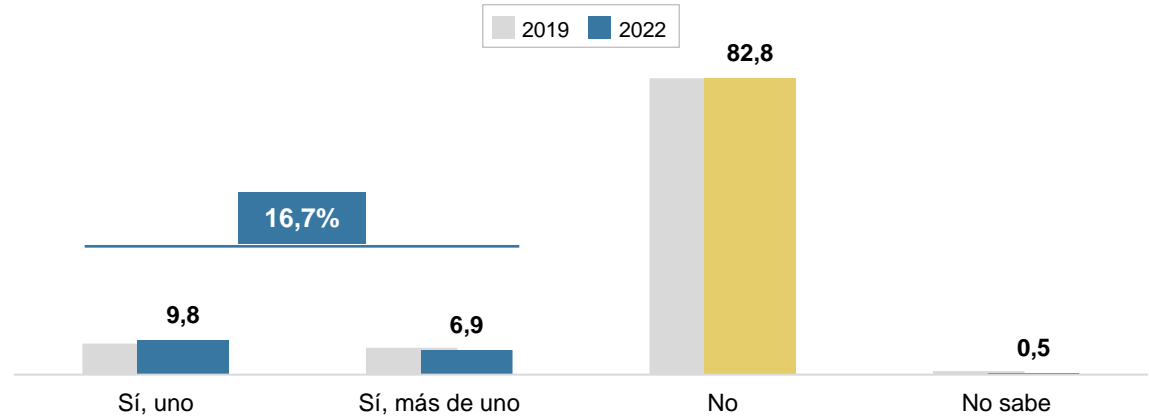


ACCIDENTALIDAD

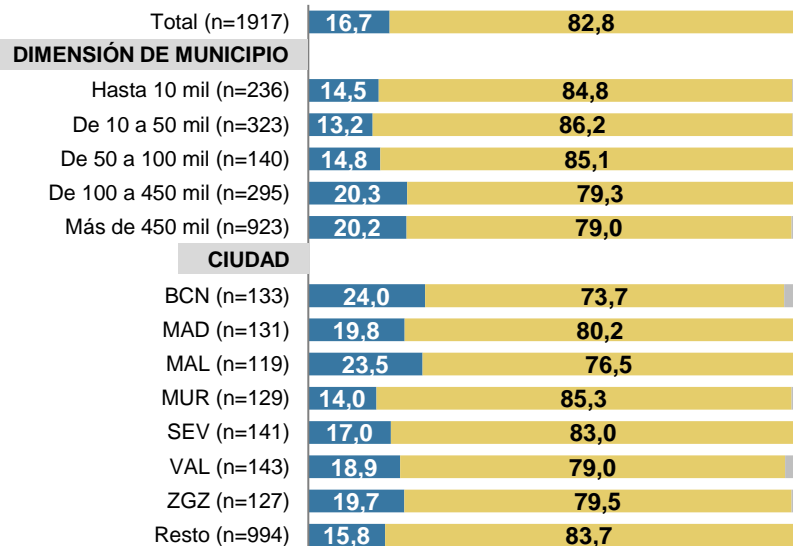
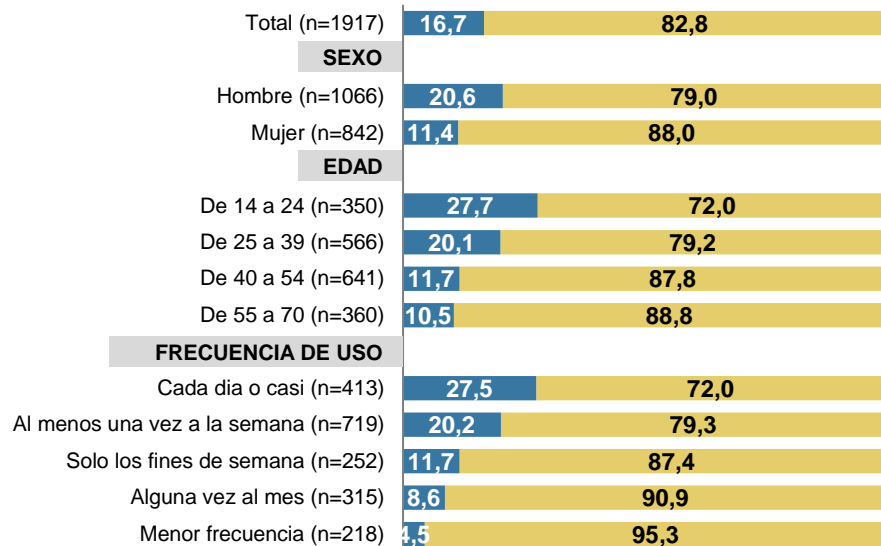
UN 16,7% DE CICLISTAS HA TENIDO ALGÚN ACCIDENTE CON LA BICI EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS

ACCIDENTALIDAD EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS

¿En los últimos cinco años ha tenido un accidente circulando en bicicleta? Base: usuarios bicicleta (n=1.917)



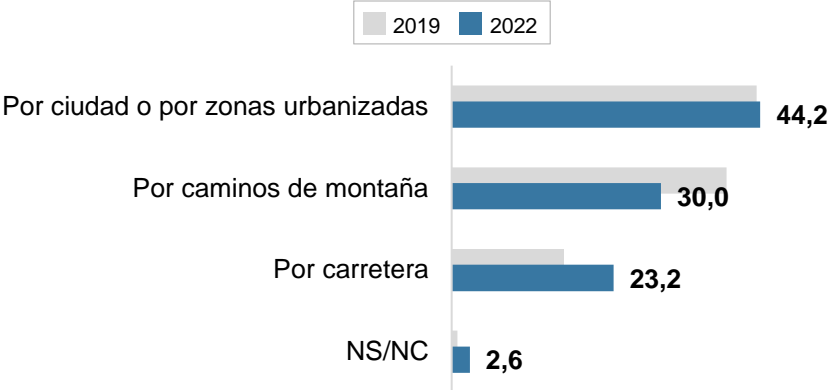
Los hombres han sufrido más accidentes de bicicleta en los últimos cinco años que las mujeres, también los ciclistas más jóvenes tienen más accidentes que a medida que avanza la edad de las personas usuarias de la bicicleta. Lógicamente, también los que han usado con más frecuencia la bicicleta han tenido más accidentes en los últimos cinco años. Los ciclistas residentes en las ciudades de más de 100 mil habitantes también han tenido más accidentes, y concretamente, los ciclistas residentes en Barcelona y Málaga.



LOS ACCIDENTES POR CIUDAD O ZONAS URBANIZADAS SON LOS MÁS HABITUALES. RESPECTO AL 2019 CRECEN LOS ACCIDENTES EN CARRETERA Y SE REDUCEN LOS PRODUCIDOS POR CAMINOS DE MONTAÑA

DÓNDE SUCEDIÓ

¿Dónde se produjo este accidente? Base: Ha sufrido un accidente en bicicleta (n=339)



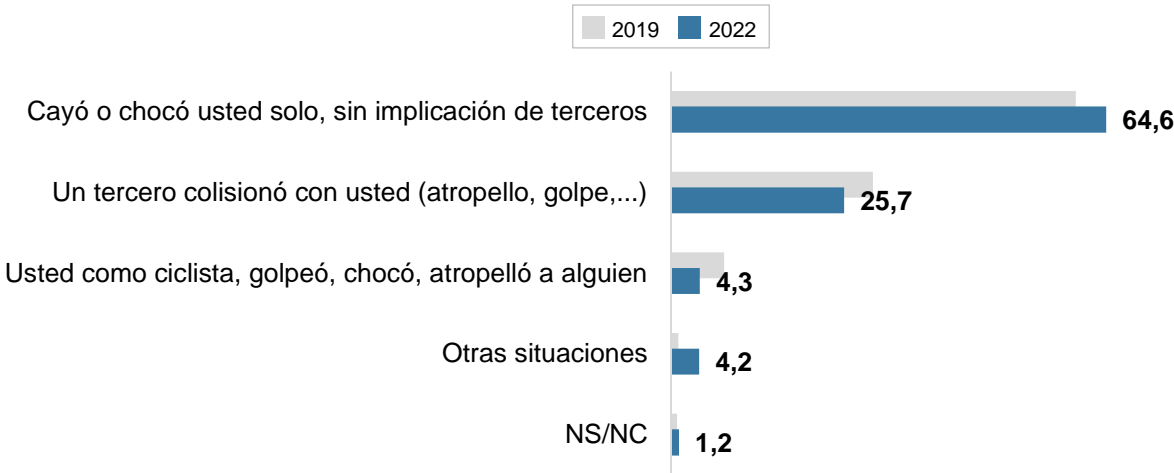
| | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | | | FRECUENCIA DE USO | | | | |
|------------------------------------|------------------------|---------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| | TOTAL (n=339) | Hasta 10.000 (n=34) | De 10.001 a 50.000 (n=42) | De 50.001 a 100.000 (n=22) | De 100.001 a 450.000 (n=61) | Más de 450.000 (n=180) | Cada día o casi (n=110) | Mín. 1 vez a la sem. (n=159) | Sólo fines de sem. (n=28) | Alguna vez al mes (n=30) | Menor frecuencia (n=12) |
| Por ciudad o por zonas urbanizadas | 44,2 | 32,5 | 30,5 | 40,5 | 53,8 | 55,0 | 54,5 | 39,0 | 34,7 | 46,3 | 27,5 |
| Por caminos de montaña | 30,0 | 38,8 | 39,2 | 36,1 | 24,2 | 19,9 | 23,6 | 33,7 | 32,7 | 25,3 | 56,2 |
| Por carretera | 23,2 | 25,8 | 27,9 | 23,4 | 18,4 | 22,6 | 20,1 | 26,2 | 27,1 | 23,3 | 2,1 |
| NS/NC | 2,6 | 2,8 | 2,4 | | 3,6 | 2,6 | 1,9 | 1,1 | 5,5 | 5,1 | 14,2 |

| | CIUDAD | | | | | | | | |
|------------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------|
| | TOTAL (n=339) | BCN (n=32) | MAD (n=26) | MÁL (n=28) | MUR (n=18) | SEV (n=24) | VAL (n=27) | ZGZ (n=25) | Resto (n=159) |
| Por ciudad o por zonas urbanizadas | 44,2 | 59,4 | 46,2 | 57,1 | 33,3 | 75,0 | 70,4 | 56,0 | 40,8 |
| Por caminos de montaña | 30,0 | 21,9 | 23,1 | 14,3 | 16,7 | 8,3 | 3,7 | 36,0 | 33,2 |
| Por carretera | 23,2 | 15,6 | 26,9 | 25,0 | 50,0 | 16,7 | 25,9 | 8,0 | 23,3 |
| NS/NC | 2,6 | 3,1 | 3,8 | 3,6 | | | | | 2,6 |

LA MAYORÍA DE LOS ACCIDENTES DE BICICLETA SE PRODUCEN SIN IMPLICACIÓN DE TERCEROS, PERO UNA CUARTA PARTE HA SIDO VÍCTIMA DE UN ATROPELLO

COMO SUCEDIÓ

¿Cómo se produjo este accidente? Base: Ha sufrido un accidente en bicicleta (n=339)



| | DÓNDE SUCEDIÓ | | | | FRECUENCIA DE USO | | | | |
|---------------------------------------|---------------|---------------|--------------------|-----------|-------------------|----------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| | TOTAL | Zonas urbanas | Caminos de montaña | Carretera | Cada día o casi | Mín. 1 vez a la sem. | Sólo fines de sem. | Alguna vez al mes | Menor frecuencia |
| | (n=339) | (n=170) | (n=84) | (n=78) | (n=110) | (n=159) | (n=28) | (n=30) | (n=12) |
| Solo, sin implicación de terceros | 64,6 | 60,7 | 85,7 | 47,9 | 64,1 | 61,3 | 76,1 | 68,0 | 71,3 |
| Un tercero colisionó con usted | 25,7 | 31,1 | 7,7 | 38,0 | 27,3 | 30,5 | 12,8 | 17,8 | 2,1 |
| Usted como ciclista, golpeó a alguien | 4,3 | 3,0 | 3,3 | 7,0 | 4,1 | 5,2 | 5,6 | 0,7 | 2,1 |
| Otras situaciones | 4,2 | 4,4 | 2,2 | 7,0 | 3,8 | 2,6 | 5,5 | 13,5 | |
| NS/NC | 1,2 | 0,7 | 1,1 | | 0,7 | 0,4 | | | 24,4 |

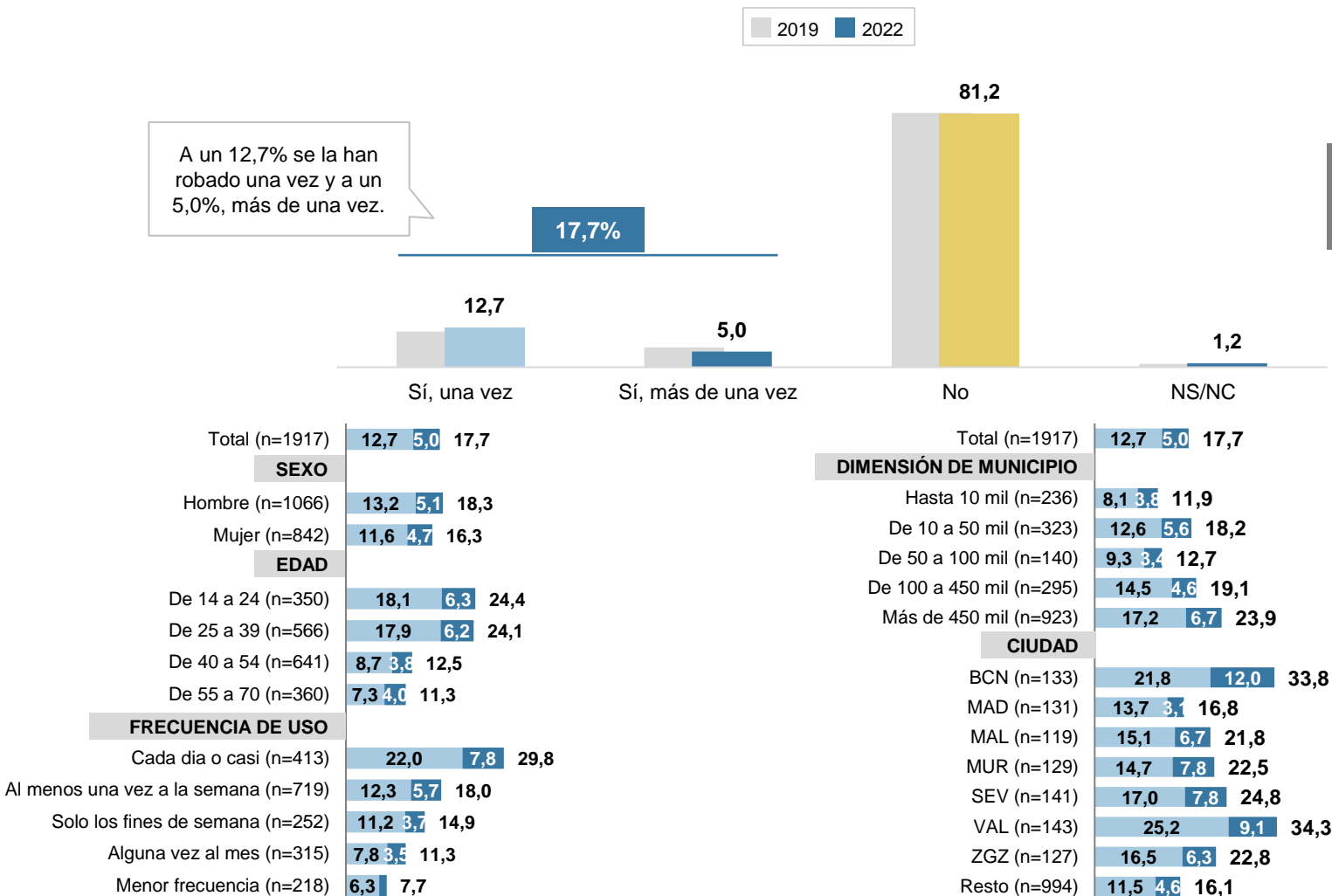


EL ROBO DE BICICLETAS

A UN 17,7% DE LOS USUARIOS LE HAN ROBADO SU BICICLETA AL MENOS UNA VEZ EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS

ROBOS DE BICICLETA EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS

¿En los últimos cinco años, alguna vez le han robado la bicicleta? Base: Usuarios de la bicicleta (n=1.917)

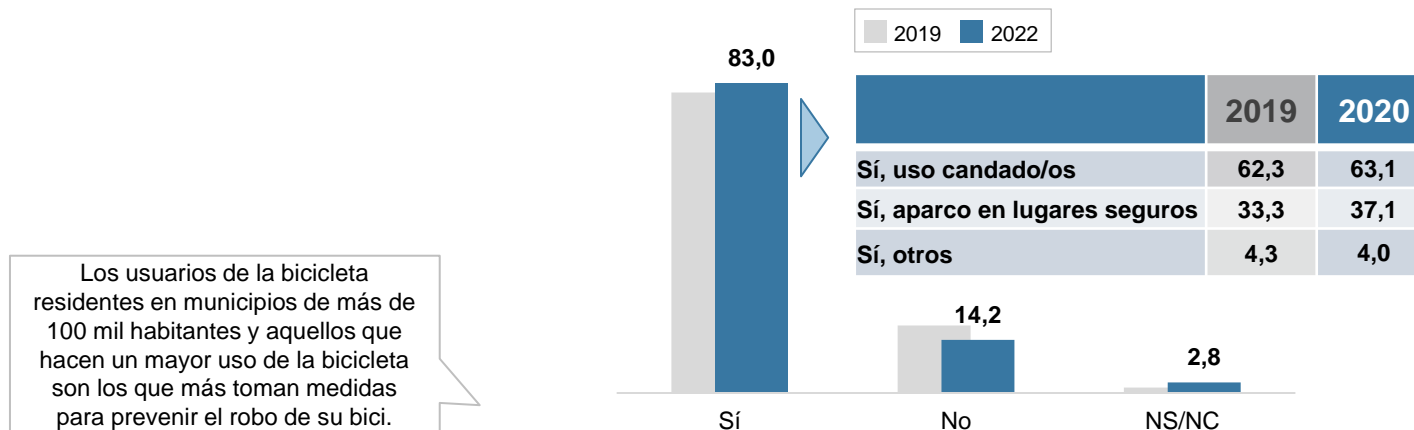


Casi un 30% de las personas que usa la bicicleta a diario o casi a diario ha sufrido el robo de su bici en los últimos cinco años. Los robos de bicis se producen más en las grandes ciudades que en las medianas o pequeñas. Y concretamente, las ciudades de Barcelona y Valencia son donde hay más robos de bicicletas, ya que hasta un tercio de las personas usuarias entrevistadas ha sufrido el robo de su bici en los últimos cinco años.

LA GRAN MAYORÍA TOMA ALGUNA PREVENCIÓN PARA EVITAR QUE LE ROBEN LA BICICLETA. UN TERCIO DE LOS USUARIOS UTILIZAN CANDADOS

SISTEMAS DE PREVENCIÓN PARA EVITAR EL ROBO DE BICICLETAS

¿Toma algún tipo de prevención para evitar que le roben la bicicleta? Base: Usuarios de la bicicleta (n=1.917)



| | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | | | FRECUENCIA DE USO | | | | |
|-------------------------------|------------------------|--------------|--------------------|---------------------|----------------------|----------------|-------------------|----------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| | TOTAL | Hasta 10.000 | De 10.001 a 50.000 | De 50.001 a 100.000 | De 100.001 a 450.000 | Más de 450.000 | Cada día o casi | Mín. 1 vez a la sem. | Sólo fines de sem. | Alguna vez al mes | Menor frecuencia |
| | (n=1917) | (n=236) | (n=323) | (n=140) | (n=295) | (n=923) | (n=413) | (n=719) | (n=252) | (n=315) | (n=218) |
| Sí, uso candado/os | 63,1 | 48,6 | 63,5 | 61,0 | 68,2 | 72,0 | 66,7 | 66,8 | 59,8 | 58,2 | 56,1 |
| Sí, aparco en lugares seguros | 37,1 | 31,6 | 38,4 | 40,1 | 33,7 | 42,7 | 44,5 | 39,8 | 34,9 | 30,6 | 27,8 |
| Sí, otros | 4,0 | 3,0 | 5,8 | 2,2 | 5,8 | 2,0 | 3,6 | 4,2 | 2,5 | 5,2 | 4,6 |
| No | 14,2 | 24,8 | 11,3 | 14,7 | 10,1 | 12,0 | 11,6 | 10,2 | 15,5 | 18,4 | 23,1 |

| | CIUDAD | | | | | | | | |
|--------------------------------------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | TOTAL | BCN | MAD | MÁL | MUR | SEV | VAL | ZGZ | Resto |
| | (n=1917) | (n=133) | (n=131) | (n=119) | (n=129) | (n=141) | (n=143) | (n=127) | (n=994) |
| Sí, uso candado/os | 63,1 | 75,9 | 71,0 | 73,1 | 66,7 | 78,7 | 72,0 | 62,2 | 60,8 |
| Sí, aparco en lugares seguros | 37,1 | 47,4 | 40,5 | 47,9 | 43,4 | 44,0 | 40,6 | 38,6 | 35,7 |
| Sí, otros | 4,0 | 0,8 | 0,8 | 5,0 | 6,3 | 2,8 | 4,9 | 0,8 | 4,6 |
| No | 14,2 | 9,0 | 14,5 | 12,6 | 5,4 | 9,9 | 9,8 | 15,7 | 14,7 |



IMAGEN DE LA BICICLETA

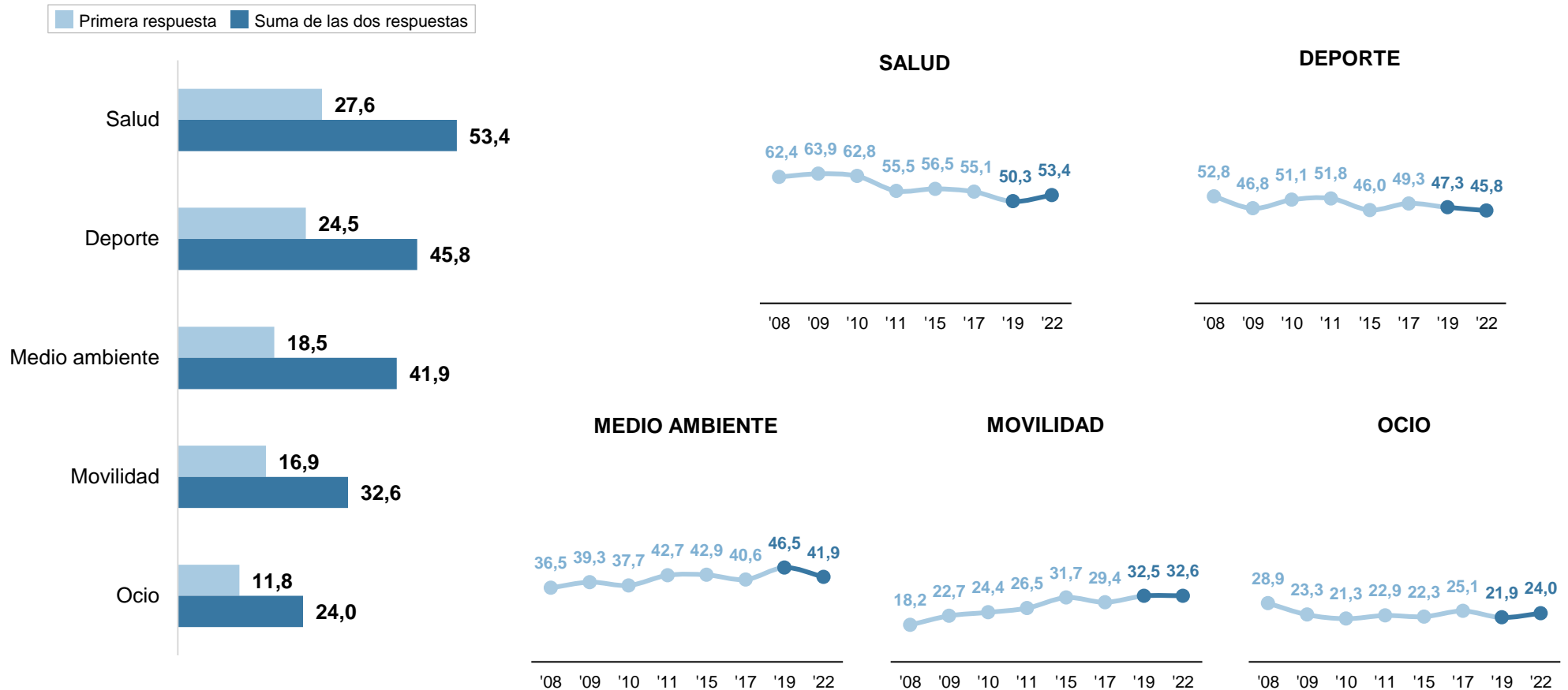


ATRIBUTOS DE LA BICICLETA

LA BICICLETA CONTINÚA ASOCIÁNDOSE PRINCIPALMENTE A LA SALUD

A QUÉ SE ASOCIA LA BICICLETA

¿De las siguientes palabras cuál relaciona más con ir en bicicleta? ¿Y la segunda?* –Respuesta múltiple–

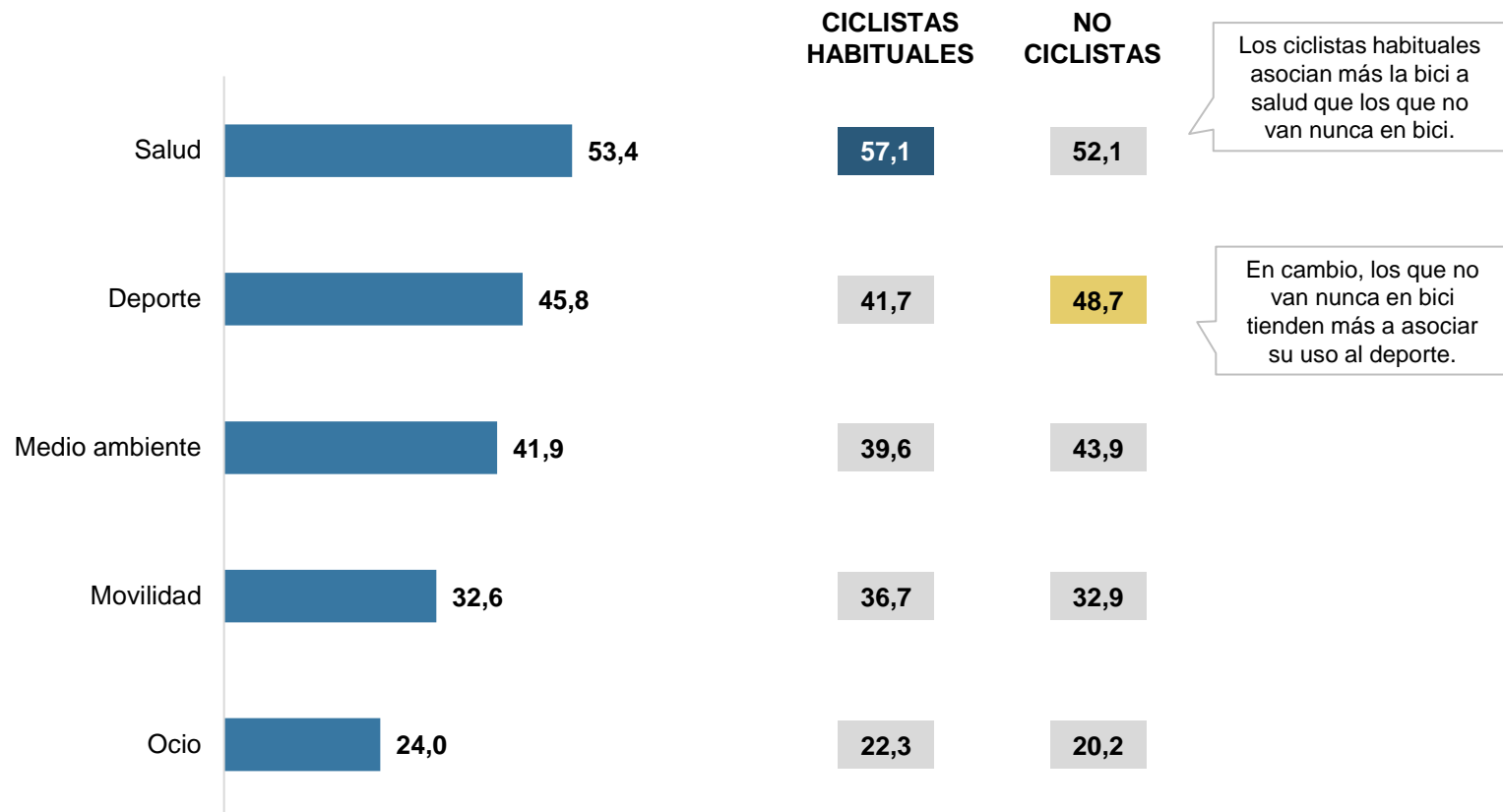


* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

TANTO ENTRE LOS CICLISTAS HABITUALES COMO ENTRE LOS QUE NO VAN NUNCA EN BICI EL CONCEPTO MÁS ASOCIADO A LA BICICLETA ES LA SALUD

A QUÉ SE ASOCIA LA BICICLETA: CICLISTAS HABITUALES VS. NO CICLISTAS

¿De las siguientes palabras cuál relaciona más con ir en bicicleta? ¿Y la segunda? –Suma de las dos respuestas–



TANTO ENTRE HOMBRES COMO MUJERES, DE TODAS LAS EDADES, NIVELES FORMATIVOS, USEN LA BICI MUCHO O POCO Y VIVAN DONDE VIVAN, LA SALUD ES EL CONCEPTO QUE MÁS SE ASOCIA A LA BICI

A QUÉ SE ASOCIA LA BICICLETA

¿De las siguientes palabras cuál relaciona más con ir en bicicleta? ¿Y la segunda? –Respuesta múltiple–

Ahora bien, se perciben algunos matices. Por ejemplo, hay más mujeres que asocian la bici al medio ambiente que al deporte, mientras que entre los hombres es al revés.

