

BARÓMETRO DE LA BICICLETA EN ESPAÑA

INFORME DE RESULTADOS

Septiembre 2024



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



Red**Bici**.org

The logo for RedBici.org features a stylized bicycle with a frame made of three overlapping circles in yellow, red, and green. The text 'RedBici.org' is positioned below the graphic.

Índice

Presentación y ficha técnica _____	3	La bicicleta en la ciudad _____	57
Imagen de la bicicleta _____	7	Convivencia de bicis y vehículos a motor _____	76
Uso de la bicicleta _____	19	Infraestructuras ciclistas _____	81
Frecuencia de uso _____	20	La bicicleta compartida _____	82
Disponibilidad de bicicleta _____	32	Registro de bicicletas _____	86
Los usuarios de la bicicleta _____	41	Las políticas sobre la bicicleta _____	89
Hábitos de uso _____	42	Conclusiones _____	100
Accidentalidad _____	50		
El robo de bicicletas _____	54		



PRESENTACIÓN Y FICHA TÉCNICA

Presentación

A continuación, se presenta el informe de resultados del **Barómetro de la Bicicleta en España**, que la Red de Ciudades por la Bicicleta ha encargado a GESOP. Este barómetro se viene realizando periódicamente desde 2008, siendo este el decimoquinto año desde su inicio. Comprende, pues, una sucesión de etapas con cambios sociales muy significativos en la interpretación de los resultados.

La perspectiva temporal permite analizar la evolución del uso de la bicicleta con el paso de los años, así como la percepción que tiene de ella la ciudadanía. Además, se muestra el posicionamiento de la población entorno a varias medidas vinculadas a la movilidad en bici y las distintas necesidades que de ella se derivan.

A parte de comparar los datos con las anteriores ediciones del barómetro, también se destacan las diferencias entre los principales segmentos de población y, cuando es pertinente, las detectadas entre los usuarios habituales de bicicleta, los esporádicos y los que no lo son.

El informe se estructura en siete grandes bloques:

1. El primer capítulo está dedicado a la **percepción que tiene la ciudadanía de la bicicleta** para conocer las ventajas e inconvenientes que se le atribuyen y compararlos.
2. El segundo capítulo se centra en la **relación de los españoles con la bicicleta**: si saben montar y circular correctamente en bicicleta, con qué frecuencia la utilizan y los motivos por no utilizarla, disponibilidad, tipologías de bicicletas que tienen y lugares donde las guardan.
3. Le sigue un análisis de los **hábitos de uso de la población usuaria** de la bicicleta, así como de la accidentalidad en bicicleta y los robos.
4. Seguidamente, un apartado específico sobre la **imagen de la bici en la ciudad**, en el que se analiza si los municipios se perciben como seguros para circular, como se valora el estado de las vías ciclistas, y cuáles son los principales frenos para su uso en ciudad.
5. Los últimos dos capítulos se centran en el **papel de la administración pública**. Hasta qué punto se espera que promueva medidas para el uso de la bicicleta y qué conocimiento/posicionamiento se tiene ante ellas.
6. Finalmente, se concluye con un **apartado con las principales conclusiones** donde se resumen algunos de los **puntos más relevantes** del estudio.

Ficha técnica

Técnica de investigación: 2.803 entrevistas telefónicas asistidas por ordenador (CATI) y 1.202 entrevistas online (CAWI).

Ámbito geográfico: España.

Población objetivo: Población entre 14 y 70 años residente en España*. (35.512.401 de personas según datos del INE 2023).

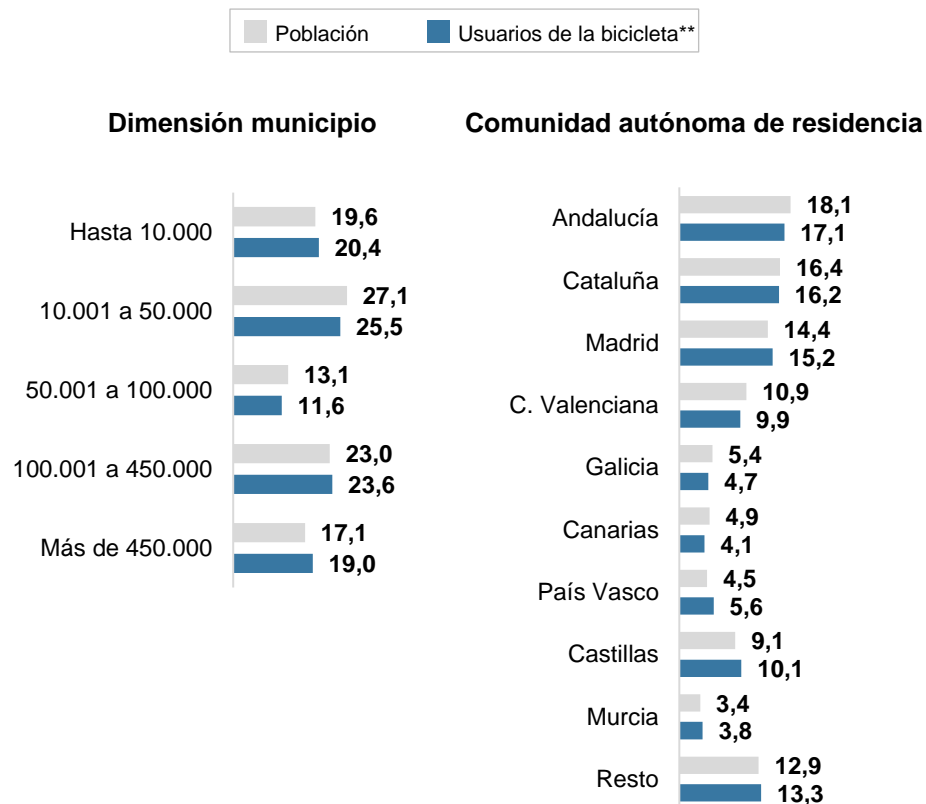
Número de entrevistas: 4.005 entrevistas.

Tipo de muestreo: Afijación no proporcional de 400 entrevistas en cada una de las siete grandes ciudades del país (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Zaragoza y Murcia). El resto de las entrevistas, 1.201, se han distribuido proporcionalmente según población por CCAA y dimensión de municipio. Dentro de cada estrato territorial la selección de los individuos a entrevistar se ha hecho según cuotas cruzadas por sexo y edad siguiendo la distribución real de la población. Los resultados se han ponderado de acuerdo con el peso real de cada territorio.

Margen de error: Para un nivel de confianza del 95,5% y $p=q=0,5$, el margen de error es de +/- 2,4%.

Trabajo de campo: Del 17 de junio al 19 de julio de 2024.

DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA SEGÚN EL LUGAR DE RESIDENCIA

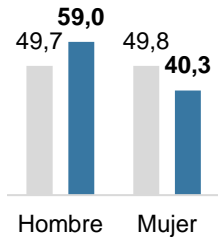


* En el 2008 la población objetivo era de personas de 16 a 74 años residentes en España. Del 2009 hasta el 2019 era de personas de 12 a 74 años. ** Se entiende por usuarios de la bicicleta aquellos que dicen utilizar la bicicleta con alguna frecuencia: cada día o casi, al menos una vez a la semana, sólo los fines de semana, alguna vez al mes o con menor frecuencia.

