



BARÓMETRO DE LA BICICLETA EN ESPAÑA

Informe de resultados
Noviembre de 2019

GESOP

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



Red de Ciudades por la Bicicleta

Índice

Presentación y ficha técnica	3
Población entrevistada	6
El mundo de la bicicleta	10
Frecuencia de uso	11
Disponibilidad de bicicleta	23
Pertenencia a asociaciones	29
Los usuarios de la bicicleta	33
Hábitos de uso	34
Accidentalidad	43
El robo de bicicletas	48

Imagen de la bicicleta	52
Atributos de la bicicleta	53
La bicicleta en la ciudad	63
Convivencia de peatones, bicis y automóviles	69
Las políticas sobre la bicicleta	76
El papel de la administración pública	77
La normativa sobre la circulación de bicis	84
Infraestructuras ciclistas	89
La bicicleta pública	99
Registro de bicicletas	102
Conclusiones	107



PRESENTACIÓN Y FICHA TÉCNICA

Presentación

A continuación se presenta el informe de resultados de la séptima edición del **Barómetro de la Bicicleta en España**, que la Red de Ciudades por la Bicicleta ha encargado a GESOP con el objetivo de conocer 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 bloques:

1. El primero presenta las características sociodemo-gráficas 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: conocimiento y frecuencia de uso, y pertenencia a asociaciones ciclistas.
3. El tercer capítulo analiza los hábitos de uso de los usuarios: los motivos de uso, espacios por los que circulan, vías que les resultan más cómodas, así como accidentalidad en bicicleta y 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 y la 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, y la opinión de la normativa sobre el uso de la bicicleta 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. Además, en esta edición se ha incluido en análisis desde una perspectiva de género y se ha ampliado el foco sobre la opinión en las grandes urbes de nuestro país.



Ficha técnica

Técnica de investigación

Entrevistas telefónica asistida por ordenador (CATI) y entrevistas online (CAWI).

Ámbito geográfico

España

Población objetivo

Población entre 12 y 79 años residente en España*.

Número de entrevistas

3.205 entrevistas.

Tipo de muestreo

Afijación no proporcional por dimensión de municipio. Dentro de cada dimensión reparto proporcional por CCAA. En los municipios de más de 500 mil habitantes se han fijado 200 entrevistas por municipio (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y Zaragoza). Dentro de cada estrato selección aleatoria de los individuos a entrevistar, teniendo en cuenta las cuotas cruzados por sexo y edad siguiendo la distribución real de la población.

Margen de error

Para un nivel de confianza del 95,5% i $p=q=0,5$, el margen de error es de +/- 2,0%.

Trabajo de campo

Del 3 de octubre al 4 de noviembre de 2019.

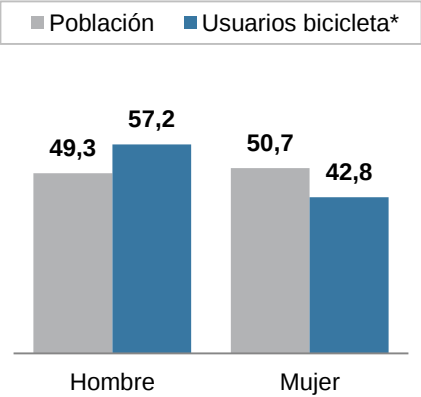
* En el 2008 la población objetivo era de 16 a 74 años residentes en España



POBLACIÓN ENTREVISTADA

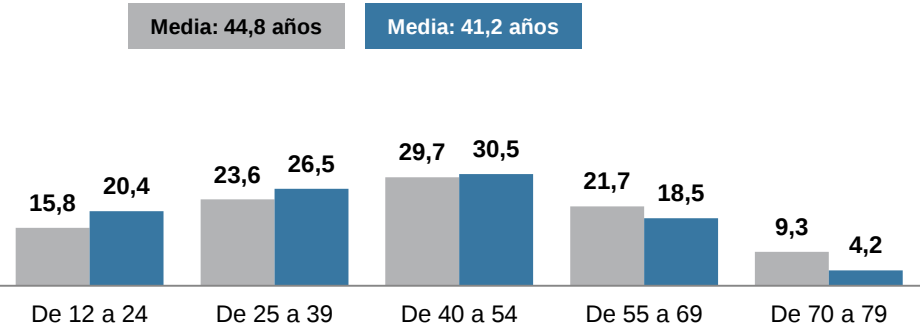
LOS USUARIOS DE LA BICICLETA TIENEN UN PERFIL MASCULINO Y JOVEN, AUNQUE CADA VEZ HAY MÁS MUJERES Y MÁS PERSONAS DE EDAD MEDIA-ADULTA QUE UTILIZAN LA BICICLETA.

SEXO

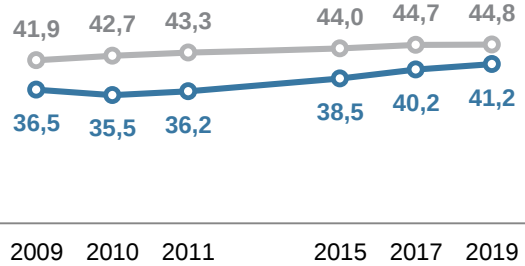


Cada vez la edad media de los usuarios es mayor.

EDAD

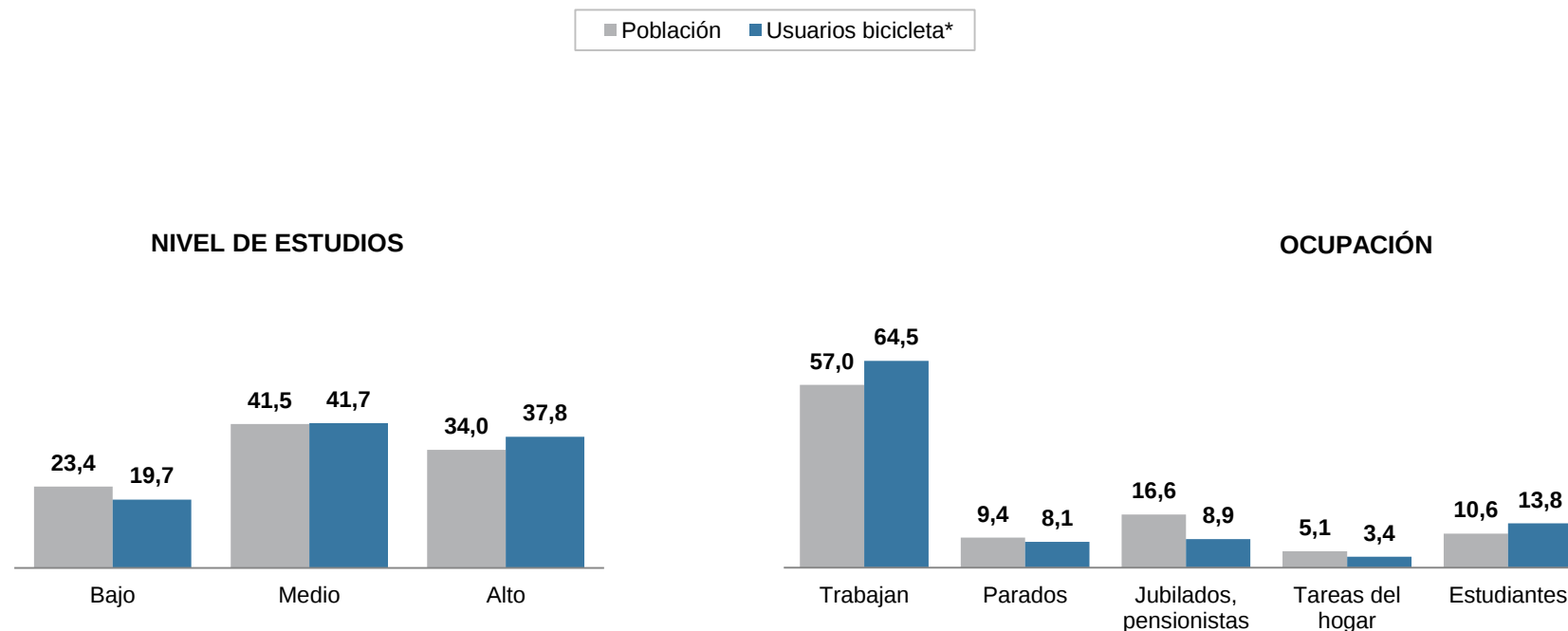


EDAD MEDIA



* 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.

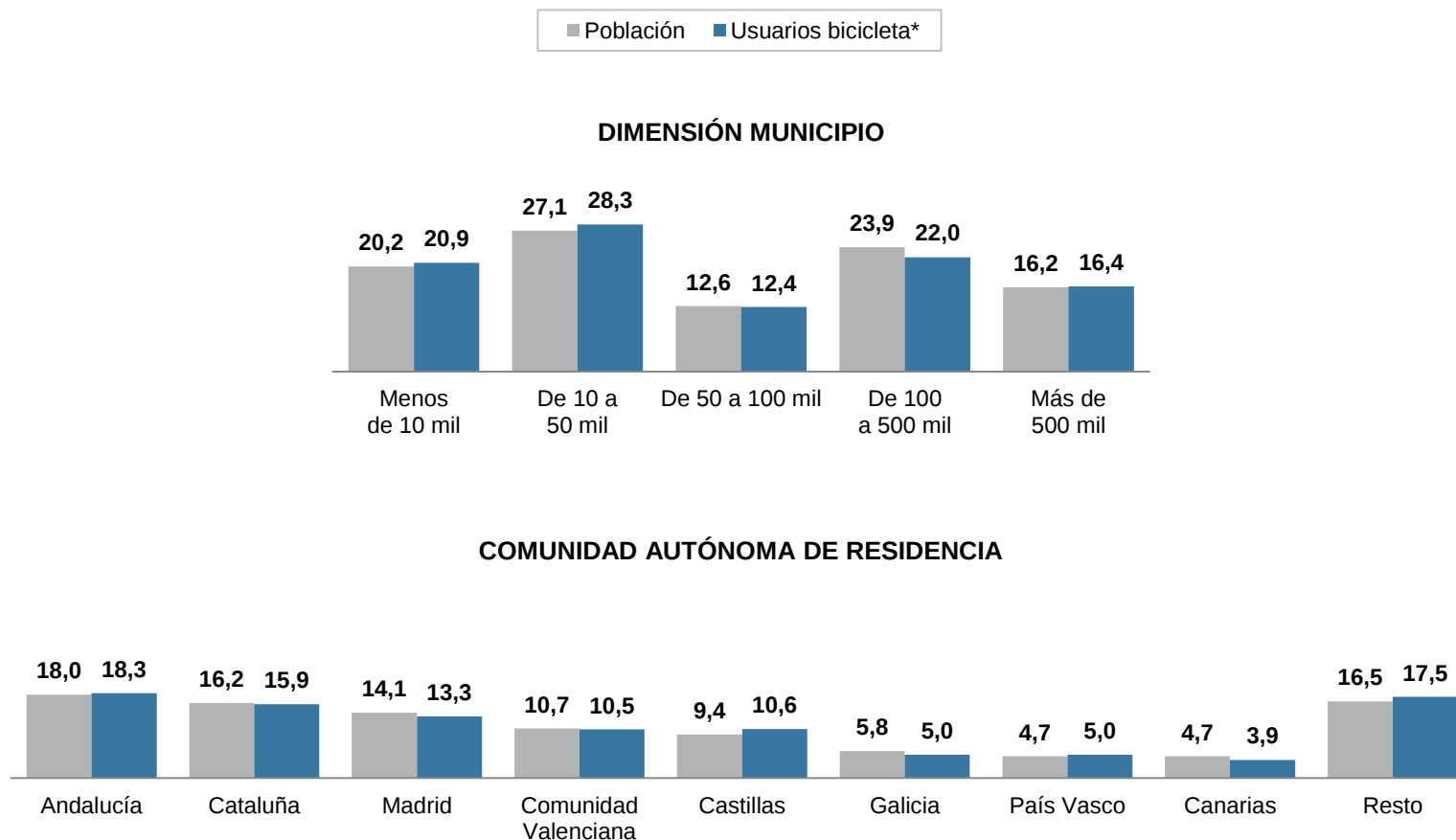
LOS USUARIOS DE LA BICICLETA TIENEN UN NIVEL DE ESTUDIOS MÁS ELEVADO QUE LA MEDIA DE LA POBLACIÓN Y PRINCIPALMENTE TRABAJAN O ESTAN ESTUDIANDO.



Es entre los jubilados, parados y quienes se dedican a tareas del hogar, donde encontramos menos usuarios.

* 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.

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



* 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.



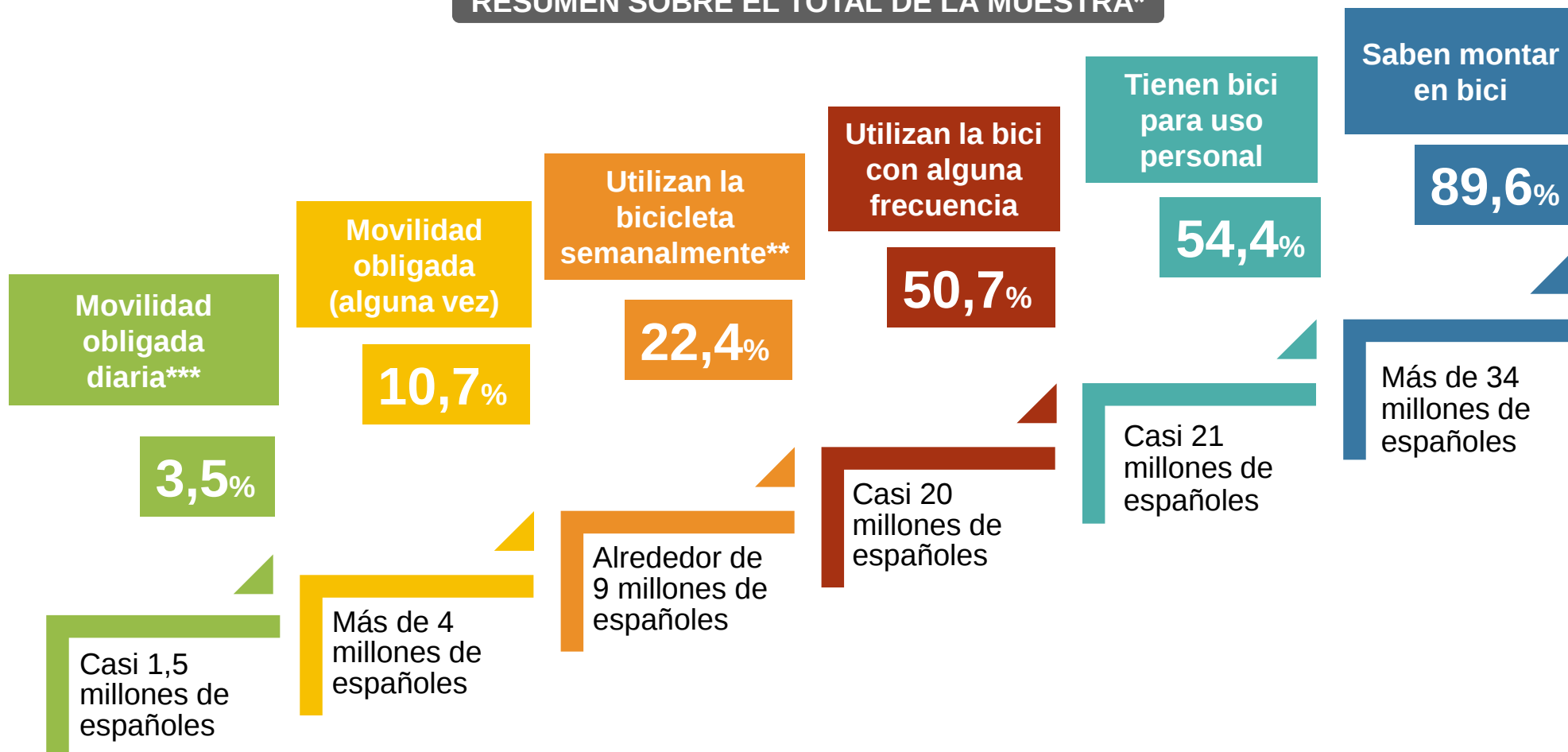
EL MUNDO DE LA BICICLETA



FRECUENCIA DE USO

ALREDEDOR DE 9 MILLONES DE ESPAÑORES UTILIZA LA BICICLETA SEMANALMENTE Y MÁS DE 4 MILLONES LA UTILIZA ALGUNA VEZ EN LOS DESPLAZAMIENTOS POR TRABAJO O ESTUDIOS.

RESUMEN SOBRE EL TOTAL DE LA MUESTRA*



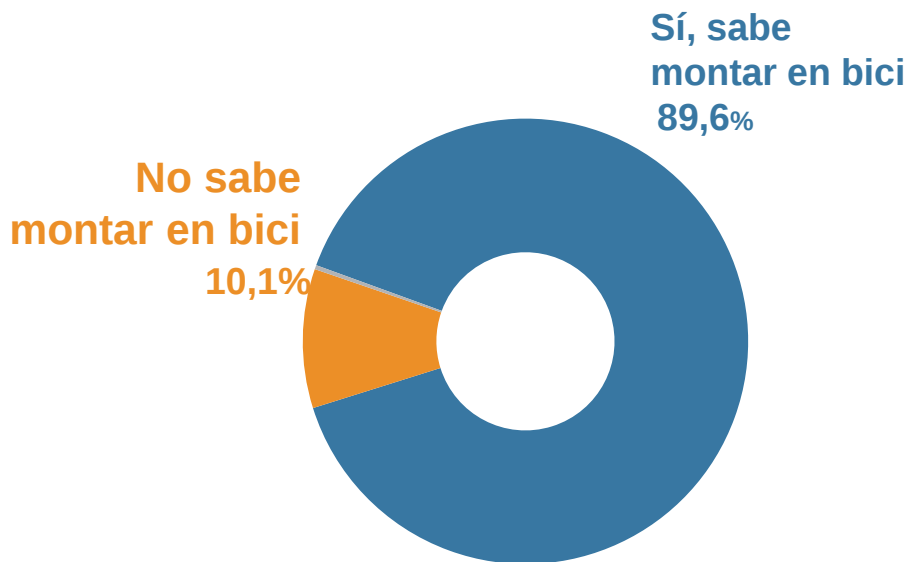
* Según datos del INE en España hay 38.358.159 personas de 12 a 79 años (padrón municipal de 2019).

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

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

LA GRAN MAYORIA DE LOS ENTREVISTADOS SABE MONTAR EN BICICLETA.

¿SABE MONTAR EN BICICLETA?

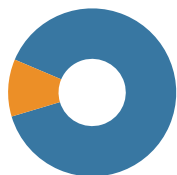


Un 5% de los hombres no sabe montar en bicicleta, frente al 15% de las mujeres. Por edad, a partir de los 55 años incrementan los que no saben montar en bicicleta, que llegan al 25% entre los entrevistados mayores de 70 años.

2008 2009 2010 2011 2015 2017 2019

Total (n=3205)	89,6	10,1
Sexo		
Hombre (n=1563)	94,9	
Mujer (n=1642)	84,5	15,1
Edad		
De 12 a 24 (n=485)	92,2	7,1
De 25 a 39 (n=768)	92,9	6,8
De 40 a 54 (n=941)	94,3	5,4
De 55 a 69 (n=705)	84,2	15,7
De 70 a 79 (n=306)	74,6	25,4
Nivel de estudios		
Bajo (n=676)	82,7	17,2
Medio (n=1310)	90,8	8,8
Alto (n=1185)	93,4	6,6
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=476)	91,3	8,4
De 10 a 50 mil (n=631)	89,8	9,9
De 50 a 100 mil (n=307)	93,0	6,3
De 100 a 500 mil (n=585)	87,5	12,5
Más de 500 mil (n=1206)	87,6	11,9
Ciudad		
Barcelona (n=200)	86,0	14,0
Madrid (n=200)	88,5	10,5
Valencia (n=201)	89,6	10,0
Sevilla (n=201)	84,6	15,4
Málaga (n=201)	87,1	12,9
Zaragoza (n=203)	88,2	11,3
Nacionalidad		
Española (n=2917)	89,9	9,8
Extranjera (n=288)	86,8	12,8

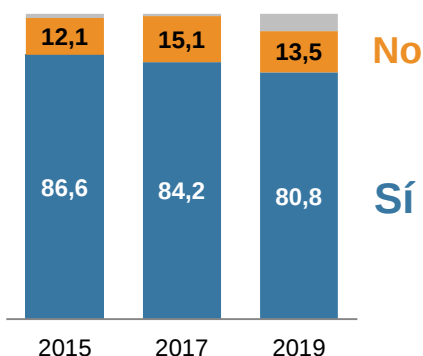
ENTRE LOS QUE SABEN MONTAR EN BICICLETA CADA VEZ HAY MÁS CONCIENCIA DE NO SABER CIRCULAR CORRECTAMENTE.



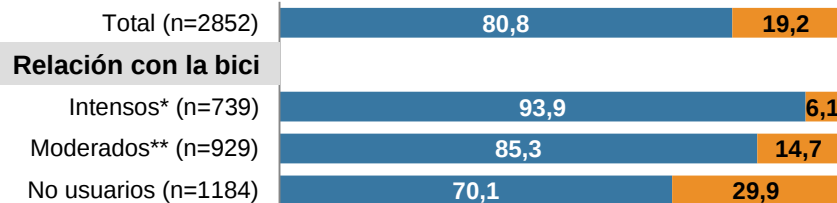
Sabe montar en bici (n=2852)

¿CONSIDERA QUE SABE CIRCULAR CORRECTAMENTE EN BICICLETA?

■ Sí ■ No ■ NS/NC

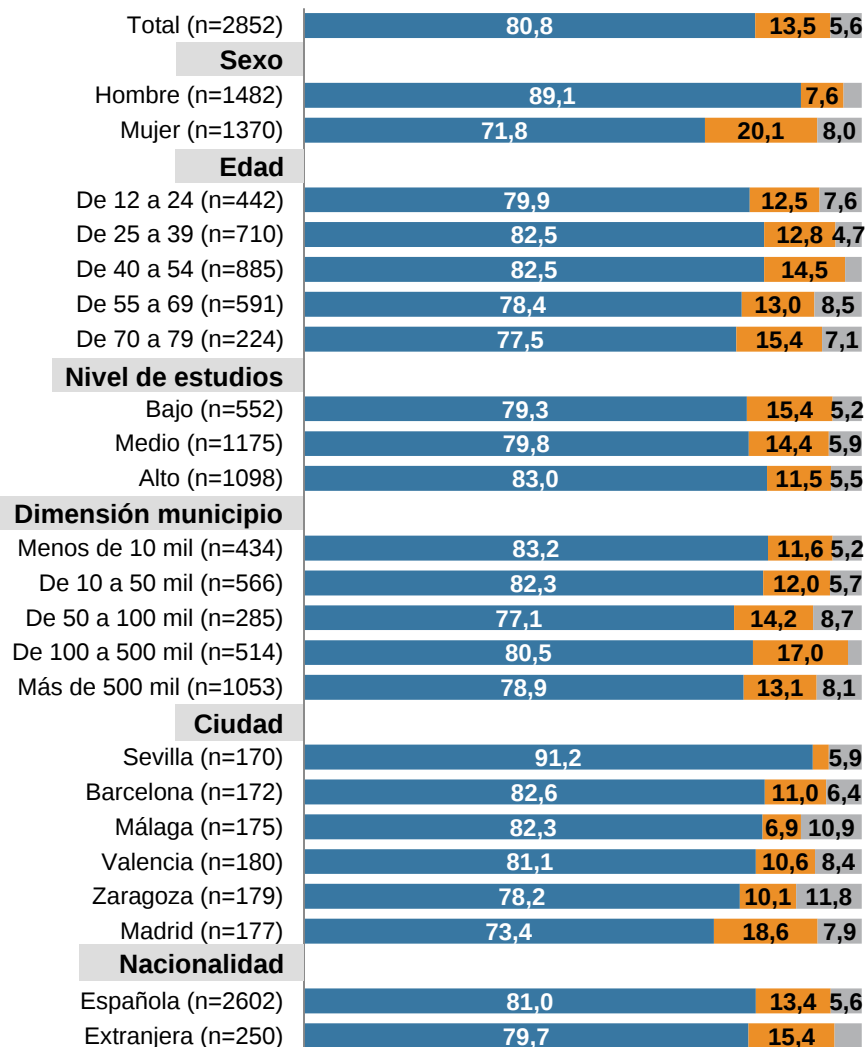


Mientras que los **hombres consideran que saben circular perfectamente** en bicicleta, las mujeres se declaran menos capaces.



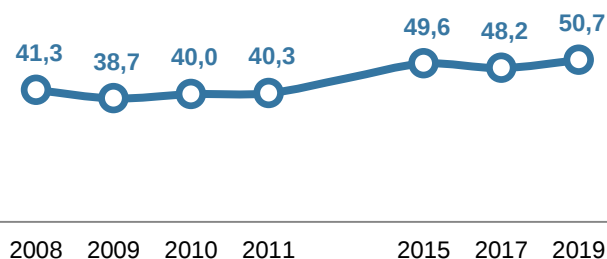
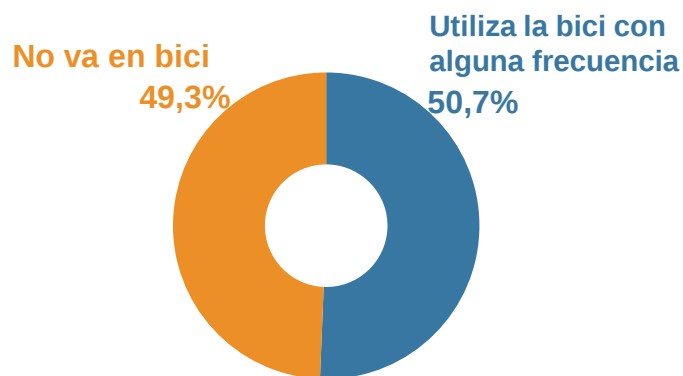
*Intensos = utilizan la bici semanalmente

**Moderados = utilizan la bici con alguna frecuencia pero no semanalmente



EL USO DE LA BICICLETA CRECE MÁS DE 2 PUNTOS RESPECTO AL 2017 Y ALCANZA VALORES MÁXIMOS. ALREDEDOR DE 20 MILLONES DE ESPAÑOLES UTILIZAN LA BICICLETA CON ALGUNA FRECUENCIA.

¿CON QUÉ FRECUENCIA UTILIZA LA BICICLETA?



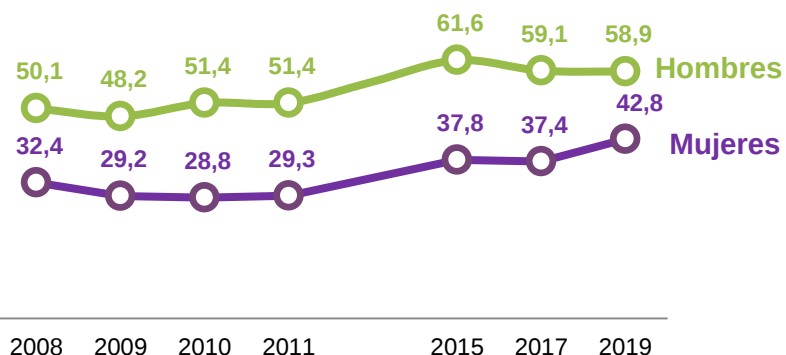
Los **usuarios de la bicicleta** son mayoritariamente **hombres y jóvenes**. Cabe señalar que **hasta los 70 años más del 40% de la población** entrevistada **utiliza la bicicleta** con alguna frecuencia. Además, a pesar de que el uso es mayor entre los hombres, en los últimos dos años **ha aumentado el uso de la bici entre las mujeres** más de 5 puntos, mientras que entre los hombres se ha mantenido estable.

Total (n=3205)	50,7	49,3
Sexo		
Hombre (n=1563)	58,9	41,1
Mujer (n=1642)	42,8	57,2
Edad		
De 12 a 24 (n=485)	65,6	34,4
De 25 a 39 (n=768)	56,9	43,1
De 40 a 54 (n=941)	52,1	47,9
De 55 a 69 (n=705)	43,2	56,8
De 70 a 79 (n=306)	22,7	77,3
Nivel de estudios		
Bajo (n=676)	42,6	57,4
Medio (n=1310)	50,9	49,1
Alto (n=1185)	56,3	43,7
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=476)	52,6	47,4
De 10 a 50 mil (n=631)	52,9	47,1
De 50 a 100 mil (n=307)	49,6	50,4
De 100 a 500 mil (n=585)	46,7	53,3
Más de 500 mil (n=1206)	51,4	48,6
Ciudad		
Sevilla (n=201)	59,7	40,3
Zaragoza (n=203)	58,1	41,9
Valencia (n=201)	55,7	44,3
Málaga (n=201)	52,7	47,3
Barcelona (n=200)	51,0	49,0
Madrid (n=200)	47,0	53,0
Nacionalidad		
Española (n=2917)	50,5	49,5
Extranjera (n=288)	52,9	47,1

REDUCCIÓN DE LA BRECHA ENTRE CICLISTAS HOMBRES Y MUJERES, ESPECIALMENTE ENTRE LOS QUE TIENEN ENTRE 25 Y 39 AÑOS



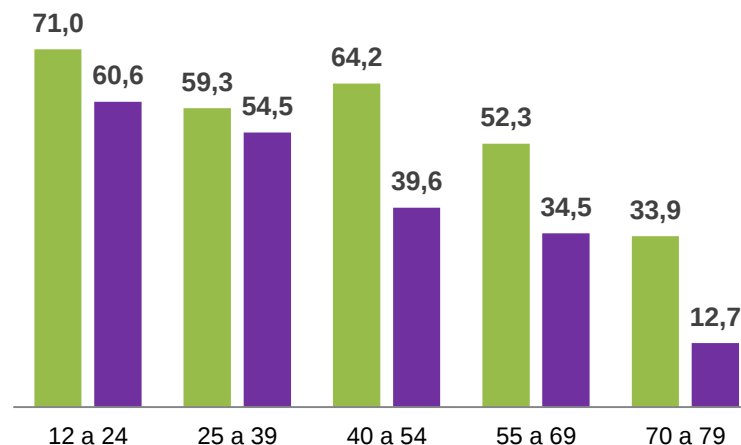
EVOLUCIÓN DE LOS USUARIOS DE LA BICICLETA SEGÚN GÉNERO



Brecha ciclista 17,7 19,0 22,6 22,1 23,8 21,7 16,1

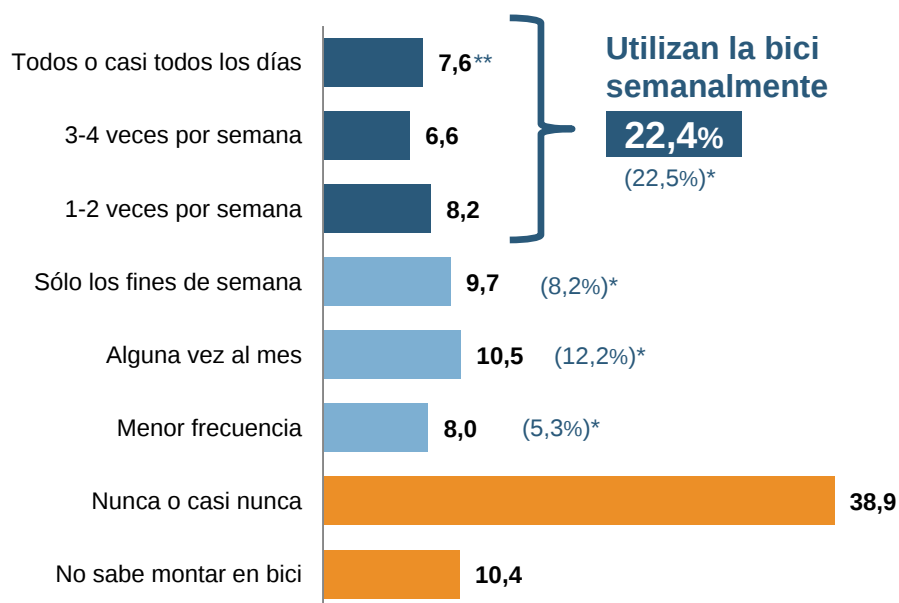
Desde una perspectiva de género, se observa un **reducción de la brecha** entre los ciclistas **hombres y mujeres** especialmente en los **últimos dos años**.

USUARIOS SEGÚN GÉNERO Y EDAD



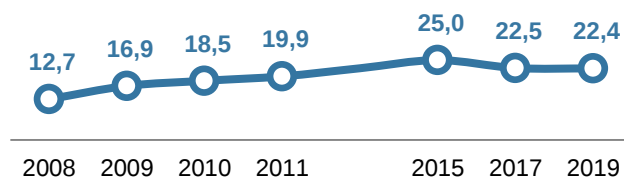
LA PRINCIPAL SUBIDA SE CONCENTRA EN EL PORCENTAJE DE USUARIOS ESPORÁDICOS.