Los menores de 25 años asocian más la bici al deporte y a la movilidad que el resto de grupos de edad. Los mayores de 55 años, en cambio, son los que más la asocian a salud.

Prácticamente no hay diferencias entre la población general y los usuarios de la bicicleta. Pero sí hay diferencias en función de la frecuencia del uso. Así, entre las personas que usan la bici casi a diario crecen las menciones a la movilidad. Los que van en bici solo los fines de semana la asocian más al deporte, y entre los que la usan poco sobresalen las menciones al ocio.

| | SEXO | | | | EDAD | | | | NIVEL DE ESTUDIOS | | | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | |
|----------------|----------|----------|----------|----------|------------|------------|------------|------------|-------------------|----------|----------|------------------------|--------------------|---------------------|----------------------|----------------|
| | TOTAL | USUARIO | Hombre | Mujer | De 14 a 24 | De 25 a 39 | De 40 a 54 | De 55 a 70 | Bajo | Medio | Alto | Hasta 10.000 | De 10.001 a 50.000 | De 50.001 a 100.000 | De 100.001 a 450.000 | Más de 450.000 |
| | (n=3202) | (n=1917) | (n=1572) | (n=1616) | (n=491) | (n=796) | (n=1053) | (n=862) | (n=552) | (n=1271) | (n=1357) | (n=421) | (n=592) | (n=272) | (n=516) | (n=1401) |
| Salud | 53,4 | 54,4 | 54,2 | 52,7 | 43,3 | 51,0 | 55,6 | 58,2 | 59,4 | 51,6 | 52,6 | 55,8 | 54,6 | 54,2 | 50,8 | 51,4 |
| Deporte | 45,8 | 43,6 | 50,9 | 40,7 | 52,4 | 46,9 | 47,3 | 39,3 | 50,7 | 44,9 | 44,5 | 50,0 | 46,2 | 44,3 | 44,9 | 42,8 |
| Medio ambiente | 41,9 | 40,5 | 36,3 | 47,3 | 38,5 | 45,5 | 39,6 | 43,6 | 41,2 | 41,1 | 43,0 | 38,2 | 44,1 | 40,3 | 43,8 | 41,7 |
| Movilidad | 32,6 | 32,4 | 31,3 | 33,9 | 43,1 | 33,6 | 29,2 | 30,4 | 28,5 | 34,6 | 32,7 | 28,1 | 31,2 | 32,3 | 35,2 | 37,0 |
| Ocio | 24,0 | 26,8 | 24,2 | 23,8 | 21,3 | 20,4 | 26,4 | 25,6 | 16,7 | 25,8 | 25,5 | 26,2 | 22,6 | 25,5 | 22,3 | 24,7 |
| Otras | 0,7 | 0,9 | 0,8 | 0,5 | 0,3 | 1,4 | 0,3 | 0,7 | 1,1 | 0,3 | 0,9 | 0,5 | 0,2 | 1,0 | 1,3 | 0,6 |
| No sabe | 0,2 | 0,1 | 0,3 | 0,1 | | | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | | | | 0,8 | 0,1 | 0,4 |

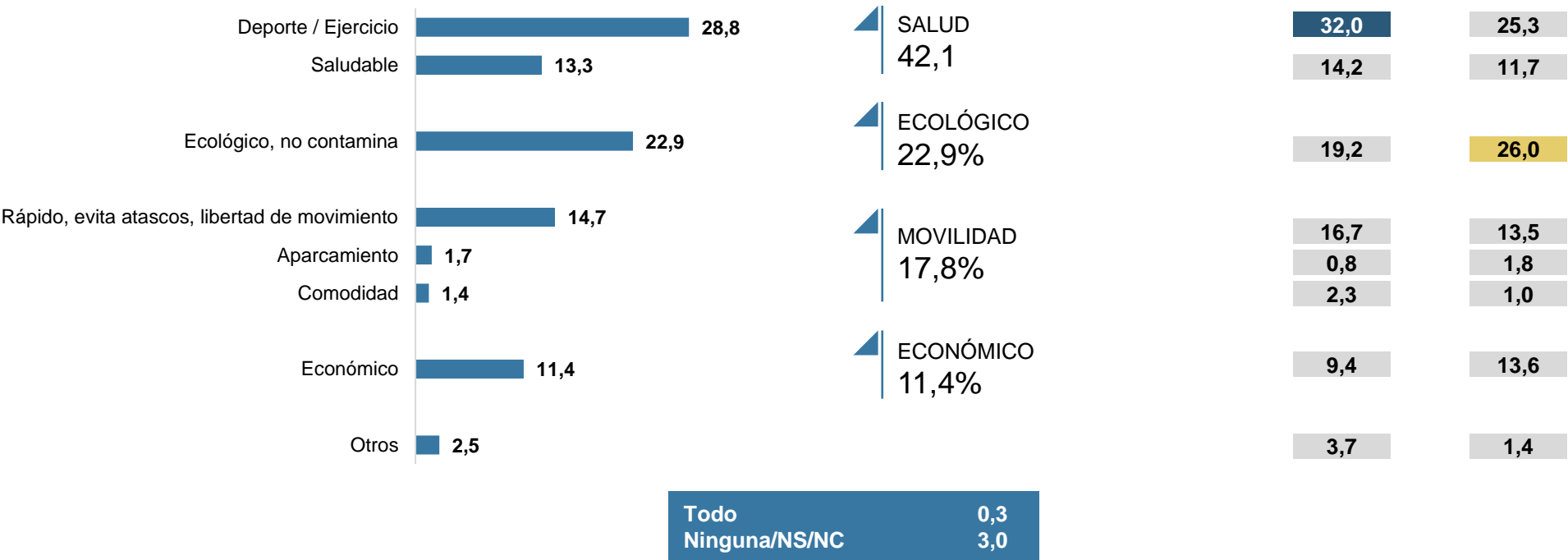
| | FRECUENCIA DE USO | | | | | | | | CIUDAD | | | | | | | |
|----------------|-------------------|-----------------|----------------------|--------------------|-------------------|------------------|--------------------|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|
| | TOTAL | Cada día o casi | Mín. 1 vez a la sem. | Sólo fines de sem. | Alguna vez al mes | Menor frecuencia | Nunca o casi nunca | No sabe montar | BCN | MAD | MÁL | MUR | SEV | VAL | ZGZ | Resto |
| | (n=3202) | (n=413) | (n=719) | (n=252) | (n=315) | (n=218) | (n=1062) | (n=223) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=201) | (n=200) | (n=1801) |
| Salud | 53,4 | 57,0 | 57,1 | 51,2 | 51,5 | 49,1 | 53,2 | 46,8 | 51,0 | 52,0 | 54,5 | 57,0 | 51,5 | 49,8 | 45,0 | 53,8 |
| Deporte | 45,8 | 36,4 | 44,8 | 53,2 | 40,8 | 46,5 | 48,3 | 50,9 | 36,5 | 49,0 | 41,5 | 42,0 | 40,5 | 34,8 | 41,0 | 46,5 |
| Medio ambiente | 41,9 | 42,5 | 38,0 | 35,4 | 46,8 | 40,8 | 43,4 | 45,9 | 47,0 | 40,0 | 41,0 | 38,5 | 40,5 | 44,3 | 38,0 | 42,0 |
| Movilidad | 32,6 | 41,2 | 34,1 | 22,7 | 26,9 | 31,1 | 32,4 | 35,3 | 40,0 | 31,5 | 36,0 | 43,0 | 41,5 | 41,3 | 43,5 | 31,7 |
| Ocio | 24,0 | 19,4 | 24,0 | 35,5 | 31,6 | 31,2 | 20,9 | 16,7 | 23,5 | 25,0 | 24,0 | 17,5 | 24,0 | 26,4 | 31,0 | 23,8 |
| Otras | 0,7 | 1,4 | 1,2 | | 0,6 | 0,8 | 0,5 | | 1,0 | 0,5 | 1,0 | 0,5 | | 1,0 | 0,5 | 0,7 |
| No sabe | 0,2 | | | | 0,5 | 0,1 | 0,3 | 0,6 | | 0,5 | | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,2 |

EN ESPONTÁNEO TAMBIÉN SOBRESALEN LAS MENCIONES AL EJERCICIO FÍSICO Y LA SALUD COMO UNA DE LAS PRINCIPALES VENTAJAS DE LA BICICLETA

LAS VENTAJAS DE IR EN BICICLETA

¿Cuál cree que es la principal ventaja de ir en bicicleta? –Espontánea–

Un 42,1% de las respuestas destacan positivamente de la bici que permite hacer ejercicio (28,8%) y tener una **vida activa y saludable** (13,3%), también se destaca que es un medio de transporte **ecológico, que no contamina** (22,9%), y aspectos relacionados con la facilidad de movimientos que da y su contribución a la mejora de la **movilidad** (es un medio de transporte rápido, que da mucha libertad de movimientos y evita los atascos...). Un 11,4% de las respuestas pone el acento en el **ahorro económico** que supone respecto otros medios de transporte.



LOS BENEFICIOS PARA LA SALUD Y UNA VIDA ACTIVA, PARA EL MEDIO AMBIENTE, LA MOVILIDAD Y EL AHORRO ECONÓMICO CONTINUÁN DESTACANDO COMO LAS PRINCIPALES VENTAJAS DE LA BICICLETA

LAS VENTAJAS DE IR EN BICICLETA

¿Cuál cree que es la principal ventaja de ir en bicicleta? –Espontánea–

| | Evolución* | | | | | | | 2022 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2015 | 2017 | 2019 | |
| SALUD | 40,8 | 43,5 | 41,9 | 42,2 | 43,5 | 39,9 | 40,9 | 42,1 |
| Deporte/Ejercicio | 26,7 | 26,6 | 21,8 | 31,6 | 31,4 | 29,9 | 28,7 | 28,8 |
| Saludable | 14,0 | 16,9 | 20,1 | 10,6 | 12,1 | 10,0 | 12,2 | 13,3 |
| ECOLÓGICO | 18,6 | 14,9 | 18,4 | 18,2 | 15,9 | 18,2 | 25,2 | 22,9 |
| MOVILIDAD | 22,6 | 23,1 | 21,2 | 19,4 | 24,0 | 23,8 | 19,7 | 17,8 |
| Rápido, evita atascos, libertad de movimientos | 15,2 | 13,3 | 12,9 | 11,6 | 15,1 | 15,3 | 15,9 | 14,7 |
| Comodidad | 2,7 | 3,3 | 3,6 | 2,2 | 2,5 | 3,9 | 1,2 | 1,4 |
| Aparcamiento | 2,1 | 2,1 | 1,9 | 2,9 | 3,8 | 2,6 | 2,5 | 1,7 |
| Transporte | 2,6 | 4,4 | 2,8 | 2,7 | 2,6 | 2,0 | 0,1 | |
| ECONÓMICO | 4,5 | 6,8 | 5,5 | 10,9 | 9,5 | 7,2 | 6,9 | 11,4 |
| OTRAS | 9,2 | 8,7 | 7,1 | 4,4 | 4,0 | 6,6 | 3,4 | 2,5 |
| TODOS / NINGUNA/ NS / NC | 4,4 | 3,1 | 5,7 | 4,9 | 3,1 | 4,2 | 3,8 | 3,3 |

Se mantienen unos resultados parecidos a los del último barómetro.

* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

EN LAS GRANDES CIUDADES CRECEN LAS MENCIONES A LAS VENTAJAS RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD

LAS VENTAJAS DE IR EN BICICLETA

¿Cuál cree que es la principal ventaja de ir en bicicleta? –Espontánea–

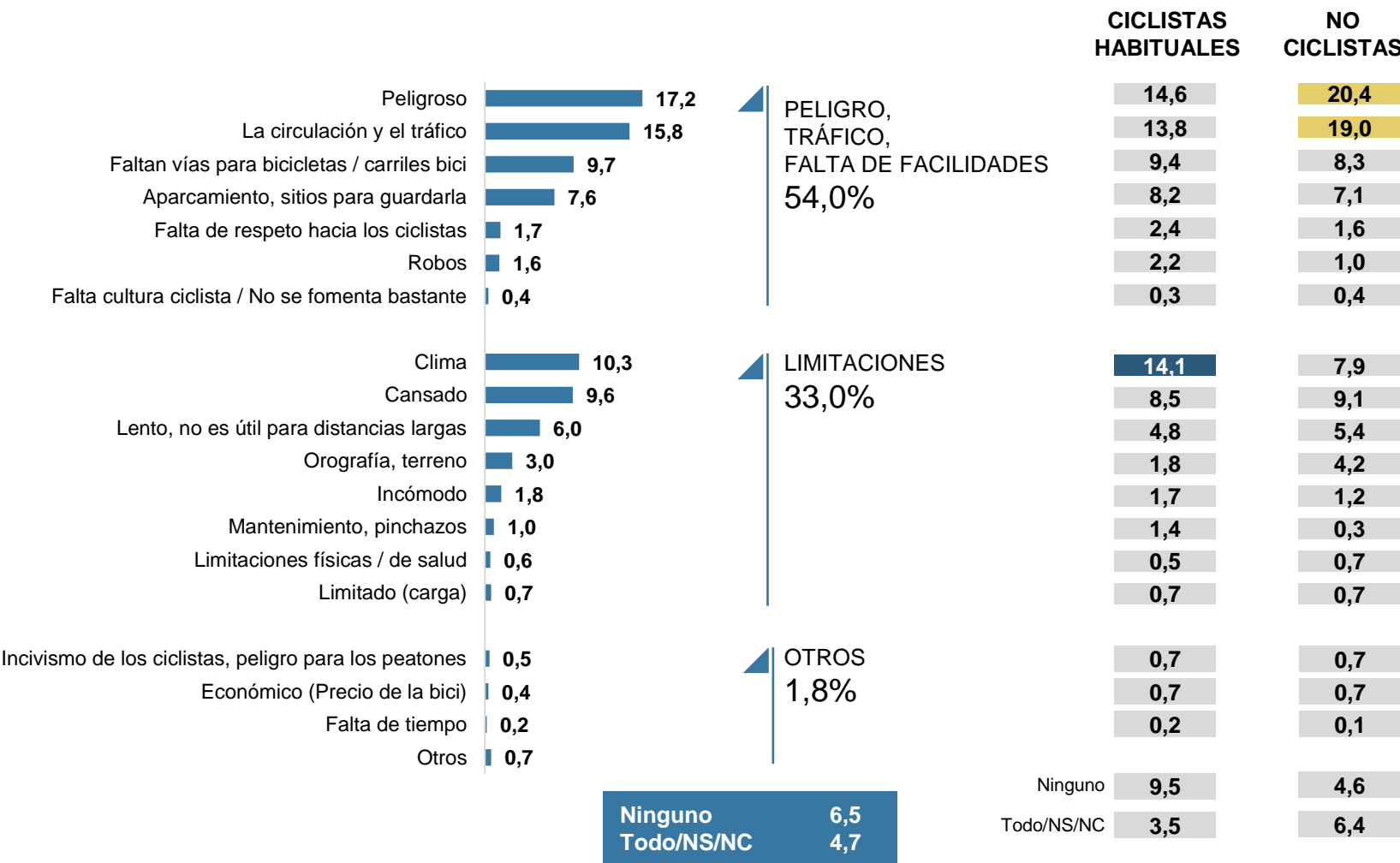
| | SEXO | | | EDAD | | | | CIUDAD | | | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | TOTAL | Hombre | Mujer | De 14 a 24 | De 25 a 39 | De 40 a 54 | De 55 a 70 | BCN | MAD | MÁL | MUR | SEV | VAL | ZGZ | Resto |
| | (n=3202) | (n=1572) | (n=1616) | (n=491) | (n=796) | (n=1053) | (n=862) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=201) | (n=200) | (n=1801) |
| SALUD | 42,1 | 46,3 | 38,1 | 30,4 | 36,8 | 47,3 | 46,7 | 33,5 | 46,0 | 33,5 | 39,5 | 40,5 | 35,9 | 34,0 | 42,6 |
| Deporte/Ejercicio | 28,8 | 31,2 | 26,6 | 23,7 | 25,2 | 32,3 | 30,4 | 24,5 | 34,0 | 23,5 | 27,0 | 26,5 | 25,9 | 28,0 | 28,8 |
| Saludable | 13,3 | 15,1 | 11,5 | 6,7 | 11,6 | 15,0 | 16,3 | 9,0 | 12,0 | 10,0 | 12,5 | 14,0 | 10,0 | 6,0 | 13,8 |
| ECOLÓGICO | 22,9 | 18,6 | 27,1 | 28,4 | 24,0 | 20,1 | 22,3 | 22,5 | 18,5 | 27,0 | 21,5 | 23,0 | 22,9 | 23,0 | 23,2 |
| MOVILIDAD | 17,8 | 17,9 | 17,7 | 25,1 | 21,8 | 15,0 | 14,0 | 27,5 | 20,0 | 18,5 | 21,0 | 24,5 | 24,4 | 28,5 | 16,8 |
| Rápido, evita atascos, libertad de movimientos | 14,7 | 15,2 | 14,2 | 22,6 | 16,5 | 11,9 | 12,4 | 25,5 | 17,0 | 16,5 | 17,0 | 19,5 | 19,9 | 25,0 | 13,7 |
| Aparcamiento | 1,7 | 1,3 | 2,1 | 0,4 | 3,5 | 1,8 | 0,6 | | 0,5 | 1,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,0 | 1,8 |
| Comodidad | 1,4 | 1,4 | 1,3 | 1,8 | 1,8 | 1,3 | 1,0 | 2,0 | 2,5 | 0,5 | 1,5 | 2,5 | 2,0 | 1,5 | 1,2 |
| ECONÓMICO | 11,4 | 10,7 | 12,0 | 12,5 | 14,1 | 11,5 | 8,1 | 10,5 | 7,5 | 15,0 | 14,0 | 8,5 | 11,4 | 6,0 | 11,8 |
| OTRAS | 2,5 | 3,1 | 2,0 | 1,6 | 1,1 | 3,1 | 3,5 | 2,0 | 3,5 | 2,5 | 1,5 | 0,5 | 3,0 | 4,0 | 2,2 |

Los más jóvenes ponen más el énfasis en destacar que la bicicleta es un medio de transporte que no contamina y en las facilidades en relación a la movilidad.

LOS PELIGROS POR COMPARTIR ESPACIOS CON LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y EL EXCESO DE TRÁFICO SON LOS PRINCIPALES INCONVENIENTES DE IR EN BICICLETA

LOS INCONVENIENTES DE IR EN BICICLETA

¿Y el principal inconveniente? –Espontánea–



Las personas que no utilizan la bicicleta mencionan todavía más los peligros del tráfico motorizado entre los principales inconvenientes de la bicicleta.

COMO EN LAS ANTERIORES EDICIONES, LOS PELIGROS POR COMPARTIR ESPACIOS CON EL TRÁFICO MOTORIZADO CONTINUÁN VIÉNDOSE COMO EL PRINCIPAL INCONVENIENTE DE IR EN BICI

LOS INCONVENIENTES DE IR EN BICICLETA

¿Y el principal inconveniente? –Espontánea–

Evolución*

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2015 | 2017 | 2019 | 2022 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| PELIGRO, TRÁFICO, FALTA DE FACILIDADES | 49,1 | 50,0 | 51,7 | 49,8 | 56,5 | 61,2 | 54,0 | 54,0 |
| Peligroso | 19,3 | 19,9 | 16,4 | 17,3 | 16,3 | 23,3 | 16,7 | 17,2 |
| La circulación y el tráfico | 16,6 | 12,6 | 17,4 | 9,9 | 16,0 | 17,3 | 15,5 | 15,8 |
| Faltan vías para bicicletas/carriles bici | 7,5 | 9,8 | 9,4 | 12,1 | 11,4 | 11,0 | 10,1 | 9,7 |
| Aparcamiento, sitios para guardarla | 3,4 | 3,6 | 4,3 | 4,4 | 5,3 | 3,8 | 7,0 | 7,6 |
| Falta de respeto hacia los ciclistas | | 2,1 | 2,3 | 3,2 | 4,4 | 3,5 | 3,2 | 1,7 |
| Robos | 2,4 | 2,0 | 1,9 | 2,1 | 2,3 | 1,8 | 1,5 | 1,6 |
| Falta cultura ciclista / No se fomenta bastante | | | | 0,8 | 0,8 | 0,5 | | 0,4 |
| LIMITACIONES | 27,2 | 29,3 | 29,2 | 28,6 | 25,0 | 19,9 | 31,0 | 33,0 |
| Clima | 9,3 | 7,6 | 9,1 | 9,8 | 10,8 | 6,1 | 12,0 | 10,3 |
| Lento, no es útil para distancias largas | 1,6 | 2,3 | 3,3 | 5,1 | 3,8 | 4,5 | 6,0 | 6,0 |
| Cansado | 12,7 | 12,9 | 9,3 | 6,8 | 3,6 | 3,7 | 5,3 | 9,6 |
| Orografía, terreno | | | 2,4 | 2,4 | 3,4 | 2,1 | 2,6 | 3,0 |
| Incómodo | 1,1 | 1,7 | 1,6 | 2,2 | 1,6 | 1,5 | 2,2 | 1,8 |
| Mantenimiento, pinchazos | | 0,7 | 0,6 | 0,5 | 0,9 | 0,5 | 0,9 | 1,0 |
| Limitaciones físicas / de salud | 1,4 | 2,7 | 2,0 | 1,1 | 0,7 | 0,9 | 1,1 | 0,6 |
| Limitado (carga) | 1,2 | 1,4 | 0,9 | 0,7 | 0,2 | 0,6 | 0,9 | 0,7 |
| OTROS | 4,4 | 4,1 | 3,0 | 3,9 | 5,2 | 5,8 | 3,8 | 1,8 |
| TODO/NINGUNO/NS/NC | 19,3 | 16,4 | 16,2 | 17,9 | 13,4 | 13,2 | 11,2 | 11,2 |

Se mantienen unos resultados parecidos a los del último barómetro.

* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

A MEDIDA QUE AUMENTA LA EDAD, INCREMENTA EL TEMOR POR EL TRÁFICO MOTORIZADO

LOS INCONVENIENTES DE IR EN BICICLETA

¿Y el principal inconveniente? –Espontánea–

| | SEXO | | | EDAD | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | TOTAL | Hombre | Mujer | De 14 a 24 | De 25 a 39 | De 40 a 54 | De 55 a 70 |
| | (n=3202) | (n=1572) | (n=1616) | (n=491) | (n=796) | (n=1053) | (n=862) |
| PELIGRO, TRÁFICO, FALTA DE FACILIDADES | 54,0 | 52,9 | 54,9 | 45,7 | 50,9 | 55,0 | 59,8 |
| Peligroso | 17,2 | 17,3 | 16,9 | 14,8 | 17,7 | 16,9 | 18,4 |
| La circulación y el tráfico | 15,8 | 16,7 | 15,1 | 10,4 | 10,1 | 17,3 | 22,1 |
| Faltan vías para bicicletas/carriles bici | 9,7 | 8,6 | 10,7 | 8,4 | 11,5 | 8,9 | 9,7 |
| Aparcamiento, sitios para guardarla | 7,6 | 6,4 | 8,6 | 8,3 | 8,5 | 8,5 | 5,1 |
| LIMITACIONES | 33,0 | 33,2 | 33,1 | 43,1 | 38,9 | 31,2 | 24,5 |
| Clima | 10,3 | 10,7 | 9,9 | 9,5 | 11,5 | 10,7 | 9,1 |
| Cansado | 9,6 | 9,6 | 9,6 | 14,7 | 12,0 | 7,4 | 7,3 |
| Lento, no es útil para distancias largas | 6,0 | 5,7 | 6,3 | 8,2 | 8,7 | 6,2 | 2,2 |
| Orografía, terreno | 3,0 | 3,0 | 3,1 | 3,0 | 0,5 | 4,1 | 3,9 |
| OTROS | 1,8 | 1,9 | 1,7 | 0,7 | 1,9 | 1,9 | 2,3 |
| TODO/NINGUNO/NS/NC | 11,2 | 12,0 | 10,4 | 10,4 | 8,5 | 11,9 | 13,2 |

* La tabla no incluye las menciones con una frecuencia inferior al 2,0% aunque sí están sumadas al total de cada bloque.