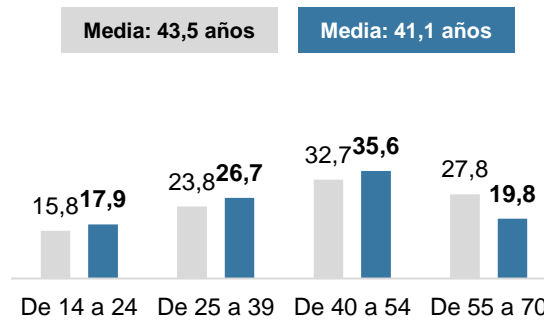
POBLACIÓN ENTREVISTADA

■ Población ■ Usuarios de la bicicleta*

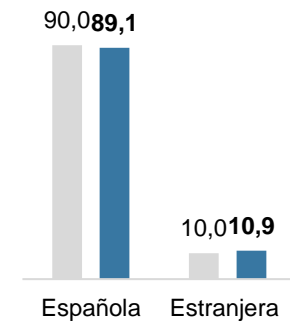
SEXO**



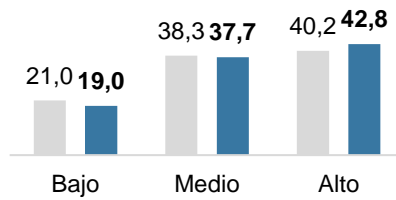
EDAD



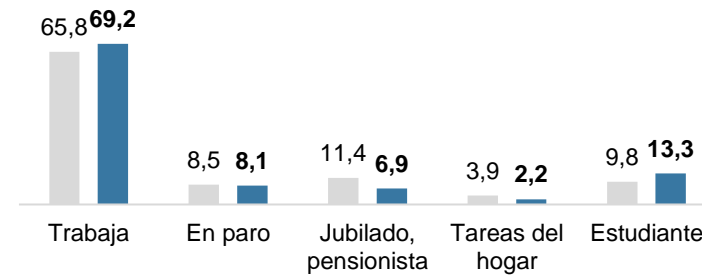
NACIONALIDAD



NIVEL DE ESTUDIOS***



ACTIVIDAD***



* Se entiende por usuarios de la bicicleta aquellos que dicen utilizar la bicicleta con alguna frecuencia: cada día o casi, al menos una vez a la semana, sólo los fines de semana, alguna vez al mes o con menor frecuencia. ** Un 0,5% de las personas entrevistadas se ha definido como no binario. ***Un 0,4% no contesta su nivel de estudios y un 0,6% no contesta su actividad.



IMAGEN DE LA BICICLETA

A QUÉ SE ASOCIA LA BICICLETA

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

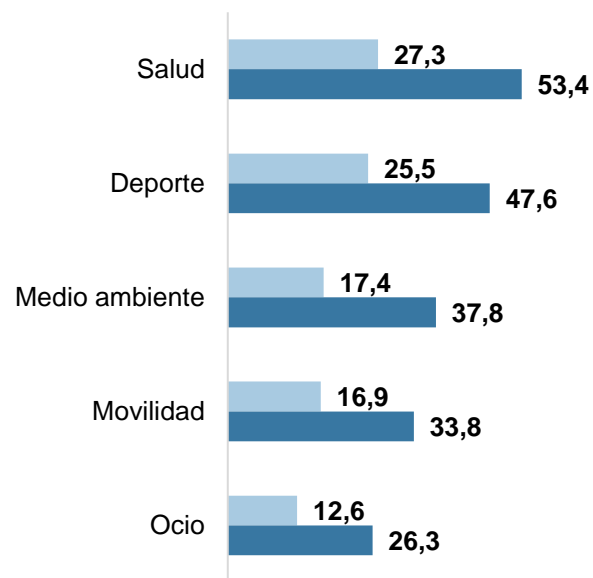
En quince años, la asociación de la bicicleta con la movilidad se ha casi doblado, pasando del 18,2% al 33,8%.

Sin embargo, la salud y el deporte continúan siendo las palabras que más se relacionan con ir en bicicleta.

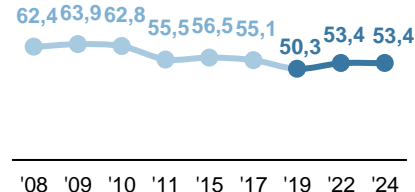
El tercer atributo más asociado a la bici es el medio ambiente, aunque pierde menciones respecto a los años anteriores. Le sigue de cerca la movilidad.

La vinculación bicicleta-ocio vuelve a crecer, establecida por una de cada cuatro personas.

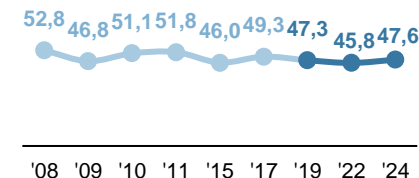
Primera respuesta Suma de las dos respuestas



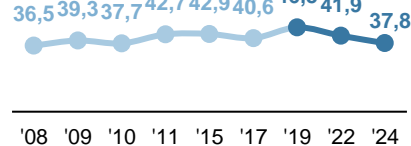
SALUD



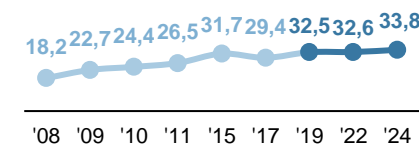
DEPORTE



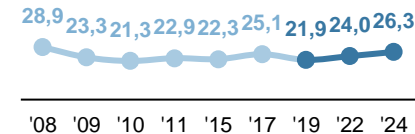
MEDIO AMBIENTE



MOVILIDAD



OCIO



A QUÉ SE ASOCIA LA BICICLETA

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

A mayor edad, mayor vinculación entre ir en bici y la salud. A menor edad, en cambio, más se relaciona con el deporte y la movilidad.

Los hombres hacen más menciones al deporte y al ocio que las mujeres. Ellas, en cambio, vinculan más ir en bici con el medio ambiente.

No hay grandes diferencias en los conceptos que ciclistas habituales, esporádicos y no ciclistas asocian a ir en bicicleta. Los habituales son quienes más la asocian a la salud y la movilidad, los esporádicos al ocio y al medio ambiente, mientras que los no ciclistas vinculan ir en bici con hacer deporte más que el resto.

En los municipios de menor dimensión es donde más referencias se hace a la salud. En los de **más de 450 mil habitantes, el medio ambiente y la movilidad tienen especial importancia.**

	SEXO				EDAD				NIVEL DE ESTUDIOS		
	TOTAL	USUARIO	Hombre	Mujer	De 14 a 24	De 25 a 39	De 40 a 54	De 55 a 70	Bajo	Medio	Alto
	(n=4005)	(n=2075)	(n=1972)	(n=2014)	(n=600)	(n=1008)	(n=1290)	(n=1107)	(n=683)	(n=1536)	(n=1768)
Salud	53,4	54,4	53,0	53,9	44,5	49,5	54,4	60,7	56,6	54,2	51,1
Deporte	47,6	45,2	50,9	44,3	57,4	49,0	47,0	41,6	59,5	47,0	42,1
Medio ambiente	37,8	36,7	30,9	44,7	31,8	40,4	37,9	39,0	30,3	36,1	43,3
Movilidad	33,8	32,2	35,0	32,9	41,6	34,2	31,2	32,1	32,5	33,3	35,1
Ocio	26,3	30,4	29,2	23,4	24,6	25,7	28,7	25,1	20,5	27,9	27,9
Otras	0,1		0,2					0,3		0,2	0,1
NS/NC	0,2	0,2	0,3	0,2		0,2	0,1	0,5	0,1	0,4	0,1

	RELACIÓN CON LA BICI				DIMENSIÓN DE MUNICIPIO				
	TOTAL	Ciclistas habituales	Ciclistas esporádicos	No ciclistas	Hasta 10.000	De 10.001 a 50.000	De 50.001 a 100.000	De 100.001 a 450.000	Más de 450.000
	(n=4005)	(n=972)	(n=1103)	(n=1930)	(n=276)	(n=396)	(n=191)	(n=338)	(n=2804)
Salud	53,4	57,3	51,7	52,6	59,0	52,0	55,5	54,1	47,0
Deporte	47,6	45,7	44,7	49,8	45,9	48,3	48,6	48,9	45,9
Medio ambiente	37,8	33,3	39,8	38,9	36,3	36,0	44,6	34,6	41,6
Movilidad	33,8	38,2	26,8	35,2	30,2	36,6	28,8	31,9	39,9
Ocio	26,3	24,1	36,1	22,5	27,2	27,0	22,1	29,9	22,9
Otras	0,1			0,2				0,3	0,2
NS/NC	0,2	0,5		0,2	0,4				1,0

A QUÉ SE ASOCIA LA BICICLETA

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

En cinco de las siete grandes ciudades analizadas, más del 40% vincula ir en bici con la movilidad.

