

BARÓMETRO DE LA BICICLETA EN ESPAÑA

Informe de resultados
Junio de 2017



Fuente: <https://ecologismos.com>

GESOP

GESOP, Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública, S. L.
c/ Llull 102 5a planta 08005 Barcelona • Tel. 93 300 07 42 •
Fax 93 485 49 09 • www.gesop.net • www.twitter.com/_GESOP



Red de Ciudades por la Bicicleta

Índice

Presentación y ficha técnica _____	3	Imagen de la bicicleta _____	60
Población entrevistada _____	6	Atributos de la bicicleta _____	61
Relación con la bicicleta _____	11	La bicicleta en la ciudad _____	74
Frecuencia de uso _____	12	Coexistencia de peatones, bicis y automóviles _____	83
Disponibilidad de bicicleta _____	23	Las políticas sobre la bicicleta _____	92
Pertenencia a asociaciones u organizaciones _____	31	El papel de la administración pública _____	93
Los usuarios de la bicicleta _____	35	La normativa sobre la circulación de bicis _____	97
Hábitos de uso _____	36	Infraestructuras ciclistas _____	103
Accidentalidad _____	50	La bicicleta pública _____	119
El robo de bicicletas _____	56	Seguro de bicicleta _____	124
		Registro de bicicletas _____	127
		Conclusiones _____	131



PRESENTACIÓN Y FICHA TÉCNICA

A continuación se presenta el informe de resultados de la sexta edición* del **Barómetro de la Bicicleta en España**, que ha realizado GESOP por encargo de la **Red de Ciudades por la Bicicleta**.

El objetivo del barómetro es conocer y seguir periódicamente la evolución de la opinión, los hábitos y el uso que los españoles hacen de la bicicleta y las necesidades y demandas que tienen en relación a ésta.

El informe se estructura en cinco grandes capítulos:

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**: disponibilidad y tipología de bicicleta, frecuencia de uso y pertenencia a asociaciones ciclistas.
3. El tercer capítulo analiza **los usuarios de la bicicleta** para conocer cuáles son sus hábitos de uso: los motivos para su uso, espacios por los que circulan, vías les resultan más cómodas,... Además, se dedica un apartado específico a la accidentalidad en bicicleta y otro al riesgo de robos.

4. El cuarto capítulo está dedicado a la percepción que tienen los ciudadanos de la bicicleta para conocer qué ventajas e inconvenientes se le atribuyen, los principales frenos para su uso en zonas urbanas y las dificultades de convivencia entre peatones, bicis y automóviles.
5. El último capítulo se centra en las políticas sobre la bicicleta. Se analiza el papel que se espera de la administración pública en el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte, y el conocimiento y opinión de la normativa sobre el uso de la bicicleta en su localidad y de las infraestructuras ciclistas.

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 de bicicleta y los que no lo son.

* Las anteriores cinco ediciones se han realizado los años 2008, 2009, 2010, 2011 y 2015. A partir de 2009 el universo de estudio engloba la población de 12 a 79 años, mientras que en 2008 se refería a la de 16 a 74 años.

Técnica de investigación. Entrevista telefónica asistida por ordenador (CATI).

Ámbito geográfico. España

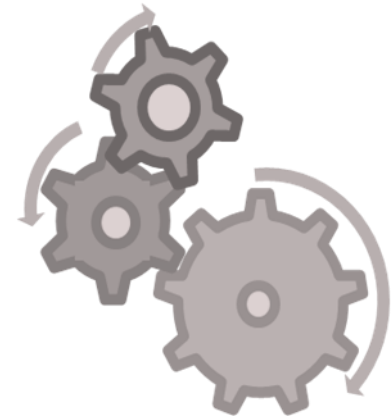
Población objetivo. Población entre 12 y 79 años residente en España.

Número de entrevistas. 3.204 entrevistas

Tipo de muestreo: estratificado por comunidades autónomas, con afijación proporcional a la población objeto de estudio. Dentro de cada estrato, selección aleatoria de los hogares y selección de la persona a entrevistar por cuotas cruzadas de sexo y edad de acuerdo a la distribución real de la población.

Error de la muestra. El margen de error asociado a 3.204 entrevistas es de $\pm 1,8\%$ para un nivel de confianza del 95,5% y $p=q=0,5$.

Trabajo de campo. Se ha realizado entre el 22 de mayo y el 13 de junio de 2017.





POBLACIÓN ENTREVISTADA

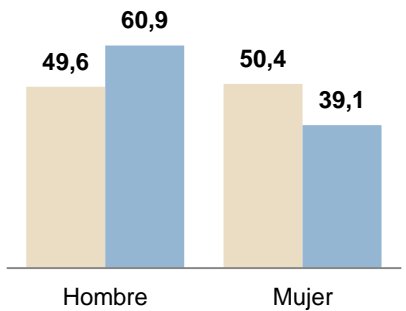


■ Población ■ Usuarios bicicleta*

LOS USUARIOS DE LA BICICLETA TIENEN UN PERFIL MASCULINO, JOVEN Y LABORALMENTE ACTIVO

Seis de cada diez usuarios son hombres y cuatro de cada diez mujeres. La mitad de los que utilizan la bicicleta tienen menos de 40 años, un tercio tiene entre 40 y 54 años, y un 17,6% tiene 55 o más años. Así, la edad media se sitúa en los 40,2 años, dos años más que en la anterior oleada.

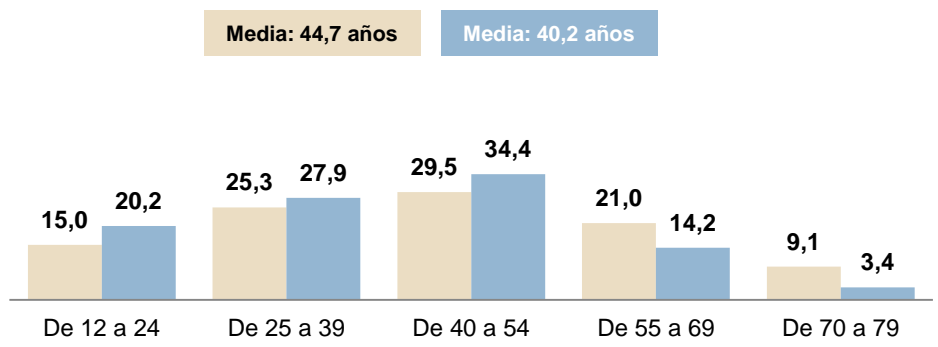
SEXO



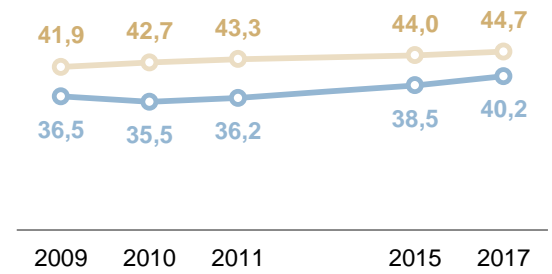
Desde el 2008 se mantiene la misma proporción de hombres y mujeres entre los usuarios de la bicicleta

Cada vez hay menos diferencias por edad en el uso de la bicicleta. Poco a poco se reduce la proporción de los dos grupos de edad más jóvenes e incrementan los usuarios de la bicicleta de 40 o más años.

EDAD



EDAD MEDIA

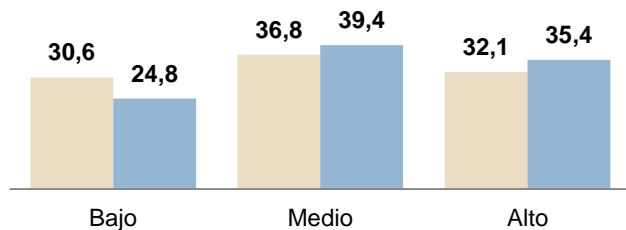


* Se entiende por usuarios de la bicicleta aquellos que dicen utilizar la bicicleta con alguna frecuencia: cada día o casi, al menos una vez a la semana, sólo los fines de semana, alguna vez al mes o con menor frecuencia. Se han considerado no usuarios de la bicicleta los que afirman no ir nunca o casi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

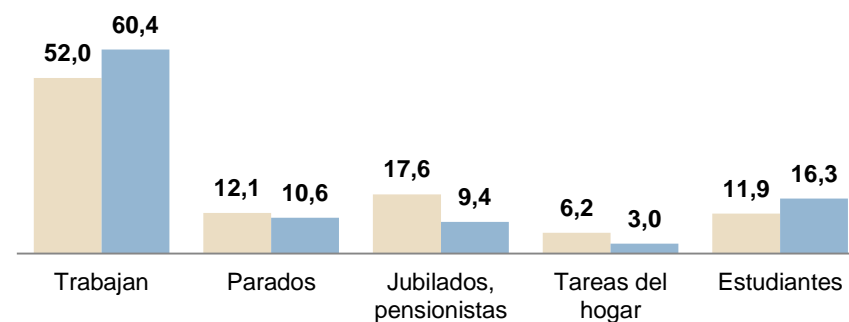


■ Población ■ Usuarios bicicleta

NIVEL DE ESTUDIOS



OCUPACIÓN



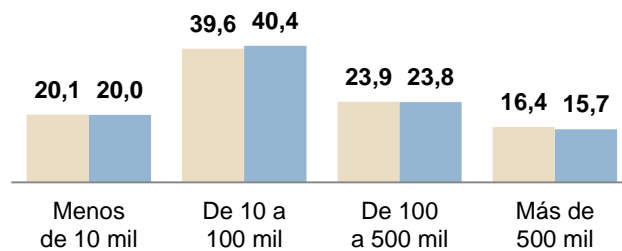
LA MAYORIA DE LOS USUARIOS DE LA BICICLETA ESTAN OCUPADOS Y TIENEN UN NIVEL FORMATIVO MEDIO O ALTO

Tres de cada cuatro usuarios de la bicicleta tienen un nivel de estudios medio o alto, y una proporción similar está trabajando o estudiando. Así, coincidiendo con el perfil de edad, es entre los jubilados y las personas que se dedican a las tareas del hogar donde hay menos usuarios.



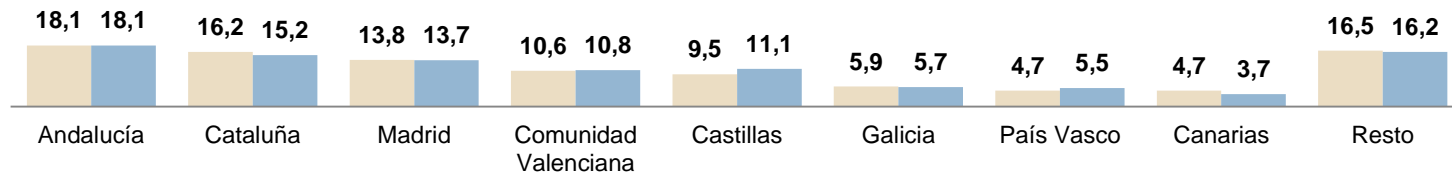
■ Población ■ Usuarios bicicleta

DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO



La distribución de los usuarios de la bicicleta por dimensión de municipio y comunidad autónoma se corresponde con la del conjunto de la población.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE RESIDENCIA





PERFIL DE LOS ENTREVISTADOS

Entre los usuarios de la bicicleta hay mayor proporción de ocupados y de personas con un nivel de estudios medio y alto.

		POBLACIÓN TOTAL (n=3204)	USUARIOS DE BICICLETA					NO USUARIOS		
			Usuarios bicicleta (n=1543)	Cada día o casi (n=222)	Al menos 1 vez a la semana (n=496)	Sólo los fines de semana (n=262)	Alguna vez al mes (n=392)	Menor frecuencia (n=171)	Nunca o casi nunca (n=1300)	No sabe montar (n=361)
SEXO	Hombre	49,6	60,9	66,2	70,4	56,5	57,1	41,5	45,1	17,5
	Mujer	50,4	39,1	33,8	29,6	43,5	42,9	58,5	54,9	82,5
EDAD	De 12 a 24	15,0	20,2	21,6	18,1	13,7	25,3	22,2	12,0	4,2
	De 25 a 39	25,3	27,9	25,7	27,6	32,8	26,8	26,3	26,4	10,5
	De 40 a 54	29,5	34,4	29,3	34,7	41,2	31,1	37,4	27,6	15,2
	De 55 a 69	21,0	14,2	17,1	15,5	11,5	13,8	11,7	23,1	42,7
	De 70 a 79	9,1	3,4	6,3	4,0	0,8	3,1	2,3	10,9	27,4
NIVEL DE ESTUDIOS	Bajo	30,6	24,8	31,1	23,8	25,5	23,2	21,7	31,1	54,3
	Medio	36,8	39,4	36,1	42,2	42,4	36,0	39,1	35,7	29,4
	Alto	32,1	35,4	32,9	33,3	31,7	40,3	39,2	32,8	15,5
OCUPACIÓN	Trabaja	52,0	60,4	58,2	58,9	68,7	59,5	57,4	48,8	27,3
	Parado	12,1	10,6	9,5	10,7	11,5	9,4	12,9	14,4	10,2
	Jubilado, pensionista	17,6	9,4	15,8	11,5	3,4	8,7	5,8	20,4	42,4
	Tareas del hogar	6,2	3,0	3,2	2,6	3,8	2,0	4,7	7,1	16,6
	Estudiante	11,9	16,3	13,5	15,9	11,8	19,9	19,3	9,1	3,3
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO	Menos de 10 mil	20,1	20,0	21,2	21,4	20,2	18,1	18,7	20,3	19,7
	De 10 a 100 mil	39,6	40,4	32,4	43,8	36,6	42,6	42,1	39,8	34,9
	De 100 a 500 mil	23,9	23,8	29,3	20,2	25,6	22,7	26,9	22,8	28,8
	Más de 500 mil	16,4	15,7	17,1	14,7	17,6	16,6	12,3	17,1	16,6
NACIONALIDAD	Española	89,9	89,0	85,5	89,5	86,9	90,7	91,8	91,0	91,3
	Extranjera	9,7	10,6	14,4	9,7	13,0	9,2	8,2	8,8	8,9



RELACIÓN CON LA BICICLETA

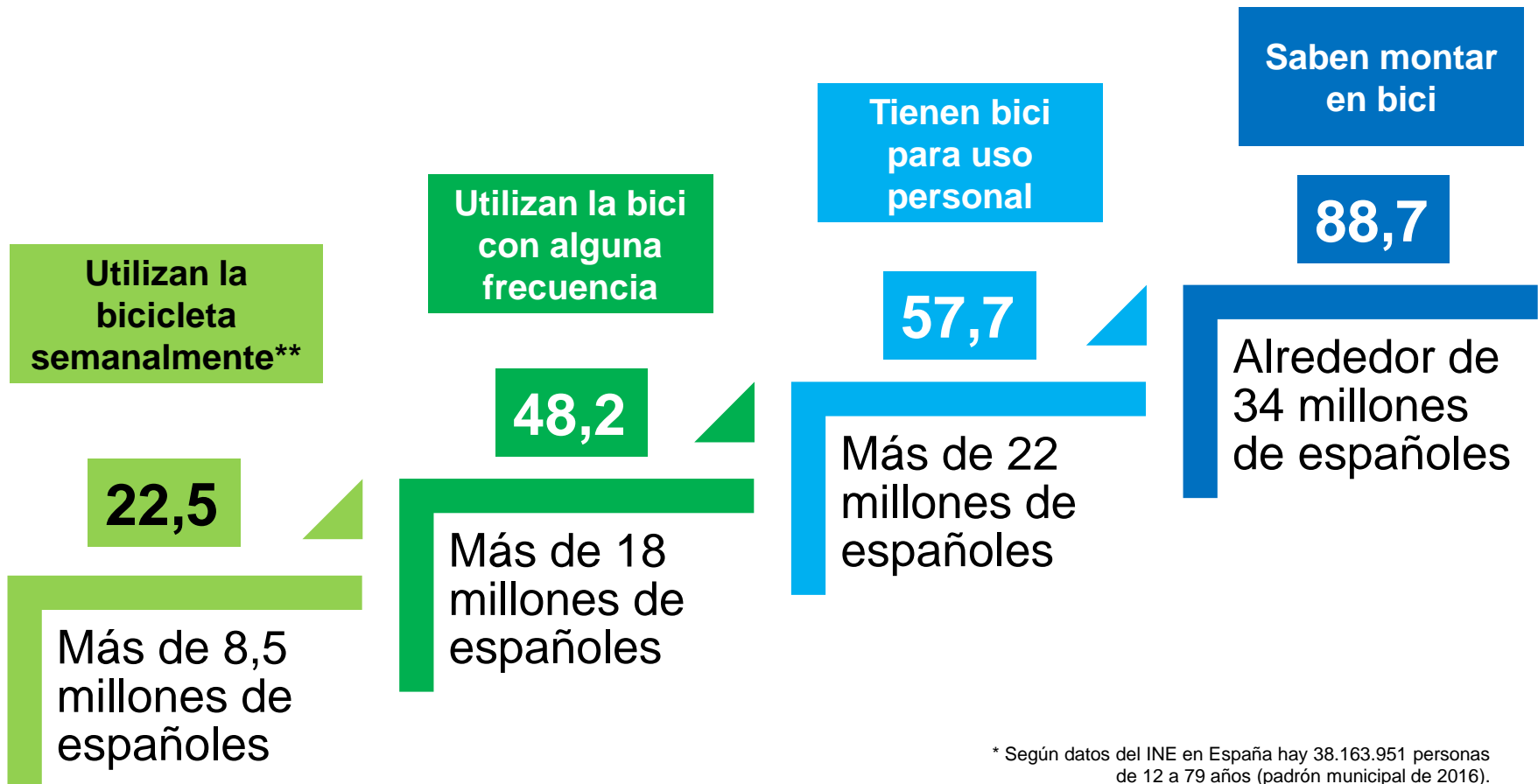


Frecuencia de uso

RESUMEN SOBRE EL TOTAL DE LA MUESTRA*

CASI SEIS DE CADA DIEZ ESPAÑOLES TIENE BICI PARA USO PERSONAL
Y LA MITAD LA USA CON ALGUNA FRECUENCIA

Se mantienen unos resultados parecidos a los del último barómetro.

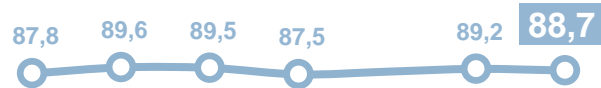


* Según datos del INE en España hay 38.163.951 personas de 12 a 79 años (padrón municipal de 2016).

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

RELACIÓN CON LA BICICLETA. EVOLUCIÓN

SABEN MONTAR EN BICI



TIENEN BICI PARA USO PERSONAL

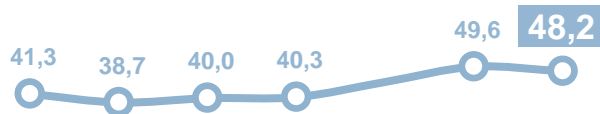


Desde el 2009 los usuarios de la bicicleta han aumentado en 3,5 millones, mientras que la población de 12 a 79 años se ha visto reducida en más de 500 mil personas

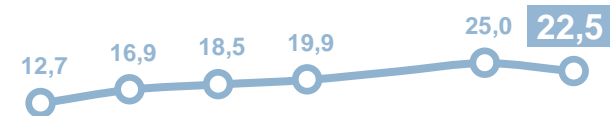
2008 2009 2010 2011 2015 2017

2008 2009 2010 2011 2015 2017

VAN EN BICI CON ALGUNA FRECUENCIA



VAN EN BICI SEMANALMENTE*



2008 2009 2010 2011 2015 2017

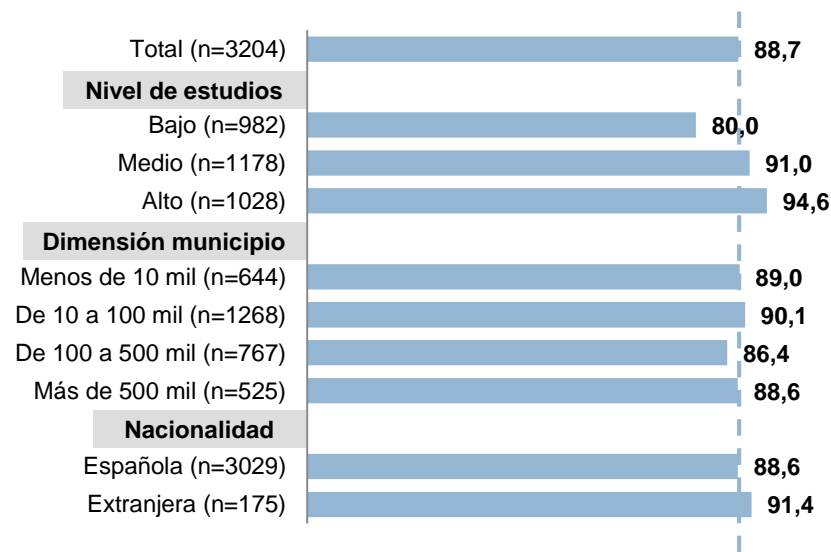
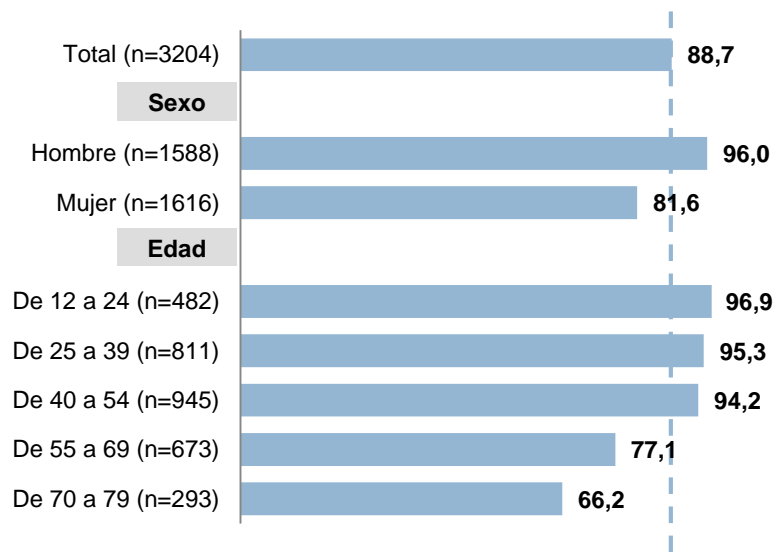
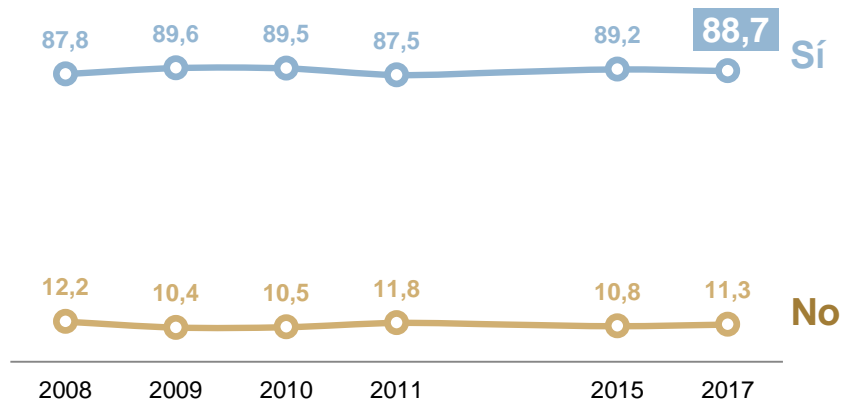
2008 2009 2010 2011 2015 2017

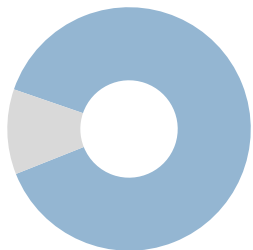


¿SABE MONTAR EN BICICLETA?

LA GRAN MAYORÍA DE LOS ESPAÑOLES SABE MONTAR EN BICI

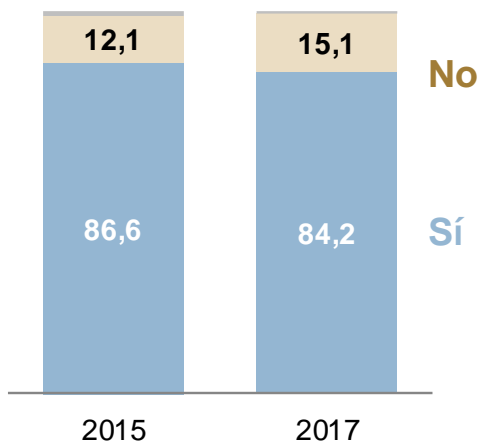
Los españoles que saben montar en bici superan el 95% entre los hombres y los menores de 40 años. En cambio, entre las mujeres, los mayores de 54 años y los que tienen menor nivel de estudios no llega al 82%.





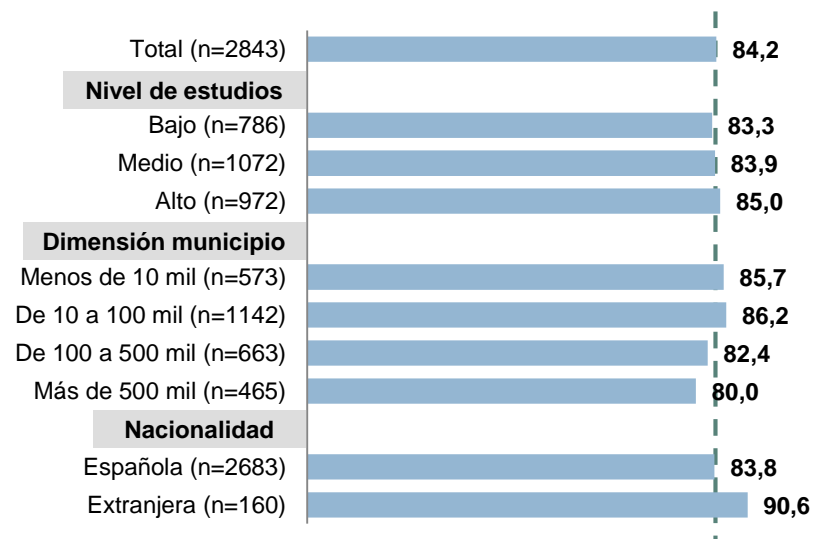
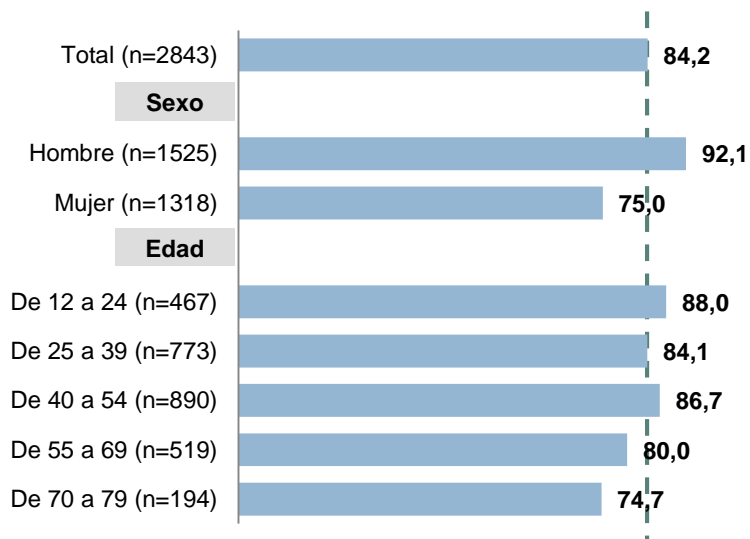
Saben montar en bici (n=2843)

¿CONSIDERA QUE USTED SABE CIRCULAR EN BICICLETA?



TAMBIÉN LA GRAN MAYORÍA DE LOS QUE SABE MONTAR EN BICI CONSIDERA QUE SABE CIRCULAR EN ELLA

Los que más dicen saber circular en bici son los hombres. También los menores de 55 años lo dicen más que los de más edad.



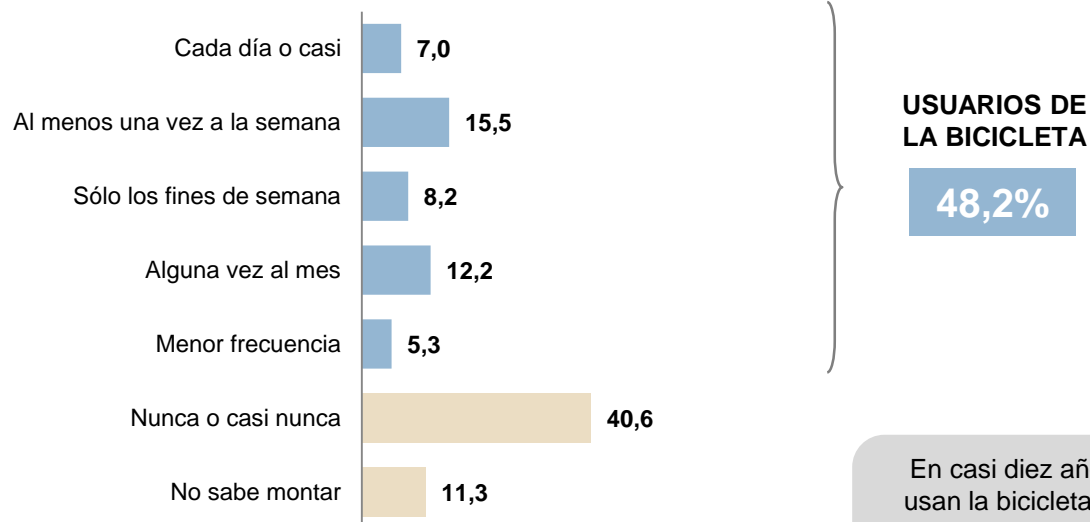
¿CON QUÉ FRECUENCIA UTILIZA LA BICICLETA?

LA MITAD DE LOS ESPAÑOLES USA LA BICICLETA CON ALGUNA FRECUENCIA

Un tercio utiliza la bicicleta al menos una vez a la semana (de los cuales un 8,2% solo va en bici los fines de semana), y el resto la usa con menor frecuencia.

Por otro lado, uno de cada diez no sabe montar en bicicleta y cuatro de cada diez sí saben, pero no la utilizan nunca o casi nunca.

En general, se mantienen unos resultados similares a los del barómetro de hace dos años.



En casi diez años, los que usan la bicicleta una o más veces por semana han pasado de representar el 12,8% de la población al 22,5%**.

EVOLUCIÓN*

	2008	2009	2010	2011	2015	2017
USUARIOS	41,3	38,7	40,0	40,3	49,6	48,2
Semanalmente	12,7	16,9	18,5	19,9	25,0	22,5
Sólo los fines de semana	6,3	4,7	6,3	6,8	8,2	8,2
Alguna vez al mes	6,3	6,6	7,4	8,6	11,3	12,2
Menor frecuencia	16,0	10,5	7,8	5,0	5,1	5,3
NO USUARIOS	58,7	61,3	60,0	59,6	50,4	51,9
Nunca o casi nunca	46,5	50,9	49,5	47,1	39,6	40,6
No sabe montar	12,2	10,4	10,5	12,5	10,8	11,3

* En todas las ediciones, el trabajo de campo se ha llevado a cabo antes de las vacaciones de verano, salvo en 2015, cuando se desarrolló en septiembre.

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

¿CON QUÉ FRECUENCIA UTILIZA LA BICICLETA?

	Total (n=3204)	SEXO		EDAD				
		Hombre	Mujer	12-24	25-39	40-54	55-69	70-79
		(n=1588)	(n=1616)	(n=482)	(n=811)	(n=945)	(n=673)	(n=293)
USUARIOS	48,2	59,1	37,4	64,6	52,9	56,1	32,5	17,8
Semanalmente	22,5	31,2	13,7	28,7	23,9	25,0	17,0	11,6
Sólo los fines de semana	8,2	9,3	7,1	7,5	10,6	11,4	4,5	0,7
Alguna vez al mes	12,2	14,1	10,4	20,5	12,9	12,9	8,0	4,1
Menor frecuencia	5,3	4,5	6,2	7,9	5,5	6,8	3,0	1,4
NO USUARIOS	51,9	40,9	62,6	35,5	47,0	43,8	67,5	82,3
Nunca o casi nunca	40,6	36,9	44,2	32,4	42,3	38,0	44,6	48,5
No sabe montar	11,3	4,0	18,4	3,1	4,7	5,8	22,9	33,8

Entre los hombres y los más jóvenes hay más usuarios de la bicicleta.

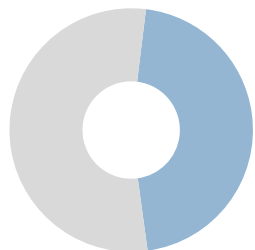
Entre los menores de 55 años también hay una proporción mayor que la usa al menos una vez a la semana

	Total (n=3204)	NIVEL DE ESTUDIOS			DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO			
		Bajo	Medio	Alto	< 10 mil	10 a 100 mil	100 a 500 mil	Más de 500 mil
		(n=982)	(n=1178)	(n=1028)	(n=644)	(n=1268)	(n=767)	(n=525)
USUARIOS	48,2	38,9	51,7	53,2	48,0	49,2	47,8	46,3
Semanalmente	22,5	19,0	24,6	23,2	23,8	22,7	21,5	21,1
Sólo los fines de semana	8,2	6,8	9,4	8,1	8,2	7,6	8,7	8,8
Alguna vez al mes	12,2	9,3	12,0	15,4	11,0	13,2	11,6	12,4
Menor frecuencia	5,3	3,8	5,7	6,5	5,0	5,7	6,0	4,0
NO USUARIOS	51,9	61,1	48,4	46,8	52,0	50,8	52,2	53,7
Nunca o casi nunca	40,6	41,1	39,4	41,4	41,0	40,9	38,6	42,3
No sabe montar	11,3	20,0	9,0	5,4	11,0	9,9	13,6	11,4

¿CON QUÉ FRECUENCIA UTILIZA LA BICICLETA?

	Total (n=3204)	COMUNIDAD AUTÓNOMA								
		Andalucía (n=580)	Cataluña (n=520)	Madrid (n=443)	Com. Valenciana (n=341)	Castillas (n=306)	Galicia (n=189)	País Vasco (n=152)	Canarias (n=151)	Resto com. (n=522)
USUARIOS	48,2	48,0	45,0	47,9	49,0	55,8	46,6	55,8	37,7	47,8
Semanalmente	22,5	22,7	22,7	14,7	25,8	26,1	16,9	32,8	20,5	23,3
Sólo los fines de semana	8,2	8,1	7,9	11,5	6,2	8,5	8,5	5,9	6,0	8,0
Alguna vez al mes	12,2	11,9	10,2	16,3	13,2	13,7	12,7	11,2	7,9	11,1
Menor frecuencia	5,3	5,3	4,2	5,4	3,8	7,5	8,5	5,9	3,3	5,4
NO USUARIOS	51,9	51,8	55,0	52,1	51,0	44,1	53,5	44,1	62,3	52,1
Nunca o casi nunca	40,6	38,4	44,0	40,6	43,7	36,6	39,2	30,9	42,4	42,5
No sabe montar	11,3	13,4	11,0	11,5	7,3	7,5	14,3	13,2	19,9	9,6

En el País Vasco y las Castillas se aprecia una ligera mayor proporción de usuarios de la bicicleta. Por el contrario, en Canarias es donde hay menos.



Utilizan la bici con poca frecuencia o nunca (n=1471)

ENTRE LOS MOTIVOS PARA NO USAR LA BICICLETA DESTACA EL DE NO DISPONER DE UNA

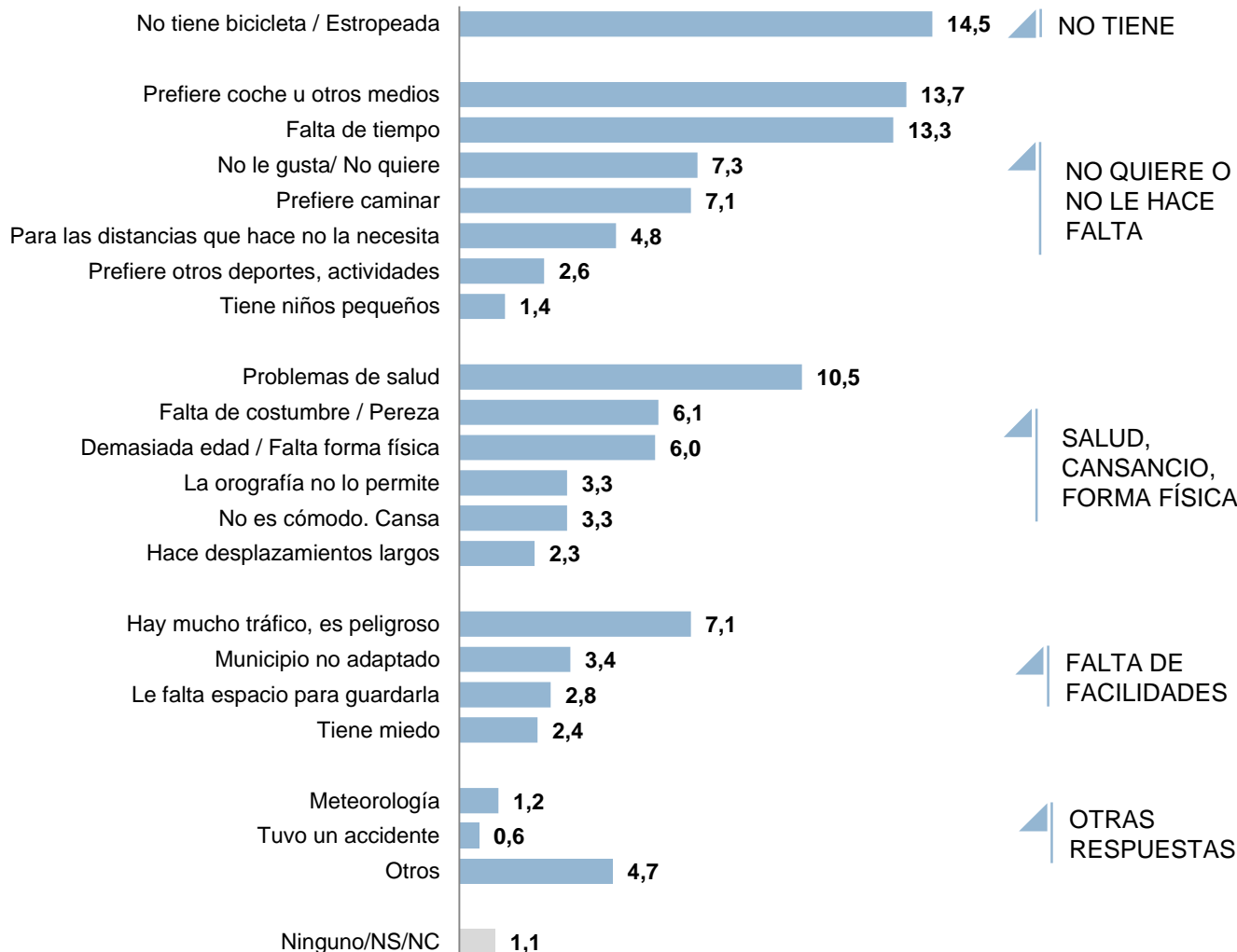
También sobresalen la preferencia por otros medios y la falta de tiempo, entre otras respuestas que dejan entrever que **no quieren utilizarla o no les hace falta**: no les gusta, prefieren caminar, no la necesitan, etc.

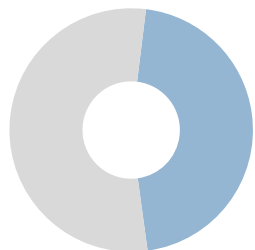
Otro grupo de respuestas recoge las menciones de los que dicen que **no pueden** por problemas de salud, cansancio o forma física.

También hay quien dice que no utiliza la bicicleta por la **falta de facilidades**. Sobre todo por el peligro que conlleva circular entre el tráfico, pero también porque considera que su municipio no está adaptado, no tiene espacio para guardarla o le da miedo ir en bici.

¿POR QUÉ NO UTILIZA LA BICICLETA?

-Espontánea. Respuesta múltiple-





Utilizan la
bici con
poca
frecuencia
o nunca
(n=1471)

¿POR QUÉ NO UTILIZA LA BICICLETA?