EN LAS MEDIANAS Y GRANDES CIUDADES CRECE EL TEMOR POR EL TRÁFICO MOTORIZADO. MADRID ES LA CIUDAD DONDE MÁS SE DESTACA COMO UN INCONVENIENTE

LOS INCONVENIENTES DE IR EN BICICLETA

¿Y el principal inconveniente? –Espontánea–

| | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | | | CIUDAD | | | | | | | |
|---|------------------------|--------------|--------------------|---------------------|----------------------|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | TOTAL | Hasta 10.000 | De 10.001 a 50.000 | De 50.001 a 100.000 | De 100.001 a 450.000 | Más de 450.000 | BCN | MAD | MÁL | MUR | SEV | VAL | ZGZ | Resto |
| | (n=3202) | (n=421) | (n=592) | (n=272) | (n=516) | (n=1401) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=201) | (n=200) | (n=1801) |
| PELIGRO, TRÁFICO, FALTAN FACILIDADES | 54,0 | 45,5 | 49,0 | 58,8 | 58,0 | 62,0 | 61,5 | 69,0 | 63,5 | 60,5 | 45,5 | 53,8 | 55,0 | 52,1 |
| Peligroso | 17,2 | 14,0 | 16,5 | 17,8 | 17,0 | 21,9 | 23,0 | 26,5 | 21,0 | 16,5 | 11,5 | 16,4 | 17,5 | 16,2 |
| La circulación y el tráfico | 15,8 | 14,1 | 12,8 | 20,5 | 17,7 | 16,2 | 12,0 | 20,0 | 12,5 | 23,0 | 8,5 | 11,9 | 19,5 | 15,7 |
| Faltan vías para bicicletas/carriles bici | 9,7 | 9,3 | 8,9 | 11,2 | 11,0 | 8,2 | 6,5 | 9,5 | 15,0 | 7,0 | 5,0 | 7,5 | 5,5 | 9,9 |
| Aparcamiento, sitios para guardarla | 7,6 | 5,4 | 7,5 | 6,8 | 7,6 | 10,5 | 14,0 | 9,0 | 8,5 | 8,0 | 15,0 | 9,0 | 10,0 | 6,9 |
| LIMITACIONES | 33,0 | 38,4 | 35,5 | 31,0 | 31,9 | 26,0 | 24,5 | 21,0 | 25,5 | 28,5 | 41,5 | 31,0 | 33,0 | 34,4 |
| Clima | 10,3 | 11,0 | 12,3 | 9,1 | 8,8 | 9,0 | 7,5 | 7,0 | 6,0 | 9,0 | 20,0 | 10,0 | 13,5 | 10,5 |
| Cansado | 9,6 | 12,2 | 8,7 | 9,0 | 10,4 | 7,2 | 7,0 | 6,0 | 9,0 | 7,5 | 9,5 | 8,5 | 8,0 | 10,1 |
| Lento, no es útil para distancias largas | 6,0 | 6,0 | 6,9 | 5,5 | 7,0 | 3,8 | 3,5 | 2,5 | 4,5 | 7,0 | 5,5 | 5,5 | 5,0 | 6,5 |
| Orografía, terreno | 3,0 | 4,6 | 4,0 | 2,8 | 2,3 | 0,8 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 1,0 | | 0,5 | 1,0 | 3,5 |
| OTROS | 1,8 | 2,3 | 1,8 | 1,8 | 1,4 | 1,8 | 1,5 | 2,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 2,5 | 1,5 | 1,9 |
| TODO/NINGUNO/NS/NC | 11,2 | 13,9 | 13,7 | 8,2 | 8,3 | 10,0 | 12,5 | 8,0 | 8,0 | 10,0 | 12,0 | 13,0 | 10,5 | 11,5 |

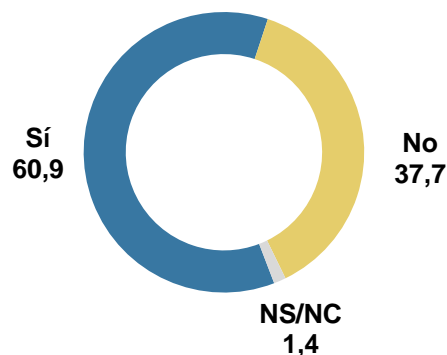
* La tabla no incluye las menciones con una frecuencia inferior al 2,0% aunque sí están sumadas al total de cada bloque.



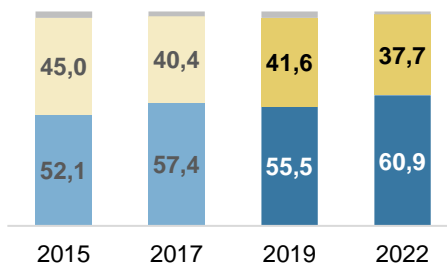
LA BICICLETA EN LA CIUDAD

SEIS DE CADA DIEZ CONSIDERA QUE SU MUNICIPIO ES AMABLE / SEGURO PARA CIRCULAR EN BICICLETA

Dos tercios de las personas que se mueven en bici habitualmente consideran que su municipio es amable / seguro para circular en bici, 10 puntos porcentuales más que los no ciclistas.



Evolución*



¿LOS MUNICIPIOS SON AMABLES / SEGUROS PARA LA BICICLETA?

¿Considera que su municipio es amable/seguro para la bicicleta?

| Ciclistas habituales (n=1.132) | Ciclistas esporádicos (n=785) | No Ciclistas (n=1.285) |
|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------|
| 66,7 | 60,5 | 56,7 |
| 32,5 | 37,9 | 41,5 |

Un 60,9% de los españoles considera que su municipio es amable / seguro para circular en bicicleta, cinco puntos porcentuales más que hace tres años. Un 37,5%, sin embargo, considera que su municipio no es seguro para la bicicleta.

Los que se mueven habitualmente en bici consideran más que su municipio es seguro (66,8%), que los que no van en bicicleta (56,7%). También los pequeños municipios son más amables que las ciudades medianas y grandes.

Madrid es, con diferencia, la ciudad donde más personas consideran que no es seguro circular en bicicleta (59,0%), y Sevilla la ciudad que se considera más segura (83,0%).

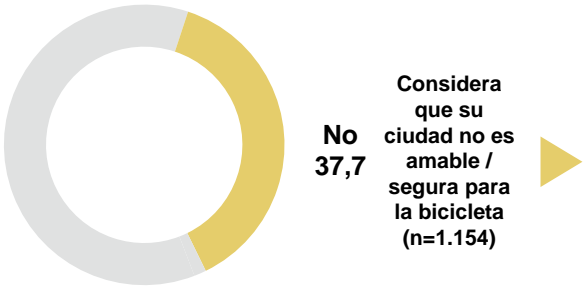
| | | |
|-------------------------------|------|------|
| Total (n=3202) | 60,9 | 37,7 |
| SEXO | | |
| Hombre (n=1572) | 62,8 | 36,0 |
| Mujer (n=1616) | 59,2 | 39,1 |
| EDAD | | |
| De 14 a 24 (n=491) | 70,2 | 29,5 |
| De 25 a 39 (n=796) | 59,1 | 39,1 |
| De 40 a 54 (n=1053) | 60,1 | 38,9 |
| De 55 a 70 (n=862) | 58,3 | 39,6 |
| NIVEL DE ESTUDIOS | | |
| Bajo (n=552) | 68,2 | 29,9 |
| Medio (n=1271) | 61,5 | 37,6 |
| Alto (n=1357) | 57,3 | 41,4 |
| DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | |
| Hasta 10 mil (n=421) | 76,2 | 23,6 |
| De 10 a 50 mil (n=592) | 61,7 | 37,5 |
| De 50 a 100 mil (n=272) | 56,2 | 42,3 |
| De 100 a 450 mil (n=516) | 53,7 | 44,3 |
| Más de 450 mil (n=1401) | 54,9 | 42,4 |
| CIUDAD | | |
| BCN (n=200) | 61,5 | 35,5 |
| MAD (n=200) | 38,0 | 59,0 |
| MAL (n=200) | 52,5 | 44,5 |
| MUR (n=200) | 62,0 | 37,5 |
| SEV (n=200) | 83,0 | 15,0 |
| VAL (n=201) | 73,1 | 24,4 |
| ZGZ (n=200) | 70,0 | 28,0 |
| Resto (n=1801) | 62,1 | 36,8 |

* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

LA FALTA DE VÍAS CICLISTAS (O EL MAL DISEÑO) Y EL EXCESO DE TRÁFICO MOTORIZADO SON LOS PRINCIPALES MOTIVOS POR LOS QUE SE CONSIDERA QUE SU CIUDAD NO ES AMABLE / SEGURA PARA LA BICI

MOTIVOS POR CONSIDERAR QUE LOS MUNICIPIOS NO SON AMABLES / SEGUROS PARA LA BICICLETA

¿Por qué no (lo considera amable/seguro para la bicicleta)? –Respuesta múltiple–



La mayoría de los que dicen que su municipio no es amable / seguro para la bici lo achacan a la falta o al mal diseño de las vías para ciclistas.

Tres de cada diez ponen el acento en el exceso de tráfico motorizado.

Otros dicen que el municipio no está adaptado para la circulación de bicicletas o que no se respeta a los ciclistas, entre otras cuestiones menos citadas.

Evolución*

| | 2015 | 2017 | 2019 | 2022 |
|--|------|------|------|------|
| Faltan vías ciclistas / vías mal diseñadas | 55,3 | 52,0 | 56,3 | 57,5 |
| Exceso de tráfico motorizado | 26,1 | 26,9 | 24,0 | 29,8 |
| Municipio no adaptado | 9,7 | 15,2 | 10,4 | 13,9 |
| Falta de respeto a los ciclistas | 13,8 | 11,4 | 13,2 | 12,1 |
| Riesgo de robos | 5,3 | 5,6 | 8,6 | 8,4 |
| Falta cultura ciclista | 9,5 | 4,9 | 3,2 | 2,2 |
| La orografía del municipio | 4,9 | 7,0 | 5,1 | 4,9 |
| Falta de aparcamiento | | | 0,6 | 1,9 |
| Otros | 4,0 | 4,3 | 1,8 | 1,6 |
| NS/NC | 0,7 | 0,5 | 1,1 | 0,5 |

* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

LOS MUNICIPIOS PEQUEÑOS NECESITAN MÁS VÍAS CICLISTAS Y/O MEJOR DISEÑADAS Y LAS GRANDES CIUDADES, REDUCIR EL TRÁFICO MOTORIZADO PARA MEJORAR LA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD DE LAS BICIS

MOTIVOS POR CONSIDERAR QUE LOS MUNICIPIOS NO SON AMABLES / SEGUROS PARA LA BICICLETA

¿Por qué no (lo considera amable/seguro para la bicicleta)? –Respuesta múltiple–

Base: Considera que su ciudad no es amable / segura para la bicicleta (n=1.154)

Las personas más mayores ponen más el énfasis en el exceso de tráfico motorizado, y aquellas con más formación más vías ciclistas y/o mejor diseñadas. Los ciclistas habituales reclaman mayor respeto a los ciclistas.

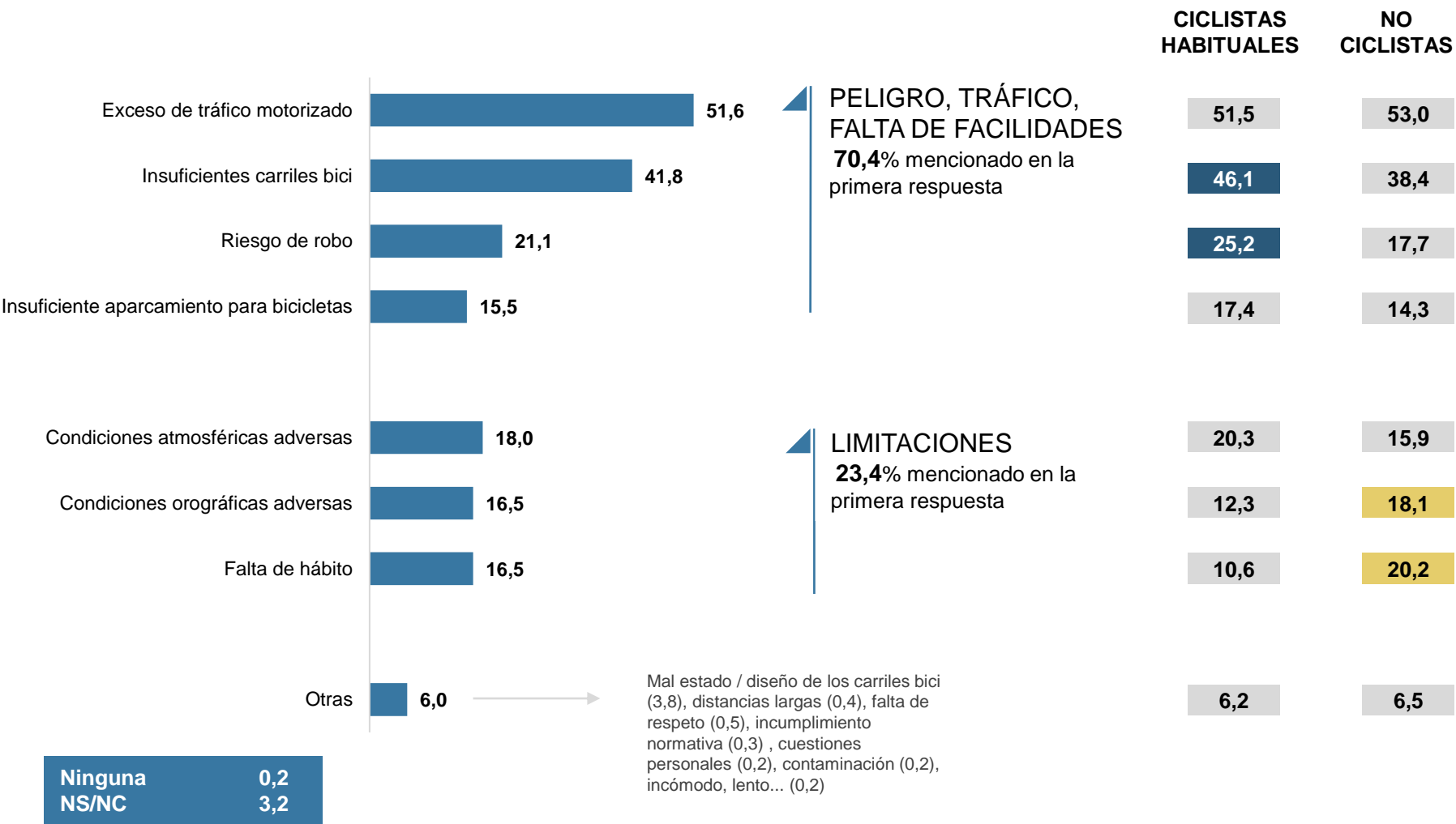
| | SEXO | | | EDAD | | | | NIVEL DE ESTUDIOS | | | FRECUENCIA DE USO | | |
|---|----------|---------|---------|------------|------------|------------|------------|-------------------|---------|---------|-------------------|---------------------|-------------|
| | TOTAL | Hombre | Mujer | De 14 a 24 | De 25 a 39 | De 40 a 54 | De 55 a 70 | Bajo | Medio | Alto | Ciclista habitual | Ciclista esporádico | No ciclista |
| | (n=1154) | (n=536) | (n=609) | (n=131) | (n=289) | (n=407) | (n=327) | (n=163) | (n=453) | (n=526) | (n=350) | (n=291) | (n=513) |
| Faltan vías ciclistas/ vías mal diseñadas | 57,5 | 58,4 | 57,4 | 54,8 | 61,2 | 60,9 | 51,1 | 48,7 | 55,7 | 62,5 | 58,9 | 58,9 | 56,2 |
| Exceso de tráfico motorizado | 29,8 | 26,6 | 32,6 | 24,5 | 25,7 | 30,3 | 35,1 | 29,8 | 30,1 | 30,3 | 23,7 | 29,4 | 33,6 |
| Municipio no adaptado | 13,9 | 11,2 | 16,4 | 10,9 | 11,5 | 16,2 | 14,4 | 11,6 | 13,6 | 15,1 | 11,2 | 12,0 | 16,6 |
| Falta de respeto a los ciclistas | 12,1 | 13,7 | 10,7 | 8,9 | 14,0 | 11,0 | 13,0 | 12,5 | 10,9 | 12,8 | 18,0 | 12,4 | 8,5 |
| Riesgo de robos | 8,4 | 6,8 | 9,8 | 17,7 | 9,0 | 7,4 | 5,5 | 15,8 | 7,7 | 6,0 | 8,3 | 10,0 | 7,8 |
| Falta cultura ciclista | 2,2 | 2,4 | 1,9 | | 3,9 | 1,4 | 2,4 | 0,9 | 1,8 | 2,8 | 2,7 | 2,3 | 1,6 |
| La orografía del municipio | 4,9 | 5,4 | 4,5 | 1,5 | 2,7 | 5,6 | 7,4 | 1,2 | 6,0 | 5,3 | 1,2 | 7,4 | 6,0 |
| Falta de aparcamiento | 1,9 | 2,8 | 1,1 | 1,3 | 2,6 | 1,8 | 1,6 | 4,6 | 1,2 | 1,6 | 3,6 | 0,7 | 1,4 |
| Otros | 1,6 | 1,8 | 1,3 | 3,4 | 1,9 | 1,1 | 1,2 | 0,1 | 2,2 | 1,6 | 1,5 | 2,0 | 1,4 |
| NS/NC | 0,5 | 0,1 | 0,9 | 1,1 | 1,0 | 0,1 | 0,4 | 1,0 | 0,2 | 0,6 | 0,3 | | 0,5 |

| | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | | | CIUDAD | | | | | | | |
|---|------------------------|--------------|--------------------|---------------------|----------------------|----------------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| | TOTAL | Hasta 10.000 | De 10.001 a 50.000 | De 50.001 a 100.000 | De 100.001 a 450.000 | Más de 450.000 | BCN | MAD | MÁL | MUR | SEV | VAL | ZGZ | Resto |
| | (n=1154) | (n=99) | (n=222) | (n=116) | (n=229) | (n=488) | (n=71) | (n=118) | (n=89) | (n=75) | (n=30) | (n=49) | (n=56) | (n=666) |
| Faltan vías ciclistas/ vías mal diseñadas | 57,5 | 63,8 | 63,1 | 59,1 | 57,4 | 44,7 | 23,9 | 48,3 | 58,4 | 69,3 | 56,7 | 34,7 | 33,9 | 60,6 |
| Exceso de tráfico motorizado | 29,8 | 21,2 | 24,2 | 30,7 | 30,2 | 42,2 | 39,4 | 50,0 | 21,3 | 26,7 | 10,0 | 32,7 | 39,3 | 26,9 |
| Municipio no adaptado | 13,9 | 22,2 | 16,5 | 15,4 | 11,2 | 7,6 | 9,9 | 7,6 | 9,0 | 9,3 | 3,3 | 4,1 | 1,8 | 15,4 |
| Falta de respeto a los ciclistas | 12,1 | 9,7 | 8,9 | 10,5 | 14,4 | 16,3 | 11,3 | 16,9 | 16,9 | 12,0 | 23,3 | 12,2 | 28,6 | 11,1 |
| Riesgo de robos | 8,4 | 7,7 | 7,8 | 7,3 | 8,1 | 11,1 | 19,7 | 8,5 | 6,7 | 12,0 | 20,0 | 14,3 | 8,9 | 7,8 |
| Falta cultura ciclista | 2,2 | | 0,9 | | 4,4 | 3,8 | 4,2 | 3,4 | 3,4 | 4,0 | | 8,2 | 5,4 | 1,8 |
| La orografía del municipio | 4,9 | 9,7 | 5,0 | 3,2 | 4,5 | 3,8 | 7,0 | 4,2 | 2,2 | | | | | 5,2 |
| Falta de aparcamiento | 1,9 | 3,3 | 1,8 | 0,9 | 1,2 | 2,7 | 2,8 | 2,5 | 3,4 | 2,7 | 6,7 | 4,1 | | 1,6 |
| Otros | 1,6 | 1,8 | 2,2 | 0,9 | 0,9 | 2,2 | 2,8 | 1,7 | 1,1 | 1,3 | | 8,2 | 3,6 | 1,5 |
| NS/NC | 0,5 | | 0,4 | 0,7 | 0,7 | 0,5 | | | 1,1 | | 10,0 | | 1,8 | 0,5 |

EL EXCESO DE TRÁFICO MOTORIZADO SE PERCIBE COMO LA PRINCIPAL DIFICULTAD DE DESPAZARSE EN BICICLETA POR CIUDAD TANTO ENTRE CICLISTAS HABITUALES COMO ENTRE NO CICLISTAS

DIFICULTADES PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR CIUDAD

De las siguientes, ¿cuál cree que es la principal dificultad para desplazarse en bicicleta por la ciudad? ¿Y la segunda?



COMO EN LAS ANTERIORES EDICIONES, EL EXCESO DE TRÁFICO MOTORIZADO Y LA FALTA DE CARRILES BICI CONTINUAN DESTACANDO COMO LAS PRINCIPALES DIFICULTADES PARA DESPLAZARSE EN BICI POR CIUDAD

DIFICULTADES PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR CIUDAD

De las siguientes, ¿cuál cree que es la principal dificultad para desplazarse en bicicleta por la ciudad? ¿Y la segunda?

Evolución**

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2015 | 2017 | 2019 | 2022 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| Exceso de tráfico motorizado | 61,4 | 57,9 | 57,6 | 46,4 | 45,9 | 53,9 | 51,6 |
| Insuficientes carriles bici | 60,3 | 48,1 | 48,9 | 43,8 | 44,5 | 45,5 | 41,8 |
| Riesgo de robo | 18,5 | 21,4 | 18,8 | 20,0 | 16,6 | 21,9 | 21,1 |
| Insuficiente aparcamiento para bicicletas | 17,3 | 17,7 | 18,2 | 11,8 | 11,9 | 15,4 | 15,5 |
| Condiciones atmosféricas adversas | 11,8 | 15,9 | 13,5 | 13,5 | 12,3 | 20,5 | 18,0 |
| Condiciones orográficas adversas* | | 13,9 | 15,2 | 13,2 | 12,7 | 16,3 | 16,5 |
| Falta de hábito | 20,2 | 15,8 | 20,5 | 11,7 | 13,9 | 17,6 | 16,5 |
| Otras | 1,2 | 0,2 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,9 | 6,0 |
| Todas / Ninguna / NS / NC | 2,5 | 2,4 | 1,8 | 1,2 | 1,4 | 2,6 | 3,4 |

Se mantienen unos resultados parecidos a los del último barómetro.

* En la edición de 2010 se añadió la opción de respuesta «Condiciones orográficas adversas».

** Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

LOS MENORES DE 25 AÑOS PONEN EL ACENTO EN LA FALTA DE CARRILES BICI Y LOS MAYORES DE 40 EN EL EXCESO DE TRÁFICO MOTORIZADO

DIFICULTADES PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR CIUDAD

De las siguientes, ¿cuál cree que es la principal dificultad para desplazarse en bicicleta por la ciudad? ¿Y la segunda?

| | SEXO | | | EDAD | | | | CIUDAD | | | | | | | |
|---|----------|----------|----------|------------|------------|------------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|
| | TOTAL | Hombre | Mujer | De 14 a 24 | De 25 a 39 | De 40 a 54 | De 55 a 70 | BCN | MAD | MÁL | MUR | SEV | VAL | ZGZ | Resto |
| | (n=3202) | (n=1572) | (n=1616) | (n=491) | (n=796) | (n=1053) | (n=862) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=200) | (n=201) | (n=200) | (n=1801) |
| Exceso de tráfico motorizado | 51,6 | 53,4 | 49,9 | 36,7 | 49,1 | 56,8 | 55,6 | 47,0 | 62,0 | 54,5 | 53,0 | 41,0 | 46,3 | 56,0 | 51,1 |
| Insuficientes carriles bici | 41,8 | 40,4 | 43,2 | 45,1 | 48,7 | 39,4 | 36,8 | 30,5 | 43,5 | 54,0 | 43,0 | 27,5 | 22,4 | 33,5 | 42,7 |
| Riesgo de robo | 21,1 | 23,4 | 18,9 | 27,9 | 20,3 | 20,9 | 18,4 | 37,5 | 18,0 | 27,5 | 32,0 | 34,5 | 36,8 | 28,5 | 19,8 |
| Insuficiente aparcamiento para bicicletas | 15,5 | 14,2 | 16,9 | 19,6 | 15,3 | 15,1 | 14,0 | 13,5 | 16,0 | 18,0 | 18,0 | 17,0 | 17,9 | 16,0 | 15,4 |
| Condiciones atmosféricas adversas | 18,0 | 18,6 | 17,2 | 19,5 | 18,9 | 18,0 | 16,5 | 19,0 | 13,5 | 12,0 | 15,5 | 35,0 | 15,4 | 23,5 | 18,2 |
| Condiciones orográficas adversas | 16,5 | 16,5 | 16,4 | 14,0 | 15,0 | 15,1 | 20,8 | 20,0 | 22,0 | 8,5 | 5,0 | 10,5 | 8,0 | 5,5 | 16,6 |
| Falta de hábito | 16,5 | 14,7 | 18,3 | 20,5 | 18,1 | 15,6 | 14,0 | 16,0 | 13,5 | 11,5 | 17,0 | 16,5 | 27,9 | 22,5 | 16,5 |
| Otras | 6,0 | 6,1 | 5,8 | 5,1 | 6,5 | 5,8 | 6,3 | 7,0 | 6,5 | 5,0 | 8,0 | 7,0 | 10,0 | 4,0 | 5,8 |
| Todas / Ninguna / NS / NC | 3,4 | 3,3 | 3,4 | 1,7 | 2,1 | 3,5 | 5,2 | 2,5 | 0,5 | 1,5 | 2,5 | 2,0 | 4,5 | 2,5 | 3,8 |

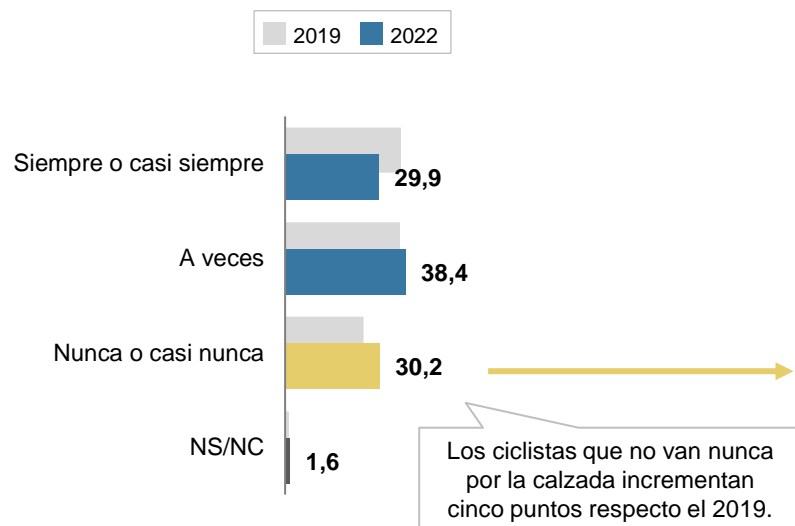
En todas las grandes ciudades analizadas, el motivo más mencionado es el exceso de tráfico motorizado, excepto en Málaga que se alude tanto al tráfico motorizado como a la falta de carriles bici. En Barcelona, Sevilla y Valencia los robos de bicicletas son el segundo motivo más destacado.