Especialmente en la capital catalana (45,7%), donde también se suele relacionar con el medio ambiente (44,5%).

Las personas que usan la bicicleta a diario son las que más la relacionan con la movilidad, mientras que las que van en bici menos a menudo (fines de semana, alguna vez al mes y menor frecuencia) la suelen vincular más al ocio.

Aquellas que van mínimo una vez a la semana la relacionan estrechamente a la salud. Las que no saben montar son quienes más la relacionan con el medio ambiente.

	CIUDAD								
	TOTAL	BCN	MAD	MÁL	MUR	SEV	VAL	ZGZ	Resto
	(n=4005)	(n=404)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=1201)
Salud	53,4	49,2	41,8	50,0	49,7	54,1	52,4	49,1	54,8
Deporte	47,6	38,6	51,2	46,9	48,0	43,5	37,0	48,0	48,0
Medio ambiente	37,8	44,5	42,1	38,8	39,5	39,9	43,8	34,8	37,0
Movilidad	33,8	45,7	36,2	40,8	38,2	40,4	42,6	40,1	32,6
Ocio	26,3	19,3	26,3	21,2	22,5	19,3	19,7	24,1	27,1
Otras	0,1	0,2		0,7			0,5	0,2	0,1
NS/NC	0,2	1,2	0,7	0,5	0,9	0,8	1,5	1,5	0,1

	FRECUENCIA DE USO							
	TOTAL	Cada día o casi	Mín. 1 vez a la sem.	Sólo fines de sem.	Alguna vez al mes	Menor frecuencia	Nunca o casi nunca	No sabe montar
	(n=4005)	(n=341)	(n=631)	(n=280)	(n=413)	(n=410)	(n=1623)	(n=307)
Salud	53,4	54,1	59,0	54,0	53,3	48,1	53,4	47,8
Deporte	47,6	44,2	46,6	42,4	45,5	45,7	49,5	51,7
Medio ambiente	37,8	31,5	34,3	41,2	39,1	39,4	38,1	43,7
Movilidad	33,8	48,7	32,5	24,9	24,9	30,6	34,5	40,3
Ocio	26,3	19,7	26,4	37,0	37,2	34,3	23,7	15,4
Otras	0,1						0,2	
NS/NC	0,2	0,9	0,2	0,1		0,1	0,2	0,4

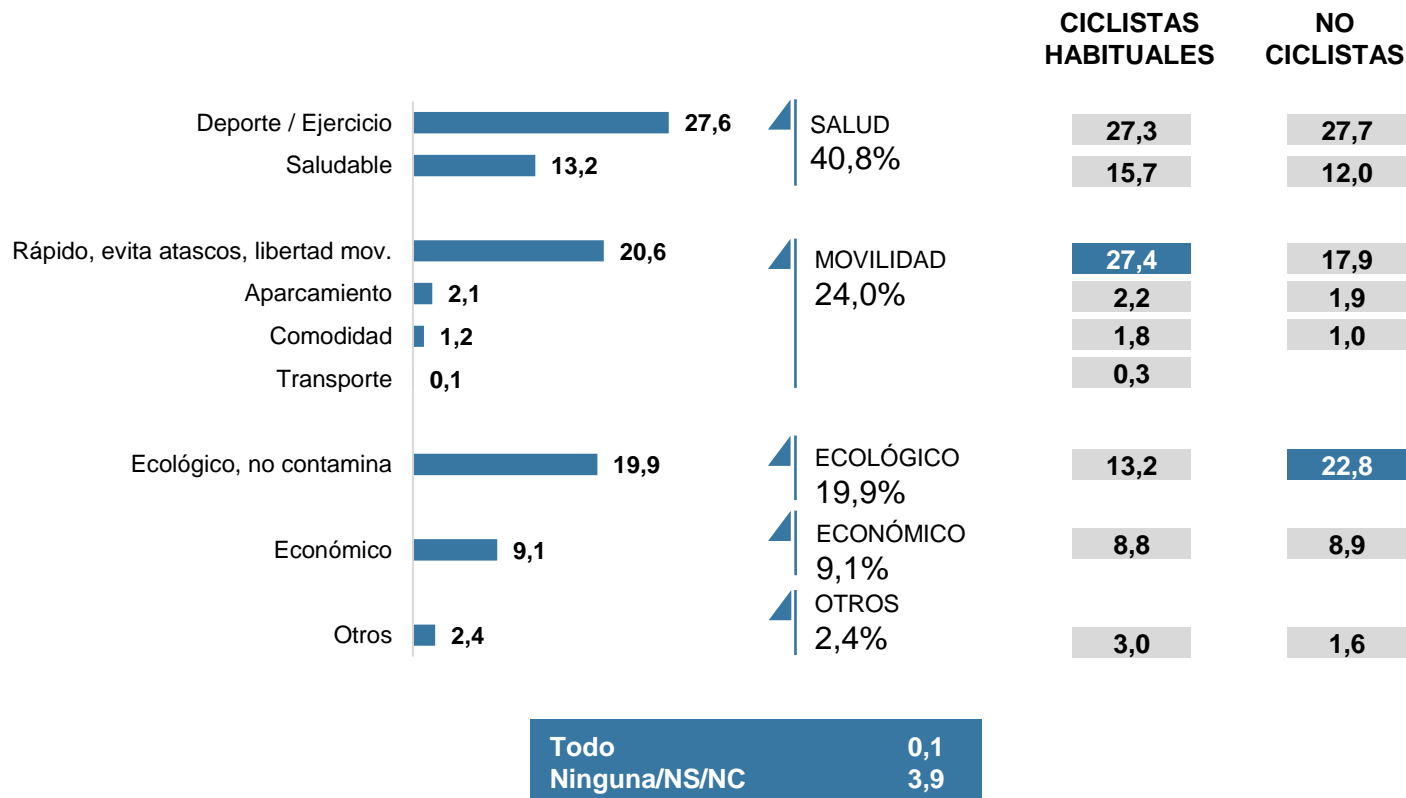
LAS VENTAJAS DE IR EN BICICLETA

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

Los ciclistas habituales suelen señalar positivamente más aspectos relacionados con la rapidez de este medio de transporte que los no ciclistas.

Los no usuarios, en cambio, señalan más como principal ventaja de ir en bici el hecho de que es ecológico y no contamina.

Ambos perfiles mencionan de forma parecida las ventajas relacionadas con la salud y aquellas en términos económicos.



LAS VENTAJAS DE IR EN BICICLETA

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

Las menciones a la movilidad recuperan el valor más alto de la serie.

Las ventajas relacionadas con la movilidad (24%) igualan la cifra más elevada de la serie, la de 2015.