FRECUENCIA DE USO DE LA BICICLETA



El **porcentaje** de usuarios que utilizan la bicicleta semanalmente se mantiene constante con un 22,4%.

UTILIZAN LA BICI SEMANALMENTE



*Entre paréntesis valores del año 2017

**Utilizan la bici Todos los días + 5 o 6 veces por semana

ENTRE LOS HOMBRES, LOS QUE TIENEN ENTRE 12 Y 39 Y AQUELLOS CON UN NIVEL ALTO DE ESTUDIOS HAY MÁS USUARIOS DE LA BICICLETA.

UTILIZA LA BICICLETA CON ALGUNA FRECUENCIA

	Total (n=3205)	SEXO		EDAD					NIVEL DE ESTUDIOS		
		Hombre (n=1563)	Mujer (n=1642)	12-24 (n=485)	25-39 (n=768)	40-54 (n=941)	55-69 (n=705)	70-79 (n=306)	Bajo (n=676)	Medio (n=1310)	Alto (n=1185)
USUARIOS	50,6	59,0	42,8	65,6	57,0	52,0	43,1	22,8	42,5	50,8	56,3
Semanalmente	22,4	30,3	14,8	25,7	23,9	23,0	21,7	12,7	21,8	20,8	24,6
Sólo los fines de semana	9,7	11,4	8,1	11,8	11,3	11,5	7,0	2,7	9,0	10,4	9,4
Alguna vez al mes	10,5	11,2	9,9	14,0	12,7	11,4	7,3	3,9	6,8	11,6	12,1
Menor frecuencia	8,0	6,1	10,0	14,1	9,1	6,1	7,1	3,5	4,9	8,0	10,2
NO USUARIOS	49,3	41,1	57,2	34,4	43,1	47,8	56,8	77,3	57,4	49,0	43,7
Nunca o casi nunca	38,9	36,0	41,7	26,6	36,0	42,1	41,0	51,9	40,1	39,8	37,1
No sabe montar	10,4	5,1	15,5	7,8	7,1	5,7	15,8	25,4	17,3	9,2	6,6

La **edad** es un elemento de clara influencia en el uso de la bici, que se relaciona también el **nivel de estudios**.

	Total (n=3205)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO					NACIONALIDAD	
		< 10 mil (n=476)	10 a 50 mil (n=631)	50 a 100 mil (n=307)	100 a 500 mil (n=585)	Más de 500 mil (n=1206)	Espa- ñola (n=2917)	Extran- jera (n=288)
USUARIOS	50,6	52,6	52,9	49,6	46,8	51,3	50,5	52,9
Semanalmente	22,4	24,4	22,3	21,5	21,9	21,5	21,9	27,5
Sólo los fines de semana	9,7	8,0	11,6	8,3	8,8	11,1	9,7	9,5
Alguna vez al mes	10,5	11,5	10,0	11,8	9,8	10,4	10,7	9,2
Menor frecuencia	8,0	8,7	9,0	8,0	6,3	8,3	8,2	6,7
NO USUARIOS	49,3	47,3	47,1	50,4	53,2	48,6	49,5	47,1
Nunca o casi nunca	38,9	38,6	36,9	43,4	40,7	36,2	39,4	33,9
No sabe montar	10,4	8,7	10,2	7,0	12,5	12,4	10,1	13,2

VALENCIA, SEVILLA Y ZARAGOZA SON LAS CIUDADES EN DONDE MÁS CICLISTAS HAY. POR CCAA, DESTACAN LAS DOS CASTILLAS.

UTILIZA LA BICICLETA CON ALGUNA FRECUENCIA

	Total (n=3205)	COMUNIDAD AUTÓNOMA								
		Andalucía (n=736)	Cataluña (n=506)	Madrid (n=372)	Com. Valenciana (n=424)	Castillas (n=232)	Galicia (n=142)	País Vasco (n=117)	Canarias (n=96)	Resto com. (n=580)
USUARIOS	50,6	51,4	49,7	48,0	49,8	57,5	43,8	54,4	41,4	53,9
Semanalmente	22,4	25,9	22,6	17,6	21,8	24,7	18,7	22,7	16,5	24,5
Sólo los fines de semana	9,7	8,9	10,4	11,3	9,8	11,9	8,8	5,1	8,9	9,1
Alguna vez al mes	10,5	8,7	9,7	10,3	10,2	9,5	8,4	17,1	9,6	13,5
Menor frecuencia	8,0	7,9	7,0	8,8	8,0	11,4	7,9	9,5	6,4	6,8
NO USUARIOS	49,3	48,7	50,2	52,1	50,1	42,5	56,1	45,5	58,4	46,1
Nunca o casi nunca	38,9	37,8	40,6	41,1	41,8	34,3	42,0	31,8	42,4	37,2
No sabe montar	10,4	10,9	9,6	11,0	8,3	8,2	14,1	13,7	16,0	8,9

	Total (n=3205)	CIUDAD					
		Barcelona (n=200)	Madrid (n=200)	Valencia (n=201)	Sevilla (n=201)	Málaga (n=201)	Zaragoza (n=203)
USUARIOS	50,6	51,0	47,0	56,0	59,8	52,9	58,3
Semanalmente	22,4	23,5	17,0	27,0	32,9	22,0	20,3
Sólo los fines de semana	9,7	10,5	13,5	9,5	7,0	8,5	9,9
Alguna vez al mes	10,5	10,5	9,5	10,0	12,4	9,0	13,8
Menor frecuencia	8,0	6,5	7,0	9,5	7,5	13,4	14,3
NO USUARIOS	49,3	49,0	53,0	44,2	40,3	47,2	41,8
Nunca o casi nunca	38,9	35,0	41,5	33,8	24,9	34,3	30,0
No sabe montar	10,4	14,0	11,5	10,4	15,4	12,9	11,8

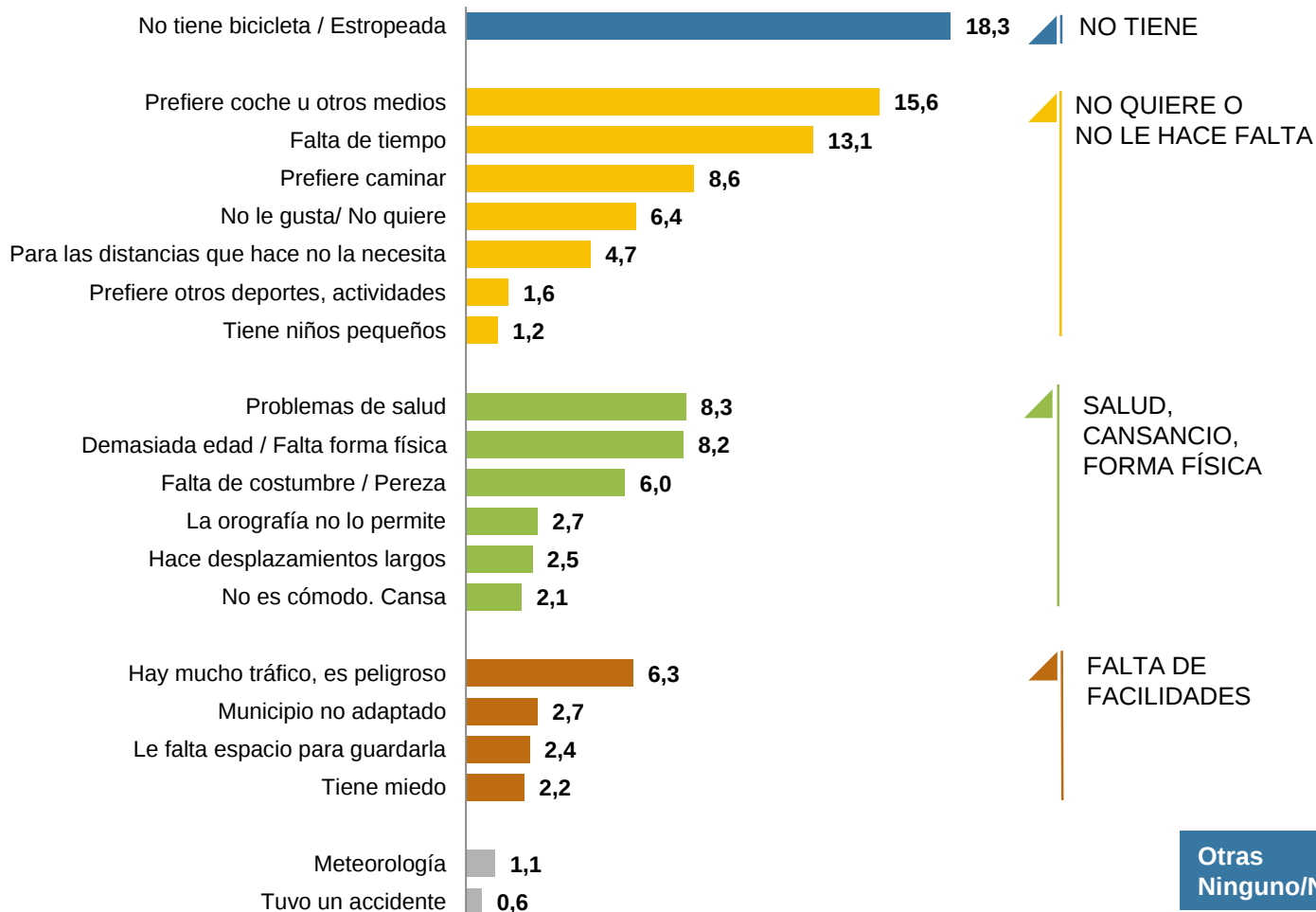
LOS MOTIVOS PARA NO UTILIZAR LA BICICLETA SON VARIADOS. LA PREFERENCIA POR OTROS TRANSPORTES, LA FALTA DE INTERÉS POR ESTE MEDIO O LA SALUD SON ALGUNOS DE LOS CITADOS



No usuarios
de la bicicleta
(n=1563)

MOTIVOS NO UTILIZA LA BICICLETA

-Espontánea. Respuesta múltiple-



ENTRE LOS JOVENES EL MOTIVO MÁS COMÚN PARA NO UTILIZAR LA BICICLETA ES QUE OPTAN POR OTROS MEDIOS, MIENTRAS QUE ENTRE LOS DE MÁS EDAD SE MENCIONA LA SALUD

MOTIVOS NO UTILIZA LA BICICLETA
-Espontánea. Respuesta múltiple-

	TOTAL (n=1463)	SEXO		EDAD					NACIONALIDAD	
		Hombre (n=636)	Mujer (n=827)	12-24 (n=195)	25-39 (n=328)	40-54 (n=438)	55-69 (n=336)	70-79 (n=166)	Espa- ñola (n=1350)	Extran- jera (n=113)
No tiene bicicleta / Estropeada	18,3	19,5	17,3	22,5	21,4	18,9	14,0	13,5	17,1	32,1
Prefiere coche u otros medios	15,6	15,5	15,7	27,6	18,1	13,6	12,7	6,7	16,1	9,4
Falta de tiempo	13,1	15,3	11,5	14,1	20,7	17,6	4,8	0,9	12,6	19,6
Prefiere caminar	8,6	8,4	8,8	7,3	5,6	9,5	10,2	10,9	9,0	4,3
No le gusta / No quiere	6,4	6,4	6,4	6,5	6,4	6,6	7,6	3,7	6,3	7,3
Para las distancias que hace no la necesita	4,7	4,1	5,2	7,1	7,5	2,8	4,1	2,6	4,8	3,3
Problemas de salud	8,3	7,9	8,5		2,5	7,9	13,3	21,4	8,6	4,0
Demasiada edad / Falta forma física	8,2	8,5	8,0	1,5	0,6	1,6	15,1	37,0	8,6	3,3
Falta de costumbre / Pereza	6,0	5,6	6,4	6,3	5,4	5,4	8,4	3,8	6,1	4,9
La orografía no lo permite	2,7	1,9	3,2	1,5	2,6	2,5	3,7	2,5	2,6	3,3
Hace desplazamientos largos	2,5	3,5	1,6	5,1	3,4	2,5	1,1		2,3	4,2
No es cómodo/ Cansa	2,1	2,9	1,5	1,9	1,1	2,4	2,7	2,6	2,0	3,3
Hay mucho tráfico, es peligroso	6,3	3,3	8,6	3,4	4,9	8,0	7,3	6,0	6,2	7,5
Municipio no adaptado	2,7	1,7	3,4	3,0	2,3	2,1	4,0	1,9	2,7	1,9
Le falta espacio para guardarla	2,4	2,9	2,0	1,3	3,7	2,7	2,7		2,6	0,5
Tiene miedo	2,2	1,3	2,8	0,3	1,6	3,1	2,8	2,0	2,4	0,2
Otros	3,4	3,1	3,7	2,1	4,5	3,9	3,5	1,6	3,5	2,2
Ninguno/NS/NC	1,5	1,5	1,4	2,0	2,2	0,6	2,5		1,5	1,9

*Se muestran los valores en que se supera el 2,0%.

EN BARCELONA DESTACA COMO MOTIVO QUE ES PELIGROSO Y QUE HAY MUCHO TRÁFICO.

MOTIVOS NO UTILIZA LA BICICLETA

-Espontánea. Respuesta múltiple-

	TOTAL (n=1463)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO					CIUDAD					
		< 10 mil (n=225)	10 a 50 mil (n=290)	50 a 100 mil (n=156)	100 a 500 mil (n=274)	Más de 500 mil (n=518)	Barcelona (n=83)	Madrid (n=97)	Valencia (n=87)	Sevilla (n=65)	Málaga (n=96)	Zaragoza (n=90)
No tiene bicicleta / Estropeada	18,3	16,6	16,5	21,8	19,0	19,2	15,7	18,6	26,4	21,5	27,1	13,3
Prefiere coche u otros medios	15,6	16,2	17,4	14,2	14,9	13,9	18,1	12,4	16,1	10,8	10,4	15,6
Falta de tiempo	13,1	15,6	18,3	7,6	11,5	8,6	3,6	9,3	10,3	7,7	12,5	11,1
Prefiere caminar	8,6	10,6	7,2	5,7	10,3	8,6	9,6	8,2	10,3	10,8	5,2	7,8
No le gusta / No quiere	6,4	7,3	5,4	5,1	5,8	9,1	7,2	12,4	4,6	6,2	7,3	5,6
Para las distancias que hace no la necesita	4,7	4,9	5,5	4,4	4,0	4,4	7,2	2,1	3,4	7,7	5,2	7,8
Problemas de salud	8,3	5,9	8,1	11,9	9,6	6,4	3,6	4,1	13,8	9,2	9,4	11,1
Demasiada edad / Falta forma física	8,2	9,1	5,4	9,1	8,9	10,0	10,8	11,3	8,0	10,8	5,2	6,7
Falta de costumbre / Pereza	6,0	7,7	6,4	4,2	4,1	7,7	6,0	8,2	4,6	4,6	9,4	13,3
La orografía no lo permite	2,7	4,3	3,1	1,5	2,6	0,9	2,4			1,5	4,2	
Hace desplazamientos largos	2,5	1,3	2,1	2,5	3,2	3,4	2,4	3,1	3,4	7,7	2,1	5,6
No es cómodo/ Cansa	2,1	2,3	1,3	2,4	1,9	3,5	4,8	2,1	5,7	7,7	2,1	3,3
Hay mucho tráfico, es peligroso	6,3	1,4	4,4	5,5	9,2	12,3	24,1	11,3	5,7		10,4	8,9
Municipio no adaptado	2,7	0,9	4,5	3,7	1,9	2,3	1,2	2,1	3,4	1,5	5,2	2,2
Le falta espacio para guardarla	2,4		1,6	6,0	2,3	4,2	3,6	5,2	5,7	3,1	2,1	1,1
Tiene miedo	2,2	1,3	2,5	3,0	2,1	2,2	4,8	2,1		1,5	1,0	1,1
Otros	3,4	3,2	4,9	2,8	3,2	2,2	2,4	2,1	3,4		2,1	3,3
Ninguno/NS/NC	1,5	0,4		1,3	1,8	2,2	2,4	3,1	1,1			2,2

*Se muestran los valores en que se supera el 2,0%.



DISPONIBILIDAD DE BICICLETA

7 DE CADA 10 ENTREVISTADOS DISPONE DE ALGUNA BICICLETA EN SU HOGAR Y MÁS DEL 5% DE LOS ESPAÑOLES DICEN TENER AL MENOS UN PATINETE ELECTRICO.

RADIOGRAFÍA DE LOS HOGARES ESPAÑOLES



VS



71,8%

Tienen al menos una **bici** en casa

(74,9%)*

Media bicis en casa:

2,6

Media bicis total hogares:

1,9

(1,9%)*

6,7%

Tienen al menos un **patinete eléctrico** en casa

Media patinetes en casa:

1,3

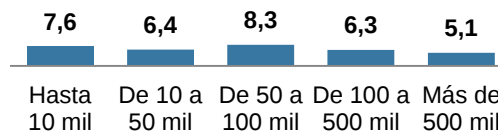
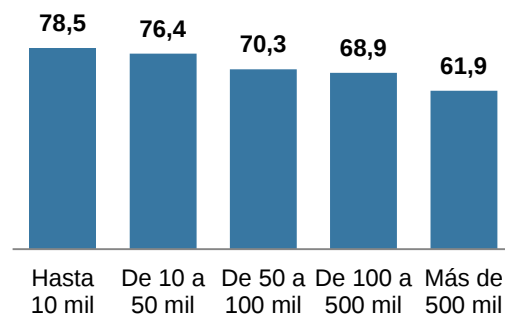
Media patinetes total hogares:

0,1

Entre los que tienen alguna bicicleta en casa, la **media de bicis en el hogar es de 2,6** bicis, mientras que entre los que tienen patinete en casa, la **media de patinetes es de 1,3**.

La disponibilidad de bicicletas se reduce a medida que incrementa la dimensión de municipio.

Dimensión municipio



*Entre paréntesis valores del año 2017

LAS BICIS SE GUARDAN PRINCIPALMENTE EN ESPACIOS PRIVADOS Y CERRADOS, ES DECIR, EN UN PARKING O EN UN TRASTERO.

Tienen al menos una bici en casa
(n=2260)



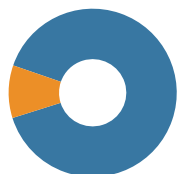
HABITUALMENTE ¿DÓNDE GUARDA ESTAS BICICLETAS?



En las **grandes ciudades** incrementan los que **guardan sus bicicletas dentro de su piso o en el balcón**. También los que citan los **aparcamientos de bicis**, especialmente en **Barcelona y Sevilla**.

	Total (n=2260)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO					CIUDAD					
		< 10 mil (n=375)	10 a 50 mil (n=484)	50 a 100 mil (n=216)	100 a 500 mil (n=407)	Más de 500 mil (n=778)	Barcelona (n=114)	Madrid (n=119)	Valencia (n=130)	Sevilla (n=133)	Málaga (n=133)	Zaragoza (n=149)
En un parking de coche	33,0	48,4	36,5	33,4	24,4	15,2	18,4	16,0	14,6	11,3	12,8	12,8
En el desván/ trastero	29,0	20,8	26,1	36,0	35,7	31,1	14,9	33,6	21,5	31,6	42,1	53,0
En casa / en el portal / a la entrada	18,9	20,4	19,7	12,8	20,4	17,6	21,1	13,4	22,3	24,8	18,0	14,8
Dentro del piso (en alguna habitación)	11,2	7,5	10,4	9,8	12,1	18,6	27,2	16,0	23,1	18,0	16,5	10,1
En el balcón	8,0	2,1	6,3	9,1	10,5	16,0	22,8	14,3	18,5	12,0	17,3	10,1
En el patio / jardín	2,3	1,8	3,2	2,6	2,2	1,2	0,9	0,8	0,8	3,8	1,5	0,7
En un parking de bicis	2,0	1,4	2,5	1,3	1,7	3,0	5,3	2,5	3,1	4,5	0,8	0,7
En la calle	1,1	1,8	1,6	0,2	0,3	1,2	0,9	0,8	0,8	3,0	0,8	2,0
Otras ubicaciones	2,3	1,6	1,6	2,2	2,3	4,3	1,8	7,5	3,9	2,3	0,8	2,0
NS/NC	0,7	0,6	0,9		0,8	0,7		0,8	0,8			2,7

MÁS DE LA MITAD DE LA POBLACIÓN QUE SABE IR EN BICICLETA TIENE ALGUNA PARA USO PERSONAL.



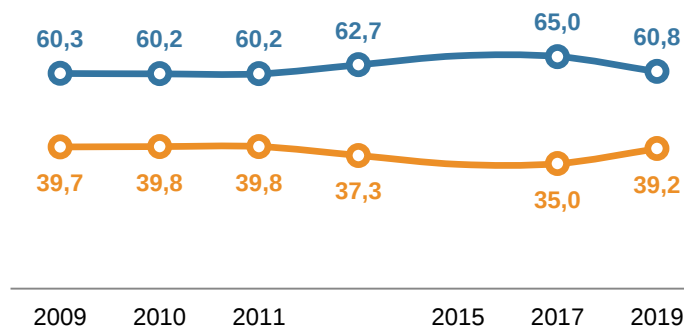
Sabe montar en bici (n=2852)

TIENE BICICLETA PARA USO PERSONAL



60,8%

Ligero descenso en comparación con el 2017 de los que tienen bicicleta para uso personal.



En Zaragoza, Sevilla y Valencia más de un 60% de los entrevistados tiene bicicleta para uso personal.

Total (n=2852) 60,8 39,2

Sexo

Hombre (n=1482) 67,6 32,4

Mujer (n=1370) 53,3 46,7

Edad

De 12 a 24 (n=442) 68,2 31,8

De 25 a 39 (n=710) 64,9 35,1

De 40 a 54 (n=885) 62,3 37,7

De 55 a 69 (n=591) 55,8 44,2

De 70 a 79 (n=224) 38,6 61,4

Nivel de estudios

Bajo (n=552) 55,9 44,1

Medio (n=1175) 59,5 40,5

Alto (n=1098) 65,2 34,8

Dimensión municipio

Menos de 10 mil (n=434) 61,8 38,2

De 10 a 50 mil (n=566) 66,4 33,6

De 50 a 100 mil (n=285) 57,4 42,6

De 100 a 500 mil (n=514) 59,6 40,4

Más de 500 mil (n=1053) 54,3 45,7

Ciudad

Zaragoza (n=179) 64,2 35,8

Sevilla (n=170) 62,9 37,1

Valencia (n=180) 60,0 40,0

Málaga (n=175) 55,4 44,6

Madrid (n=177) 52,0 48,0

Barcelona (n=172) 47,7 52,3

Nacionalidad

Española (n=2602) 61,8 38,2

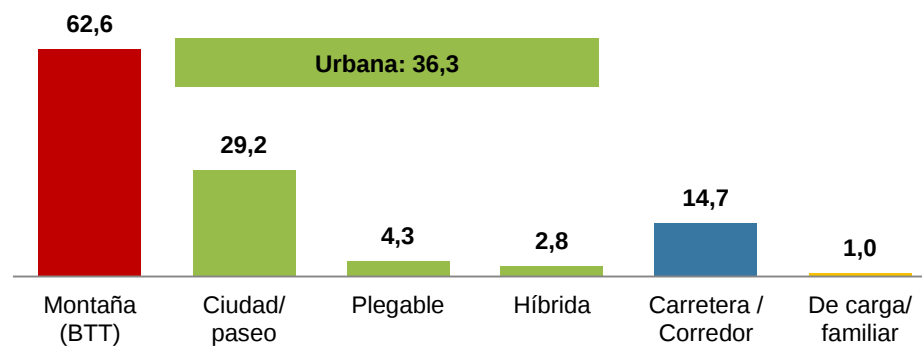
Extranjera (n=250) 50,1 49,9

MÁS DE LA MITAD DE LA POBLACIÓN QUE SABE IR EN BICICLETA TIENE BICICLETA PARA USO PERSONAL.



Tiene bicicleta para uso personal (n=1724)

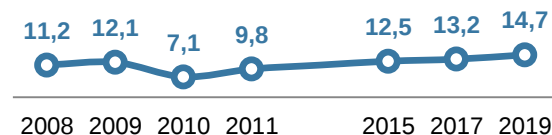
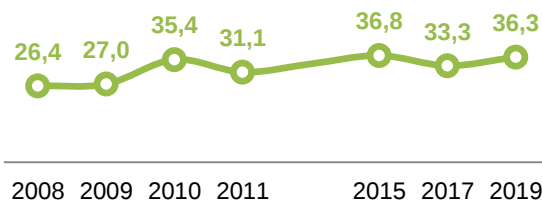
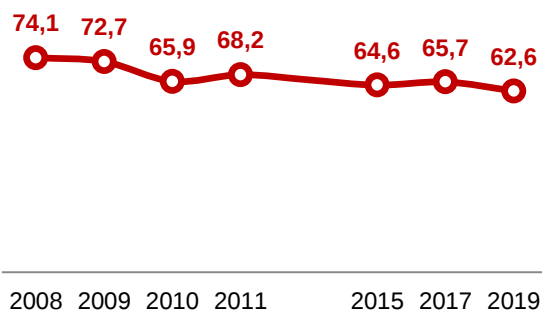
¿QUÉ TIPO DE BICICLETA/S TIENE?



¿ES/SON ELÉCTRICA/S O MECÁNICA/S?

Eléctrica* 3,1%

Mecánica 96,5%



*Los años anteriores la bicicleta eléctrica se consideraba como un tipo de bicicleta urbana

LOS HOMBRES, LOS QUE TIENEN ENTRE 25 Y 54 AÑOS Y LOS QUE VIVEN EN MUNICIPIOS CON MENOS DE 10.000 HABITANTES TIENEN EN MAYOR MEDIDA BICIS DE MONTAÑA.

¿QUÉ TIPO DE BICICLETA/S TIENE?

	Total (n=1724)	Usuarios bicicleta (n=1378)	SEXO		EDAD					DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO				
			Hombre (n=996)	Mujer (n=728)	12-24 (n=297)	25-39 (n=460)	40-54 (n=555)	55-69 (n=330)	70-79 (n=82)	< 10 mil (n=270)	10 a 50 mil (n=377)	50 a 100 mil (n=165)	100 a 500 mil (n=311)	Más de 500 mil (n=601)
Montaña (BTT)	62,6	62,2	74,5	46,0	53,0	71,5	70,2	53,0	36,7	69,2	59,9	63,6	63,8	55,4
Urbana	36,3	38,1	25,5	51,5	33,1	27,9	33,4	49,9	61,8	30,1	34,6	39,2	37,3	45,1
Carretera / Corredor	14,7	16,8	18,7	9,1	17,1	15,2	13,8	13,0	15,3	14,1	15,5	11,8	16,7	13,3
Otras	1,0	0,7	0,6	0,5	1,8	0,3	0,1	0,4		0,4	0,6	1,4	0,3	0,3
NS/ NC	3,2	3,5	1,9	6,3	11,9	3,0	1,0	1,4	4,6	5,1	5,8	2,2	1,4	2,6

	Total (n=1724)	FRECUENCIA DE USO					
		Cada día o casi (n=234)	Mín. 1 vez a la sem. (n=425)	Solo fines de sem. (n=262)	Alguna vez al mes (n=272)	Menor frecuencia (n=185)	Nunca o casi nunca (n=346)
Montaña (BTT)	62,6	60,8	66,8	64,1	63,4	49,2	63,7
Urbana	36,3	50,3	35,9	30,5	35,8	42,4	30,2
Carretera / Corredor	14,7	33,9	18,5	14,5	9,9	5,5	7,2
Otras	1,0	0,8	0,8	0,6	0,5	0,8	
NS/ NC	3,2	1,2	1,8	4,8	3,4	8,9	4,3



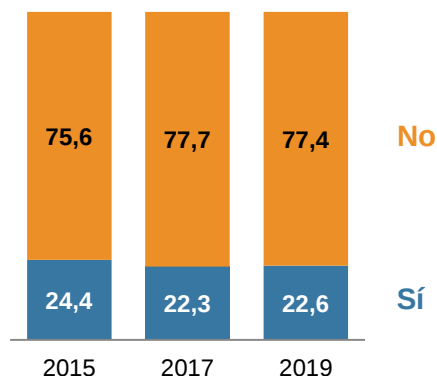
PERTENENCIA A ASOCIACIONES

UN 20% DE LOS QUE DISPONEN DE BICICLETA PARA USO PERSONAL CONOCE ALGUNA ASOCIACIÓN QUE PROMUEVA EL USO DE LA BICICLETA EN SU LOCALIDAD.



Tiene bicicleta
para uso personal
(n=1724)

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



Valencia y Zaragoza destacan como las ciudades con mayor tejido asociativo en el ámbito del uso de la bicicleta.

Total (n=1724)	22,6	77,4
Sexo		
Hombre (n=996)	23,6	76,4
Mujer (n=728)	21,3	78,7
Edad		
De 12 a 24 (n=297)	20,8	79,2
De 25 a 39 (n=460)	23,9	76,1
De 40 a 54 (n=555)	25,9	74,1
De 55 a 69 (n=330)	18,6	81,4
De 70 a 79 (n=82)	16,6	83,4
Nivel de estudios		
Bajo (n=306)	16,9	83,1
Medio (n=700)	22,2	77,8
Alto (n=702)	26,0	74,0
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=270)	26,5	73,5
De 10 a 50 mil (n=377)	19,7	80,3
De 50 a 100 mil (n=165)	23,4	76,6
De 100 a 500 mil (n=311)	22,2	77,8
Más de 500 mil (n=601)	23,1	76,9
Ciudad		
Zaragoza (n=115)	33,9	66,1
Valencia (n=108)	33,3	66,7
Sevilla (n=107)	27,1	72,9
Málaga (n=97)	25,8	74,2
Madrid (n=92)	18,5	81,5
Barcelona (n=82)	17,1	82,9

ENTRE LOS QUE CONOCEN ALGUNA ASOCIACIÓN, UN 15% FORMA PARTE DE ALGUNA DE ELLAS.

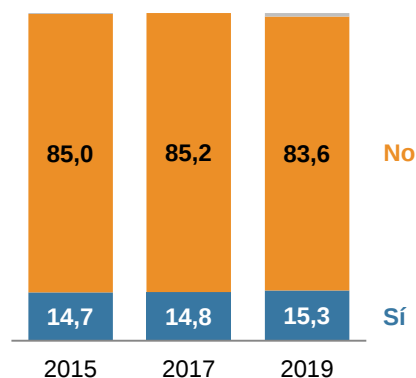


Tiene bicicleta y conoce alguna asociación (n=415)

El **nivel de asociacionismo** es mucho **mayor** entre los hombres que entre las mujeres, a pesar de que es conocido de igual manera por ambos.



¿FORMA PARTE DE ALGUNO DE ELLOS?



Total (n=415) **15,3** **83,6**

Sexo

Hombre (n=248) **18,7** **80,7**

Mujer (n=167) **10,0** **88,0**

Edad

De 12 a 24 (n=64) **13,5** **82,1**

De 25 a 39 (n=120) **12,7** **86,0**

De 40 a 54 (n=144) **16,6** **83,2**

De 55 a 69 (n=72) **17,0** **83,0**

De 70 a 79 (n=15) **23,1** **76,9**

Nivel de estudios

Bajo (n=55) **14,6** **83,1**

Medio (n=166) **17,4** **81,7**

Alto (n=191) **13,2** **85,7**

Dimensión municipio

Menos de 10 mil (n=72) **19,4** **79,2**

De 10 a 50 mil (n=73) **15,0** **82,4**

De 50 a 100 mil (n=42) **15,8** **84,2**

De 100 a 500 mil (n=68) **12,5** **87,5**

Más de 500 mil (n=160) **12,9** **86,3**

ENTRE LAS ASOCIACIONES CITADAS DESTACAN LOS CLUBES CICLISTAS DE MUNICIPIOS CONCRETOS.



Forma parte de
alguno de ellos
(n=60)

¿CUÁL?

–Espontánea. Respuesta múltiple–

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

- Acontramano (Sevilla)
- Valencia en Bici (Valencia)
- Ciclistas por Tres Cantos (Madrid)
- Ciclistas urbanos Valencia (Valencia)
- Bici Critica (Madrid)
- CC Ajo y agua (Cuenca)
- CC Bañolas (Gerona)
- CC Jávea (Alicante)
- Composcleta (La Coruña)
- CC Enderezatrochas (Cádiz)
- CC Gràcia (Barcelona)
- Las Palmas Mountain Bike (Las Palmas)
- GAFIQ (Córdoba)
- Txalupa Txirrindulari Taldea (Guipúzcoa)
- Proyecto Stars (Estatat)
- Ruedas Cuadradas (Málaga)
- Ruedas Redondas (Málaga)
- Salmantinas on bike (Salamanca)
- Unión Ciclista Jerezana (Cádiz)

* Se han anotado solo aquellas asociaciones, organismos o foros que han podido ser confirmados.