TRES DE CADA DIEZ CICLISTAS NO VA NUNCA O CASI NUNCA POR LA CALZADA. EL PRINCIPAL MOTIVO ES EL PELIGRO QUE PERCIBEN Y EL MIEDO QUE SIENTEN

LA CIRCULACIÓN POR LA CALZADA Y LOS MOTIVOS PARA NO USARLA

¿Circula por la calzada compartiendo el espacio con los vehículos a motor?

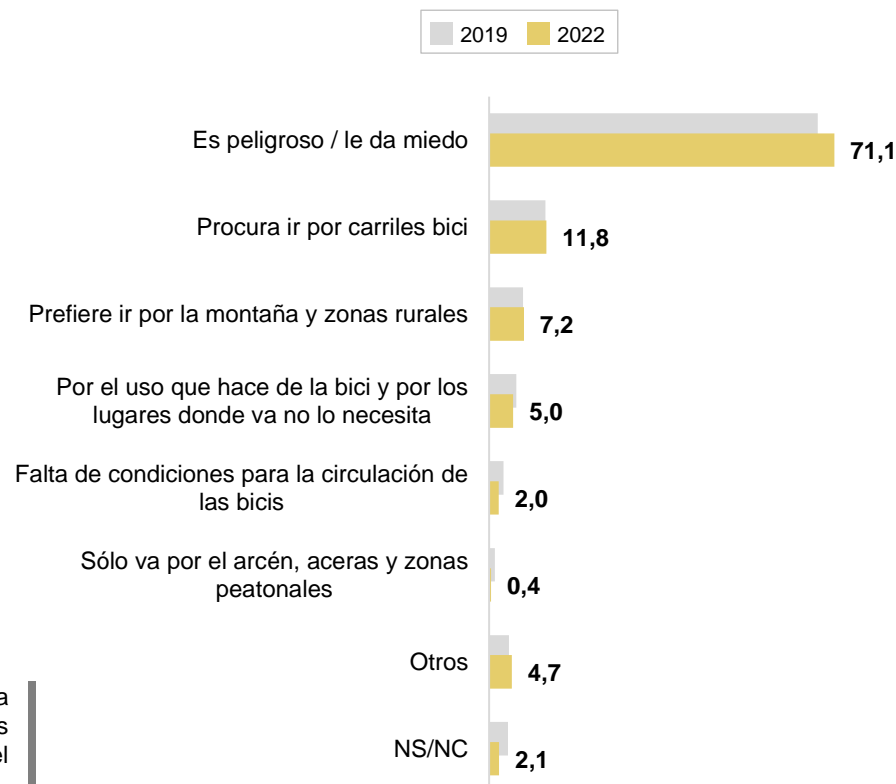
Base: usuarios bicicleta (n=1.917)



Un 30% de los usuarios no va nunca por la calzada. En cambio, otro 30% va siempre o casi siempre por la calzada compartiendo el espacio con los vehículos a motor, pero estos se reducen siete puntos porcentuales desde el 2019.

¿Por qué motivo?

Base: Nunca o casi nunca circula por la calzada (n=626)

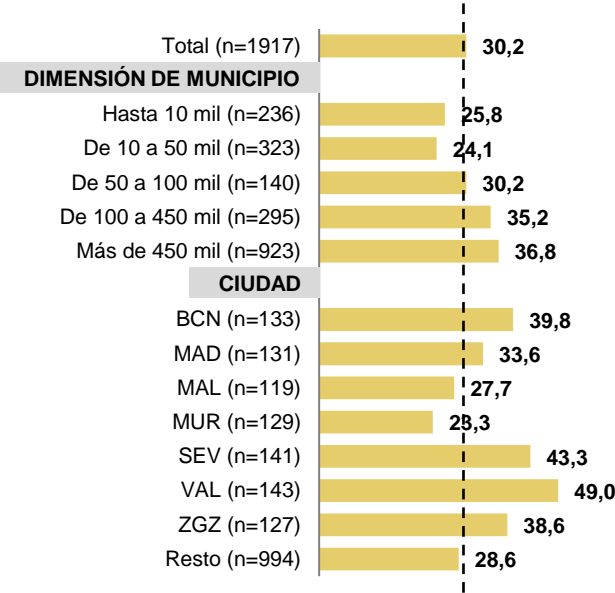
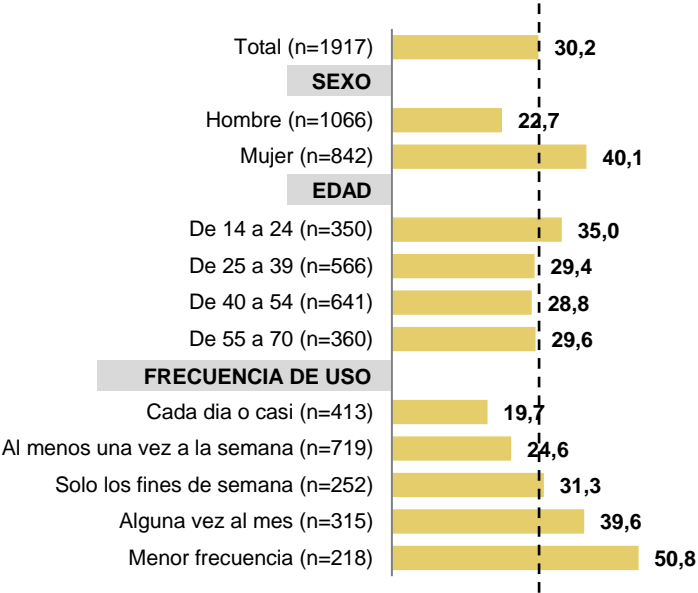


LAS MUJERES, LAS PERSONAS QUE USAN POCO LA BICICLETA Y LAS RESIDENTES EN MEDIANAS Y GRANDES CIUDADES SON LAS QUE MÁS DICEN QUE NUNCA COMPARTEN ESPACIO CON LOS VEHÍCULOS A MOTOR

LA CIRCULACIÓN POR LA CALZADA

¿Circula por la calzada compartiendo el espacio con los vehículos a motor? Base: usuarios bicicleta (n=1.917)

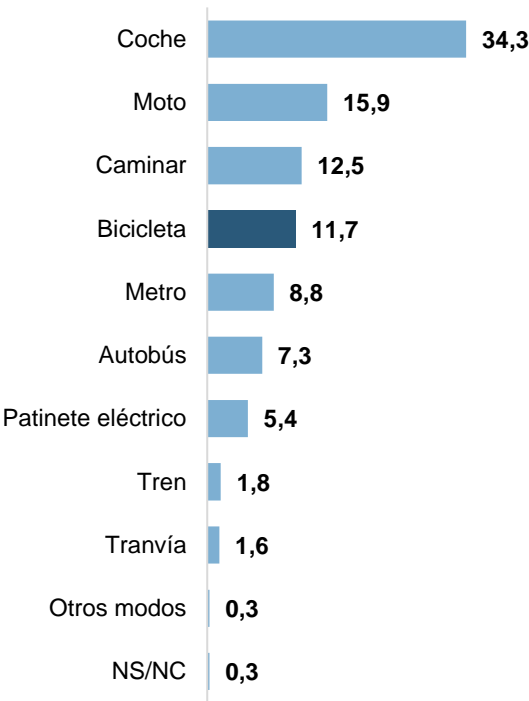
Nunca o casi nunca



UN TERCIO DE LOS ESPAÑOLES CONSIDERA QUE EL COCHE ES EL MEDIO MÁS RÁPIDO PARA DESPLAZARSE EN SU LOCALIDAD. TAMBIÉN LA MOTO Y CAMINAR SE PERCIBEN COMO MÁS RÁPIDOS QUE LA BICICLETA

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE SE PERCIBEN MÁS RÁPIDOS PARA DESPLAZARSE EN CIUDAD

¿Qué medio de transporte le parece más rápido en su municipio?



El coche se continúa percibiendo como el medio de transporte más rápido para hacer los desplazamientos dentro de la localidad. Así lo percibe un tercio de los españoles, un porcentaje muy superior al de cualquier otro medio. Le sigue la moto (15,9%), los desplazamientos a pie (12,5%) y la bicicleta (11,7%), que es el cuarto medio más citado.

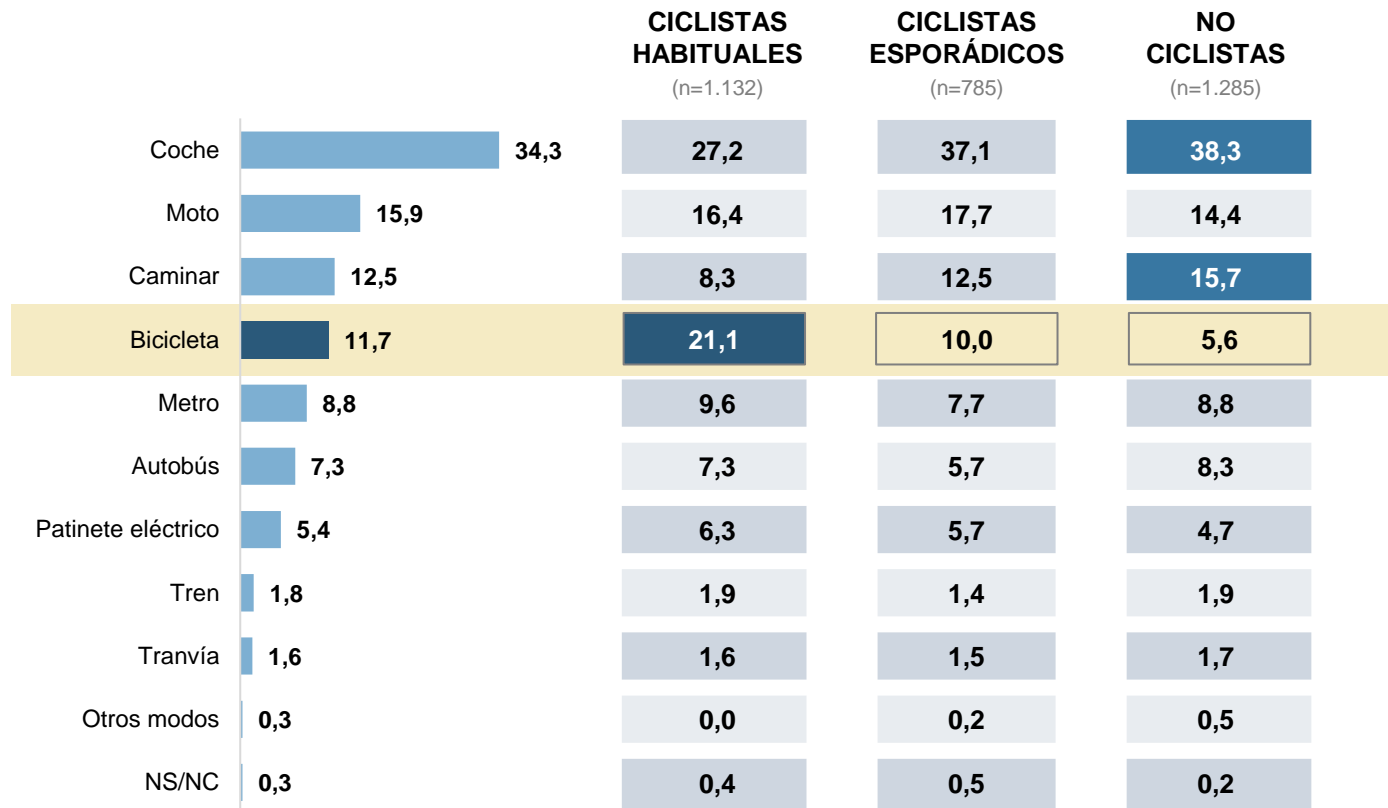
| | Evolución* | | | |
|--------------------|------------|------|------|------|
| | 2015 | 2017 | 2019 | 2022 |
| Coche | 30,8 | 29,7 | 30,0 | 34,3 |
| Moto | 20,1 | 19,9 | 16,8 | 15,9 |
| Caminar | 12,8 | 14,4 | 14,7 | 12,5 |
| Bicicleta | 12,9 | 11,9 | 12,4 | 11,7 |
| Metro | 11,6 | 9,5 | 9,9 | 8,8 |
| Autobús | 7,9 | 9,9 | 6,9 | 7,3 |
| Patinete eléctrico | | | 3,9 | 5,4 |
| Tren | 0,9 | 2,8 | 2,7 | 1,8 |
| Tranvía | 2,3 | 1,6 | 1,6 | 1,6 |
| Otros modos | 0,1 | 0,3 | 0,1 | 0,3 |
| NS/NC | 0,6 | 0,2 | 0,8 | 0,3 |

* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

ENTRE LOS CICLISTAS HABITUALES LA BICI PASA A SER EL SEGUNDO MEDIO MÁS CITADO SOLO POR DETRÁS DEL COCHE

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE SE PERCIBEN MÁS RÁPIDOS PARA DESPLAZARSE EN CIUDAD

¿Qué medio de transporte le parece más rápido en su municipio?



EL MEDIO DE TRANSPORTE PERCIBIDO COMO MÁS RÁPIDO VARIA MUCHO DE UNA CIUDAD A OTRA

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE SE PERCIBEN MÁS RÁPIDOS PARA DESPLAZARSE EN CIUDAD

¿Qué medio de transporte le parece más rápido en su municipio?

—Sugerida—

En Barcelona y Madrid el medio más rápido es con diferencia el metro (también en Valencia pero menos citado). En Barcelona, además, el coche es uno de los medios menos citados, muy por detrás de la moto y la bicicleta (e incluso por detrás del autobús y el patinete).

Murcia y Sevilla son las únicas ciudades donde el coche es el medio más citado cuando se pregunta por cuál es el más rápido para hacer los desplazamientos dentro del municipio.

| | | BCN (n=200) | MAD (n=200) | MÁL (n=200) | MUR (n=200) | SEV (n=200) | VAL (n=201) | ZGZ (n=200) |
|--------------------|------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Coche | 34,3 | 5,0 | 18,0 | 21,0 | 28,5 | 22,5 | 16,9 | 21,5 |
| Moto | 15,9 | 20,0 | 12,5 | 22,0 | 17,0 | 20,0 | 15,4 | 10,5 |
| Caminar | 12,5 | 3,0 | 3,5 | 6,5 | 12,0 | 3,0 | 6,0 | 3,5 |
| Bicicleta | 11,7 | 9,5 | 6,0 | 9,5 | 11,0 | 12,5 | 9,5 | 8,5 |
| Metro | 8,8 | 43,5 | 44,5 | 19,5 | - | 16,5 | 26,4 | - |
| Autobús | 7,3 | 7,5 | 8,5 | 11,5 | 6,5 | 15,0 | 9,0 | 17,5 |
| Patinete eléctrico | 5,4 | 6,5 | 2,5 | 6,5 | 9,5 | 8,0 | 10,0 | 5,5 |
| Tren | 1,8 | 2,5 | 3,5 | 1,5 | - | 0,5 | 2,0 | 0,5 |
| Tranvía | 1,6 | 1,5 | 0,5 | - | 14,0 | - | 2,5 | 32,5 |
| Otros modos | 0,3 | - | - | 0,5 | - | 0,5 | 1,5 | - |
| NS/NC | 0,3 | 1,0 | 0,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,0 | - |

PARA LAS PERSONAS DEL GRUPO DE EDAD MÁS JOVEN Y LAS RESIDENTES EN MUNICIPIOS PEQUEÑOS LA BICI ES EL SEGUNDO MEDIO MÁS RÁPIDO, AUNQUE MUY POR DETRÁS DEL COCHE

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE SE PERCIBEN MÁS RÁPIDOS PARA DESPLAZARSE EN CIUDAD

¿Qué medio de transporte le parece más rápido en su municipio?

También entre las personas más jóvenes y las que viven en municipios pequeños incrementan las que consideran que el coche es el medio más rápido.

El coche es el medio que más gente considera como el más rápido, especialmente en los municipios más pequeños pero también en las pequeñas y medianas ciudades de hasta 450 mil habitantes. Solo en las grandes ciudades el coche queda desbancado por el metro.

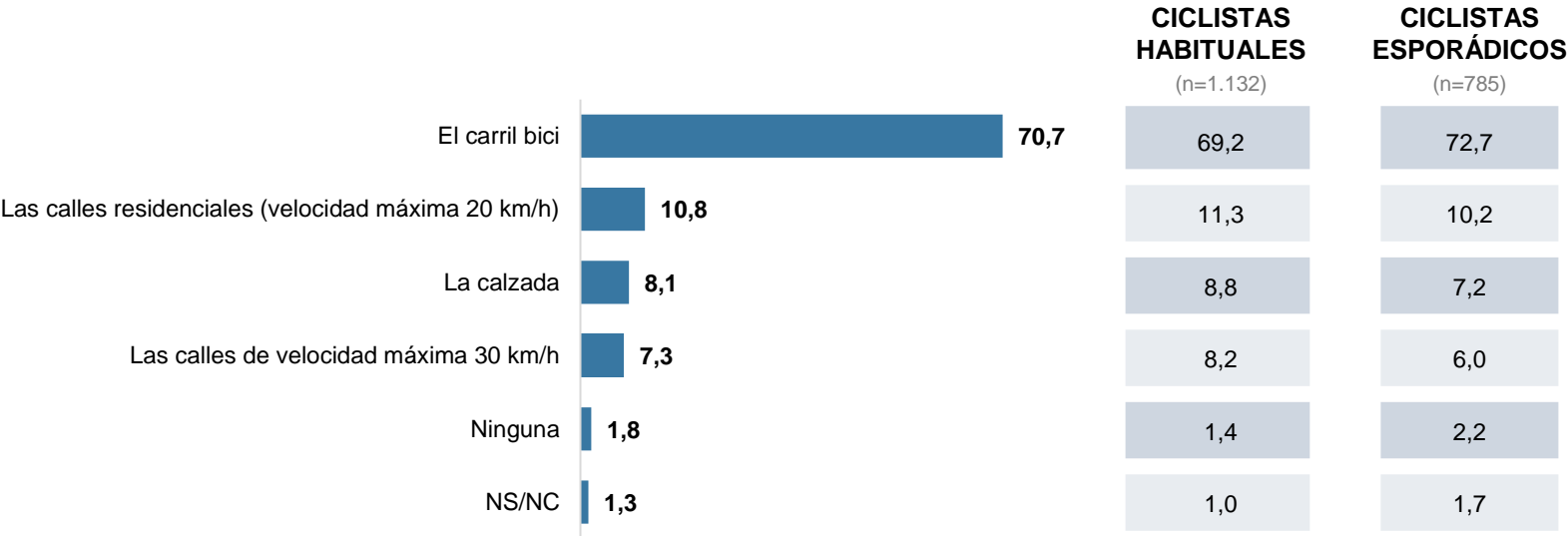
| | SEXO | | | EDAD | | | | NIVEL DE ESTUDIOS | | | DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | | |
|---------------------------|----------|----------|----------|------------|------------|------------|------------|-------------------|----------|----------|------------------------|--------------------|---------------------|----------------------|----------------|
| | TOTAL | Hombre | Mujer | De 14 a 24 | De 25 a 39 | De 40 a 54 | De 55 a 70 | Bajo | Medio | Alto | Hasta 10.000 | De 10.001 a 50.000 | De 50.001 a 100.000 | De 100.001 a 450.000 | Más de 450.000 |
| | (n=3202) | (n=1572) | (n=1616) | (n=491) | (n=796) | (n=1053) | (n=862) | (n=552) | (n=1271) | (n=1357) | (n=421) | (n=592) | (n=272) | (n=516) | (n=1401) |
| Coche | 34,3 | 30,9 | 37,9 | 40,9 | 33,1 | 34,6 | 31,5 | 36,4 | 35,2 | 32,6 | 47,0 | 37,2 | 37,2 | 31,4 | 16,8 |
| Moto | 15,9 | 20,8 | 10,9 | 13,6 | 18,2 | 17,5 | 12,9 | 13,2 | 16,3 | 16,8 | 9,3 | 18,6 | 18,0 | 17,2 | 15,7 |
| Caminar | 12,5 | 11,0 | 13,8 | 6,0 | 9,4 | 13,7 | 17,4 | 12,4 | 11,1 | 13,9 | 16,8 | 15,5 | 14,6 | 10,0 | 4,3 |
| Bicicleta | 11,7 | 13,8 | 9,7 | 15,0 | 12,3 | 11,8 | 9,2 | 12,9 | 12,0 | 10,9 | 17,1 | 13,0 | 9,8 | 9,1 | 8,3 |
| Metro | 8,8 | 7,9 | 9,8 | 5,8 | 10,2 | 8,3 | 9,8 | 5,3 | 7,7 | 11,4 | 1,0 | 3,5 | 2,2 | 8,1 | 32,3 |
| Autobús | 7,3 | 5,6 | 9,0 | 9,0 | 5,9 | 4,8 | 10,9 | 8,2 | 8,0 | 6,3 | 2,0 | 3,3 | 9,9 | 13,5 | 9,7 |
| Patinete eléctrico | 5,4 | 6,7 | 4,2 | 6,2 | 6,3 | 5,6 | 4,0 | 6,7 | 6,0 | 4,4 | 4,2 | 6,2 | 4,6 | 6,2 | 5,4 |
| Tren | 1,8 | 1,5 | 2,0 | 2,3 | 1,8 | 1,6 | 1,6 | 2,7 | 1,7 | 1,4 | 1,6 | 1,8 | 2,5 | 1,2 | 2,3 |
| Tranvía | 1,6 | 1,4 | 1,8 | 1,0 | 1,7 | 1,5 | 2,0 | 1,4 | 1,8 | 1,4 | 0,6 | 0,5 | 0,3 | 2,8 | 4,1 |
| Otros modos | 0,3 | 0,2 | 0,4 | 0,1 | 0,6 | | 0,4 | 0,6 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,4 | 0,4 | 0,2 | 0,2 |
| NS/NC | 0,3 | 0,1 | 0,6 | | 0,2 | 0,6 | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,5 | 0,2 | | 0,7 | 0,2 | 0,8 |

EL CARRIL BICI ES, CON DIFERENCIA, LA VÍA DE CIRCULACIÓN PREFERIDA PARA LOS CICLISTAS, TANTO LOS HABITUALES COMO LOS ESPORÁDICOS

VÍAS DE CIRCULACION URBANAS: PREFERENCIAS

Cuando circula en bicicleta por zonas urbanas, ¿cuál de las siguientes vías de circulación le parece más cómoda?