En términos generales, no hay grandes diferencias entre el resto de principales ventajas señaladas con respecto a los anteriores años.

Evolución

	2008	2009	2010	2011	2015	2017	2019	2022	2024
SALUD	40,8	43,5	41,9	42,2	43,5	39,9	40,9	42,1	40,8
Deporte/Ejercicio	26,7	26,6	21,8	31,6	31,4	29,9	28,7	28,8	27,6
Saludable	14,0	16,9	20,1	10,6	12,1	10,0	12,2	13,3	13,2
MOVILIDAD	22,6	23,1	21,2	19,4	24,0	23,8	19,7	17,8	24,0
Rápido, evita atascos, libertad de movimiento	15,2	13,3	12,9	11,6	15,1	15,3	15,9	14,7	20,6
Aparcamiento	2,1	2,1	1,9	2,9	3,8	2,6	2,5	1,7	2,1
Comodidad	2,7	3,3	3,6	2,2	2,5	3,9	1,2	1,4	1,2
Transporte	2,6	4,4	2,8	2,7	2,6	2,0	0,1		0,1
ECOLÓGICO	18,6	14,9	18,4	18,2	15,9	18,2	25,2	22,9	19,9
ECONÓMICO	4,5	6,8	5,5	10,9	9,5	7,2	6,9	11,4	9,1
OTRAS	9,2	8,7	7,1	4,4	4,0	6,6	3,4	2,5	2,3
TODOS / NINGUNA / NS / NC	4,4	3,1	5,7	4,9	3,1	4,2	3,8	3,3	4,0

LAS VENTAJAS DE IR EN BICICLETA

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

A mayor edad, más ventajas relacionadas con la salud se señalan.

En cambio, a menor edad más menciones a la movilidad, especialmente señalando que la bici es un método de transporte rápido, que evita atascos y da libertad de movimiento.

Esta última también suele ser una ventaja especialmente destacada en ciudades como Zaragoza, Sevilla, Barcelona o Valencia.

	SEXO			EDAD				CIUDAD							
	TOTAL	Hombre	Mujer	De 14 a 24	De 25 a 39	De 40 a 54	De 55 a 70	BCN	MAD	MÁL	MUR	SEV	VAL	ZGZ	Resto
	(n=4005)	(n=1972)	(n=2014)	(n=600)	(n=1008)	(n=1290)	(n=1107)	(n=404)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=1201)
SALUD	40,8	43,3	38,1	33,1	37,1	40,7	48,4	32,0	34,4	32,6	31,3	35,7	33,9	35,0	42,3
Deporte/Ejercicio	27,6	27,6	27,3	24,6	25,8	26,9	31,6	22,1	25,2	22,4	21,0	25,0	24,9	27,2	28,3
Saludable	13,2	15,7	10,8	8,5	11,3	13,8	16,8	9,9	9,2	10,2	10,3	10,7	9,0	7,8	14,0
MOVILIDAD	24,0	25,6	22,3	29,6	25,6	22,1	21,4	28,4	24,3	28,7	24,7	31,0	30,9	32,7	23,3
Rápido, evita atascos, libertad de movimiento	20,6	22,6	18,7	28,1	21,0	18,9	18,1	26,2	21,0	23,2	19,2	28,0	25,7	28,4	20,0
Aparcamiento	2,1	1,7	2,5	0,5	2,8	2,2	2,2	0,7	1,8	3,5	4,5	1,5	3,2	2,8	2,1
Comodidad	1,2	1,2	1,1	1,0	1,5	1,0	1,1	1,5	1,5	2,0	0,7	1,5	2,0	1,5	1,1
Transporte	0,1	0,1			0,3						0,3				0,1
ECOLÓGICO	19,9	15,5	24,3	22,8	22,0	18,6	18,0	19,2	19,8	17,1	22,0	15,5	18,2	16,6	20,1
ECONÓMICO	9,1	10,5	7,8	10,0	10,7	10,9	5,2	9,8	10,0	11,8	13,9	12,8	7,8	6,9	8,9
OTRAS	2,3	1,7	2,7	2,3	2,2	3,1	1,3	4,5	4,2	2,1	2,5	1,7	2,2	2,0	1,8

LOS INCONVENIENTES DE IR EN BICICLETA

¿Y el principal inconveniente? –Espontánea–

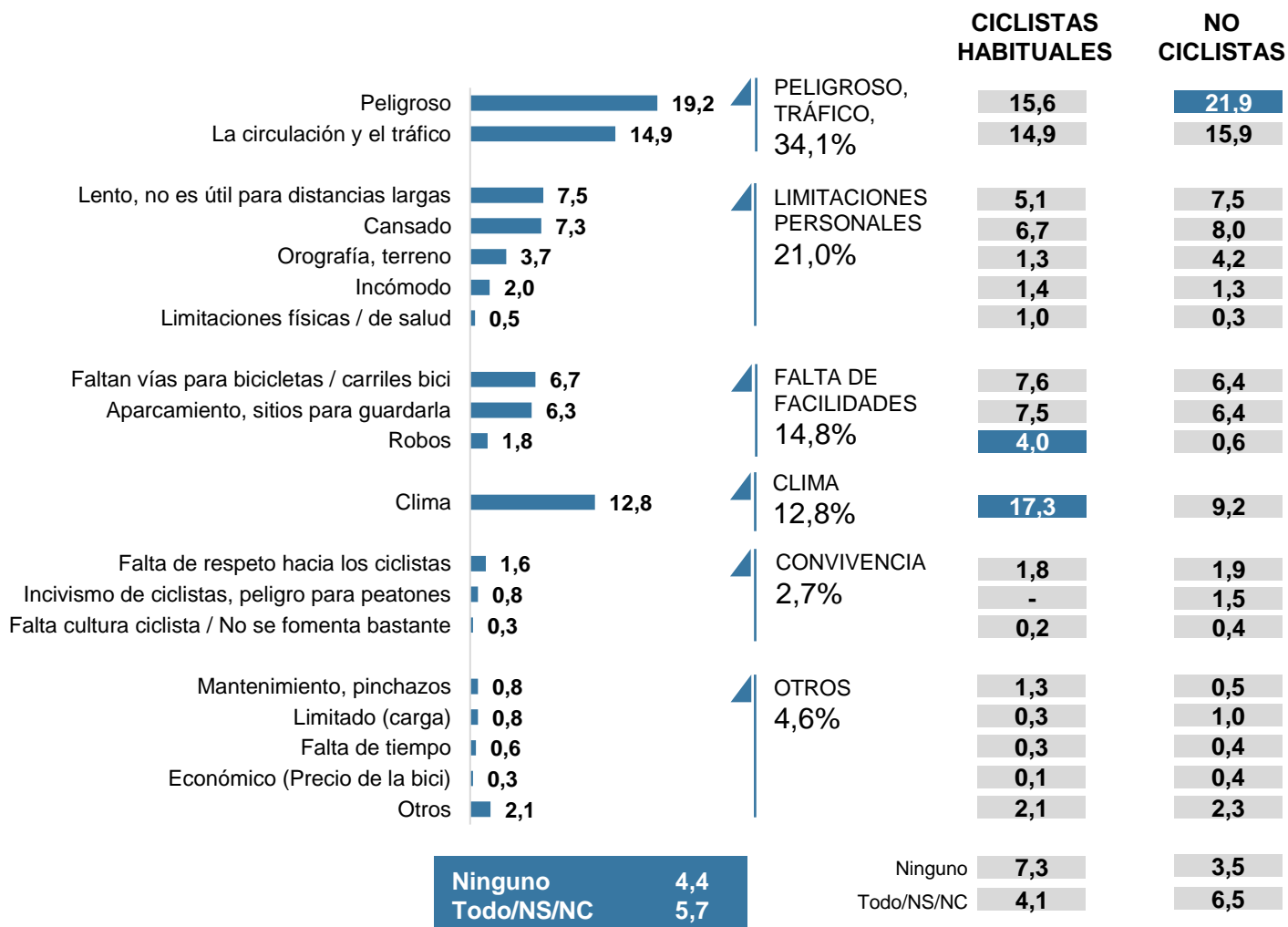
Más del 20% de los no ciclistas consideran que ir en bici es peligroso y que es el principal inconveniente.