-Espontánea. Respuesta múltiple-

	2009	2010	2011	2015	2017
No tiene bicicleta / Estropeada	17,3	19,1	23,7	17,7	14,5
Prefiere coche u otros medios	11,4	7,4	11,9	10,7	13,7
Falta de tiempo	14,5	19,9	14,4	10,3	13,3
No le gusta/ No quiere	10,2	9,7	6,5	8,6	7,3
Prefiere caminar	5,7	3,0	5,3	11,1	7,1
Para las distancias que hace no la necesita	2,7	1,6	5,6	3,6	4,8
Prefiere otros deportes, actividades	3,1	1,5	2,8	3,9	2,6
Tiene niños pequeños	1,2	1,4	1,4	0,9	1,4
Problemas de salud	7,3	10,3	7,5	9,1	10,5
Falta de costumbre / Pereza	4,4	4,6	7,4	6,0	6,1
Demasiada edad / Falta forma física	4,9	10,2	5,6	6,0	6,0
La orografía no lo permite	2,0	5,1	4,1	5,2	3,3
No es cómodo. Cansa	2,4	2,1	3,9	2,8	3,3
Hace desplazamientos largos	1,2	0,3	0,9	2,0	2,3
Hay mucho tráfico, es peligroso	5,1	5,3	2,5	4,5	7,1
Municipio no adaptado	6,1	8,4	4,4	2,7	3,4
Le falta espacio para guardarla	1,3	4,8	3,8	1,6	2,8
Tiene miedo	1,7	2,3	1,7	4,9	2,4
No hay servicio de bicicleta pública	0,2	0,1			
Meteorología	1,7	0,6	1,8	0,7	1,2
Tuvo un accidente	0,3		1,4	0,6	0,6
Otros			2,3	3,3	4,7
Ninguno/Ns/Nc	2,9	2,8	2,1	1,1	1,1

En general se mantienen unos resultados parecidos a los de los anteriores barómetros.

Sin embargo, incrementan ligeramente los que no utilizan la bicicleta por el peligro derivado del exceso de tráfico.

Utilizan la bici con poca frecuencia o nunca (n=1471)

¿POR QUÉ NO UTILIZA LA BICICLETA?*

-Espontánea. Respuesta múltiple-

En las zonas más pobladas sobresalen los que no usan la bicicleta por la falta de facilidades: el exceso de tráfico, la falta de adaptación del municipio o no disponer de espacio para guardarla.

Los jóvenes que no utilizan la bicicleta dicen que no disponen de ninguna o que prefieren otros medios. La gente mayor, en cambio, alega más cuestiones de edad o salud.

	TOTAL (n=1471)	SEXO		EDAD					DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO			
		Hombre (n=657)	Mujer (n=814)	12-24 (n=194)	25-39 (n=388)	40-54 (n=423)	55-69 (n=320)	70-79 (n=146)	< 10 mil (n=296)	10 a 100 mil (n=590)	100 a 500 mil (n=342)	Más de 500 mil (n=243)
No tiene bicicleta / Estropeada	14,5	14,3	14,6	22,2	17,8	15,4	8,4	6,2	11,8	14,4	16,4	15,2
Prefiere coche u otros medios	13,7	14,2	13,4	23,7	15,2	10,4	12,8	8,2	14,5	12,4	10,5	20,6
Falta de tiempo	13,3	14,5	12,3	13,9	18,0	17,0	8,1		17,2	14,7	10,2	9,1
No le gusta / No quiere	7,3	7,8	7,0	4,6	10,1	9,0	5,6	2,7	9,8	6,9	5,6	7,8
Prefiere caminar	7,1	6,2	7,7	10,3	4,6	6,9	8,4	6,8	9,1	6,3	8,5	4,5
Para las distancias que hace no la necesita	4,8	4,4	5,0	6,7	3,6	5,2	4,4	4,8	5,4	4,7	4,1	4,9
Prefiere otros deportes, actividades	2,6	3,0	2,2	1,5	2,3	4,3	2,5		1,7	3,4	2,6	1,6
Tiene niños pequeños	1,4	0,5	2,2	1,0	4,1	0,7			1,0	2,2	0,3	1,6
Problemas de salud	10,5	12,2	9,1	2,6	3,6	9,2	18,1	26,0	14,5	11,0	9,6	5,3
Falta de costumbre / Pereza	6,1	5,3	6,8	4,6	7,0	6,4	6,9	3,4	3,7	6,4	7,6	6,2
Demasiada edad / Falta forma física	6,0	6,4	5,7	0,5	1,0	1,2	10,0	31,5	5,4	5,1	7,3	7,0
La orografía no lo permite	3,3	3,3	3,3	2,6	2,8	3,8	3,4	4,1	5,7	3,7	2,6	0,4
No es cómodo. Cansa	3,3	2,9	3,6	1,5	3,9	3,3	3,4	3,4	3,4	3,2	3,8	2,5
Hace desplazamientos largos	2,3	2,6	2,1	4,6	3,1	1,9	1,6		2,0	2,5	2,9	1,2
Hay mucho tráfico, es peligroso	7,1	6,7	7,4	1,0	5,9	6,1	10,3	13,7	3,4	6,6	8,5	10,7
Municipio no adaptado	3,4	2,1	4,4	3,6	4,9	3,5	1,9	2,1	1,0	3,9	3,2	5,3
Le falta espacio para guardarla	2,8	3,0	2,6	3,1	2,8	4,0	2,2	3,7	0,7	2,5	3,8	4,5
Tiene miedo	2,4	1,1	3,6	0,5	1,8	1,7	3,8	6,2	3,4	2,2	2,6	1,6
Meteorología	1,2	1,4	1,0	2,6	1,3	1,2	0,6		1,4	0,8	1,8	0,8
Tuvo un accidente	0,6	0,8	0,5		0,3	1,2	0,6	0,7	0,3	0,8	0,6	0,4
Otros	4,7	4,4	4,9	4,6	5,7	5,2	4,1	2,1	3,7	4,2	5,0	6,6
Ninguno/NS/NC	1,1	1,4	0,9	1,0	1,5	1,1	1,2		1,7	1,2	0,9	0,8



Disponibilidad de bicicleta

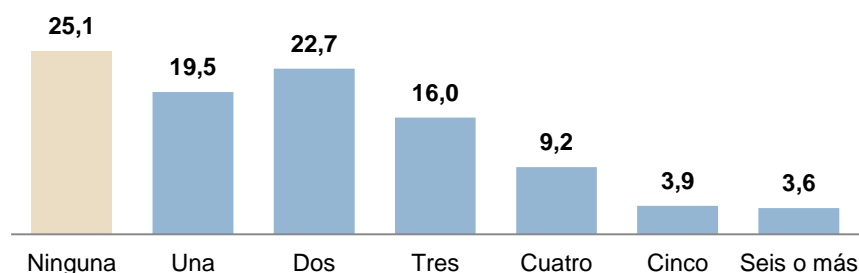
¿PODRÍA DECIRME CUÁNTAS BICICLETAS HAY EN SU CASA?*

TRES DE CADA CUATRO ESPAÑOLES TIENE ALGUNA BICI EN CASA

Cuatro de cada diez disponen de una o dos bicicletas, y un tercio de la población tiene más de tres bicicletas en su casa.

Uno de cada cuatro, en cambio, no tiene ninguna bicicleta en casa.

De media, cada español tiene 1,9 bicicletas en el hogar.



74,9%

TIENE ALGUNA BICICLETA EN CASA

1,9

MEDIA DE BICICLETAS EN EL HOGAR

La población que cuenta con alguna bici en casa se mantiene alrededor del 75% des del inicio de la serie.

EVOLUCIÓN

	2008	2009	2010	2011	2015	2017
NO TIENE NINGUNA BICI	25,1	26,0	25,0	26,5	24,0	25,1
TIENE ALGUNA BICI	74,8	73,9	74,9	73,3	76,0	74,9
Una	17,4	17,8	16,5	18,4	18,6	19,5
Dos	22,8	23,7	23,7	21,5	24,5	22,7
Tres	18,0	15,2	17,3	17,9	15,7	16,0
Cuatro	9,7	9,1	11,3	9,4	10,0	9,2
Cinco	3,8	5,0	3,2	3,2	3,8	3,9
Seis o más	3,1	3,1	2,9	2,9	3,4	3,6
NS/NC	0,1	0,1	0,1	0,2		0,1
MEDIA	2,0	1,9	2,0	1,9	2,0	1,9

* Se estima que en España hay unos 30 millones de bicicletas.

¿PODRÍA DECIRME CUÁNTAS BICICLETAS HAY EN SU CASA?

	TOTAL (n=3204)	Usuarios bicicleta (n=1543)	SEXO		EDAD					NIVEL DE ESTUDIOS		
			Hombre (n=1588)	Mujer (n=1616)	12-24 (n=482)	25-39 (n=811)	40-54 (n=945)	55-69 (n=673)	70-79 (n=293)	Bajo (n=982)	Medio (n=1178)	Alto (n=1028)
NO TIENE NINGUNA BICI	25,1	4,8	21,5	28,6	17,4	22,3	18,3	32,5	49,8	30,8	22,2	23,0
TIENE ALGUNA BICI	74,9	95,4	78,5	71,1	82,5	77,7	81,5	67,4	49,6	69,1	77,7	77,1
Una	19,5	19,5	20,0	19,1	19,9	23,6	16,5	20,7	15,0	17,2	21,6	19,2
Dos	22,7	27,9	24,1	21,3	24,7	26,3	21,6	22,9	13,0	21,5	22,9	23,9
Tres	16,0	22,4	15,9	16,0	20,3	13,6	21,1	11,7	8,9	15,3	16,2	16,2
Cuatro	9,2	14,5	9,9	8,5	8,9	7,6	13,9	6,4	5,5	8,4	8,9	10,3
Cinco	3,9	5,8	4,5	3,2	5,4	3,7	4,0	2,8	3,8	3,2	4,4	4,0
Seis o más	3,6	5,3	4,1	3,0	3,3	2,9	4,4	2,9	3,4	3,5	3,7	3,5
No sabe	0,1			0,2				0,1	0,7	0,2	0,1	
MEDIA	1,9	2,7	2,1	1,8	2,2	1,9	2,3	1,6	1,4	1,8	2,0	2,0

	TOTAL (n=3204)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO				NACIONALIDAD	
		< 10 mil (n=644)	10 a 100 mil (n=1268)	100 a 500 mil (n=767)	Más de 500 mil (n=525)	Espa- ñola (n=302)	Extran- jera (n=175)
NO TIENE NINGUNA BICI	25,1	17,7	21,1	30,2	36,2	24,7	30,9
TIENE ALGUNA BICI	74,9	82,1	79,1	69,5	63,9	75,1	69,1
Una	19,5	19,4	18,6	19,0	22,7	19,2	24,6
Dos	22,7	24,1	25,4	20,6	17,7	22,8	20,6
Tres	16,0	16,6	16,5	15,4	14,9	16,2	12,0
Cuatro	9,2	11,5	9,7	8,3	6,5	9,4	5,7
Cinco	3,9	4,7	4,9	3,4	1,1	3,9	3,4
Seis o más	3,6	5,8	4,0	2,8	1,0	3,6	2,8
No sabe	0,1	0,3		0,1		0,1	
MEDIA	1,9	2,3	2,1	1,8	1,4	2,0	1,6

Prácticamente todos los usuarios de bicicleta tienen alguna en casa.

Un tercio de los residentes en las grandes ciudades no dispone de ninguna bici en casa.

El porcentaje de los que tienen alguna bicicleta en su casa incrementa entre los menores de 55 años y a medida que se reduce el tamaño del municipio de residencia.

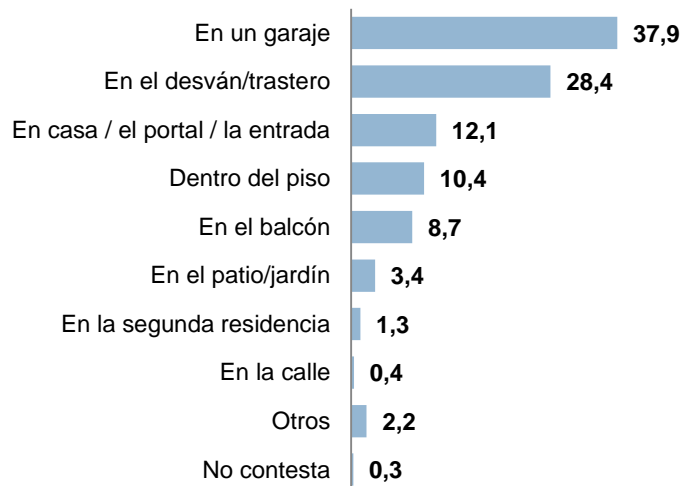
¿PODRÍA DECIRME CUÁNTAS BICICLETAS HAY EN SU CASA?

	TOTAL	COMUNIDAD AUTÓNOMA								
		Andalucía	Cataluña	Madrid	Com. Valenciana	Castillas	Galicia	País Vasco	Canarias	Resto com.
	(n=3204)	(n=580)	(n=520)	(n=443)	(n=341)	(n=306)	(n=189)	(n=152)	(n=151)	(n=522)
NO TIENE NINGUNA BICI	25,1	21,4	27,1	30,9	26,7	15,4	22,8	27,0	37,1	23,6
TIENE ALGUNA BICI	74,9	78,5	72,5	69,1	73,5	84,4	77,3	73,0	63,1	76,5
Una	19,5	20,0	22,7	18,1	18,2	16,7	15,3	15,8	25,2	20,7
Dos	22,7	26,2	20,0	21,0	22,9	24,5	27,0	19,1	21,2	21,8
Tres	16,0	17,9	11,9	16,5	16,7	19,6	21,2	13,8	6,0	16,5
Cuatro	9,2	8,1	9,6	7,4	9,1	13,1	6,3	12,5	7,3	10,0
Cinco	3,9	3,6	4,8	3,6	2,1	4,2	5,3	7,2	1,3	3,6
Seis o más	3,6	2,7	3,5	2,5	4,5	6,3	2,2	4,6	2,1	3,9
No sabe	0,1		0,4			0,3				
MEDIA	1,9	2,0	1,9	1,8	1,9	2,4	2,0	2,1	1,4	2,0

En su casa
hay alguna
bicicleta
(n=2398)

Y HABITUALMENTE, ¿DÓNDE GUARDA ESTAS BICICLETAS?

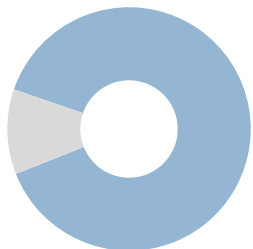
–Espontánea. Respuesta múltiple–



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

En los municipios pequeños los que guardan la bicicleta en el garaje suponen casi el 60%, pero a medida que crece la dimensión del municipio de residencia incrementan los que usan el desván / trastero, el portal, el piso o el balcón.

	TOTAL (n=2398)	Usuarios bicicleta (n=1469)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO			
			< 10 mil (n=528)	10 a 100 mil (n=1001)	100 a 500 mil (n=534)	Más de 500 mil (n=335)
			En un garaje	37,9	36,9	57,8
En el desván/trastero	28,4	28,7	18,6	26,9	37,3	34,3
En casa / en el portal / en la entrada	12,1	13,4	9,7	12,3	12,7	14,6
Dentro del piso	10,4	11,2	6,8	9,4	13,5	14,3
En el balcón	8,7	8,6	3,0	7,0	12,5	16,4
En el patio / jardín	3,4	3,1	3,6	4,1	2,4	2,7
En la segunda residencia	1,3	1,3	0,6	0,4	2,2	3,9
Otras ubicaciones	2,6	2,2	2,9	2,7	1,9	3,3
No contesta	0,3	0,4	0,4	0,4		



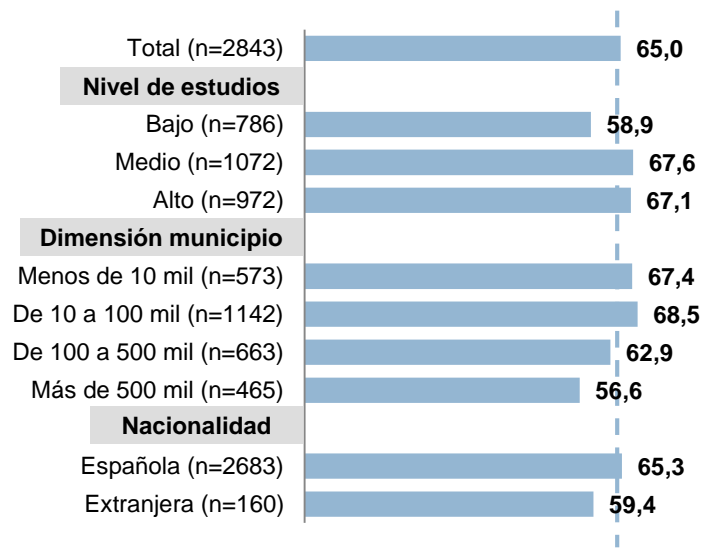
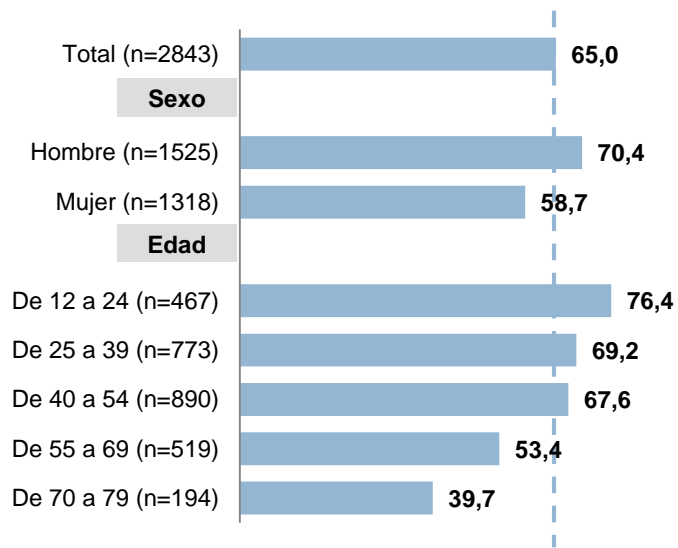
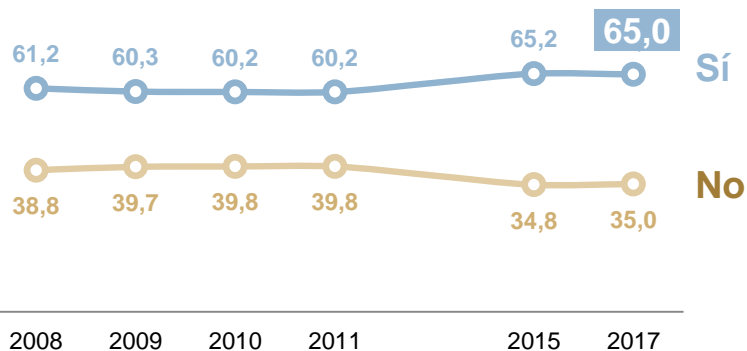
Saben montar en bici (n=2843)

¿ACTUALMENTE TIENE BICICLETA PARA USO PERSONAL?

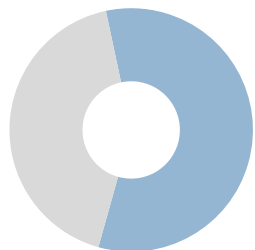
DOS TERCIOS DE LOS QUE SABEN MONTAR EN BICI DISPONEN DE UNA PARA USO PERSONAL

Los hombres y los más jóvenes son los que más disponen de bicicleta personal.

En general, a medida que se reduce la edad de los entrevistados, entre los que tienen un nivel educativo medio y alto y en los municipios más pequeños incrementan los que tienen bici propia.



En las grandes ciudades poco más de la mitad de los que saben montar en bici disponen de una para uso personal.



Tiene bici para uso personal (n=1848)



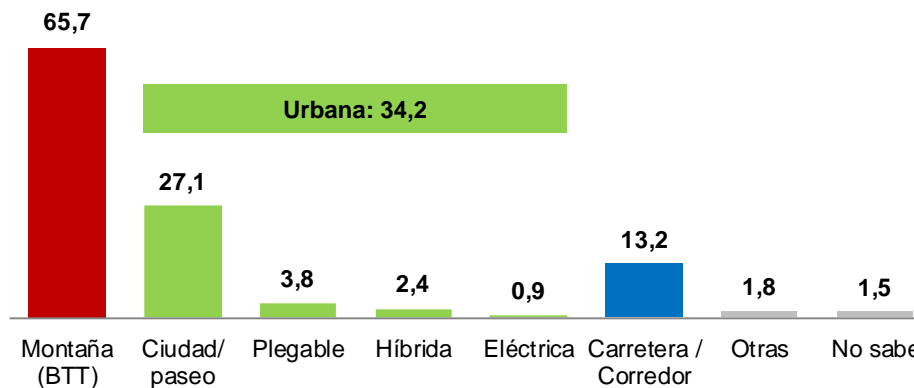
¿QUÉ TIPO DE BICICLETA TIENE?

–Respuesta múltiple–

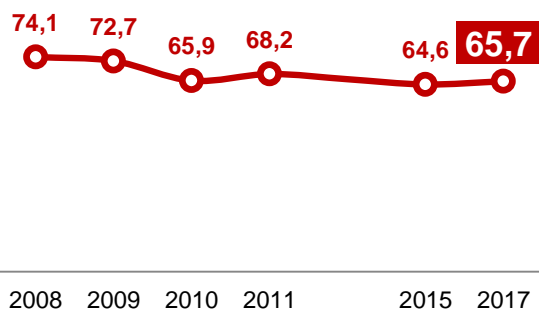
LA BICICLETA DE MONTAÑA SIGUE SIENDO LA MÁS HABITUAL ENTRE LOS TIENEN BICI PROPIA

Dos tercios de la población con bici propia tiene una BTT, un tercio tiene una bici urbana y poco más del 10 % una bici de carretera.

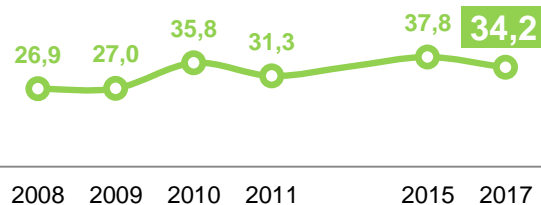
A pesar de ligeras oscilaciones, la proporción de bicis de montaña, urbanas y de carretera se mantiene respecto los últimos años.



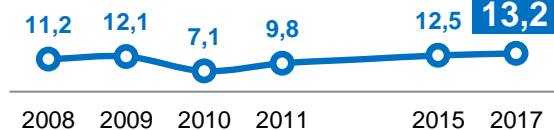
Montaña (BTT)



Urbana



Carretera



Tiene bici para uso personal (n=1848)

¿QUÉ TIPO DE BICICLETA TIENE?

–Respuesta múltiple–

	TOTAL (n=1848)	Usuarios bicicleta (n=1394)	SEXO		EDAD					NIVEL DE ESTUDIOS		
			Hombre (n=1074)	Mujer (n=774)	12-24 (n=357)	25-39 (n=535)	40-54 (n=602)	55-69 (n=277)	70-79 (n=77)	Bajo (n=463)	Medio (n=725)	Alto (n=652)
Montaña (BTT)	65,7	67,4	77,6	49,2	62,7	74,6	65,9	58,1	42,9	66,5	68,4	62,4
Urbana	34,2	33,6	22,0	51,0	30,2	24,7	36,9	45,5	57,2	30,4	30,9	40,2
Carretera / Corredor	13,2	14,7	17,5	7,2	10,9	15,5	12,5	13,4	13,0	12,3	13,9	13,0
Otras	1,8	2,0	2,1	1,4	2,5	1,7	1,5	1,4	2,6	2,1	2,0	1,4
No sabe	1,5	1,1	1,0	2,2	3,1	0,9	1,0	1,4	2,6	1,9	1,7	1,1

La bicicleta de montaña es mayoritaria en todos los segmentos de población analizados, a excepción de las mujeres y las personas de más edad, entre los que sobresalen los que tienen bicicletas urbanas.

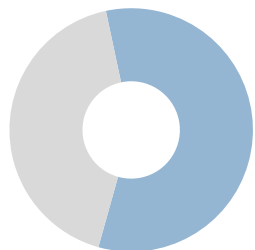
Estas, también sobresalen entre las personas con más formación, en los municipios más poblados y los que usan la bicicleta a diario.

	TOTAL (n=1848)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO				FRECUENCIA DE USO					
		< 10 mil (n=386)	10 a 100 mil (n=782)	100 a 500 mil (n=417)	Más de 500 mil (n=263)	Cada día o casi (n=205)	Mín. 1 vez a la sem. (n=468)	Solo fines de sem. (n=241)	Alguna vez al mes (n=349)	Menor frecuencia (n=131)	Nunca o casi nunca (n=454)
Montaña (BTT)	65,7	71,0	69,2	60,7	55,5	60,5	69,4	68,9	67,3	68,7	60,4
Urbana	34,2	30,1	30,7	39,4	42,6	44,4	31,2	27,8	34,4	32,8	36,4
Carretera / Corredor	13,2	15,0	13,2	13,4	10,3	24,4	22,0	10,0	5,4	6,9	8,6
Otras	1,8	1,6	2,1	1,9	0,8	5,4	2,3		1,1	1,5	1,1
No sabe	1,5	1,8	1,7	1,2	1,1	0,5	0,6	1,7	1,1	2,3	2,9

	TOTAL (n=1848)	COMUNIDAD AUTÓNOMA								
		Andalucía (n=331)	Cataluña (n=274)	Madrid (n=251)	Com. Valenciana (n=192)	Castillas (n=209)	Galicia (n=108)	País Vasco (n=96)	Canarias (n=67)	Resto com. (n=320)
Montaña (BTT)	65,7	66,8	65,3	66,5	58,3	76,1	64,8	56,3	55,2	67,2
Urbana	34,2	32,6	35,8	29,9	41,1	29,3	29,6	41,6	38,8	35,2
Carretera / Corredor	13,2	11,2	12,4	10,4	14,6	12,9	23,1	16,7	16,4	12,5
Otras	1,8	1,5	1,5	1,2	2,6	1,0	1,8	4,2	7,5	0,9
No sabe	1,5	1,8	0,7	2,4	1,0	1,4	1,9	1,0	3,0	1,3



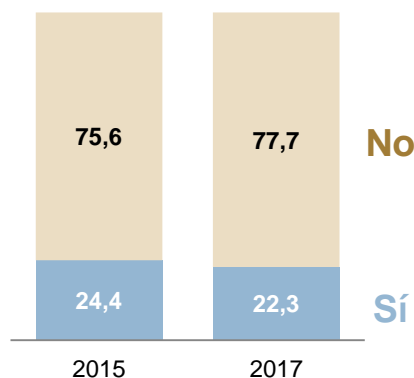
Pertenencia a asociaciones u organizaciones



Tiene bici para uso personal (n=1848)



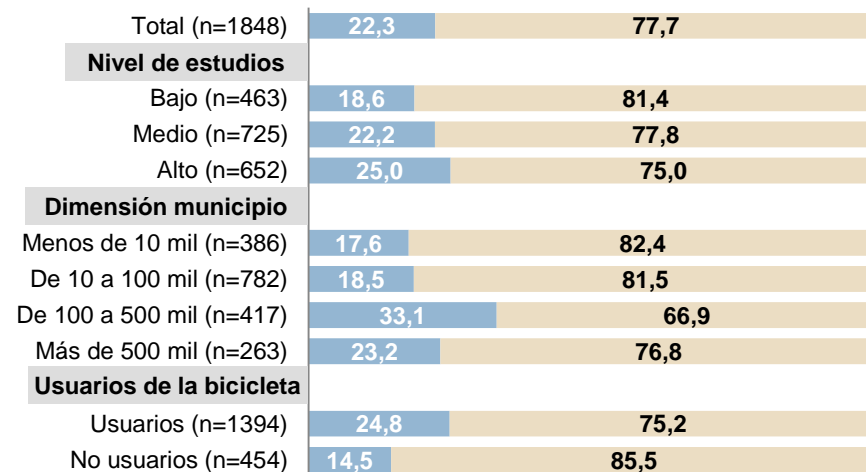
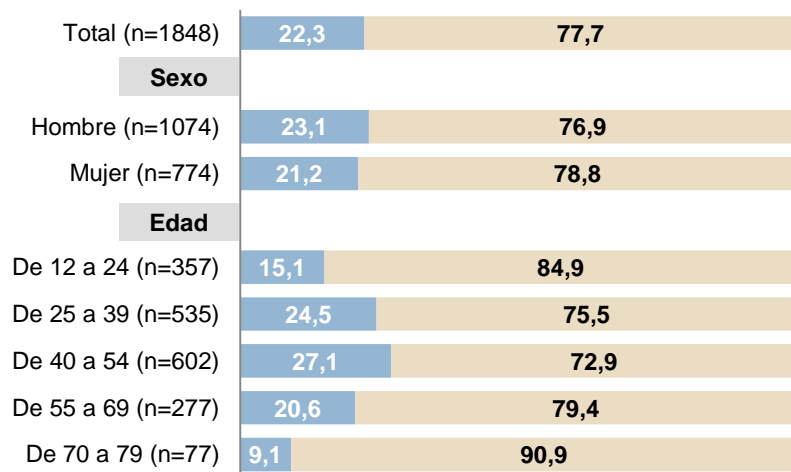
¿CONOCE ALGUNA ASOCIACIÓN, ORGANISMO O FORO EN INTERNET QUE PROMUEVA EL USO DE LA BICICLETA EN SU LOCALIDAD?

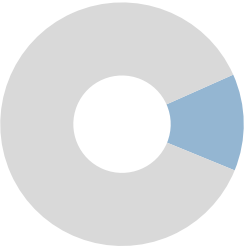


CASI UNA CUARTA PARTE DE LOS QUE TIENEN BICI PARA USO PERSONAL CONOCE ALGUNA ENTIDAD QUE PROMUEVA EL USO DE LA BICICLETA EN SU LOCALIDAD

Tres de cada cuatro, sin embargo, dicen no conocer a ninguna entidad que promueva la bicicleta.

La personas de mediana edad, aquellos con más nivel formativo, los residentes en municipios de 100 mil a 500 mil habitantes y los usuarios de la bicicleta son los que más conocen alguna organización o foro de este tipo.



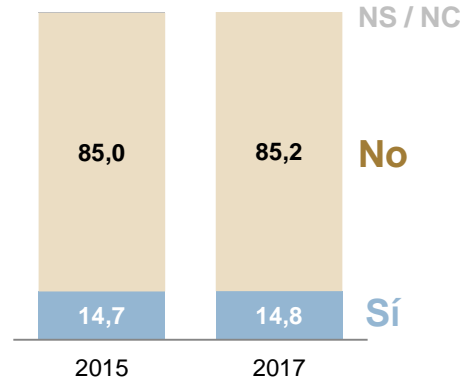


Conocen alguna (n=412)

¿FORMA PARTE DE ALGUNA ASOCIACIÓN, ORGANISMO O FORO EN INTERNET QUE PROMUEVA EL USO DE LA BICICLETA EN SU LOCALIDAD?

El 3,3% de los que tienen bicicleta propia forman parte de alguna asociación, organismo o foro de internet que promueva el uso de la bici en su localidad (lo que supone el 1,9% del conjunto de la población).

Estos citan una gran variedad de entidades, entre las que destacan los clubes y peñas ciclistas.



3,3%

ENTRE LOS QUE TIENEN BICICLETA PARA USO PERSONAL

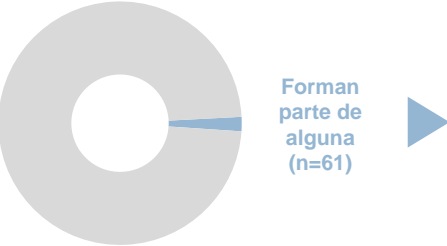
1,9%

ENTRE EL CONJUNTO DE LA POBLACIÓN

Uno de cada cinco personas de 25 a 39 años o residente en un municipio de 10 a 100 mil habitantes que conoce alguna de estas asociaciones forma parte de una de ellas.

	Sí (%)	No (%)
Total (n=412)	14,8	85,2
Sexo		
Hombre (n=248)	17,7	82,3
Mujer (n=164)	10,4	89,6
Edad		
De 12 a 24 (n=54)	5,6	94,4
De 25 a 39 (n=131)	20,6	79,4
De 40 a 54 (n=163)	14,1	85,9
De 55 a 69 (n=57)	12,3	87,7
De 70 a 79 (n=7)	14,3	85,7

	Sí (%)	No (%)
Total (n=412)	14,8	85,2
Nivel de estudios		
Bajo (n=86)	12,8	87,2
Medio (n=161)	18,0	82,0
Alto (n=163)	12,9	87,1
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=68)	13,2	86,8
De 10 a 100 mil (n=145)	20,7	79,3
De 100 a 500 mil (n=138)	10,9	89,1
Más de 500 mil (n=61)	11,5	88,5
Usuarios de la bicicleta		
Usuarios bicicleta (n=346)	16,5	83,5
No usuarios bicicleta (n=66)	6,1	93,9



Forman parte de alguna (n=61)

¿CUÁL?

–Espontánea. Respuesta múltiple–

Listado de asociaciones, organismos o foros en internet que promueven el uso de la bicicleta, mencionados por los entrevistados*:

- Amigos de la bicicleta (Murcia)
- AMPA escolar (Barcelona)
- Asociación CURBA (Ciclistas Urbanos de Albacete) (Albacete)
- Asturias ConBici (Asturias)
- CC GAC MTB Auringis de Jaen (Jaén)
- Bici Critica (Madrid)
- Bicis Solidarias (Córdoba)
- CC Bonrepòs i Mirambell (Valencia)
- CC Cambre (La Coruña)
- CC Cangas (Pontevedra)
- CC El Quinto Pino (Huelva)
- CC Gràcia (Barcelona)
- CC Idoya (Navarra)
- CC Ilerbikes (Lleida)
- CC Master de Louriña (Pontevedra)
- CC Ripollet (Barcelona)
- CC Teo (La Coruña)
- CC Utiel (Valencia)
- CC Veleño (Málaga)
- CC Xixón 2000 (Asturias)
- Club Deportivo Cañamito Bike (Sevilla)
- Club Deportivo Piedrahita (Ávila)
- Federación Galega de Ciclismo (La Coruña)
- Grupo cicloturista El Zahor (Granada)
- Peña Ciclista Llorat de Mar (Girona)
- Peña Ciclista de Massamagrell (Valencia)
- Peña Ciclista Paloma (Madrid)
- Ruedas Cuadradas (Málaga)
- Ruedas Redondas (Málaga)

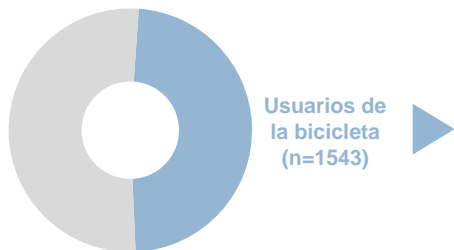
* La mayoría de las asociaciones, organismos o foros mencionados por los entrevistados no han podido ser confirmados.



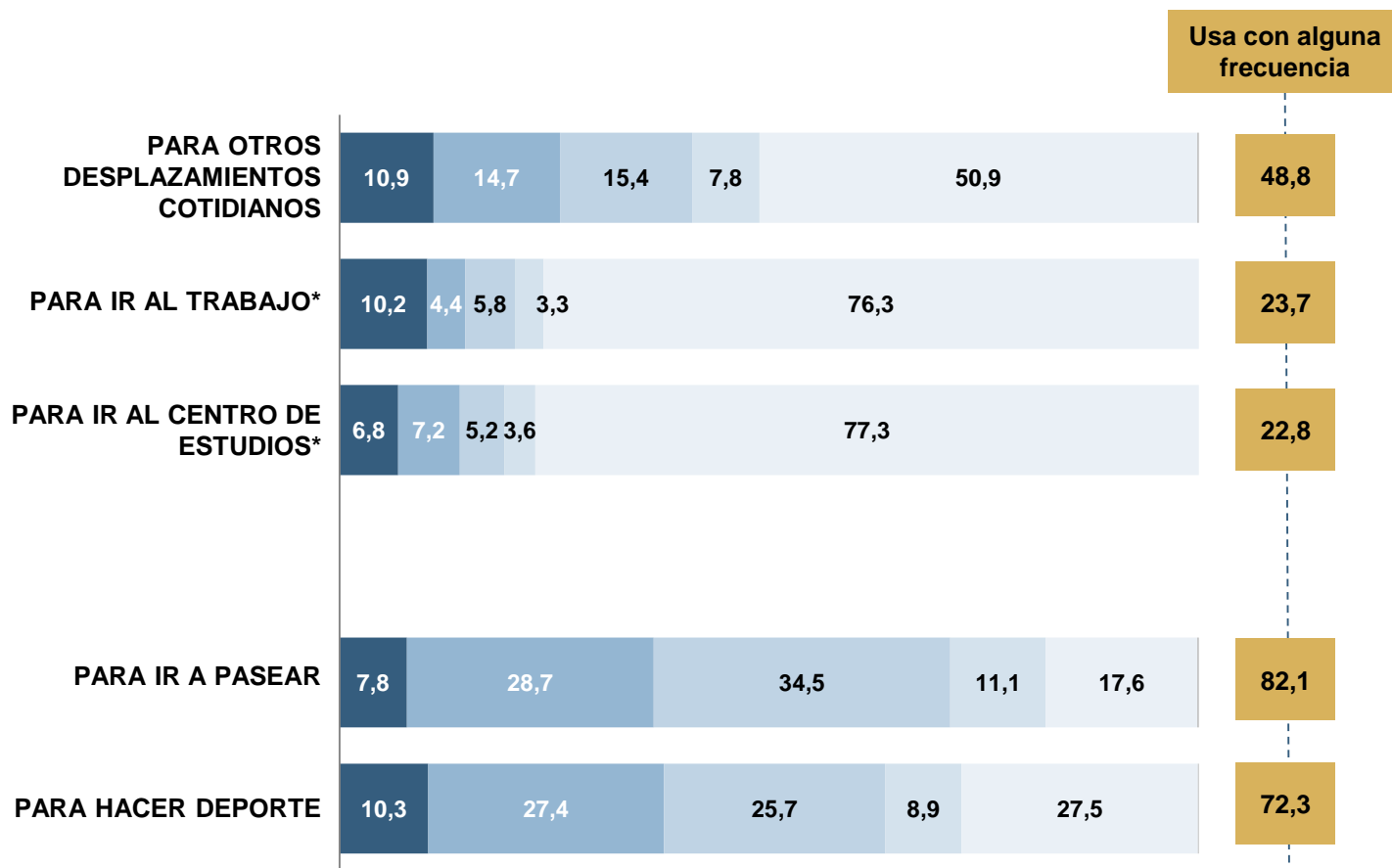
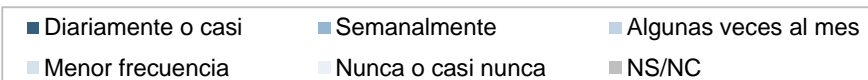
LOS USUARIOS DE LA BICICLETA



Hábitos de uso



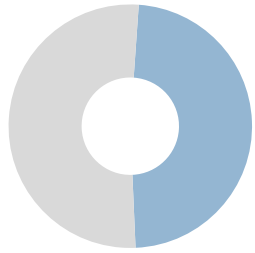
DÍGAME SI USTED UTILIZA LA BICICLETA PARA LOS SIGUIENTES MOTIVOS:



SIETE DE CADA DIEZ USUARIOS UTILIZA LA BICI ALGUNA VEZ PARA HACER DEPORTE Y OCHO DE CADA DIEZ PARA PASEAR

Casi la mitad de los usuarios utiliza la bicicleta con mayor o menor frecuencia para hacer desplazamientos cotidianos y casi una cuarta parte para ir al trabajo* o al centro de estudios*.

* El porcentaje de personas que utilizan la bici para ir al trabajo y al centro de estudios está calculado en base al número de usuarios de la bicicleta que trabajan (n=932) y estudian (n=251) respectivamente.