Base: usuarios de la bicicleta (n=1.917)



| | Evolución** | | | |
|---|-------------|------|------|------|
| | 2015 | 2017 | 2019 | 2022 |
| El carril bici | 82,9 | 82,1 | 73,8 | 70,7 |
| Las calles residenciales (velocidad máxima 20 km/h) * | - | - | 9,8 | 10,8 |
| La calzada | 8,9 | 9,5 | 7,6 | 8,1 |
| Las calles de velocidad máxima 30 km/h | 6,7 | 6,8 | 5,8 | 7,3 |
| Ninguna | 0,6 | 0,8 | 1,8 | 1,8 |
| NS/NC | 1,0 | 0,8 | 1,1 | 1,3 |

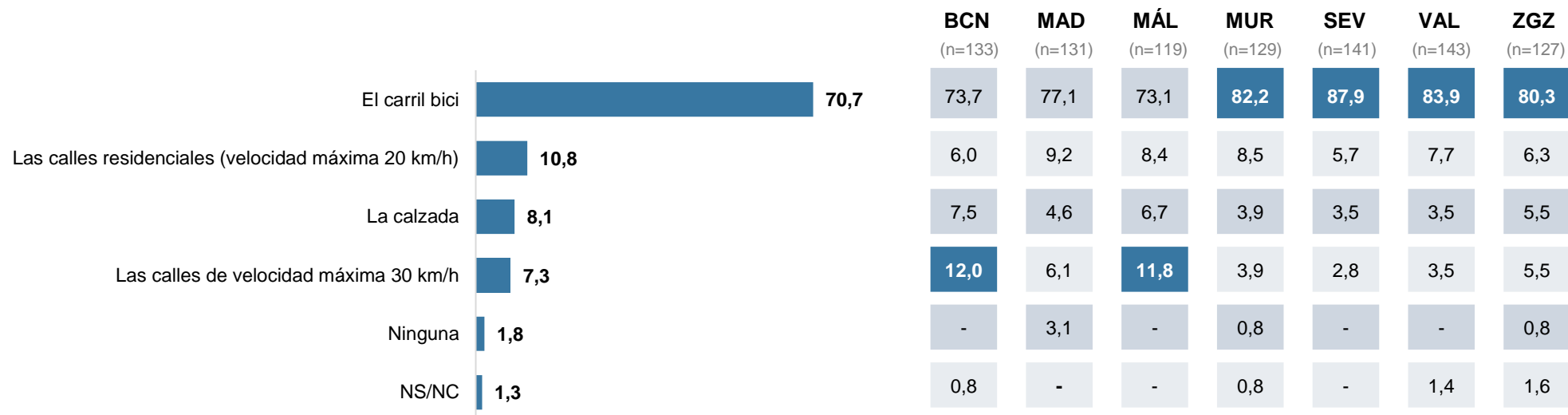
*A partir de 2019 se añade "Las calles residenciales (velocidad máxima 20Km/h)" como una nueva opción de respuesta. ** Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

LOS CICLISTAS RESIDENTES EN TODAS LAS GRANDES CIUDADES ESPAÑOLAS PREFIEREN EL CARRIL BICI PARA CIRCULAR

VÍAS DE CIRCULACIÓN URBANAS: PREFERENCIAS

Cuando circula en bicicleta por zonas urbanas, ¿cuál de las siguientes vías de circulación le parece más cómoda?*

Base: usuarios de la bicicleta (n=1.917)

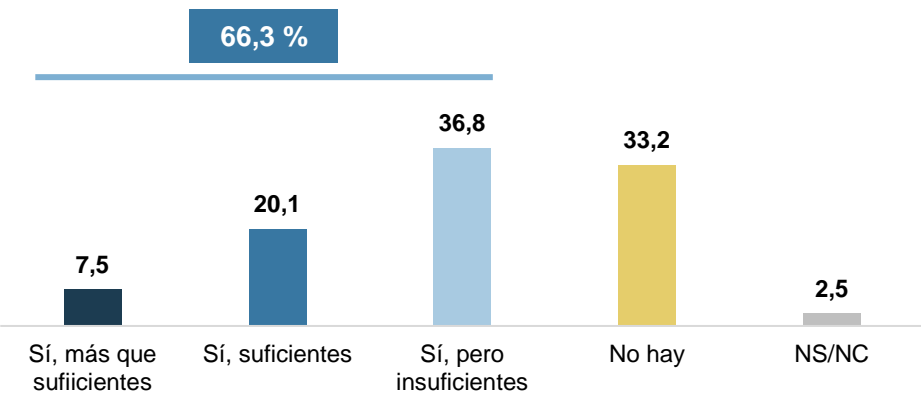


| | TOTAL (n=1917) | Hasta 10.000 (n=236) | De 10.001 a 50.000 (n=323) | De 50.001 a 100.000 (n=140) | De 100.001 a 450.000 (n=295) | Más de 450.000 (n=923) |
|---|-------------------|----------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|------------------------------|
| El carril bici | 70,7 | 67,6 | 69,7 | 62,5 | 72,3 | 78,4 |
| Las calles residenciales (velocidad máxima 20 km/h) | 10,8 | 11,9 | 11,0 | 18,0 | 8,6 | 7,7 |
| La calzada | 8,1 | 9,1 | 8,0 | 11,3 | 8,2 | 5,1 |
| Las calles de velocidad máxima 30 km/h | 7,3 | 6,5 | 8,6 | 4,6 | 8,1 | 6,9 |
| Ninguna | 1,8 | 2,0 | 1,5 | 2,0 | 2,0 | 1,3 |
| NS/NC | 1,3 | 2,9 | 1,2 | 1,5 | 0,7 | 0,5 |

UN TERCIO DE LOS ENTREVISTADOS CONSIDERA QUE EN SU MUNICIPIO NO HAY VÍAS ACONDICIONADAS PARA CIRCULAR EN BICICLETA, Y OTRO 36,8% CONSIDERA QUE SÍ LAS HAY PERO QUE SON INSUFICIENTES

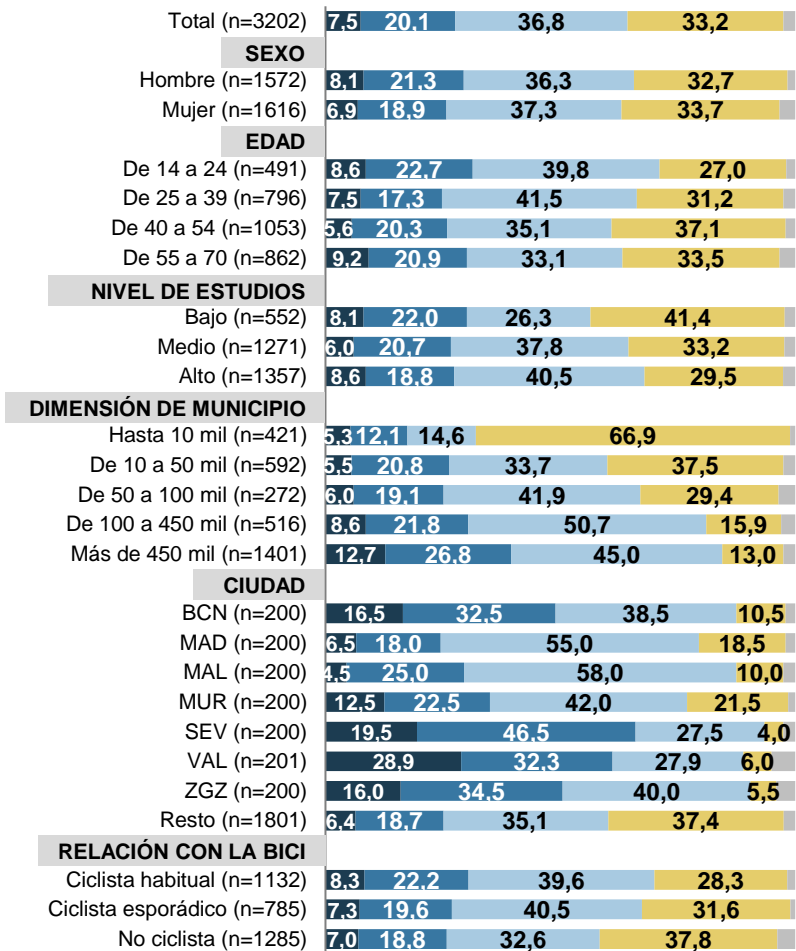
¿LAS VÍAS ACONDICIONADAS PARA CIRCULAR EN BICICLETA SON SUFICIENTES?

En el municipio donde usted vive, ¿hay vías acondicionadas para circular en bicicleta? ¿Considera suficientes en cantidad estas vías ciclistas?



Evolución*

| | 2015 | 2017 | 2019 | 2022 |
|-------------------------|------|------|------|------|
| Sí, más que suficientes | 3,4 | 3,4 | 5,9 | 7,5 |
| Sí, suficientes | 16,1 | 18,2 | 19,2 | 20,1 |
| Sí, pero insuficientes | 38,3 | 38,3 | 37,1 | 36,8 |
| No | 40,5 | 38,5 | 35,9 | 33,2 |
| NS/NC | 1,7 | 1,7 | 1,9 | 2,5 |

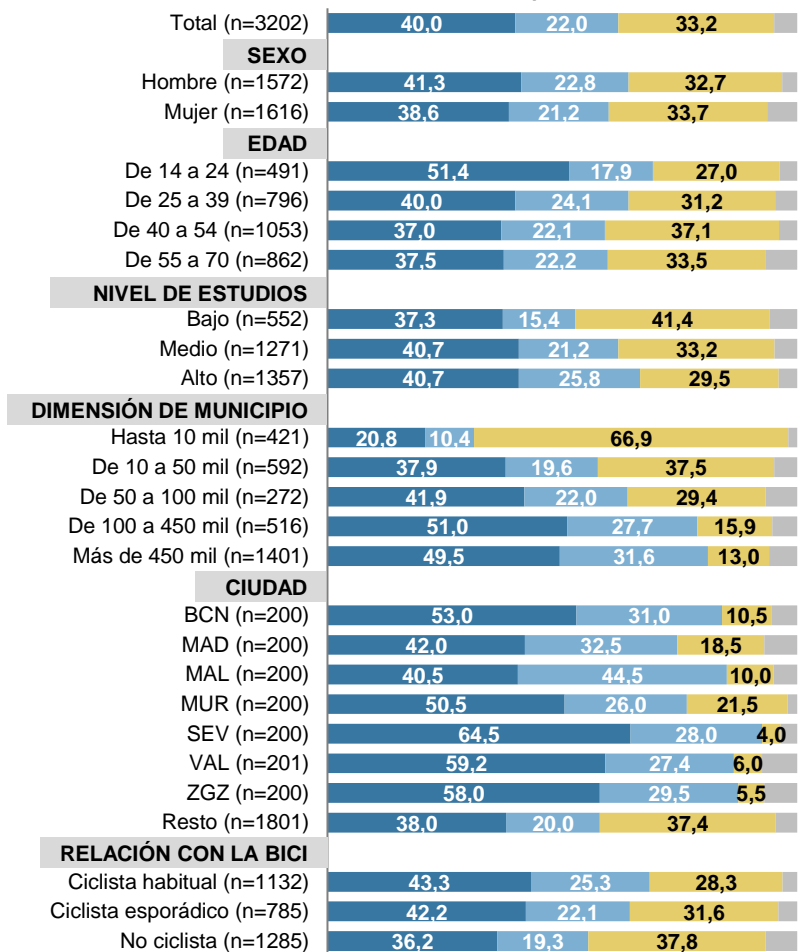
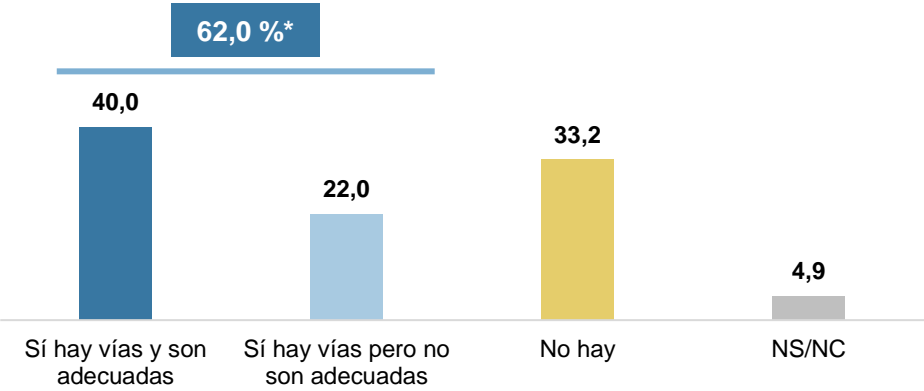


* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

CUATRO DE CADA DIEZ CONSIDERAN QUE EN SU MUNICIPIO HAY VÍAS PARA CIRCULAR EN BICI Y ESTAS SON ADECUADAS, PERO UN 22% CREE QUE LAS VÍAS QUE HAY NO SON ADECUADAS

¿LAS VÍAS ACONDICIONADAS PARA CIRCULAR EN BICICLETA SON ADECUADAS?

En el municipio donde usted vive, ¿hay vías acondicionadas para circular en bicicleta? ¿Considera que las vías ciclistas de su localidad son adecuadas (suficiente anchura, estado de la calzada, separación con el resto de los vehículos, etc.)?

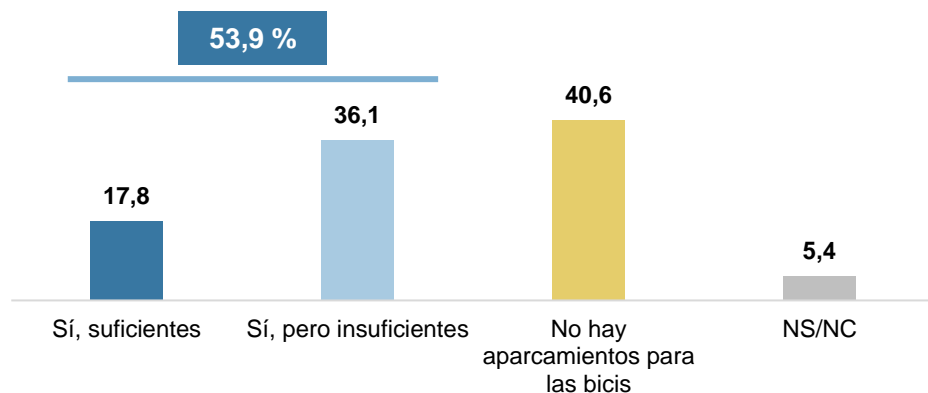


* Un 2,7% considera que sí hay vías acondicionadas para ir en bicicleta pero no se posiciona a la hora de valorar si estas son o no adecuadas.

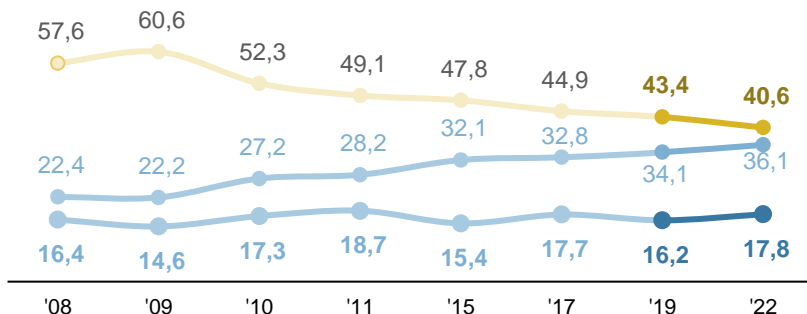
TRES DE CADA CUATRO CONSIDERAN QUE EN SU MUNICIPIO NO HAY APARCAMIENTOS PÚBLICOS PARA BICICLETAS O QUE ESTOS SON INSUFICIENTES

¿HAY SUFICIENTES APARCAMIENTOS PÚBLICOS PARA BICICLETAS?

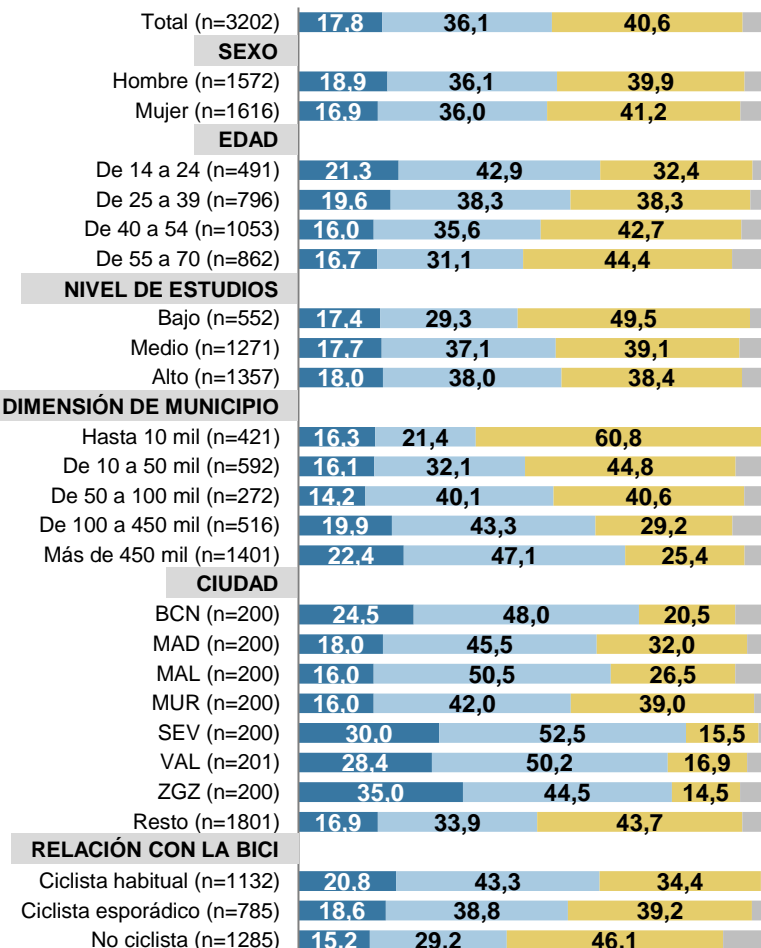
En el municipio donde usted vive, ¿hay aparcamientos públicos para las bicicletas?



Evolución**



A lo largo de la serie se van reduciendo los que dicen que en su municipio no hay aparcamientos públicos para bicis pero incrementan los que opinan que los que hay son insuficientes.



** Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.



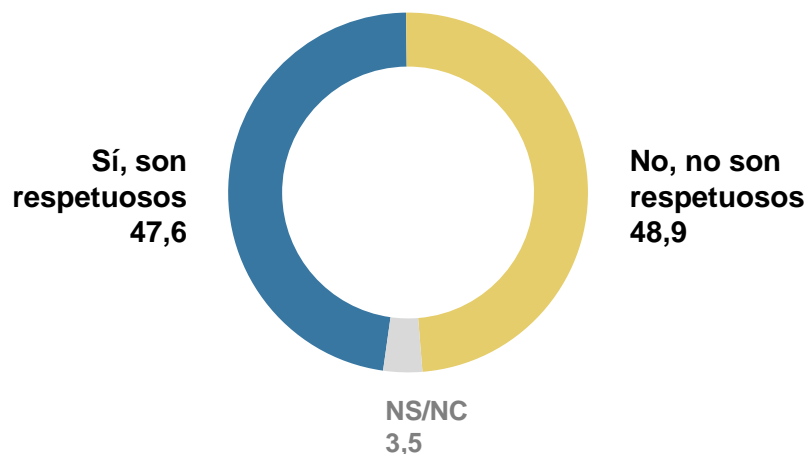
CONVIVENCIA DE BICIS Y AUTOMÓVILES

LA MITAD DE LA POBLACIÓN CONSIDERA QUE LOS VEHÍCULOS A MOTOR NO SON RESPETUOSOS CON LOS CICLISTAS, LA OTRA MITAD PIENSA LO CONTRARIO

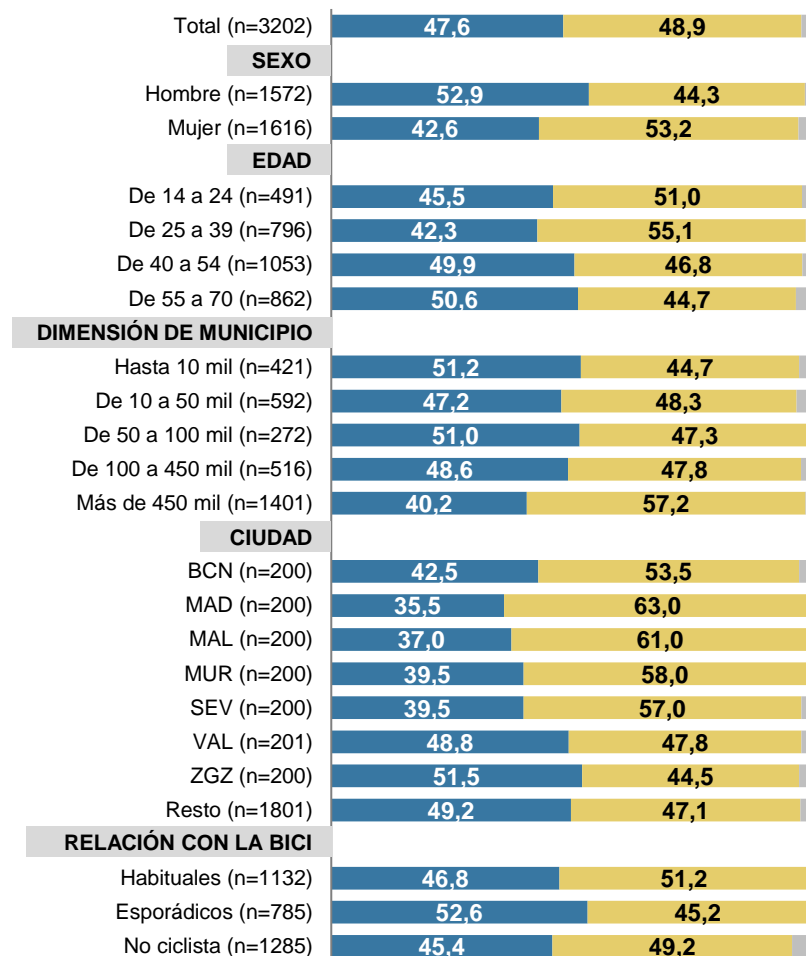
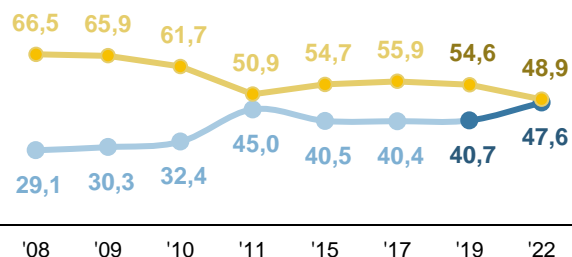
RESPETO DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR HACIA LOS CICLISTAS

En general, ¿cree que los conductores de vehículos a motor son respetuosos con los ciclistas?

El 48,9% de entrevistados considera que los conductores de vehículos a motor no son respetuosos con los ciclistas, mientras que un porcentaje similar, el 47,6%, considera que sí lo son. No se aprecian diferencias significativas entre los usuarios habituales, esporádicos y no usuarios.



Evolución*



* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

EL INCUMPLIMIENTO DE LA DISTANCIA DE SEGURIDAD, EL EXCESO DE VELOCIDAD Y LA POCA CONSIDERACIÓN Y RESPETO ES LO QUE MÁS SE RECRIMINA A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS

MOTIVOS POR LOS QUE NO SON RESPETUOSOS

¿Por qué los conductores de vehículos a motor no son respetuosos con los ciclistas? Espontánea. Sólo una respuesta

–Base: No cree que los conductores sean respetuosos con los ciclistas (n=1.622)–



El 43,4% de las personas que consideran que los vehículos a motor no son respetuosos con los ciclistas ha citado como principal motivo la falta de respeto de la distancia de seguridad.

En menor medida, también se recrimina a los conductores que van demasiado rápido, no tienen consideración ni respeto por el ciclista, no respetan las normas, son impacientes o consideran a la bici un estorbo, entre otras cuestiones menos citadas.

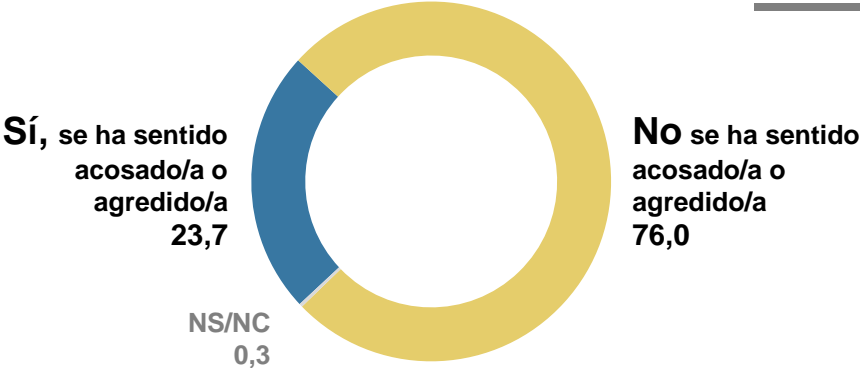
UNO DE CADA CUATRO USUARIOS/AS DE LA BICICLETA SE HA SENTIDO ACOSADO/A O AGREDIDO/A POR IR EN BICICLETA. PORCENTAJE QUE SUBE HASTA UN 32,3% EN LAS CIUDADES DE MÁS DE 450 MIL HABITANTES

ACOSO EN BICICLETA

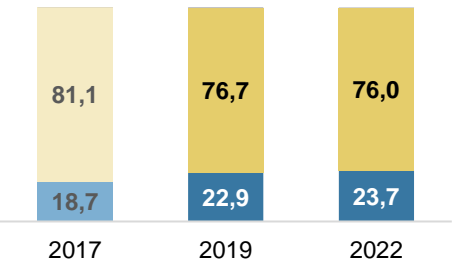
¿Se ha sentido acosado/a o agredido/a por ir en bicicleta?

–Base: Usuarios de la bicicleta (n=1.917)–

En las ciudades de más 450 mil habitantes es donde más acosadas o agredidas se han sentido las personas que utilizan la bicicleta, y especialmente en Barcelona, Málaga y Madrid. Los/as ciclistas de entre 25 y 39 años también dicen más haberse sentido agredido/as en alguna ocasión por ir en bicicleta.



Evolución*



* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

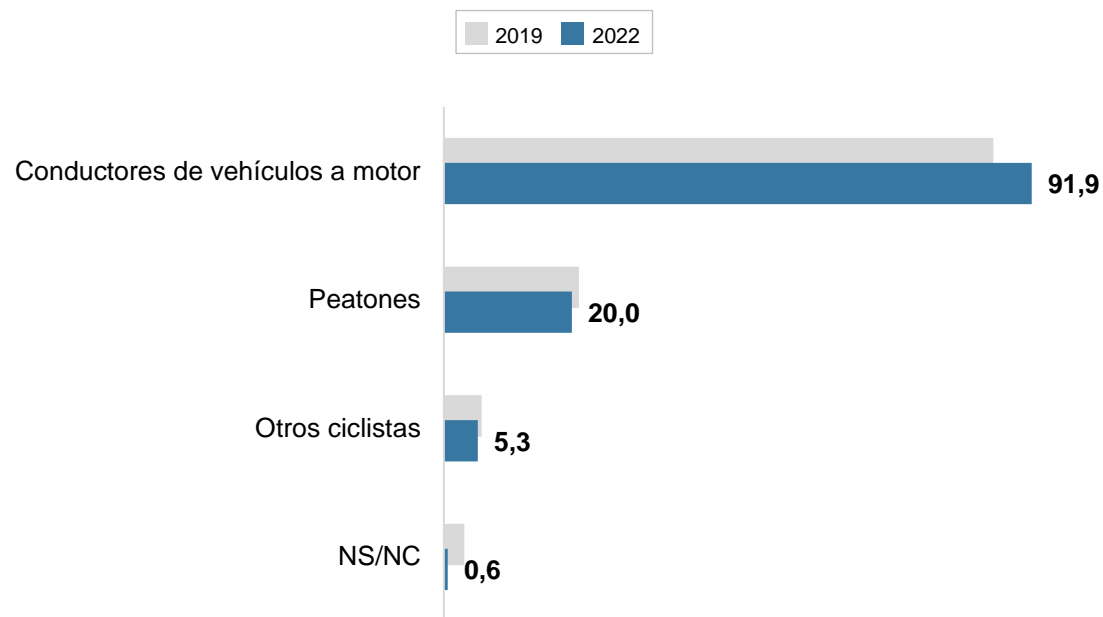
| | | |
|--------------------------|------|------|
| Total (n=1917) | 23,7 | 76,0 |
| SEXO | | |
| Hombre (n=1066) | 25,9 | 74,1 |
| Mujer (n=842) | 21,0 | 78,3 |
| EDAD | | |
| De 14 a 24 (n=350) | 18,3 | 81,7 |
| De 25 a 39 (n=566) | 29,8 | 69,9 |
| De 40 a 54 (n=641) | 23,2 | 76,8 |
| De 55 a 70 (n=360) | 20,8 | 78,2 |
| NIVEL ESTUDIOS | | |
| Bajo (n=271) | 18,9 | 81,1 |
| Medio (n=774) | 23,9 | 75,6 |
| Alto (n=857) | 25,5 | 74,3 |
| DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | |
| Hasta 10 mil (n=236) | 19,6 | 79,8 |
| De 10 a 50 mil (n=323) | 19,6 | 80,4 |
| De 50 a 100 mil (n=140) | 24,8 | 74,5 |
| De 100 a 450 mil (n=295) | 24,0 | 75,6 |
| Más de 450 mil (n=923) | 32,3 | 67,7 |
| CIUDAD | | |
| BCN (n=133) | 36,8 | 63,2 |
| MAD (n=131) | 33,6 | 66,4 |
| MAL (n=119) | 35,3 | 64,7 |
| MUR (n=129) | 31,8 | 67,4 |
| SEV (n=141) | 26,2 | 73,8 |
| VAL (n=143) | 32,2 | 67,8 |
| ZGZ (n=127) | 18,9 | 81,1 |
| Resto (n=994) | 21,6 | 78,0 |
| RELACIÓN CON LA BICI | | |
| Habitual (n=1132) | 30,4 | 69,5 |
| Esporádico (n=785) | 15,0 | 84,5 |

LOS PRINCIPALES RESPONSABLES DE LAS AGRESIONES SON, EN MÁS DEL 90% DE LOS CASOS, LOS CONDUCTORES DE LOS VEHÍCULOS A MOTOR

ACOSO EN BICICLETA

¿Por parte de quién se ha sentido acosado/a o agredido/a? –Respuesta múltiple–

–Base: Usuarios de la bicicleta que se han sentido acosados (n=501)–



El 91,9% de los usuarios que se han sentido acosados/as o agredidos/as señalan que ha sido por parte de los conductores de vehículos a motor, hecho que incrementa en más de cinco puntos respecto a los señalados en 2019. Uno de cada cinco también indica haberse sentido acosado/a o agredido/a por parte de los peatones.