LOS USUARIOS DE LA BICICLETA



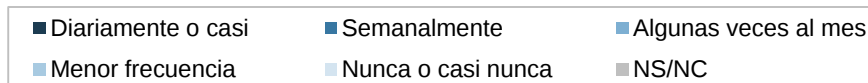
HÁBITOS DE USO

AUMENTA LA INTENSIDAD DE USO DE LA BICICLETA. AVANCE GENERALIZADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS COMO ES PARA IR TRABAJAR, IR A ESTUDIAR Y OTROS DESPLAZAMIENTOS DEL DÍA A DÍA.



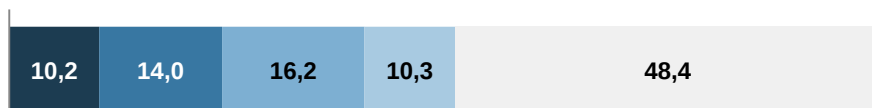
Utiliza la bici con alguna frecuencia
(n=1668)

¿PARA QUÉ UTILIZAN LA BICICLETA?



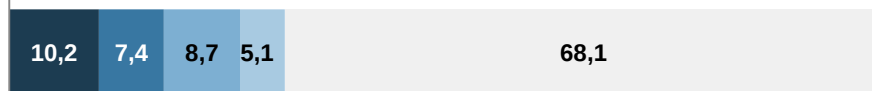
Usa con alguna frecuencia

Otros desplazamientos cotidianos



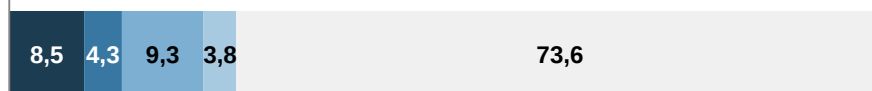
50,7% (48,8%)*

Ir al centro de estudios**



31,4% (22,8%)*

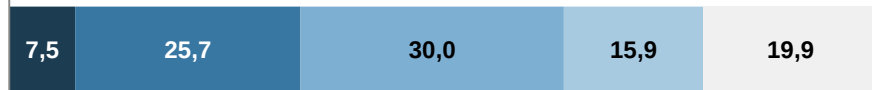
Ir a trabajar**



25,9% (23,7%)*

También **aumenta** ligeramente el uso de la bicicleta en **espacios deportivos**.

Pasear



79,1% (82,1%)*

Hacer deporte



73,1% (72,3%)*

*Entre paréntesis valores del año 2017

** 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=1079) y estudian (n=222) respectivamente.

EL USO DE LA BICICLETA PARA HACER DEPORTE ES MUCHO MAYOR ENTRE LOS HOMBRES. EL USO DIARIO PARA IR A TRABAJAR ES MAYOR ENTRE LOS JÓVENES.

¿PARA QUÉ UTILIZAN LA BICICLETA?

		Total	SEXO		EDAD					DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO				
		(n=1668)	Hombre	Mujer	12-24	25-39	40-54	55-69	70-79	< 10 mil	10 a 50 mil	50 a 100 mil	100 a 500 mil	Más de 500 mil
		(n=1668)	(n=947)	(n=721)	(n=318)	(n=456)	(n=521)	(n=305)	(n=68)	(n=162)	(n=208)	(n=97)	(n=182)	(n=430)
Para otros desplazamientos cotidianos	Diariamente	10,2	12,1	7,7	10,3	7,6	9,8	12,7	18,5	14,0	8,1	7,1	10,0	11,6
	Semanalmente	14,0	13,1	15,2	14,2	15,8	13,1	12,7	13,3	15,7	12,7	11,5	15,4	14,0
	Menor frecuencia	26,5	27,3	25,5	32,6	30,8	21,4	22,9	23,1	24,4	29,3	24,3	24,5	28,8
	Nunca / casi nunca	48,4	46,7	50,7	41,6	44,3	55,5	51,0	44,9	45,0	49,3	56,0	50,1	43,4
Para ir al trabajo*	Diariamente	8,5	8,8	8,2	9,0	9,9	7,9	7,5		3,6	7,9	6,7	12,0	12,3
	Semanalmente	4,3	3,7	5,2	1,9	4,8	5,2	2,4		4,8	1,9	3,4	5,2	6,8
	Menor frecuencia	13,1	12,4	14,2	23,2	12,9	9,0	17,1	58,3	12,0	15,8	9,6	12,2	13,8
	Nunca / casi nunca	73,6	74,7	71,9	65,6	71,1	77,8	73,1	41,7	79,0	74,4	80,2	70,6	65,3
Para ir al centro de estudios*	Diariamente	10,2	10,7	9,6	9,7	16,0				3,5	12,6	10,4	9,7	13,3
	Semanalmente	7,4	4,5	10,3	5,6	13,5	50,3		100,0	6,3	2,0		16,2	10,5
	Menor frecuencia	13,8	19,5	8,0	15,0	6,5				11,1	21,5	13,1	10,8	7,8
	Nunca / casi nunca	68,1	65,3	70,9	69,1	64,1	49,7			79,1	64,0	72,0	63,4	68,4
Para ir a pasear	Diariamente	7,5	8,5	6,2	7,9	5,5	5,6	10,7	18,2	11,3	7,5	7,1	6,8	4,1
	Semanalmente	25,7	28,1	22,5	16,4	24,5	29,4	29,9	32,0	23,3	24,9	29,1	28,0	24,2
	Menor frecuencia	45,9	43,6	48,8	50,6	49,0	46,2	38,1	35,1	45,6	46,5	43,0	46,0	47,4
	Nunca / casi nunca	19,9	18,8	21,3	23,1	20,2	18,0	20,4	13,1	19,4	20,6	20,0	18,6	20,9
Para hacer deporte	Diariamente	9,1	11,8	5,6	10,8	6,8	7,1	11,8	19,6	11,9	10,4	8,4	8,1	5,3
	Semanalmente	27,2	33,1	19,2	19,0	24,9	33,4	30,3	22,5	25,0	26,9	31,2	30,2	23,3
	Menor frecuencia	36,8	34,1	40,6	48,1	42,5	31,2	28,8	23,2	39,7	37,8	35,6	32,5	38,6
	Nunca / casi nunca	26,2	20,7	33,6	21,4	24,9	27,7	28,9	34,7	22,5	24,6	24,1	29,3	31,1

* 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=1079) y estudian (n=222) respectivamente.

EN LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS, LA BICI HA SUSTITUIDO AL COCHE/ MOTO EN MÁS DEL 40% DE LOS CASOS.

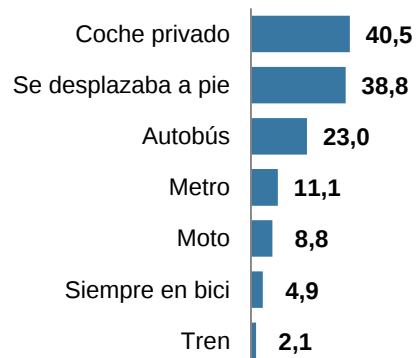
¿QUÉ MEDIO UTILIZABA ANTES DE UTILIZAR LA BICICLETA?



(n=186)

PARA DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS

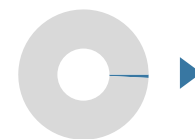
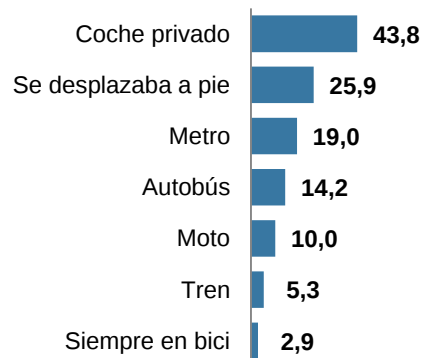
–Respuesta múltiple–



(n=117)

PARA IR A TRABAJAR

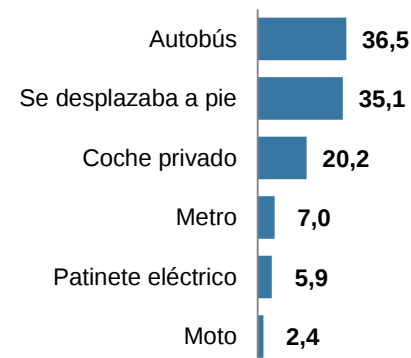
–Respuesta múltiple–



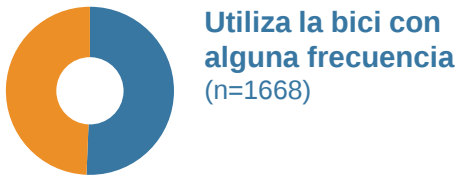
(n=26)

PARA IR AL CENTRO DE ESTUDIOS

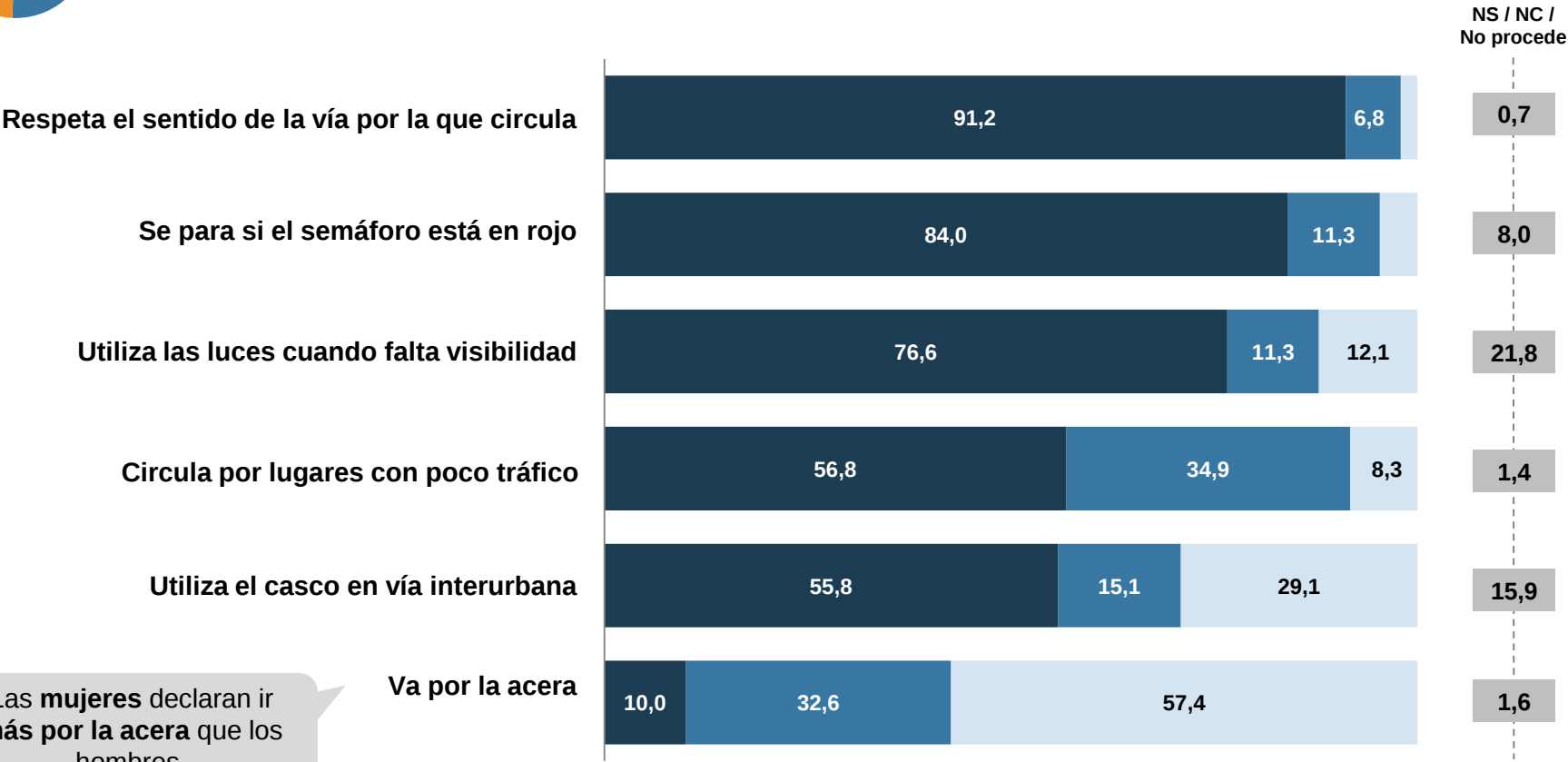
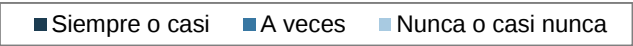
–Respuesta múltiple–



EN GENERAL LOS CICLISTAS DECLARAN CUMPLIR LA NORMATIVA DE CIRCULACIÓN, RESPETAN EL SENTIDO DE LA VÍA POR LA QUE CIRCULAN Y SE PARAN SI EL SEMÁFORO ESTÁ EN ROJO.



CUANDO CIRCULA EN BICICLETA...



Las mujeres declaran ir más por la acera que los hombres.

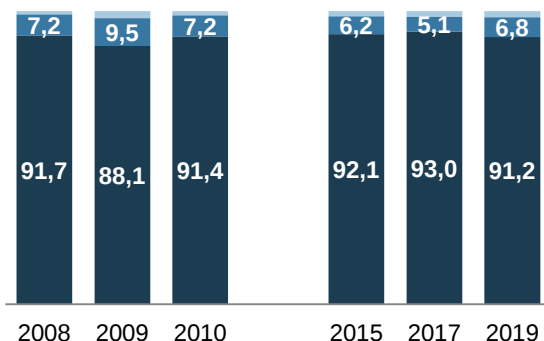
* Los resultados corresponden a aquellos usuarios para los que procede la pregunta y se posicionan al respecto.

SE MANTIENEN SIMILARES NIVELES DE CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA QUE AÑOS ANTERIORES. DESCIENDE UNA VEZ MÁS EL PORCENTAJE DE CICLISTAS QUE VAN SIEMPRE POR LA ACERA.

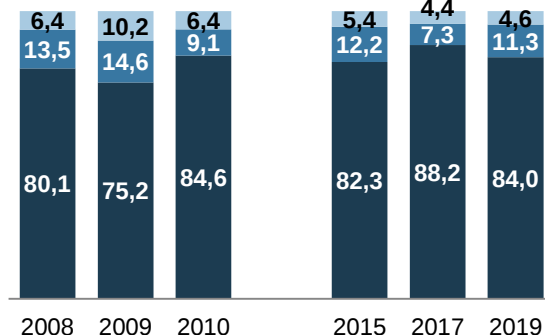
CUANDO CIRCULA EN BICICLETA...

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

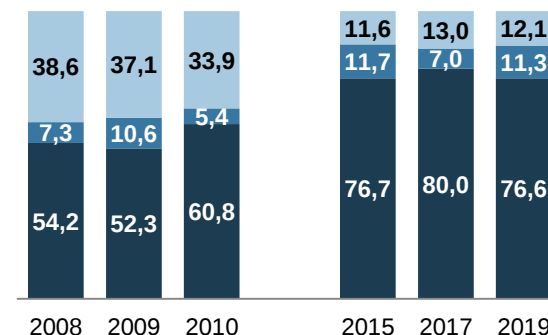
¿RESPETA EL SENTIDO DE LA VÍA POR LA QUE CIRCULA?



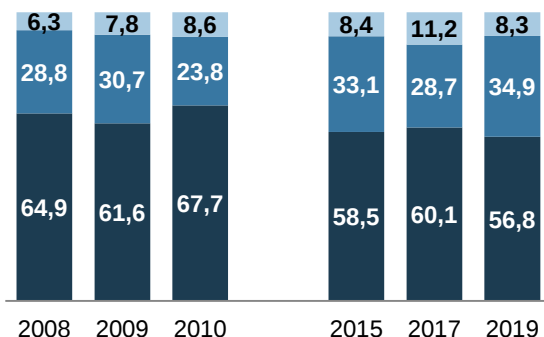
¿SE PARA SI EL SEMÁFORO ESTÁ EN ROJO?



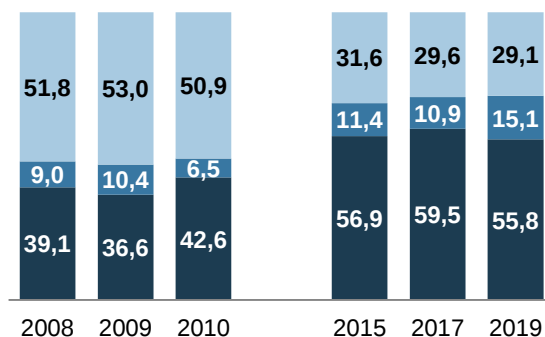
¿UTILIZA LAS LUCES CUANDO FALTA VISIBILIDAD?



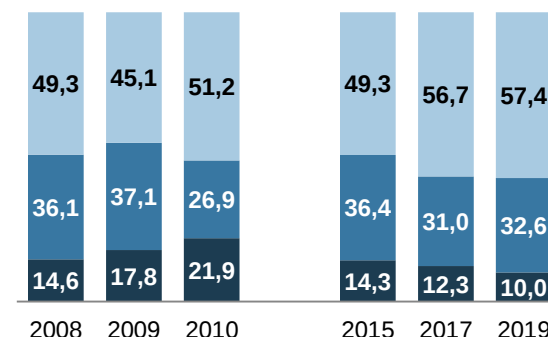
¿CIRCULA POR LUGARES CON POCO TRÁFICO?



¿UTILIZA EL CASCO EN VÍA INTERURBANA?



¿VA POR LA ACERA?



LOS MÁS JOVENES DECLARAN, EN MAYOR MEDIDA, INCUMPLIR LA NORMATIVA

CUANDO CIRCULA EN BICICLETA...

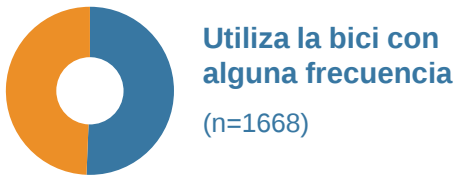
Las mujeres declaran ir más por la acera que los hombres.



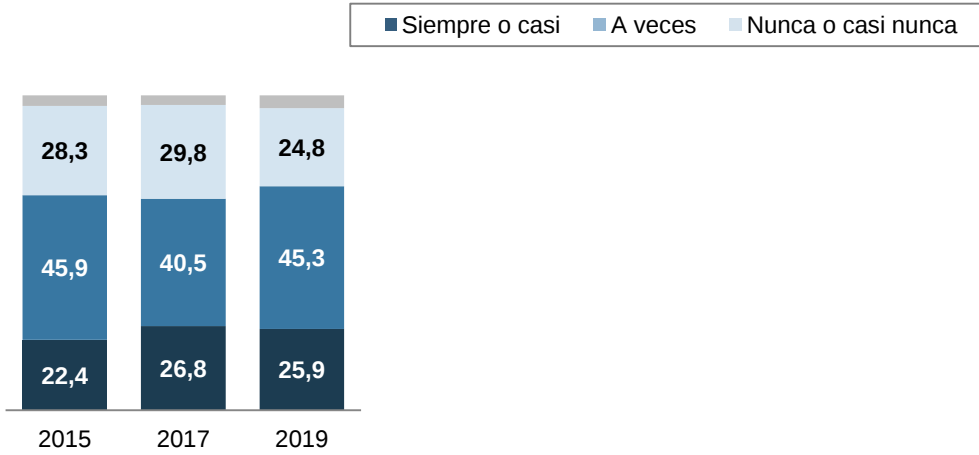
	Total (n=1668)	Sexo		Edad				
		Hombre (n=947)	Mujer (n=721)	12-24 (n=318)	25-39 (n=456)	40-54 (n=521)	55-69 (n=305)	70-79 (n=68)
Respetar el sentido de la vía por la que circula	90,3	90,6	90,0	79,5	91,5	93,9	93,0	97,0
Para si el semáforo está en rojo	77,2	78,2	75,7	67,3	77,8	80,1	81,4	80,7
Utiliza las luces cuando falta visibilidad	57,3	59,7	54,0	48,1	58,2	59,7	60,8	63,8
Circula por lugares con poco tráfico	59,1	57,8	60,9	48,4	58,0	60,9	67,1	70,7
Utiliza el casco en vía interurbana	50,3	56,4	42,1	28,4	47,8	63,8	54,8	54,8
Va por la acera	10,2	7,0	14,4	14,5	12,4	8,6	5,5	6,1

	Total (n=1668)	Dimensión de municipio					Frecuencia de uso				
		< 10 mil (n=251)	10 a 50 mil (n=333)	50 a 100 mil (n=154)	100 a 500 mil (n=278)	Más de 500 mil (n=652)	Cada día o casi (n=261)	Al menos 1 vez a la semana (n=478)	Sólo fines de semana (n=306)	Alguna vez al mes (n=344)	Menor frecuencia (n=279)
Respetar el sentido de la vía por la que circula	90,3	89,2	85,7	94,8	92,9	92,7	88,9	91,6	89,6	93,0	86,5
Para si el semáforo está en rojo	77,2	72,8	78,2	79,9	77,9	77,8	77,4	80,1	80,9	76,2	68,1
Utiliza las luces cuando falta visibilidad	57,3	54,2	52,2	60,8	60,0	63,6	72,4	67,7	54,7	45,7	42,1
Circula por lugares con poco tráfico	59,1	69,0	57,5	56,9	55,9	55,3	51,2	56,5	65,9	58,1	64,6
Utiliza el casco en vía interurbana	50,3	51,1	49,1	56,8	52,8	42,9	53,0	59,5	51,3	45,0	36,4
Va por la acera	10,2	8,1	10,5	10,9	12,1	9,1	10,8	9,4	12,9	9,9	7,9

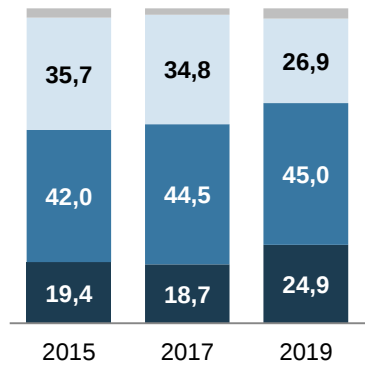
UNO DE CADA CUATRO USUARIOS DE LA BICICLETA CONSIDERA QUE LOS VEHÍCULOS A MOTOR NI MODERAN LA VELOCIDAD NI RESPETAN LA SEPARACIÓN DE 1,5 METROS CUANDO SE LES APROXIMAN.



CUANDO SE LE APROXIMA UN VEHÍCULO A MOTOR, ¿ÉSTE MODERA LA VELOCIDAD AJUSTÁNDOLA A LA DE SU BICICLETA?



CUANDO SE LE APROXIMA UN VEHÍCULO A MOTOR, ¿CREE QUE RESPETA LA SEPARACIÓN DE 1,5 METROS OBLIGATORIA?



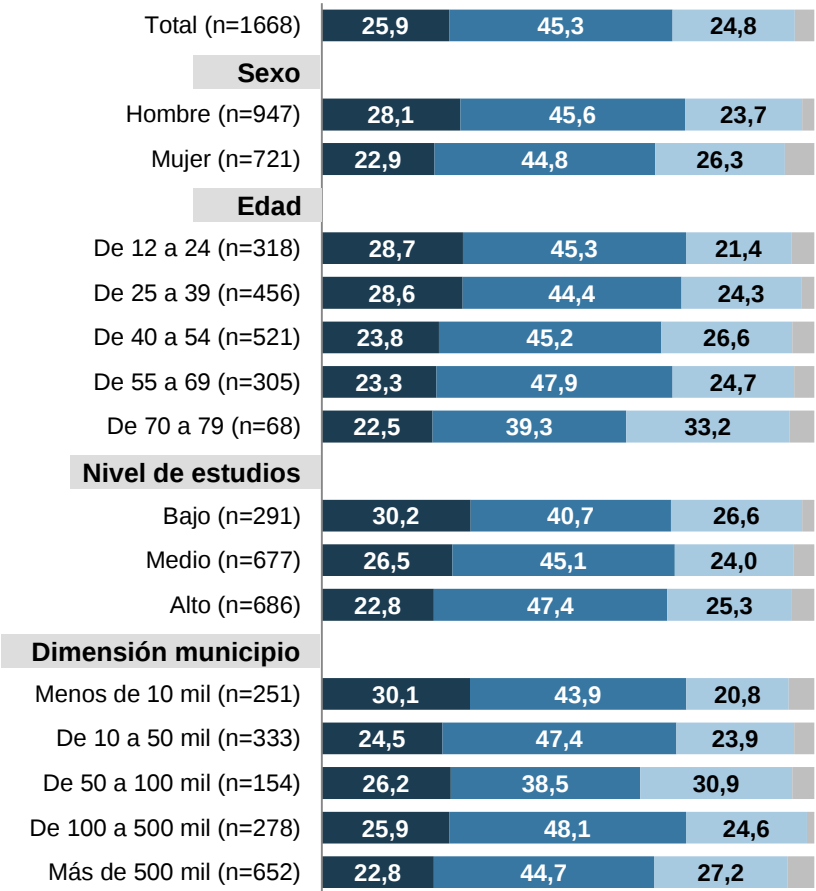
En comparación con los años anteriores, los usuarios de la bicicleta perciben **una mejora de la actitud de los conductores de vehículos** en relación a los ciclistas

LA PERCEPCIÓN DE LA ACTITUD NEGATIVA ENTRE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS A MOTOR ES MAYOR ENTRE LAS MUJERES Y ENTRE LOS MÁS MAYORES.

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

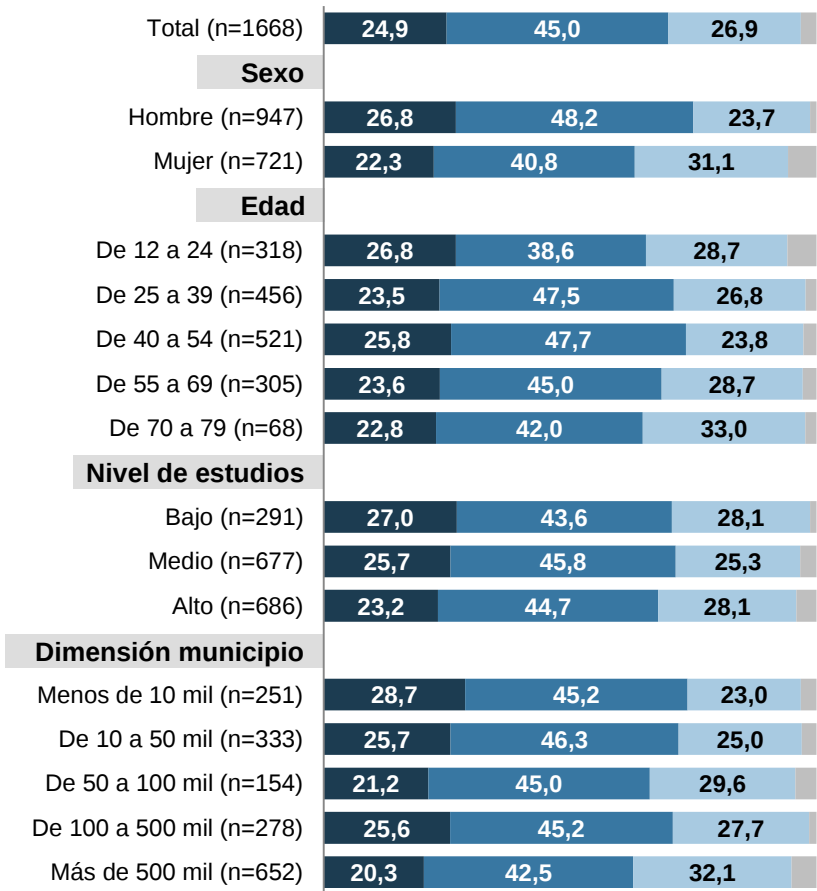
CUANDO SE LE APROXIMA UN VEHÍCULO A MOTOR, ¿ÉSTE MODERA LA VELOCIDAD AJUSTÁNDOLA A LA DE SU BICICLETA?

Base: Utiliza la bici con alguna frecuencia (n=1668)



CUANDO SE LE APROXIMA UN VEHÍCULO A MOTOR, ¿CREE QUE RESPETA LA SEPARACIÓN DE 1,5 METROS OBLIGATORIA?

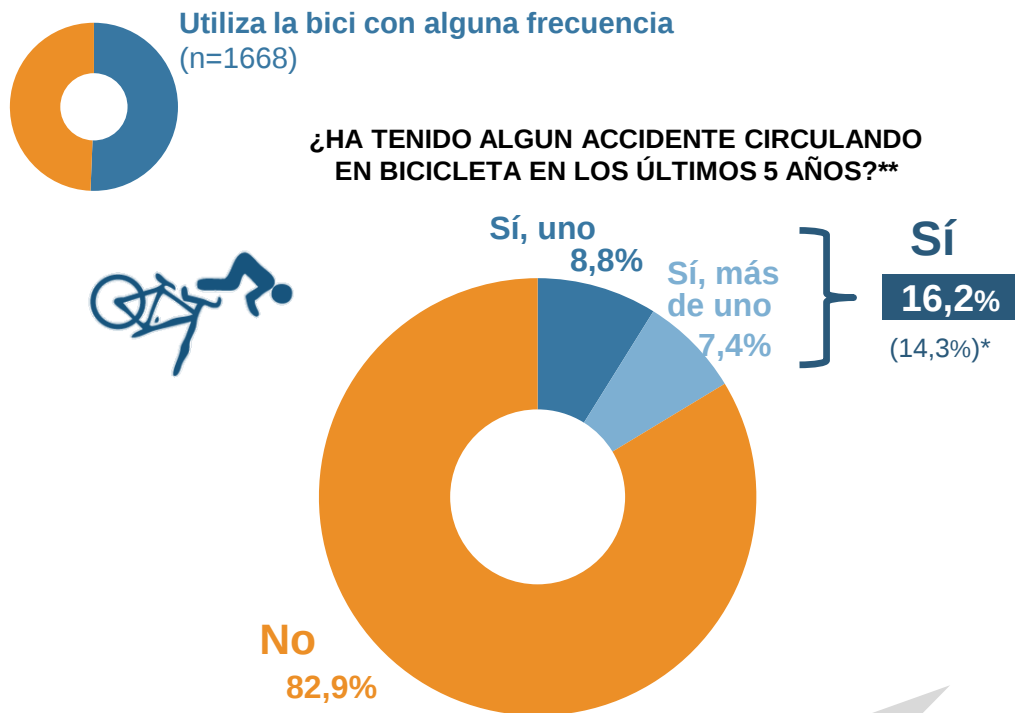
Base: Utiliza la bici con alguna frecuencia (n=1668)





ACCIDENTALIDAD

AUMENTA LIGERAMENTE EL NÚMERO DE CICLISTAS HABITUALES QUE HAN SUFRIDO UN ACCIDENTE EN BICICLETA RESPECTO AL AÑO ANTERIOR.



Los accidentes ocurren principalmente entre los **hombres, los jóvenes y con menor nivel de estudios. También en los municipios de 10 a 50 mil habitantes.** Entre las grandes ciudades se manifiesta mayor accidentalidad entre los usuarios de **Sevilla y Barcelona.**

Total (n=1668)	16,2	82,9
Sexo		
Hombre (n=947)	21,1	78,2
Mujer (n=721)	9,5	89,1
Edad		
De 12 a 24 (n=318)	24,9	72,2
De 25 a 39 (n=456)	15,7	83,6
De 40 a 54 (n=521)	15,3	84,3
De 55 a 69 (n=305)	9,9	89,9
De 70 a 79 (n=68)	10,8	89,1
Nivel de estudios		
Bajo (n=291)	19,1	79,9
Medio (n=677)	17,0	82,1
Alto (n=686)	13,6	85,7
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=251)	13,6	84,5
De 10 a 50 mil (n=333)	20,0	78,5
De 10 a 50 mil (n=154)	14,1	85,9
De 100 a 500 mil (n=278)	15,7	84,3
Más de 500 mil (n=652)	14,9	84,3
Ciudad		
Sevilla (n=120)	18,3	81,7
Barcelona (n=102)	17,7	82,4
Valencia (n=112)	14,3	82,1
Madrid (n=94)	13,8	86,2
Málaga (n=106)	13,2	86,8
Zaragoza (n=118)	11,9	84,7

*Entre paréntesis valores del año 2017

**A 2015 la pregunta era: ¿alguna vez ha tenido un accidente circulando en bicicleta?

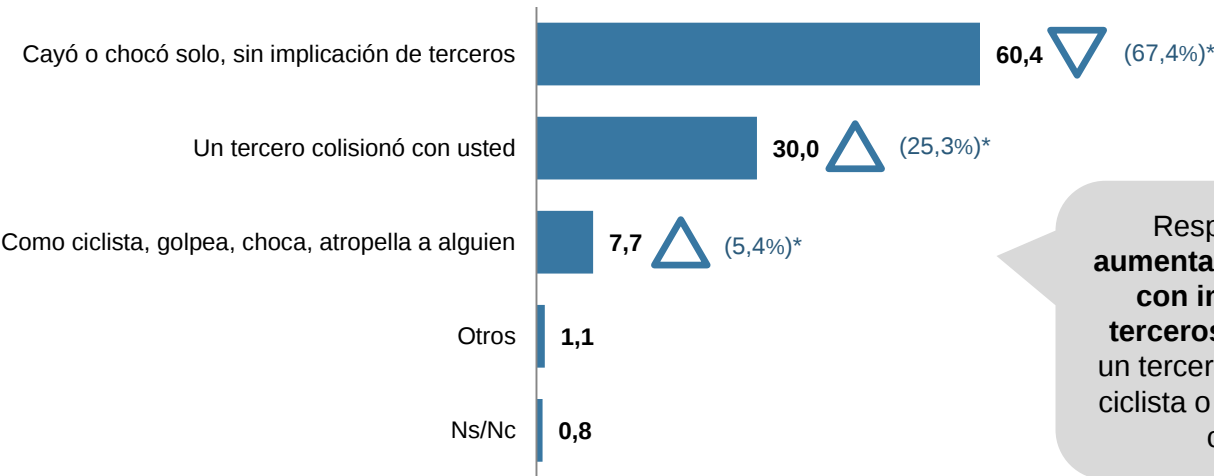
INCREMENTAN LOS ACCIDENTES CON IMPLICACIÓN DE TERCEROS, ESPECIALMENTE ENTRE LOS USUARIOS HABITUALES DE LA BICICLETA Y LOS QUE CIRCULAN POR GRANDES CIUDADES



Usuarios han sufrido un accidente (n=263)



¿CÓMO SE PRODUJO ESTE ACCIDENTE?