Usuarios de la bicicleta (n=1543)

DÍGAME SI USTED UTILIZA LA BICICLETA PARA LOS SIGUIENTES MOTIVOS:

■ Diariamente + semanalmente ■ Menor frecuencia ■ Nunca o casi nunca ■ NS/NC

PARA OTROS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS



25,6%
USO INTENSO

PARA IR AL TRABAJO*

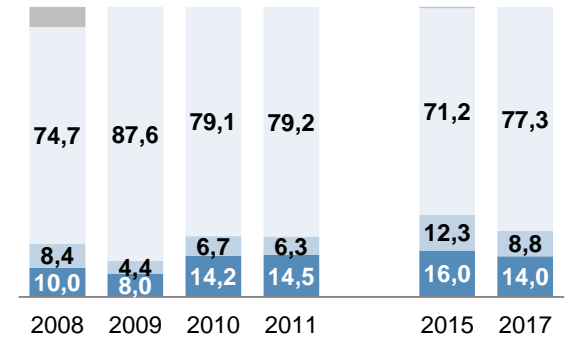
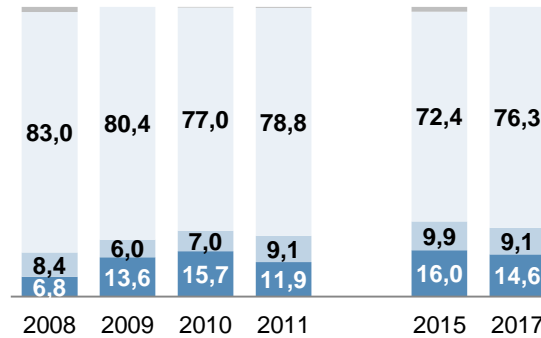
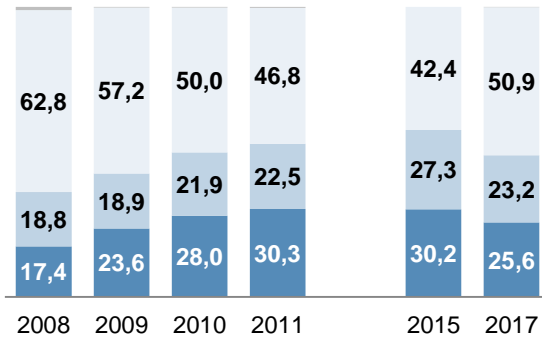


14,6%
USO INTENSO

PARA IR AL CENTRO DE ESTUDIOS*



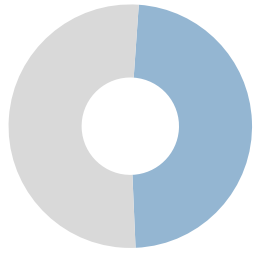
14,0%
USO INTENSO



UNO DE CADA CUATRO USUARIOS VA EN BICI AL MENOS UNA VEZ A LA SEMANA PARA HACER LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS, Y ALREDEDOR DEL 14% PARA IR A TRABAJAR O AL CENTRO DE ESTUDIOS.

Se mantienen unos resultados parecidos a los de las últimas consultas.

* El porcentaje de personas que utilizan la bici para ir al trabajo y al centro de estudios está calculado en base al número de usuarios de la bicicleta que trabajan (n=932) y estudian (n=251) respectivamente.



Usuarios de la bicicleta (n=1543)

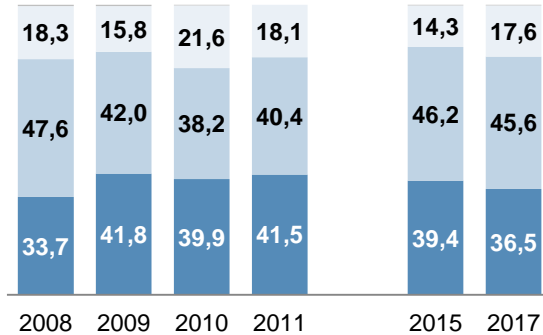
DÍGAME SI USTED UTILIZA LA BICICLETA PARA LOS SIGUIENTES MOTIVOS:

■ Diariamente + semanalmente ■ Menor frecuencia ■ Nunca o casi nunca ■ NS/NC

PARA IR A PASEAR



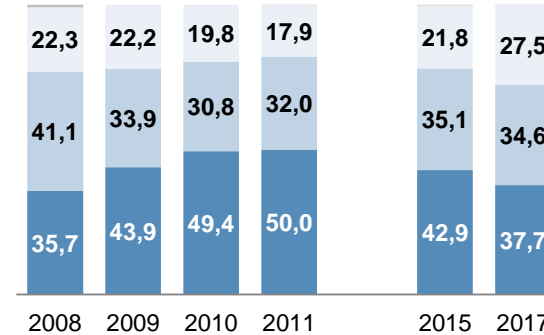
36,5%
USO INTENSO



PARA HACER DEPORTE

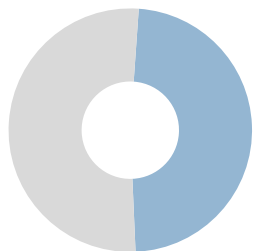


37,7%
USO INTENSO



CASI CUATRO DE CADA DIEZ USUARIOS UTILIZA LA BICICLETA PARA HACER DEPORTE O PASEAR AL MENOS UNA VEZ A LA SEMANA

Se mantienen unos resultados similares a los de los últimos barómetros.



Usuarios de la bicicleta (n=1543)

DÍGAME SI USTED UTILIZA LA BICICLETA PARA LOS SIGUIENTES MOTIVOS:

En general, los hombres utilizan la bici con mayor frecuencia que las mujeres sobretodo para hacer deporte, pero también para pasear y para los diferentes motivos de desplazamientos cotidianos.

En los municipios más pequeños se hace un uso más intenso de la bici para hacer deporte y pasear, mientras que en las grandes ciudades incrementan los que la usan habitualmente para ir al trabajo o al centro de estudios.

		Total (n=1543)	SEXO		EDAD					DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO			
			Hombre (n=939)	Mujer (n=604)	12-24 (n=311)	25-39 (n=430)	40-54 (n=531)	55-69 (n=219)	70-79 (n=52)	< 10 mil (n=309)	10 a 100 mil (n=624)	100 a 500 mil (n=367)	Más de 500 mil (n=243)
Para otros desplazamientos cotidianos	Diariamente	10,9	12,6	8,3	14,1	9,1	9,0	11,4	23,1	12,9	9,5	11,7	10,7
	Semanalmente	14,7	14,5	15,1	17,0	14,4	14,5	12,3	15,4	14,6	13,0	15,3	18,5
	Menor frecuencia	23,2	22,8	24,0	30,9	24,2	22,0	16,9	9,6	26,5	21,8	23,1	23,0
	Nunca / casi nunca	50,9	49,9	52,5	37,9	52,1	54,2	58,9	51,9	46,0	55,4	49,6	47,7
Para ir al trabajo*	Diariamente	10,2	10,4	9,8	18,3	10,5	8,7	9,7	**	8,7	8,0	13,0	13,4
	Semanalmente	4,4	5,4	2,7	6,7	4,4	4,2	3,9		4,7	3,4	4,3	7,0
	Menor frecuencia	9,1	9,4	8,6	8,4	12,5	6,8	7,8		8,8	9,0	10,8	7,0
	Nunca / casi nunca	76,3	74,8	78,9	66,7	72,7	80,2	78,6		77,9	79,6	71,9	72,5
Para ir al centro de estudios*	Diariamente	6,8	10,1	2,7	6,4	12,5				2,0	2,7	16,3	12,8
	Semanalmente	7,2	5,8	8,9	7,3	6,3				5,9	8,0	2,0	12,8
	Menor frecuencia	8,8	10,1	7,2	9,5					13,7	9,9	4,1	5,2
	Nunca / casi nunca	77,3	74,1	81,3	76,8	81,3	**			78,4	79,5	77,6	69,2
Para ir a pasear	Diariamente	7,8	8,6	6,6	8,0	4,9	7,5	13,2	11,5	9,1	6,9	10,1	5,3
	Semanalmente	28,7	31,2	24,8	21,5	32,6	29,4	29,2	30,8	30,7	28,7	26,2	30,0
	Menor frecuencia	45,6	39,4	55,3	53,7	44,0	47,3	39,3	21,2	42,4	46,5	44,7	48,9
	Nunca / casi nunca	17,6	20,6	13,1	16,7	18,6	15,4	17,8	36,5	17,8	17,5	19,1	15,6
Para hacer deporte	Diariamente	10,3	12,1	7,5	12,5	7,4	10,4	12,3	11,5	12,0	9,5	11,7	8,2
	Semanalmente	27,4	32,4	19,7	19,3	31,4	27,9	28,8	32,7	30,1	28,2	26,2	23,9
	Menor frecuencia	34,6	33,0	37,1	42,7	35,6	32,9	30,6	11,5	31,4	35,9	35,1	34,6
	Nunca / casi nunca	27,5	22,5	35,4	25,4	25,6	28,6	28,3	42,3	26,5	26,3	26,7	33,3

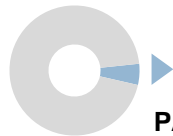
* El porcentaje de personas que utilizan la bici para ir al trabajo y al centro de estudios está calculado en base al número de usuarios de la bicicleta que trabajan (n=932) y estudian (n=251) respectivamente.

** Hay un usuario de la bici de 70 a 79 años que trabaja, y 2 casos de usuarios de 40 a 54 años cuya actividad principal es estudiar.



Base: utiliza diariamente la bicicleta...

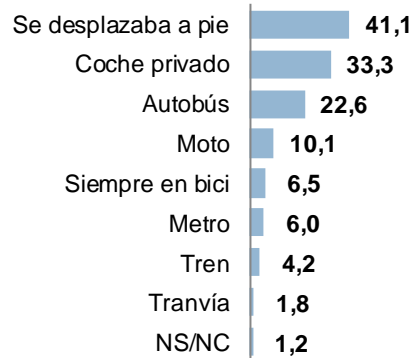
¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZABA ANTES DE USAR LA BICICLETA...?



(n=168)

PARA DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS

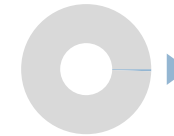
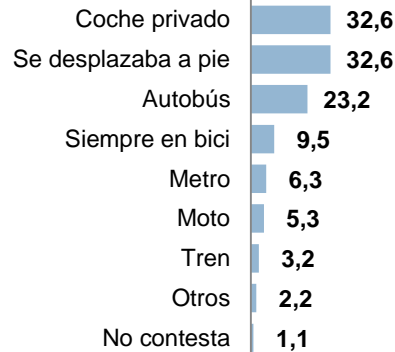
–Respuesta múltiple–



(n=95)

PARA IR A TRABAJAR

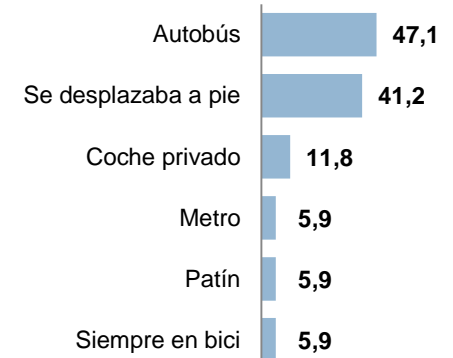
–Respuesta múltiple–



(n=17)

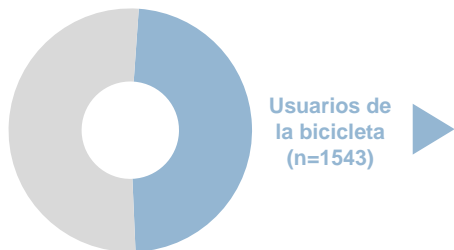
PARA IR AL CENTRO DE ESTUDIOS

–Respuesta múltiple–



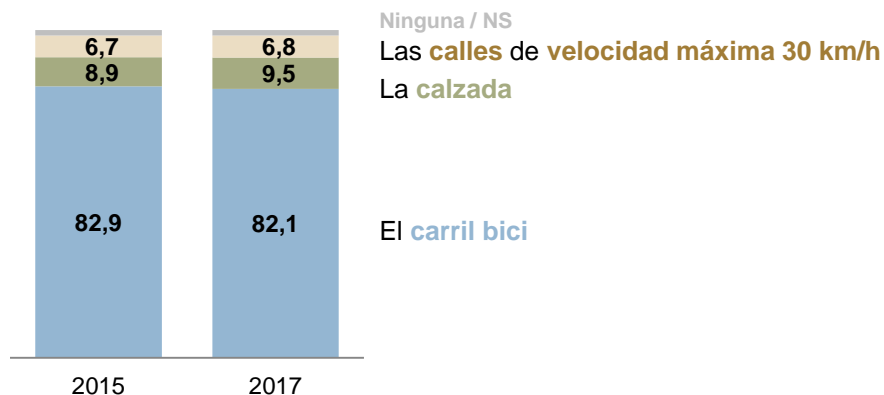
LA BICI HA SUSTITUIDO SOBRETUDO LOS DESPLAZAMIENTOS EN VEHÍCULOS A MOTOR PARTICULARES (COCHE Y MOTO)

En algunos casos, también los desplazamientos a pie.
Es menos frecuente que sean antiguos usuarios de transporte público.



CUANDO CIRCULA EN BICICLETA POR ZONAS URBANAS, ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES VÍAS DE CIRCULACIÓN LE PARECE MÁS CÓMODA?

–Sugerida–

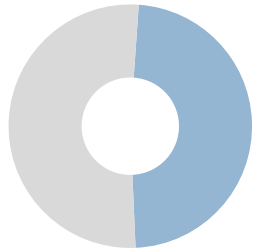


LOS CICLISTAS PREFIEREN LOS CARRILES BICI A LA CALZADA O LAS ZONAS 30.

Son pocos los que prefieren circular por espacios compartidos con el vehículo motorizado.

	Total (n=1543)	Frecuencia de uso				
		Cada día o casi (n=222)	Mín. 1 vez a la sem. (n=496)	Sólo fines de sem. (n=262)	Alguna vez al mes (n=392)	Menor frecuencia (n=171)
El carril bici	82,1	78,8	81,7	83,6	83,4	82,5
La calzada	9,5	10,4	9,9	8,0	8,7	11,7
Las calles de velocidad máxima 30 km/h	6,8	9,9	7,5	6,5	6,4	2,3
Ninguna	0,8	0,5	0,6	0,8	1,0	1,2
No lo sabe	0,8	0,5	0,4	1,1	0,5	2,3

Entre los que hacen un uso más intensivo de la bicicleta incrementan ligeramente aquellos a los que les resulta cómodo circular por la calzada o las zonas 30.



Usuarios de la bicicleta (n=1543)

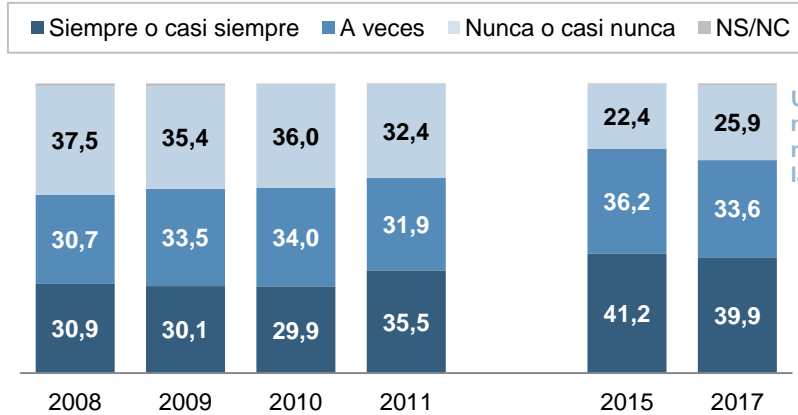
UNA CUARTA PARTE DE LOS CICLISTAS NO VA NUNCA O CASI NUNCA POR LA CALZADA. EL PRINCIPAL MOTIVO ES EL PELIGRO QUE PERCIBEN Y EL MIEDO QUE SIENTEN

Por el contrario, cuatro de cada diez dicen circular siempre o casi siempre por la calzada compartiendo el espacio con los vehículos motorizados.

Se mantienen unos resultados muy parecidos a la consulta de hace dos años.

¿CIRCULA POR LA CALZADA COMPARTIENDO EL ESPACIO CON LOS VEHICULOS A MOTOR?

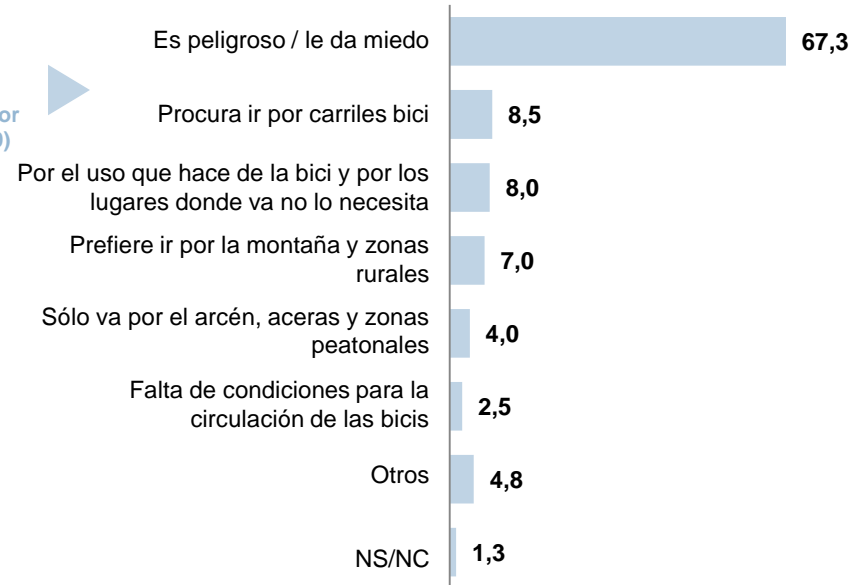
–Sugerida–

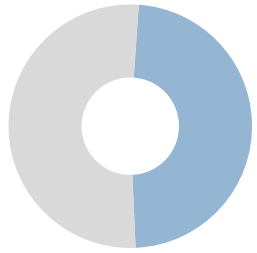


Usuarios que nunca o casi nunca circulan por la calzada (n=400)

¿POR QUÉ MOTIVO?

–Espontánea. Respuesta múltiple–



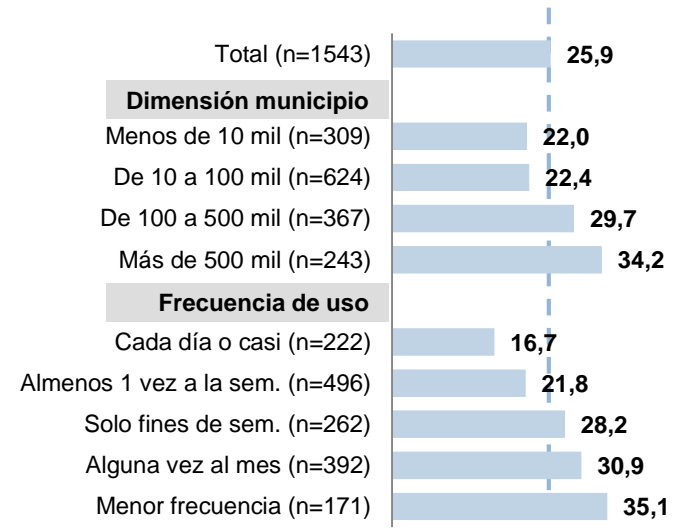
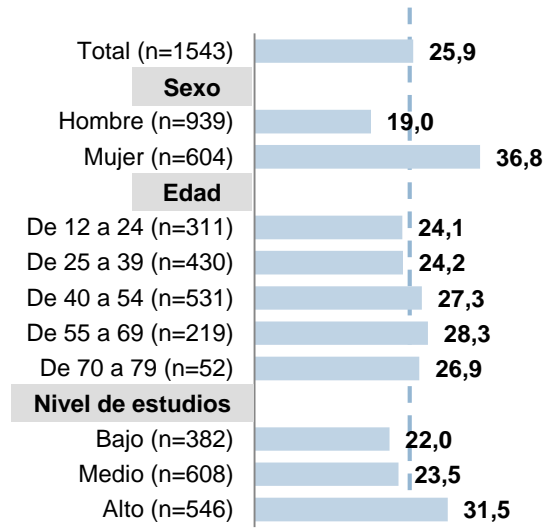


Usuarios de la bicicleta (n=1543)

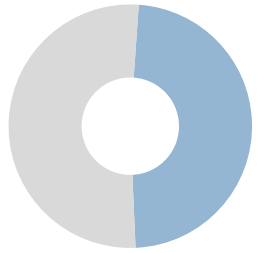
¿CIRCULA POR LA CALZADA COMPARTIENDO EL ESPACIO CON LOS VEHICULOS A MOTOR?

-Sugerida-

-Nunca o casi nunca-



Entre las mujeres, a medida que crece la dimensión del municipio de residencia y los que utilizan la bicicleta con menor frecuencia incrementan los que no van nunca o casi nunca por la calzada.



Usuarios de la bicicleta (n=1543)

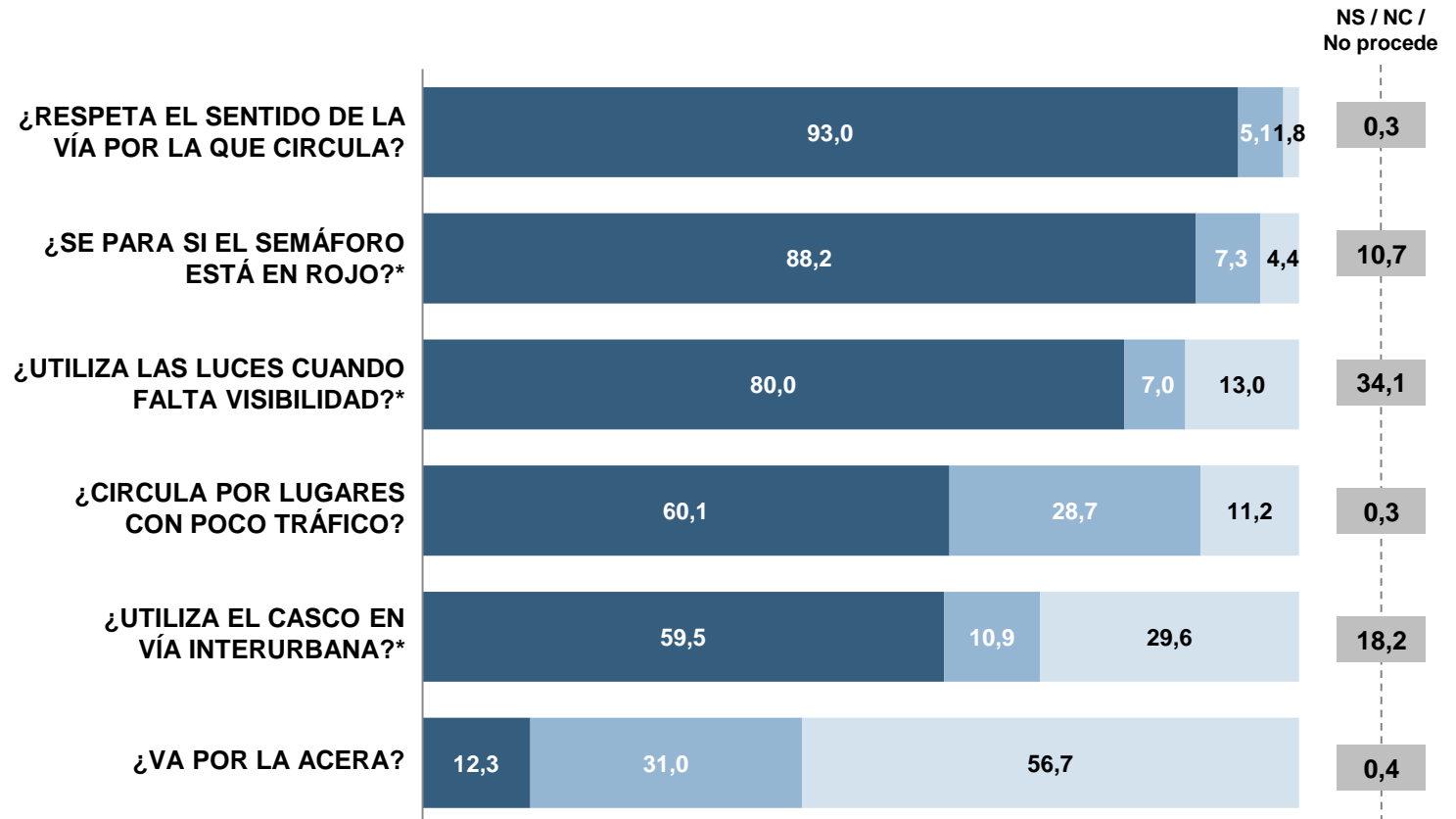
EN GENERAL LOS CICLISTAS RESPETAN EL SENTIDO DE LA VÍA Y SE PARAN SI EL SEMÁFORO ESTÁ EN ROJO

Ocho de cada diez también dicen utilizar las luces cuando circulan con poca visibilidad y seis de cada diez usan el casco cuando circulan por vías interurbanas.

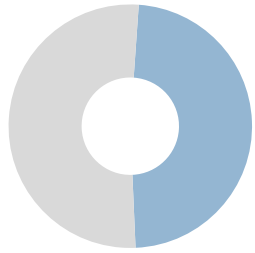
En cualquier caso, seis de cada diez dicen circular siempre por lugares con poco tráfico, y un porcentaje similar asegura que nunca o casi nunca circula por la acera.

CUANDO CIRCULA EN BICICLETA...*

–Sugerida–



* Los resultados corresponden a aquellos usuarios para los que procede la pregunta y se posicionan al respecto.



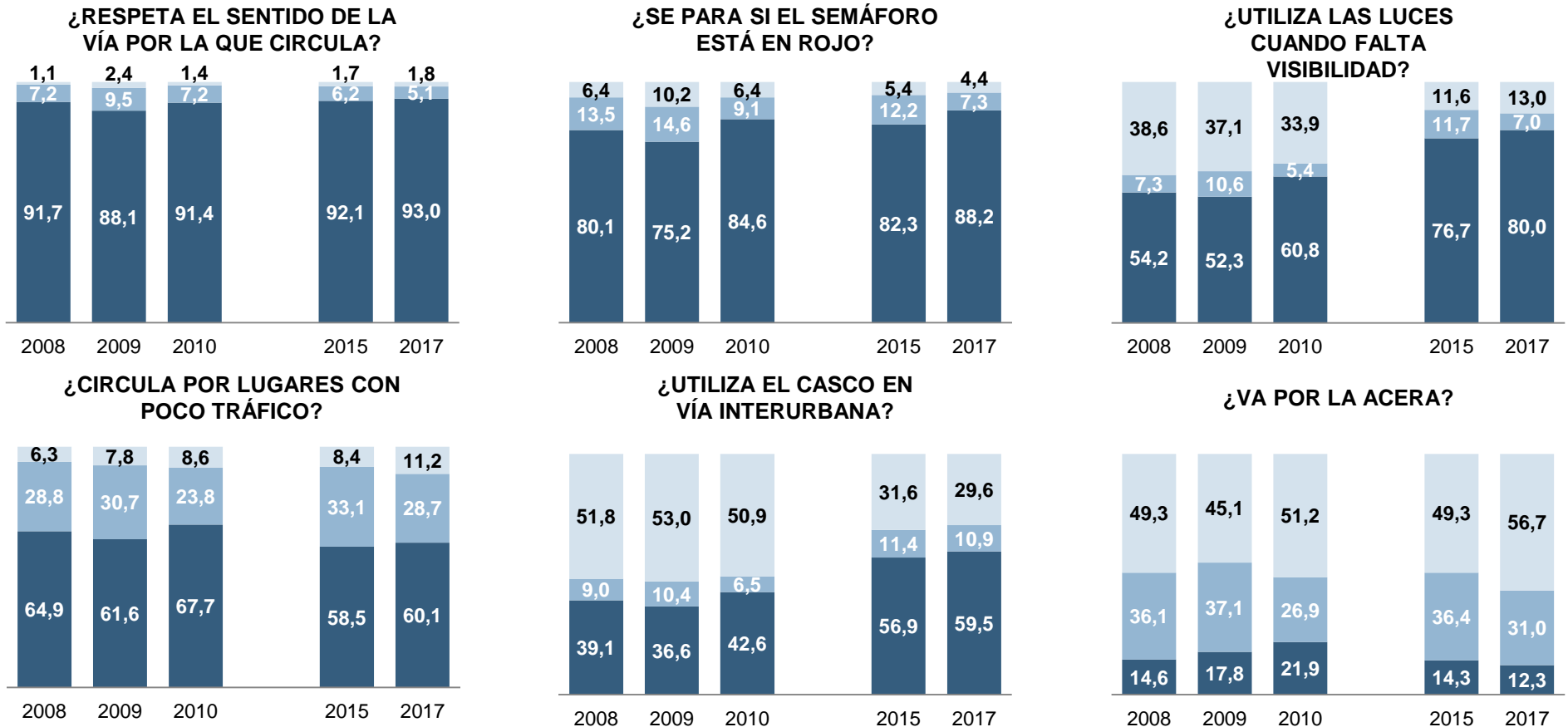
Usuarios de la bicicleta (n=1543)

CUANDO CIRCULA EN BICICLETA...*

—Sugerida—

■ Siempre o casi ■ A veces ■ Nunca o casi nunca

INCREMENTAN LOS CICLISTAS QUE NUNCA O CASI NUNCA CIRCULAN POR LA ACERA. TAMBIÉN LOS QUE SE PARAN ANTE EL SEMÁFORO EN ROJO Y LOS QUE UTILIZAN LUCES CUANDO FALTA VISIBILIDAD



* Los resultados corresponden a aquellos usuarios para los que procede la pregunta y se posicionan al respecto.

Usuarios de la bicicleta (n=1543)

CUANDO CIRCULA EN BICICLETA...*

–Sugerida–

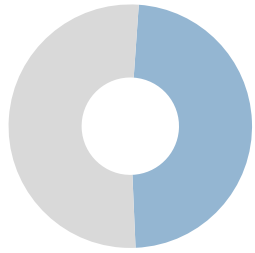
Siempre o casi siempre

La edad es la variable que más incide en todas estas cuestiones. Así, a medida que avanza la edad de los ciclistas más dicen respetar el sentido de la vía, parar en los semáforos en rojo, circular con luz cuando falta visibilidad y utilizar el casco por vía interurbana. También son los que más circulan por lugares con poco tráfico y los que menos van por la acera.

	Total (n=1543)	Sexo		Edad				
		Hombre (n=939)	Mujer (n=604)	12-24 (n=311)	25-39 (n=430)	40-54 (n=531)	55-69 (n=219)	70-79 (n=52)
Respetar el sentido de la vía por la que circula	93,0	93,4	92,5	88,1	92,3	94,0	98,2	98,0
Para si el semáforo está en rojo	88,2	86,9	90,6	78,6	88,0	89,3	97,0	97,8
Utiliza las luces cuando falta visibilidad	80,0	80,3	79,6	62,7	83,1	85,6	87,0	90,9
Circula por lugares con poco tráfico	60,1	57,1	64,8	53,1	61,9	61,1	62,7	67,3
Utiliza el casco en vía interurbana	59,5	64,9	49,4	35,7	59,4	69,1	69,0	63,9
Va por la acera	12,3	10,4	15,3	20,1	10,9	11,0	9,2	3,8

	Total (n=1543)	Dimensión de municipio				Frecuencia de uso				
		< 10 mil (n=309)	10 a 100 mil (n=624)	100 a 500 mil (n=367)	Más de 500 mil (n=243)	Cada día o casi (n=222)	Al menos 1 vez a la semana (n=496)	Sólo fines de semana (n=262)	Alguna vez al mes (n=392)	Menor frecuencia (n=171)
Respetar el sentido de la vía por la que circula	93,0	90,9	93,7	93,5	93,4	91,0	94,5	94,2	90,8	94,7
Para si el semáforo está en rojo	88,2	91,5	90,6	85,0	84,1	84,0	89,0	91,8	86,4	90,4
Utiliza las luces cuando falta visibilidad	80,0	81,7	79,8	77,4	82,6	81,9	83,2	83,1	74,5	72,2
Circula por lugares con poco tráfico	60,1	73,4	59,0	57,5	50,0	50,5	56,7	64,0	64,0	67,6
Utiliza el casco en vía interurbana	59,5	63,3	62,7	57,3	48,9	51,3	62,6	69,5	55,3	53,5
Va por la acera	12,3	11,0	11,8	16,1	9,5	11,8	11,7	11,5	13,0	14,2

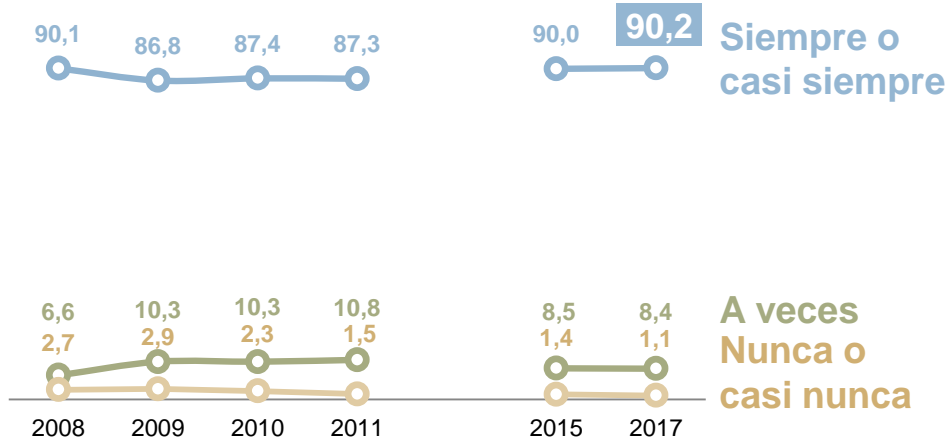
* Los resultados corresponden a aquellos usuarios para los que procede la pregunta y se posicionan al respecto.



Usuarios de la bicicleta (n=1543)

EN GENERAL, ¿USTED RESPETA LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN CUANDO CIRCULA EN BICICLETA?

–Sugerida–

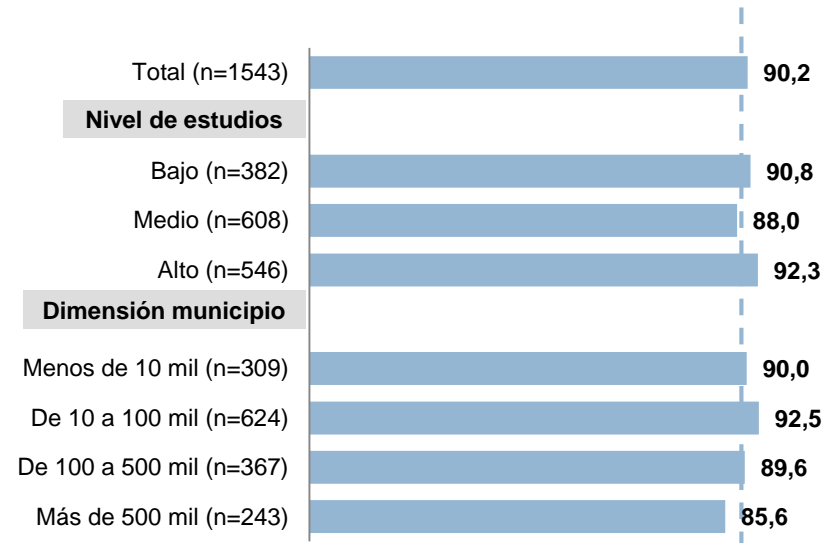
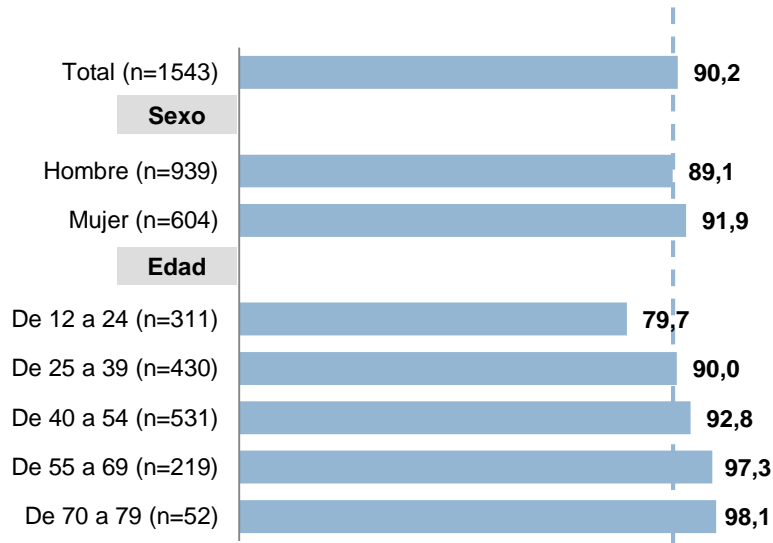


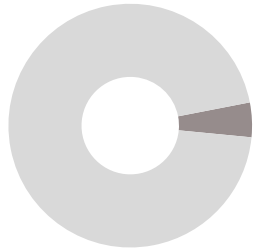
Siempre o casi siempre

A veces Nunca o casi nunca

NUEVE DE CADA DIEZ CICLISTAS ASEGURAN RESPETAR LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN

Sobretudo entre los menores de 25 años, pero también en las grandes ciudades se reducen ligeramente los que dicen respetar siempre las normas cuando van en bici.

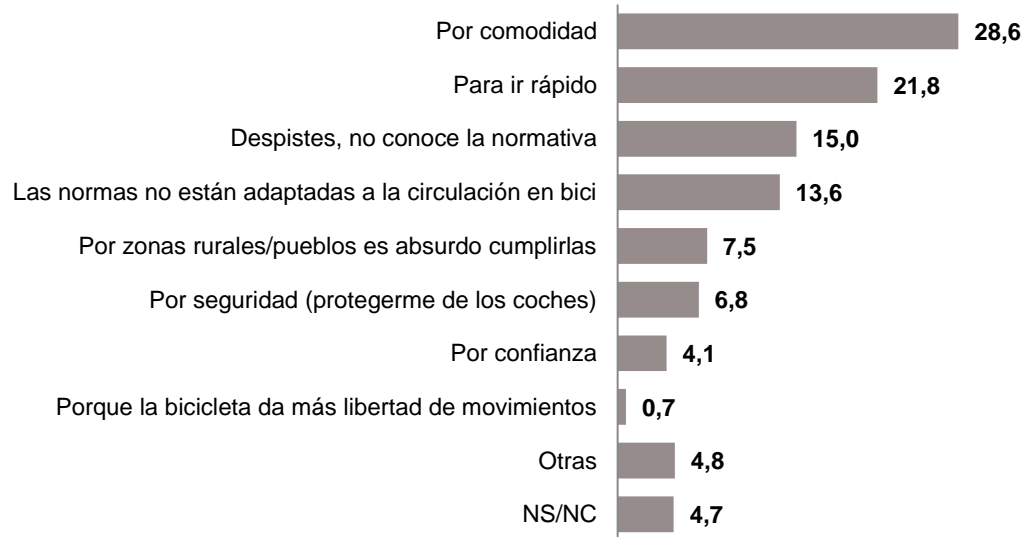




Usuarios que no respetan siempre las normas de circulación (n=147)

¿POR QUÉ MOTIVO NO LAS RESPETA?

–Espontánea. Respuesta múltiple–

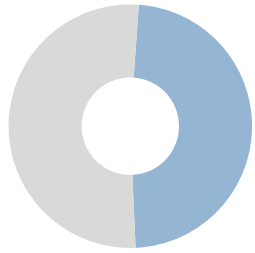


LA MAYORÍA DE USUARIOS QUE NO CUMPLE LA NORMATIVA LO HACE POR COMODIDAD O IR MÁS RÁPIDO

También por desconocimiento de la normativa, por falta de adaptación de la normativa a la circulación en bicicleta o por considerarlas absurdas en determinadas circunstancias, entre otros motivos citados con menor frecuencia



Accidentalidad



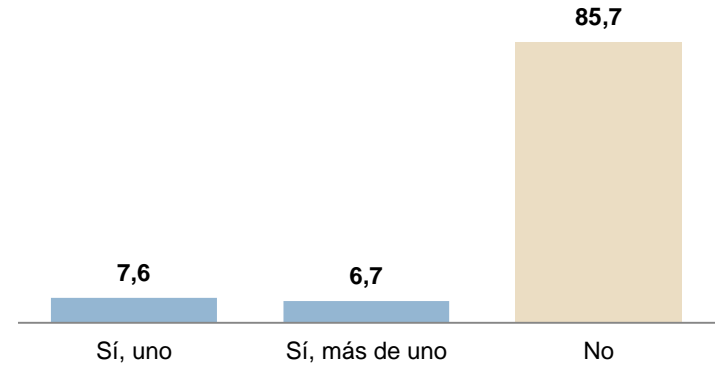
Usuarios de la bicicleta (n=1543)

¿EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS HA TENIDO UN ACCIDENTE CIRCULANDO EN BICICLETA?*



14,3%

DE LOS CICLISTAS HA TENIDO UN ACCIDENTE EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS



CASI UN 15% DE LOS USUARIOS DE BICI HA TENIDO ALGUN ACCIDENTE CON ELLA EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS

Los hombres y a medida que se reduce la edad de los entrevistados son los que más han sufrido algún accidente reciente de bici.