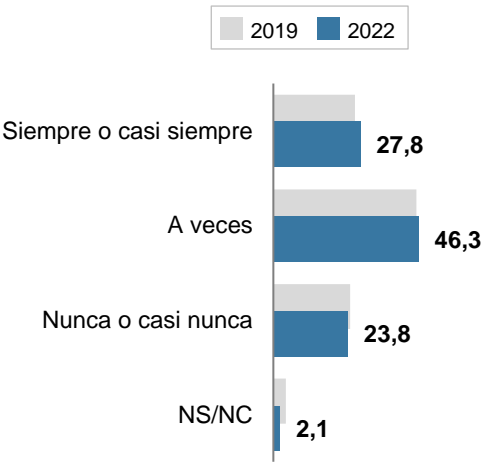
LOS CICLISTAS SON CRÍTICOS CON LOS VEHÍCULOS A MOTOR POR CONSIDERAR QUE NO SIEMPRE MODERAN LA VELOCIDAD NI RESPETAN SIEMPRE LA DISTANCIA LATERAL DE SEGURIDAD

Un 46,3% de las personas usuarias de la bicicleta considera que los/as conductores/as de los vehículos a motor solo moderan la velocidad cuando se aproximan a su bicicleta a veces y otro 23,8% opina que no la moderan nunca. También la mayoría es crítica con los conductores de vehículos a motor por considerar que solo respetan a veces (40,8%) la distancia lateral de seguridad o que no la respetan nunca o casi nunca (26,8%). En relación a la edición de 2019, mejora ligeramente la percepción del respeto a la distancia lateral de seguridad pero no de la velocidad.

¿LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS MODERAN LA VELOCIDAD?

Cuando se le aproxima un vehículo a motor, ¿éste modera la velocidad ajustándola a la de su bicicleta?

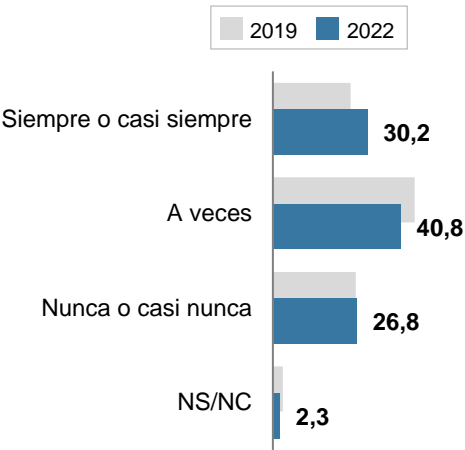
–Base: usuarios bicicleta (n=1.917)–



¿LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS RESPETAN LA DISTANCIA LATERAL DE SEGURIDAD?

Cuando se le aproxima un vehículo a motor, ¿cree que respeta la separación de 1,5 metros obligatoria?

–Base: usuarios bicicleta (n=1.917)–

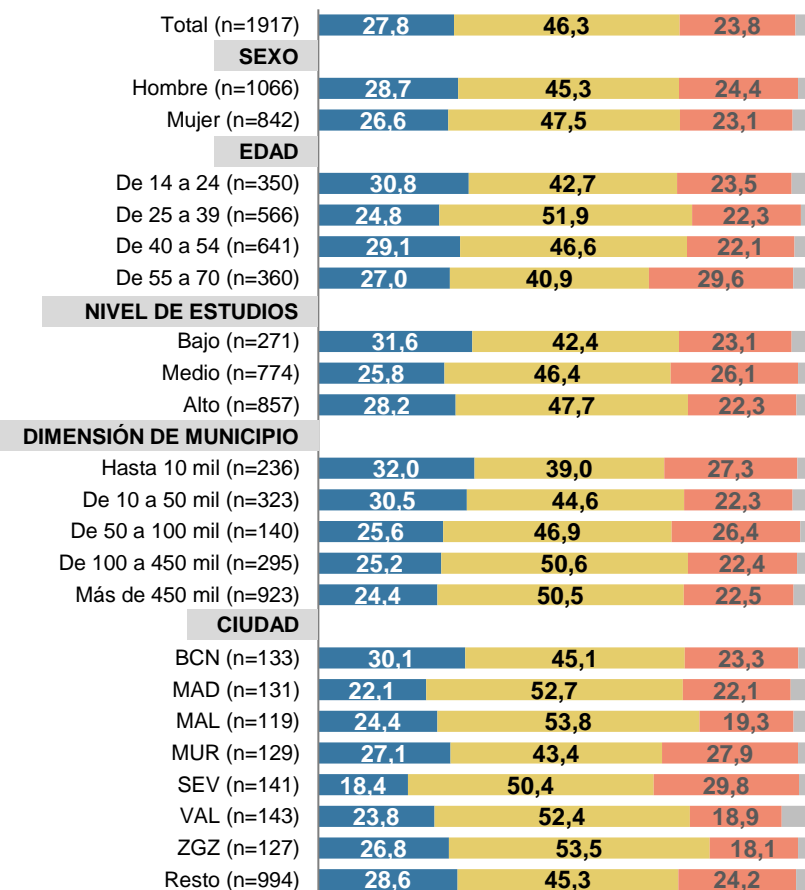


EN LAS CIUDADES MEDIANAS Y GRANDES SON MÁS CRÍTICOS CON LOS VEHÍCULOS A MOTOR, SOBRE TODO EN RELACIÓN AL RESPETO A LA DISTANCIA LATERAL DE SEGURIDAD

¿LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS MODERAN LA VELOCIDAD?

Cuando se le aproxima un vehículo a motor, ¿éste modera la velocidad ajustándola a la de su bicicleta? Base: usuarios bicicleta (n=1.917)

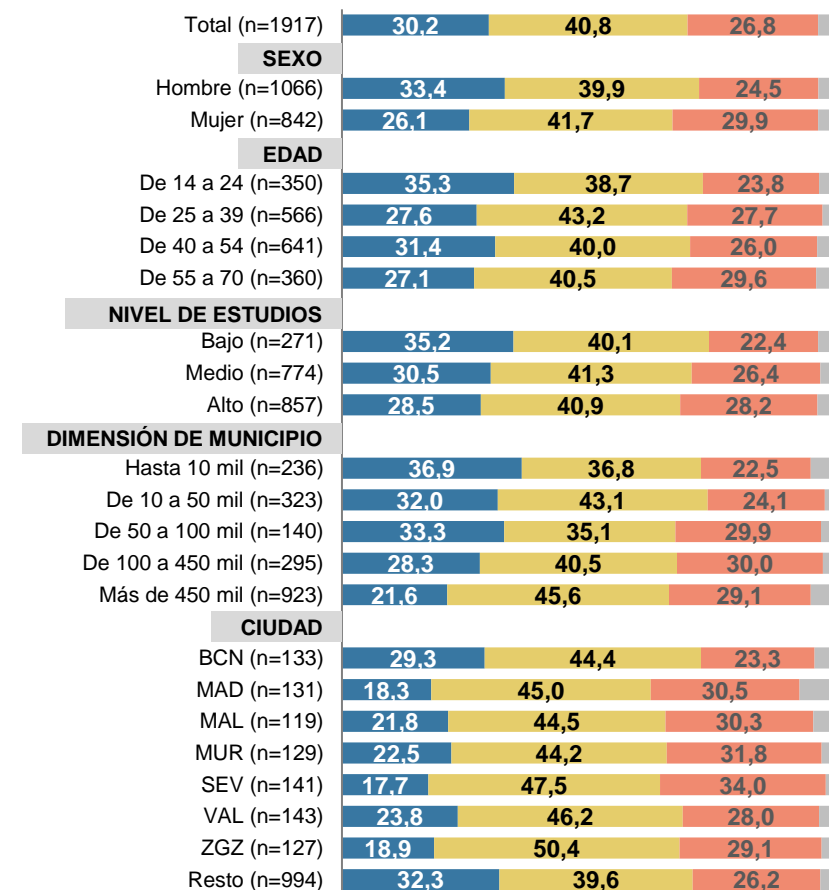
■ Siempre o casi siempre ■ A veces ■ Nunca o casi nunca ■ NS/NC



¿LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS RESPETAN LA DISTANCIA LATERAL DE SEGURIDAD?

Cuando se le aproxima un vehículo a motor, ¿cree que respeta la separación de 1,5 metros obligatoria? Base: usuarios bicicleta (n=1.917)

■ Siempre o casi siempre ■ A veces ■ Nunca o casi nunca ■ NS/NC





LAS POLÍTICAS SOBRE LA BICICLETA



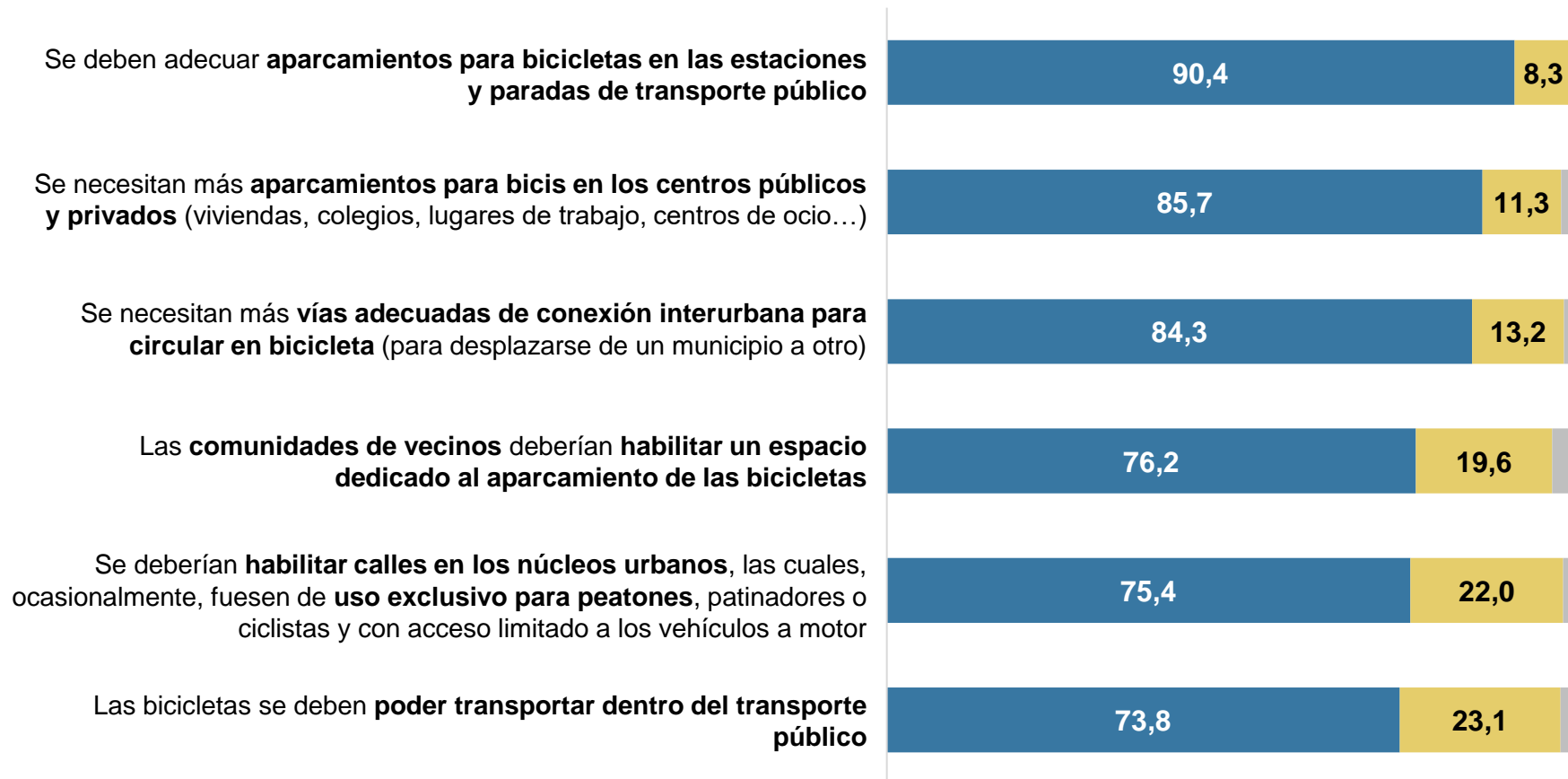
EL PAPEL DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

UNA AMPLIA MAYORÍA APOYA LAS MEDIDAS SUGERIDAS DE PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA

¿Concretamente, usted cree...?

■ Sí ■ No ■ NS/NC



SE MANTIENEN UNOS RESULTADOS SIMILARES A LAS ANTERIORES EDICIONES, CON UN INCREMENTO DE LOS PARTIDARIOS DE PODER ENTRAR LA BICI EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA: EVOLUCIÓN

¿Concretamente, usted cree...?*

■ Sí

Se deben adecuar **aparcamientos para bicicletas en las estaciones y paradas de transporte público**



'08 '09 '10 '11 '15 '17 '19 '22

Se necesitan más **aparcamientos para bicis** en los centros públicos y privados



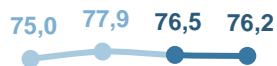
'08 '09 '10 '11 '15 '17 '19 '22

Se necesitan más **vías adecuadas de conexión interurbana** para circular en bicicleta



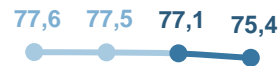
'08 '09 '10 '11 '15 '17 '19 '22

Las **comunidades de vecinos** deberían habilitar un espacio dedicado al aparcamiento de las bicicletas



'08 '09 '10 '11 '15 '17 '19 '22

Se deberían **habilitar calles en los núcleos urbanos**, las cuales, ocasionalmente, fuesen de **uso exclusivo para peatones**, patinadores o ciclistas y con acceso limitado a los vehículos a motor



'08 '09 '10 '11 '15 '17 '19 '22

Las bicicletas se deben **poder transportar dentro del transporte público**



'08 '09 '10 '11 '15 '17 '19 '22

* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

LAS OPINIONES EN RELACIÓN A LOS APARCAMIENTOS PARA BICIS Y MÁS VÍAS DE CONEXIÓN INTERURBANA SON TRANSVERSALES EN LOS DIFERENTES SEGMENTOS DE POBLACIÓN

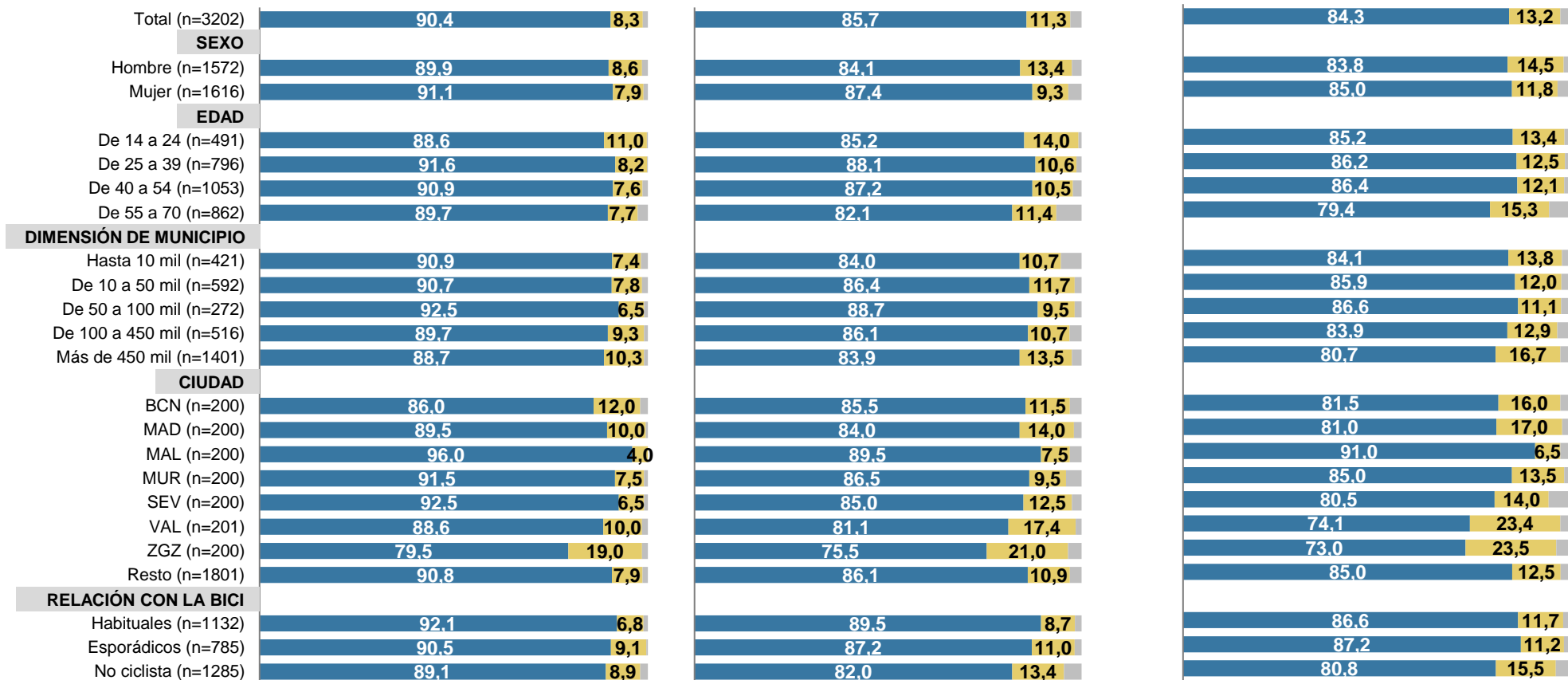
MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA

¿Concretamente, usted cree...?

Se deben adecuar aparcamientos para bicicletas en las estaciones y paradas de transporte público

Se necesitan más aparcamientos para bicis en los centros públicos y privados

Se necesitan más vías adecuadas de conexión interurbana para circular en bicicleta



LA HABILITACIÓN DE CALLES DE USO EXCLUSIVO PARA PEATONES, PATINADORES Y CICLISTAS Y PODER ENTRAR LA BICI EN EL TRANSPORTE PÚBLICO GENERAN MÁS RECHAZO ENTRE LA GENTE MAYOR

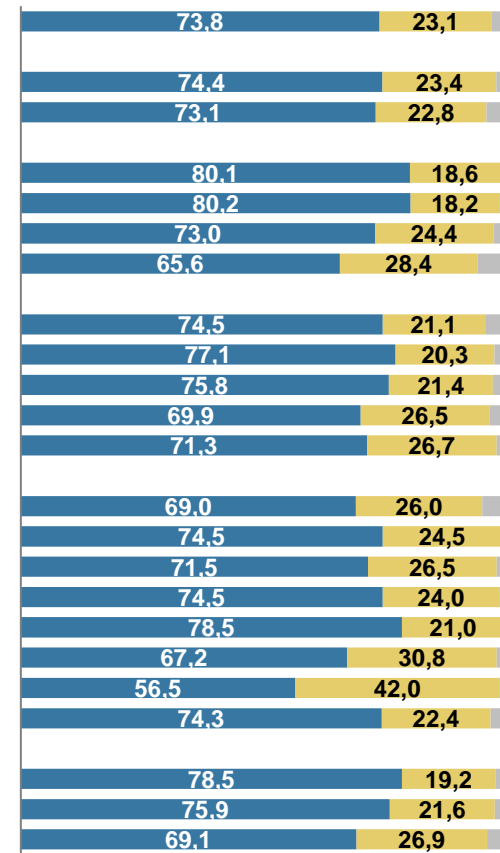
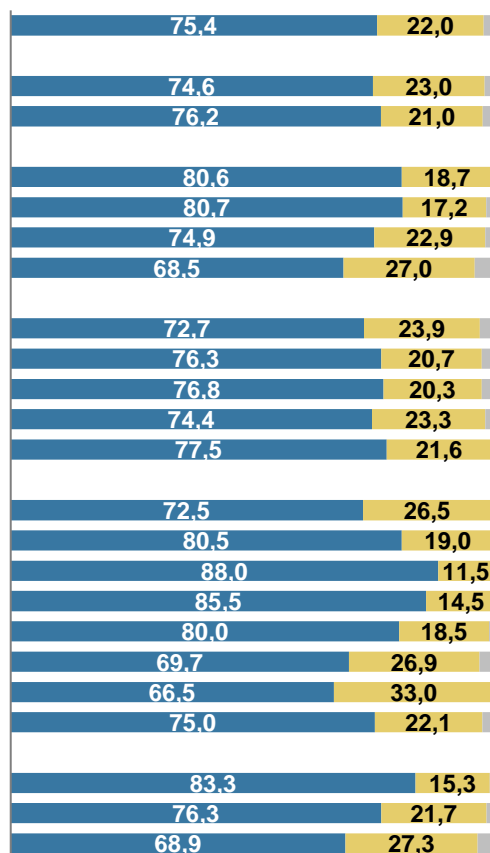
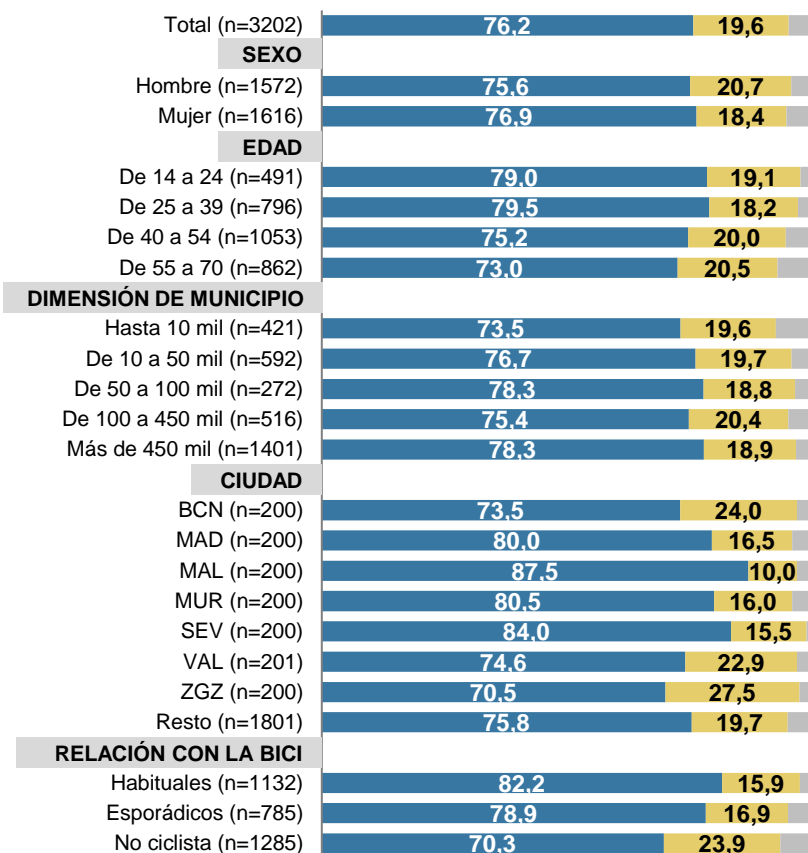
MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA

¿Concretamente, usted cree...?