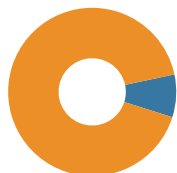


Respecto a 2017, aumentan los accidentes con implicación de terceros, ya sea porque un tercero colisionó con el ciclista o porque el ciclista colisiona.

	TOTAL (n=263)	FRECUENCIA DE USO					DIMENSIÓN DE MUNICIPIO				
		Cada día o casi (n=81)	Al menos 1 vez a la semana (n=82)	Sólo fines de semana (n=44)	Alguna vez al mes (n=40)	Menor frecuencia (n=16)	< 10 mil (n=34)	10 a 50 mil (n=66)	50 a 100 mil (n=22)	100 a 500 mil (n=44)	Más de 500 mil (n=97)
Cayó o chocó solo, sin implicación de terceros	60,4	50,9	62,7	63,2	71,4	55,8	77,3	49,7	58,4	72,2	50,8
Un tercero colisionó con usted	30,0	40,4	27,5	25,2	23,4	26,8	17,1	34,5	32,5	25,3	39,1
Como ciclista, golpea, choca, atropella a alguien	7,7	6,6	8,1	11,6	3,8	8,9	5,7	11,4	9,1	2,5	7,6
Otras situaciones	1,1	1,8	1,8					2,8			0,6
NS/NC	0,8	0,3			1,3	8,4		1,5			2,0

*Entre paréntesis valores del año 2017

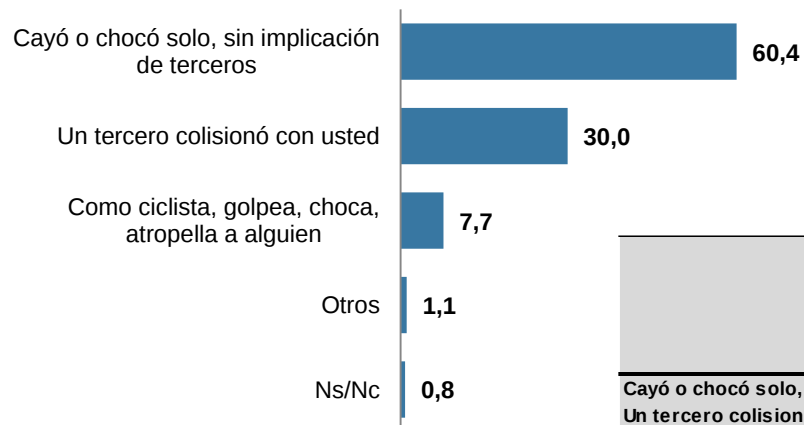
LOS MÁS JOVENES Y LAS MUJERES TIENEN UNA MAYOR PROPORCIÓN DE ACCIDENTES CON IMPLICACIÓN DE UN TERCERO



Usuarios han sufrido un accidente (n=263)



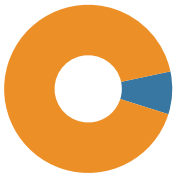
¿CÓMO SE PRODUJO ESTE ACCIDENTE?



A medida que **aumenta la edad**, los **accidentes** se producen **sin implicación de un tercero**.

	TOTAL	SEXO		EDAD				
		Hombre	Mujer	12-24	25-39	40-54	55-69	70-79
	(n=263)	(n=191)	(n=72)	(n=72)	(n=77)	(n=77)	(n=31)	(n=6)
Cayó o chocó solo, sin implicación de terceros	60,4	63,3	52,1	48,5	61,5	66,6	65,7	100,0
Un tercero colisionó con usted	30,0	27,3	37,9	42,0	26,3	21,8	33,0	
Como ciclista, golpea, choca, atropella a alguien	7,7	8,5	5,2	8,8	5,5	11,6	1,3	
Otras situaciones	1,1	0,7	2,4		4,2			
NS/NC	0,8	0,3	2,4	0,7	2,4			

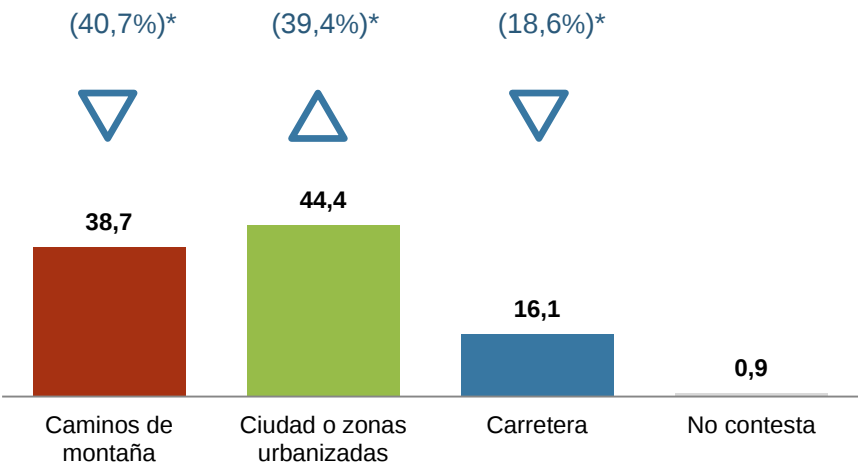
LOS ACCIDENTES SE PRODUCEN PRINCIPALMENTE EN LA CIUDAD O ZONAS URBANIZADAS, EN SEGUNDO LUGAR TAMBIÉN EN CAMINOS DE MONTAÑA.



Usuarios han sufrido un accidente (n=263)



¿DÓNDE SE PRODUJO ESTE ACCIDENTE?



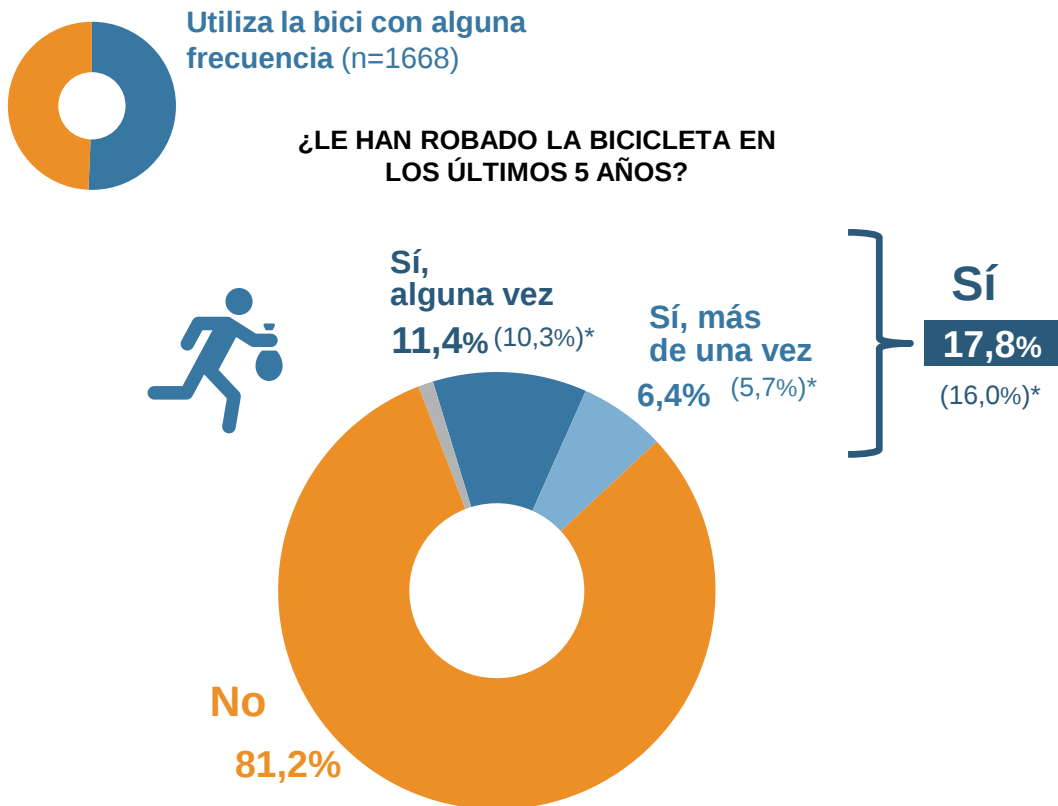
En comparación al 2017, aumentan los accidentes en ciudad o zonas urbanas y bajan ligeramente los sucedidos en caminos de montaña y carretera.

*Entre paréntesis valores del año 2017



EL ROBO DE BICICLETAS

EL PORCENTAJE DE USUARIOS A QUIÉN LE HAN ROBADO LA BICICLETA SUBE CASI 2 PUNTOS.



Los robos se producen en mayor medida en las **ciudades de más de 500 mil habitantes**. Entre los usuarios de la bicicleta, destacan especialmente **Sevilla** y **Barcelona** como las **ciudades donde más robos de bicicletas se han producido en los últimos 5 años**.

Total (n=1668)	17,8	81,2
Sexo		
Hombre (n=947)	17,9	81,3
Mujer (n=721)	17,5	81,1
Edad		
De 12 a 24 (n=318)	26,2	70,3
De 25 a 39 (n=456)	16,6	82,4
De 40 a 54 (n=521)	14,2	85,6
De 55 a 69 (n=305)	16,5	83,3
De 70 a 79 (n=68)	15,0	85
Nivel de estudios		
Bajo (n=291)	20,0	79,1
Medio (n=677)	16,6	82,3
Alto (n=686)	17,3	81,5
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=251)	14,3	84
De 10 a 50 mil (n=333)	17,8	80,7
De 10 a 50 mil (n=154)	16,2	82,5
De 100 a 500 mil (n=278)	17,7	82,3
Más de 500 mil (n=652)	23,4	76
Ciudad		
Sevilla (n=120)	30,8	67,5
Barcelona (n=102)	30,4	69,6
Zaragoza (n=118)	22,9	74,6
Málaga (n=106)	22,7	77,4
Valencia (n=112)	22,3	75,9
Madrid (n=94)	18,1	81,9

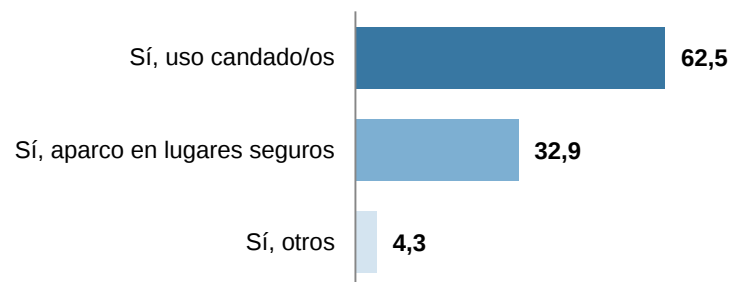
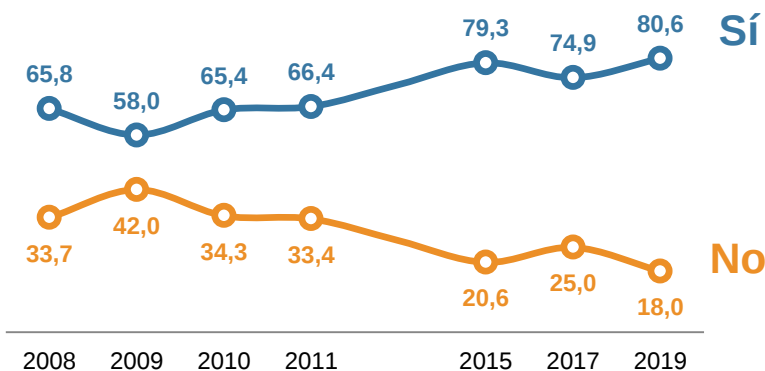
*Entre paréntesis valores del año 2017

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



Utiliza la bici con alguna frecuencia (n=1668)

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



Aumentan en 5 puntos los que toman algún tipo de prevención para evitar que le roben la bicicleta.

EL USO DE CANDADOS ES MÁS COMÚN ENTRE LOS QUE USAN LA BICI CON MÁS FRECUENCIA. LOS QUE VIVEN EN LOS MUNICIPIOS DE MENOR DIMENSIÓN TOMAN MENOS PREVENCIONES.

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

	TOTAL (n=1668)	SEXO		EDAD					DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO				
		Hombre	Mujer	12-24	25-39	40-54	55-69	70-79	< 10 mil	10 a 50 mil	50 a 100 mil	100 a 500 mil	Más de 500 mil
		(n=947)	(n=721)	(n=318)	(n=456)	(n=521)	(n=305)	(n=68)	(n=251)	(n=333)	(n=154)	(n=278)	(n=652)
Sí, uso candado/os	62,5	63,6	61,1	68,9	61,9	60,9	56,8	72,5	55,4	64,1	59,5	66,8	65,4
Sí, aparco en lugares seguros	32,9	32,2	33,7	35,2	35,7	31,6	29,6	27,1	27,5	36,2	39,6	25,8	38,3
Sí, otros	4,3	4,4	4,2	3,2	4,8	4,8	3,7	5,4	2,7	3,2	3,1	7,7	4,6
No	18,0	18,1	17,9	14,8	16,2	20,0	22,1	12,8	23,7	16,0	18,3	16,7	15,8
NS/NC	1,4	1,3	1,4	3,1	0,7	0,7	1,4		2,2	1,2	0,7	0,8	1,6

	TOTAL (n=1668)	FRECUENCIA DE USO					CIUDAD					
		Cada día o casi	Al menos 1 vez a la semana	Sólo fines de semana	Alguna vez al mes	Menor frecuencia	Barcelona	Madrid	Valencia	Sevilla	Málaga	Zaragoza
		(n=261)	(n=478)	(n=306)	(n=344)	(n=279)	(n=102)	(n=94)	(n=112)	(n=120)	(n=106)	(n=118)
Sí, uso candado/os	62,5	67,8	64,6	60,5	59,2	60,5	56,9	63,8	74,1	74,2	74,5	63,6
Sí, aparco en lugares seguros	32,9	31,3	34,7	37,4	30,1	29,1	42,2	31,9	41,1	43,3	42,5	43,2
Sí, otros	4,3	5,6	4,0	3,6	5,3	3,3	5,9	5,3	5,4	0,8	4,7	1,7
No	18,0	14,1	17,7	15,2	22,5	19,8	13,7	19,1	10,7	11,7	9,4	22,0
NS/NC	1,4	2,0	0,7	2,5	0,6	1,3	2,9	1,1		3,3	0,9	1,6



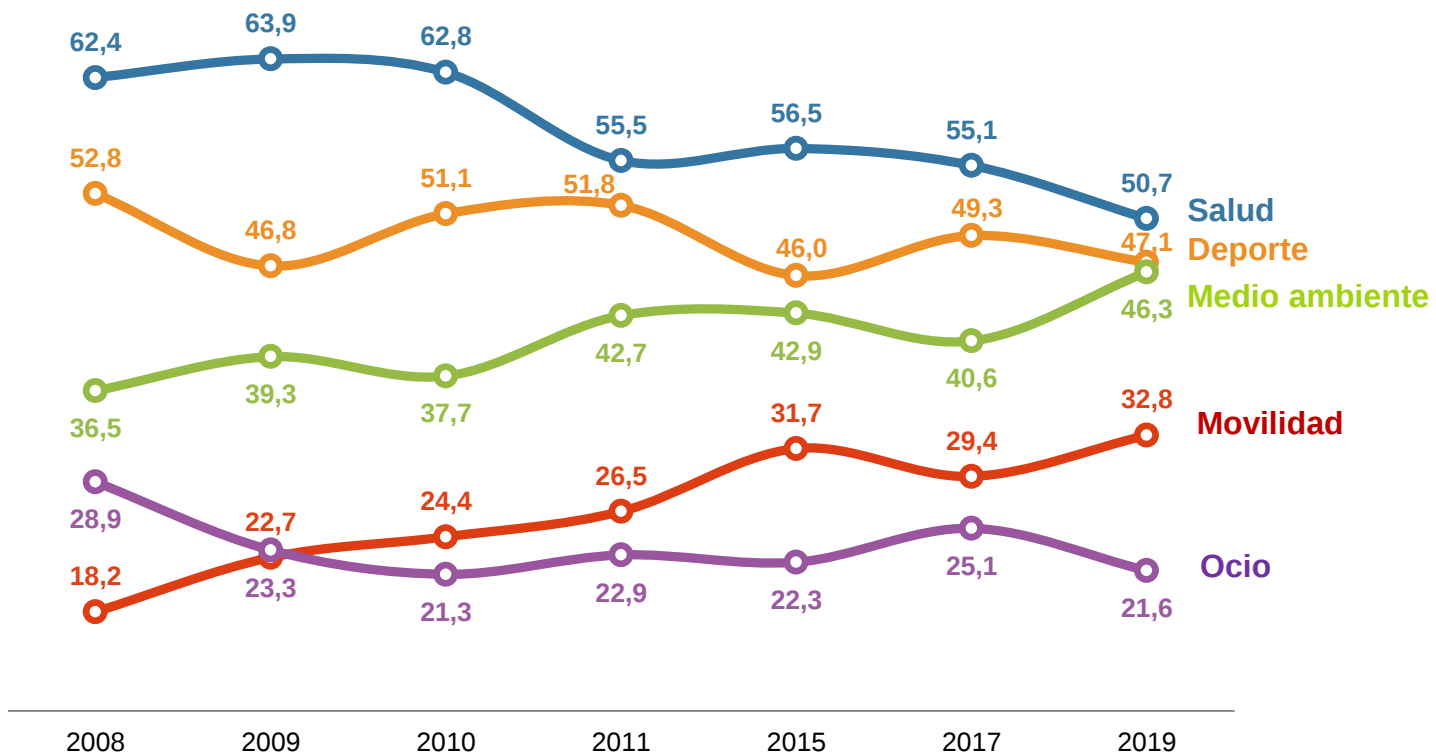
IMAGEN DE LA BICICLETA



ATRIBUTOS DE LA BICICLETA

LA BICICLETA CADA VEZ MÁS SE ASOCIA A MOVILIDAD. CRECEN NOTABLEMENTE LAS MENCIONES QUE LA RELACIONAN CON EL MEDIO AMBIENTE

¿DE LAS SIGUIENTES PALABRAS CUÁL RELACIONA
MÁS CON IR EN BICICLETA?



CASI LA MITAD DE LOS QUE UTILIZAN LA BICICLETA DE FORMA DIARIA LA ASOCIAN A MOVILIDAD.

¿DE LAS SIGUIENTES PALABRAS CUÁL RELACIONA MÁS CON IR EN BICICLETA?

Los **más jóvenes** asocian a bicicleta en mayor medida con la **movilidad**.

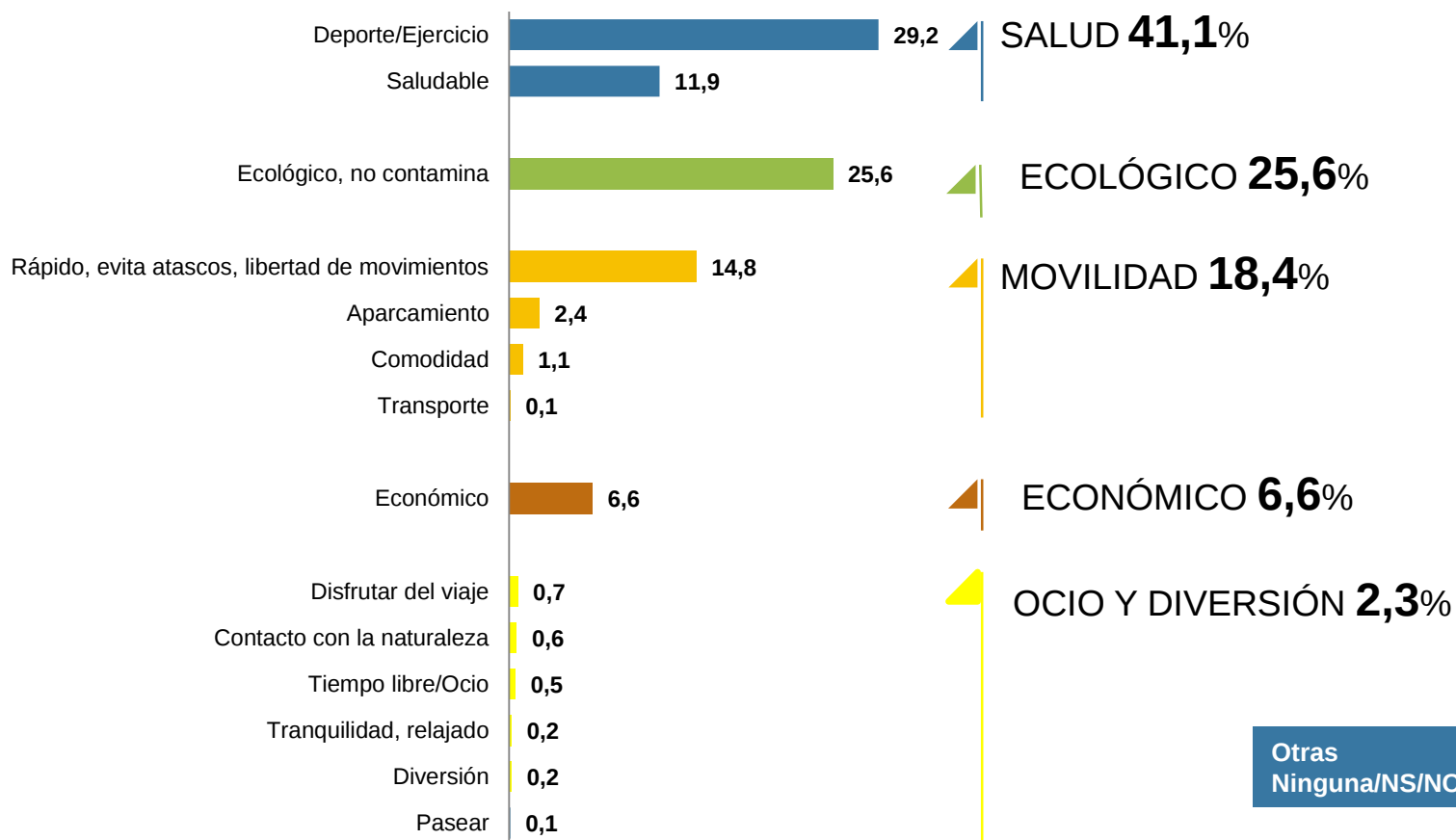
	TOTAL (n=3205)	SEXO		EDAD					FRECUENCIA DE USO				
		Hombre (n=1563)	Mujer (n=1642)	12-24 (n=485)	25-39 (n=768)	40-54 (n=941)	55-69 (n=705)	70-79 (n=306)	Cada día o casi (n=261)	Al menos una vez a la semana (n=478)	Solo los fines de semana (n=306)	Alguna vez al mes (n=344)	Menor frecuencia (n=279)
Salud	50,7	52,0	49,4	44,2	46,3	55,2	52,1	54,8	59,8	57,0	54,2	47,7	44,1
Deporte	47,1	50,5	43,9	52,5	48,3	45,9	44,6	44,9	37,1	46,5	52,8	47,9	44,7
Medio ambiente	46,3	41,0	51,5	49,0	47,2	44,6	46,0	46,1	42,5	39,2	39,1	46,5	56,2
Movilidad	32,8	31,4	34,2	40,1	36,7	25,3	31,4	38,1	46,1	32,3	25,9	27,4	30,9
Ocio	21,6	23,7	19,5	12,8	21,2	27,5	23,2	14,7	12,4	24,0	27,3	29,7	23,9
Otras	0,2	0,1	0,3	0,5		0,2	0,3	0,1		0,3	0,4		0,2

	TOTAL (n=3205)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO					CIUDAD					
		< 10 mil (n=476)	10 a 50 mil (n=631)	50 a 100 mil (n=307)	100 a 500 mil (n=585)	Más de 500 mil (n=1206)	Barcelona (n=200)	Madrid (n=200)	Valencia (n=201)	Sevilla (n=201)	Málaga (n=201)	Zaragoza (n=203)
Salud	50,7	55,4	49,2	50,8	49,6	48,7	49,0	49,0	48,8	50,2	48,3	44,8
Deporte	47,1	49,7	47,9	45,6	47,1	43,8	40,0	49,0	37,8	38,8	47,3	37,9
Medio ambiente	46,3	41,2	50,4	47,3	45,7	46,1	55,0	41,0	47,8	50,2	42,8	45,8
Movilidad	32,8	29,7	28,5	33,5	36,4	38,2	39,5	34,5	44,3	41,3	35,8	44,8
Ocio	21,6	22,8	22,9	22,0	20,1	19,6	14,5	22,5	15,4	16,4	22,9	23,2
Otras	0,2		0,4		0,2	0,4		0,5	0,5	0,5	0,5	1,0

DESPUÉS DE LA SALUD, UNO DE CADA CUATRO CREE QUE LA PRINCIPAL VENTAJA DE LA BICI SON SUS BENEFICIOS MEDIOAMBIENTALES

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

—Espontánea. Sólo una respuesta—



EL IMPACTO POSITIVO DEL USO DE LA BICICLETA EN EL MEDIOAMBIENTE AUMENTA CONSIDERABLEMENTE RESPECTO AL ÚLTIMA EDICIÓN

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

–Espontánea. Sólo una respuesta–

EVOLUCIÓN*							
	2008	2009	2010	2011	2015	2017	2019
SALUD	40,8	43,5	41,9	42,2	43,5	39,9	41,1
Deporte/Ejercicio	26,7	26,6	21,8	31,6	31,4	29,9	29,2
Saludable	14,0	16,9	20,1	10,6	12,1	10,0	11,9
ECOLÓGICO, NO CONTAMINA	18,6	14,9	18,4	18,2	15,9	18,2	25,6
MOVILIDAD	22,6	23,1	21,2	19,4	24,0	23,8	18,4
Rápido, evita atascos, libertad de movimientos	15,2	13,3	12,9	11,6	15,1	15,3	14,8
Comodidad	2,7	3,3	3,6	2,2	2,5	3,9	1,1
Aparcamiento	2,1	2,1	1,9	2,9	3,8	2,6	2,4
Transporte	2,6	4,4	2,8	2,7	2,6	2,0	0,1
ECONÓMICO	4,5	6,8	5,5	10,9	9,5	7,2	6,6
OCIO Y DIVERSIÓN	7,6	7,1	6,4	3,4	3,0	4,6	2,3
Disfrutar del viaje	1,6	0,4	0,7	0,6	0,4	1,0	0,7
Contacto con la naturaleza	2,0	2,9	1,9	0,7	1,1	1,5	0,6
Tiempo libre/Ocio	0,8	0,3	0,5	0,7	0,3	0,3	0,5
Tranquilidad, relajado	1,0	1,6	0,7	0,3	0,3	0,8	0,2
Diversión	1,4	0,9	1,4	0,2	0,5	0,5	0,2
Pasear	0,7	1,0	1,2	0,9	0,4	0,5	0,1
OTRAS	1,5	1,6	0,7	1,0	1,0	2,0	1,0
TODO / NINGUNA / NS / NC	4,4	3,1	5,7	4,9	3,1	4,2	3,8

También aumentan las menciones a elementos relacionados con la salud y se reducen las que lo están con la movilidad.

CON LA EDAD INCREMENTAN LAS MENCIONES RELATIVAS A LA SALUD O FORMA FÍSICA. ENTRE LOS MÁS JOVENES Y LAS MUJERES DAN MÁS PESO A SU CARÀCTER SOSTENIBLE

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

–Espontánea. Sólo una respuesta–

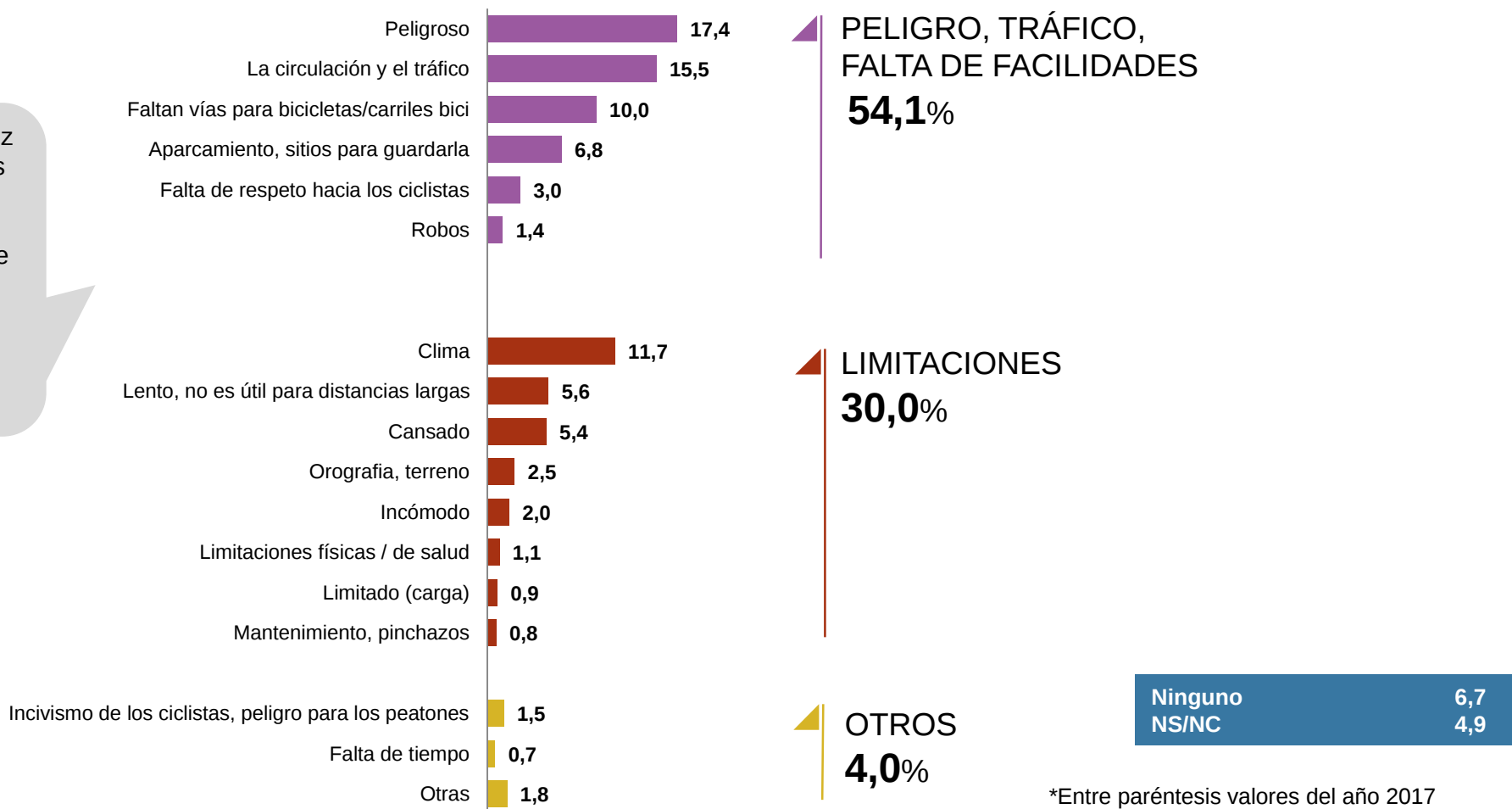
	TOTAL (n=3205)	Usuarios bicicleta (n=1668)	SEXO		EDAD					CIUDAD					
			Hombre (n=1563)	Mujer (n=1642)	12-24 (n=485)	25-39 (n=768)	40-54 (n=941)	55-69 (n=705)	70-79 (n=306)	Bar- celona (n=200)	Madrid (n=200)	Valen- cia (n=201)	Sevilla (n=201)	Málaga (n=201)	Zara- goza (n=203)
SALUD	41,1	45,0	46,8	35,6	25,8	38,0	45,2	48,1	45,7	38,0	38,0	29,4	33,9	38,9	34,0
Deporte / Ejercicio	29,2	31,3	30,5	27,9	21,4	26,4	30,9	32,9	35,2	26,0	29,5	23,4	23,9	29,9	25,1
Saludable	11,9	13,7	16,3	7,7	4,4	11,6	14,3	15,2	10,5	12,0	8,5	6,0	10,0	9,0	8,9
ECOLÓGICO, NO CONTAMINA	25,6	20,8	19,3	31,7	33,4	25,3	22,8	21,9	30,1	29,0	20,0	27,4	23,4	23,9	26,6
MOVILIDAD	18,4	19,6	18,4	18,3	22,0	20,4	18,0	15,0	15,9	17,5	26,0	26,9	27,4	20,9	20,7
Rápido, evita atascos, libertad de movimientos	14,8	15,2	14,9	14,6	19,2	15,4	14,3	12,1	13,5	13,5	24,5	22,4	21,9	12,4	17,7
Aparcamiento	2,4	2,8	2,0	2,8	1,3	3,5	2,9	2,0	1,0	0,5		4,0	1,5	5,5	2,0
Comodidad	1,1	1,5	1,5	0,8	1,2	1,5	0,8	0,9	1,4	3,5	1,5	0,5	4,0	3,0	0,5
Mejor que caminar	0,1	0,1		0,1	0,3										0,5
ECONÓMICO	6,6	5,9	7,3	6,0	9,1	8,5	6,4	4,6	3,2	7,0	6,0	7,0	9,0	8,0	8,4
OCIO Y DIVERSIÓN	2,3	3,6	2,1	2,4	2,8	1,5	2,5	2,7	2,1	2,0	4,5	2,5	1,5	1,5	1,0
OTRAS	1,0	19,1	17,8	17,1	23,4	18,5	16,7	14,2	14,6	0,5	0,5	0,5		0,5	0,5
NINGUNA / NS / NC	3,6	1,9	3,4	4,0	3,2	2,9	3,1	5,9	2,8	4,5	3,5	5,0	3,5	3,0	7,4

CASI LA MITAD DE LA POBLACIÓN APUNTA AL PELIGRO POR LA CIRCULACIÓN Y EL TRÁFICO COMO PRINCIPAL INCONVENIENTE DE IR EN BICICLETA.