Categoría	Accidente (n)	Porcentaje	No accidente (n)	Porcentaje
Total	14,3	14,3	85,7	85,7
Sexo				
Hombre	19,0	19,0	81,0	81,0
Mujer	7,2	7,2	92,9	92,9
Edad				
De 12 a 24	20,9	20,9	79,1	79,1
De 25 a 39	14,4	14,4	85,6	85,6
De 40 a 54	12,8	12,8	87,2	87,2
De 55 a 69	10,0	10,0	90,0	90,0
De 70 a 79	7,7	7,7	92,3	92,3

Categoría	Accidente (n)	Porcentaje	No accidente (n)	Porcentaje
Total	14,3	14,3	85,7	85,7
Nivel de estudios				
Bajo	16,5	16,5	83,5	83,5
Medio	14,6	14,6	85,4	85,4
Alto	12,2	12,2	87,7	87,7
Dimensión municipio				
Menos de 10 mil	12,0	12,0	88,0	88,0
De 10 a 100 mil	14,3	14,3	85,7	85,7
De 100 a 500 mil	15,8	15,8	84,2	84,2
Más de 500 mil	15,3	15,3	84,8	84,8

*Hasta 2017 la pregunta era "¿alguna vez ha tenido un accidente circulando en bicicleta?"

Dado que este año se añade un marco temporal a la pregunta que puede alterar significativamente los resultados obtenidos, consideramos pertinente no presentar su evolución.

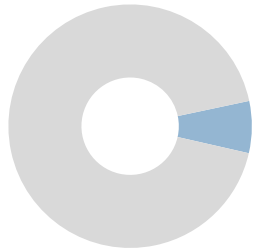
Usuarios de la bicicleta
(n=1543)

¿EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS HA TENIDO UN ACCIDENTE CIRCULANDO EN BICICLETA?

	TOTAL (n=1543)	FRECUENCIA DE USO				
		Cada día o casi (n=222)	Al menos 1 vez a la semana (n=496)	Sólo fines de semana (n=262)	Alguna vez al mes (n=392)	Menor frecuencia (n=171)
Ha tenido accidente	14,3	25,2	17,8	11,5	10,2	4,1
Uno	7,6	10,8	9,5	6,9	5,9	2,9
Más de uno	6,7	14,4	8,3	4,6	4,3	1,2
No ha tenido accidente	85,7	74,8	82,3	88,5	89,8	95,9

Los usuarios que hacen un uso más intensivo de la bicicleta son los que sufren más accidentes. Así, una cuarta parte de los usuarios diarios ha tenido algún accidente en los últimos cinco años.

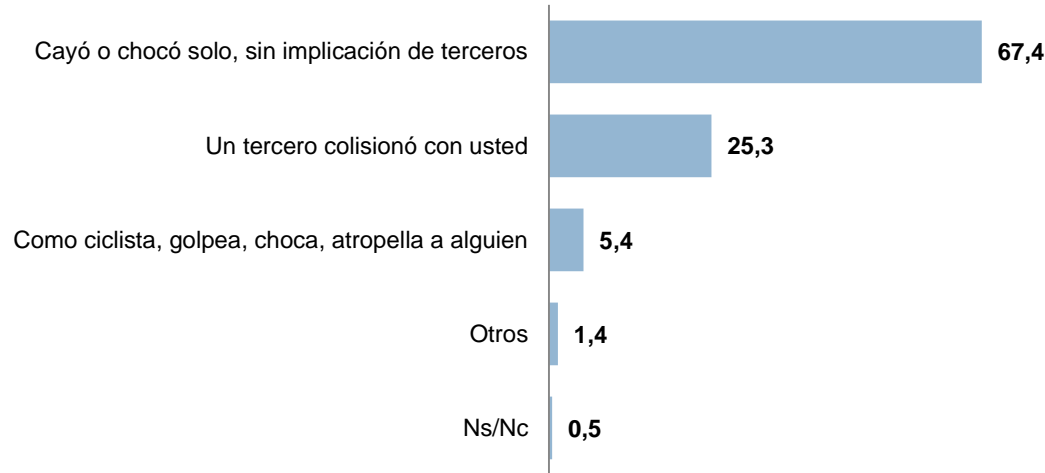
	TOTAL (n=1543)	COMUNIDAD AUTÓNOMA								
		Andalucía (n=279)	Cataluña (n=234)	Madrid (n=212)	Com. Valenciana (n=167)	Castillas (n=171)	Galicia (n=88)	País Vasco (n=85)	Canarias (n=57)	Resto com. (n=250)
Ha tenido accidente	14,3	12,5	15,4	19,4	12,6	12,2	15,9	14,2	15,8	12,8
Uno	7,6	6,8	7,7	10,4	6,6	6,4	10,2	7,1	10,5	6,0
Más de uno	6,7	5,7	7,7	9,0	6,0	5,8	5,7	7,1	5,3	6,8
No ha tenido accidente	85,7	87,5	84,6	80,7	87,4	87,7	84,1	85,9	84,2	87,2



Usuarios de la bicicleta que han sufrido un accidente (n=221)

¿CÓMO SE PRODUJO ESTE ACCIDENTE?

–Sugerida–



LA MAYORÍA DE LOS ACCIDENTES DE BICICLETA SE PRODUCEN SIN IMPLICACIÓN DE TERCEROS

Dos terceras partes de los ciclistas que han tenido algún accidente en los últimos cinco años cayeron o chocaron solos, sin implicar a otras personas.

Ahora bien, son más los ciclistas que son víctimas de un atropello (25,3%) que no causantes (5,4%).

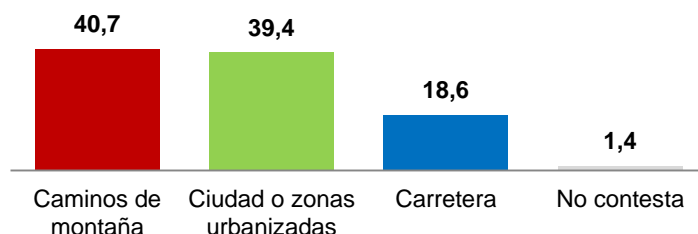
En las grandes ciudades incrementan los ciclistas que han sido víctimas de algún atropello en los últimos cinco años.

	TOTAL (n=221)	SEXO		EDAD					DIMENSIÓN DE MUNICIPIO			
		Hombre (n=178)	Mujer (n=43)	12-24 (n=65)	25-39 (n=62)	40-54 (n=68)	55-69 (n=22)	70-79 (n=4)	< 10 mil (n=37)	10 a 100 mil (n=89)	100 a 500 mil (n=58)	Más de 500 mil (n=37)
		Cayó o chocó solo, sin implicación de terceros	67,4	70,2	55,8	60,0	66,1	75,0	63,6	100,0	81,1	67,4
Un tercero colisionó con usted	25,3	21,9	39,5	33,8	25,8	17,6	27,3		10,8	23,6	29,3	37,8
Como ciclista, golpea, choca, atropella a alguien	5,4	5,6	4,7	6,2	4,8	4,4	9,1		5,4	7,9	3,4	2,7
Otras situaciones	1,4	1,7			1,6	2,9			2,7	1,1		2,7
No contesta	0,5	0,6			1,6						1,7	

Usuarios de la bicicleta que han sufrido un accidente (n=221)

¿DÓNDE SE PRODUJO ESTE ACCIDENTE?

–Sugerida–



EVOLUCIÓN

	2011	2015	2017
Caminos de montaña	46,3	33,4	40,7
Ciudad o zonas urbanizadas	42,4	53,2	39,4
Carretera	11,3	13,0	18,6
Otras/NS/NC	-	0,5	1,4

LA MAYORÍA DE LOS ACCIDENTES DE BICICLETA SE PRODUCEN EN CAMINOS DE MONTAÑA Y EN ZONAS URBANAS

Uno de cada cinco accidentes sucede en carretera.

En comparación con el último barómetro, crecen los accidentes en caminos de montaña y carretera y se reducen en zonas urbanas.

Mientras que la mayoría de accidentes sin implicación de terceros son circulando por caminos de montaña, dos de cada tres accidentes en los que sí está implicada una tercera persona se producen en zonas urbanizadas

	TOTAL (n=221)	CÓMO SE PRODUJO EL ACCIDENTE		
		Solo, sin implicación de terceros (n=149)	Un tercero colisionó con usted (n=56)	Como ciclista colisionó con alguien (n=12)
Circulando por caminos de montaña	40,7	55,7	7,1	16,7
Circulando por ciudad o por zonas urbanizadas	39,4	27,5	67,9	66,7
Circulando por carretera	18,6	16,1	25,0	16,7
No contesta	1,4	0,7		

Los atropellos a ciclistas destacan en las carreteras

Usuarios de la bicicleta que han sufrido un accidente (n=221)

¿DÓNDE SE PRODUJO ESTE ACCIDENTE?

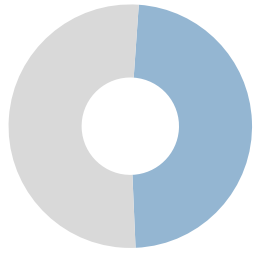
–Sugerida–

	TOTAL (n=221)	DIMENSIÓN DE MUNICIPIO				FRECUENCIA DE USO				
		< 10 mil (n=37)	10 a 100 mil (n=89)	100 a 500 mil (n=58)	Más de 500 mil (n=37)	Cada día o casi (n=56)	Al menos 1 vez a la semana (n=88)	Sólo fines de semana (n=30)	Alguna vez al mes (n=40)	Menor frecuencia (n=7)
		Circulando por caminos de montaña	40,7	62,2	40,4	31,0	35,1	19,6	43,2	56,7
Circulando por ciudad o por zonas urbanizadas	39,4	16,2	37,1	43,1	62,2	55,4	35,2	23,3	40,0	28,6
Circulando por carretera	18,6	18,9	22,5	22,4	2,7	21,4	20,5	20,0	10,0	14,3
No contesta	1,4	2,7		3,4		3,6	1,1			

	TOTAL (n=221)	COMUNIDAD AUTÓNOMA								
		Andalucía (n=35)	Cataluña (n=36)	Madrid (n=41)	Com. Valenciana (n=21)	Castillas (n=21)	Galicia (n=14)	País Vasco (n=12)	Canarias (n=9)	Resto com. (n=32)
		Circulando por caminos de montaña	40,7	37,1	30,6	53,7	38,1	57,1	42,9	33,3
Circulando por ciudad o por zonas urbanizadas	39,4	40,0	50,0	36,6	42,9	23,8	21,4	41,7	44,4	43,8
Circulando por carretera	18,6	22,9	19,4	9,8	19,0	19,0	28,6	16,7	11,1	21,9
No contesta	1,4						7,1	8,3	11,1	

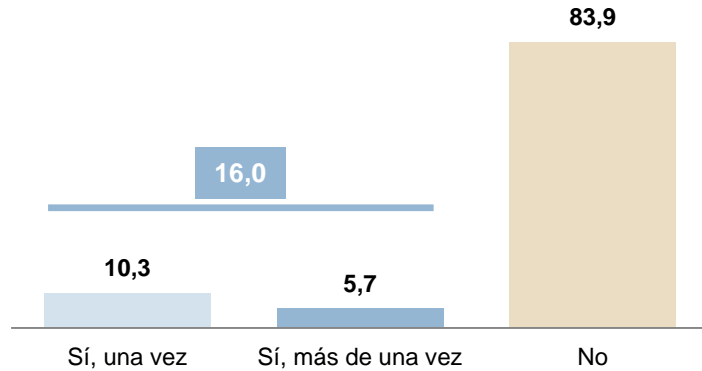


El robo de bicicletas



Usuarios de la bicicleta (n=1543)

¿EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS, ALGUNA VEZ LE HAN ROBADO LA BICICLETA?



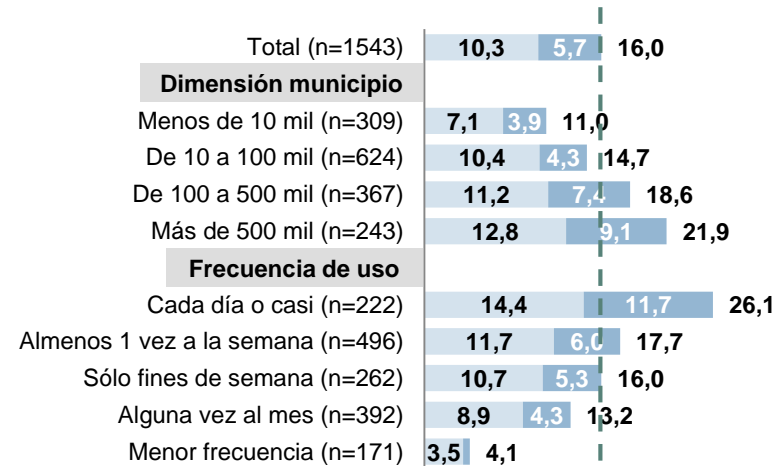
16,0%
LE HAN ROBADO LA BICICLETA EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS

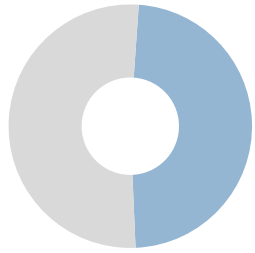
	2015	2017
Sí	19,5	16,0
Sí, una vez	13,2	10,3
Sí, más de una vez	6,3	5,7
No	80,4	83,9
NS/NC		0,1

UN 16% DE LOS USUARIOS HA SUFRIDO COMO MÍNIMO UN ROBO DE BICICLETA EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS

A un 10,3% se la han robado una vez y a un 5,7%, más de una vez.

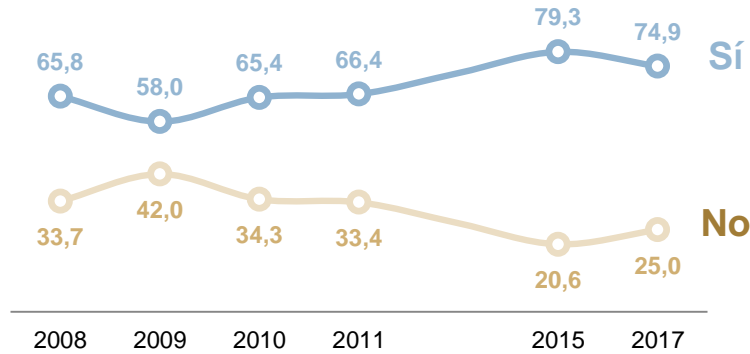
Uno de cada cuatro ciclistas que usan la bici a diario ha sufrido el robo de su bici en los últimos cinco años.





Usuarios de la bicicleta (n=1543)

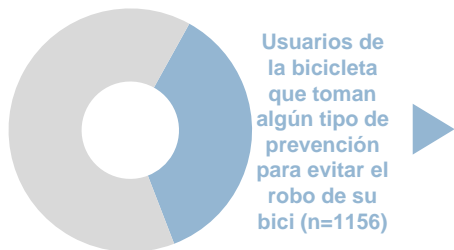
¿TOMA ALGUN TIPO DE PREVENCIÓN PARA EVITAR QUE LE ROBEN LA BICICLETA?



LA MAYORÍA DE CICLISTAS TOMA ALGUN TIPO DE PREVENCIÓN PARA EVITAR QUE LE ROBEN LA BICICLETA

En los municipios de más de 10 mil habitantes y aquellos que hacen un uso más intenso de la bicicleta son los que más toman medidas para prevenir el robo de su bici.

	Sí (%)	No (%)
Total (n=1543)	74,9	25,0
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=309)	63,4	36,6
De 10 a 100 mil (n=624)	75,0	25,0
De 100 a 500 mil (n=367)	83,4	16,3
Más de 500 mil (n=243)	76,5	23,5
Frecuencia de uso		
Cada día o casi (n=222)	83,8	16,2
Al menos 1 vez a la semana (n=496)	78,0	22,0
Sólo fines de semana (n=262)	73,3	26,7
Alguna vez al mes (n=392)	73,2	26,8
Menor frecuencia (n=171)	60,8	38,6

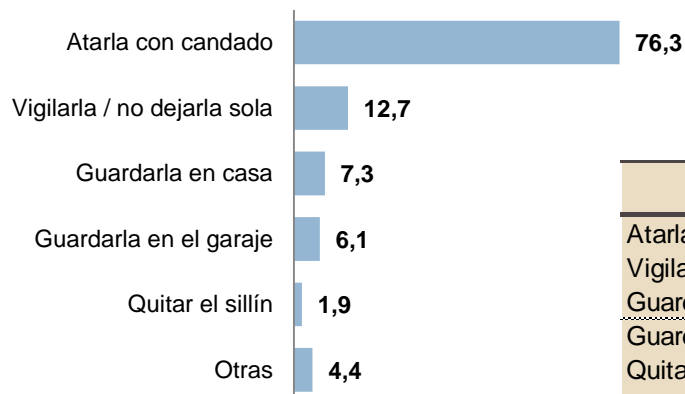


¿QUÉ PREVENCIÓN TOMA?

–Espontánea. Respuesta múltiple–

EL CANDADO ES LA MEDIDA DE PREVENCIÓN CONTRA ROBOS MÁS HABITUAL

La usan tres de cada cuatro usuarios que toman alguna prevención para evitar el robo de su bici.



EVOLUCIÓN

	2008	2009	2010	2011	2015	2017
Atarla con candado	77,5	81,1	73,5	76,5	79,4	76,3
Vigilarla / no dejarla sola	6,2	5,7	9,5	13,2	17,3	12,7
Guardarla en casa	9,7	7,1	8,0	8,1	8,1	7,3
Guardarla en el garaje	5,5	5,1	8,0	8,8	3,9	6,1
Quitar el sillín		1,3		0,8	3,0	1,9
Otras	1,1	3,1	0,6	1,7	2,3	4,4
No sabe			0,3		0,3	

	TOTAL (n=1156)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO				FRECUENCIA DE USO				
		< 10 mil (n=196)	10 a 100 mil (n=468)	100 a 500 mil (n=306)	Más de 500 mil (n=186)	Cada día o casi (n=186)	Al menos 1 vez a la semana (n=387)	Sólo fines de semana (n=192)	Alguna vez al mes (n=287)	Menor frecuencia (n=104)
Atarla con candado	76,3	78,1	74,1	76,8	79,0	74,7	73,6	78,1	80,5	74,0
Vigilarla / no dejarla sola	12,7	12,8	11,3	15,4	11,8	12,9	16,0	11,5	9,4	11,5
Guardarla en casa	7,3	5,1	7,5	7,5	8,6	10,2	7,2	7,3	5,9	5,8
Guardarla en el garaje	6,1	6,1	7,7	4,6	4,3	3,8	6,7	7,3	6,6	3,8
Quitar el sillín	1,9	0,5	1,5	2,3	3,8	0,5	2,8	2,6	1,0	1,9
Número de identificación / registrarla	0,2	0,5		0,3			0,3		0,3	
Otras	4,2	3,1	5,1	4,9	1,6	5,4	3,6	2,6	4,2	6,7



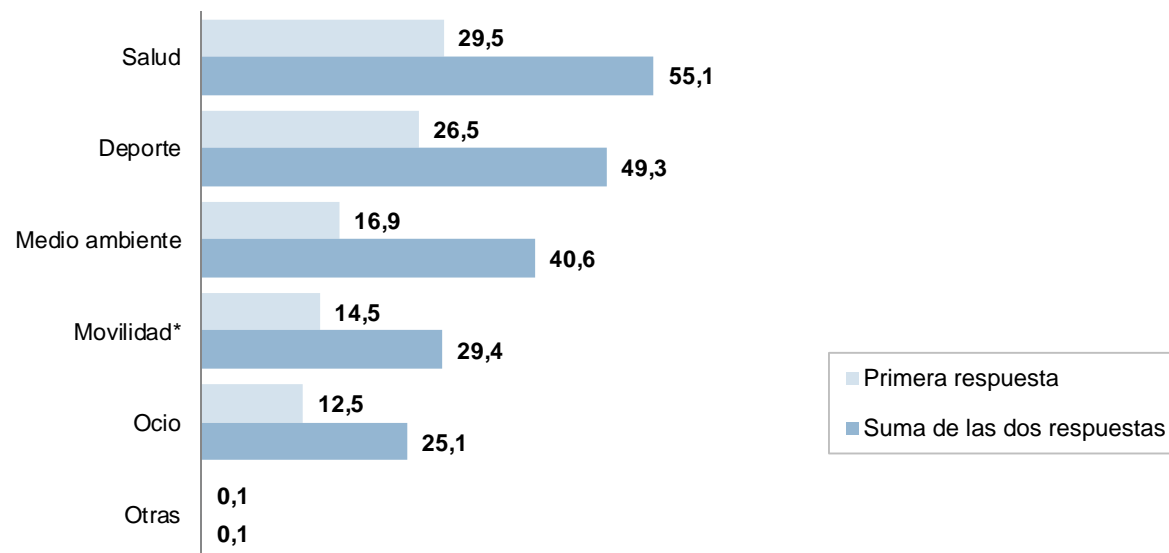
IMAGEN DE LA BICICLETA



Atributos de la bicicleta

DE LAS SIGUIENTES PALABRAS, ¿CUÁL RELACIONA MÁS CON IR EN BICICLETA? ¿Y LA SEGUNDA?

–Sugerida–



LA MAYORÍA DE LA POBLACIÓN ESPAÑOLA RELACIONA IR CON BICICLETA CON LA SALUD

De entre los conceptos sugeridos, la mitad la identifica con el deporte y cuatro de cada diez con el medio ambiente, por delante de la movilidad y el ocio.

Se mantienen unos resultados similares a los de hace dos años.

EVOLUCIÓN

–Suma de las dos respuestas–

	2008	2009	2010	2011	2015	2017
Salud	62,4	63,9	62,8	55,5	56,5	55,1
Deporte	52,8	46,8	51,1	51,8	46,0	49,3
Medio ambiente	36,5	39,3	37,7	42,7	42,9	40,6
Movilidad*	18,2	22,7	24,4	26,5	31,7	29,4
Ocio	28,9	23,3	21,3	22,9	22,3	25,1
Otras	0,2	1,6	0,6			0,1
NS/NC	0,4	0,2	0,3	0,3	0,2	

* El 2008 se sugería la palabra *transporte* en lugar de *movilidad*.

DE LAS SIGUIENTES PALABRAS, ¿CUÁL RELACIONA MÁS CON IR EN BICICLETA? ¿Y LA SEGUNDA?

–Sugerida–

	TOTAL (n=3204)	Usuarios bicicleta (n=1543)	SEXO		EDAD					NIVEL DE ESTUDIOS		
			Hombre (n=1588)	Mujer (n=1616)	12-24 (n=482)	25-39 (n=811)	40-54 (n=945)	55-69 (n=673)	70-79 (n=293)	Bajo (n=982)	Medio (n=1178)	Alto (n=1028)
Salud	55,1	57,6	55,0	55,3	45,0	52,7	60,3	56,8	58,0	57,9	54,7	52,5
Deporte	49,3	45,5	53,3	45,5	54,4	49,0	48,8	47,1	49,1	53,9	49,2	45,3
Medio ambiente	40,6	39,3	34,4	46,7	47,9	41,9	37,0	40,1	37,2	39,0	42,8	39,8
Movilidad	29,4	28,7	30,2	28,7	34,0	28,6	23,6	32,7	35,2	29,5	28,9	30,3
Ocio	25,1	28,4	26,6	23,6	18,7	27,5	29,9	22,7	18,4	18,9	24,0	31,8
Otras	0,1	0,1	0,1	0,1		0,1		0,1	0,3	0,1	0,1	0,1

Los jóvenes tienden a relacionarla más con el deporte o el medio ambiente, mientras los de 40 a 54 años la asocian más con la salud que el resto de la población.

	TOTAL (n=3204)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO				COMUNIDAD AUTÓNOMA								
		< 10 mil (n=644)	10 a 100 mil (n=1268)	100 a 500 mil (n=767)	Más de 500 mil (n=525)	Andalucía (n=580)	Cataluña (n=520)	Madrid (n=443)	Com. Valenciana (n=341)	Castillas (n=306)	Galicia (n=189)	País Vasco (n=152)	Canarias (n=151)	Resto com. (n=522)
Salud	55,1	60,1	56,3	54,1	47,6	58,6	50,4	51,7	56,0	57,2	58,7	50,0	54,3	57,5
Deporte	49,3	50,3	51,1	47,2	47,0	49,0	49,2	51,2	46,0	49,0	53,4	44,7	53,0	49,4
Medio ambiente	40,6	39,1	39,4	41,9	43,4	41,7	40,2	40,0	43,1	35,0	40,7	45,4	44,4	39,3
Movilidad	29,4	25,5	27,1	32,7	35,0	29,7	34,4	26,0	30,8	31,0	20,1	37,5	27,8	26,6
Ocio	25,1	24,7	25,9	23,5	25,9	20,2	25,4	30,7	23,8	27,1	26,5	21,7	20,5	26,8
Otras	0,1		0,1		0,4	0,2	0,2		0,3					

A menor dimensión del municipio, mayor asociación de la bici con la salud y el deporte. En cambio, un tercio de los residentes en las grandes ciudades identifica la bicicleta con la movilidad.



¿CUÁL CREE QUE ES LA PRINCIPAL VENTAJA DE IR EN BICICLETA?

–Espontánea. Sólo una respuesta–





¿CUÁL CREE QUE ES LA PRINCIPAL VENTAJA DE IR EN BICICLETA?

–Espontánea. Sólo una respuesta–

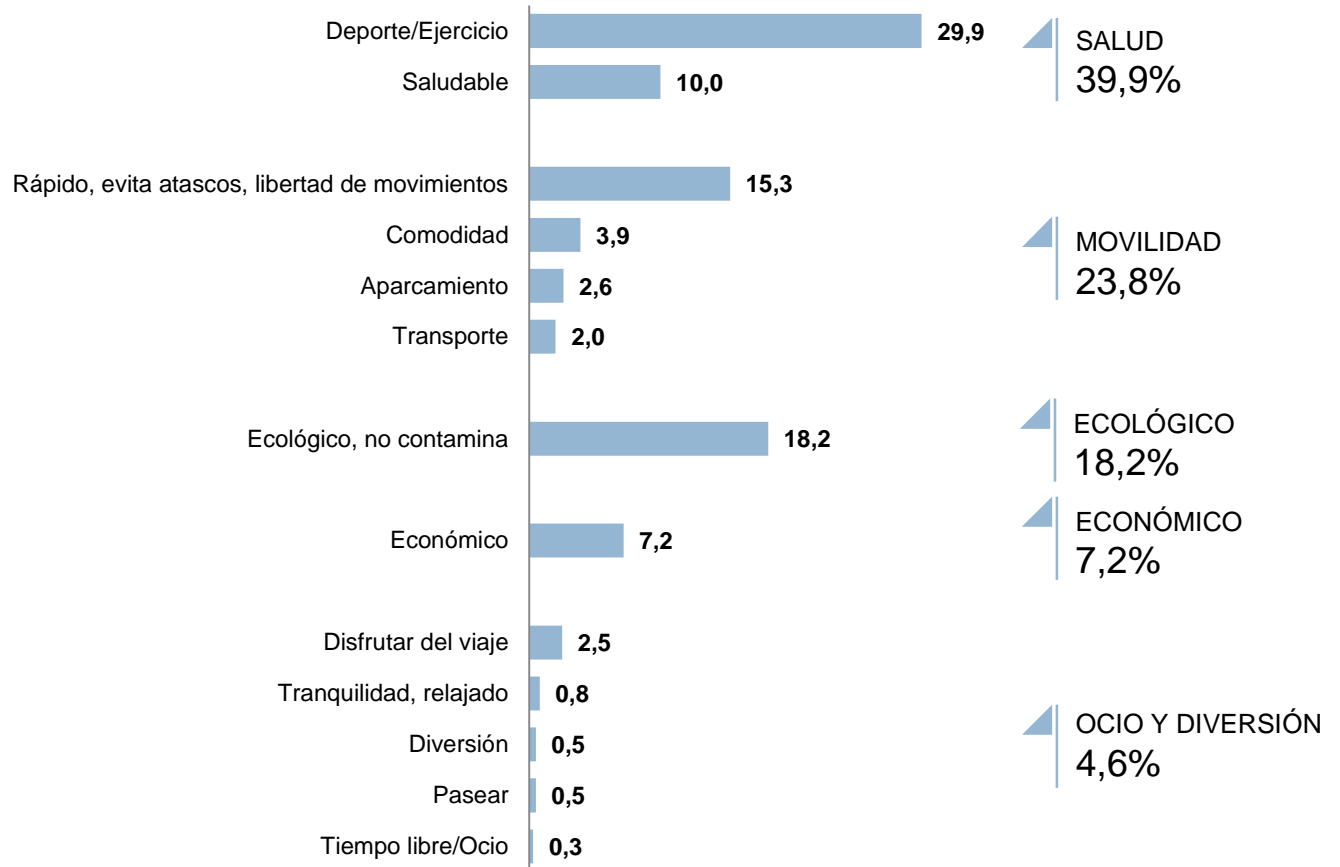
CUATRO DE CADA DIEZ CREEN QUE LA PRINCIPAL VENTAJA DE LA BICI ES QUE APORTA SALUD

En cambio, una cuarta parte cree que lo más positivo de la bici es que mejora la movilidad, sobretodo porque **permite una mayor rapidez en los desplazamientos.**

Uno de cada cinco destaca su carácter ecológico y un 7,2%, que es económica.

De forma mucho más residual se asocia la bicicleta al ocio y la diversión

Se mantienen unos resultados parecidos a los del último barómetro.



Otras	2,0
Ninguna/NS/NC	4,2

¿CUÁL CREE QUE ES LA PRINCIPAL VENTAJA DE IR EN BICICLETA?

–Espontánea. Sólo una respuesta–

Evolución

	2008	2009	2010	2011	2015	2017
SALUD	40,8	43,5	41,9	42,2	43,5	39,9
Deporte/Ejercicio	26,7	26,6	21,8	31,6	31,4	29,9
Saludable	14,0	16,9	20,1	10,6	12,1	10,0
MOVILIDAD	22,6	23,1	21,2	19,4	24,0	23,8
Rápido, evita atascos, libertad de movimientos	15,2	13,3	12,9	11,6	15,1	15,3
Comodidad	2,7	3,3	3,6	2,2	2,5	3,9
Aparcamiento	2,1	2,1	1,9	2,9	3,8	2,6
Transporte	2,6	4,4	2,8	2,7	2,6	2,0
ECOLÓGICO, NO CONTAMINA	18,6	14,9	18,4	18,2	15,9	18,2
ECONÓMICO	4,5	6,8	5,5	10,9	9,5	7,2
OCIO Y DIVERSIÓN	7,6	7,1	6,4	3,4	3,0	4,6
Disfrutar del viaje	3,7	3,3	2,6	1,3	1,5	2,5
Tranquilidad, relajado	1,0	1,6	0,7	0,3	0,3	0,8
Pasear	0,7	1,0	1,2	0,9	0,4	0,5
Diversión	1,4	0,9	1,4	0,2	0,5	0,5
Tiempo libre/Ocio	0,8	0,3	0,5	0,7	0,3	0,3
OTRAS	1,5	1,6	0,7	1,0	1,0	2,0
TODO / NINGUNA / NS / NC	4,4	3,1	5,7	4,9	3,1	4,2

¿CUÁL CREE QUE ES LA PRINCIPAL VENTAJA DE IR EN BICICLETA?

–Espontánea. Sólo una respuesta–

Los jóvenes son quienes más mencionan la rapidez de la bicicleta y su carácter no contaminante

Los mayores de 40 años ponen el énfasis en que ir en bici es saludable y que sirve para hacer ejercicio.

	TOTAL (n=3204)	Usuarios bicicleta (n=1543)	SEXO		EDAD					NIVEL DE ESTUDIOS		
			Hombre (n=1588)	Mujer (n=1616)	12-24 (n=482)	25-39 (n=811)	40-54 (n=945)	55-69 (n=673)	70-79 (n=293)	Bajo (n=982)	Medio (n=1178)	Alto (n=1028)
SALUD	39,9	42,7	42,0	37,9	23,8	37,2	45,4	46,3	41,7	40,5	39,9	39,5
Deporte / Ejercicio	29,9	32,3	31,2	28,6	19,7	26,6	33,8	35,2	31,1	30,7	30,6	28,4
Saludable	10,0	10,4	10,8	9,3	4,1	10,6	11,6	11,1	10,6	9,8	9,3	11,1
MOVILIDAD	23,8	25,5	24,1	23,7	37,6	24,6	19,5	20,1	21,2	21,9	25,1	24,4
Rápido, evita atascos, libertad de mov.	15,3	15,5	14,7	15,9	26,5	15,0	11,7	13,2	13,7	15,3	15,4	15,1
Comodidad	3,9	5,4	4,6	3,3	6,4	3,7	3,8	3,1	2,7	3,3	4,3	4,2
Aparcamiento	2,6	2,1	2,6	2,6	1,7	3,3	2,1	2,8	3,1	2,0	3,0	2,7
Transporte	2,0	2,5	2,2	1,9	3,0	2,6	1,9	1,0	1,7	1,3	2,4	2,4
ECOLÓGICO, NO CONTAMINA	18,2	15,2	14,3	22,0	25,7	19,1	16,2	15,2	16,4	18,3	17,1	19,4
ECONÓMICO	7,2	6,5	8,5	6,0	8,1	10,1	6,5	5,3	4,8	7,4	8,1	6,1
OCIO Y DIVERSIÓN	4,6	6,7	4,9	4,4	2,6	4,0	6,7	3,6	4,1	3,4	4,7	5,4
Disfrutar del viaje	2,5	3,5	2,6	2,3	1,2	1,5	3,7	2,5	2,7	1,8	2,2	3,2
Tranquilidad, relajado	0,8	1,4	0,7	0,9	0,2	1,2	1,2	0,1	0,7	0,4	1,1	0,8
Diversión	0,5	0,8	0,7	0,4		0,6	0,6	0,6	0,7	0,4	0,4	0,8
Pasear	0,5	0,5	0,5	0,6	1,0	0,5	0,5	0,4		0,7	0,5	0,4
Tiempo libre / Ocio	0,3	0,5	0,4	0,2	0,2	0,2	0,7			0,1	0,5	0,2
OTRAS	2,0	2,1	1,9	2,0	1,0	1,6	1,4	2,5	5,1	3,5	1,1	1,4
NINGUNA / NS / NC	4,2	1,4	4,4	4,1	1,0	3,2	4,2	6,7	6,7	4,9	4,0	3,9

¿CUÁL CREE QUE ES LA PRINCIPAL VENTAJA DE IR EN BICICLETA?

–Espontánea. Sólo una respuesta–

A mayor dimensión de municipio, más menciones a las ventajas de la bicicleta en el ámbito de la movilidad.

	TOTAL (n=3204)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO				COMUNIDAD AUTÓNOMA								
		< 10 mil (n=644)	10 a 100 mil (n=1268)	100 a 500 mil (n=767)	Más de 500 mil (n=525)	Andalucía (n=580)	Cataluña (n=520)	Madrid (n=443)	Com. Val. (n=341)	Castilla (n=306)	Galicia (n=189)	País Vasco (n=152)	Canarias (n=151)	Resto com. (n=522)
SALUD	39,9	44,7	41,0	37,4	35,5	42,4	38,8	40,6	37,8	41,8	45,0	35,5	35,1	38,9
Deporte / Ejercicio	29,9	34,6	29,7	27,0	29,0	30,7	29,2	33,4	26,4	33,3	33,9	26,3	27,2	27,4
Saludable	10,0	10,1	11,3	10,4	6,5	11,7	9,6	7,2	11,4	8,5	11,1	9,2	7,9	11,5
MOVILIDAD	23,8	17,5	21,6	29,0	29,2	24,5	21,8	25,1	23,8	24,7	18,0	32,9	22,5	23,7
Rápido, evita atascos, libertad de mov.	15,3	12,1	13,0	18,4	20,0	15,2	15,7	18,1	16,1	14,5	7,9	18,4	13,9	14,8
Comodidad	3,9	2,8	3,2	5,3	5,0	5,2	2,9	2,9	3,8	4,2	4,2	7,2	4,0	3,3
Aparcamiento	2,6	1,2	3,0	3,3	2,3	2,4	1,5	1,8	1,8	3,3	3,2	4,6	2,6	3,8
Transporte	2,0	1,4	2,4	2,0	1,9	1,7	1,7	2,3	2,1	2,7	2,7	2,7	2	1,8
ECOLÓGICO, NO CONTAMINA	18,2	17,2	19,6	16,7	17,9	16,6	17,5	20,1	20,5	14,7	14,3	17,1	19,9	20,7
ECONÓMICO	7,2	7,9	6,8	8,0	6,5	8,4	8,1	6,1	7,6	5,9	9,5	3,3	9,3	6,3
OCIO Y DIVERSIÓN	4,6	5,1	5,3	3,2	4,5	3,4	6,5	3,6	4,8	4,3	5,8	6,6	4,1	4,0
Disfrutar del viaje	2,5	3,1	2,6	1,6	2,3	2,2	2,8	1,3	3,0	1,7	2,6	4,6	1,4	2,8
Tranquilidad, relajado	0,8	0,5	1,0	0,8	0,6	0,3	1,3	0,2	0,3	1,6	0,5	2,0	2	0,4
Diversión	0,5	0,5	0,6	0,5	0,6	0,2	1,0	0,7	0,6	1,0	1,1			0,2
Pasear	0,5	0,5	0,9		0,6	0,5	0,6	0,9	0,6		1,6			0,4
Tiempo libre / Ocio	0,3	0,5	0,2	0,3	0,4	0,2	0,8	0,5	0,3				0,7	0,2
OTRAS	2,0	2,4	2,4	1,0	1,7	1,6	1,9	1,4	1,5	3,6	3,7	2,7	2,0	1,5
NINGUNA / NS / NC	4,2	5,3	3,2	4,7	5,0	3,1	5,2	3,2	4,2	5,2	3,7	2,0	7,3	5,0

¿CUÁL CREE QUE ES EL PRINCIPAL INCONVENIENTE DE IR EN BICICLETA?

—Espontánea. Sólo una respuesta—



¿CUÁL CREE QUE ES EL PRINCIPAL INCONVENIENTE DE IR EN BICICLETA?

–Espontánea. Sólo una respuesta–

LA PELIGROSIDAD, LA CONVIVENCIA CON EL TRÁFICO MOTORIZADO Y LA FALTA DE CARRILES BICI, PRINCIPALES INCONVENIENTES DE LA BICICLETA

También se mencionan otras cuestiones relacionadas como la falta de sitios para aparcarla o el poco respeto hacia los ciclistas, entre otras.

En menor medida se mencionan inconvenientes ajenos a la gestión o las limitaciones propias de la bicicleta.

Uno de cada diez considera que ir en bicicleta no tiene ningún inconveniente.



PELIGRO,
TRÁFICO,
FALTA DE FACILIDADES

61,2%

LIMITACIONES

19,9%

OTROS

5,8%

Ninguno 10,3
Todo/NS/NC 2,9

¿CUÁL CREE QUE ES EL PRINCIPAL INCONVENIENTE DE IR EN BICICLETA?

–Espontánea. Sólo una respuesta–

Evolución

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

Los que consideran que la peligrosidad de circular en bicicleta es su principal inconveniente crecen y alcanzan el nivel más alto de la serie.

¿CUÁL CREE QUE ES EL PRINCIPAL INCONVENIENTE DE IR EN BICICLETA?

–Espontánea. Sólo una respuesta–

	TOTAL (n=3204)	Usuarios bicicleta (n=1543)	SEXO		EDAD					NIVEL DE ESTUDIOS		
			Hombre (n=1588)	Mujer (n=1616)	12-24 (n=482)	25-39 (n=811)	40-54 (n=945)	55-69 (n=673)	70-79 (n=293)	Bajo (n=982)	Medio (n=1178)	Alto (n=1028)
PELIGRO, TRÁFICO, FALTA DE FACILIDADES	61,2	61,3	60,5	61,9	48,7	61,0	64,6	64,0	64,5	54,4	63,1	65,7
Peligroso	23,3	18,4	23,5	23,2	18,0	23,8	22,5	24,8	30,0	22,9	23,6	23,7
La circulación y el tráfico	17,3	19,8	19,4	15,2	9,8	15,4	20,2	21,4	15,7	14,6	18,6	18,1
Faltan vías para bicicletas/carriles bici	11,0	12,8	8,2	13,7	8,7	12,0	12,1	10,1	10,6	7,3	11,0	14,5
Aparcamiento, sitios para guardarla	3,8	4,0	3,6	4,0	5,4	4,6	3,6	3,0	1,7	3,5	4,1	3,9
Falta de respeto hacia los ciclistas	3,5	3,7	3,4	3,5	3,3	3,0	3,5	3,3	5,5	4,8	3,6	2,1
Robos	1,8	2,1	1,7	1,9	3,1	2,0	1,9	1,0	0,3	1,1	1,7	2,5
LIMITACIONES	19,9	20,0	19,8	19,9	34,9	22,9	17,2	13,8	8,5	17,1	19,9	22,5
Clima	6,1	6,0	5,7	6,5	7,9	7,5	6,5	4,6	1,7	4,6	6,6	7,1
Lento, no útil para distancias largas	4,5	4,7	4,5	4,4	10,2	6,5	3,5	0,9	0,7	3,1	5,0	5,2
Cansado	3,7	3,5	4,5	2,9	9,8	3,7	2,4	2,2	1,0	4,0	3,8	3,1
Orografía / terreno	2,1	2,2	1,6	2,7	1,2	2,3	1,9	3,4	0,7	1,9	1,5	3,0
Incómodo	1,5	1,5	1,4	1,6	2,3	2,1	1,5	0,6	0,7	0,4	1,7	2,3
OTROS	5,8	5,1	6,1	5,5	5,0	4,3	5,5	7,1	9,6	7,2	5,9	4,5
Incivismo de los ciclistas	1,5	0,8	1,5	1,5	0,4	0,4	1,4	2,7	4,1	2,3	1,3	1,0
Otras	3,8	3,8	4,1	3,6	4,6	3,0	3,6	4,0	5,5	4,3	4,2	3,1
NINGUNO	10,3	11,6	11,4	9,2	7,3	9,0	10,4	12,5	13,7	16,0	9,5	5,5
TODO / NS / NC	2,9	2,1	2,2	3,5	4,1	2,8	2,2	2,4	3,7	5,3	1,7	1,8

* Las menciones con una frecuencia inferior al 1,5% no se incluyen en la tabla, aunque sí están sumadas al total de cada grupo.