Las comunidades de vecinos deberían **habilitar un espacio dedicado al aparcamiento de las bicicletas**

Se deberían **habilitar calles** en los núcleos urbanos, las cuales, ocasionalmente, fuesen de uso exclusivo para peatones, patinadores o ciclistas y con acceso limitado a los vehículos a motor

Las bicicletas se deben **poder transportar dentro del transporte público**



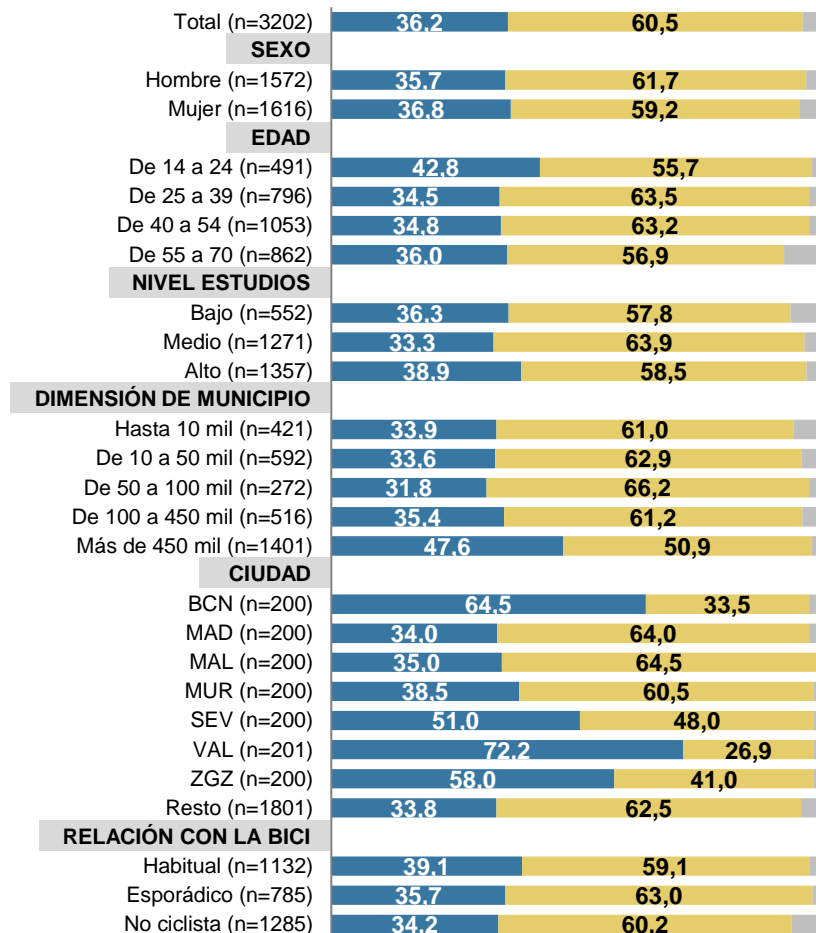
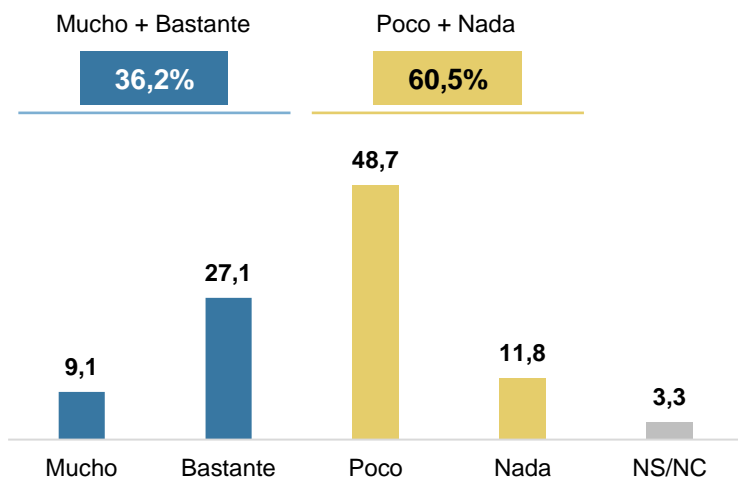
SEIS DE CADA DIEZ CONSIDERAN QUE LAS ADMINISTRACIONES ESTÁN FOMENTANDO MÁS BIEN POCO O NADA EL USO DE LA BICICLETA, Y UN 36,2% OPINA LO CONTRARIO

¿LAS ADMINISTRACIONES FOMENTAN EL USO DE LA BICICLETA?

En general, ¿cree que las administraciones están fomentando mucho, bastante, poco o nada el uso de la bicicleta?

Entre el conjunto de la población poco más de un tercio cree que las administraciones están fomentando el uso de la bicicleta, pero en las grandes ciudades hay más división de opiniones al respecto.

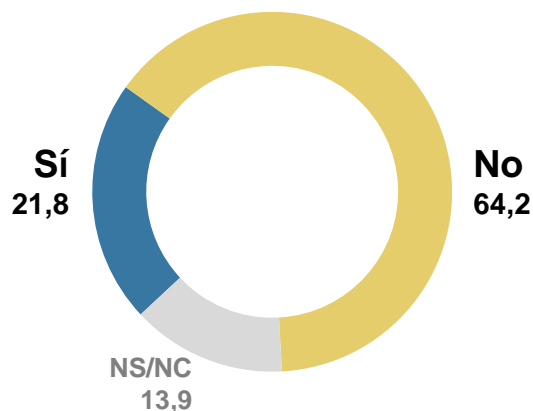
Sin embargo hay diferencias importantes según la ciudad. Así en Valencia (72,2%), Barcelona (64,5%) y, en menor medida, Zaragoza (58,0%), la mayoría cree que se está fomentando la bicicleta, mientras en Málaga (64,5%), Madrid (64,0%) y Murcia (60,5%) la mayoría piensa lo contrario. En Sevilla hay división de opiniones sobre si las administraciones fomentan o no el uso de la bici.



MÁS DE UN 20% CREE QUE LAS ADMINISTRACIONES ANIMAN A LAS EMPRESAS A FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA

¿LAS ADMINISTRACIONES ANIMAN A LAS EMPRESAS A FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA?

¿Cree que las administraciones están animando a las empresas a fomentar el uso de la bicicleta?



Las personas que pertenecen al grupo de edad más joven y las residentes en grandes ciudades de más de 450 mil habitantes son las que más opinan que desde las administraciones se anima a las empresas a fomentar el uso de la bicicleta. También se aprecian diferencias importantes por ciudades. Así, en Valencia y Barcelona es donde más se tiene esta percepción.

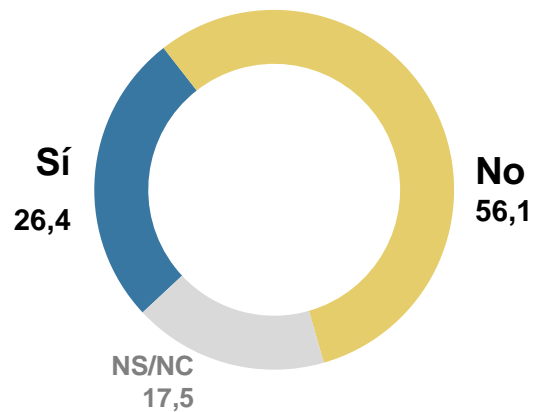
También lo creen más los ciclistas habituales que los esporádicos y éstos más que los que no utilizan la bicicleta.

| | | | |
|-------------------------------|------|------|------|
| Total (n=3202) | 21,8 | 64,2 | 13,9 |
| SEXO | | | |
| Hombre (n=1572) | 21,8 | 67,1 | 11,1 |
| Mujer (n=1616) | 21,7 | 61,4 | 17,0 |
| EDAD | | | |
| De 14 a 24 (n=491) | 34,6 | 57,4 | 8,0 |
| De 25 a 39 (n=796) | 22,2 | 69,5 | 8,3 |
| De 40 a 54 (n=1053) | 19,3 | 67,2 | 13,5 |
| De 55 a 70 (n=862) | 17,6 | 59,5 | 22,9 |
| NIVEL ESTUDIOS | | | |
| Bajo (n=552) | 28,6 | 52,3 | 19,0 |
| Medio (n=1271) | 21,6 | 65,6 | 12,9 |
| Alto (n=1357) | 18,8 | 68,4 | 12,7 |
| DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | |
| Hasta 10 mil (n=421) | 21,0 | 61,6 | 17,4 |
| De 10 a 50 mil (n=592) | 18,7 | 65,6 | 15,7 |
| De 50 a 100 mil (n=272) | 21,7 | 69,2 | 9,2 |
| De 100 a 450 mil (n=516) | 20,1 | 65,8 | 14,0 |
| Más de 450 mil (n=1401) | 30,0 | 59,2 | 10,8 |
| CIUDAD | | | |
| BCN (n=200) | 34,0 | 52,5 | 13,5 |
| MAD (n=200) | 29,0 | 63,0 | 8,0 |
| MAL (n=200) | 23,5 | 66,0 | 10,5 |
| MUR (n=200) | 19,5 | 66,5 | 14,0 |
| SEV (n=200) | 30,0 | 58,5 | 11,5 |
| VAL (n=201) | 38,8 | 49,3 | 11,9 |
| ZGZ (n=200) | 28,0 | 58,0 | 14,0 |
| Resto (n=1801) | 20,1 | 65,3 | 14,6 |
| RELACIÓN CON LA BICI | | | |
| Habitual (n=1132) | 30,0 | 62,0 | 8,0 |
| Esporádico (n=785) | 22,9 | 66,0 | 11,0 |
| No ciclista (n=1285) | 15,0 | 64,9 | 20,2 |

MÁS DE UNA CUARTA PARTE CONSIDERA QUE LAS ADMINISTRACIONES FOMENTAN EL USO DE LA BICICLETA EN LAS ESCUELAS

¿LAS ADMINISTRACIONES FOMENTAN EL USO DE LA BICICLETA EN LAS ESCUELAS?

¿Cree que las administraciones están fomentando el uso de la bicicleta en las escuelas?



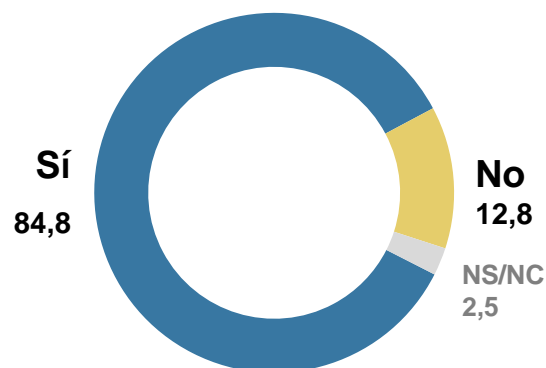
En todos los segmentos de población analizados, la mayoría opina que las administraciones no están fomentando el uso de la bicicleta en las escuelas. Sin embargo, los menores de 25 años son los que más creen que sí se está fomentando (un 43,9% así lo cree). Valencia, y en menor medida Sevilla y Zaragoza, son las únicas ciudades donde más de un 30% cree que las administraciones sí fomentan el uso de la bicicleta en las escuelas. También lo creen más los ciclistas habituales que los esporádicos y éstos más que los que no utilizan la bicicleta.

| | | | |
|-------------------------------|------|------|------|
| Total (n=3202) | 26,4 | 56,1 | 17,5 |
| SEXO | | | |
| Hombre (n=1572) | 24,9 | 56,5 | 18,5 |
| Mujer (n=1616) | 27,8 | 55,6 | 16,6 |
| EDAD | | | |
| De 14 a 24 (n=491) | 43,9 | 48,8 | 7,3 |
| De 25 a 39 (n=796) | 26,0 | 60,8 | 13,2 |
| De 40 a 54 (n=1053) | 24,8 | 59,0 | 16,2 |
| De 55 a 70 (n=862) | 19,3 | 52,0 | 28,7 |
| NIVEL ESTUDIOS | | | |
| Bajo (n=552) | 29,7 | 49,0 | 21,3 |
| Medio (n=1271) | 25,4 | 57,9 | 16,7 |
| Alto (n=1357) | 25,8 | 57,6 | 16,6 |
| DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | |
| Hasta 10 mil (n=421) | 28,7 | 55,3 | 16,1 |
| De 10 a 50 mil (n=592) | 26,4 | 54,9 | 18,8 |
| De 50 a 100 mil (n=272) | 22,8 | 59,9 | 17,3 |
| De 100 a 450 mil (n=516) | 25,5 | 56,9 | 17,6 |
| Más de 450 mil (n=1401) | 27,9 | 54,8 | 17,3 |
| CIUDAD | | | |
| BCN (n=200) | 28,5 | 47,0 | 24,5 |
| MAD (n=200) | 24,5 | 62,0 | 13,5 |
| MAL (n=200) | 24,0 | 62,5 | 13,5 |
| MUR (n=200) | 27,0 | 54,5 | 18,5 |
| SEV (n=200) | 31,5 | 50,0 | 18,5 |
| VAL (n=201) | 39,3 | 42,3 | 18,4 |
| ZGZ (n=200) | 30,5 | 51,0 | 18,5 |
| Resto (n=1801) | 26,1 | 56,3 | 17,6 |
| RELACIÓN CON LA BICI | | | |
| Habitual (n=1132) | 33,2 | 54,1 | 12,7 |
| Esporádico (n=785) | 28,0 | 59,1 | 12,9 |
| No ciclista (n=1285) | 20,4 | 55,8 | 23,8 |

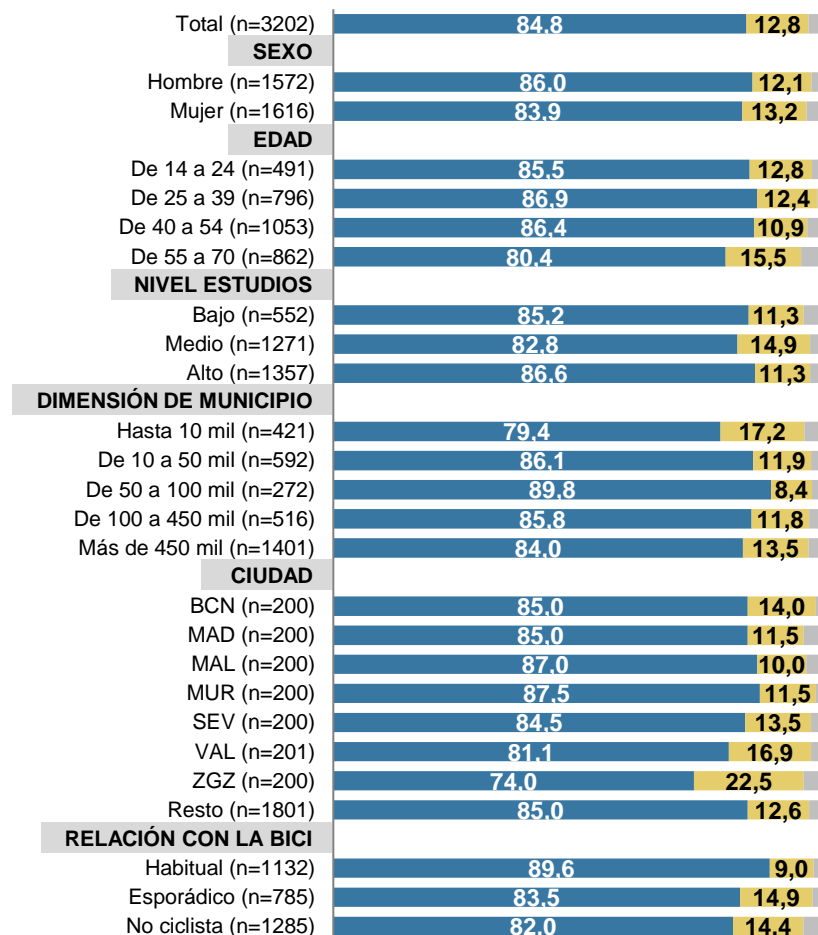
CERCA DEL 85% ESTARÍA DE ACUERDO EN QUE SU AYUNTAMIENTO IMPULSARA PROYECTOS PARA REPARTIR MERCANCÍAS EN BICICLETA

¿SE DEBERÍA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN BICICLETA?

Dado el auge del comercio electrónico, ¿estaría de acuerdo en que su ayuntamiento impulsara proyectos para repartir mercancías en bicicleta?



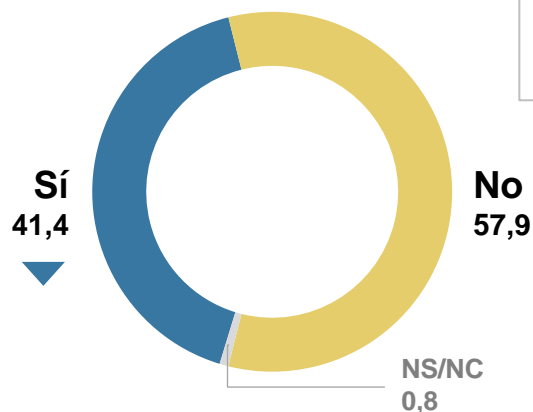
Para todos los segmentos de población analizados hay un amplio consenso en que se impulsen proyectos para repartir mercancías en bicicleta.



CUATRO DE CADA DIEZ CONOCE ALGUNA EMPRESA QUE SE DEDIQUE AL REPARTO DE MERCANCÍAS EN BICICLETA EN SU MUNICIPIO

EMPRESAS QUE SE DEDICAN AL REPARTO DE MERCANCÍAS EN BICICLETA

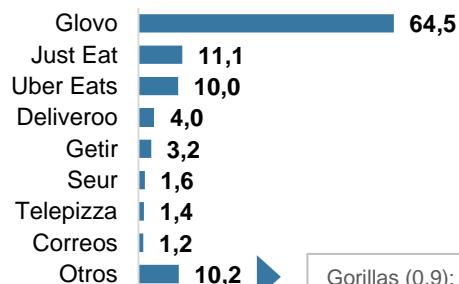
¿Conoce a alguna empresa que se dedique al reparto de mercancías en bicicleta en su municipio?



A medida que se reduce la edad de las personas entrevistadas y sobre todo que incrementa el número de habitantes de la localidad de residencia, aumentan los que dicen conocer empresas que se dediquen al reparto de mercancías en bicicleta.

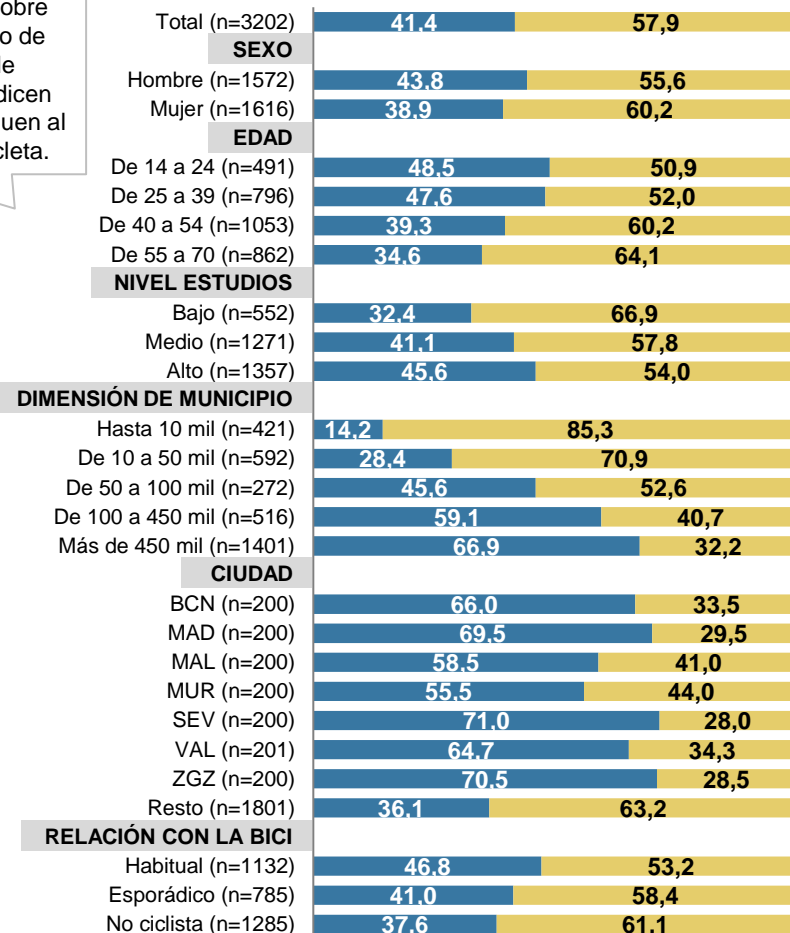
¿Cuál o cuáles?

Base: Conoce a alguna empresa que se dedique al reparto de mercancías en bicicleta (n=1.575)



NS/NC: 18,6

Gorillas (0,9); Amazon (0,8); Vanenbikke (0,3); MRW (0,3); Oraintxe (0,3); DHL (0,2); La veloz (0,2); Trèvol (0,1); Bolt (0,1); Van a pedal (0,1); otros (6,9).

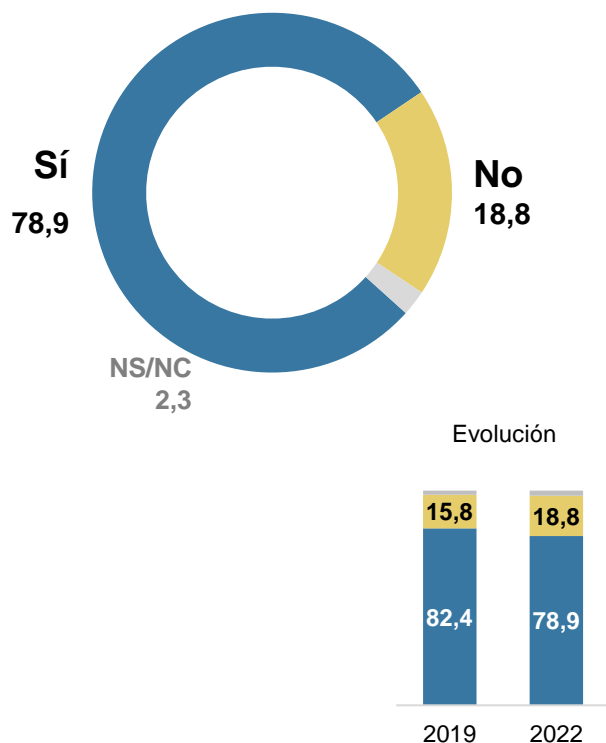


CASI EL 80% CREE NECESARIO QUE SE CREEN APARCAMIENTOS CUBIERTOS Y/O VIGILADOS PARA BICICLETAS

¿HACEN FALTA APARCAMIENTOS CUBIERTOS Y/O VIGILADOS?

¿Cree necesario que se creen aparcamientos cubiertos y/o vigilados para aparcar las bicicletas?

El 78,9% cree necesario que se creen aparcamientos cubiertos y/o vigilados para bicicletas y otro 18,8% no lo ve necesario. Estas proporciones se mantienen similares tanto entre hombres como mujeres, de todos los grupos de edad y niveles formativos. También hay muy pocas diferencias por dimensión de municipio. En las siete grandes ciudades analizadas, la gran mayoría es partidaria de crear aparcamientos cubiertos y/o vigilados para bicis, especialmente en Murcia y Sevilla. También son partidarios de ello tanto ciclistas habituales (86,1%), como esporádicos (79,1%), como no ciclistas (73,4%), aunque éstos últimos algo menos.



| | | |
|-------------------------------|------|------|
| Total (n=3202) | 78.9 | 18,8 |
| SEXO | | |
| Hombre (n=1572) | 78.1 | 20,0 |
| Mujer (n=1616) | 79.8 | 17,4 |
| EDAD | | |
| De 14 a 24 (n=491) | 81.3 | 17,8 |
| De 25 a 39 (n=796) | 80.9 | 17,8 |
| De 40 a 54 (n=1053) | 78.5 | 20,0 |
| De 55 a 70 (n=862) | 76.2 | 18,6 |
| NIVEL ESTUDIOS | | |
| Bajo (n=552) | 80.9 | 15,7 |
| Medio (n=1271) | 78.1 | 19,6 |
| Alto (n=1357) | 78.9 | 19,3 |
| DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | |
| Hasta 10 mil (n=421) | 78.5 | 19,3 |
| De 10 a 50 mil (n=592) | 78.7 | 18,3 |
| De 50 a 100 mil (n=272) | 78.7 | 18,4 |
| De 100 a 450 mil (n=516) | 78.3 | 19,8 |
| Más de 450 mil (n=1401) | 80.7 | 17,7 |
| CIUDAD | | |
| BCN (n=200) | 78.0 | 20,0 |
| MAD (n=200) | 82.0 | 16,5 |
| MAL (n=200) | 83.0 | 16,0 |
| MUR (n=200) | 89.5 | 9,5 |
| SEV (n=200) | 88.0 | 12,0 |
| VAL (n=201) | 76.1 | 21,9 |
| ZGZ (n=200) | 70.5 | 26,0 |
| Resto (n=1801) | 78.5 | 19,0 |
| RELACIÓN CON LA BICI | | |
| Habitual (n=1132) | 86.1 | 13,6 |
| Esporádico (n=785) | 79.1 | 19,4 |
| No ciclista (n=1285) | 73.4 | 22,3 |



INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS

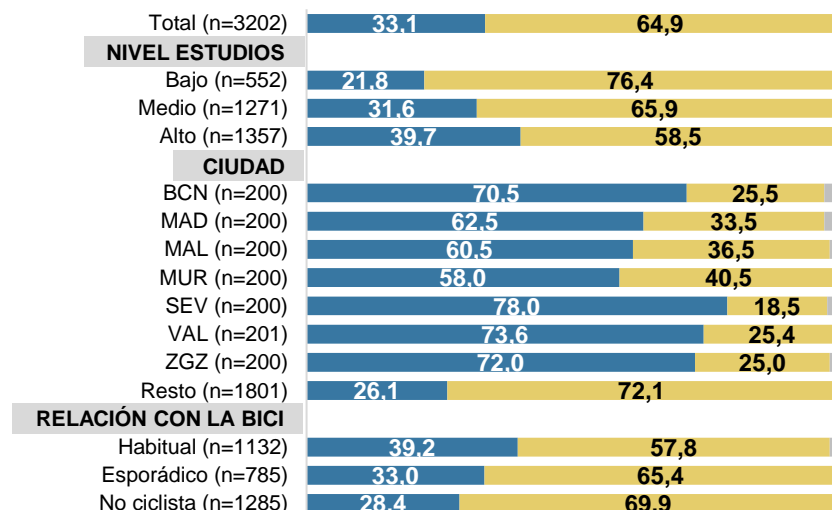
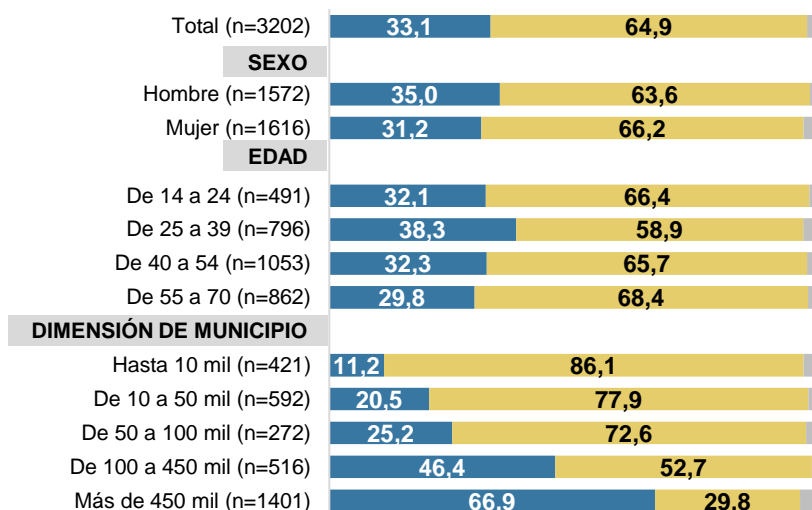
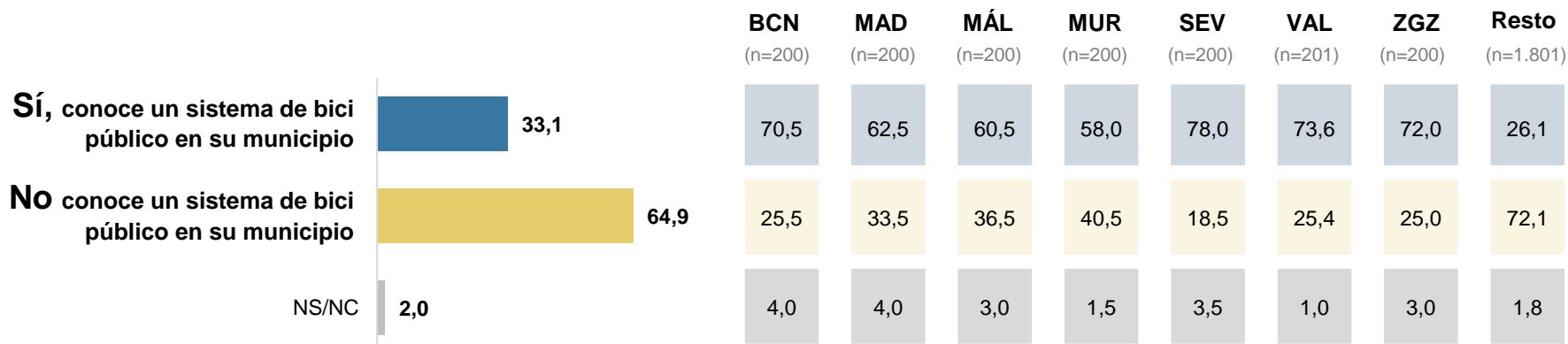


LA BICICLETA PÚBLICA

SEVILLA, VALENCIA, ZARAGOZA Y BARCELONA SON LAS CIUDADES CON SISTEMA DE BICI PÚBLICO QUE MÁS CONOCEN SUS RESIDENTES

SISTEMAS PÚBLICOS DE BICICLETA EN EL MUNICIPIO

En algunas ciudades españolas se han implantado sistemas públicos de bicicletas. ¿Conoce un sistema de este tipo en su municipio?