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

—Espontánea. Sólo una respuesta—

Tres de cada diez señalan algunas **limitaciones** como inconveniente de ir en bici. Entre estas las más comunes son referencias al **clima**.



SE REDUCEN LAS CITAS REFERENTES AL PELIGRO Y TRÁFICO Y AUMENTAN LAS REFERENTES A LAS LIMITACIONES

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

—Espontánea. Sólo una respuesta—

EVOLUCIÓN

	2008	2009	2010	2011	2015	2017	2019
PELIGRO, TRÁFICO, FALTA DE FACILIDADES	49,1	50,0	51,7	49,8	56,5	61,2	54,1
Peligroso	19,3	19,9	16,4	17,3	16,3	23,3	17,4
La circulación y el tráfico	16,6	12,6	17,4	9,9	16,0	17,3	15,5
Faltan vías para bicicletas/carriles bici	7,5	9,8	9,4	12,1	11,4	11,0	10,0
Aparcamiento, sitios para guardarla	3,4	3,6	4,3	4,4	5,3	3,8	6,8
Falta de respeto hacia los ciclistas		2,1	2,3	3,2	4,4	3,5	3,0
LIMITACIONES	27,2	29,3	29,2	28,6	25,0	19,9	30,0
Clima	9,3	7,6	9,1	9,8	10,8	6,1	11,7
Lento, no es útil para distancias largas	1,6	2,3	3,3	5,1	3,8	4,5	5,6
Cansado	12,7	12,9	9,3	6,8	3,6	3,7	5,4
Orografía, terreno			2,4	2,4	3,4	2,1	2,5
Incómodo	1,1	1,7	1,6	2,2	1,6	1,5	2,0
OTROS	4,4	4,1	3,0	3,9	5,2	5,8	4,0
NINGUNO	10,0	9,2	7,7	10,8	11,1	10,3	6,7
TODO / NS / NC	9,3	7,2	8,5	7,1	2,3	2,9	5,0

CON LA EDAD INCREMENTA LA PERCEPCIÓN DE PELIGRO, MIENTRAS QUE A MEDIDA QUE SE REDUCE SE PONE EL ÉNFASIS EN LAS LIMITACIONES

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

—Espontánea. Sólo una respuesta—

	TOTAL (n=3205)	Usuarios bicicleta (n=1668)	SEXO		EDAD				
			Hombre (n=1563)	Mujer (n=1642)	12-24 (n=485)	25-39 (n=768)	40-54 (n=941)	55-69 (n=705)	70-79 (n=306)
PELIGRO, TRÁFICO, FALTA DE FACILIDADES	54,1	54,6	53,7	54,7	44,1	47,9	59,8	58,6	59,7
Peligroso	17,4	14,2	17,1	17,7	14,6	14,0	17,1	19,7	26,9
La circulación y el tráfico	15,5	16,8	17,1	14,0	8,3	12,0	19,4	19,3	15,8
Faltan vías para bicicletas/carriles bici	10,0	10,5	8,6	11,4	9,6	9,2	11,0	9,6	10,2
Aparcamiento, sitios para guardarla	6,8	7,6	6,0	7,6	8,4	7,4	7,3	5,3	5,0
Falta de respeto hacia los ciclistas	3,0	3,6	3,4	2,6	2,0	3,3	3,2	3,7	1,5
LIMITACIONES	30,0	30,5	30,6	29,3	43,6	38,4	24,8	22,9	17,3
Clima	11,7	12,5	10,6	12,7	15,1	15,0	10,6	8,9	7,3
Lento, no útil para distancias largas	5,6	4,2	5,7	5,5	10,6	7,0	5,7	2,2	0,5
Cansado	5,4	5,7	6,6	4,2	9,2	8,5	2,5	3,1	5,4
Orografía / terreno	2,5	2,7	2,6	2,3	2,3	1,2	2,0	4,8	1,8
Incómodo	2,0	2,1	2,2	1,9	3,2	3,6	1,4	0,9	0,7
OTROS	4,0	3,2	3,4	4,6	3,6	3,6	3,6	5,2	4,6
NINGUNO	6,7	6,8	7,0	6,4	5,0	5,8	6,2	7,7	11,4
TODO / NS / NC	5,0	5,0	5,2	5,0	3,9	4,2	5,6	5,6	6,9

A MEDIDA QUE INCREMENTA LA DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO MÁS SE MENCIONA EL PELIGRO GENERADO POR EL TRÁFICO Y LA CIRCULACIÓN

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

–Espontánea. Sólo una respuesta–

	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO					COMUNIDAD AUTÓNOMA								
	< 10 mil	10 a 50 mil	50 a 100 mil	100 a 500 mil	Más de 500 mil	Anda-lucía	Cata-luña	Madrid	Com. Valen.	Casti-llas	Galicia	País Vasco	Canari-as	Resto
	(n=476)	(n=631)	(n=307)	(n=585)	(n=1206)	(n=736)	(n=506)	(n=372)	(n=424)	(n=232)	(n=142)	(n=117)	(n=96)	(n=580)
PELIGRO, TRÁFICO, FALTA DE FACILIDADES	40,5	51,2	59,8	59,5	64,2	49,6	58,5	62,8	57,3	51,2	49,8	54,1	58,6	47,9
Peligroso	15,8	15,7	18,2	18,1	20,6	13,1	16,0	23,4	19,1	22,7	16,6	14,0	18,9	15,2
La circulación y el tráfico	11,4	14,5	16,8	17,5	18,5	13,0	17,6	19,0	16,6	10,9	15,9	16,5	19,5	13,6
Faltan vías para bicicletas/carriles bici	6,8	11,0	12,5	11,1	8,9	9,5	9,6	10,9	10,0	6,0	11,6	13,3	10,2	11,0
Aparcamiento, sitios para guardarla	3,2	6,5	8,8	7,3	9,8	8,6	8,1	5,2	6,8	6,9	4,5	8,7	5,6	5,7
Falta de respeto hacia los ciclistas	2,5	2,0	2,2	3,9	4,4	2,6	4,7	4,0	3,1	4,4	0,7	0,9	3,5	1,4
LIMITACIONES	38,7	33,7	28,2	24,4	22,2	32,8	26,0	23,6	28,2	34,1	37,1	35,4	26,5	31,8
Clima	14,8	12,1	12,2	9,6	9,8	10,9	6,1	8,2	11,2	15,7	16,7	22,0	4,6	16,3
Lento, no útil para distancias largas	6,8	7,9	6,1	3,3	3,1	5,3	7,3	5,4	4,3	5,6	5,7	2,5	6,5	5,7
Cansado	7,2	6,4	3,5	4,6	4,1	8,0	5,4	4,8	6,2	3,5	6,5	3,8	4,6	3,9
Orografía / terreno	3,7	2,8	2,3	2,3	0,7	3,1	2,4	1,2	1,3	2,2	3,7	4,1	6,7	1,7
Incómodo	2,1	1,8	1,5	2,0	2,8	3,3	0,9	2,0	2,9	3,2	0,8	2,3	1,2	1,2
OTROS	4,2	3,5	3,1	4,6	4,9	3,9	3,5	4,0	4,2	2,5	4,7	4,7	3,2	5,2
NINGUNO	10,3	6,8	4,8	5,7	5,1	7,5	6,3	5,6	4,9	8,0	6,4	3,2	5,0	9,1
TODO / NS / NC	6,2	4,9	4,0	5,8	3,7	6,0	5,7	4,2	5,2	4,1	2,0	2,5	6,7	6,1

Por comunidades autónomas en **Madrid** y en **las dos castillas** se destaca más el hecho que es **peligroso**. En el País Vasco se indica en gran medida el clima como inconveniente para ir en bicicleta (cabe señalar que el trabajo de campo coincidió con un mes especialmente lluvioso en esa Comunidad)



LA BICICLETA EN LA CIUDAD

LA MAYORÍA CONTINUA DESTACANDO LOS BENEFICIOS POSITIVOS DE CIRCULAR EN BICICLETA POR LA CIUDAD, A PESAR QUE DE UNA FORMA MÁS MODERADA QUE EN 2017

CONCRETAMENTE, CREE QUE...

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

Muy + Bastante
de acuerdo

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



84,1% ▽ (85,9%)*

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



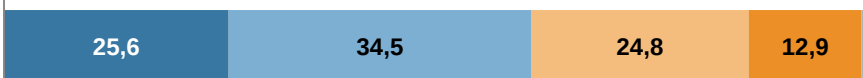
74,5% ▽ (81,4%)*

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



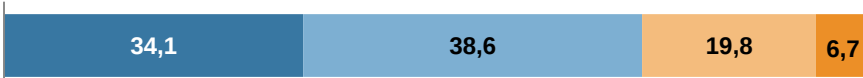
62,1% ▽ (63,6%)*

Desplazándote en bicicleta **ahorras tiempo**



60,1% ▽ (67,9%)*

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



72,7% △ (72,3%)*

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



42,8% △ (30,9%)*

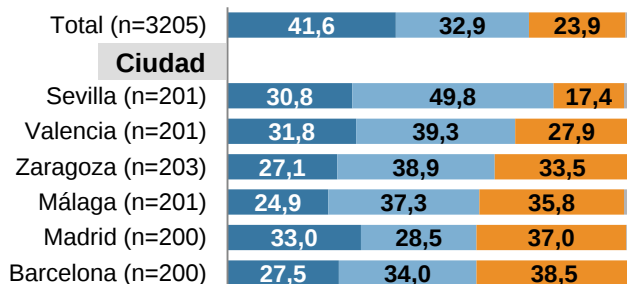
*Entre paréntesis valores del año 2017

EN LAS GRANDES CIUDADES EXISTE BASTANTE CONSENSO RESPECTO LAS VENTAJAS DE LA BICICLETA. MADRID Y BARCELONA ES DONDE RESULTA MÁS INCOMODO, PERO TAMBIÉN DONDE MÁS SE PERCIBE QUE SU USO AHORRA TIEMPO.

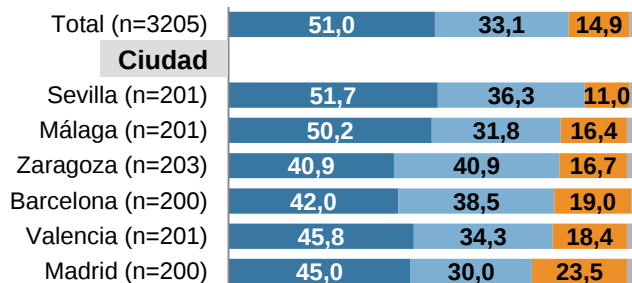
CONCRETAMENTE, CREE QUE...

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

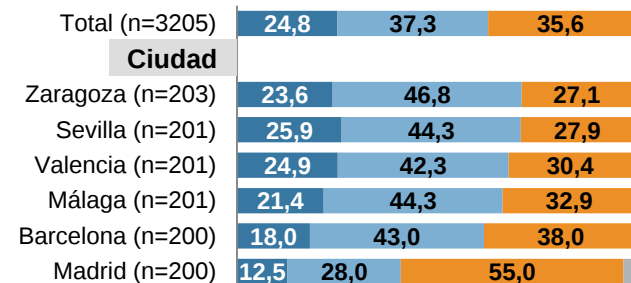
LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL EN LAS CIUDADES DEBE PASAR POR EL AUMENTO DEL USO DE LA BICI



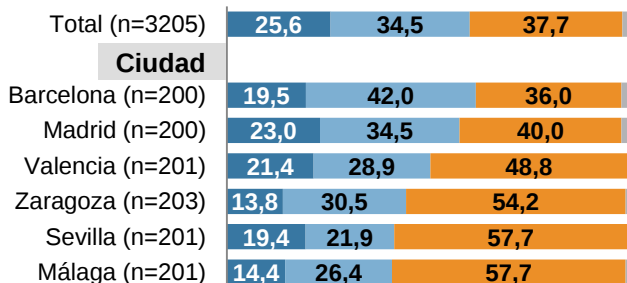
MOVERSE EN BICICLETA POR LA CIUDAD ES SALUDABLE



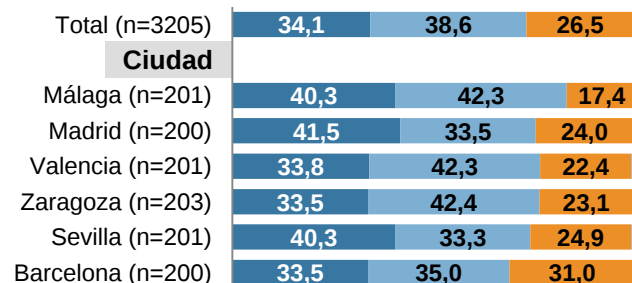
MOVERSE EN BICICLETA POR LA CIUDAD ES CÓMODO



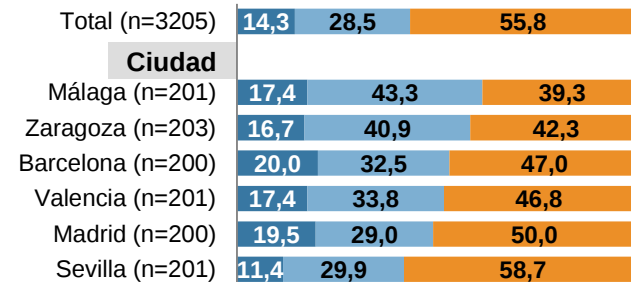
DESPLAZÁNDOTE EN BICICLETA AHORRAS TIEMPO



MOVERSE EN BICICLETA POR LA CIUDAD ES PELIGROSO



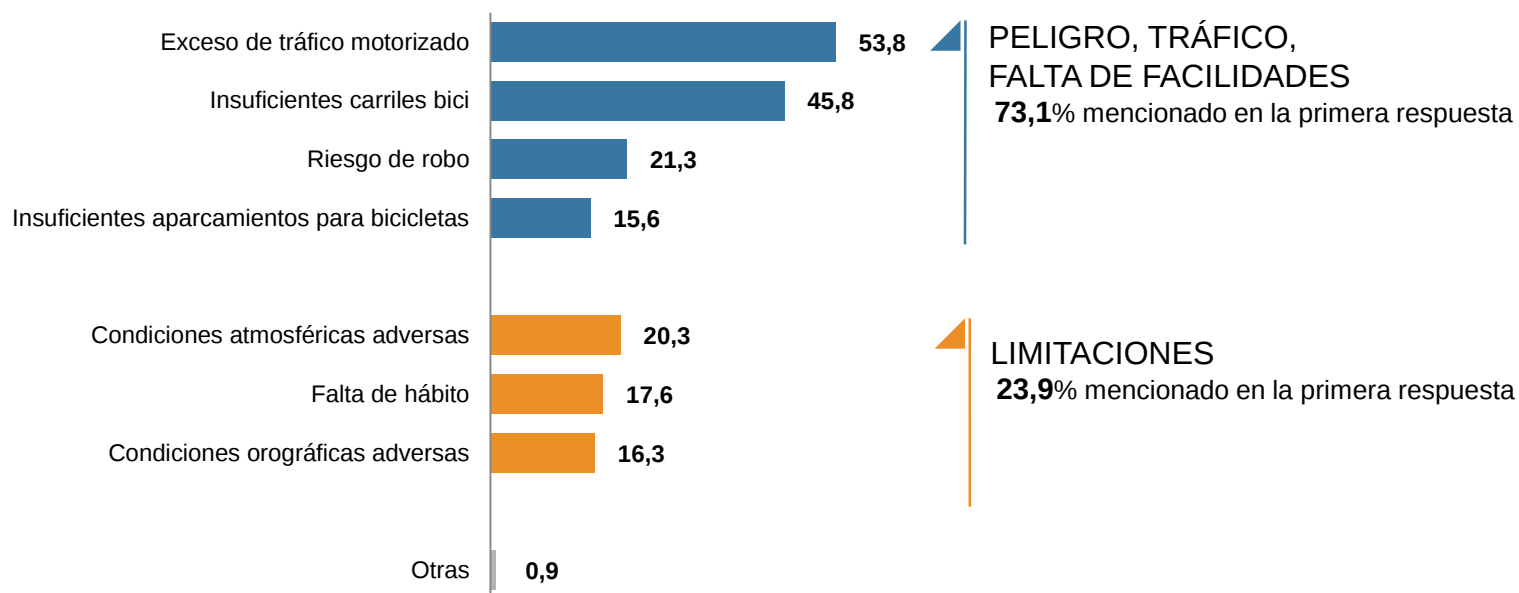
LAS BICICLETAS ENTORPECEN EL TRÁFICO DE LAS CIUDADES



EN LAS CIUDADES, SE MAXIMIZA EL INCONVENIENTE DEL PELIGRO POR EL TRÁFICO MOTORIZADO Y LA FALTA DE FACILIDADES.

¿Y CUÁL CREE QUE ES EL PRINCIPAL INCONVENIENTE DE IR EN BICICLETA POR LA CIUDAD?

—Sugerida. Primera y segunda respuesta—



EL EXCESO DE TRÁFICO MOTORIZADO SE DESTACA EN MAYOR MEDIDA EN BARCELONA, MADRID Y VALENCIA

¿Y CUÁL CREE QUE ES EL PRINCIPAL INCONVENIENTE DE IR EN BICICLETA POR LA CIUDAD?

–Sugerida. Primera y segunda respuesta–

	TOTAL (n=3205)	Usuarios bicicleta (n=1668)	SEXO		EDAD				
			Hombre	Mujer	12-24	25-39	40-54	55-69	70-79
			(n=1563)	(n=1642)	(n=485)	(n=768)	(n=941)	(n=705)	(n=306)
Exceso de tráfico motorizado	53,8	53,2	55,1	52,4	39,7	49,9	61,1	57,6	55,1
Insuficientes carriles bici	45,8	44,7	45,0	46,6	44,3	46,8	47,2	42,5	48,8
Riesgo de robo	21,3	25,8	23,2	19,4	30,5	24,9	17,9	18,0	15,0
Condiciones atmosféricas adversas	20,3	22,1	20,0	20,5	23,0	21,7	20,6	17,6	17,1
Falta de hábito	17,6	16,0	15,4	19,7	20,3	18,7	17,4	15,6	15,2
Condiciones orográficas adversas (subidas y bajadas)	16,3	15,0	16,4	16,2	18,6	15,0	13,9	18,9	17,3
Insuficiente aparcamiento para bicicletas	15,6	14,9	13,6	17,6	17,8	15,1	14,0	16,4	16,9
Otras	0,9	1,0	0,8	0,9	0,3	1,6	0,8	0,7	0,6
NS / NC	2,7	2,0	3,2	2,2	2,0	2,0	1,9	4,6	3,6

	TOTAL (n=3205)	CIUDAD					
		Bar- celona	Madrid	Valencia	Sevilla	Málaga	Zara- goza
		(n=200)	(n=200)	(n=201)	(n=201)	(n=201)	(n=203)
Exceso de tráfico motorizado	53,8	65,0	68,0	60,2	31,3	50,2	55,2
Insuficientes carriles bici	45,8	26,0	49,5	24,9	23,4	49,8	32,0
Riesgo de robo	21,3	32,5	13,0	39,8	44,8	28,9	28,1
Condiciones atmosféricas adversas	20,3	18,5	12,5	14,9	26,9	15,4	25,6
Falta de hábito	17,6	17,0	13,5	25,4	24,9	18,9	32,0
Condiciones orográficas adversas (subidas y bajadas)	16,3	20,0	22,5	2,5	6,5	15,4	9,4
Insuficiente aparcamiento para bicicletas	15,6	14,5	14,0	17,4	24,9	13,4	7,9
Otras	0,9	0,5		2,0	1,0	1,5	2,0
NS / NC	2,7	1,5	1,5	3,5	5,5	1,5	2,5

3 DE CADA 4 USUARIOS DE LA BICICLETA CIRCULAN POR LA CALZADA. LOS QUE NO LO HACEN DICEN QUE ES POR SER PELIGROSO O DAR MIEDO.

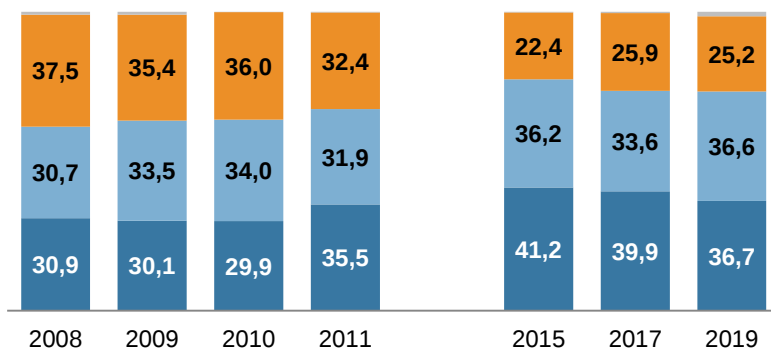


Utiliza la bici con alguna frecuencia

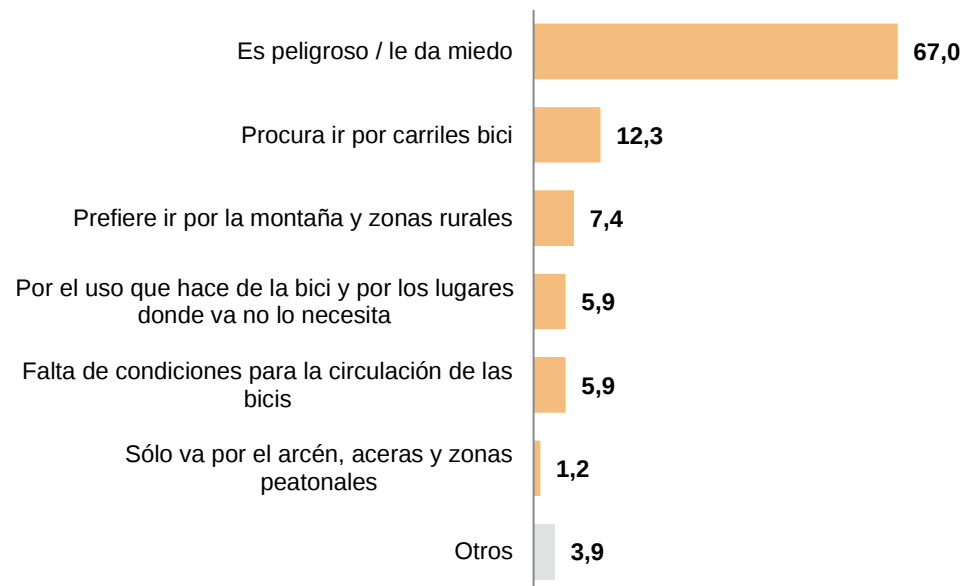
(n=1668)

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

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



¿POR QUÉ MOTIVO?





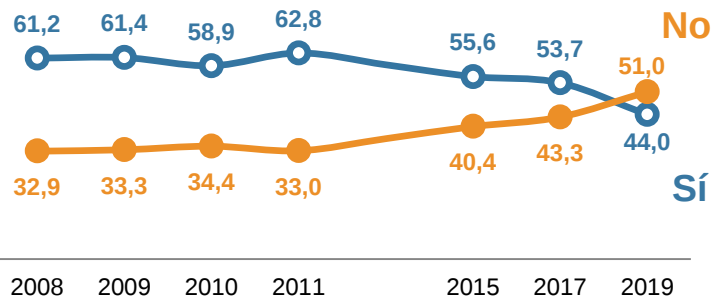
CONVIVENCIA

MÁS DE LA MITAD DE LA POBLACIÓN CONSIDERA QUE LOS CICLISTAS NO SON RESPETUOSOS CON LOS PEATONES NI TAMPOCO LOS VEHICULOS A MOTOR CON LOS CICLISTAS.



51,0%
Considera que los
ciclistas no son
respetuosos con los
peatones

¿LOS CICLISTAS SON RESPETUOSOS CON LOS PEATONES?

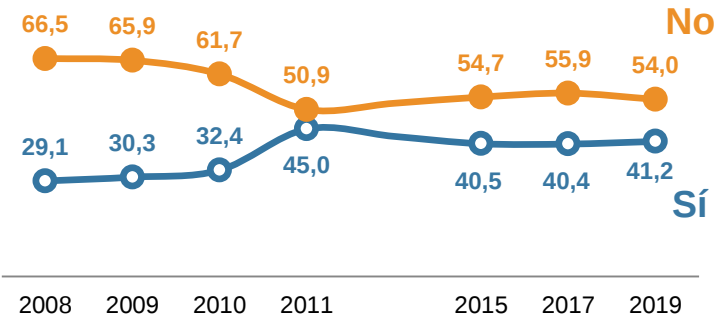


Por primera vez
hay más
entrevistados que
opinan que los
ciclistas no son
respetuosos con
los peatones

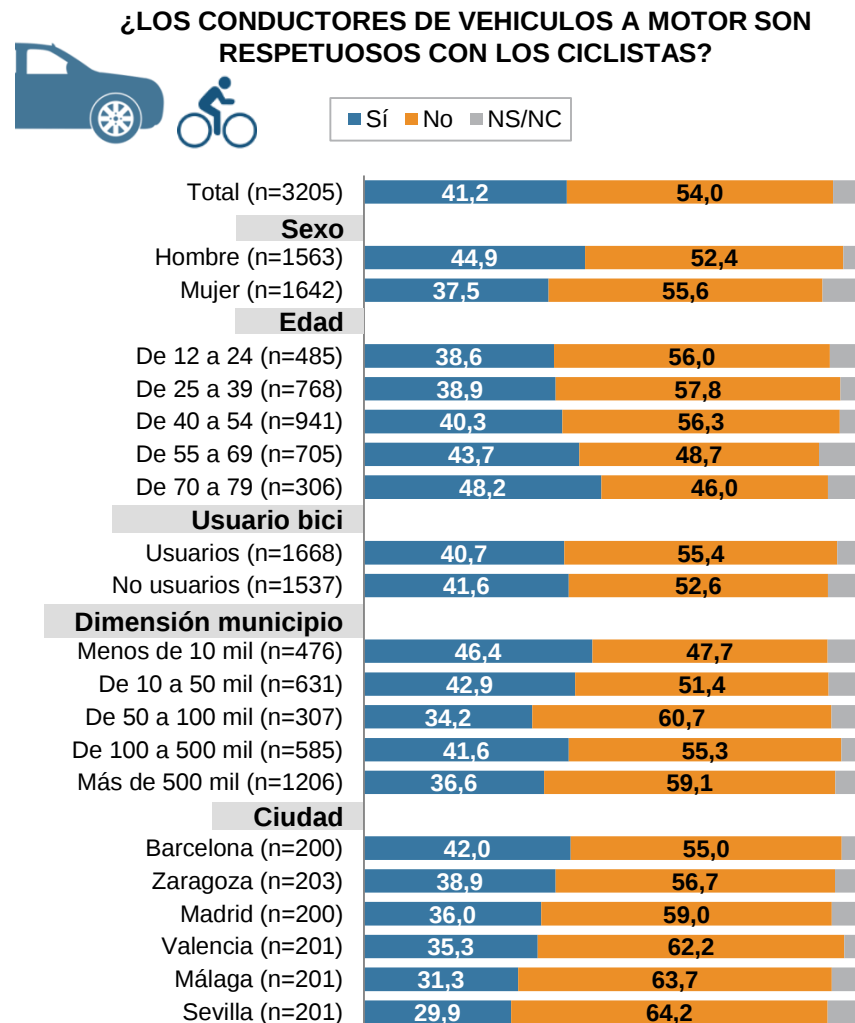
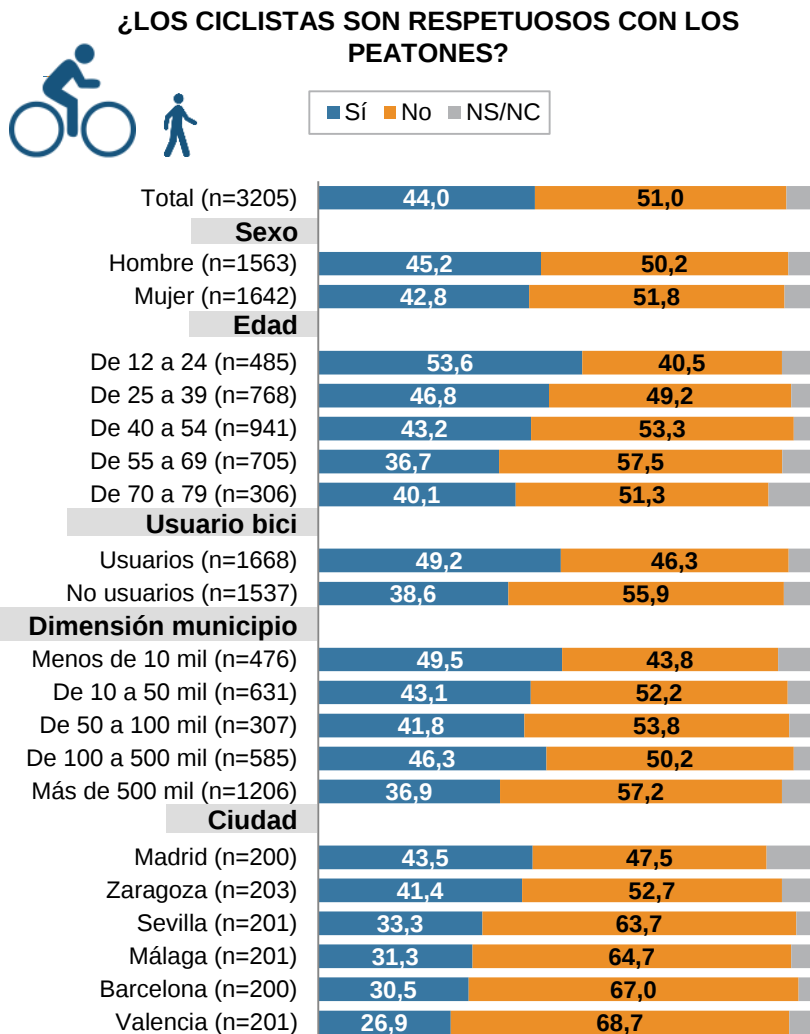


54,0%
Considera que los
vehículos a motor no
son respetuosos con
los ciclistas

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



ENTRE LOS MÁS JOVENES LA BICICLETA PRESENTA MEJOR IMAGEN DE RESPETO A LOS PEATONES Y ENTRE LOS MÁS MAYORES ES EL COCHE EL QUE OBTIENE MEJOR VALORACIÓN.



LA PRINCIPAL QUEJA SOBRE LOS CICLISTAS ES EL HECHO DE QUE VAN POR LA ACERA.



Considera que los ciclistas no son respetuosos con los peatones (n=1730)



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

—Espontánea. Sólo una respuesta—



La **velocidad** y el **incumplimiento de las normas** también son puntos importantes.