En cambio, el inconveniente específico de ir en bici más señalado por los ciclistas habituales es el factor climático, señalado por un 17,3%.

Más de un tercio del conjunto de la población menciona inconvenientes relacionados con los peligros y problemáticas de circulación.

Uno de cada cinco indica aspectos relacionados con limitaciones personales, como la lentitud en distancias largas, el cansancio, la orografía y las limitaciones físicas.

En menor medida se apuntan aspectos convivenciales entre ciclistas y otros conductores o peatones (2,7%).



LOS INCONVENIENTES DE IR EN BICICLETA

¿Y el principal inconveniente? –Espontánea–

Disminuyen los inconvenientes vinculados a la falta de facilidades y aumentan los vinculados a la situación climática.

Las menciones al tráfico y los peligros de la bici, así como a las limitaciones personales se mantienen respecto a hace dos años en las primeras posiciones.

Los inconvenientes vinculados a la convivencia se mantienen en valores muy bajos, con una tendencia progresiva al descenso en número de menciones.

El porcentaje de personas que no se posiciona al respecto (10,1%) es casi la mitad que en la primera edición del barómetro (19,3%).

Evolución

	2008	2009	2010	2011	2015	2017	2019	2022	2024
PELIGROSO, TRÁFICO	35,9	32,5	33,8	27,2	32,3	40,6	32,2	33,0	34,1
Peligroso	19,3	19,9	16,4	17,3	16,3	23,3	16,7	17,2	19,2
La circulación y el tráfico	16,6	12,6	17,4	9,9	16,0	17,3	15,5	15,8	14,9
LIMITACIONES PERSONALES	16,7	19,6	18,6	17,6	13,1	12,7	17,2	21,0	21,0
Lento, no es útil para distancias largas	1,6	2,3	3,3	5,1	3,8	4,5	6,0	6,0	7,5
Cansado	12,7	12,9	9,3	6,8	3,6	3,7	5,3	9,6	7,3
Orografía, terreno			2,4	2,4	3,4	2,1	2,6	3,0	3,7
Incómodo	1,1	1,7	1,6	2,2	1,6	1,5	2,2	1,8	2,0
Limitaciones físicas / de salud	1,4	2,7	2,0	1,1	0,7	0,9	1,1	0,6	0,5
FALTA DE FACILIDADES	13,3	15,4	15,6	18,6	19,0	16,6	18,6	18,9	14,8
Faltan vías para bicicletas/carriles bici	7,5	9,8	9,4	12,1	11,4	11,0	10,1	9,7	6,7
Aparcamiento, sitios para guardarla	3,4	3,6	4,3	4,4	5,3	3,8	7,0	7,6	6,3
Robos	2,4	2,0	1,9	2,1	2,3	1,8	1,5	1,6	1,8
CLIMA	9,3	7,6	9,1	9,8	10,8	6,1	12,0	10,3	12,8
Clima	9,3	7,6	9,1	9,8	10,8	6,1	12,0	10,3	12,8
CONVIVENCIA	2,3	3,1	3,2	5,4	7,2	5,5	4,5	2,6	2,7
Falta de respeto hacia los ciclistas		2,1	2,3	3,2	4,4	3,5	3,2	1,7	1,6
Incivismo de los ciclistas, peligro para los peatones	2,3	1,0	0,9	1,4	2,0	1,5	1,3	0,5	0,8
Falta cultura ciclista / No se fomenta bastante				0,8	0,8	0,5		0,4	0,3
OTROS	3,2	5,2	3,6	3,7	4,3	5,4	4,3	3,0	4,6
Mantenimiento, pinchazos		0,7	0,6	0,5	0,9	0,5	0,9	1,0	0,8
Limitado (carga)	1,2	1,4	0,9	0,7	0,2	0,6	0,9	0,7	0,8
Falta de tiempo	1,1	1,3	1,4	0,5	0,6	0,5	0,7	0,2	0,6
Económico (Precio de la bici)								0,4	0,3
Otros	1,0	1,8	0,7	2,0	2,6	3,8	1,8	0,7	2,1
TODO/NINGUNO/NS/NC	19,3	16,4	16,2	17,9	13,4	13,2	11,2	11,2	10,1

LOS INCONVENIENTES DE IR EN BICICLETA

¿Y el principal inconveniente? –Espontánea–

A mayor edad, más peligros y problemáticas de circulación se perciben a la hora de ir en bici.

Los más jóvenes son quienes más limitaciones le encuentran a la bici, especialmente vinculadas al cansancio. Los hombres también lo suelen mencionar más que las mujeres.

Las mujeres sobresalen por considerar que faltan facilidades para normalizar el uso de la bici, especialmente para circular y aparcar en condiciones. Los jóvenes también se muestran más sensibles respecto a esta cuestión.

	TOTAL	SEXO		EDAD			
		Hombre	Mujer	De 14 a 24	De 25 a 39	De 40 a 54	De 55 a 70
	(n=4005)	(n=1972)	(n=2014)	(n=600)	(n=1008)	(n=1290)	(n=1107)
PELIGROSO, TRÁFICO	34,1	33,8	34,6	27,9	31,0	32,0	43,0
Peligroso	19,2	18,7	19,9	17,3	20,3	16,8	22,3
La circulación y el tráfico	14,9	15,1	14,7	10,6	10,7	15,2	20,7
LIMITACIONES PERSONALES	21,0	22,6	19,2	25,5	24,5	22,3	14,0
Lento, no es útil para distancias largas	7,5	6,3	8,7	7,9	11,3	7,3	4,1
Cansado	7,3	10,2	4,0	11,5	8,9	6,3	4,8
Orografía, terreno	3,7	3,8	3,7	3,2	1,6	5,2	4,1
Incómodo	2,0	1,7	2,3	2,0	2,5	3,0	0,3
FALTA DE FACILIDADES	14,8	12,6	17,2	18,3	17,1	14,8	10,9
Faltan vías para bicicletas/carriles bici	6,7	5,4	8,0	6,3	6,6	6,7	7,0
Aparcamiento, sitios para guardarla	6,3	5,2	7,5	9,0	8,7	6,2	2,8
Robos	1,8	2,0	1,7	3,0	1,8	1,9	1,1
CLIMA	12,8	12,7	13,0	12,8	14,3	15,0	9,0
Clima	12,8	12,7	13,0	12,8	14,3	15,0	9,0
CONVIVENCIA	2,7	3,6	2,0	2,1	0,9	2,8	4,6
Falta de respeto hacia los ciclistas	1,6	2,2	1,1	1,2	0,7	1,9	2,3
OTROS	4,6	3,8	5,1	4,8	3,8	4,8	4,3
TODO/NINGUNO/NS/NC	10,1	10,9	9,0	8,2	8,5	8,4	14,2

* La tabla no incluye las menciones con una frecuencia inferior al 1,5% aunque sí están sumadas al total de cada bloque.

LOS INCONVENIENTES DE IR EN BICICLETA

¿Y el principal inconveniente? –Espontánea–

En los municipios de mayor dimensión es donde más peligros y problemáticas de tráfico se asocian a ir en bici, especialmente en Madrid.