A mayor edad, más aumentan las menciones a la peligrosidad de ir en bicicleta como principal inconveniente. Los más jóvenes, en cambio, destacan más las limitaciones de la bicicleta respecto a otros medios.

¿CUÁL CREE QUE ES EL PRINCIPAL INCONVENIENTE DE IR EN BICICLETA?

–Espontánea. Sólo una respuesta–

	TOTAL (n=3204)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO				COMUNIDAD AUTÓNOMA								
		< 10 mil (n=644)	10 a 100 mil (n=1268)	100 a 500 mil (n=767)	Más de 500 mil (n=525)	Andalucía (n=580)	Cataluña (n=520)	Madrid (n=443)	Com. Valen. (n=341)	Castillas (n=306)	Galicia (n=189)	País Vasco (n=152)	Canarias (n=151)	Resto com. (n=522)
PELIGRO, TRÁFICO, FALTA DE FACILIDADES	61,2	53,0	60,2	66,4	66,2	59,3	61,1	66,0	59,5	56,8	66,1	54,6	63,6	62,3
Peligroso	23,3	25,9	22,8	22,2	23,2	23,4	22,5	25,5	24,0	21,9	18,5	21,1	25,2	24,5
La circulación y el tráfico	17,3	14,8	15,4	20,1	20,8	15,5	16,9	22,3	14,1	16,0	22,2	16,4	15,9	16,9
Faltan vías para bicicletas/carriles bici	11,0	6,7	11,6	12,3	13,0	10,0	12,5	11,1	11,1	8,5	16,9	7,9	13,2	10,0
Aparcamiento, sitios para guardarla	3,8	2,0	4,2	4,4	4,2	3,1	5,2	3,2	3,8	4,9	3,2	5,3	1,3	3,6
Falta de respeto hacia los ciclistas	3,5	2,8	3,7	4,7	1,9	4,3	1,5	2,5	3,5	2,3	4,8	2,6	5,3	5,2
Robos	1,8	0,6	1,7	2,2	2,7	2,8	2,1	0,9	1,5	2,9		1,3	0,7	1,7
LIMITACIONES	19,9	25,1	21,1	17,1	14,9	19,2	22,1	18,5	18,3	22,6	16,9	26,3	21,9	17,8
Clima	6,1	6,8	6,6	6,0	4,2	7,4	5,6	2,7	5,6	7,5	7,9	13,8	5,3	5,0
Lento, no útil para distancias largas	4,5	7,0	4,6	2,9	3,4	3,4	5,8	6,3	3,5	3,6	1,6	2,6	3,3	5,7
Cansado	3,7	4,7	4,1	3,0	2,5	4,1	3,3	3,8	3,2	5,6	2,6	3,3	4,6	2,9
Orografía / terreno	2,1	3,0	2,1	2,1	1,1	0,7	2,7	2,5	1,2	2,9	3,2	3,9	4,0	1,5
Incómodo	1,5	1,1	1,6	1,4	1,9	1,7	2,1	1,1	2,1	0,7	1,6	2,0	0,7	1,1
OTROS	5,8	4,5	4,8	6,9	8,6	6,6	5,2	7,2	6,4	4,2	3,1	8,6	2,0	6,1
Incivismo de los ciclistas	1,5	0,6	1,1	2,0	2,9	1,4	1,5	2,0	2,3	0,3	0,5	2,6		1,7
Otras	3,8	3,1	3,1	4,6	5,5	4,7	3,1	5,0	3,5	3,9	2,1	5,3	2,0	3,6
NINGUNO	10,3	14,0	10,6	7,7	8,8	11,7	8,5	7,4	11,7	13,1	11,1	7,2	10,6	10,9
TODO / NS / NC	2,9	3,6	3,4	2,1	1,7	3,1	3,3	0,9	4,1	3,2	2,6	3,3	2,0	2,9

* Las menciones con una frecuencia inferior al 1,5% no se incluyen en la tabla, aunque sí están sumadas al total de cada grupo.

A mayor dimensión del municipio, más se hace alusión al peligro de ir en bicicleta por culpa del tráfico, así como a la falta de vías para circular en bicicleta.

Entre los gallegos sobresalen los que mencionan la falta de carriles bici como el principal inconveniente, mientras el clima destaca entre los vascos.



La bicicleta en la ciudad

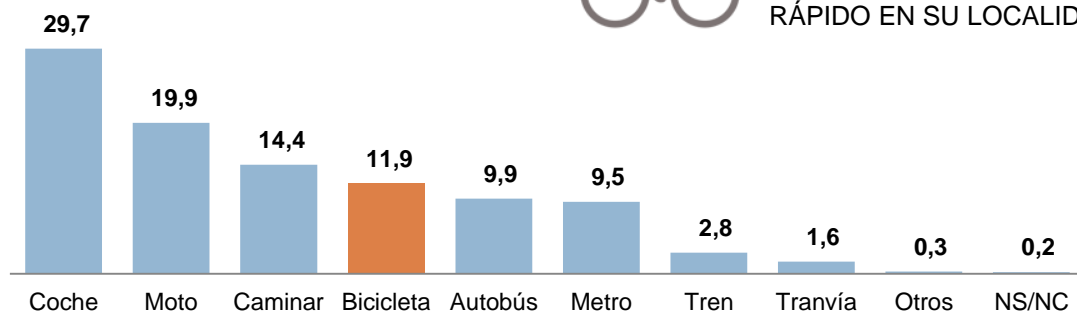
¿QUÉ MODO DE TRANSPORTE LE PARECE MÁS RÁPIDO EN SU LOCALIDAD?

—Sugerida—



11,9%

CONSIDERA QUE LA BICI ES EL MODO DE TRANSPORTE MÁS RÁPIDO EN SU LOCALIDAD



EVOLUCIÓN

	2015	2017
Coche	30,8	29,7
Moto	20,1	19,9
Caminar	12,8	14,4
Bicicleta	12,9	11,9
Autobús	7,9	9,9
Metro	11,6	9,5
Tren*	0,9	2,8
Tranvía	2,3	1,6
Otros	0,1	0,3
NS/NC	0,6	0,2

* En 2017 se sugiere por primera vez esta opción de respuesta.

	TOTAL (n=3204)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO			
		< 10 mil (n=644)	10 a 100 mil (n=1268)	100 a 500 mil (n=767)	Más de 500 mil (n=525)
Coche	29,7	44,3	33,4	24,4	10,7
Moto	19,9	13,2	22,0	19,8	22,9
Caminar	14,4	18,8	18,5	11,7	3,0
Bicicleta	11,9	15,8	12,2	11,3	7,0
Autobús	9,9	5,9	7,3	18,5	8,2
Metro	9,5	0,3	2,4	7,4	41,0
Tren	2,8	1,1	3,5	2,3	3,6
Tranvía	1,6		0,4	3,8	3,2
Otros modos	0,3	0,5		0,5	0,4
No lo sabe	0,2	0,2	0,2	0,1	

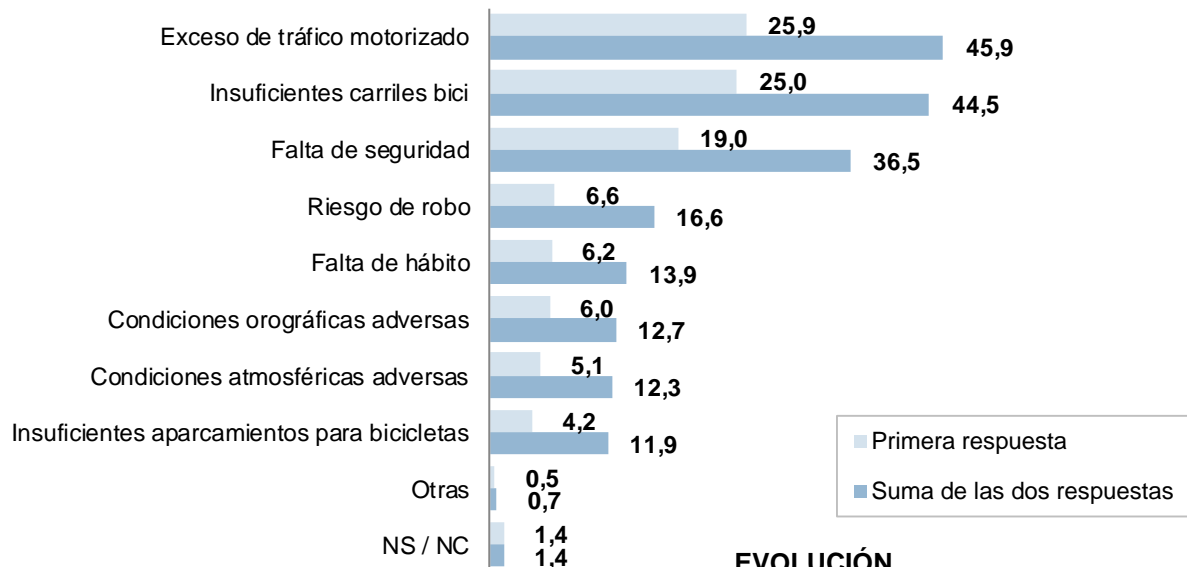
EL COCHE PIERDE ADEPTOS COMO TRANSPORTE MÁS RÁPIDO A MEDIDA QUE CRECE LA DIMENSIÓN DE MUNICIPIO, ESPECIALMENTE EN LAS GRANDES CIUDADES

Sólo el 10% de los residentes en las grandes urbes de España creen que ir en coche sea el modo más rápido de desplazarse. Por el contrario, cuatro de cada diez residentes en estos municipios cree que el medio de transporte más rápido es el metro, mientras el 22,9% señala la moto.

En municipios de 100 a 500 mil habitantes sube posiciones el autobús, mientras caminar es el segundo medio de transporte más rápido para los residentes en municipios de menos de 10 mil habitantes.

DE LAS SIGUIENTES, ¿CUÁL CREE QUE ES LA PRINCIPAL DIFICULTAD PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR LA CIUDAD? ¿Y LA SEGUNDA?*

–Sugerida–



EL EXCESO DE TRÁFICO MOTORIZADO Y LA INSUFICIENCIA DE CARRILES BICI SE CONSIDERAN LAS PRINCIPALES DIFICULTADES PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR LA CIUDAD

Un tercio también señala la falta de seguridad, por delante de los que mencionan el riesgo de robo, la falta de hábito, las condiciones orográficas o atmosféricas adversas y la falta de aparcamientos para bicicletas.

Se mantienen unos resultados parecidos a los del último barómetro.

EVOLUCIÓN

–Suma de las dos respuestas–

	2009	2010	2011	2015	2017
Exceso de tráfico motorizado	61,4	57,9	57,6	46,4	45,9
Insuficientes carriles bici	60,3	48,1	48,9	43,8	44,5
Falta de seguridad*				32,9	36,5
Riesgo de robo	18,5	21,4	18,8	20,0	16,6
Falta de hábito	20,2	15,8	20,5	11,7	13,9
Condiciones orográficas adversas*		13,9	15,2	13,2	12,7
Condiciones atmosféricas adversas	11,8	15,9	13,5	13,5	12,3
Insuficientes aparcamientos para bicicletas	17,3	17,7	18,2	11,8	11,9
Otras	1,2	0,2	0,6	0,6	0,7
Todas	1,5	0,3			
Ninguna			0,2		
NS/NC	1,0	2,1	1,6	1,2	1,4

* En la edición de 2010 se añadió la opción de respuesta «Condiciones orográficas adversas» y en la de 2015 la opción «Falta de seguridad»

DE LAS SIGUIENTES, ¿CUÁL CREE QUE ES LA PRINCIPAL DIFICULTAD PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR LA CIUDAD? ¿Y LA SEGUNDA?

–Sugerida–

	TOTAL (n=3204)	Usuarios bicicleta (n=1543)	SEXO		EDAD					NIVEL DE ESTUDIOS		
			Hombre (n=1588)	Mujer (n=1616)	12-24 (n=482)	25-39 (n=811)	40-54 (n=945)	55-69 (n=673)	70-79 (n=293)	Bajo (n=982)	Medio (n=1178)	Alto (n=1028)
			Exceso de tráfico motorizado	45,9	46,7	47,4	44,4	41,1	46,1	46,7	48,1	45,4
Insuficientes carriles bici	44,5	47,0	42,8	46,1	43,6	46,2	44,6	43,1	44,0	45,1	44,0	44,3
Falta de seguridad	36,5	35,1	35,8	37,3	33,6	36,6	38,6	37,3	32,8	33,8	38,0	37,5
Riesgo de robo	16,6	20,3	19,3	14,0	23,9	18,4	14,7	12,9	14,3	19,1	16,4	14,4
Falta de hábito	13,9	10,8	12,8	14,9	14,3	15,4	13,2	13,5	11,6	12,6	13,8	15,1
Condiciones orográficas adversas	12,7	11,9	12,9	12,6	12,4	10,5	14,0	14,9	10,6	9,1	12,8	16,1
Condiciones atmosféricas adversas	12,3	13,1	13,0	11,7	13,3	12,9	13,3	11,7	7,2	10,0	13,5	13,3
Insuficiente aparcamiento para bicicletas	11,9	11,5	10,1	13,7	16,6	10,4	10,4	10,7	16,4	14,7	11,7	9,6
Otras	0,7	0,3	0,6	0,9		0,7	0,5	0,6	3,1	1,3	0,6	0,4
NS / NC	1,4	0,7	1,6	1,2		0,6	0,9	2,2	5,1	2,4	1,1	0,7

	TOTAL (n=3204)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO			
		< 10 mil (n=644)	10 a 100 mil (n=1268)	100 a 500 mil (n=767)	Más de 500 mil (n=525)
		Exceso de tráfico motorizado	45,9	48,8	43,2
Insuficientes carriles bici	44,5	44,1	47,4	45,2	36,8
Falta de seguridad	36,5	36,3	36,7	34,7	39,2
Riesgo de robo	16,6	13,4	16,2	17,9	19,8
Falta de hábito	13,9	12,7	15,1	11,7	15,4
Condiciones orográficas adversas	12,7	10,6	13,2	15,0	10,9
Condiciones atmosféricas adversas	12,3	14,8	9,9	13,8	13,1
Insuficiente aparcamiento para bicicletas	11,9	8,2	13,9	12,5	10,9
Otras	0,7	1,1	0,7	0,5	0,8
NS / NC	1,4	3,3	1,0	0,9	0,6

El exceso de tráfico motorizado y las insuficientes vías para ciclistas se consideran, en todos los segmentos de población analizados, las principales dificultades para desplazarse en bicicleta por zonas urbanas.

En las grandes ciudades se reducen los que reclaman más carriles bici, en favor de los que mencionen el exceso de tráfico y la falta de seguridad.

DE LAS SIGUIENTES, ¿CUÁL CREE QUE ES LA PRINCIPAL DIFICULTAD PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR LA CIUDAD? ¿Y LA SEGUNDA?

–Sugerida–

	TOTAL (n=3204)	COMUNIDAD AUTÓNOMA								
		Andalucía (n=580)	Cataluña (n=520)	Madrid (n=443)	Com. Valenciana (n=341)	Castillas (n=306)	Galicia (n=189)	País Vasco (n=152)	Canarias (n=151)	Resto com. (n=522)
Exceso de tráfico motorizado	45,9	42,8	47,1	53,0	47,5	45,1	44,4	38,2	31,1	48,5
Insuficientes carriles bici	44,5	42,6	43,8	42,2	44,0	48,4	51,3	33,6	52,3	45,6
Falta de seguridad	36,5	34,0	37,9	44,0	35,8	32,0	34,4	37,5	38,4	34,9
Riesgo de robo	16,6	20,5	20,8	11,7	18,2	14,4	6,3	17,8	9,3	18,0
Falta de hábito	13,9	14,8	12,3	12,9	15,0	13,7	12,7	16,4	12,6	14,6
Condiciones orográficas adversas	12,7	9,8	12,7	15,1	8,5	11,1	15,3	17,1	32,5	9,8
Condiciones atmosféricas adversas	12,3	14,1	9,8	8,6	9,1	15,4	18,5	27,0	7,9	11,1
Insuficiente aparcamiento para bicicletas	11,9	16,2	9,8	8,8	14,4	11,4	10,6	8,6	13,9	11,5
Otras	0,7	0,9	0,6	0,2	1,2	1,0	1,1	0,7	0,7	0,8
NS / NC	1,4	1,2	1,5	0,7	1,8	1,9	2,1	0,7		1,7

En la CCAA de Madrid sobresalen los que consideran que el exceso de tráfico y la falta de seguridad son las cuestiones que más dificultan los desplazamientos en bicicleta por zonas urbanas.

En Galicia y el País Vasco sobresalen los que mencionan las condiciones atmosféricas como la principal dificultad para moverse en bici por ciudad.

En Galicia y Canarias es donde más se reclaman carriles bici para facilitar los desplazamientos en bici. En Canarias también es donde más se considera que las condiciones orográficas son un impedimento importante.

¿ESTÁ MUY, BASTANTE POCO O NADA DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES?

LA MITAD DE LA POBLACIÓN ESPAÑOLA ESTÁ MUY DE ACUERDO CON QUE LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL DEBE PASAR POR EL AUMENTO DEL USO DE LA BICICLETA

Una mayoría amplia también considera que ir en bicicleta es saludable, se ahorra tiempo y es cómodo, pero los que dicen que es bastante o muy peligroso moverse en bicicleta por la ciudad superan el 70%.

La **reducción de la contaminación ambiental** en las ciudades debe pasar por el aumento del uso de la bicicleta



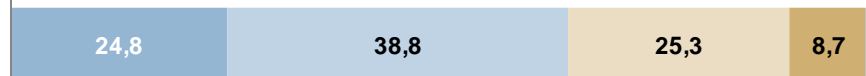
Moverse en bicicleta por la ciudad es **saludable**



Desplazándote en bicicleta **ahorras tiempo**



Moverse en bicicleta por la ciudad es **cómodo**



■ Muy ■ Bastante ■ Poco ■ Nada ■ NS/NC

Moverse en bicicleta por la ciudad es **peligroso**

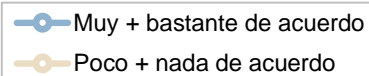


Las bicicletas **entorpecen el tráfico** de las ciudades

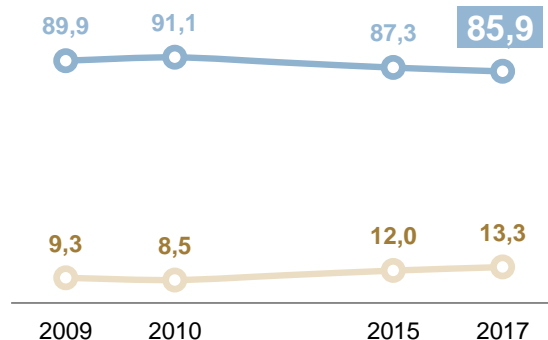


■ Muy ■ Bastante ■ Poco ■ Nada ■ NS/NC

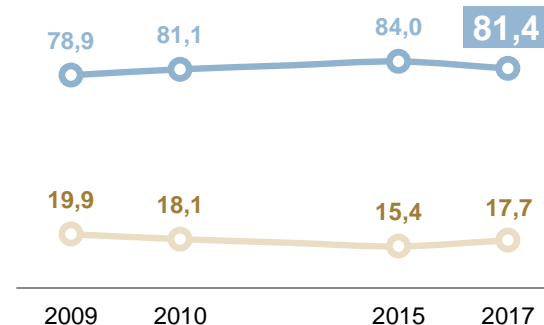
¿ESTÁ MUY, BASTANTE POCO O NADA DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES?



La **reducción de la contaminación ambiental** en las ciudades debe pasar por el aumento del uso de la bicicleta

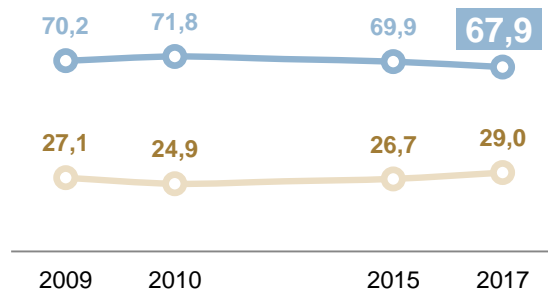


Moverse en bicicleta por la ciudad es **saludable**

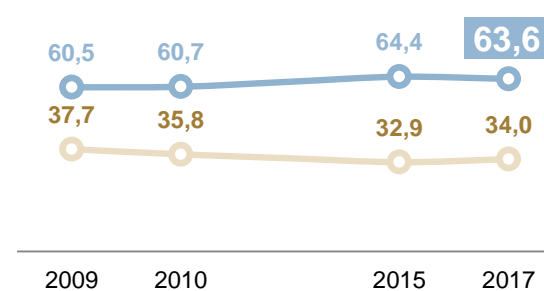


La afirmación de que la reducción de la contaminación en las ciudades debe pasar por el aumento del uso de la bicicleta es la que ha generado mayor consenso a lo largo de todas las ediciones.

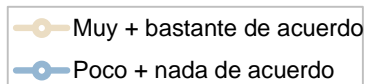
Desplazándote en bicicleta **ahorras tiempo**



Moverse en bicicleta por la ciudad es **cómodo**

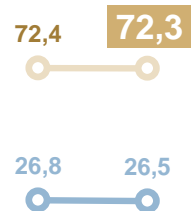


¿ESTÁ MUY, BASTANTE POCO O NADA DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES?



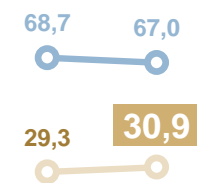
Se mantiene la proporción de españoles que están muy o bastante de acuerdo en que las bicicletas entorpecen el tráfico en las ciudades

Moverse en bicicleta por la ciudad es **peligroso**



2009 2010 2015 2017

Las bicicletas **entorpecen el tráfico** de las ciudades



2009 2010 2015 2017

¿ESTÁ MUY, BASTANTE POCO O NADA DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES?

MUY O BASTANTE DE ACUERDO

A menor edad, mayor acuerdo con que moverse en bicicleta por la ciudad es saludable. Los más jóvenes son también los que menos creen que sea peligroso.

	TOTAL (n=320)	Usuarios bicicleta (n=1543)	SEXO		EDAD					NIVEL DE ESTUDIOS		
			Hombre (n=158)	Mujer (n=161)	12-24 (n=482)	25-39 (n=811)	40-54 (n=945)	55-69 (n=673)	70-79 (n=293)	Bajo (n=982)	Medio (n=117)	Alto (n=102)
La reducción de la contaminación ambiental en las ciudades debe pasar por el aumento del uso de la bicicleta	85,9	89,0	84,6	87,2	90,5	85,8	84,6	84,5	86,4	87,3	87,7	82,6
Moverse en bicicleta por la ciudad es saludable	81,4	85,3	82,7	80,1	93,4	86,8	78,8	75,5	69,0	81,7	80,7	82,2
Desplazándote en bicicleta ahorras tiempo	67,9	71,7	67,0	68,8	68,7	67,0	67,1	69,5	68,6	72,3	66,3	65,6
Moverse en bicicleta por la ciudad es cómodo	63,6	69,8	67,8	59,4	65,3	67,0	61,9	62,6	59,1	67,7	63,3	59,7
Moverse en bicicleta por la ciudad es peligroso	72,3	70,5	70,0	74,7	57,3	71,3	77,7	76,2	73,7	68,8	70,7	77,8
Las bicicletas entorpecen el tráfico de las ciudades	30,9	23,9	26,4	35,2	25,9	25,9	31,3	35,5	40,9	34,2	29,9	29,2

A medida que avanza la edad más se considera que las bicicletas entorpecen el tráfico en las ciudades.



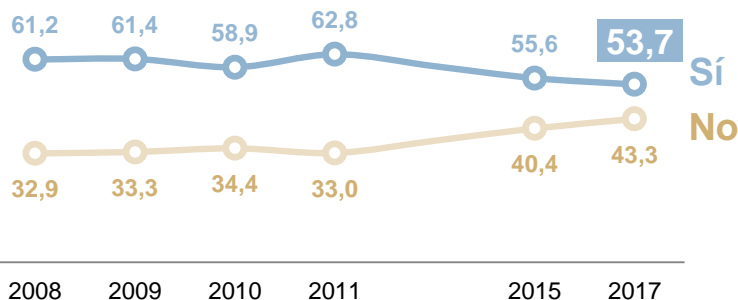
Coexistencia de peatones, bicis y automóviles



43,3%

CONSIDERA QUE LOS CICLISTAS NO SON RESPETUOSOS CON LOS PEATONES

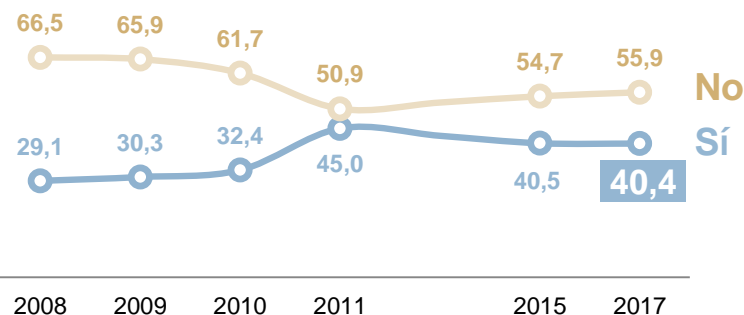
¿LOS CICLISTAS SON RESPETUOSOS CON LOS PEATONES?



55,9%

CONSIDERA QUE LOS CONDUCTORES NO SON RESPETUOSOS CON LOS CICLISTAS

¿LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS A MOTOR SON RESPETUOSOS CON LOS CICLISTAS?

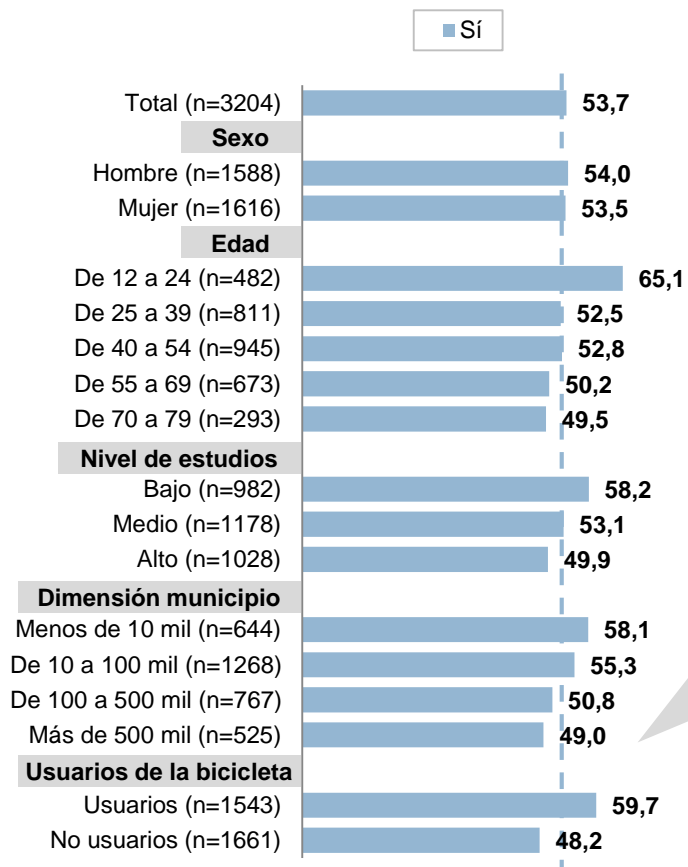


DIVISIÓN DE OPINIONES SOBRE SI LOS CICLISTAS SON RESPETUOSOS CON LOS PEATONES Y SOBRE SI LOS VEHICULOS LO SON CON LOS CICLISTAS

Sin embargo, aunque se reducen las diferencias, los que creen que los ciclistas sí son respetuosos con los peatones siguen superando a los que opinan lo contrario. Los más jóvenes, los usuarios de la bicicleta, los que tienen menor nivel de estudios y los residentes en las localidades más pequeñas son quienes más creen que los ciclistas sí son respetuosos con los peatones. En las grandes ciudades, en cambio, la opinión sobre esta cuestión está completamente dividida.

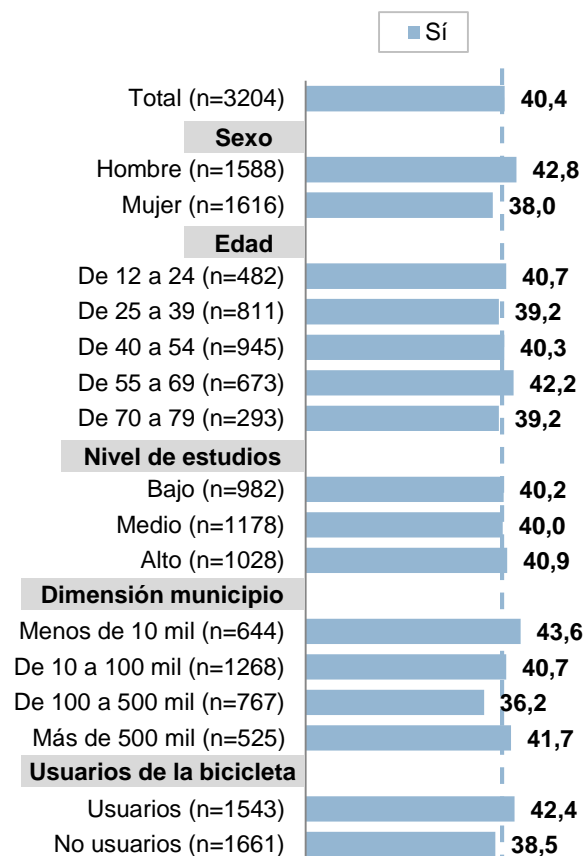
También los que opinan que los vehículos motorizados no respetan a los ciclistas siguen superando los que piensan lo contrario, y lo creen sobretodo los que hacen un uso más intensivo de la bici.

¿LOS CICLISTAS SON RESPETUOSOS CON LOS PEATONES?



En las grandes ciudades hay división de opiniones sobre esta cuestión.

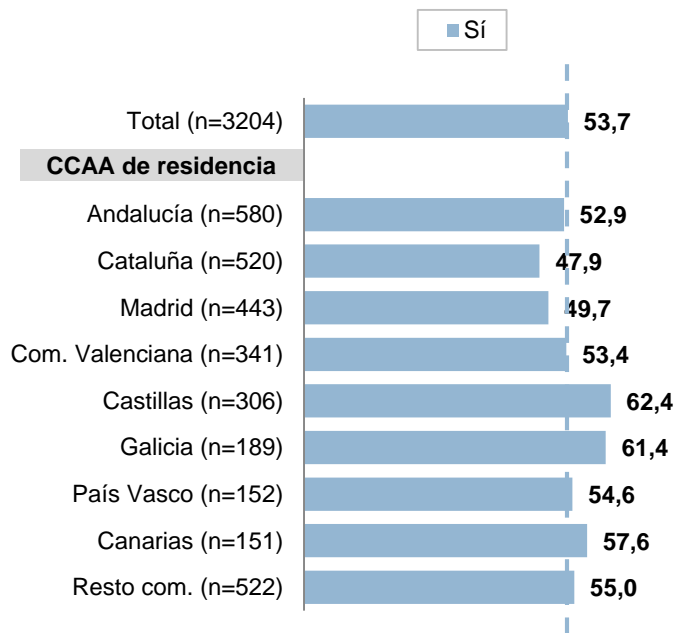
¿LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS A MOTOR SON RESPETUOSOS CON LOS CICLISTAS?



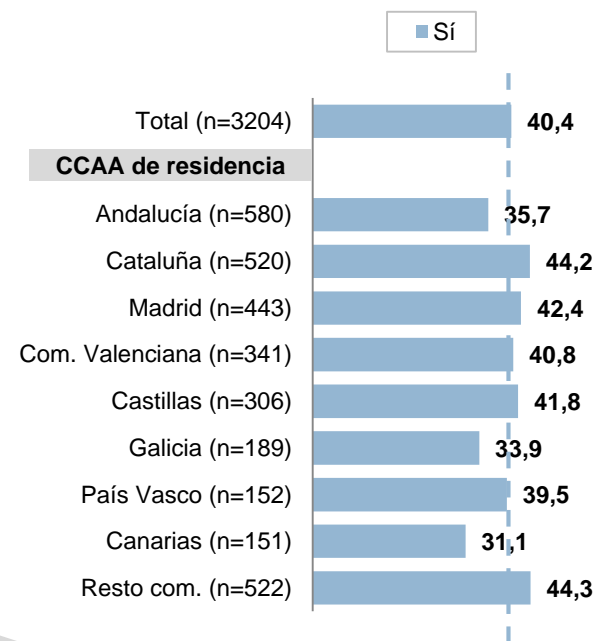
El 37,8% de los que usa la bicicleta a diario.



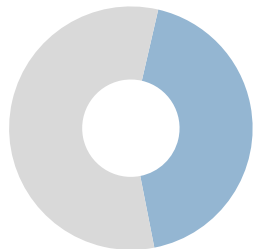
¿LOS CICLISTAS SON RESPETUOSOS CON LOS PEATONES?



¿LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS A MOTOR SON RESPETUOSOS CON LOS CICLISTAS?



Los residentes en Cataluña y Madrid son quienes más consideran que los ciclistas no son respetuosos con los peatones, mientras los canarios, gallegos y andaluces son los más críticos con el comportamiento de los vehículos a motor hacia los ciclistas.



Los ciclistas no son respetuosos con los peatones (n=1386)



LA MAYORÍA DE CRÍTICAS HACIA LOS CICLISTAS ALUDE A QUE CIRCULEN POR ZONAS PEATONALES

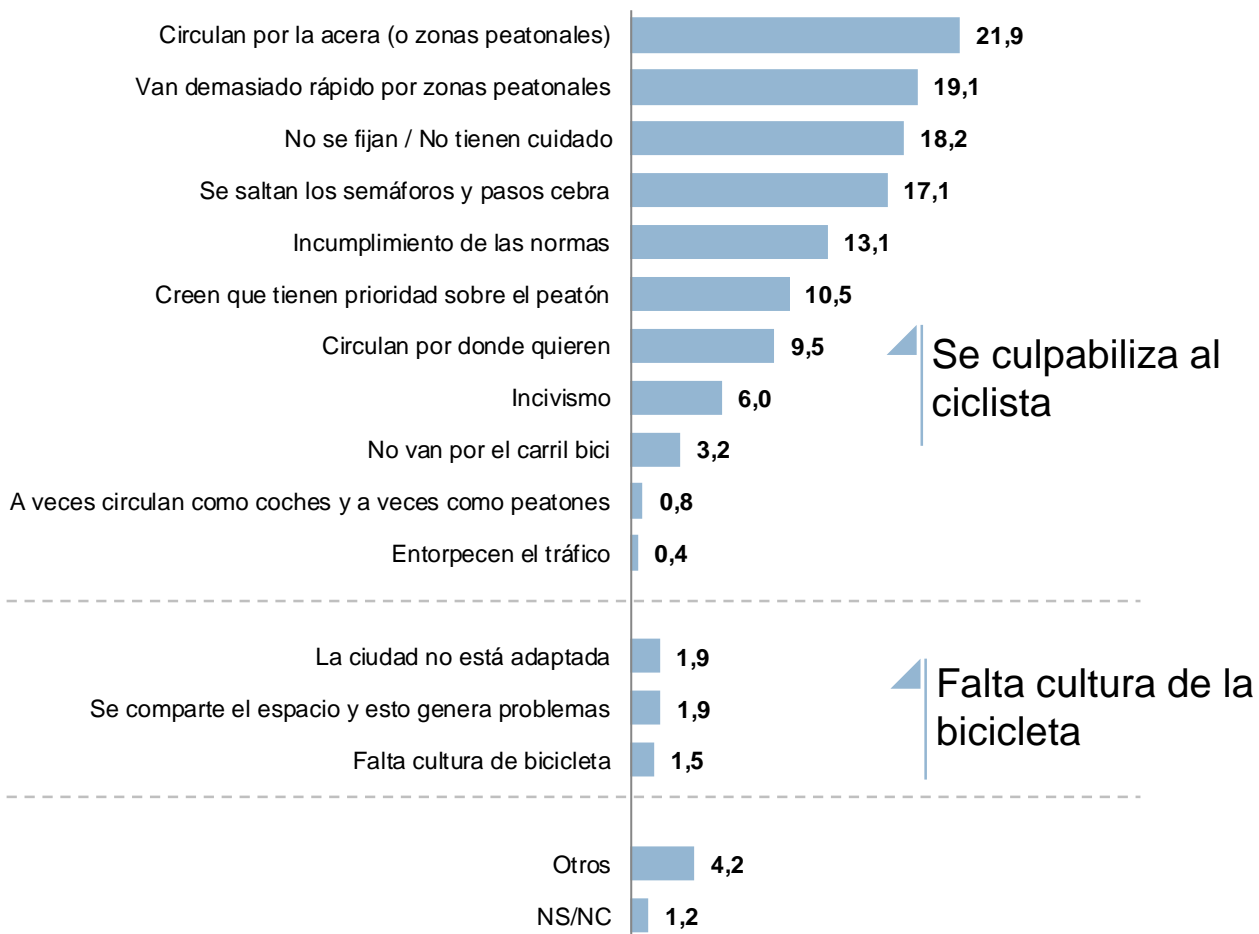
Se les critica sobretodo que circulen por la acera y vayan demasiado rápido por zonas peatonales

También se dice que los ciclistas no son respetuosos con los peatones porque no tienen cuidado al conducir, se saltan los semáforos y pasos de cebra, incumplen las normas o creen tener prioridad sobre el peatón, entre otras cuestiones.

Aunque en algunos casos se señale la falta de cultura de la bicicleta, en la mayoría de casos se culpabiliza directamente al ciclista de la falta de respeto hacia los peatones.

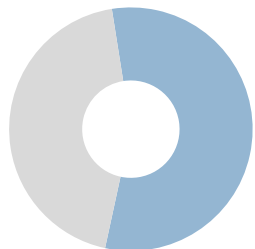
¿POR QUÉ DIRÍA QUE LOS CICLISTAS NO SON RESPETUOSOS CON LOS PEATONES?

–Espontánea. Respuesta múltiple–



Se culpabiliza al ciclista

Falta cultura de la bicicleta



Los conductores no son respetuosos con los ciclistas (n=1792)

A LOS CONDUCTORES SE LES RECRIMINA SOBRETUDO QUE NO RESPETEN LAS DISTANCIAS CON LOS CICLISTAS

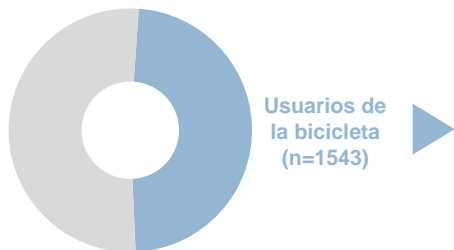
También que van demasiado rápido, tienen poca consideración hacia los ciclistas, que pueden provocar accidentes, o que creen que el coche tiene prioridad, entre otros.

La mayoría responsabiliza al conductor por la falta de respeto hacia los ciclistas, pero el 7,6% apunta a que cree que las bicis suponen un estorbo para los conductores.

¿POR QUÉ DIRIA QUE LOS CONDUCTORES NO SON RESPETUOSOS CON LOS CICLISTAS?