Otros 3,4
NS/NC 2,2

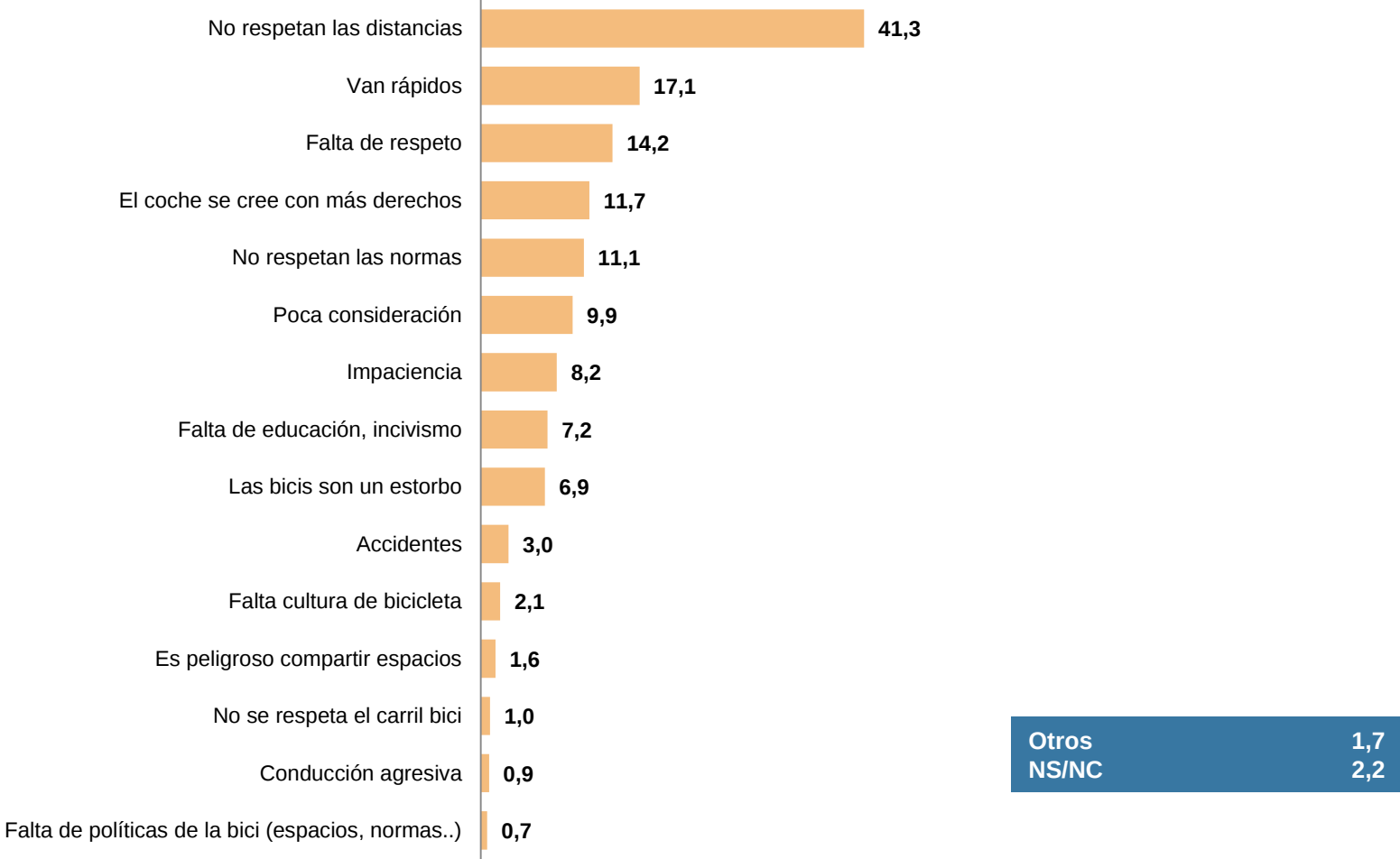
EL HECHO DE NO RESPETAR LAS DISTANCIAS ES, CON DIFERENCIA, EL MOTIVO MÁS SEÑALADO POR EL QUE SE CONSIDERA QUE LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS A MOTOR NO SON RESPETUOSOS CON LAS BICIS.

Considera que los vehículos a motor no son respetuosos con los ciclistas (n=1778)

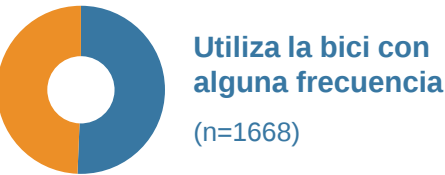


¿POR QUÉ LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS A MOTOR NO SON RESPETUOSOS CON LOS CICLISTAS?

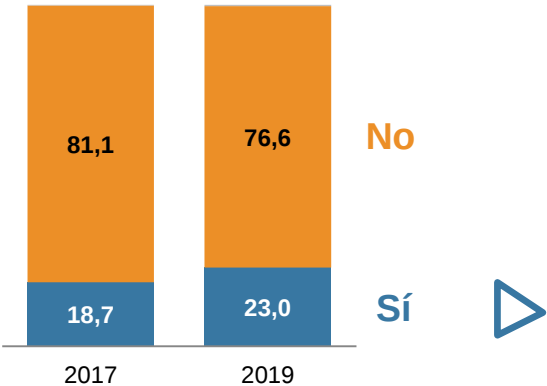
–Espontánea. Sólo una respuesta–



ENTRE LOS USUARIOS DE LA BICICLETA, CASI UNO DE CADA CUATRO SE HA SENTIDO ACOSADO/ AGREDIDO POR IR EN BICICLETA, PRINCIPALMENTE POR PARTE DE VEHÍCULOS A MOTOR.

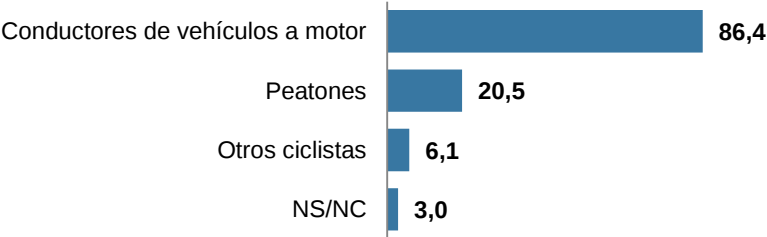


¿SE HA SENTIDO ACOSADO/AGREDIDO POR IR EN BICICLETA?



Las mujeres se han sentido más acosadas por peatones.

¿POR PARTE DE QUIÉN SE HAN SENTIDO ACOSADO/AGREDIDO?



	TOTAL (n=406)	SEXO	
		Hombre (n=242)	Mujer (n=164)
Conductores de vehículos a motor	86,4	89,8	81,2
Peatones	20,5	18,4	23,6
Otros ciclistas	6,1	6,3	5,8
NS/NC	3,0	1,2	5,9

MÁLAGA DESTACA COMO LA CIUDAD EN LA QUE MAYOR PROPORCIÓN DE CICILISTAS SE HA SENTIDO ACOSADO/AGREDIDO POR IR EN BICICLETA.

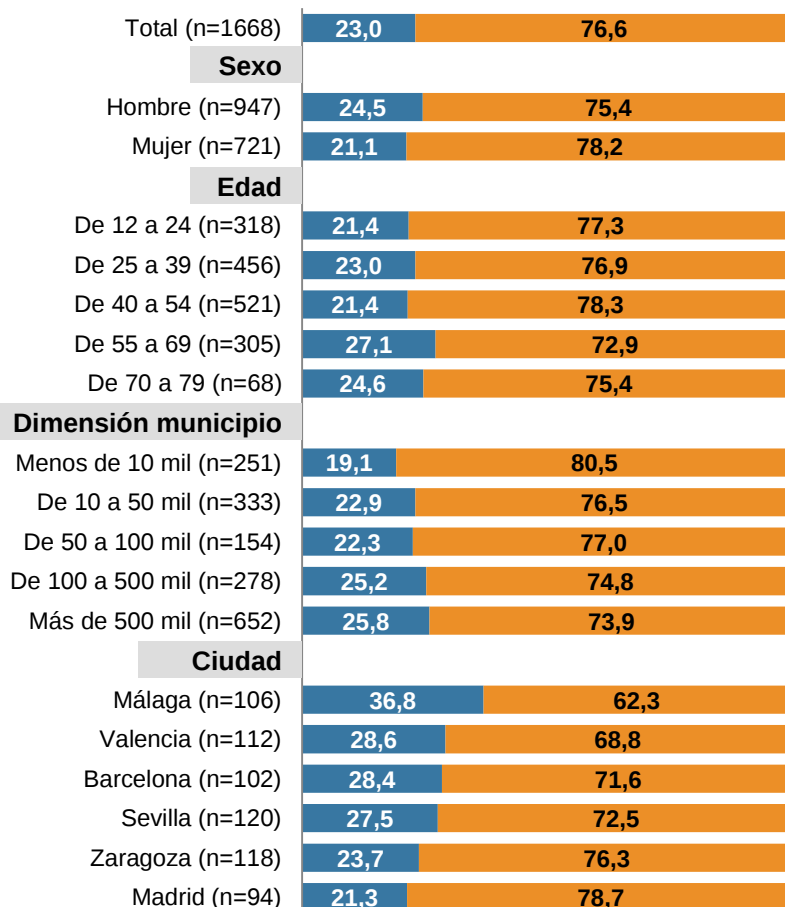


Utiliza la bici con
alguna frecuencia

(n=1668)

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

■ Sí ■ No ■ NS/NC



A medida que aumenta la **dimensión del municipio** aumenta la proporción de ciclistas que se han sentido acosados/agredidos.



LAS POLÍTICAS SOBRE LA BICICLETA

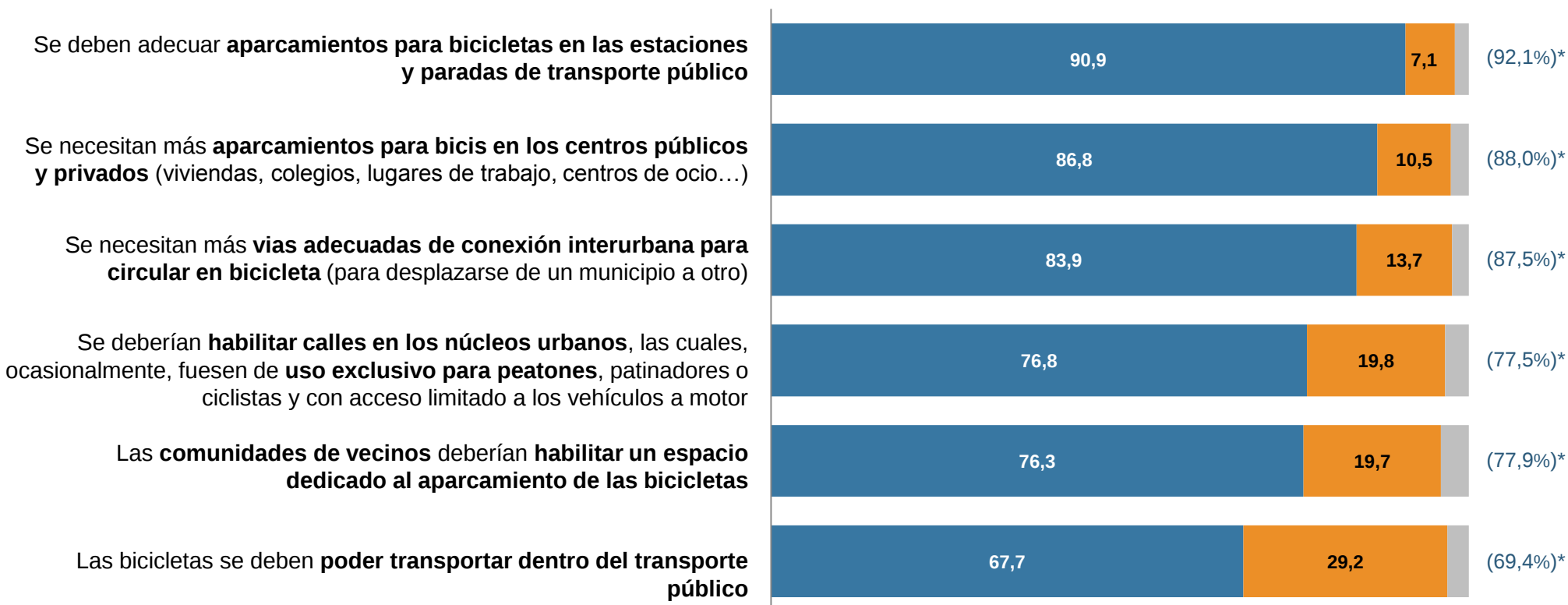


EL PAPEL DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

LA MAYORÍA APOYA LAS MEDIDAS DE PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

CONCRETAMENTE, CREE QUE...

■ Sí ■ No ■ NS/NC



*Entre paréntesis valores del año 2017

LAS OPINIONES SON TRANSVERSALES EN LOS DIFERENTES SEGMENTOS DE POBLACIÓN

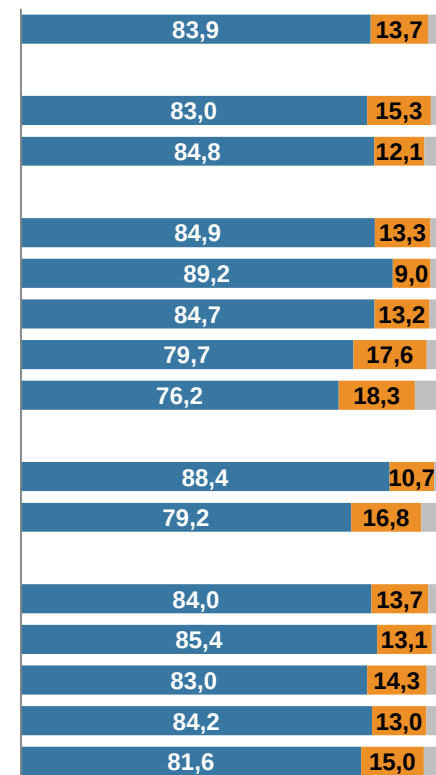
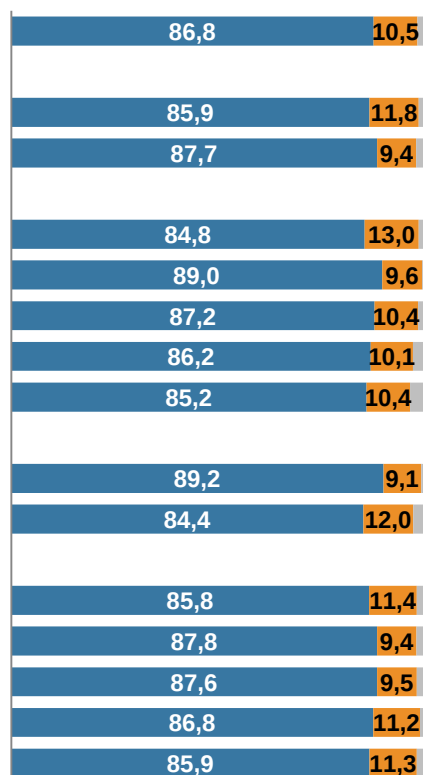
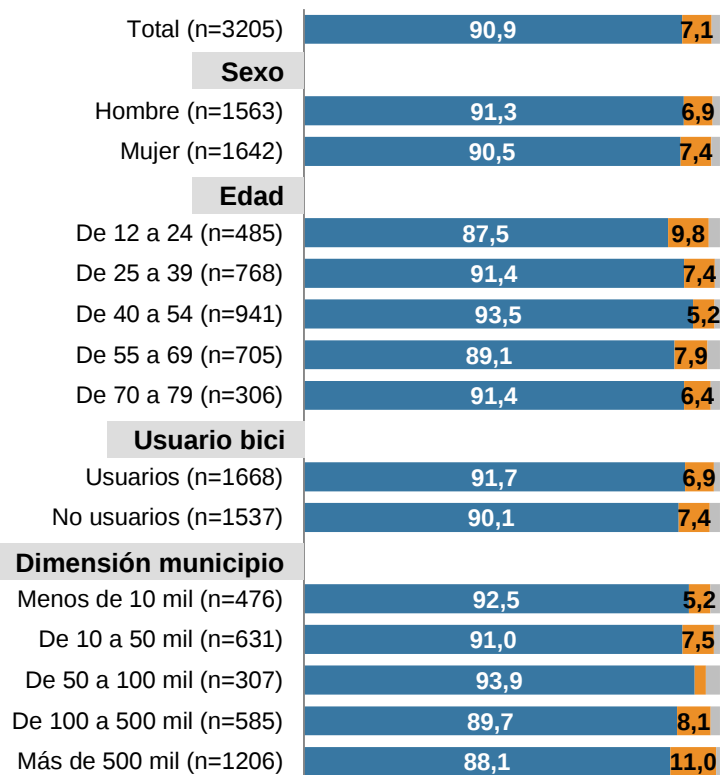
CONCRETAMENTE, CREE QUE...

■ Sí ■ No ■ NS/NC

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

Se necesitan más **aparcamientos para bicis en los centros públicos y privados** (viviendas, colegios, lugares de trabajo, centros de ocio...)

Se necesitan más **vías adecuadas de conexión interurbana para circular en bicicleta** (para desplazarse de un municipio a otro)

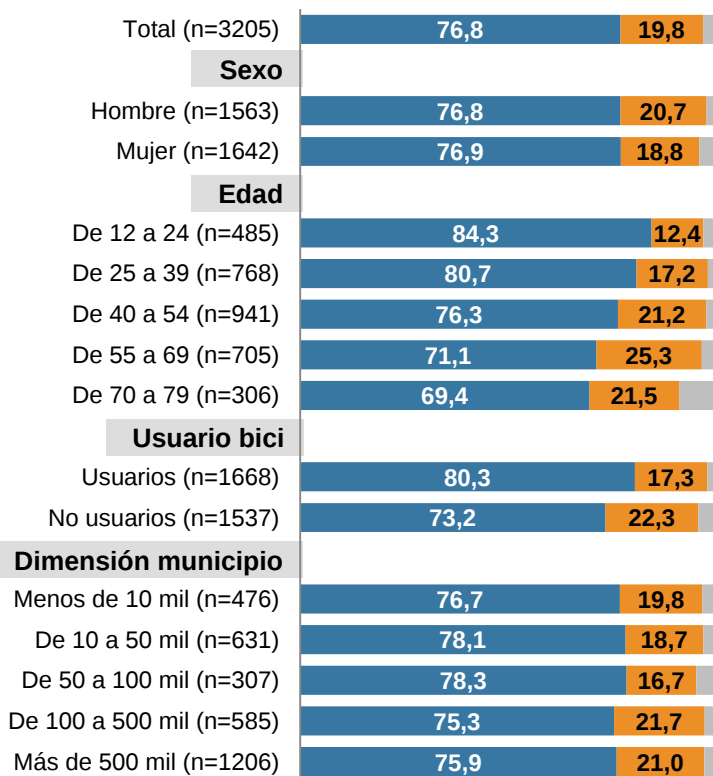


LOS JÓVENES SON LOS QUE MÁS EXIGEN QUE SE HABILITEN CALLES CON ACCESO LIMITADO A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y QUE LAS COMUNIDADES DE VECINOS DISPONGAN DE APARCAMIENTO PARA BICIS.

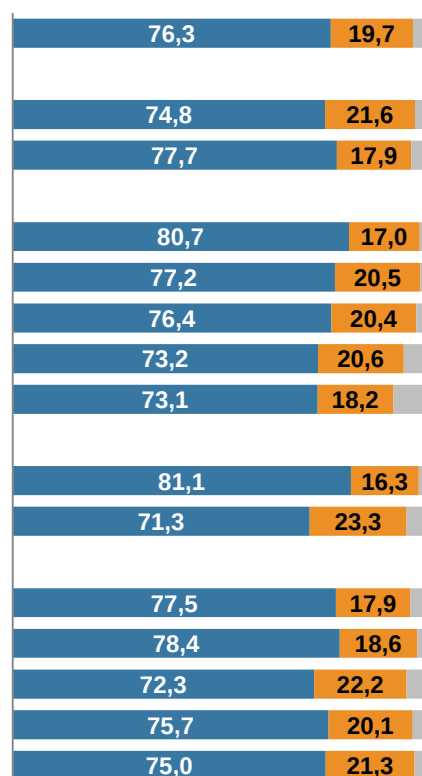
CONCRETAMENTE, CREE QUE...

■ Sí ■ No ■ NS/NC

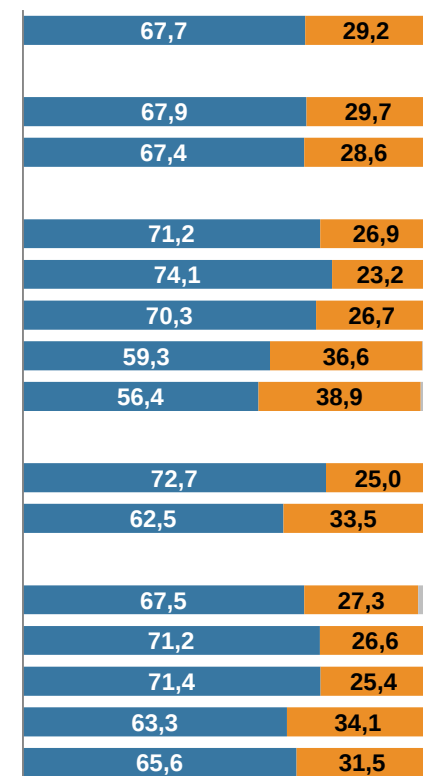
Se deberían **habilitar calles en los núcleos urbanos**, las cuales, ocasionalmente, fuesen de **uso exclusivo para peatones**, patinadores o ciclistas y con acceso limitado a los vehículos a motor



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

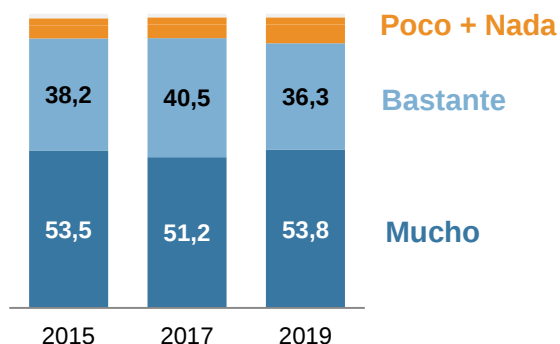


Las bicicletas se deben **poder transportar dentro del transporte público**

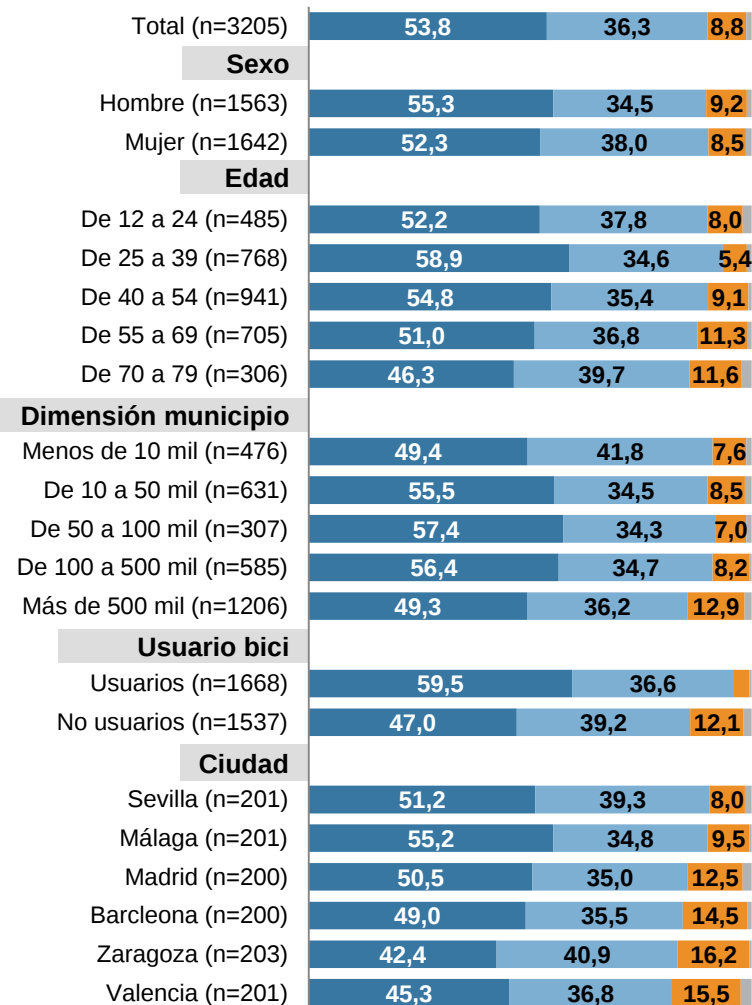


NUEVE DE CADA DIEZ CONSIDERA QUE LAS ADMINISTRACIONES DEBERÍAN FOMENTAR MUCHO O BASTANTE EL USO DE LA BICICLETA.

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

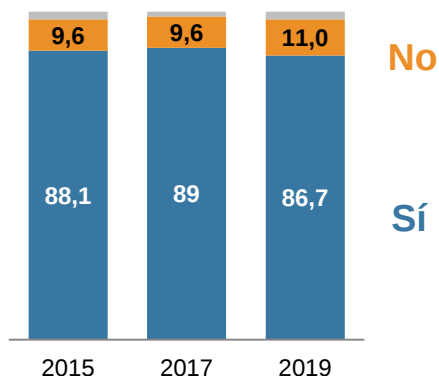


Esta creencia es más fuerte entre los usuarios de la bicicleta.

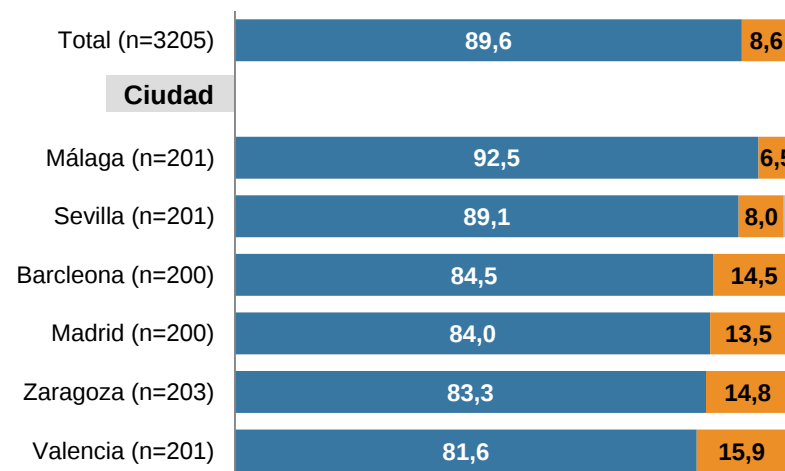
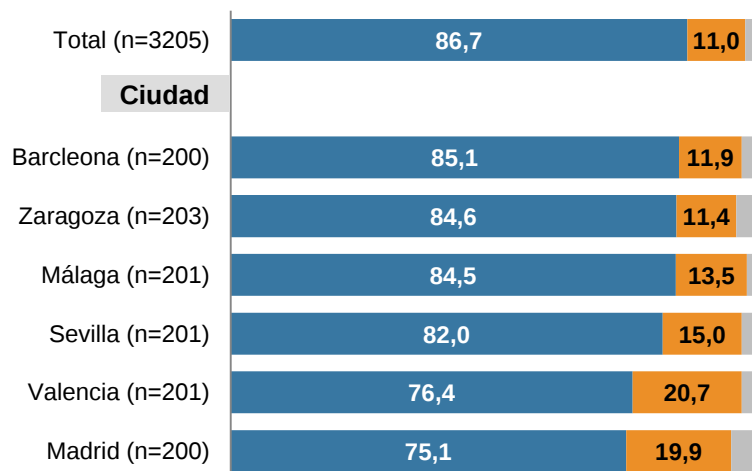
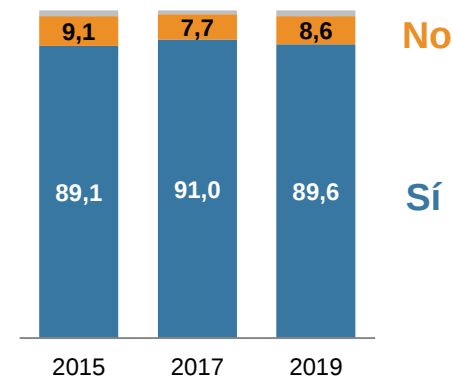


CERCA DEL 90% CONSIDERA QUE LAS ADMINISTRACIONES DEBERÍAN ANIMAR A LAS EMPRESAS Y ESCUELAS A FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA.

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

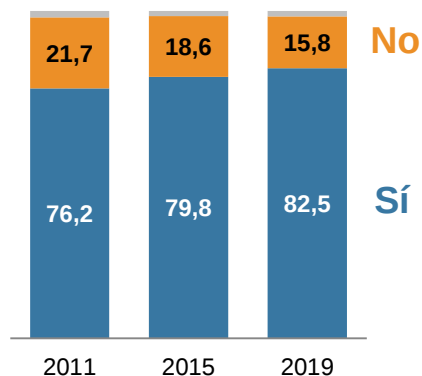


EN GENERAL, ¿CREE QUE LAS ADMINISTRACIONES DEBERÍAN FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA EN LAS ESCUELAS?

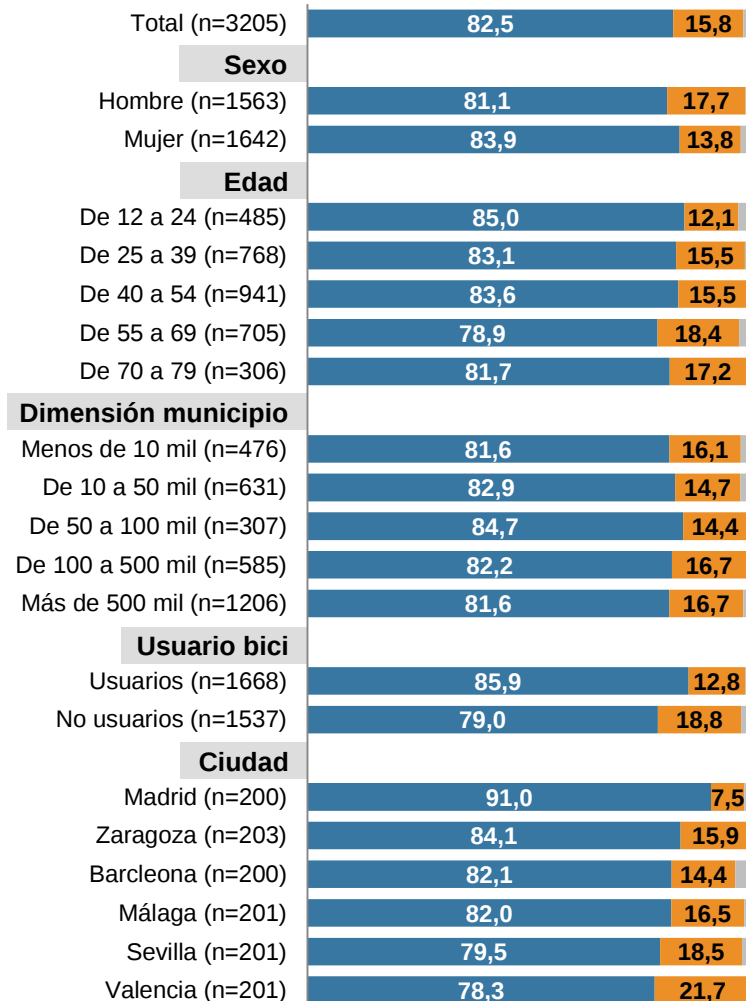


OCHO DE CADA DIEZ ESPAÑOLES CONSIDERA NECESARIO QUE SE CREEN APARCAMIENTOS CUBIERTOS Y/O VIGILADOS PARA APARCAR BICICLETAS.

¿CREE NECESARIO QUE SE CREEN APARCAMIENTOS CUBIERTOS Y/O VIGILADOS PARA APARCAR LAS BICICLETAS?*



Madrid destaca como el municipio en que mayor proporción considera necesario que se creen estos aparcamientos.



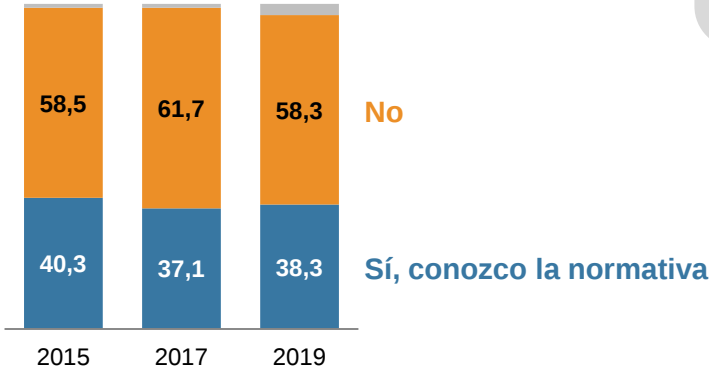
*En el año 2017 no se realizó esta pregunta



NORMATIVA SOBRE LA CIRCULACIÓN DE LAS BICIS

CERCA DE UN 40% CONSIDERA QUE CONOCE LA NORMATIVA SOBRE EL USO DE LA BICICLETA EN SU CIUDAD, PORCENTAJE LIGERAMENTE SUPERIOR AL AÑO ANTERIOR.