En cambio, cuanto menos población tiene un municipio, más limitaciones de la bici se identifican, sobre todo vinculados a la lentitud en las distancias largas y el cansancio que provocan los desplazamientos.

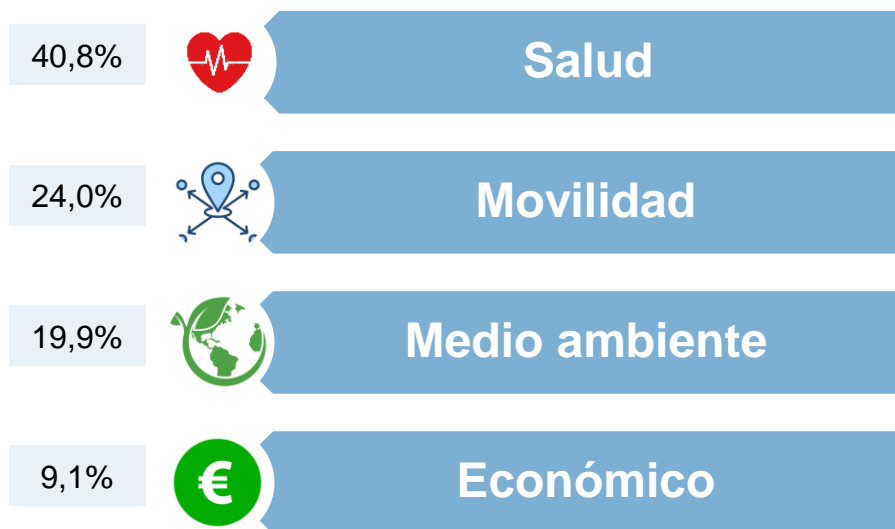
Cuanto mayor es el municipio, más facilidades para ir en bici se echan en falta. En Málaga es donde más faltarían vías y carriles bici, en Barcelona donde más se menciona el robo de estas. En la capital andaluza, en cambio, los inconvenientes vinculados al clima son los más citados, una cuarta parte los señala.

	DIMENSIÓN DE MUNICIPIO						CIUDAD							
	TOTAL	Hasta 10.000	De 10.001 a 50.000	De 50.001 a 100.000	De 100.001 a 450.000	Más de 450.000	BCN	MAD	MÁL	MUR	SEV	VAL	ZGZ	Resto
	(n=4005)	(n=276)	(n=396)	(n=191)	(n=338)	(n=2804)	(n=404)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=1201)
PELIGROSO, TRÁFICO	34,1	31,1	30,3	37,1	35,9	39,3	37,6	49,0	35,5	30,0	19,7	30,9	34,7	33,1
Peligroso	19,2	20,6	16,2	20,4	19,6	21,0	19,7	25,8	22,3	19,2	11,0	15,5	17,3	18,8
La circulación y el tráfico	14,9	10,5	14,1	16,7	16,3	18,3	17,9	23,2	13,2	10,8	8,7	15,4	17,4	14,3
LIMITACIONES PERSONALES	21,0	25,4	22,8	20,0	19,2	16,3	16,2	16,7	18,7	16,4	17,7	15,1	11,6	22,0
Lento, no es útil para distancias largas	7,5	9,1	8,1	8,5	6,2	5,5	4,9	5,8	7,0	8,5	6,5	3,3	3,5	7,9
Cansado	7,3	9,4	7,9	7,4	6,2	5,5	5,1	5,8	7,0	4,4	6,3	4,8	4,7	7,7
Orografía, terreno	3,7	5,1	4,8	1,5	4,7	0,7	1,0	0,8	1,5	0,4			0,7	4,3
Incómodo	2,0	0,7	2,0	2,1	1,5	3,9	4,5	3,8	3,0	1,7	4,7	5,7	2,0	1,6
FALTA DE FACILIDADES	14,8	7,7	14,9	16,1	17,7	18,0	23,7	12,0	22,5	22,1	20,2	20,8	21,1	14,1
Faltan vías para bicicletas/carriles bici	6,7	2,9	7,3	10,9	6,5	7,1	7,4	7,0	11,7	8,5	5,5	5,0	5,5	6,6
Aparcamiento, sitios para guardarla	6,3	3,3	6,6	4,7	8,8	7,0	8,4	4,3	6,4	8,2	9,5	10,3	10,6	6,1
Robos	1,8	1,5	1,0	0,5	2,4	3,9	7,9	0,7	4,4	5,4	5,2	5,5	5,0	1,4
CLIMA	12,8	14,5	14,1	10,5	13,0	10,2	6,5	7,0	8,2	16,9	24,5	12,8	14,4	13,3
Clima	12,8	14,5	14,1	10,5	13,0	10,2	6,5	7,0	8,2	16,9	24,5	12,8	14,4	13,3
CONVIVENCIA	2,7	1,9	2,0	3,1	4,2	3,0	3,4	2,7	4,9	2,6	1,5	4,5	2,0	2,7
Falta de respeto hacia los ciclistas	1,6	1,1	1,3	1,6	2,7	1,5	0,7	1,7	2,7	1,9	1,0	2,0	1,2	1,7
OTROS	4,6	4,1	6,4	4,6	3,0	3,6	5,0	3,3	2,6	2,5	2,9	5,0	3,2	4,6
TODO/NINGUNO/NS/NC	10,1	15,6	9,5	8,4	7,1	9,7	7,5	9,5	7,2	9,2	13,6	11,1	12,7	10,1

* La tabla no incluye las menciones con una frecuencia inferior al 1,5% aunque sí están sumadas al total de cada bloque.

VENTAJAS VS INCONVENIENTES DE IR EN BICICLETA

VENTAJAS



INCONVENIENTES





USO DE LA BICICLETA



FRECUENCIA DE USO

RESUMEN SOBRE EL TOTAL DE LA MUESTRA*

* Según datos del INE en España hay 35.512.401 personas de 14 a 70 años (población 2023).