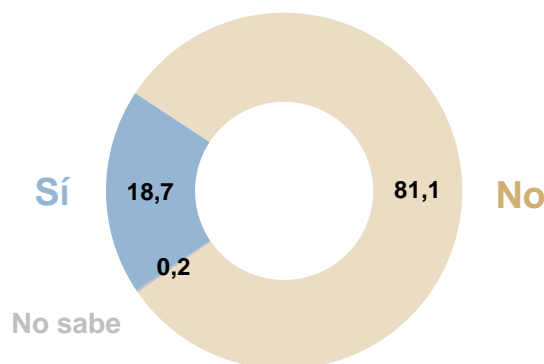
—Espontánea. Respuesta múltiple—





¿SE HA SENTIDO ACOSADO O AGREDIDO POR IR EN BICICLETA?

–Espontánea. Respuesta múltiple–



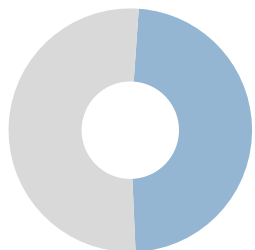
CASI EL 20% DE LOS CICLISTAS SE HA SENTIDO ACOSADO O AGREDIDO ALGUNA VEZ POR IR EN BICICLETA

A mayor frecuencia de uso de la bicicleta, más gente dice que se ha sentido acosado o agredido por ir en bicicleta. **Un tercio de los usuarios diarios lo afirma.**

También superan el 20% entre los residentes en municipios de más de 100 mil habitantes, los hombres y los de 40 a 54 años.

	Sí	No
Total (n=1543)	18,7	81,1
Sexo		
Hombre (n=939)	21,5	78,4
Mujer (n=604)	14,2	85,4
Edad		
De 12 a 24 (n=311)	13,5	86,5
De 25 a 39 (n=430)	18,6	81,4
De 40 a 54 (n=531)	22,2	77,4
De 55 a 69 (n=219)	17,4	82,6
De 70 a 79 (n=52)	19,2	78,8

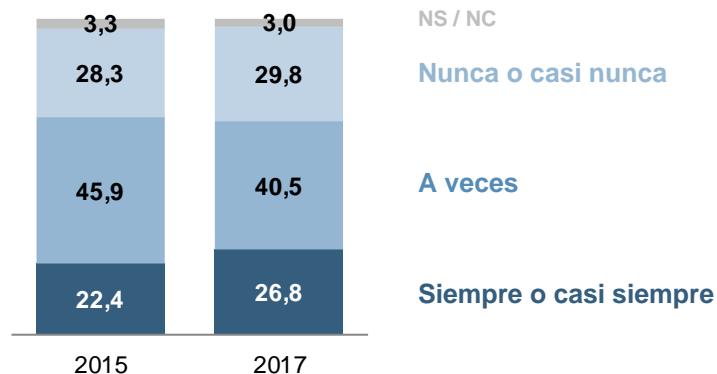
	Sí	No
Total (n=1543)	18,7	81,1
Frecuencia de uso		
Cada día o casi (n=222)	32,9	67,1
Al menos 1 vez a la sem. (n=496)	22,4	77,6
Solo fines de sem. (n=262)	18,7	80,9
Alguna vez al mes (n=392)	9,2	90,3
Menor frecuencia (n=171)	11,1	88,9
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=309)	12,6	87,4
De 10 a 100 mil (n=624)	17,5	82,4
De 100 a 500 mil (n=367)	23,7	76,0
Más de 500 mil (n=243)	21,8	77,8



Usuarios de la bicicleta (n=1543)

¿EN GENERAL, CUANDO CIRCULA EN BICI Y SE LE APROXIMA UN VEHICULO A MOTOR, ÉSTE MODERA LA VELOCIDAD AJUSTÁNDOLA A LA DE LA BICICLETA?

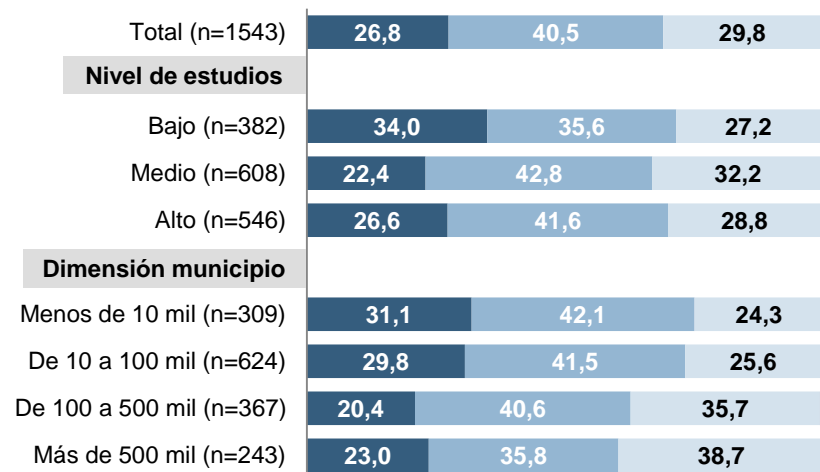
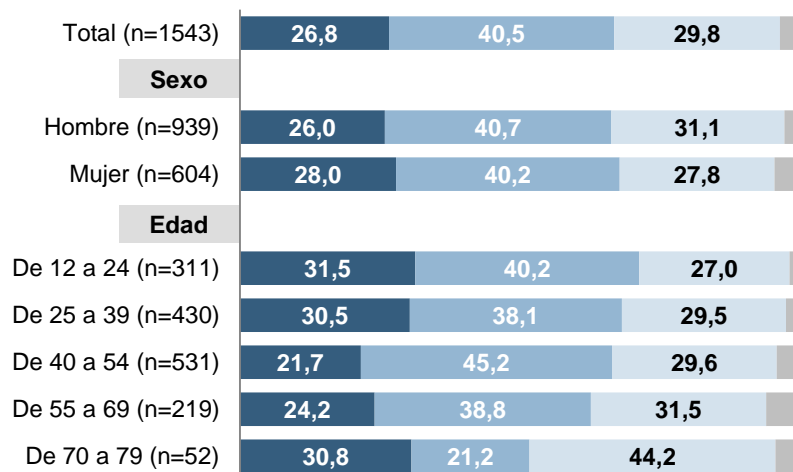
–Sugerida–

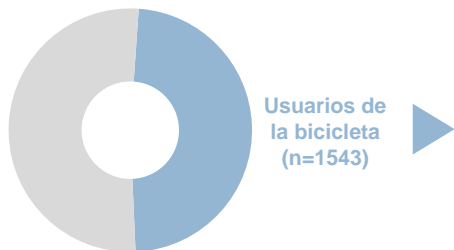


LA MAYORÍA DE CICLISTAS OPINA QUE LOS CONDUCTORES NO SIEMPRE MODERAN SU VELOCIDAD CUANDO SE LE ACERCAN

Y uno de cada tres dice que los conductores nunca o casi nunca moderan la velocidad.

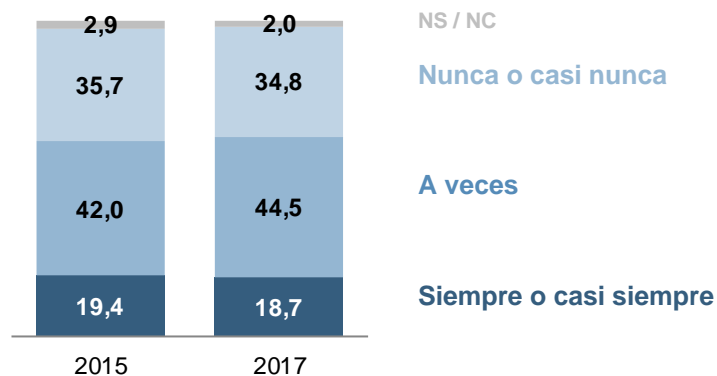
Los ciclistas residentes en los municipios de más de 100 mil habitantes son los más críticos con los vehículos motorizados, y más del 35% cree que los vehículos motorizados nunca o casi nunca moderan su velocidad al aproximarse a ellos.





EN GENERAL, CUANDO CIRCULA EN BICI Y LE REBASA UN VEHÍCULO A MOTOR, ¿CREE QUE RESPETA LA SEPARACIÓN DE 1,5 METROS OBLIGATORIA?

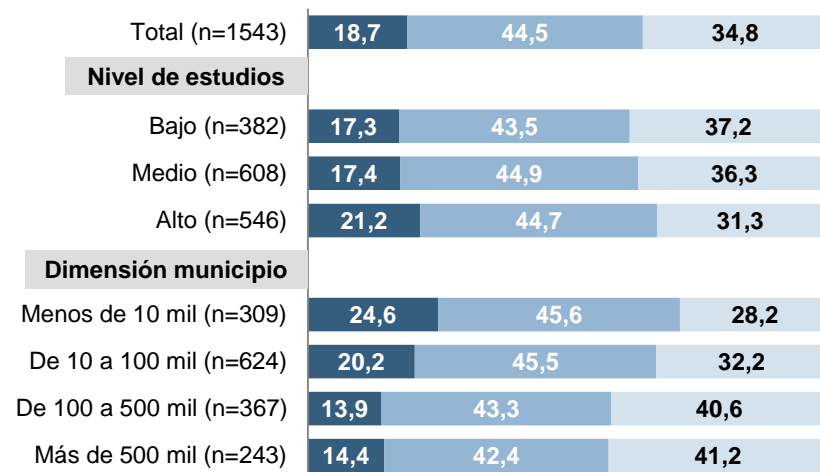
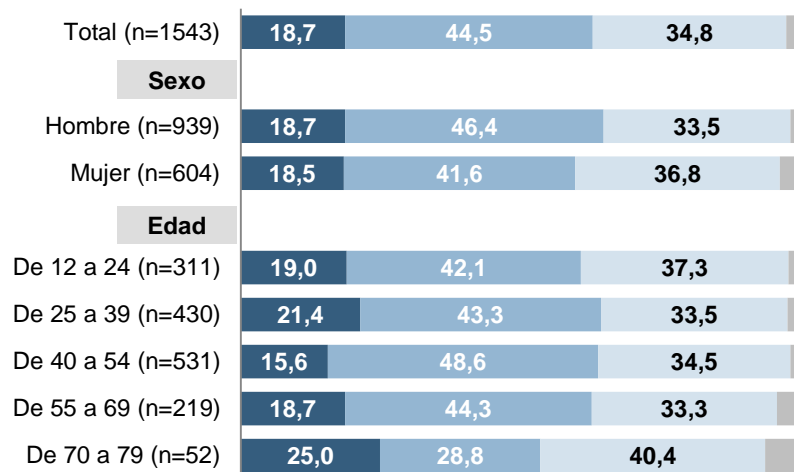
–Sugerida–



MENOS DEL 20% CREE QUE LOS CONDUCTORES RESPETAN LA SEPARACIÓN DE 1,5 METROS DE DISTANCIA SIEMPRE O CASI SIEMPRE

Un tercio cree que no la respetan nunca o casi nunca, y cuatro de cada diez, sólo a veces.

Los residentes en ciudades de más de 100 mil habitantes y los mayores de 70 años son los más críticos.





LAS POLÍTICAS SOBRE LA BICICLETA



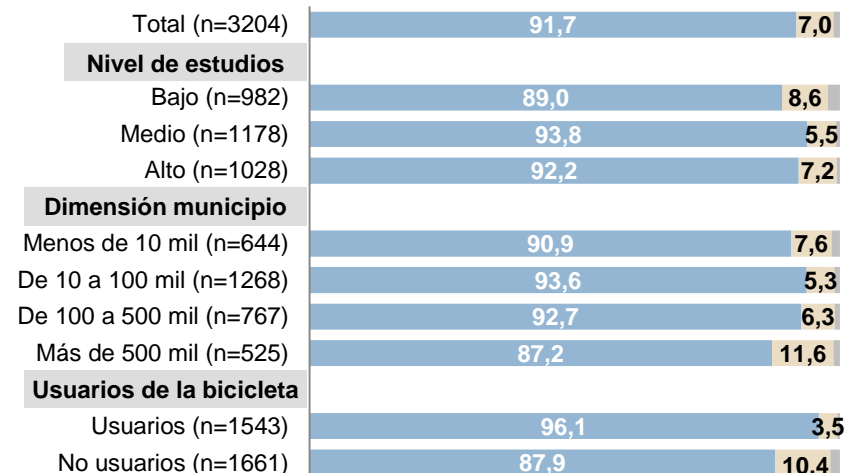
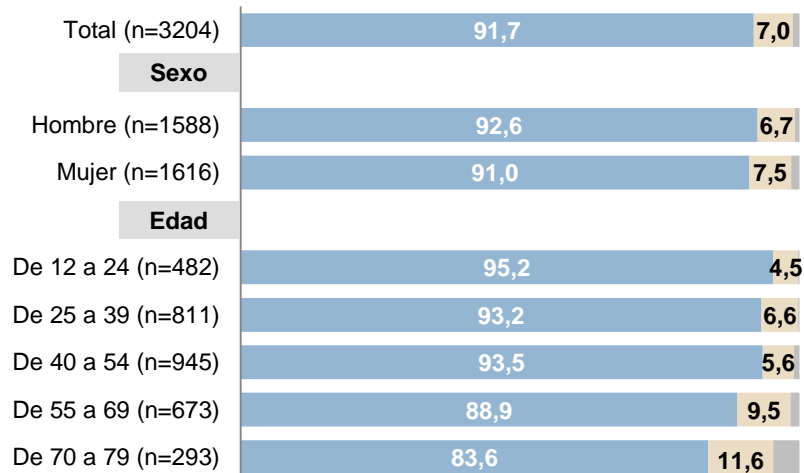
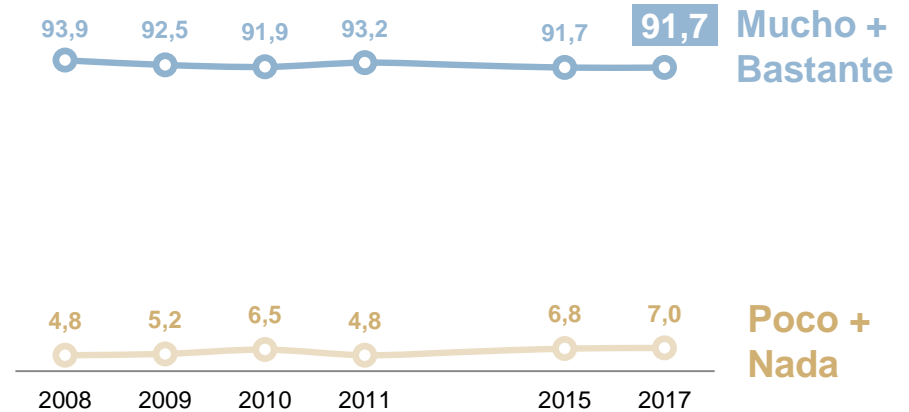
El papel de la administración pública

EN GENERAL, ¿CREE QUE LAS ADMINISTRACIONES DEBERÍAN FOMENTAR MUCHO, BASTANTE, POCO O NADA EL USO DE LA BICICLETA?

NUEVE DE CADA DIEZ CREEN QUE LAS ADMINISTRACIONES DEBERÍAN FOMENTAR BASTANTE O MUCHO EL USO DE LA BICICLETA

Los resultados de esta oleada mantienen la tendencia de los años anteriores.

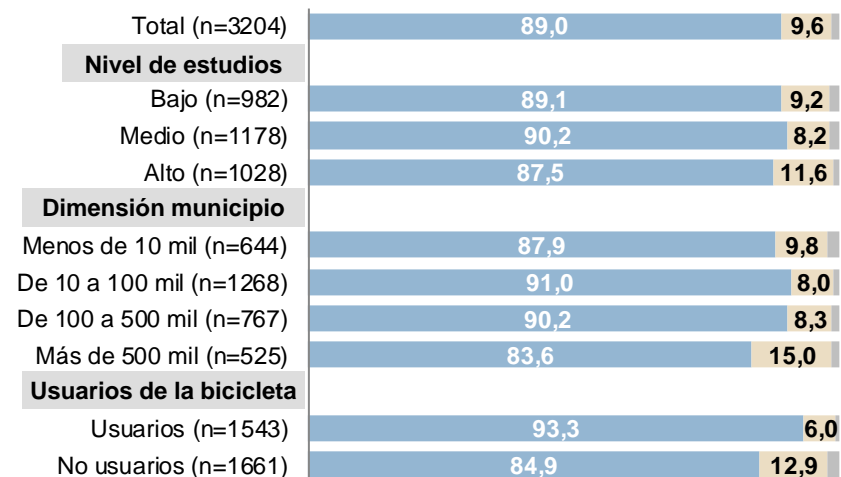
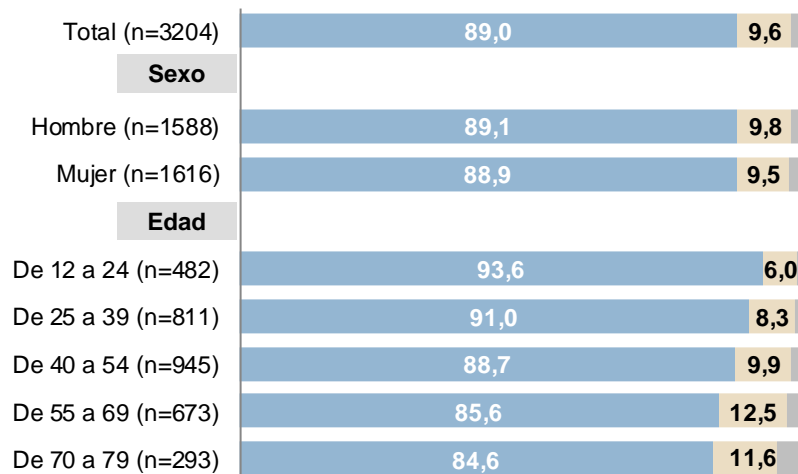
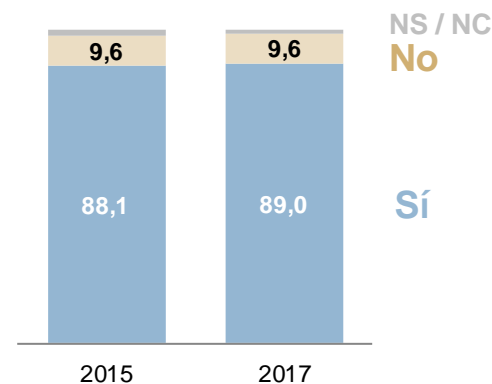
En todos los segmentos de población analizados quienes se muestran favorables a la intervención de los poderes públicos en favor de la bicicleta superan el 80%. Los que creen que debería fomentarla poco o nada solo suponen el 10% en las grandes ciudades, entre los mayores de 70 años y los que no utilizan la bicicleta.



EN GENERAL, ¿CREE QUE LAS ADMINISTRACIONES DEBERÍAN ANIMAR A LAS EMPRESAS A FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA?

NUEVE DE CADA DIEZ ESPAÑOLES OPINA QUE LA ADMINISTRACIÓN DEBE FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA EN LAS EMPRESAS

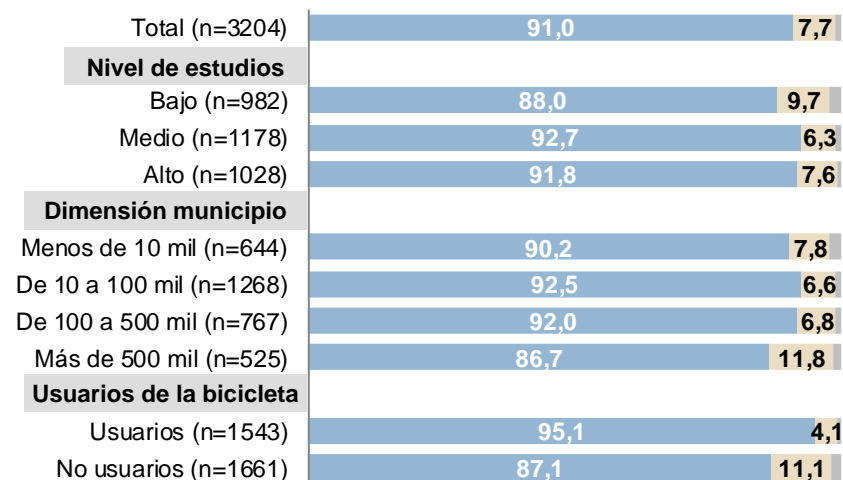
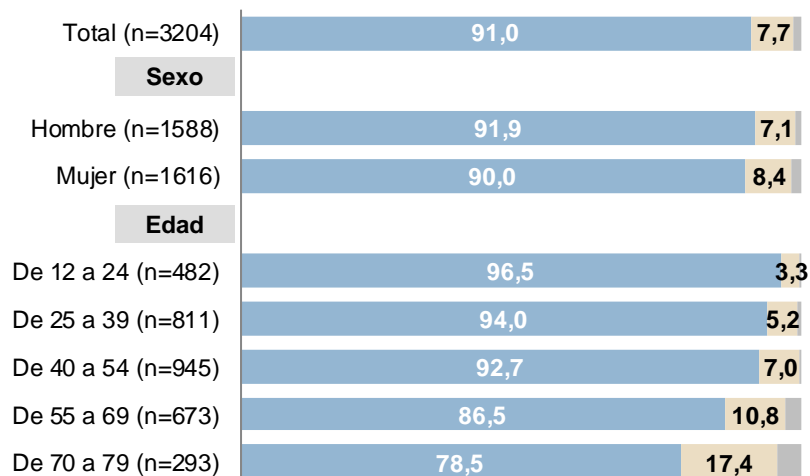
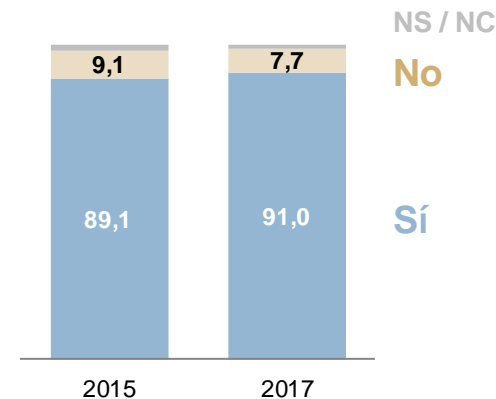
También en este caso, son las personas de más edad, los residentes en ciudades de más de 500 mil habitantes y los no usuarios los más contrarios.



EN GENERAL, ¿CREE QUE LAS ADMINISTRACIONES DEBERÍAN FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA EN LAS ESCUELAS?

MÁS DEL 90% CREE TAMBIÉN QUE LAS ADMINISTRACIONES DEBERÍAN FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA EN LAS ESCUELAS

De nuevo, los más mayores, los residentes de las ciudades más pobladas y los no usuarios son quienes menos creen en la intervención pública en las escuelas para este propósito.





La normativa sobre la circulación de bicis

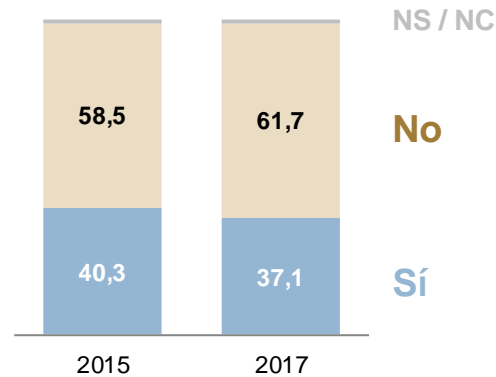


¿CONOCE LA NORMATIVA SOBRE EL USO DE LA BICICLETA EN SU CIUDAD?

SEIS DE CADA DIEZ ESPAÑOLES NO CONOCE LA NORMATIVA SOBRE EL USO DE LA BICICLETA EN SU CIUDAD

Las diferencias más pronunciadas en el conocimiento de dicha normativa se dan según la frecuencia de uso: a uso más frecuente, más gente dice conocer la normativa que regula el uso de la bicicleta.

Mientras la mayoría de usuarios que van en bici al menos una vez a la semana conoce la normativa, entre los usuarios menos frecuentes son mayoría los que no la conocen.



	Sí (%)	No (%)	NS / NC (%)
Total (n=3204)	37,1	61,7	1,2
Dimensión municipio			
Menos de 10 mil (n=644)	34,0	64,6	1,4
De 10 a 100 mil (n=1268)	34,9	64,3	0,9
De 100 a 500 mil (n=767)	39,0	59,3	1,7
Más de 500 mil (n=525)	43,6	55,6	0,8
Usuarios de la bicicleta			
Usuarios (n=1543)	50,7	48,2	1,1
No usuarios (n=1661)	24,4	74,4	1,2

	Sí (%)	No (%)	NS / NC (%)
Total (n=3204)	37,1	61,7	1,2
Frecuencia de uso			
Cada día o casi (n=222)	62,6	36,5	0,9
Al menos 1 vez a la semana (n=496)	58,5	40,9	0,6
Sólo fines de semana (n=262)	50,0	49,2	0,8
Alguna vez al mes (n=392)	42,1	56,6	1,3
Menor frecuencia (n=171)	33,9	63,2	2,9
Nunca o casi nunca (n=1300)	27,5	71,2	1,4
No sabe montar (n=361)	13,6	85,9	0,6

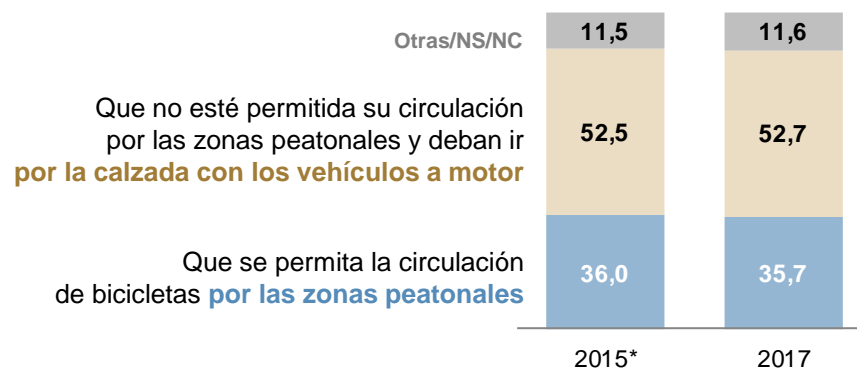
¿CUÁL DEBE SER EL CRITERIO EN LA NORMATIVA PARA LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS?

–Sugerida–

LA MAYORÍA ES PARTIDARIA DE QUE LAS BICICLETAS CIRCULEN POR LA CALZADA Y NO POR LAS ZONAS PEATONALES

Un tercio, en cambio, cree que sí se les debe permitir la circulación por las zonas peatonales.

Entre los usuarios de la bicicleta, las opiniones están más igualadas, pero siguen siendo mayoría los que piden que circulen sólo por la calzada. A mayor edad, más proporción de encuestados que piden que los ciclistas vayan sólo por la calzada.



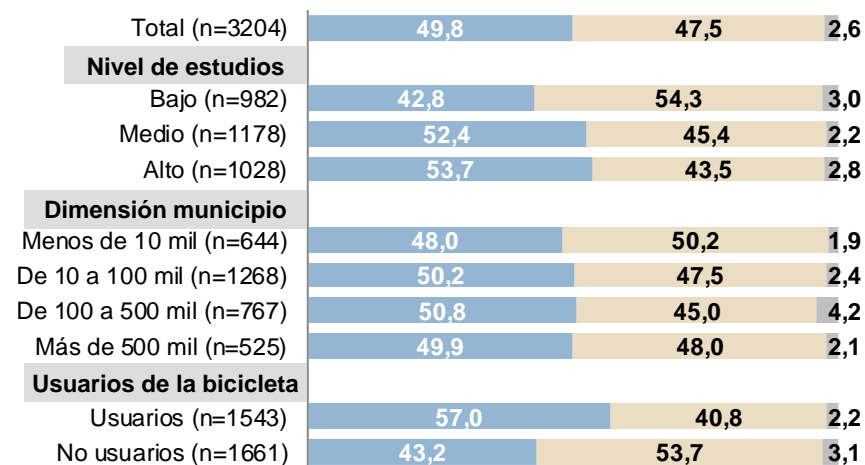
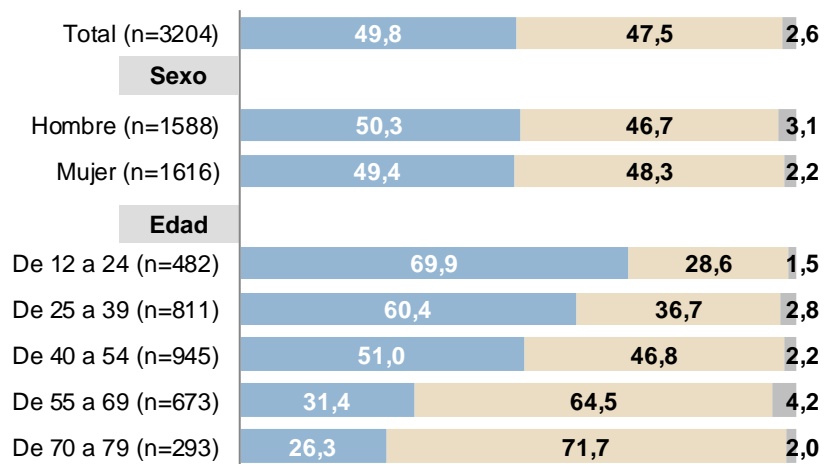
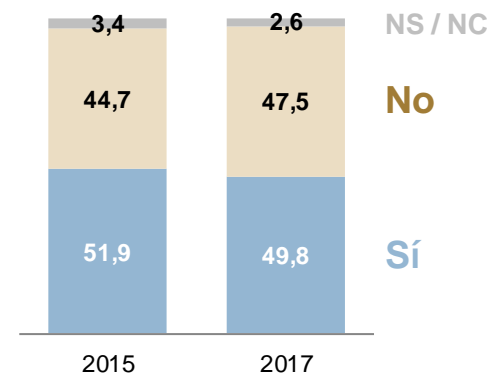
	TOTAL (n=3204)	Usuarios bicicleta (n=1543)	SEXO		EDAD					NIVEL DE ESTUDIOS		
			Hombre (n=1588)	Mujer (n=1616)	12-24 (n=482)	25-39 (n=811)	40-54 (n=945)	55-69 (n=673)	70-79 (n=293)	Bajo (n=982)	Medio (n=1178)	Alto (n=1028)
Permitir la circulación de bicis por las zonas peatonales	35,7	41,4	37,5	34,0	46,9	38,8	35,3	28,7	26,3	36,4	35,9	34,9
No permitir la circulación de bicis por las zonas peatonales y que deban ir por la calzada con los vehículos a motor	52,7	50,0	53,1	52,2	48,3	51,4	51,1	57,1	58,0	52,5	53,5	51,9
Otras/NS/NC	11,6	8,6	9,2	13,9	4,8	9,7	13,6	14,2	15,7	11,1	10,6	13,2

* En 2015 se cambia "aceras" por "zonas peatonales" en el texto de las opciones de respuesta

¿CREE QUE LOS MENORES DE 14 AÑOS DEBEN PODER CIRCULAR POR LAS ACERAS?

DIVISIÓN DE OPINIONES SOBRE SI LOS MENORES DE 14 AÑOS DEBEN PODER CIRCULAR POR LAS ACERAS

Las mayores diferencias se registran según la edad de los entrevistados. Siete de cada diez jóvenes piensa que los menores de 14 años deben poder circular por las aceras, mientras siete de cada diez personas mayores opina lo contrario.



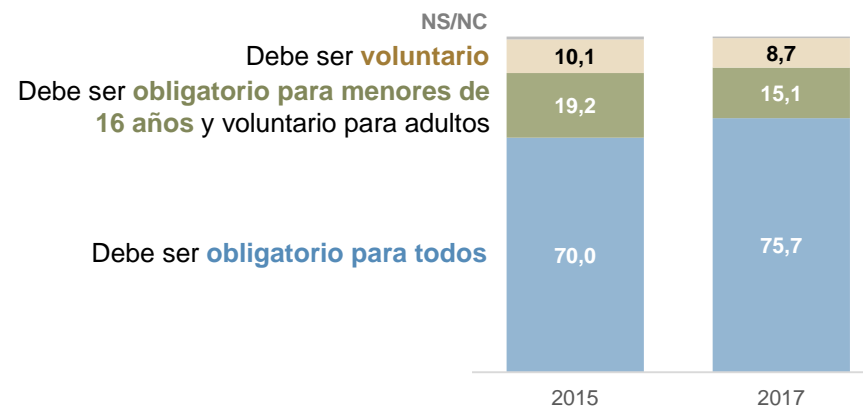
¿CREE USTED QUE EL USO DEL CASCO EN LA CIUDAD...?

–Sugerida–

INCREMENTAN LOS QUE CREEN QUE EL USO DEL CASCO EN LA CIUDAD DEBE SER OBLIGATORIO PARA TODOS

Así, tres de cada cuatro consideran que el casco debe ser obligatorio para todos, casi 6 puntos más que hace dos años. Un 15,1% opina que sólo debe ser obligatorio para los menores de 16 años y uno de cada diez, que debe ser voluntario.

Los que piensan que el casco debe ser obligatorio para todos son amplia mayoría en todos los segmentos de población analizados, aunque entre los jóvenes y los que usan la bicicleta con mayor frecuencia es donde esta idea obtiene menos apoyo.



	TOTAL (n=3204)	Usuarios bicicleta (n=1543)	EDAD					DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO			
			12-24 (n=482)	25-39 (n=811)	40-54 (n=945)	55-69 (n=673)	70-79 (n=293)	< 10 mil (n=644)	10 a 100 mil (n=1268)	100 a 500 mil (n=767)	Más de 500 mil (n=525)
Debe ser obligatorio para todos	75,7	68,8	54,1	75,5	81,7	79,8	82,6	81,2	75,6	74,4	70,9
Debe ser obligatorio para menores de 16 años y voluntario para adultos	15,1	20,5	32,4	17,8	10,6	9,8	6,5	10,6	15,6	15,5	19,0
Debe ser voluntario	8,7	10,4	13,3	6,4	7,2	9,8	9,9	7,9	8,4	9,5	9,3
NS/NC	0,5	0,3	0,2	0,4	0,5	0,5	1,0	0,3	0,5	0,5	0,8

	TOTAL (n=3204)	FRECUENCIA DE USO						
		Cada día o casi (n=222)	Al menos 1 vez a la semana (n=496)	Sólo fines de semana (n=262)	Alguna vez al mes (n=392)	Menor frecuencia (n=171)	Nunca o casi nunca (n=1300)	No sabe montar (n=361)
Debe ser obligatorio para todos	75,7	53,6	69,6	77,5	68,4	73,7	80,1	89,2
Debe ser obligatorio para menores de 16 años y voluntario para adultos	15,1	27,0	19,4	15,3	21,9	20,5	11,3	5,8
Debe ser voluntario	8,7	18,5	10,9	7,3	9,4	5,8	7,8	4,4
NS/NC	0,5	0,9	0,2		0,3		0,8	0,6

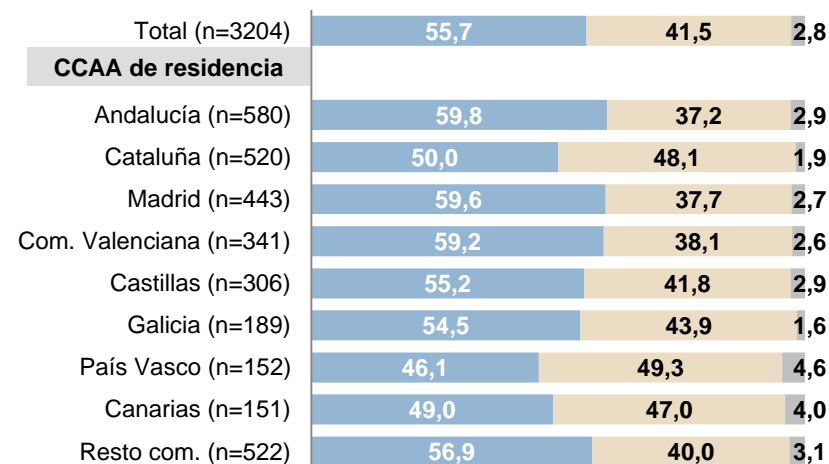
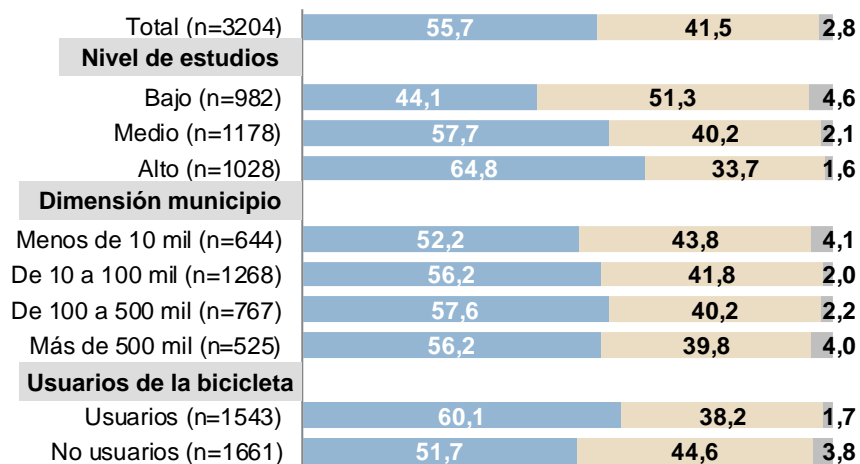
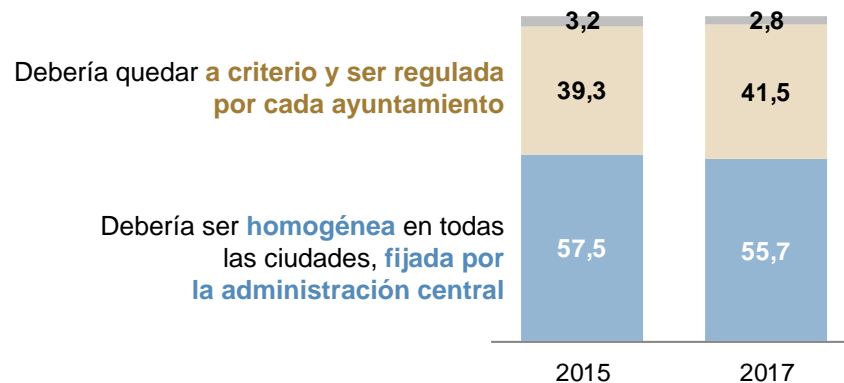
¿CREE USTED QUE LA NORMATIVA PARA LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS...?

–Sugerida–

MÁS DE LA MITAD CREE QUE LA NORMATIVA DE CIRCULACIÓN DE BICIS DEBE SER HOMOGÉNEA EN TODAS LA CIUDADES

A pesar de todo, cuatro de cada diez es partidario de que quede a criterio de cada ayuntamiento.

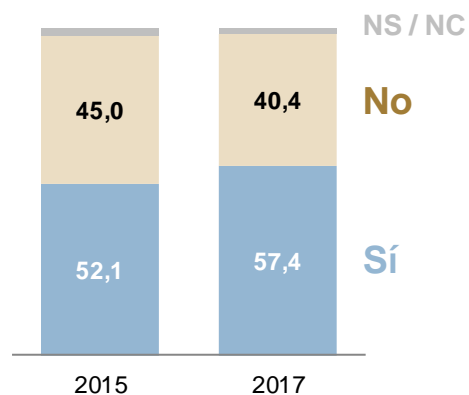
Entre los usuarios de la bici y los que tienen mayor nivel de estudios, el apoyo a una normativa homogénea es aún mayor, superando el 60%.