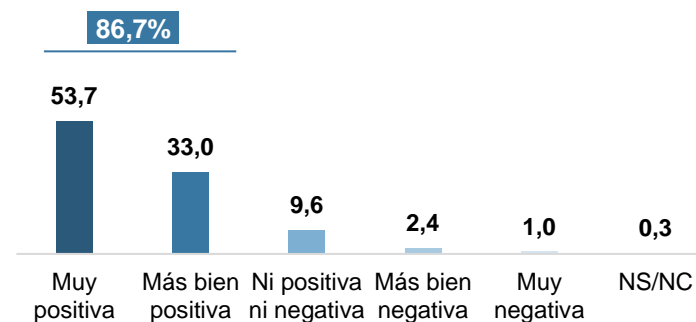
TRES DE CADA DIEZ PERSONAS QUE CONOCEN ALGÚN SISTEMA PÚBLICO DE BICICLETA EN SU MUNICIPIO LO UTILIZA. LA GRAN MAYORÍA LO VALORA POSITIVAMENTE

USO Y VALORACIÓN DE LOS SISTEMAS PÚBLICOS DE BICICLETA

Conoce un sistema público de bicicleta en su municipio (n=1.436)

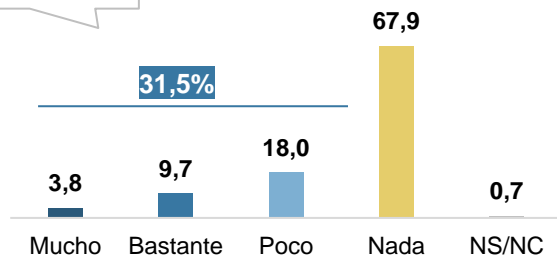


¿Piensa que es positiva la implantación de este sistema de transporte urbano?

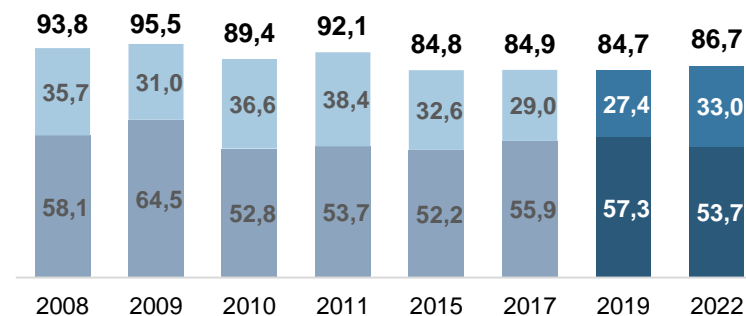


Representan un 10,4% del conjunto de la población

¿Lo utiliza?



Evolución*



* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

BARCELONA, VALENCIA Y SEVILLA SON LAS CIUDADES DONDE MÁS SE UTILIZAN LAS BICICLETAS PÚBLICAS.

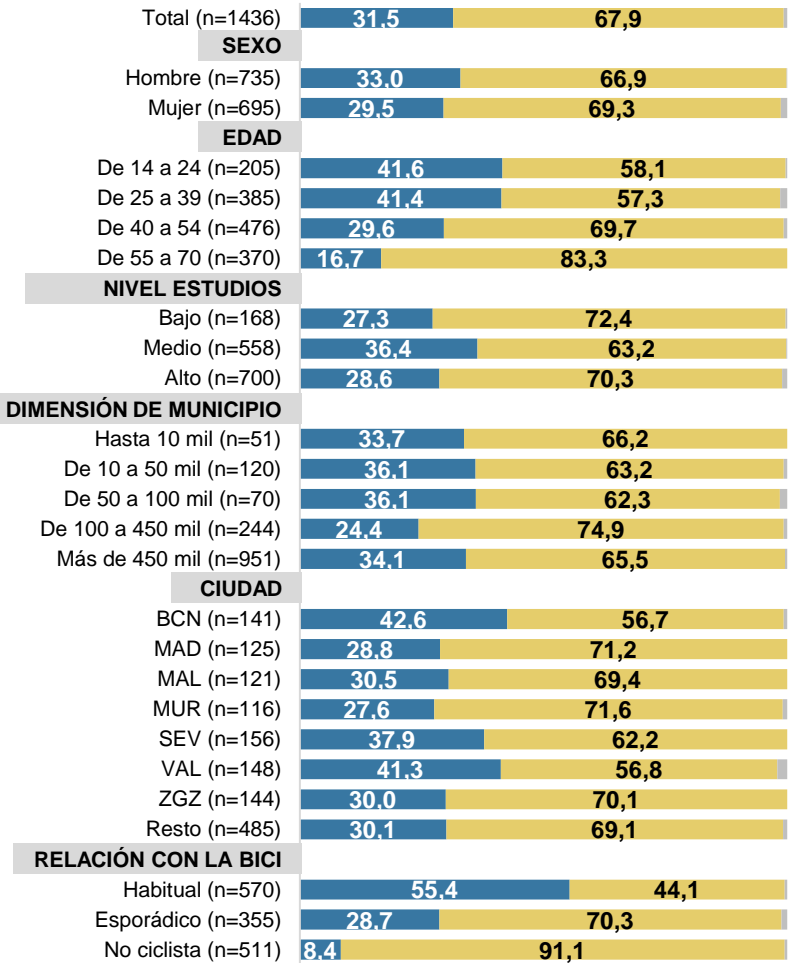
LOS MENORES DE 40 AÑOS TAMBIÉN TIENDEN A USARLAS MÁS

USO Y VALORACIÓN DE LOS SISTEMAS PÚBLICOS DE BICICLETA

¿Lo utiliza?

Base: Conoce un sistema público de bicicleta en su municipio (n=1.436)

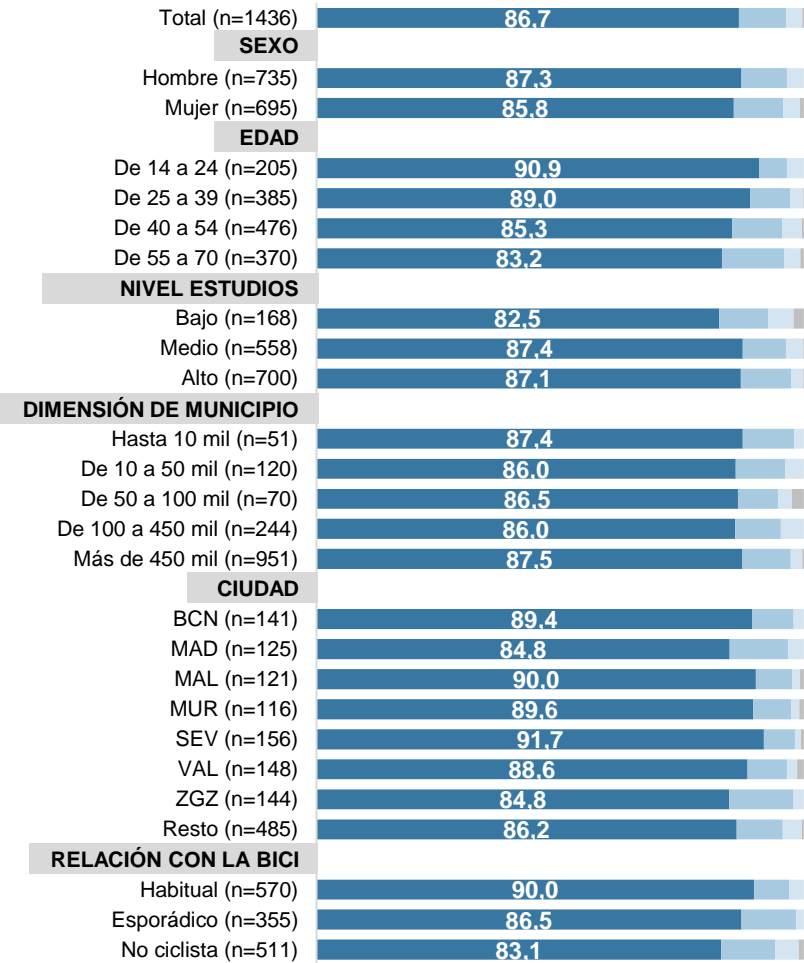
■ Sí ■ No ■ NS/NC



¿Piensa que es positiva la implantación de este sistema de transporte urbano?

Base: Conoce un sistema público de bicicleta en su municipio (n=1.436)

■ Muy positiva + más bien positiva ■ Ni positiva ni negativa ■ Muy negativa + más bien negativa ■ NS/NC





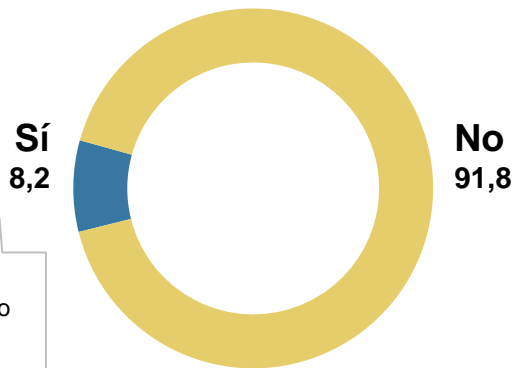
REGISTRO DE BICICLETAS

EL 8,2% DE LOS QUE TIENEN BICI PARA USO PERSONAL CONOCE EL BICIREGISTRO

NOTORIEDAD DEL BICIREGISTRO

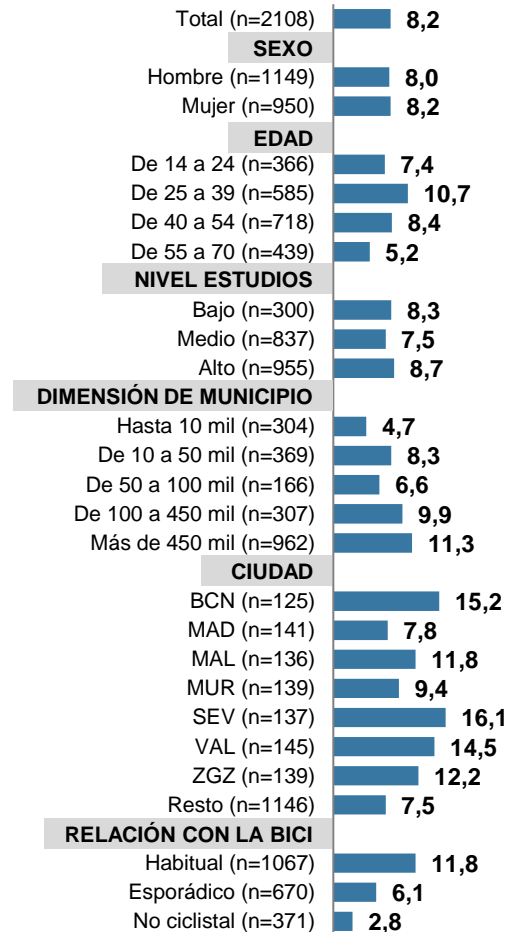
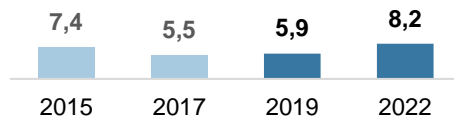
¿Conoce la iniciativa del biciregistro?

—Base: Tiene bicicleta para uso personal (n=2.108)—



Representan un 5,3% del conjunto de la población entrevistada.

Evolución*



Las personas que usan habitualmente la bicicleta y las residentes en Sevilla, Barcelona y Valencia son las que más conocen la iniciativa del biciregistro.

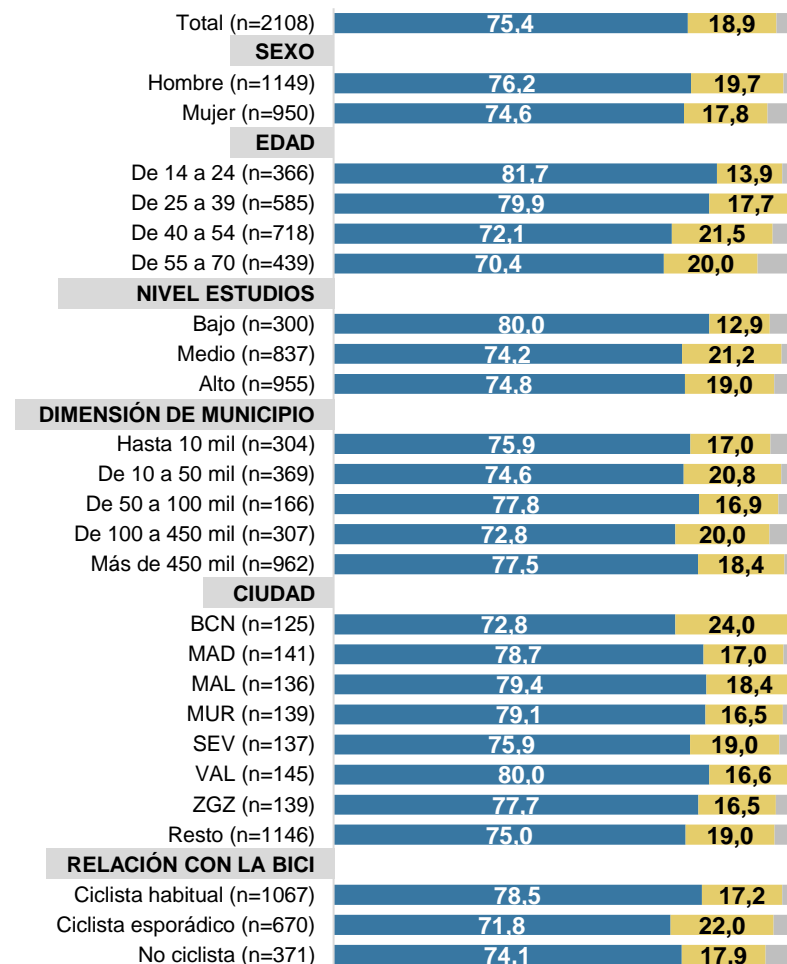
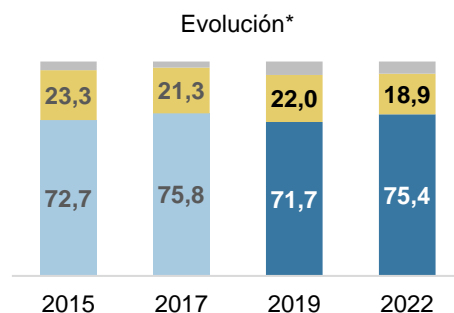
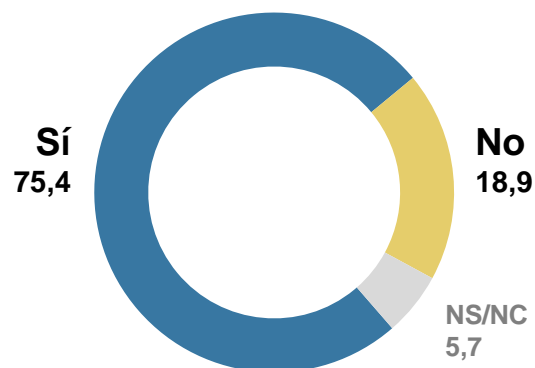
* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

TRES DE CADA CUATRO PERSONAS QUE TIENEN BICI CREEN QUE UN REGISTRO NACIONAL DE BICICLETAS REDUCIRÍA LOS ROBOS

CONFIANZA EN UN REGISTRO NACIONAL DE BICICLETAS PARA REDUCIR LOS ROBOS

¿Cree que un registro nacional de bicicletas interconectado con las fuerzas y cuerpos de seguridad reduciría los robos de bicis?

—Base: Tiene bicicleta para uso personal (n=2.108)—



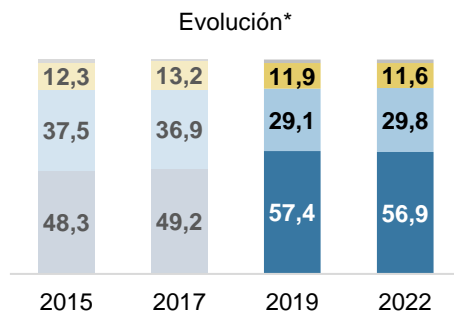
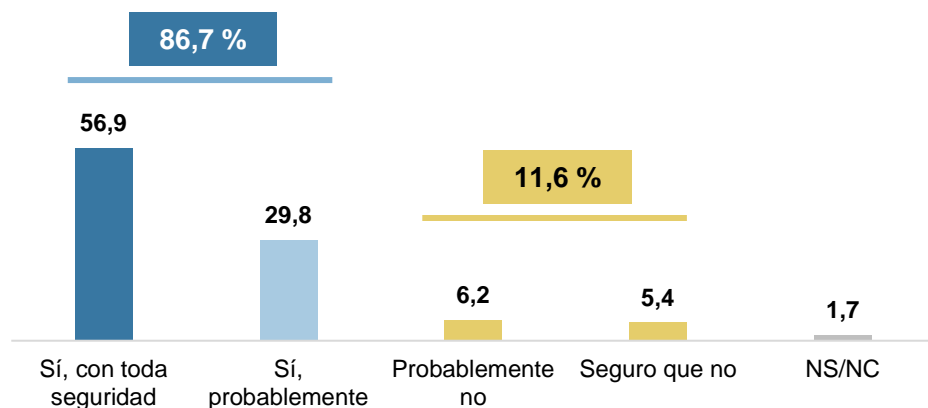
* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.

CASI UN 57% DE LAS PERSONAS CON BICICLETA PARA USO PERSONAL ASEGURA QUE REGISTRARÍA SU BICI

GRADO DE INTERÉS EN REGISTRAR SU BICI EN UN REGISTRO NACIONAL DE BICICLETAS

Si el ayuntamiento le ofreciera la posibilidad de registrar su bicicleta en un registro nacional para facilitar su recuperación en caso de robo, ¿usted la registraría?

—Base: Tiene bicicleta para uso personal (n=2.108)—



| | | | |
|-------------------------------|------|------|------|
| Total (n=2108) | 56,9 | 29,8 | 11,6 |
| SEXO | | | |
| Hombre (n=1149) | 58,7 | 28,6 | 11,7 |
| Mujer (n=950) | 54,4 | 31,6 | 11,5 |
| EDAD | | | |
| De 14 a 24 (n=366) | 53,3 | 35,8 | 9,0 |
| De 25 a 39 (n=585) | 62,3 | 26,2 | 10,3 |
| De 40 a 54 (n=718) | 55,4 | 30,4 | 12,5 |
| De 55 a 70 (n=439) | 55,4 | 28,6 | 13,9 |
| NIVEL ESTUDIOS | | | |
| Bajo (n=300) | 58,1 | 28,7 | 11,0 |
| Medio (n=837) | 55,7 | 32,1 | 11,0 |
| Alto (n=955) | 57,1 | 28,4 | 12,5 |
| DIMENSIÓN DE MUNICIPIO | | | |
| Hasta 10 mil (n=304) | 56,8 | 27,7 | 13,2 |
| De 10 a 50 mil (n=369) | 57,3 | 29,9 | 11,4 |
| De 50 a 100 mil (n=166) | 59,3 | 27,1 | 13,1 |
| De 100 a 450 mil (n=307) | 54,3 | 31,9 | 12,5 |
| Más de 450 mil (n=962) | 57,7 | 31,8 | 7,9 |
| CIUDAD | | | |
| BCN (n=125) | 58,4 | 27,2 | 12,8 |
| MAD (n=141) | 57,4 | 35,5 | 4,2 |
| MAL (n=136) | 55,1 | 36,0 | 6,6 |
| MUR (n=139) | 56,1 | 32,4 | 9,4 |
| SEV (n=137) | 57,7 | 32,1 | 7,3 |
| VAL (n=145) | 57,9 | 25,5 | 13,1 |
| ZGZ (n=139) | 60,4 | 26,6 | 10,0 |
| Resto (n=1146) | 56,7 | 29,4 | 12,5 |
| RELACIÓN CON LA BICI | | | |
| Ciclista habitual (n=1067) | 62,5 | 27,7 | 8,3 |
| Ciclista esporádico (n=670) | 53,6 | 31,3 | 12,9 |
| No ciclista (n=371) | 48,7 | 32,5 | 17,3 |

* Hasta el 2019 la población objetivo era de 12 a 79 años. Para el año 2019 se han recalculado los datos teniendo en cuenta solo las personas entrevistadas de 14 a 70 años.



CONCLUSIONES

- **Notable incremento del uso de la bicicleta en los últimos tres años y, específicamente, de los ciclistas habituales*** que suponen ya un tercio de los españoles**, diez puntos porcentuales más que antes de la pandemia. La movilidad obligada es la que más crece. Y crece tanto entre hombres como mujeres y en todos los grupos de edad.
 - En las grandes ciudades hay más población usuaria, quienes, además, van en bicicleta con más frecuencia. También es en las ciudades donde son más los que utilizan la bicicleta para los desplazamientos de movilidad obligada.
- **También incrementa tanto la disponibilidad de bicicletas en el hogar como para uso personal, e incrementa especialmente en las grandes ciudades.**
 - En este sentido, las bicicletas mecánicas continúan siendo mayoritarias y, aunque las BTT son el tipo de bicicleta más extendido, van a menos en favor sobre todo de las urbanas, y también de las de carretera. Además, **casi un 5% de la muestra dispone de bicicleta eléctrica**, más del doble que antes de la pandemia, y la mayoría la utiliza como medio de transporte para los desplazamientos cotidianos.
- La mayoría continúa asociando bicicleta a salud. Aunque **la asociación de la bici con la movilidad y**, en menor medida, **con el medio ambiente muestran una tendencia al alza** desde los primeros indicadores obtenidos en 2008.
 - La asociación “bici – movilidad” está más presente en los más jóvenes (que son los que más se mueven) y en los residentes en grandes ciudades. De hecho, en las grandes ciudades tanto las menciones a la movilidad como al medio ambiente pasan por delante del deporte. **La movilidad y su contribución a la mejora del medio ambiente son el principal atractivo de la bicicleta para los jóvenes.**

*Se consideran ciclistas habituales aquellos que utilizan la bicicleta al menos una vez a la semana. ** Entre 14 y 70 años.

- **Los principales frenos para ir en bicicleta están relacionados con el tráfico y la peligrosidad que éste conlleva.** Lo cual se pone todavía más de manifiesto cuando se valora el uso de la bicicleta en las ciudades.
 - **Entre los usuarios habituales, la bicicleta aparece como uno de los vehículos más rápidos para desplazarse por ciudad.** Sin embargo, no lo perciben del mismo modo los ciclistas esporádicos y sobre todo, los que no van nunca en bicicleta.
 - Además, la mayoría, incluso en las grandes ciudades, cree que el coche u otros medios de transporte son mas rápidos que la bicicleta, lo cual es un freno para su uso.
 - Las vías de circulación preferidas tanto para los ciclistas habituales como los esporádicos son, con mucha diferencia, los carriles bici. También van ganando peso las calles de velocidad máxima. En este sentido, y sobre todo entre los residentes en medianas y grandes ciudades, se considera que hacen falta más vías específicas y más aparcamientos públicos para bicicletas.
- En línea con el año anterior, **la mayoría de la población apoya las medidas de la promoción de la bicicleta, y considera que las administraciones todavía pueden hacer más. La implicación de la administración animando a las empresas y colegios** a fomentar el uso de la bicicleta también sería bienvenida.
 - En las grandes ciudades de más de 450 mil habitantes hay más división de opiniones sobre el papel de la administración para fomentar la bicicleta. Existe **mucha disparidad de opiniones entre una ciudad y otra**, de manera que una amplia mayoría de residentes en Valencia y Barcelona creen que las administraciones fomentan la bicicleta, y también más de la mitad de los residentes en Zaragoza. Mientras que en Madrid, Málaga y Murcia, la mayoría opina lo contrario.

*Se consideran ciclistas habituales aquellos que utilizan la bicicleta al menos una vez a la semana. ** Entre 14 y 70 años.

- Hay que continuar trabajando para mejorar la convivencia entre ciclistas y vehículos a motor. Cerca del 50% de la población considera que los vehículos a motor no son respetuosos con los ciclistas, sobre todo porque no respetan las distancias, pero también porque van demasiado rápidos y tienen poca consideración o respeto. De hecho, una cuarta parte de la población usuaria de la bicicleta se ha sentido acosada o agredida por ir en bicicleta (porcentaje que llega hasta el 32,3% en las grandes ciudades) y los principales responsables de estas agresiones son los conductores de vehículos a motor.
- En las grandes ciudades, **la mayoría conoce un sistema de bicicleta público implantado en su municipio**. En Sevilla, Valencia, Zaragoza y Barcelona, entre el 70% y el 80% los conoce. En Madrid y Málaga, un 60%. En cualquier caso, su uso sigue incrementando y la práctica totalidad valora positivamente su implantación.
- Por el contrario, **un minoritario 8,2% de las personas que tienen una bicicleta para uso personal conoce la iniciativa biciregistro**, aunque la mayoría muestra interés en registrar su bici y confía en que un registro nacional de bicicletas interconectado con las fuerzas y cuerpos de seguridad reduciría los robos de bicis.

*Se consideran ciclistas habituales aquellos que utilizan la bicicleta al menos una vez a la semana. ** Entre 14 y 70 años.



Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública, S.L.
c/ Provença 385-387 Entl. 1a 08025 Barcelona
Tel. 93 300 07 42 www.gesop.net
www.twitter.com/_GESOP