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

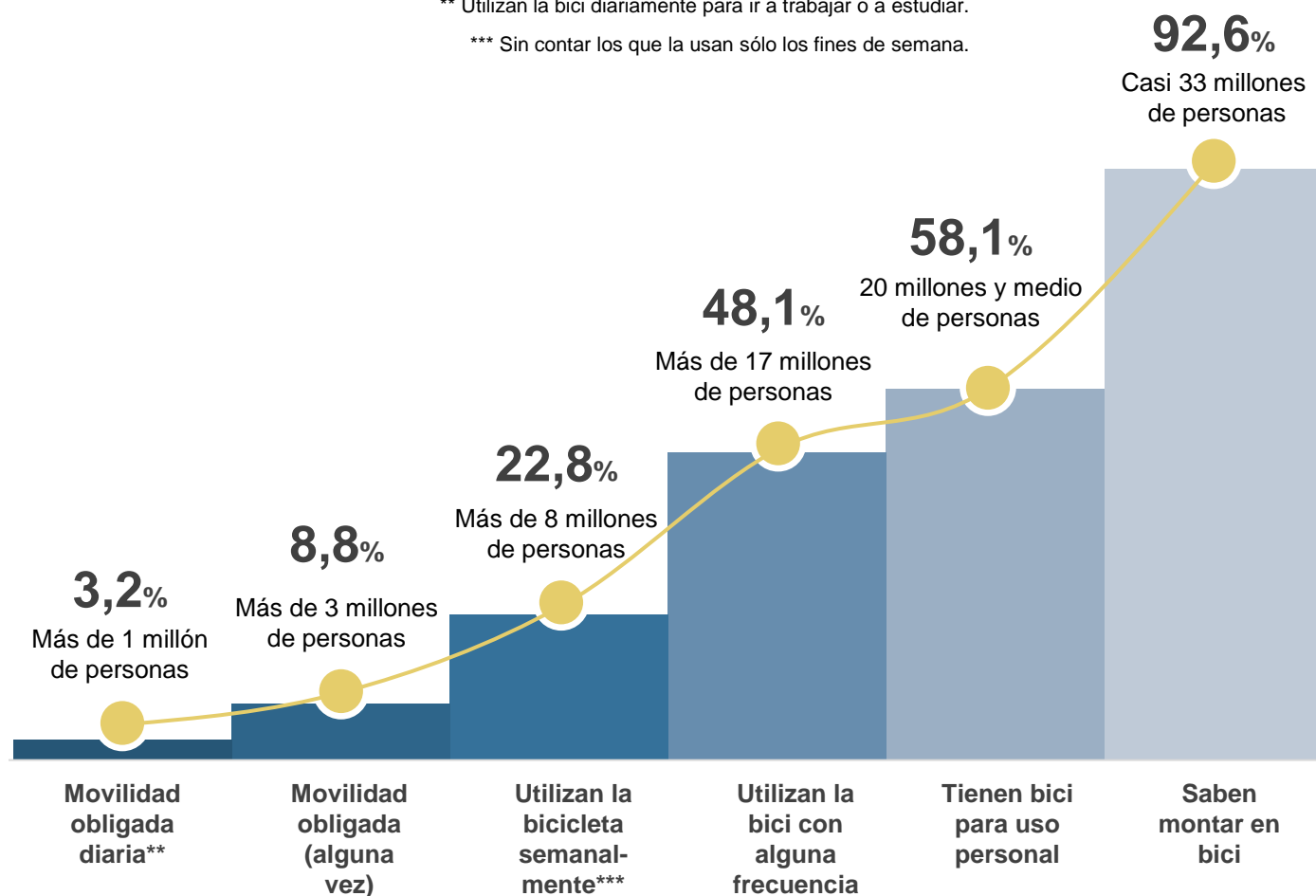
*** Sin contar los que la usan sólo los fines de semana.

Casi la mitad de la población utiliza la bicicleta con alguna frecuencia.

El 58,1% de los ciudadanos tiene bicicleta para uso personal, un 10% más que aquellas personas que utilizan la bici con alguna frecuencia.

Cerca de una cuarta parte va en bici semanalmente de lunes a viernes y casi una 10% la usa alguna vez en sus desplazamientos por trabajo o estudios.

Poco más de un 3% de la ciudadanía usa la bici a diario para ir al trabajo o al centro de estudios.



¿SABE MONTAR EN BICICLETA?

Al igual que en anteriores ediciones, la gran mayoría de la población española de entre 14 y 70 años sabe montar en bici (92,6%).

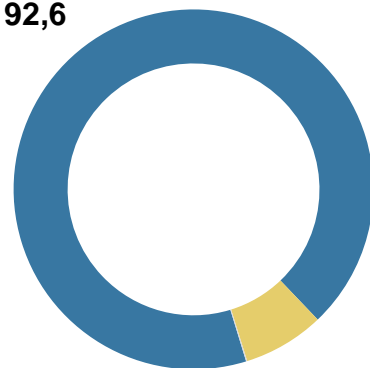
Los hombres afirman saber ir más en bici que las mujeres. El porcentaje de estos es casi un 10% superior al de ellas.

Las personas de más edad son las que menos saben ir en bici. A mayor nivel formativo, más se sabe montar.

Las personas residentes en municipios de menos de 10 mil habitantes son las que más afirman saber ir en bici si se tiene en cuenta la dimensión del municipio.

No obstante, la proporción de personas que saben ir en bici es siempre muy elevada en todos los segmentos analizados, no bajando en ningún caso del 85%.

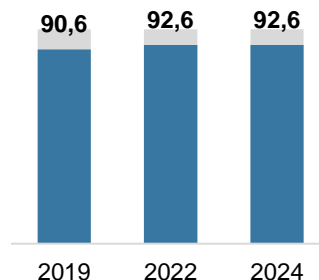
Sí, sabe montar en bici
92,6



No sabe montar en bici
7,3

No contesta
0,1

Evolución



Total (n=4005)	92,6	7,3
SEXO		
Hombre (n=1972)	97,0	2,9
Mujer (n=2014)	88,3	11,7
EDAD		
De 14 a 24 (n=600)	93,1	6,9
De 25 a 39 (n=1008)	95,9	4,0
De 40 a 54 (n=1290)	96,0	3,9
De 55 a 70 (n=1107)	85,4	14,4
NIVEL DE ESTUDIOS		
Bajo (n=683)	88,8	11,1
Medio (n=1536)	92,8	7,2
Alto (n=1768)	94,6	5,2
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO		
Hasta 10 mil (n=276)	94,6	5,4
De 10 a 50 mil (n=396)	91,2	8,6
De 50 a 100 mil (n=191)	92,6	7,4
De 100 a 450 mil (n=338)	93,2	6,8
Más de 450 mil (n=2804)	91,8	8,2
CIUDAD		
BCN (n=404)	92,8	7,2
MAD (n=400)	90,7	9,3
MAL (n=400)	88,4	11,3
MUR (n=400)	93,5	6,3
SEV (n=400)	92,3	7,5
VAL (n=400)	93,3	6,7
ZGZ (n=400)	93,7	6,3
Resto (n=1201)	92,8	7,2
NACIONALIDAD		
Española (n=3552)	92,4	7,5
Extranjera (n=453)	94,0	6,0

¿CONSIDERA QUE SABE CIRCULAR CORRECTAMENTE EN BICICLETA?

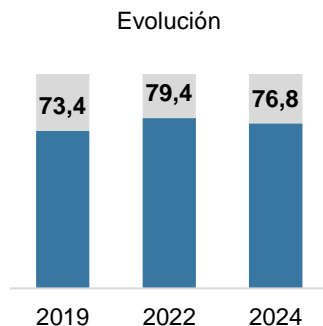
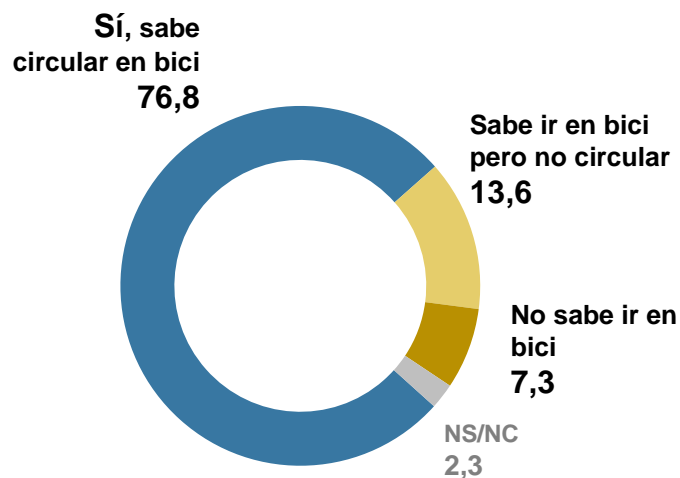
Más de tres cuartas partes de la población entrevistada afirma saber circular correctamente en bici.

Un 13,6% afirma saber montar en bicicleta, pero no circular adecuadamente.

Los hombres dicen más que las mujeres que saben circular correctamente en bicicleta. Por edad, los más mayores son los que menos dicen saber montar de forma correcta.

De los entrevistados en las grandes ciudades del país son los ciudadanos de Madrid y Málaga los que menos afirman saber circular correctamente.