Infraestructuras ciclistas

¿CONSIDERA QUE SU MUNICIPIO ES AMABLE / SEGURO PARA LA BICICLETA?*

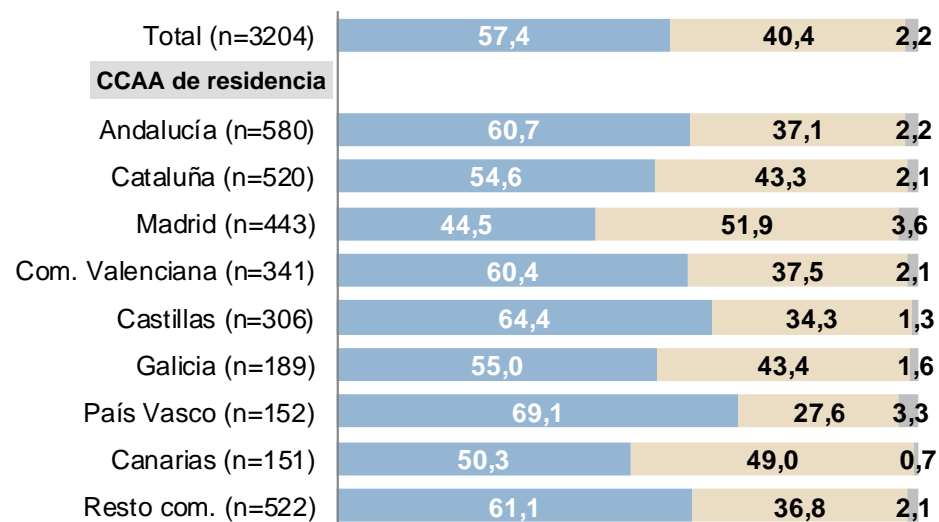
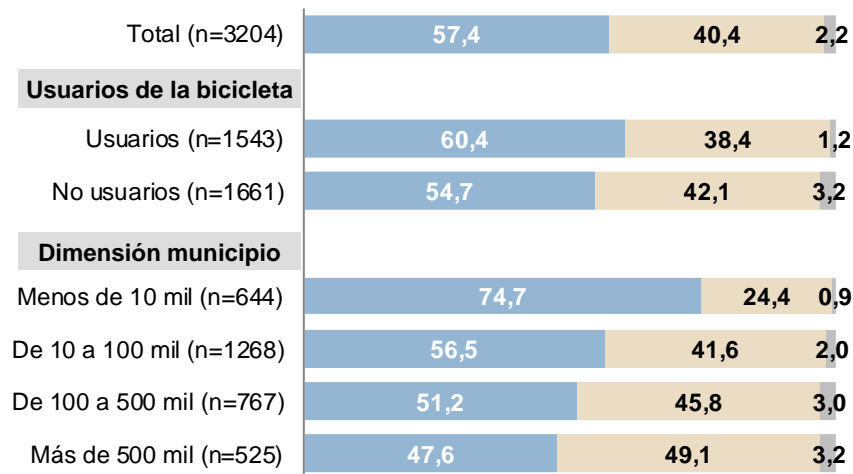


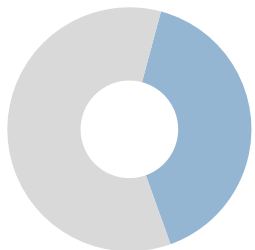
LA MAYORÍA DE ESPAÑOLES PIENSA QUE SU MUNICIPIO ES AMABLE / SEGURO PARA LA BICI

La amplia mayoría de los residentes en pueblos pequeños y más de la mitad de los residentes en pueblos medianos dicen que su municipio es amable / seguro para la bicicleta.

En cambio, entre los que viven en ciudades de cien mil habitantes o más hay división de opiniones.

Los residentes del País Vasco y las castillas son quienes tienen una opinión más positiva.

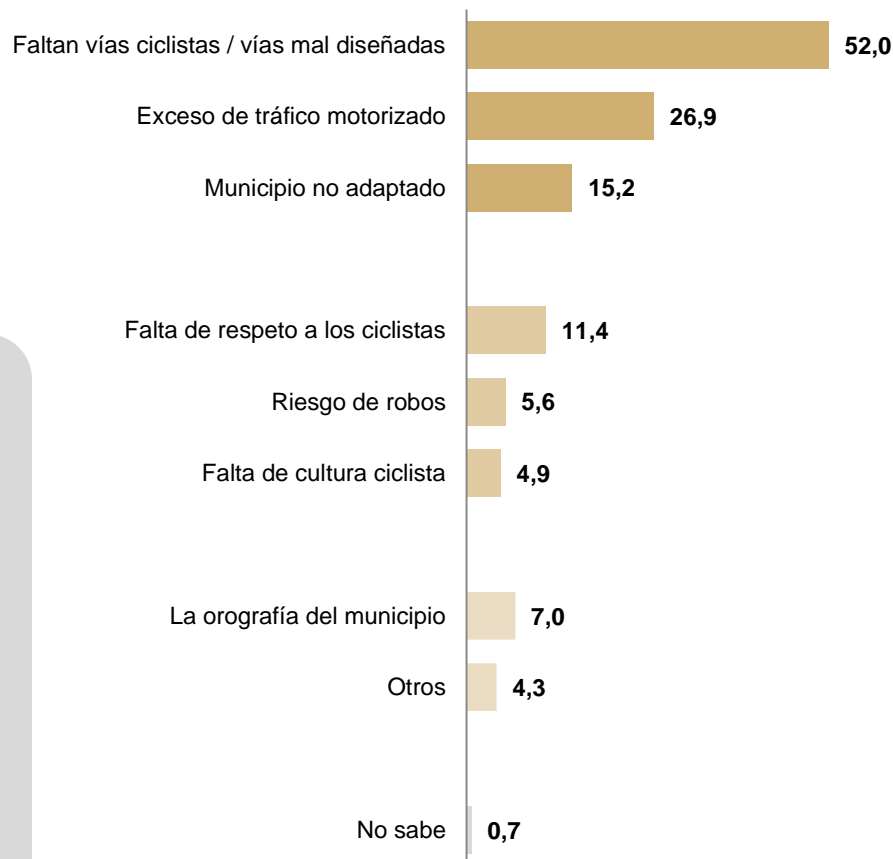




Considera que su municipio no es amable / seguro para la bicicleta (n=1293)

¿POR QUÉ NO ES AMABLE O SEGURO PARA LA BICICLETA?

–Espontánea. Respuesta múltiple–



Faltan vías para bicis / Exceso de tráfico

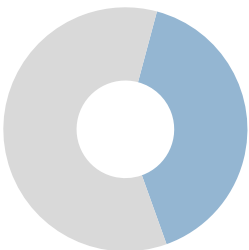
Falta cultura de la bicicleta

Otros temas

LA FALTA DE VÍAS CICLISTAS O EL MAL DISEÑO DE ÉSTAS SON LOS PRINCIPALES MOTIVOS POR LOS QUE SE CONSIDERA QUE SU CIUDAD NO ES AMABLE / SEGURA PARA LA BICICLETA

Una cuarta parte culpa al exceso de tráfico motorizado. En menor medida también se habla de la falta de adaptación general del municipio a la bici.

Otros lo achacan a una falta de cultura de la bicicleta y el resto a la orografía del municipio o a otros temas.



Considera que su municipio no es amable / seguro para la bicicleta (n=1293)

¿POR QUÉ NO ES AMABLE O SEGURO PARA LA BICICLETA?

–Espontánea. Respuesta múltiple–

Quienes achacan la falta de amabilidad / seguridad de su municipio para usar la bicicleta a la insuficiencia de las vías ciclistas son mayoría en todos los segmentos, aunque los de 25 a 39 años se muestran especialmente críticos con esta cuestión. Los más jóvenes, en cambio, son quienes más mencionan el riesgo de robos.

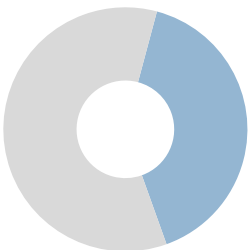
	TOTAL (n=1293)	Usuarios bicicleta (n=593)	SEXO		EDAD					NIVEL DE ESTUDIOS		
			Hombre (n=623)	Mujer (n=670)	12-24 (n=160)	25-39 (n=346)	40-54 (n=421)	55-69 (n=259)	70-79 (n=107)	Bajo (n=330)	Medio (n=475)	Alto (n=479)
Faltan vías ciclistas / vías mal diseñadas	52,0	56,7	51,5	52,4	55,6	58,7	50,4	50,2	35,5	47,3	53,1	54,3
Exceso de tráfico motorizado	26,9	28,0	29,1	24,9	26,9	26,6	27,1	29,3	21,5	27,0	26,5	27,1
Municipio no adaptado	15,2	12,6	15,2	15,1	12,5	13,3	17,6	13,9	18,7	14,2	14,9	16,1
Falta de respeto a los ciclistas	11,4	14,3	12,5	10,4	8,8	13,0	12,1	8,9	14,0	13,9	10,7	10,4
Riesgo de robos	5,6	5,4	5,6	5,5	11,3	4,0	6,4	3,9	2,8	8,2	5,7	3,8
Falta de cultura ciclista	4,9	6,1	5,6	4,2	3,8	5,2	5,7	4,2	3,7	2,7	4,4	6,7
La orografía del municipio	7,0	4,9	6,1	7,8	5,6	6,6	4,8	10,8	9,3	6,4	4,6	9,6
Otros	4,3	3,4	3,2	5,2	3,1	5,2	3,1	3,5	9,3	3,6	4,4	4,4
No sabe	0,5	0,2	0,2	0,7	0,6		0,2	0,8	1,9	0,6	0,4	0,4

	TOTAL (n=1293)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO			
		< 10 mil (n=157)	10 a 100 mil (n=527)	100 a 500 mil (n=351)	Más de 500 mil (n=258)
Faltan vías ciclistas / vías mal diseñadas	52,0	47,8	59,2	56,7	33,3
Exceso de tráfico motorizado	26,9	24,2	19,9	27,6	41,9
Municipio no adaptado	15,2	24,2	18,2	11,7	8,1
Falta de respeto a los ciclistas	11,4	7,0	9,5	13,1	15,9
Riesgo de robos	5,6	5,1	4,6	6,0	7,4
Falta de cultura ciclista	4,9	2,5	3,6	6,6	6,6
La orografía del municipio	7,0	9,6	9,7	2,8	5,4
Otros	4,3	4,5	3,4	3,1	7,4
No sabe	0,5		0,4	0,6	0,8

La mayoría de residentes en ciudades grandes hace alusión al exceso de tráfico motorizado.

En las ciudades medianas, la mayoría menciona la falta o el mal diseño de vías ciclistas.

En las localidades pequeñas destacan por considerar que el municipio no está adaptado.



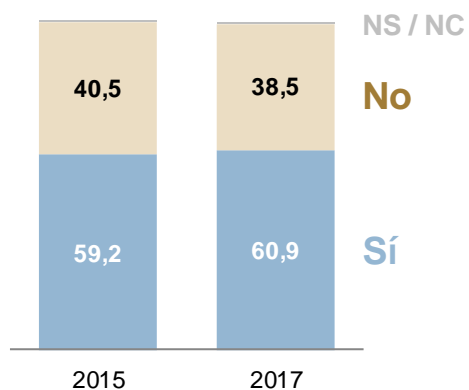
Considera que su municipio no es amable / seguro para la bicicleta (n=1293)

¿POR QUÉ NO ES AMABLE O SEGURO PARA LA BICICLETA?

–Espontánea. Respuesta múltiple–

	TOTAL (n=1293)	COMUNIDAD AUTÓNOMA								
		Andalucía (n=140)	Cataluña (n=136)	Madrid (n=154)	Com. Valen. (n=94)	Castillas (n=71)	Galicia (n=58)	País Vasco (n=34)	Canarias (n=46)	Resto com. (n=136)
Faltan vías ciclistas / vías mal diseñadas	52,0	55,3	55,1	42,2	53,9	56,2	46,3	59,5	55,4	52,1
Exceso de tráfico motorizado	26,9	16,3	25,8	42,6	24,2	29,5	20,7	28,6	20,3	26,6
Municipio no adaptado	15,2	13,0	19,1	10,9	12,5	14,3	24,4	14,3	24,3	13,0
Falta de respeto a los ciclistas	11,4	14,9	6,2	14,3	12,5	12,4	14,6	2,4	6,8	11,5
Riesgo de robos	5,6	6,5	5,3	5,7	7,0	3,8	1,2	2,4	4,1	7,8
Falta de cultura ciclista	4,9	2,8	6,7	7,8	3,1	4,8	9,8	4,8	2,7	1,6
La orografía del municipio	7,0	9,8	5,8	5,7	8,6	4,8	3,7	14,3	14,9	3,6
Otros	4,3	5,6	4,4	3,0	2,3	5,7	3,7	2,4	1,4	6,3
No sabe	0,5	0,5				1,0	1,2			1,6

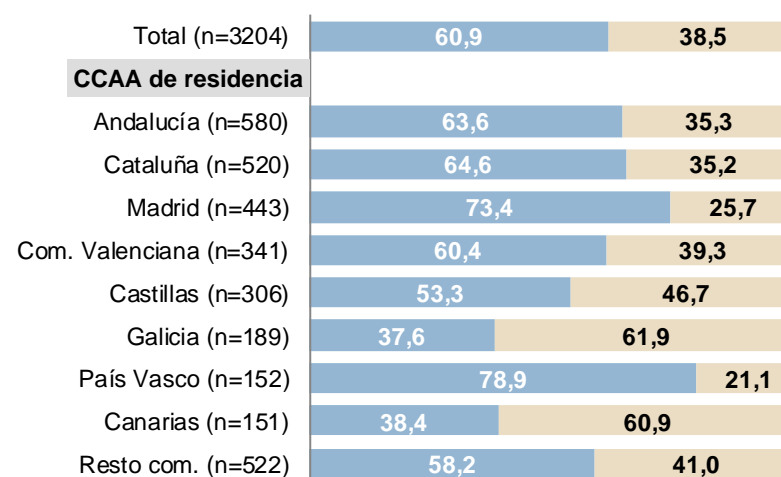
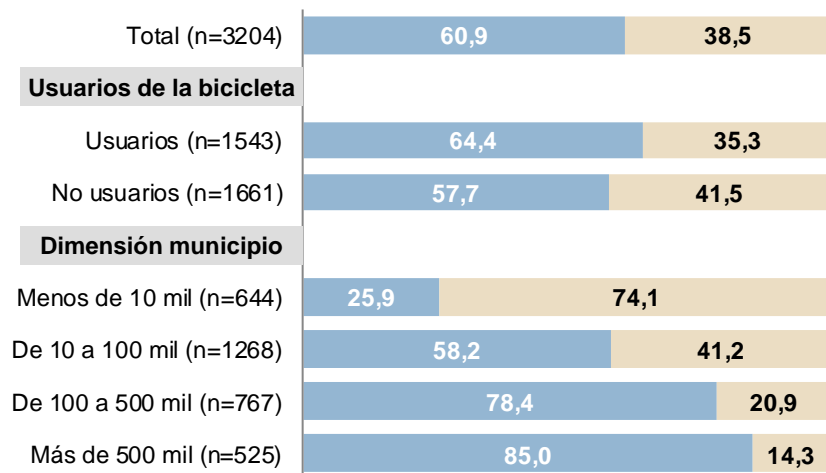
EN EL MUNICIPIO DONDE USTED VIVE, ¿HAY VIAS ACONDICIONADAS PARA CIRCULAR EN BICICLETA?

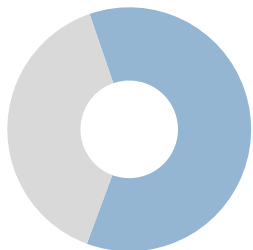


SEIS DE CADA DIEZ ESPAÑOLES AFIRMA QUE VIVE EN UN MUNICIPIO CON VIAS ACONDICIONADAS PARA CIRCULAR EN BICICLETA

La mayor parte de residentes en pueblos pequeños considera que en su municipio no hay vías para ciclistas, mientras una amplia mayoría de residentes en ciudades de más de 100 mil habitantes afirma que sí las hay.

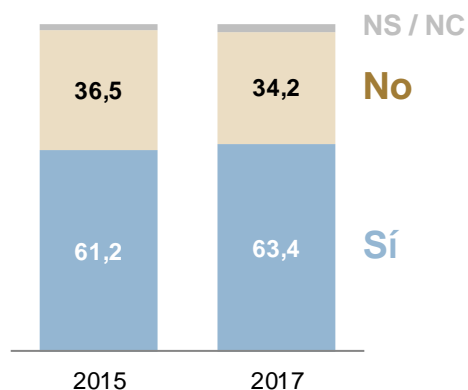
Galicia y Canarias son las únicas comunidades donde la mayoría considera que en su municipio no hay vías para bicicletas.





Considera que en su municipio hay vías acondicionadas para circular en bicicleta (n=1952)

EN GENERAL, ¿CONSIDERA ADECUADO EL TIPO DE VÍAS CICLISTAS DE SU LOCALIDAD?



¿CONSIDERA SUFICIENTES EN CANTIDAD LAS VÍAS CICLISTAS DE SU LOCALIDAD?

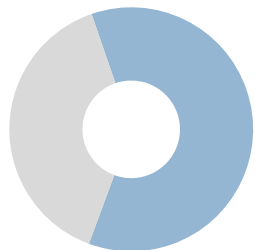


El 35,4% cree que sí hay suficientes vías ciclistas en su localidad.

LA MAYORÍA CONSIDERA ADECUADAS EL TIPO DE VIAS CICLISTAS DE SU LOCALIDAD, AUNQUE CREE QUE SON INSUFICIENTES EN CANTIDAD

Así, dos tercios de los residentes en localidades con vías acondicionadas para circular en bicicleta consideran que éstas son adecuadas, pero un tercio considera lo contrario. Los que viven en municipios pequeños y en grandes ciudades son los que más consideran adecuadas las vías ciclistas de su localidad. Por comunidades, sobresalen los residentes en el País Vasco, donde el 80% de los que viven en municipios con vías ciclables considera que estas son adecuadas. En cambio, gallegos, canarios y madrileños son los más críticos con la falta de vías ciclables en su localidad.

Por otro lado, dos de cada tres consideran que las vías ciclistas de su localidad son insuficientes. Los que comparten esta opinión son mayoría en todos los tamaños de municipio y en todas las comunidades autónomas, excepto en las localidades de menos de 10 mil habitantes y en el País Vasco.



Considera que en su municipio hay vías acondicionadas para circular en bicicleta (n=1952)

■ Sí ■ No ■ No sabe

EN GENERAL, ¿CONSIDERA ADECUADO EL TIPO DE VIAS CICLISTAS DE SU LOCALIDAD?

	Sí	No	No sabe
Total (n=1952)	63,4	34,2	2,4
Usuarios de la bicicleta			
Usuarios (n=993)	63,4	35,5	1,0
No usuarios (n=959)	63,3	32,8	3,9
Dimensión municipio			
Menos de 10 mil (n=167)	71,3	27,5	1,2
De 10 a 100 mil (n=738)	61,8	35,4	2,8
De 100 a 500 mil (n=601)	60,6	37,1	2,3
Más de 500 mil (n=446)	66,8	30,9	2,2
CCAA de residencia			
Andalucía (n=369)	64,2	34,1	1,6
Cataluña (n=336)	61,0	36,3	2,7
Madrid (n=325)	57,2	40,0	2,8
Com. Valenciana (n=206)	67,0	29,1	3,9
Castillas (n=163)	62,6	35,0	2,5
Galicia (n=71)	64,8	33,8	1,4
País Vasco (n=120)	80,0	19,2	0,8
Canarias (n=58)	69,0	27,6	3,4
Resto com. (n=304)	61,5	36,2	2,3

¿CONSIDERA SUFICIENTES EN CANTIDAD LAS VIAS CICLISTAS DE SU LOCALIDAD?

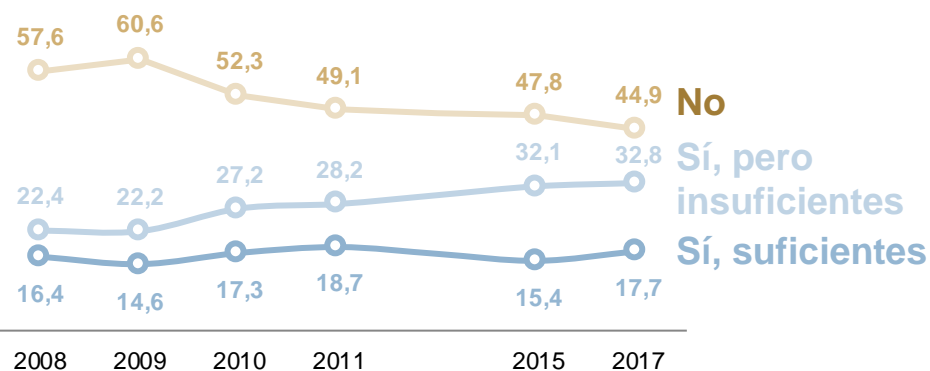
	Sí	No	No sabe
Total (n=1952)	35,4	62,8	1,8
Usuarios de la bicicleta			
Usuarios (n=993)	33,1	66,5	0,4
No usuarios (n=959)	37,8	58,9	3,2
Dimensión municipio			
Menos de 10 mil (n=167)	46,1	51,5	2,4
De 10 a 100 mil (n=738)	34,5	63,4	2,0
De 100 a 500 mil (n=601)	33,1	65,7	1,2
Más de 500 mil (n=446)	36,1	61,9	2,0
CCAA de residencia			
Andalucía (n=369)	37,7	61,0	1,4
Cataluña (n=336)	32,2	66,1	1,8
Madrid (n=325)	28,3	70,8	0,9
Com. Valenciana (n=206)	41,7	55,3	2,9
Castillas (n=163)	30,7	66,9	2,5
Galicia (n=71)	21,1	77,5	1,4
País Vasco (n=120)	53,3	43,3	3,3
Canarias (n=58)	25,8	72,4	1,7
Resto com. (n=304)	40,5	57,9	1,6

EN EL MUNICIPIO DONDE USTED VIVE, ¿HAY APARCAMIENTOS PÚBLICOS PARA LAS BICICLETAS?*

LA MAYORÍA CONSIDERA QUE EN SU MUNICIPIO NO HAY APARCAMIENTOS PÚBLICOS PARA BICICLETAS O QUE SON INSUFICIENTES

Las ciudades de más de 100 mil habitantes son, según los encuestados, las mejor equipadas en este aspecto, aunque también donde más se considera que los aparcamientos públicos que hay son insuficientes. En los municipios más pequeños, en cambio, la mayoría dice que en su localidad no hay este tipo de aparcamientos.

Por comunidades autónomas, los residentes en el País Vasco y Cataluña son los que más dicen que en sus municipios hay aparcamientos públicos para bicicletas.



* Hasta el 2011, incluido, la pregunta era: "En el municipio donde usted vive, ¿hay suficientes aparcamientos para las bicicletas?"

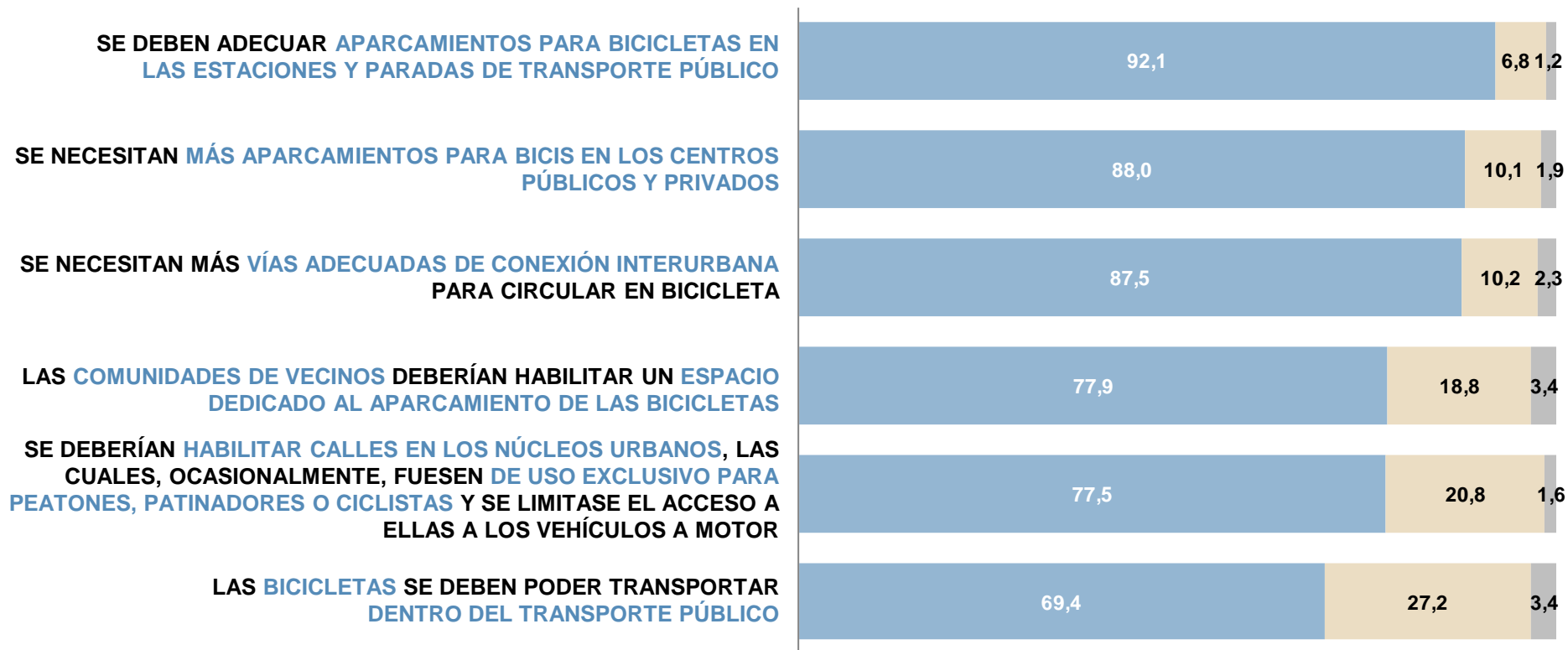
	Sí, suficientes	Sí, pero insuficientes	No	No sabe
Total (n=3204)	17,7	32,8	44,9	4,6
Usuarios de la bicicleta				
Usuarios (n=1543)	20,3	38,3	39,1	2,3
No usuarios (n=1661)	15,4	27,8	50,2	6,7
Dimensión municipio				
Menos de 10 mil (n=644)	15,0	17,5	66,1	1,2
De 10 a 100 mil (n=1268)	14,1	33,6	47,6	4,7
De 100 a 500 mil (n=767)	21,2	39,9	33,0	6,0
Más de 500 mil (n=525)	24,8	39,4	29,3	6,5

	Sí, suficientes	Sí, pero insuficientes	No	No sabe
Total (n=3204)	17,7	32,8	44,9	4,6
CCAA de residencia				
Andalucía (n=580)	13,2	32,6	48,6	5,5
Cataluña (n=520)	22,9	36,2	35,0	6,0
Madrid (n=443)	12,4	33,4	47,6	6,5
Com. Valenciana (n=341)	18,1	34,0	43,4	4,4
Castillas (n=306)	18,3	28,4	51,0	2,3
Galicia (n=189)	12,2	32,8	54,0	1,1
País Vasco (n=152)	34,2	34,9	25,0	5,9
Canarias (n=151)	13,3	27,2	57,6	2,0
Resto com. (n=522)	19,9	32,2	44,3	3,6



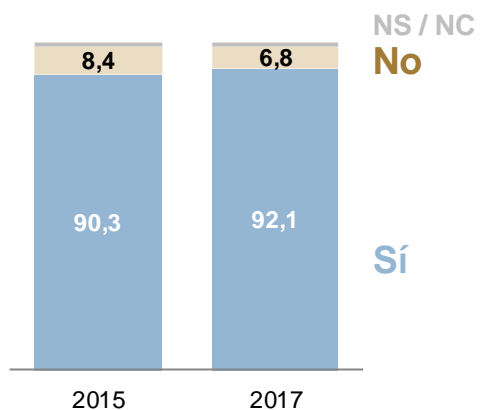
CONCRETAMENTE, ¿USTED CREE QUE...?

■ Sí ■ No ■ NS/NC



CONCRETAMENTE, ¿USTED CREE QUE...?

SE DEBEN ADECUAR APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS EN LAS ESTACIONES Y PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO



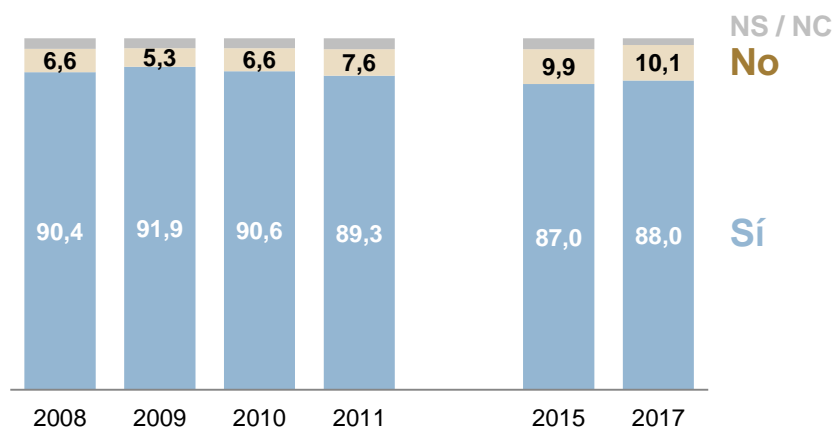
MÁS DEL 90% CREE QUE SE DEBEN ADECUAR APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS EN LAS ESTACIONES Y PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Esta es la medida que genera más consenso, situándose el sí dos puntos por encima de la anterior oleada.

Total (n=3204)	92,1	6,8
Sexo		
Hombre (n=1588)	91,3	7,4
Mujer (n=1616)	92,8	6,2
Edad		
De 12 a 24 (n=482)	90,2	9,3
De 25 a 39 (n=811)	94,1	5,3
De 40 a 54 (n=945)	93,8	5,5
De 55 a 69 (n=673)	91,8	6,5
De 70 a 79 (n=293)	84,6	11,3
Nivel de estudios		
Bajo (n=982)	89,8	8,1
Medio (n=1178)	91,9	7,2
Alto (n=1028)	94,5	5,0
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=644)	91,5	7,3
De 10 a 100 mil (n=1268)	92,6	6,2
De 100 a 500 mil (n=767)	92,2	6,8
Más de 500 mil (n=525)	91,4	7,4
Usuarios de la bicicleta		
Usuarios (n=1543)	93,9	5,7
No usuarios (n=1661)	90,4	7,8

CONCRETAMENTE, ¿USTED CREE QUE...?

SE NECESITAN MÁS APARCAMIENTOS PARA BICIS EN LOS CENTROS PÚBLICOS Y PRIVADOS



LOS QUE CREEN QUE SE NECESITAN MÁS APARCAMIENTOS PARA BICIS EN CENTROS PÚBLICOS Y PRIVADOS ROZAN EL 90%

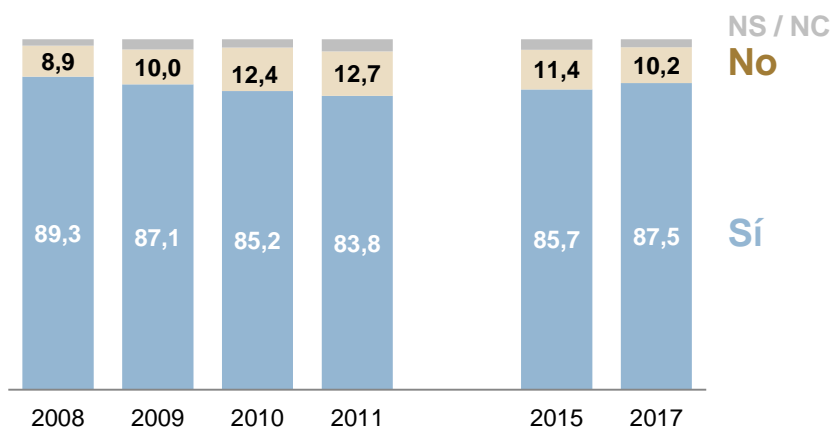
Pero los que se posicionan en contra superan el 10% por primera vez en toda la serie.

Total (n=3204)	88,0	10,1
Sexo		
Hombre (n=1588)	86,3	11,7
Mujer (n=1616)	89,5	8,6
Edad		
De 12 a 24 (n=482)	85,9	13,5
De 25 a 39 (n=811)	90,4	8,9
De 40 a 54 (n=945)	90,7	7,6
De 55 a 69 (n=673)	86,3	10,0
De 70 a 79 (n=293)	79,5	16,7
Nivel de estudios		
Bajo (n=982)	86,4	10,9
Medio (n=1178)	89,3	9,3
Alto (n=1028)	87,9	10,3
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=644)	85,7	11,6
De 10 a 100 mil (n=1268)	89,7	8,8
De 100 a 500 mil (n=767)	88,5	9,5
Más de 500 mil (n=525)	85,7	12,4
Usuarios de la bicicleta		
Usuarios (n=1543)	89,4	9,5
No usuarios (n=1661)	86,6	10,7

CONCRETAMENTE, ¿USTED CREE QUE...?



SE NECESITAN MÁS VÍAS ADECUADAS DE CONEXIÓN INTERURBANA PARA CIRCULAR EN BICICLETA



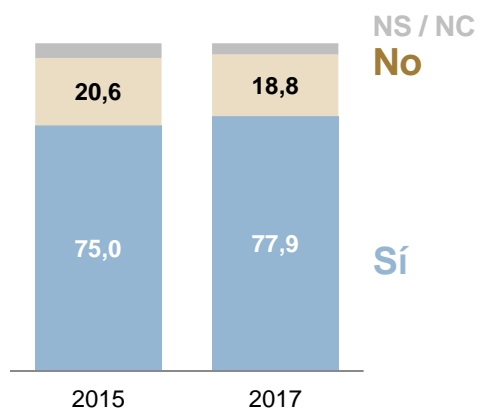
MÁS DEL 85% CONSIDERA QUE SE NECESITAN MÁS VÍAS DE CONEXIÓN INTERURBANA PARA CIRCULAR EN BICICLETA

Los que apoyan esta medida incrementan dos puntos respecto el 2015.

Total (n=3204)	87,5	10,2
Sexo		
Hombre (n=1588)	85,7	12,7
Mujer (n=1616)	89,4	7,7
Edad		
De 12 a 24 (n=482)	89,0	10,4
De 25 a 39 (n=811)	91,2	7,2
De 40 a 54 (n=945)	88,7	10,1
De 55 a 69 (n=673)	83,8	12,0
De 70 a 79 (n=293)	79,9	14,3
Nivel de estudios		
Bajo (n=982)	85,6	11,4
Medio (n=1178)	88,6	9,2
Alto (n=1028)	88,3	10,0
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=644)	88,0	9,8
De 10 a 100 mil (n=1268)	88,9	9,1
De 100 a 500 mil (n=767)	87,2	11,0
Más de 500 mil (n=525)	84,2	12,2
Usuarios de la bicicleta		
Usuarios (n=1543)	90,9	8,1
No usuarios (n=1661)	84,4	12,1

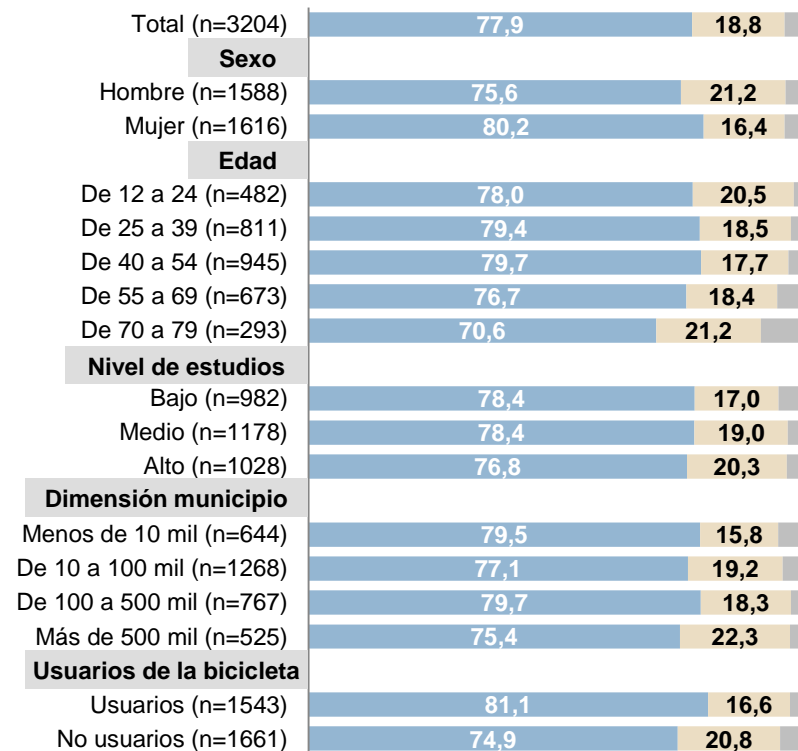
CONCRETAMENTE, ¿USTED CREE QUE...?

LAS COMUNIDADES DE VECINOS DEBERÍAN HABILITAR UN ESPACIO DEDICADO AL APARCAMIENTO DE LAS BICICLETAS



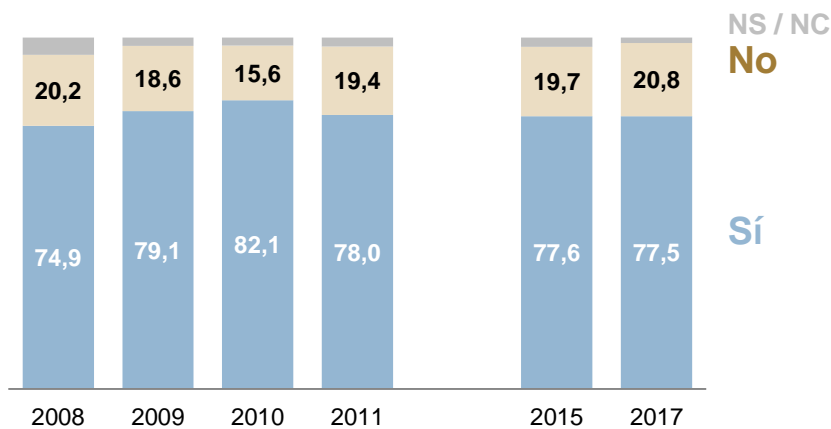
TRES DE CADA CUATRO, A FAVOR DE QUE LAS COMUNIDADES DE VECINOS HABILITEN UN ESPACIO PARA EL APARCAMIENTO DE BICICLETAS

Los que apoyan esta medida crecen casi tres puntos respecto el 2015, y son mayoría en todos los segmentos de población analizados.



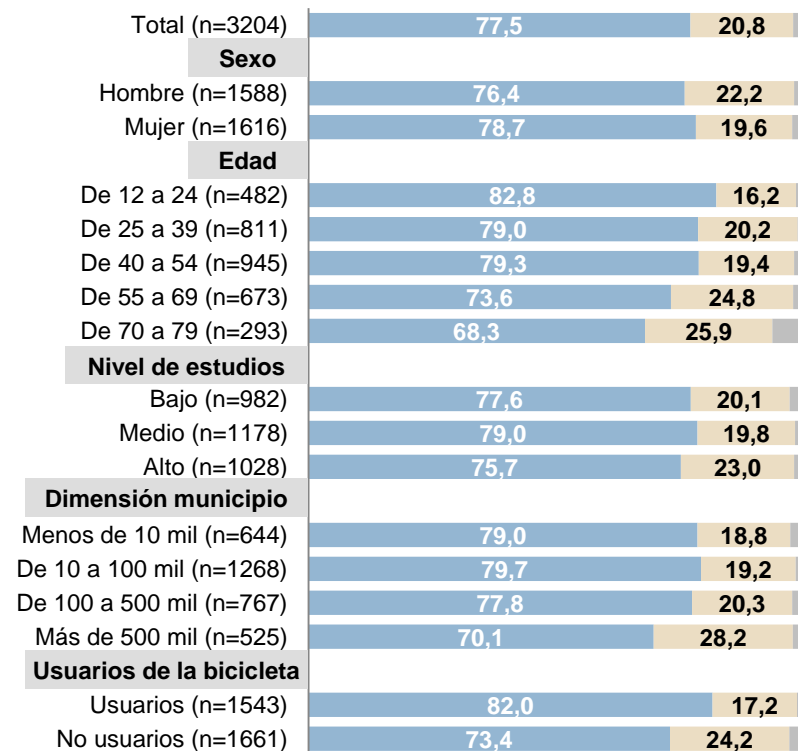
CONCRETAMENTE, ¿USTED CREE QUE...?