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



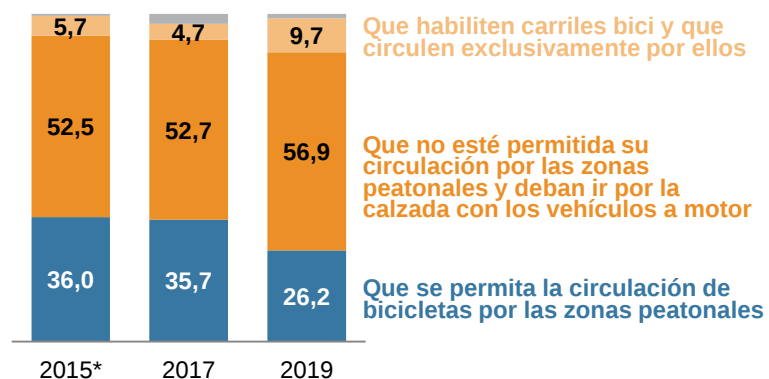
Los **hombres** se consideran **mucho más conocedores** de la normativa que las mujeres. ♀

En **Valencia, Sevilla y Zaragoza** más de la mitad de sus ciudadanos dice conocer la normativa sobre el uso de la bicicleta.

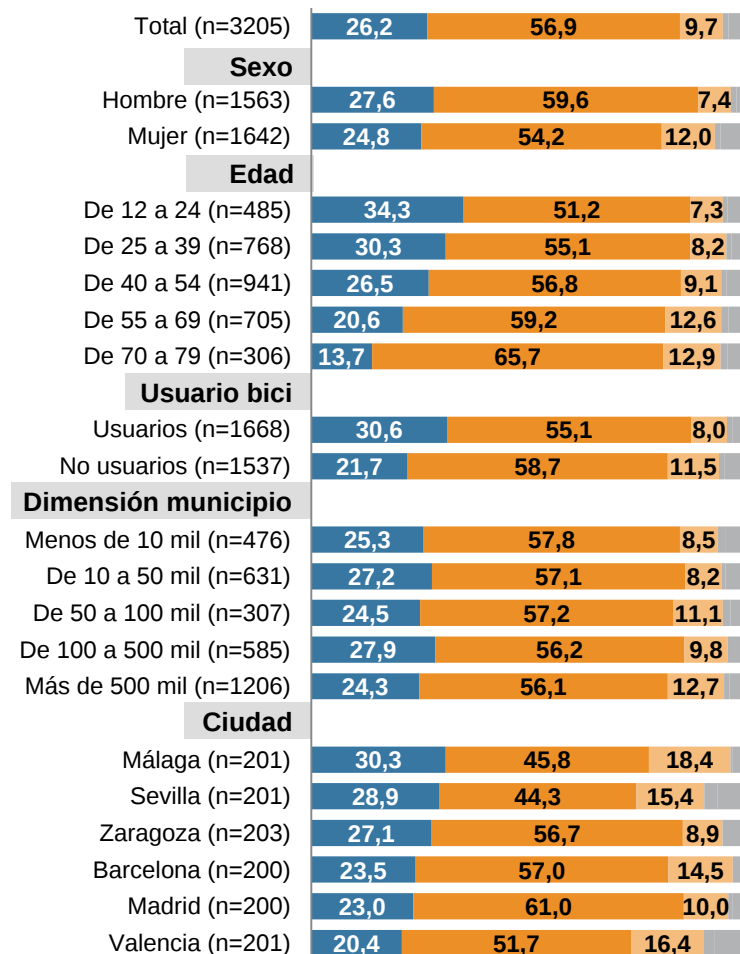
Total (n=3205)	38,3	58,3
Sexo		
Hombre (n=1563)	46,0	51,9
Mujer (n=1642)	30,7	64,5
Edad		
De 12 a 24 (n=485)	38,5	52,7
De 25 a 39 (n=768)	38,4	58,3
De 40 a 54 (n=941)	41,0	57,3
De 55 a 69 (n=705)	37,4	59,3
De 70 a 79 (n=306)	30,6	68,4
Usuario bici		
Usuarios (n=1668)	51,1	44,7
No usuarios (n=1537)	25,0	72,2
Dimensión municipio		
Menos de 10 mil (n=476)	35,1	61,0
De 10 a 50 mil (n=631)	35,2	60,0
De 50 a 100 mil (n=307)	43,7	53,5
De 100 a 500 mil (n=585)	37,6	60,9
Más de 500 mil (n=1206)	44,2	51,6
Ciudad		
Valencia (n=201)	54,7	40,3
Sevilla (n=201)	52,2	41,8
Zaragoza (n=203)	51,2	42,4
Barcelona (n=200)	44,0	51,5
Málaga (n=201)	41,3	51,2
Madrid (n=200)	39,0	58,5

SE REDUCEN LOS PARTIDARIOS DE QUE SE PERMITA LA CIRCULACIÓN DE LAS BICICLETAS POR LAS ZONAS PEATONALES

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



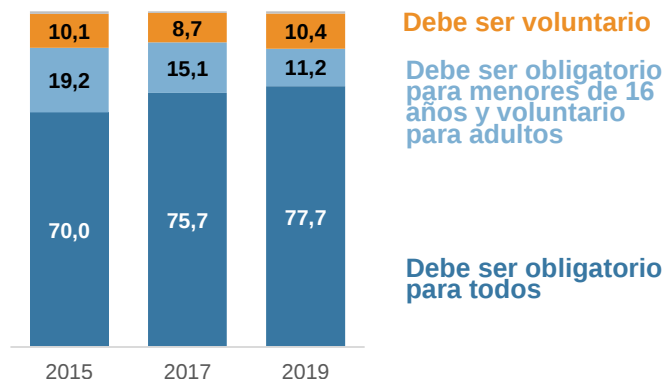
A medida que incrementa la edad se reducen los partidarios de que las bicicletas circulen por zonas peatonales



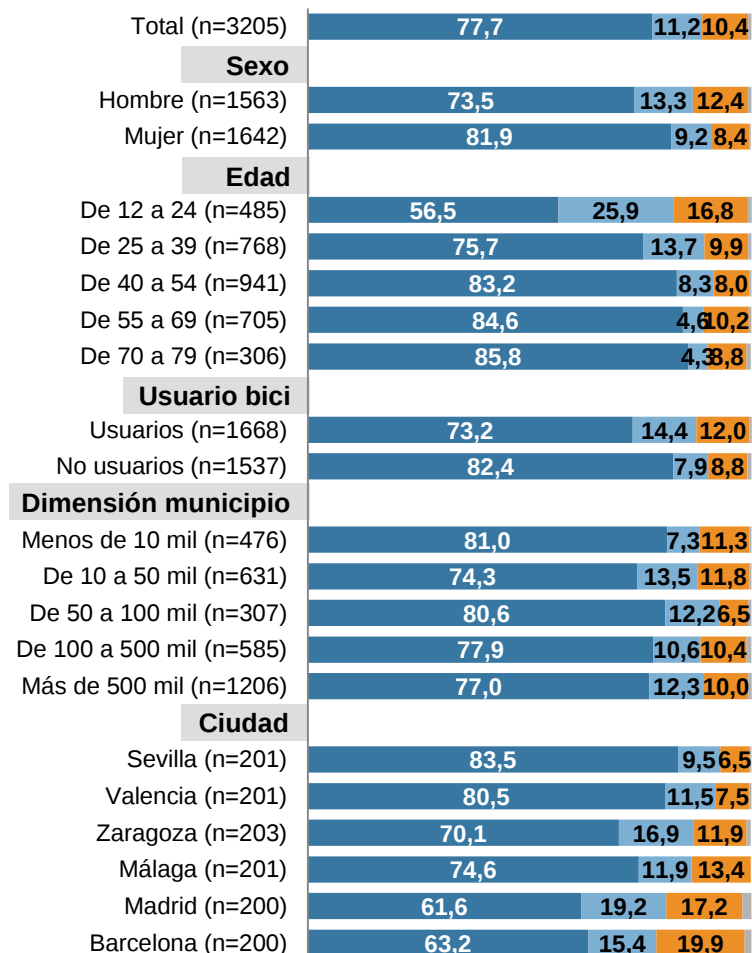
* En 2015 se cambia 'aceras' por 'zonas peatonales' en el texto de las opciones de respuesta

AUMENTA EL PORCENTAJE DE GENTE QUE CREE QUE EL USO DEL CASCO EN LA CIUDAD DEBE SER OBLIGATORIO PARA TODOS

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

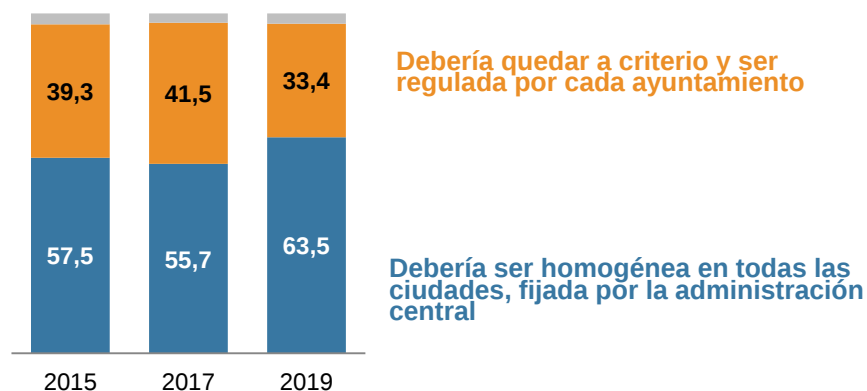


Barcelona y Madrid son las ciudades que defienden en mayor medida el **uso voluntario del casco**.

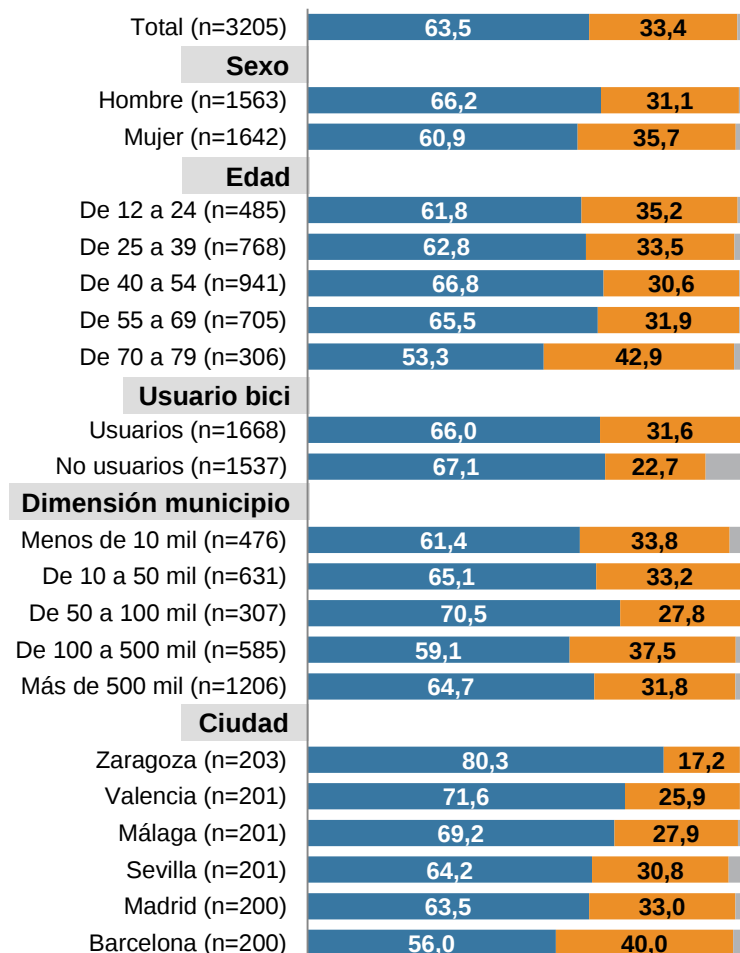


LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL EMERGE COMO EL PRINCIPAL ORGANO RESPONSABLE REGULADOR DE LA NORMATIVA DE LA BICICLETA, ÉSTA DEBERÍA SER HOMOGÉNEA EN TODAS LAS CIUDADES.

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



Zaragoza, Valencia y Málaga son las ciudades en que mayor proporción de residentes indica que quiere la misma normativa para todas las ciudades.

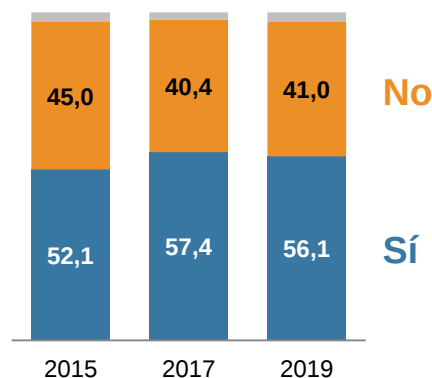




INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS

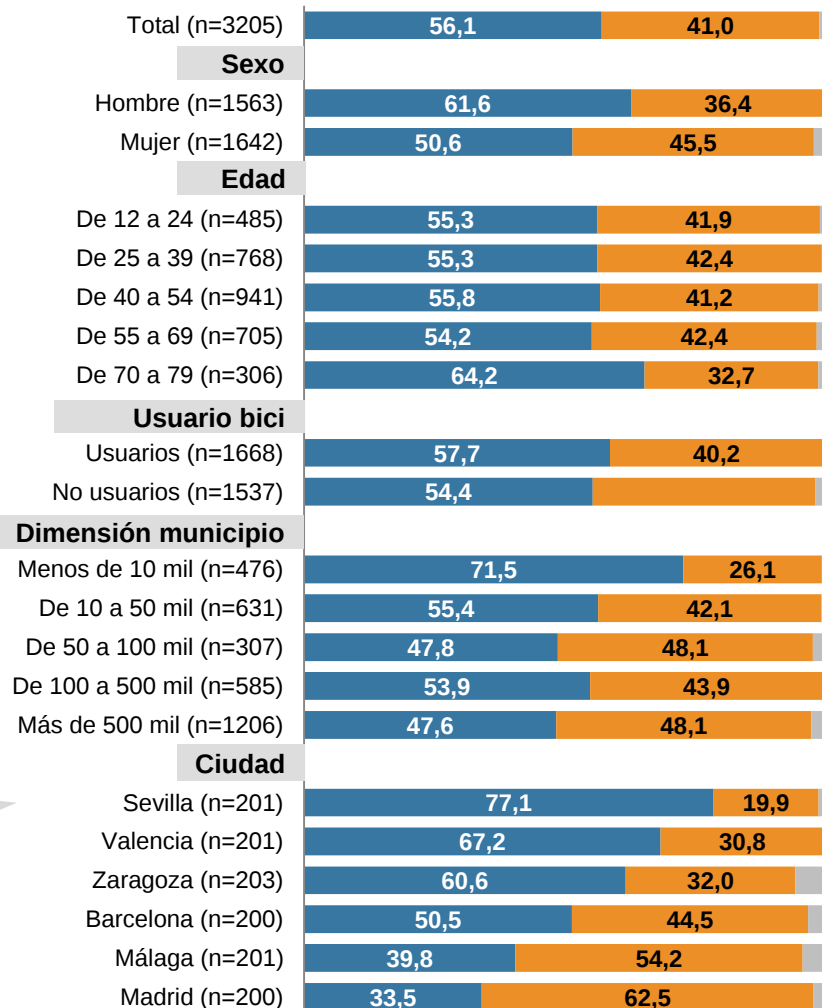
MÁS DE LA MITAD CONSIDERA QUE SU MUNICIPIO ES AMABLE/ SEGURO PARA LA BICICLETA.

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



Los **hombres**, los **más mayores** y los que viven en municipios de **menos de 10.000 habitantes** consideran en mayor medida que su municipio no es amable/ seguro para la bicicleta.

Entre las grandes ciudades **Sevilla y Valencia** destacan como las ciudades más **amables y seguras** para la bici.



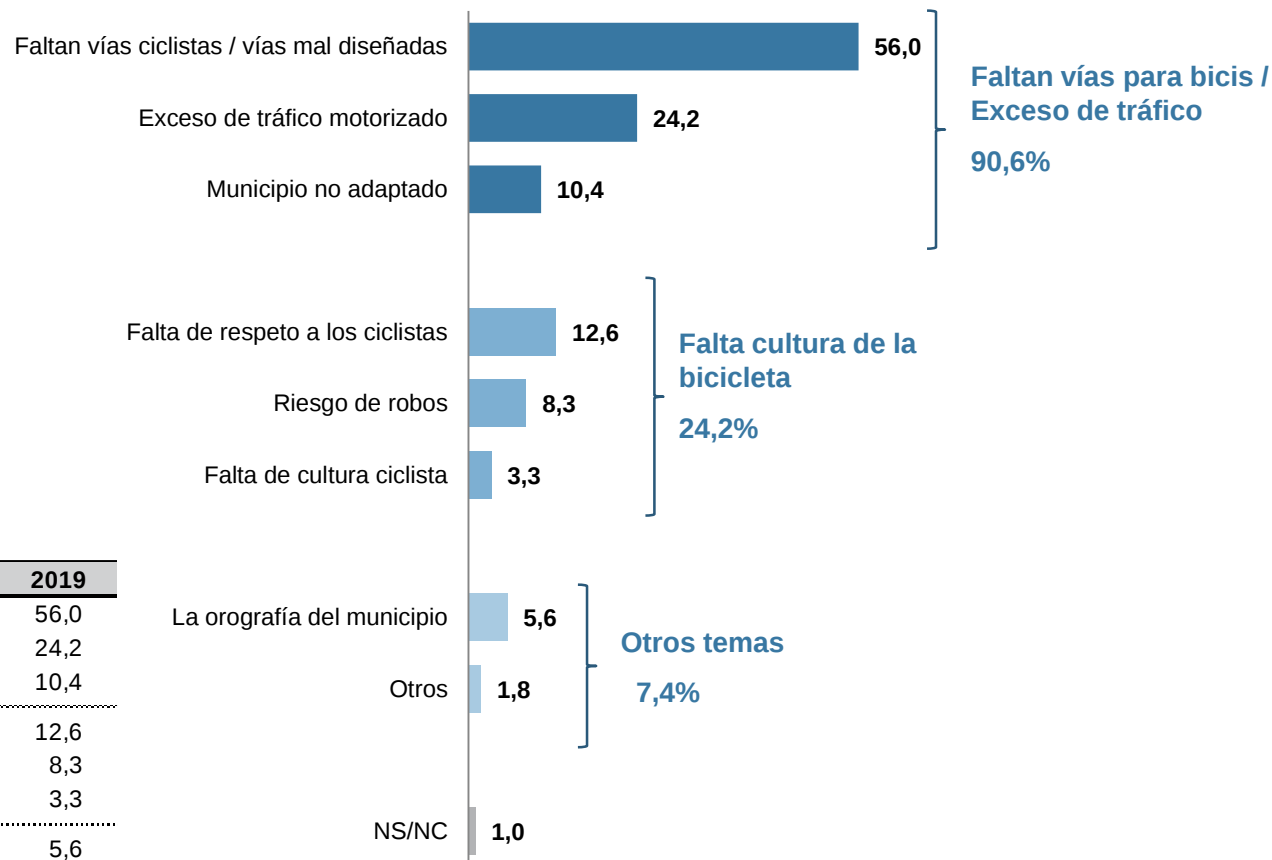
ENTRE LOS QUE CONSIDERAN QUE SU MUNICIPIO NO ES AMABLE PARA LA BICI, MÁS DE LA MITAD SEÑALAN LA FALTA DE VÍAS O SU MAL DISEÑO.



Considera que su municipio no es amable para la bicicleta (n=1278)

Un cuarto de éstos indican cuestiones referentes a la **falta de cultura de la bicicleta** en su municipio.

¿POR QUÉ NO (LO CONSIDERA AMABLE PARA LA BICICLETA)?
-Respuesta múltiple-



EVOLUCIÓN

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

EN MÁLAGA SE DESTACA MÁS LA FALTA DE VÍAS CICLISTAS Y EN BARCELONA Y MADRID EL EXCESO DE TRÁFICO MOTORIZADO

¿POR QUÉ NO (LO CONSIDERA AMABLE PARA LA BICICLETA)?

-Respuesta múltiple-

La falta de vías ciclistas está más presente entre las mujeres. ♀

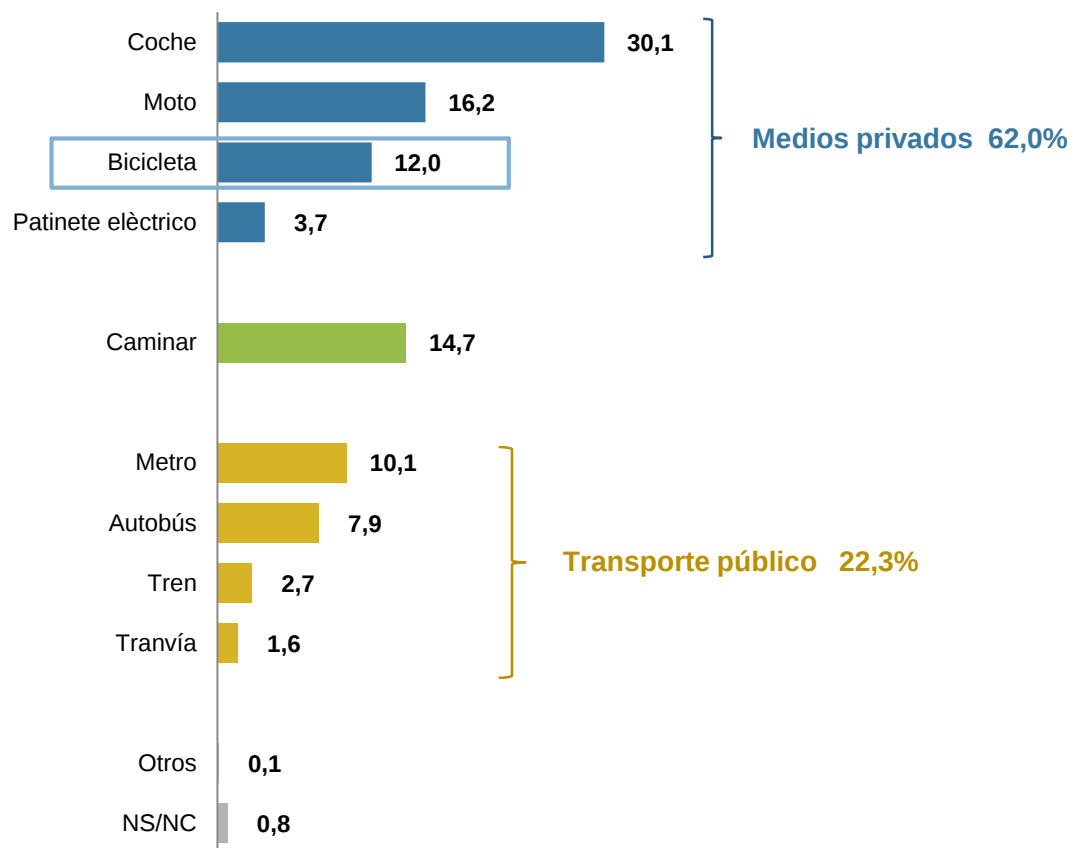
	TOTAL (n=1278)	Usuarios bicicleta (n=651)	SEXO		EDAD				
			Hombre (n=561)	Mujer (n=717)	12-24 (n=192)	25-39 (n=313)	40-54 (n=375)	55-69 (n=293)	70-79 (n=105)
Faltan vías ciclistas / vías mal diseñadas	56,0	57,3	52,6	58,7	50,2	59,0	56,3	57,3	53,8
Exceso de tráfico motorizado	24,2	23,7	24,8	23,8	21,2	22,8	26,5	24,9	24,3
Falta de respeto a los ciclistas	12,6	15,2	11,6	13,4	16,4	12,8	13,7	10,4	6,6
Municipio no adaptado	10,4	9,3	12,5	8,8	3,6	13,0	11,7	9,2	15,0
Falta de cultura ciclista	3,3	3,4	3,9	2,9	2,8	2,6	2,8	4,3	5,9
Riesgo de robos	8,3	9,0	8,0	8,5	16,5	7,4	8,6	5,0	2,3
La orografía del municipio	5,6	2,7	5,2	5,8	5,1	3,9	3,5	8,4	11,4
Falta de aparcamiento	0,6	0,8	0,6	0,6		0,7	0,7	0,9	
Otros	1,8	1,5	1,7	1,8	1,6	2,2	1,9	1,7	0,2
NS/NC	1,0	1,6	1,5	0,7	3,4	0,9	0,7	0,1	

	TOTAL (n=1278)	CIUDAD					
		Bar- celona (n=89)	Madrid (n=125)	Valencia (n=62)	Sevilla (n=40)	Málaga (n=109)	Zara- goza (n=65)
Faltan vías ciclistas / vías mal diseñadas	56,0	30,3	36,8	38,7	40,0	63,3	46,2
Exceso de tráfico motorizado	24,2	48,3	50,4	25,8	22,5	21,1	30,8
Falta de respeto a los ciclistas	12,6	13,5	12,8	21,0	12,5	13,8	12,3
Municipio no adaptado	10,4	10,1	8,0	8,1		3,7	3,1
Falta de cultura ciclista	3,3	19,1	8,0	19,4	45,0	15,6	9,2
Riesgo de robos	8,3	6,7	2,4			2,8	
La orografía del municipio	5,6	4,5	4,8	9,7	5,0	7,3	7,7
Falta de aparcamiento	0,6					0,9	
Otros	1,8	3,4	1,6	8,1	2,5	2,8	9,2
NS/NC	1,0					2,8	3,1

EN SEIS DE CADA DIEZ CASOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PRIVADOS SON CONSIDERADOS COMO LOS MÁS RÁPIDOS EN SU MUNICIPIO.

Para uno de cada diez, la **bicicleta** es el modo de transporte más rápido en su municipio.

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



EN LOS MUNICIPIOS MÁS PEQUEÑOS EL COCHE ES EL VEHÍCULO MÁS RÁPIDO MIENTRAS QUE EN LOS MUNICIPIOS MÁS GRANDES LO ES EL METRO.

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

	TOTAL	USUARIOS		SEXO		EDAD					DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO				
		Usuarios bicicleta	No usuarios bicicleta	Hombre	Mujer	12-24	25-39	40-54	55-69	70-79	< 10 mil	10 a 50 mil	50 a 100 mil	100 a 500 mil	Más de 500 mil
	(n=3205)	(n=1668)	(n=1537)	(n=1563)	(n=1642)	(n=485)	(n=768)	(n=941)	(n=705)	(n=306)	(n=476)	(n=631)	(n=307)	(n=585)	(n=1206)
Coche	30,1	27,8	32,3	26,2	33,8	34,5	29,9	27,8	29,2	31,8	41,3	36,8	33,2	24,3	10,7
Moto	16,2	18,5	13,8	22,5	10,0	12,4	21,7	18,7	13,5	6,9	12,8	14,6	16,1	19,3	18,3
Caminar	14,7	12,7	16,8	11,3	18,0	12,8	15,6	14,8	15,4	13,6	19,1	19,0	17,8	11,4	4,4
Bicicleta	12,0	16,8	7,2	16,2	8,0	12,6	12,6	14,4	9,9	6,9	12,9	13,9	11,7	12,8	6,9
Metro	10,1	8,5	11,7	8,3	11,9	8,6	7,8	10,1	12,6	12,2	2,0	3,1	3,4	7,7	40,6
Autobús	7,9	6,4	9,5	6,7	9,1	7,5	4,4	4,8	11,0	20,4	4,7	5,0	6,5	14,2	8,6
Patinete eléctrico	3,7	4,6	2,8	5,1	2,4	5,0	3,8	4,8	2,2	1,3	3,5	3,4	5,1	4,3	2,7
Tren	2,7	2,3	3,2	1,9	3,6	3,4	1,7	2,2	3,6	4,2	1,7	2,5	5,2	2,5	2,9
Tranvía	1,6	1,5	1,8	1,3	2,0	0,7	1,5	1,8	2,2	2,1	1,3	0,5	0,5	2,8	3,2
Otros modos	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,5
NS / NC	0,8	0,8	0,9	0,4	1,3	2,1	0,8	0,7	0,3	0,4	0,6	1,2	0,5	0,5	1,2

La **rapidez** asociada a la bicicleta es **destacada** mucho más por los **hombres** que por las mujeres. Para ellas es más rápido caminar.



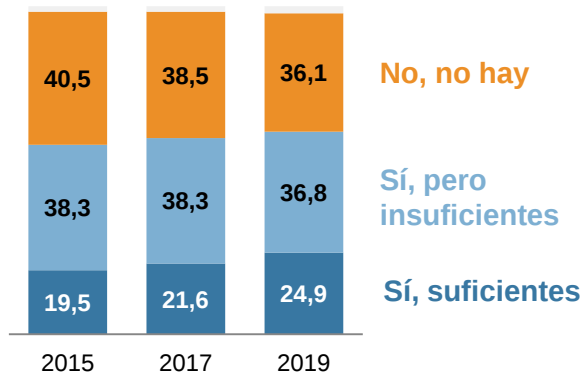
LA BICICLETA SE SEÑALA EN LAS DOS CASTILLAS EN MAYOR MEDIDA COMO MODO DE TRANSPORTE MÁS RÁPIDO.

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

	TOTAL (n=3205)	COMUNIDAD AUTÓNOMA						CIUDAD						
		Anda- lucía (n=736)	Cata- luña (n=506)	Madrid (n=372)	Com. Valen. (n=424)	Casti- llas (n=232)	Galicia (n=142)	Bar- celona (n=200)	Madrid (n=200)	Valencia (n=201)	Sevilla (n=201)	Málaga (n=201)	Zara- goza (n=203)	Resto (n=1999)
Coche	30,1	29,7	23,1	24,7	28,2	37,3	54,8	3,0	12,0	10,9	15,4	14,9	13,8	33,8
Moto	16,2	21,0	18,6	9,1	17,9	12,8	12,3	28,0	12,0	17,4	22,9	25,4	15,8	15,7
Caminar	14,7	15,7	15,0	8,0	20,5	17,0	9,3	3,0	3,0	5,5	6,5	9,0	6,9	16,7
Bicicleta	12,0	14,1	11,2	8,6	8,8	18,4	9,2	5,5	6,0	10,4	12,9	7,5	3,9	13,0
Metro	10,1	4,7	14,4	33,8	7,9	1,3		50,5	55,0	30,8	16,9	19,9	1,0	4,2
Autobús	7,9	6,3	7,0	7,2	8,5	7,3	10,5	4,0	5,0	15,4	15,4	14,9	16,7	7,8
Patinete eléctrico	3,7	4,7	4,3	1,8	4,4	3,8	2,5	2,0	0,5	6,0	7,0	1,5	7,4	3,9
Tren	2,7	1,9	5,4	5,5	1,3	1,0		2,5	4,5	1,5	1,5	2,0		2,7
Tranvía	1,6	0,6	0,6		1,7	0,5		0,5		1,0	0,5	1,0	33,0	1,3
Otros modos	0,1		0,2	0,2	0,1	0,3		1,0	0,5	0,5			0,5	
NS / NC	0,8	1,2	0,3	1,1	0,8	0,5	1,5		1,5	0,5	1,0	4,0	1,0	0,8

AUMENTA LA PERCEPCIÓN DE LA EXISTENCIA DE VIAS ACONDICIONADAS PARA CIRCULAR EN BICICLETA.