SE DEBERÍAN HABILITAR CALLES EN LOS NÚCLEOS URBANOS, LAS CUALES, OCASIONALMENTE, FUESEN DE USO EXCLUSIVO PARA PEATONES, PATINADORES O CICLISTAS Y SE LIMITASE EL ACCESO A ELLAS A LOS VEHÍCULOS A MOTOR*



MÁS DEL 75% ES FAVORABLE A QUE SE HABILITEN CALLES DE USO EXCLUSIVO PARA PEATONES, PATINADORES O CICLISTAS

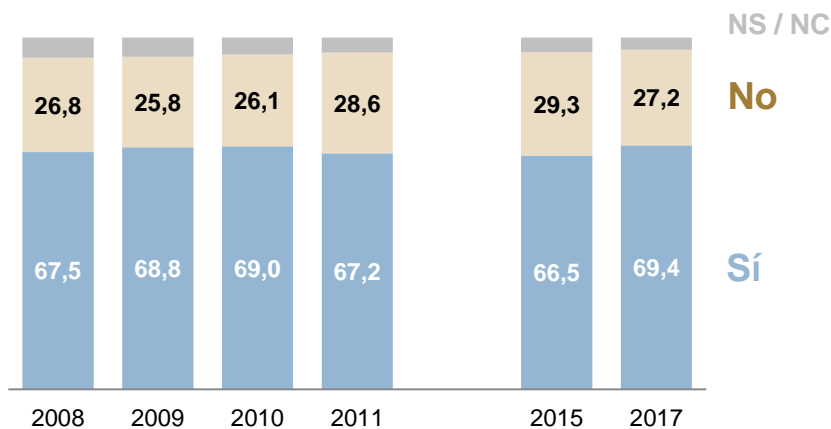
Se mantienen los resultados de 2015. Los de más edad, los residentes en grandes ciudades y los no usuarios son quienes más se oponen a la medida.



* Hasta 2017 la pregunta era "Se deberían habilitar calles en los núcleos urbanos, las cuales, ocasionalmente, fuesen de uso exclusivo para peatones, patinadores o ciclistas y no pudiesen circular por ellas los vehículos a motor".

CONCRETAMENTE, ¿USTED CREE QUE...?

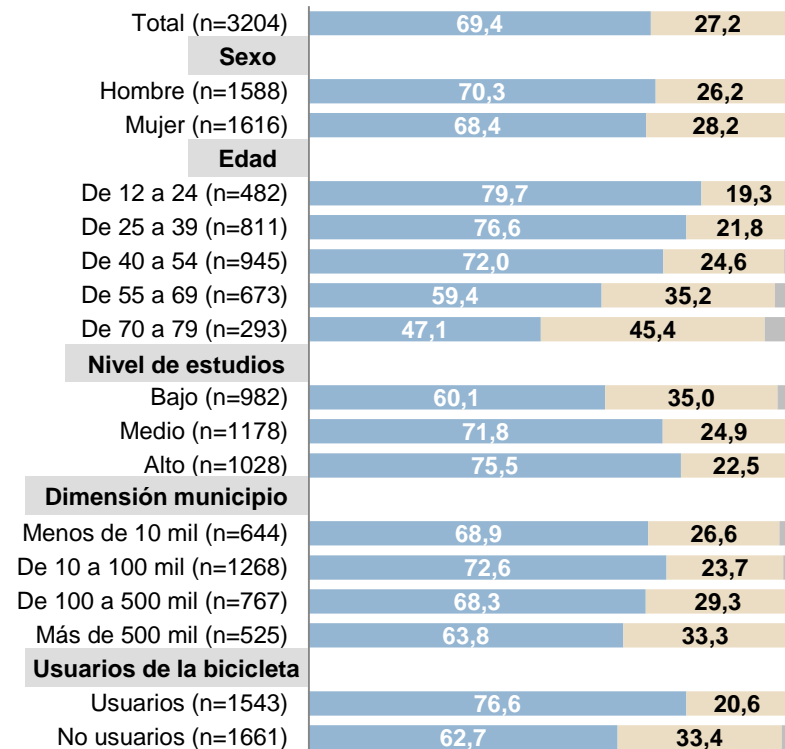
LAS BICICLETAS SE DEBEN PODER TRANSPORTAR DENTRO DEL TRANSPORTE PÚBLICO



SIETE DE CADA DIEZ, FAVORABLES A QUE EL TRANSPORTE PÚBLICO PERMITA EL ACCESO DE BICICLETAS

Esta es la medida que genera más opiniones contrarias, aunque los que están a favor superan a los que están en contra en todos los segmentos analizados.

Una vez más, a medida que avanza la edad incrementan los que se oponen a que la bicicleta acceda al transporte público. También los que tienen menor nivel formativo, los residentes en las grandes ciudades y los no usuarios son más contrarios a la idea.



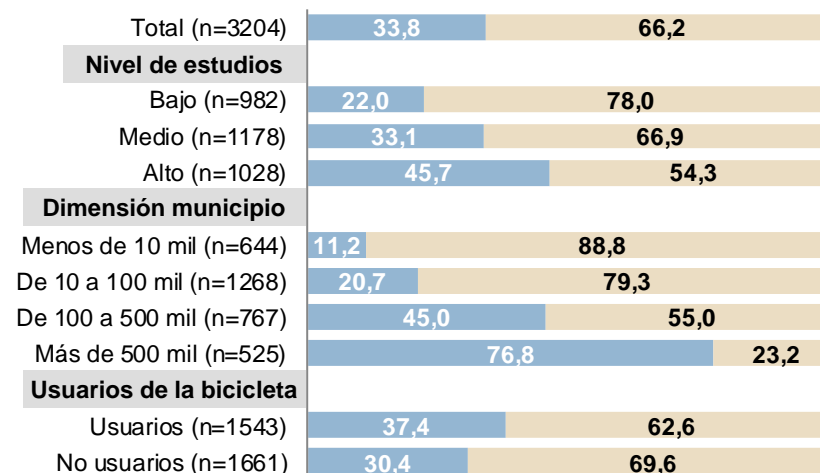
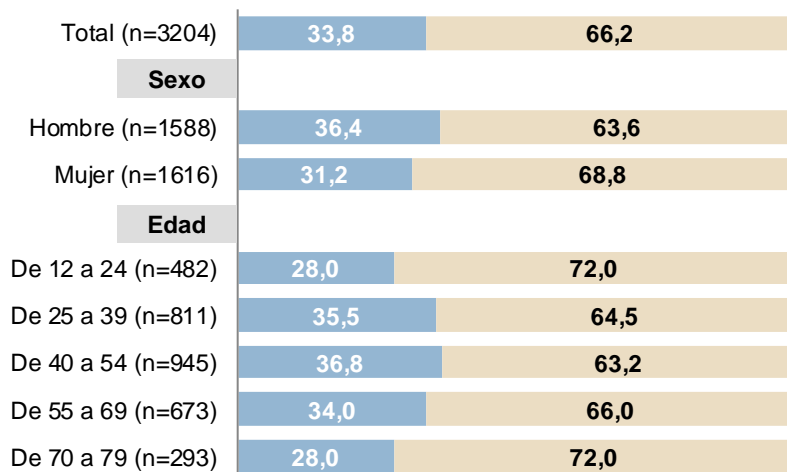
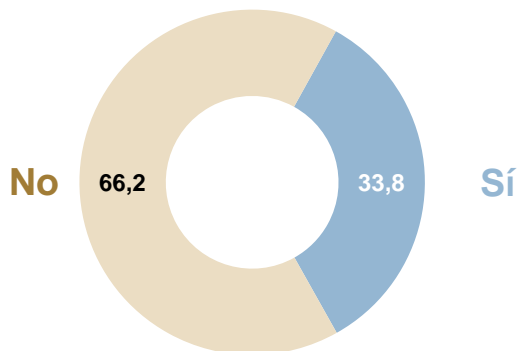


La bicicleta pública

EN ALGUNAS CIUDADES ESPAÑOLAS SE HAN IMPLANTADO SISTEMAS PÚBLICOS DE BICICLETAS. ¿CONOCE UN SISTEMA DE ESTE TIPO EN SU MUNICIPIO?*

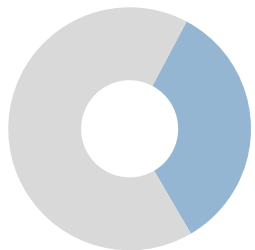
UN TERCIO DE LOS ESPAÑOLES CONOCE UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA EN SU MUNICIPIO

Las mayores diferencias se registran según el tamaño del municipio. La mayoría de los residentes en ciudades de más de 500 mil habitantes identifica un sistema de bici pública en su municipio, mientras casi el 90% de los residentes en localidades pequeñas afirma que su municipio no cuenta con dicho sistema.



* Los resultados no se comparan con la consulta anterior ya que el enunciado de la pregunta era diferente: "En algunas ciudades españolas se han implantado sistemas públicos de alquiler de bicicletas. ¿conoce un sistema de este tipo en su municipio?". Un 45,8% decía que sí. Los resultados de 2017 son similares a la edición de 2011 cuando se preguntaba de forma parecida (31,9% lo conocían frente al 67,5% que no).

**En España hay 6 ciudades de más de 500 mil habitantes, y todas ellas disponen de un sistema público de alquiler de bicicletas: Madrid con BiciMAD, Barcelona con el Bicing, Valencia con Valenbisi, Sevilla con el Sevíci, Zaragoza con el bizi Zaragoza y Málaga con el málagabici.

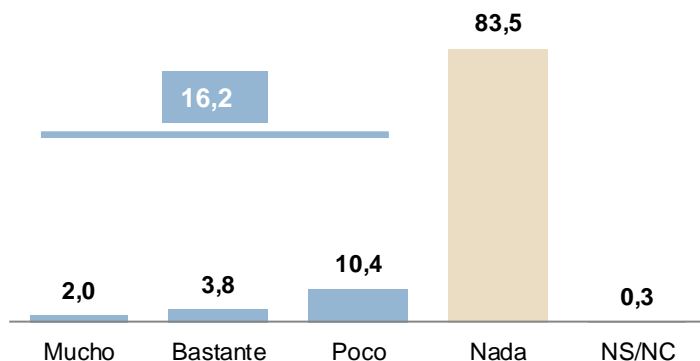


Conoce un sistema de bici pública en su municipio (n=1082)

¿UTILIZA ALGÚN SISTEMA DE BICI PÚBLICA?

–Sugerida–

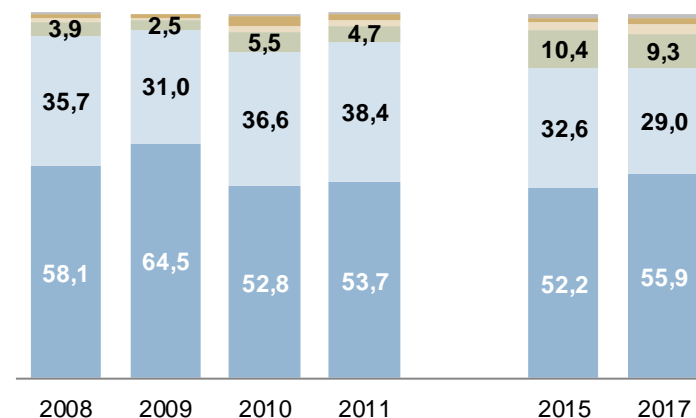
Un 5,5% del total de la población utiliza algún sistema de bici pública



¿PIENSA QUE ES POSITIVA LA IMPLANTACIÓN DE ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO?

–Sugerida–

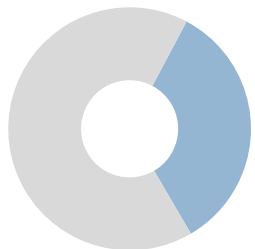
■ Muy positiva ■ Más bien positiva
 ■ Ni positiva ni negativa ■ Más bien negativa
 ■ Muy negativa ■ NS/NC



UN 16,2% DE LOS QUE CONOCEN UN SISTEMA DE BICI PÚBLICA EN SU MUNICIPIO LO UTILIZAN (UN 5,5% DEL CONJUNTO DE LA POBLACIÓN), Y CONSIDERA SU IMPLANTACIÓN POSITIVA O MUY POSITIVA

El perfil de usuario de la bici pública es más urbano y más joven: una cuarta parte de la población joven utiliza el sistema de bici pública con alguna frecuencia.

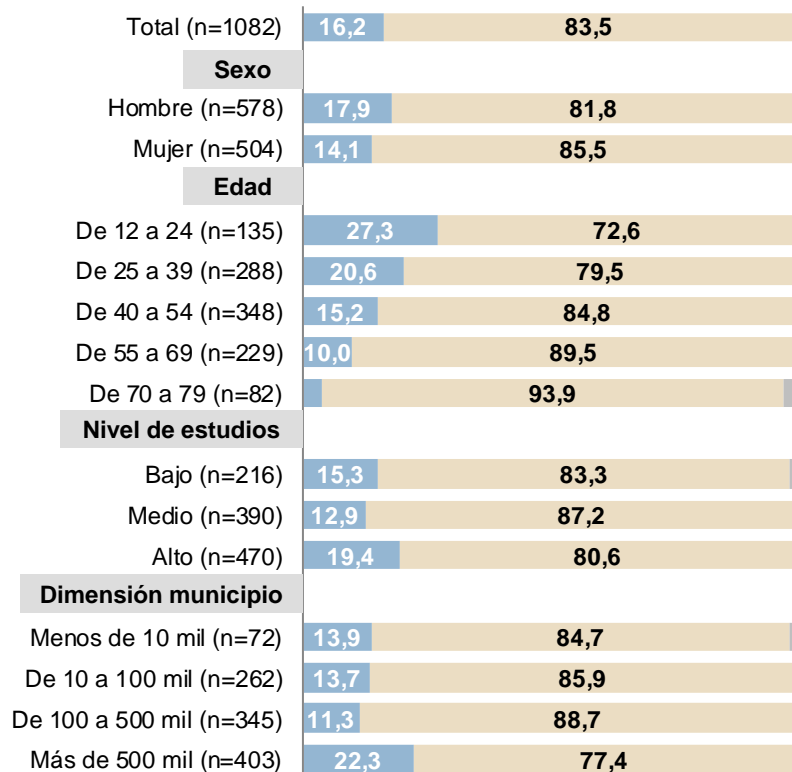
A pesar de que la población mayor de 70 años es un poco más crítica, las valoraciones positivas superan el 80% en casi todos los segmentos de población analizados.



Conoce un sistema de bici pública en su municipio (n=1082)

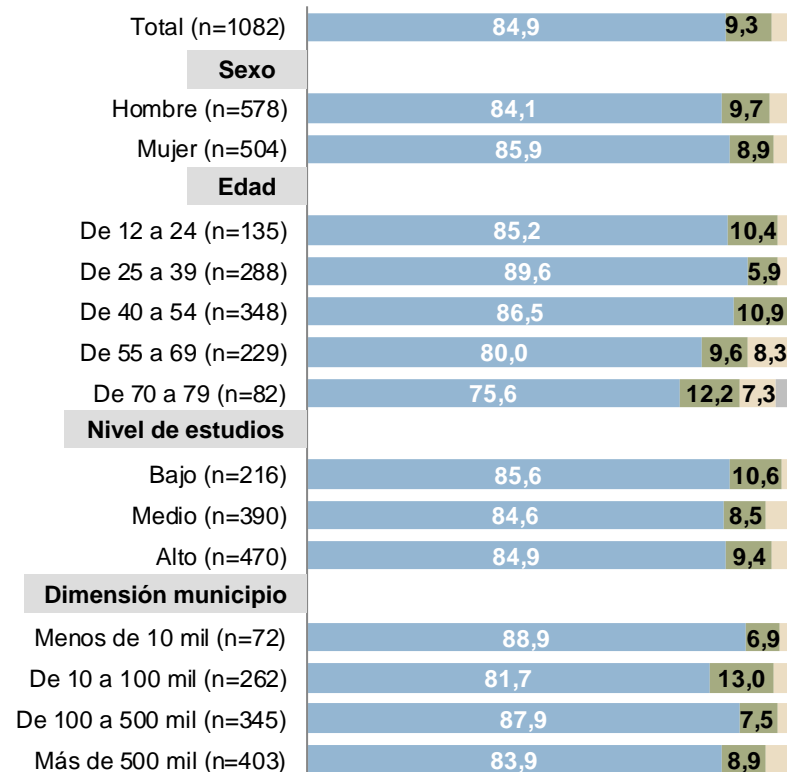
¿UTILIZA ALGÚN SISTEMA DE BICI PÚBLICA?

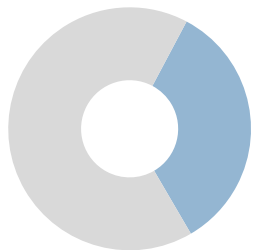
■ Utiliza ■ No utiliza



¿PIENSA QUE ES POSITIVA LA IMPLANTACIÓN DE ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO?

■ Positiva ■ Ni positiva ni negativa ■ Negativa ■ NS/NC



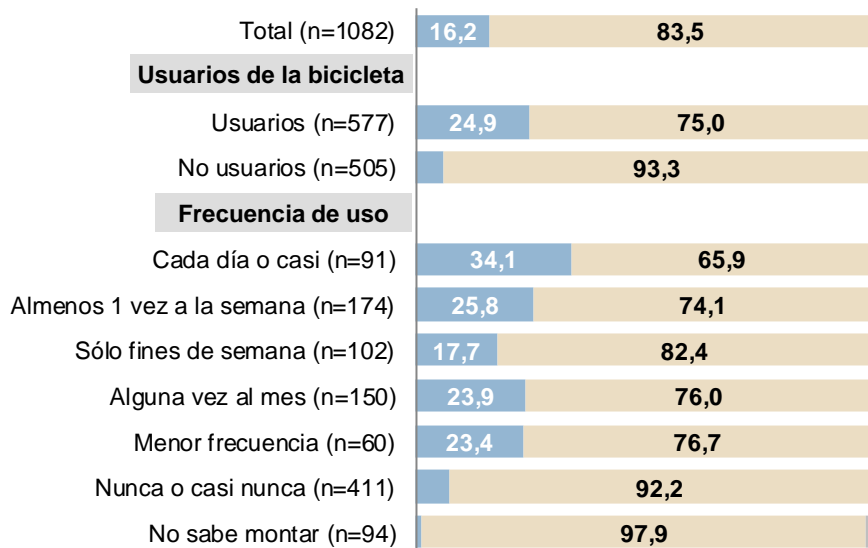


Conoce un sistema de bici pública en su municipio (n=1082)

Un tercio de los que usan la bicicleta a diario usan algún sistema de bici pública.

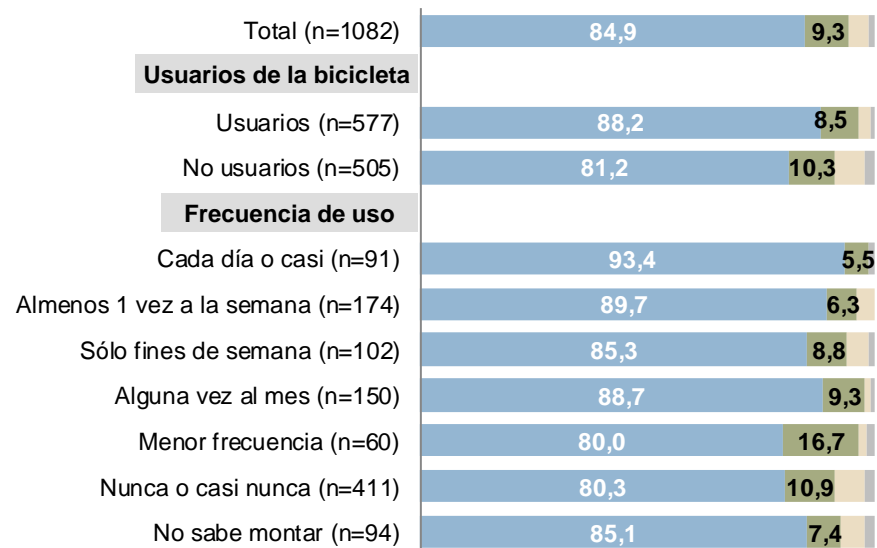
¿UTILIZA ALGÚN SISTEMA DE BICI PÚBLICA?

Utiliza No utiliza



¿PIENSA QUE ES POSITIVA LA IMPLANTACIÓN DE ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO?

Positiva Ni positiva ni negativa Negativa NS/NC



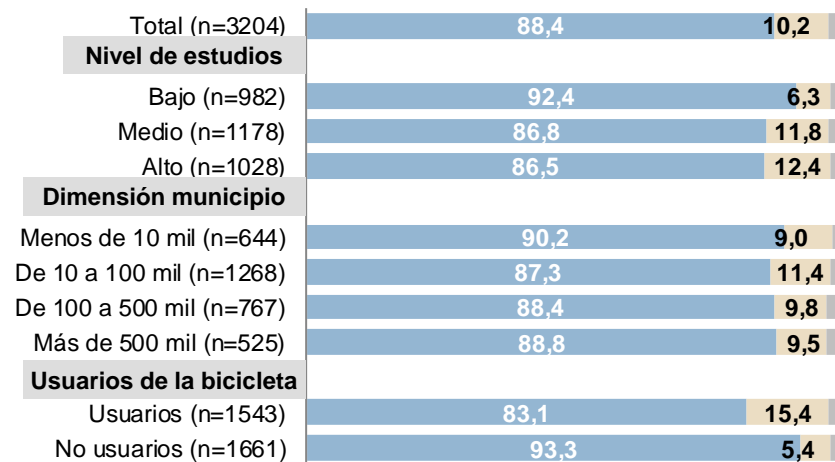
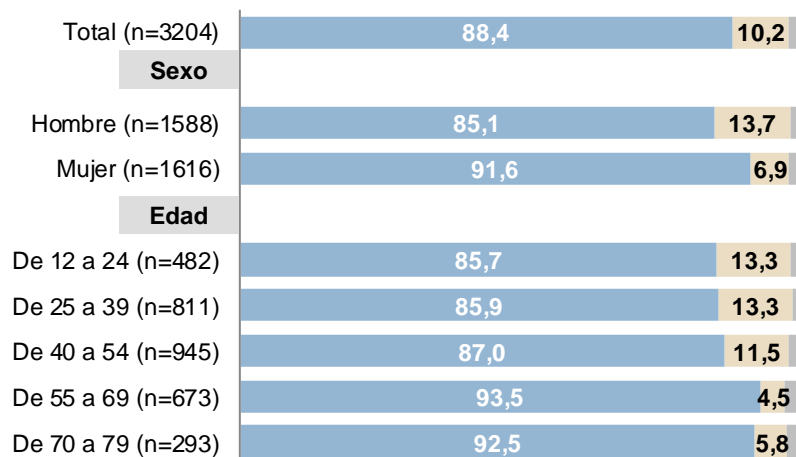
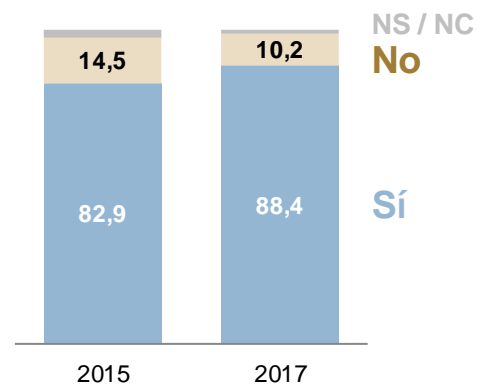


Seguro de bicicleta

¿CREE QUE LA BICICLETA DEBERÍA IR IDENTIFICADA POR SI SE PRODUCE UN ACCIDENTE?

CERCA DEL 90% DE LOS ESPAÑOLES PIENSAN QUE LA BICICLETA DEBERÍA IR IDENTIFICADA

Los que se muestran favorables a la identificación de las bicicletas frente a la posibilidad de un accidente son amplia mayoría en todos los segmentos analizados.

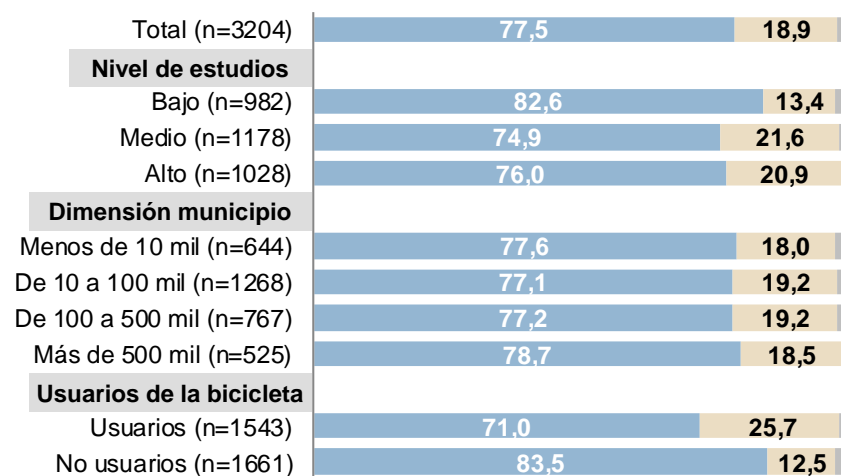
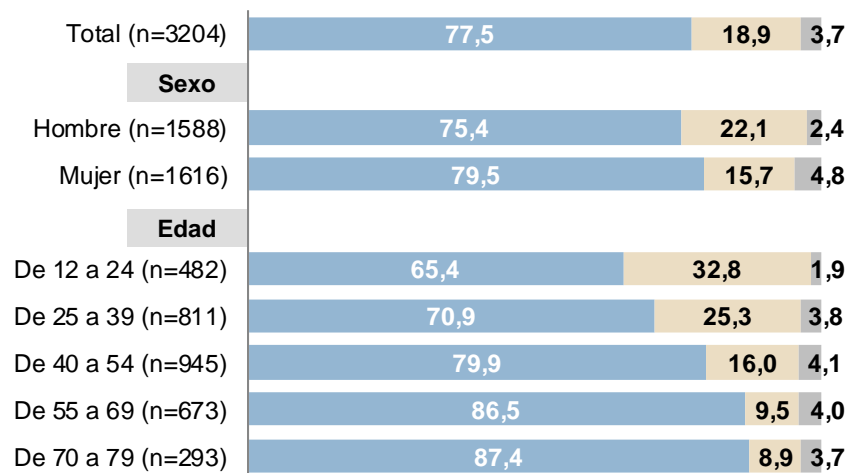
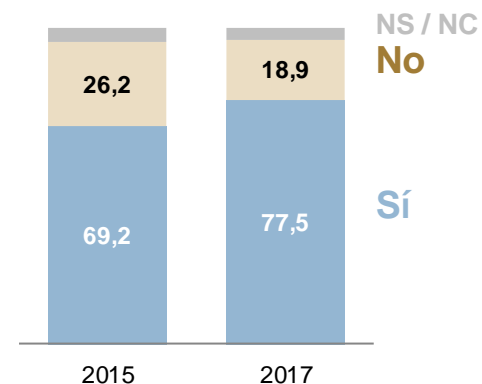


¿CREE QUE EL CICLISTA AL IR POR LA CALZADA DEBE TENER SEGURO?

TRES DE CADA CUATRO ESPAÑOLES CONSIDERA QUE EL CICLISTA DEBE ESTAR ASEGURADO AL IR POR LA CALZADA

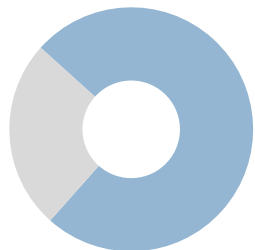
La medida recibe más apoyos que en la anterior oleada.

Las mujeres, las personas más mayores, las de nivel de estudios bajos y las no usuarias se muestran más favorables a la medida.





Registro de bicicletas



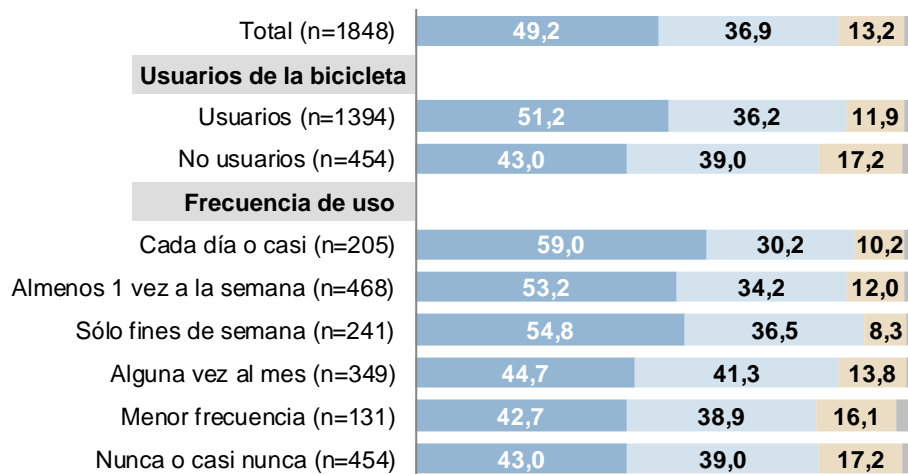
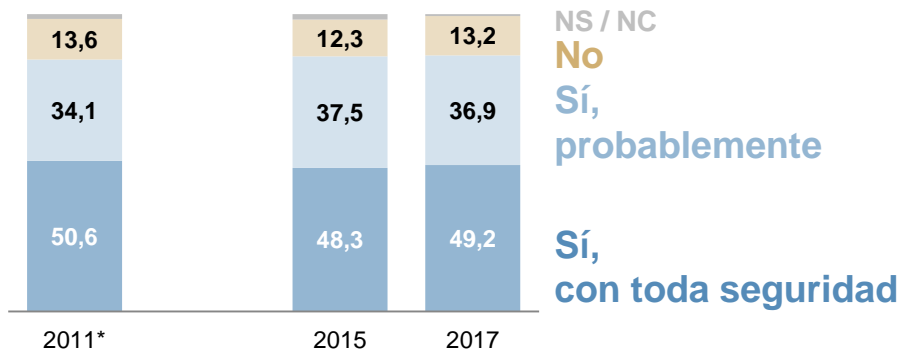
Tiene bici para uso personal (n=1848)

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?

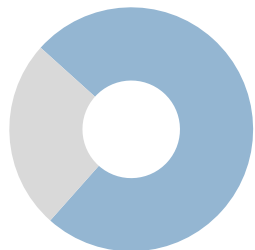
–Sugerida–

LA MITAD DE LOS QUE TIENEN BICI LA REGISTRARÍA CON TODA SEGURIDAD EN CASO DE QUE EL AYUNTAMIENTO SE LO OFRECIERA

Los usuarios más frecuentes son los más predisuestos



* El 2011 la pregunta era: "Si el ayuntamiento le ofreciera la posibilidad de registrar su bicicleta para facilitar su recuperación en caso de robo, ¿usted la registraría?"



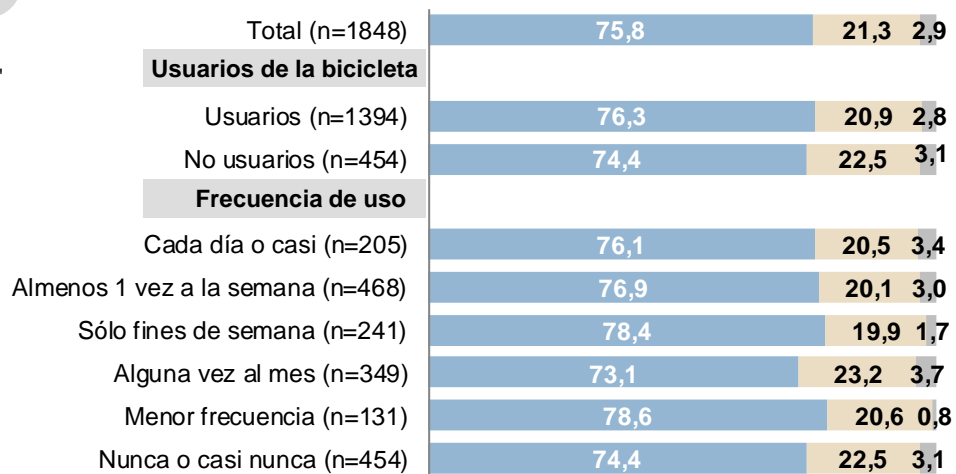
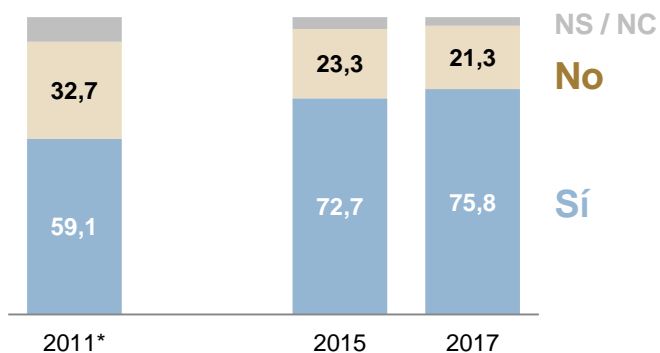
Tiene bici para uso personal (n=1848)

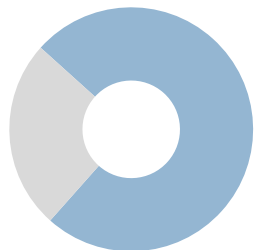
¿CREE QUE UN REGISTRO NACIONAL DE BICICLETAS INTERCONECTADO CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD REDUCIRÍA LOS ROBOS DE BICIS?

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

El registro nacional de bicicletas genera consenso independientemente del uso y frecuencia de uso de la bicicleta.

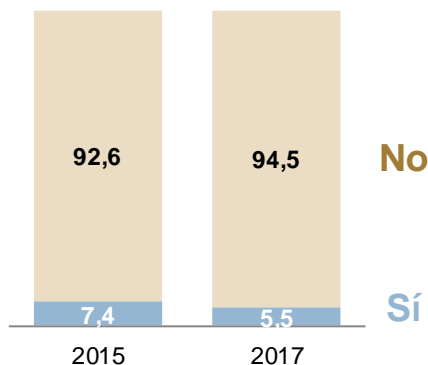
* El 2011 la pregunta era: "¿Cree que un registro nacional de bicicletas reduciría los robos de bicis?"



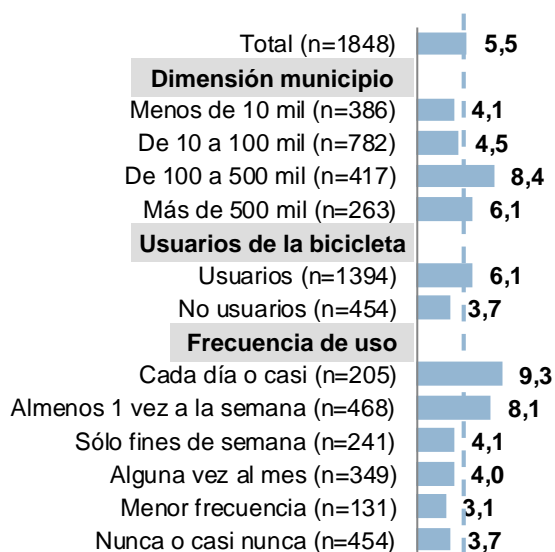
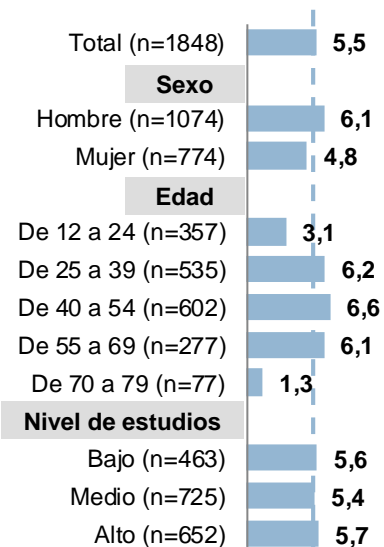


Tiene bici para uso personal (n=1848)

¿CONOCE LA INICIATIVA DEL BICIREGISTRO?



Un 3,2% del total de la población conoce la iniciativa del biciregistro



EL 5,5% DE LOS QUE TIENEN BICI PARA USO PERSONAL CONOCE EL BICIREGISTRO (EL 3,2% DEL CONJUNTO DE LA POBLACIÓN)

Los que hacen un uso diario de la bicicleta son quienes más conocen la iniciativa.



CONCLUSIONES

- **Más de 18 millones de españoles** de 12 a 79 años, la mitad de todos ellos, utilizan la bicicleta con alguna frecuencia, casi **tres millones y medio más que hace ocho años**, y prácticamente una cuarta parte la utiliza al menos una vez por semana, cinco puntos más que en 2009.
 - Muchos **no usuarios** de la bicicleta alegan que no la utilizan porque no disponen de una o porque no la necesitan o no quieren. Otros aluden a problemas de salud, pereza, falta de forma física, orografía o cansancio, limitaciones que podrían ser superadas en muchos casos gracias a la **bicicleta eléctrica**, ampliando así el número de usuarios.
 - En las grandes ciudades es donde más se alega **el exceso de tráfico motorizado o la falta de adaptación** del municipio como motivos para no usar la bici, lo que deja margen también para crecer mediante políticas públicas que combatan estas limitaciones.

- Los usuarios de la bicicleta son **ligeramente más jóvenes** que el conjunto de la población, aunque esta diferencia se ha ido reduciendo año tras año. Entre los que la utilizan también hay mayor proporción de **ocupados** y de personas con un **nivel de estudios medio y alto**.
 - **Pasear y hacer deporte** siguen siendo los usos principales de la bicicleta. Eso sí, **en las grandes ciudades también destaca el uso de la misma, sobretodo el más intensivo, para desplazamientos cotidianos**, así como para ir a trabajar o al centro de estudios.
 - Cuando se analiza qué medios de transporte utilizaban los usuarios más asiduos de la bicicleta antes de ésta, se observa que **este medio de transporte ha desplazado sobretodo a los realizados en vehículos privados a motor** (coche y moto) y en algunos casos también a desplazamientos a pie. Los menos afectados han sido los medios de transporte público.
 - Una cuarta parte de los usuarios de la bicicleta dice no circular nunca por la calzada compartiendo espacio con los vehículos a motor, alegando sobretodo que **es peligroso y les genera miedo**.
 - Nueve de cada diez usuarios de la bici dicen respetar las normas de circulación y el 16% asegura haber sufrido algún robo de la bicicleta en los últimos cinco años.

- **Los españoles continúan considerando la salud (deporte) y la movilidad (rapidez) como los atributos más apreciados de la bicicleta**, así como su carácter ecológico y económico, cuando se les pregunta espontáneamente.
- **Por el contrario, el inconveniente más mencionado es el peligro que puede conllevar, sobretodo por la convivencia con el tráfico y la falta de carriles bici**, especialmente en las grandes ciudades. Así pues, combatir esta sensación de peligro mediante la creación de vías separadas y seguras para las bicicletas ha de ser una prioridad de las políticas públicas dirigidas a fomentar el uso de la bici.
 - Otros inconvenientes mencionados, como las distancias largas, el cansancio, la orografía, la incomodidad o las limitaciones físicas o de salud podrían ser superadas en muchos casos por el uso de **bicicletas eléctricas**, reduciendo así algunos de los frenos al uso de esta forma de transporte.
- En las grandes ciudades el medio de transporte que se percibe como más rápido es el metro, seguido de la moto. El coche, que es el más mencionado en las localidades de menos tamaño, no es pues el principal *competidor* de la bicicleta en los principales municipios del país.
 - Ahora bien, **el tráfico sí es percibido como el principal obstáculo para usar la bici en la ciudad**, junto con la falta de carriles bici y la falta de seguridad, lo que indica nuevamente la importancia de crear vías seguras específicas para bicicletas si se quiere fomentar el uso de este medio de transporte.
 - Eso sí, hay que analizar bien como se llevan a cabo, porque sigue creciendo el porcentaje de españoles que opina que los ciclistas no son respetuosos con los peatones, cifra que en las grandes ciudades roza ya el 50%. De hecho, la mayoría de la población considera que las vías específicas para bicicletas deben situarse en la calzada y no en las aceras.

- En cualquier caso, hay un **amplio apoyo popular al impulso de políticas públicas de fomento de la bicicleta**. Aunque se han reducido respecto al barómetro anterior, cuatro de cada diez españoles consideran que su municipio no es amable / seguro para la bicicleta, sobretodo a causa de la falta de carriles bici y el exceso de tráfico motorizado, y más del 85% se muestra de acuerdo en que la reducción de la contaminación ambiental debe pasar por el aumento del uso de la bicicleta.
 - En este sentido, nueve de cada diez opinan que la administración debe fomentar el uso de la bicicleta en las empresas y las escuelas. La gran mayoría también apoya que se creen aparcamientos para bicicletas en estaciones de transporte público, centros públicos y privados y comunidades de vecinos y que se ofrezcan vías adecuadas de conexión interurbana para circular en bicicleta.
 - El *biciregistro* es visto como una buena herramienta para reducir el robo de bicicletas y más de la mitad de los que tienen bici asegura que lo utilizaría si estuviera disponible en su ciudad.
 - Eso sí, hay que dar a conocer la normativa sobre el uso de la bicicleta porque seis de cada diez españoles dicen no tener información sobre la de su municipio. De hecho, la mayoría considera que esta normativa debería ser homogénea en todas las ciudades.

GESOP

Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública, S.L.

c/ Llull 102 5a planta 08005 Barcelona

Tel. 93 300 07 42 Fax 93 485 49 09

www.gesop.net

www.twitter.com/_GESOP