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



Total (n=3205)	24,9	36,8	36,1
Relación con la bici			
Intensos* (n=739)	25,9	40,4	32,9
Moderados** (n=929)	23,2	39,5	35,6
No usuarios (n=1537)	25,5	33,7	37,9

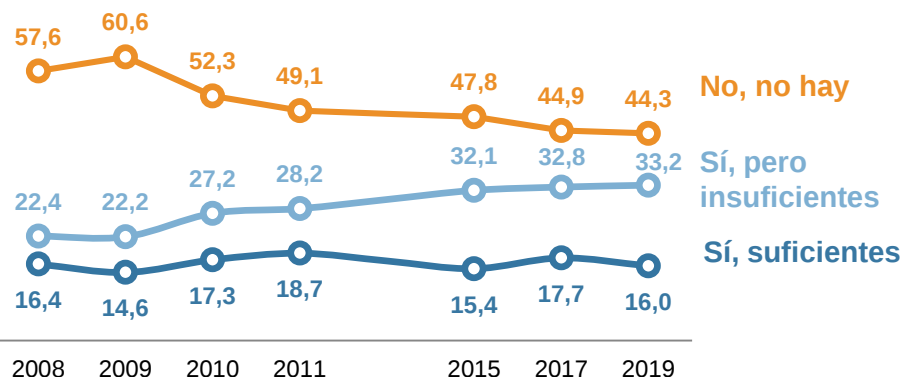
Total (n=3205)	24,9	36,9	36,1
Sexo			
Hombre (n=1563)	26,4	38,8	33,0
Mujer (n=1642)	23,4	34,9	39,1
Edad			
De 12 a 24 (n=485)	27,6	31,1	37,8
De 25 a 39 (n=768)	24,8	41,5	31,7
De 40 a 54 (n=941)	23,7	40,8	34,1
De 55 a 69 (n=705)	25,2	32,5	40,7
De 70 a 79 (n=306)	23,4	31,8	40,4
Usuario bici			
Usuarios (n=1668)	24,4	39,9	34,4
No usuarios (n=1537)	25,5	33,7	37,8
Dimensión municipio			
Menos de 10 mil (n=476)	11,0	15,9	72,4
De 10 a 50 mil (n=631)	22,5	33,3	41,9
De 50 a 100 mil (n=307)	20,5	49,8	27,1
De 100 a 500 mil (n=585)	33,6	44,1	19,9
Más de 500 mil (n=1206)	36,7	47,8	12,2
Ciudad			
Sevilla (n=201)	62,6	32,3	3,0
Valencia (n=201)	58,7	34,3	3,0
Barcelona (n=200)	48,5	41,0	7,5
Zaragoza (n=203)	44,8	48,2	5,4
Madrid (n=200)	21,0	54,0	21,0
Málaga (n=201)	19,9	69,6	8,0

*Intensos = utilizan la bici semanalmente

**Moderados = utilizan la bici con alguna frecuencia pero no semanalmente

EL NÚMERO DE APARCAMIENTOS PERMANECE EN NIVELES SIMILARES AL AÑO 2017, 3 DE CADA 4 CONSIDERAN QUE SON INSUFICIENTES O INEXISTENTES.

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



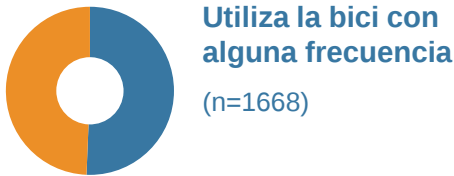
Total (n=3205)	16,0	33,2	44,3	6,5
Relación con la bici				
Intensos* (n=739)	18,8	41,4	37,2	
Moderados** (n=929)	16,2	36,6	42,2	
No usuarios (n=1537)	14,6	27,4	48,8	9,1

Total (n=3205)	16,0	33,2	44,3	
Sexo				
Hombre (n=1563)	17,6	32,6	44,3	
Mujer (n=1642)	14,4	33,8	44,4	
Edad				
De 12 a 24 (n=485)	17,4	38,1	39,2	
De 25 a 39 (n=768)	16,3	36,6	41,2	
De 40 a 54 (n=941)	17,0	33,9	43,6	
De 55 a 69 (n=705)	14,4	28,4	48,5	
De 70 a 79 (n=306)	13,5	25,1	53,6	
Usuario bici				
Usuarios (n=1668)	17,4	38,8	40,0	
No usuarios (n=1537)	14,6	27,4	48,8	
Dimensión municipio				
Menos de 10 mil (n=476)	14,8	15,6	67,5	
De 10 a 50 mil (n=631)	13,0	31,5	49,8	
De 50 a 100 mil (n=307)	15,0	40,1	37,5	
De 100 a 500 mil (n=585)	18,1	38,0	34,3	
Más de 500 mil (n=1206)	20,3	45,4	26,6	
Ciudad				
Zaragoza (n=203)	32,5	51,2	11,3	
Sevilla (n=201)	23,4	57,2	14,9	
Valencia (n=201)	25,9	50,2	18,4	
Barcelona (n=200)	28,5	46,5	19,0	
Málaga (n=201)	11,9	58,2	24,4	
Madrid (n=200)	13,0	37,5	38,5	

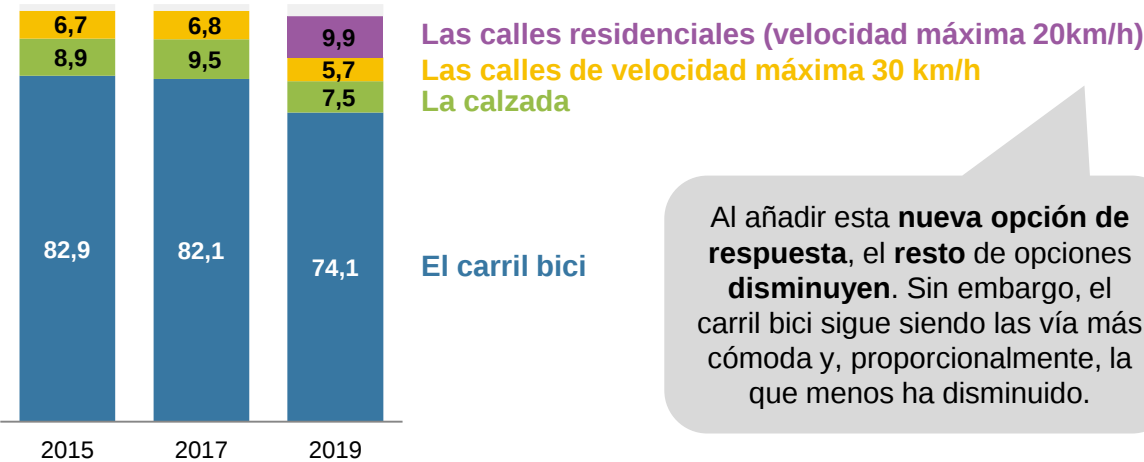
*Intensos = utilizan la bici semanalmente

**Moderados = utilizan la bici con alguna frecuencia pero no semanalmente

TRES DE CADA CUATRO PERSONAS USUARIAS DE LA BICI CONSIDERAN QUE EL CARRIL BICI ES LA VÍA MÁS CÓMODA PARA CIRCULAR EN BICICLETA.



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



Al añadir esta **nueva opción de respuesta**, el **resto** de opciones **disminuyen**. Sin embargo, el carril bici sigue siendo las vía más cómoda y, proporcionalmente, la que menos ha disminuido.

	Total (n=1668)	DIMENSIÓN DEL MUNICIPIO				
		< 10 mil (n=251)	10 a 50 mil (n=333)	50 a 100 mil (n=154)	100 a 500 mil (n=278)	Más de 500 mil (n=652)
El carril bici	74,1	67,8	68,9	78,3	80,1	79,7
Las calles residenciales (velocidad máxima 20 km/h)	9,9	11,0	13,0	9,4	8,6	5,1
La calzada	7,5	10,6	7,9	7,2	5,8	5,5
Las calles de velocidad máxima 30 km/h	5,7	5,4	7,3	3,9	4,0	6,7
Ninguna / NS / NC	2,9	5,2	2,9	1,3	1,4	3,0

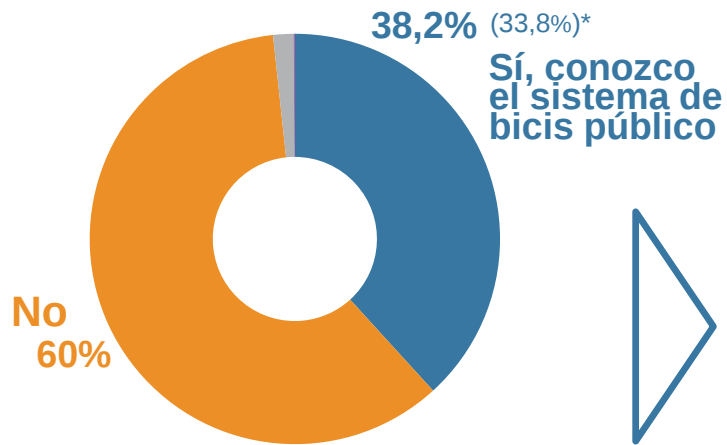
*A partir de 2019 se añade "Las calles residenciales (velocidad máxima 20Km/h)" como una nueva opción de respuesta.



LA BICICLETA PÚBLICA

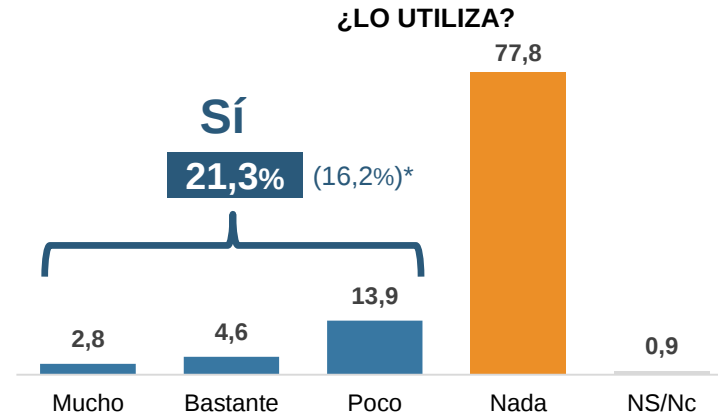
AUMENTO DE LA NOTORIEDAD Y USO DE LOS SISTEMAS PÚBLICOS DE BICICLETAS. MÁS DE TRES MILLONES DE ESPAÑOLES UTILIZAN ALGÚN TIPO DE BICI PÚBLICA.

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

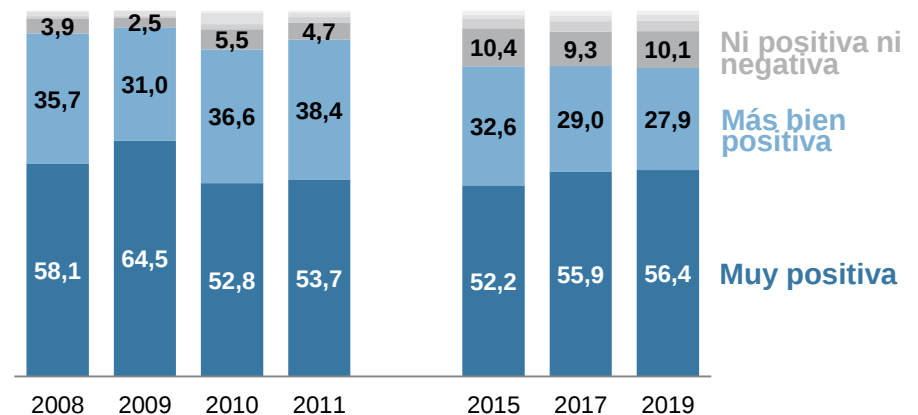


Además, no solo aumenta el conocimiento sino también el uso de este servicio. **Uno de cada cinco de los que conocen el servicio lo utilizan.**

Conoce el sistema público de bicis
(n=1555)



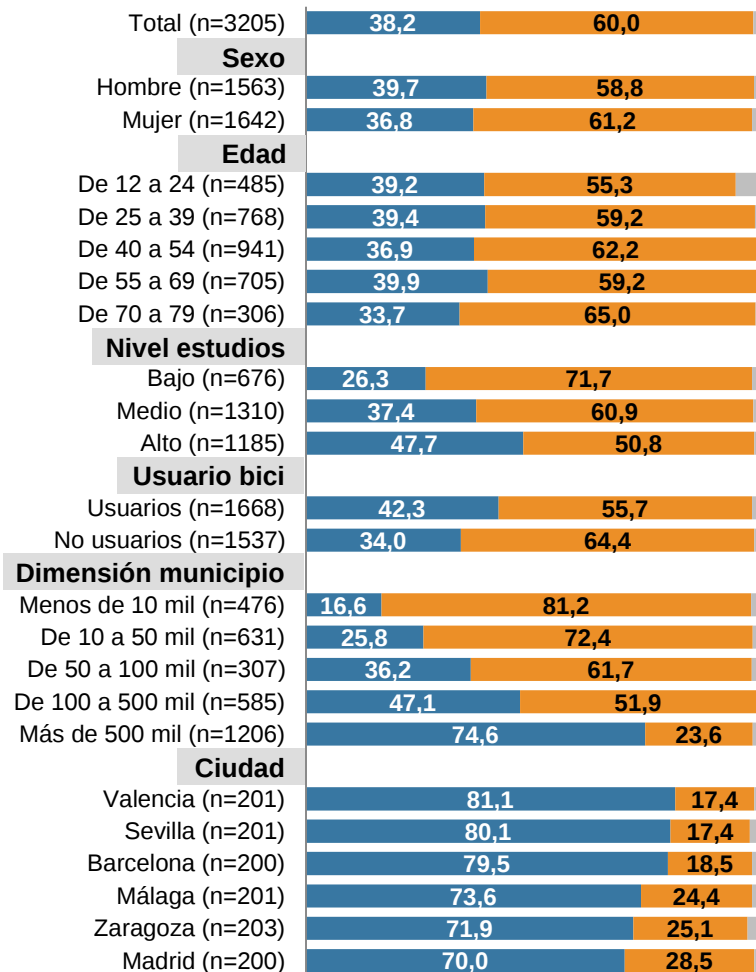
¿PIENSA QUE ES POSITIVA LA IMPLANTACIÓN DE ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO?



LA NOTORIEDAD ES MAYOR A MEDIDA QUE AUMENTA EL NIVEL DE ESTUDIOS. TAMBIÉN ENTRE LOS RESIDENTES EN LAS GRANDES CIUDADES, ESPECIALMENTE EN VALENCIA, SEVILLA Y BARCELONA.

¿LO CONOCE?

■ Sí ■ No ■ NS/NC

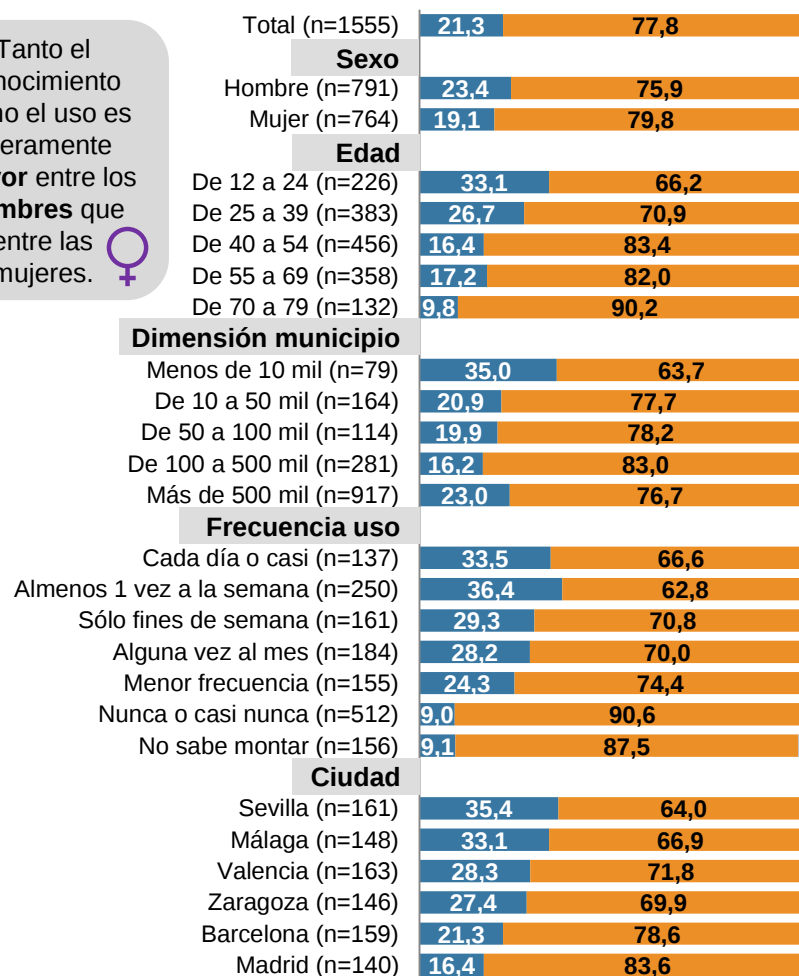


Tanto el conocimiento como el uso es ligeramente **mayor** entre los hombres que entre las mujeres. ♀

¿LO UTILIZA?

Conoce el sistema público de bicis

(n=1555)





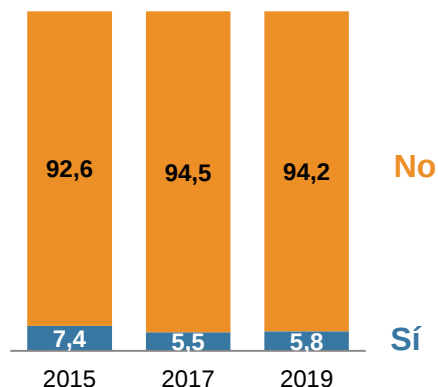
REGISTRO DE BICICLETAS

UN 5% CONOCE LA INICIATIVA DEL BICIREGISTRO. EL PORCENTAJE SE MANTIENE ESTABLE RESPECTO A AÑOS ANTERIORES.

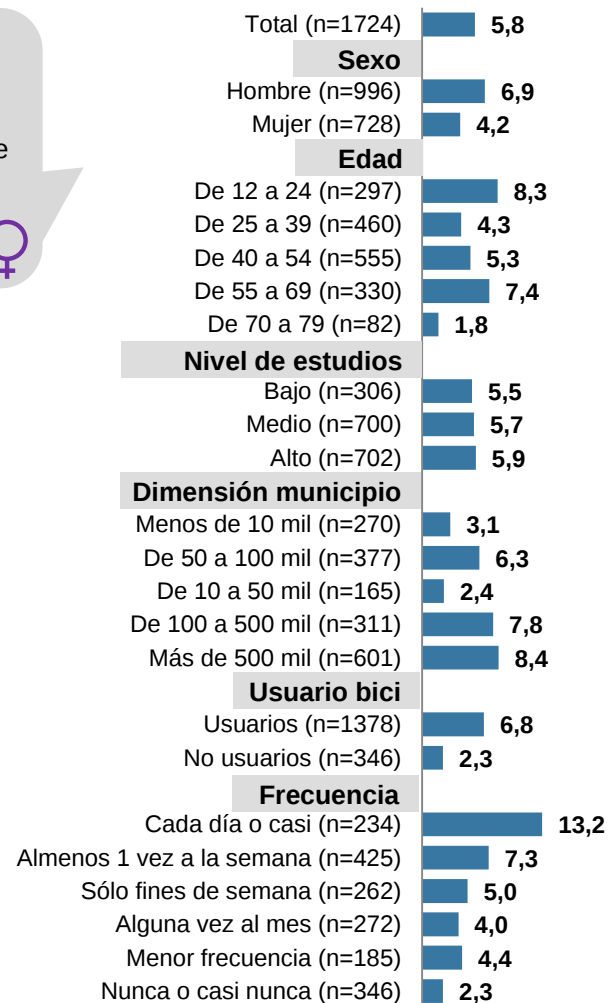


Tiene bicicleta
para uso personal
(n=1724)

¿CONOCE LA INICIATIVA DEL BICIREGISTRO?



La iniciativa Biciregistro es bastante **más conocida** entre los **hombres** que entre las mujeres. ♀

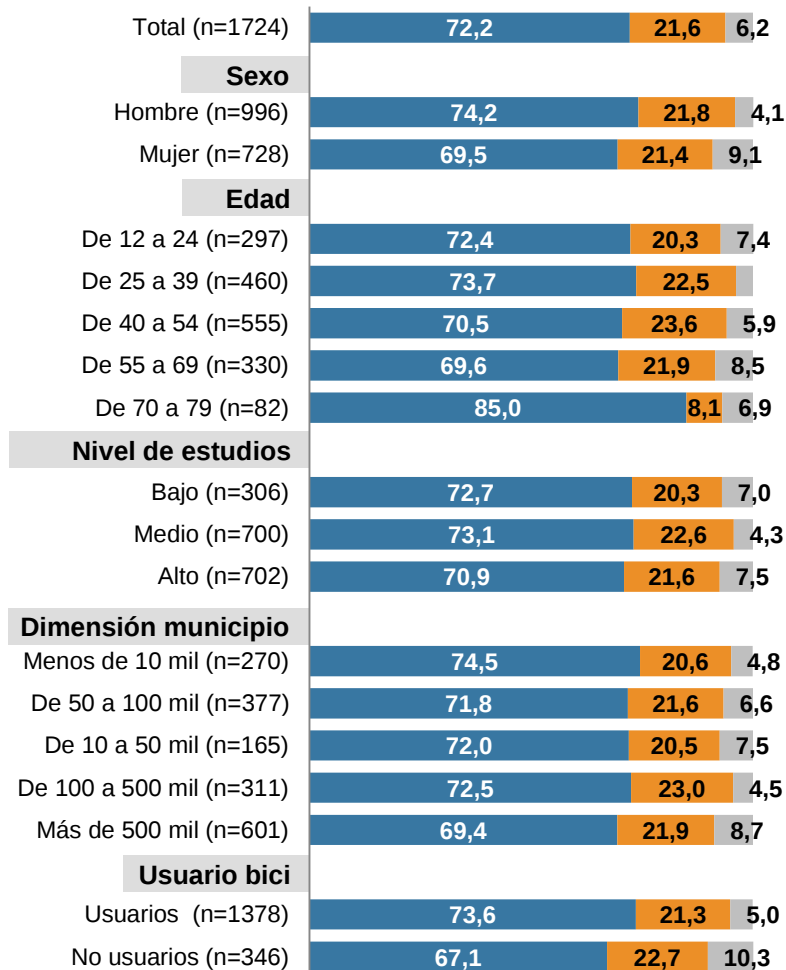
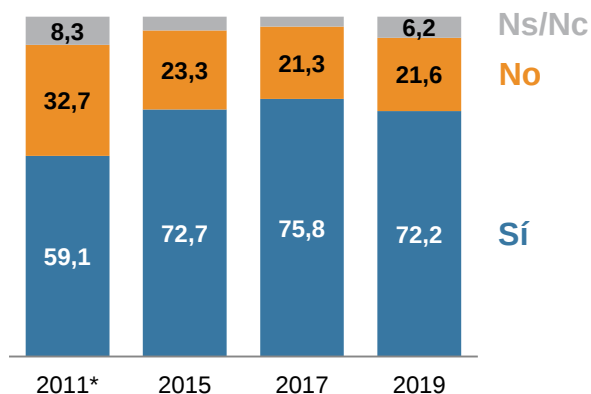


MÁS DEL 70% DE LOS QUE TIENEN BICICLETA CREE QUE UN REGISTRO NACIONAL DE BICICLETAS REDUCIRÍA LOS ROBOS DE BICICLETAS.



Tiene bicicleta
para uso personal
(n=1724)

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



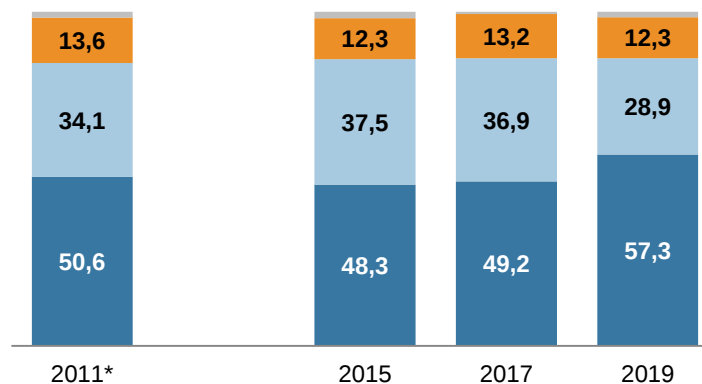
CRECIMIENTO ELEVADO DE LA PREDISPOSICIÓN DE REGISTRAR LA BICI EN UN REGISTRO NACIONAL PARA RECUPERAR LA BICI EN CASO DE ROBO ENTRE LOS QUE TIENEN BICI PARA USO PERSONAL.



Tiene bicicleta
para uso personal
(n=1724)

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?

■ Sí, con toda seguridad ■ Sí, probablemente ■ No ■ NS/NC

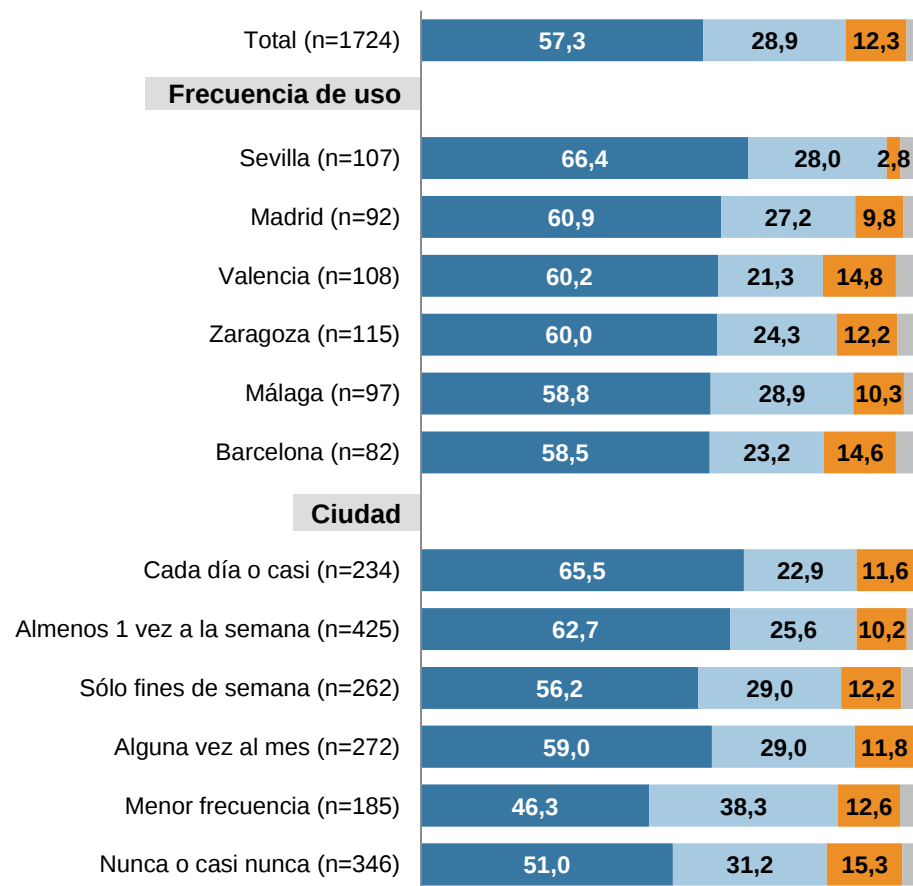
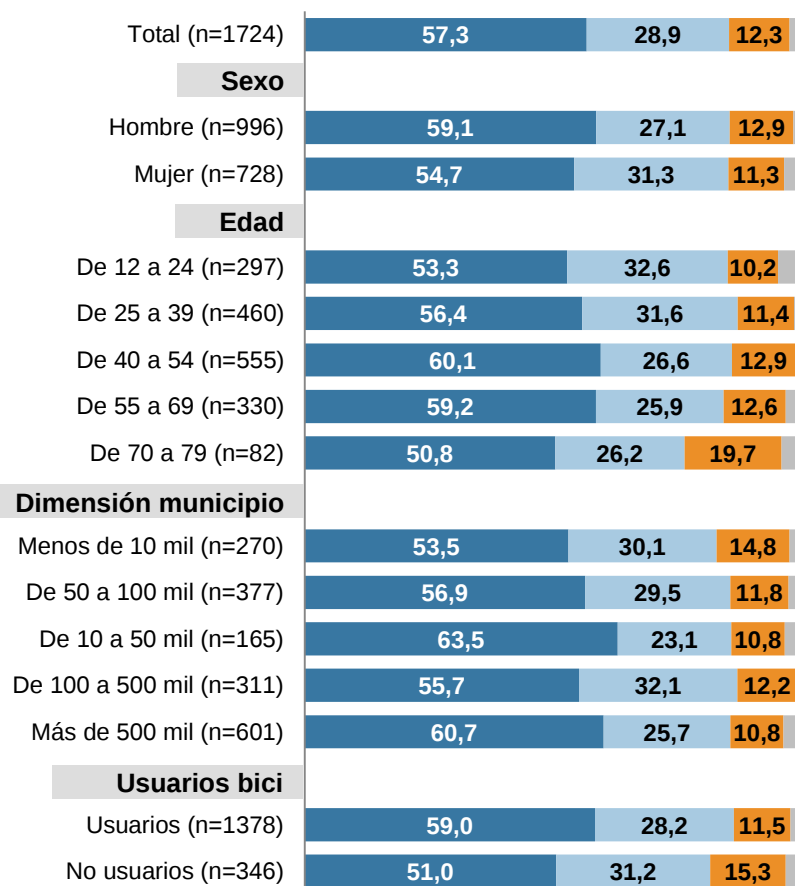


*El 2011 la pregunta era: "Si el ayuntamiento le ofreciera la posibilidad de registrar su bicicleta para facilitar su recuperación en caso de robo, ¿usted la registraría?"

SEVILLA DESTACA COMO LA CIUDAD EN LAS QUE MAYOR PROPORCIÓN DE PERSONAS TIENE INTENCIÓN DE REGISTRAR SU BICI EN UN REGISTRO NACIONAL.

INTENCIÓN DE REGISTRAR SU BICI EN UN REGISTRO NACIONAL PARA FACILITAR SU RECUPERACIÓN EN CASO DE ROBO

■ Sí, con toda seguridad ■ Sí, probablemente ■ No ■ NS/NC





CONCLUSIONES

Conclusiones

- Alrededor de **20 millones de españoles utilizan la bicicleta con alguna frecuencia**, llegando a superar más del 50% de la población. De las grandes ciudades (más de 500 mil habitantes), únicamente Madrid se sitúa por debajo de esta cifra.
- El **aumento de uso de la bicicleta** en los últimos dos años se debe principalmente a las **mujeres**, dado que el uso de la bici entre los hombres se ha mantenido estable.
- **Aumenta la edad media** de los usuarios, la bicicleta ya no es un vehículo asociado solo a la gente joven.
- Entre los que saben montar en bicicleta cada vez hay **una mayor conciencia de no saber circular correctamente**, lo que demuestra la **falta de educación vial**.
- Entre los que **no utilizan** la bicicleta, los **motivos** principalmente son temas personales, porque **no tienen bicicleta** o porque la tienen **estropeada**, porque **prefiere otros medios** o por **falta de tiempo**.
- El 70% de los entrevistados **tiene al menos una bicicleta en su hogar**. A su vez, más de un 5% dispone de algún **patinete eléctrico**.
- Casi **1,5 millones de españoles utilizan la bicicleta a diario para ir a trabajar o a estudiar**, y **más de 4 millones la utilizan alguna vez** para estos desplazamientos.

Conclusiones

- **Elevados niveles de cumplimiento de la normativa declarados por los ciclistas.** Sin embargo en el conjunto de la población incrementa **la percepción de su incumplimiento por parte de los usuarios de la bicicleta.**
- **Aumenta** el número de ciclistas que han sufrido un **accidente** circulando en bici, especialmente entre los hombres, y con intervención de terceros. Y aumenta el porcentaje de **robos de bicicleta**, sobre todo en las **grandes ciudades en la que hay un mayor número de usuarios habituales de la bicicleta.**
- Aumento de la **asociación entre movilidad y bicicleta**, así como entre **medioambiente y bicicleta**, por detrás de la salud que continúa como principal ventaja. Tres conceptos que se retroalimentan en beneficios para el individuo y la comunidad.
- Los españoles destacan el tema **ecológico y que no contamina** como una de las **principales ventajas de ir en bicicleta**, por detrás de la **salud** la cual se posiciona como **principal ventaja**. El **inconveniente** más declarado sigue siendo el **peligro por la circulación y el tráfico**, aunque incrementan las respuestas que ponen el énfasis en algunas limitaciones, **especialmente el clima.**
- **Aumenta la notoriedad y el uso de sistemas de bicis públicos.** Más de **3 millones de españoles utilizan** algún tipo de bici pública.
- **Incrementa la predisposición a registrar la bicicleta**, especialmente en los municipios de mayor dimensión.

Conclusiones

- En línea con el año anterior, la mayoría de la población **apoya las medidas de la promoción de la bicicleta**.
- La gran mayoría considera que las **administraciones** deberían **fomentar el uso de la bicicleta** tanto en las **empresas** como ya desde las **escuelas**.
- En consonancia con el **incremento de la percepción de un mayor “conflicto” entre usuarios de la bicicleta y peatones**, se **reducen** los partidarios de que los primeros **puedan circular por áreas peatonales**.
- La **principal queja sobre los ciclistas** es el hecho de que **van por la acera**, lo que pone de manifiesto la **necesidad de seguir creando espacios para bicis en la calzada**.
- El **uso del casco** cada vez se considera más como un tema **obligatorio**.
- La **administración central** emerge como el **principal órgano responsable regulador** de la **normativa de la bicicleta**, ésta debería ser homogénea en todas las ciudades.
- Aumenta la **percepción** de la **existencia de vías acondicionadas** para circular en bicicleta, sobre todo en las **grandes ciudades** y especialmente en **Sevilla y Valencia**.
- Entre los que consideran que su **municipio no es amable para la bici**, más de la mitad señalan la **falta de vías** o su **mal diseño**, lo que muestra una **necesidad de seguir mejorando las infraestructuras**.



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