Un 62,5% de no ciclistas afirma saber circular correctamente en bicicleta, pero un 20,1% considera que no sabe circular.



Total (n=4005)	76,8	13,6	7,3
SEXO			
Hombre (n=1972)	87,4	7,9	
Mujer (n=2014)	66,1	19,4	11,7
EDAD			
De 14 a 24 (n=600)	80,7	10,9	6,9
De 25 a 39 (n=1008)	78,8	15,9	
De 40 a 54 (n=1290)	81,8	12,5	
De 55 a 70 (n=1107)	66,8	14,4	14,4
CIUDAD			
BCN (n=404)	77,6	9,4	7,2
MAD (n=400)	67,9	16,0	9,3
MAL (n=400)	72,2	9,6	11,3
MUR (n=400)	81,0	8,1	6,3
SEV (n=400)	84,3	5,2	7,5
VAL (n=400)	78,6	8,9	6,7
ZGZ (n=400)	79,7	10,2	6,3
Resto (n=1201)	77,3	14,0	7,2
RELACIÓN CON LA BICI			
Ciclista habitual (n=972)	94,0	5,4	
Ciclista esporádico (n=1103)	90,5	7,7	
No ciclista (n=1930)	62,5	20,1	14,1

USUARIOS / NO USUARIOS DE LA BICICLETA

¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?

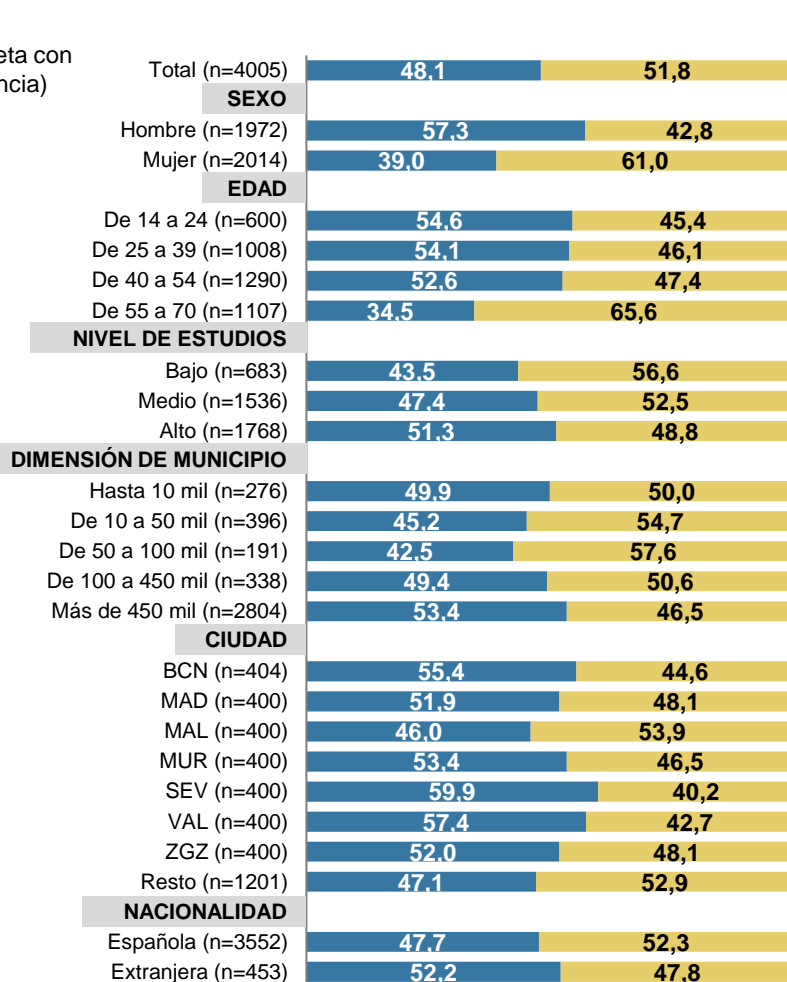
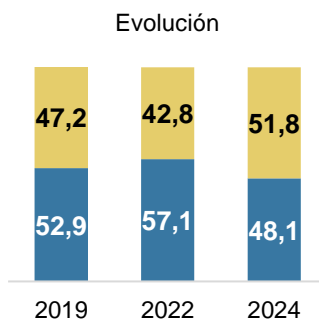
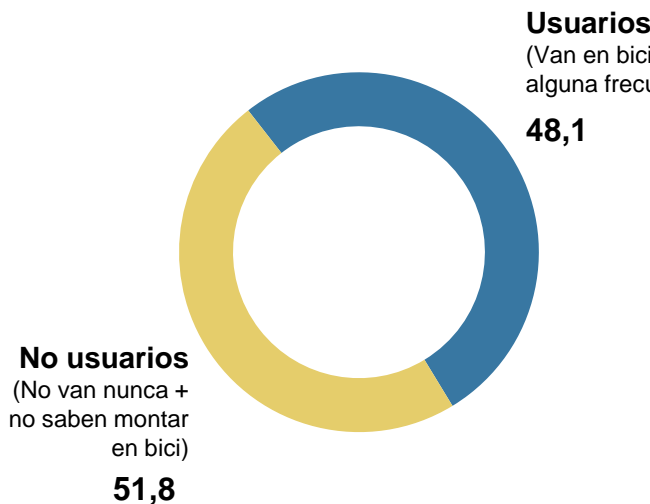
Casi la mitad de la población utiliza la bicicleta con alguna frecuencia.

Disminuye el número de personas que dicen usar la bicicleta respecto a las dos últimas ediciones.

Los hombres vuelven a estar más familiarizados con la bici que las mujeres, así como la población más joven y la más formada.

De las grandes ciudades, Sevilla es donde se acumula un mayor porcentaje de usuarios de la bici, seis de cada diez lo son. Le siguen Valencia y Barcelona.

La población de origen extranjero va ligeramente más en bici que la nacida en España.



USUARIOS / NO USUARIOS DE LA BICICLETA SEGÚN GÉNERO Y EDAD

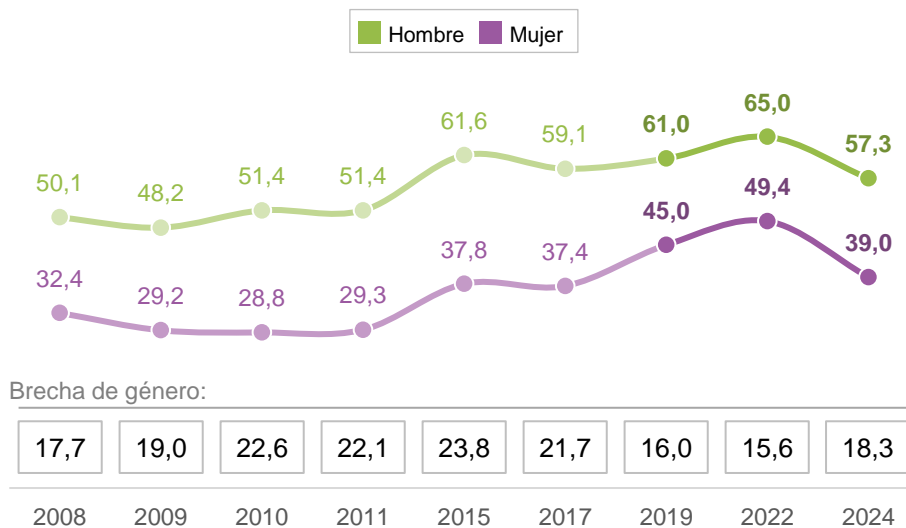
¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?

La brecha de género incrementa ligeramente.

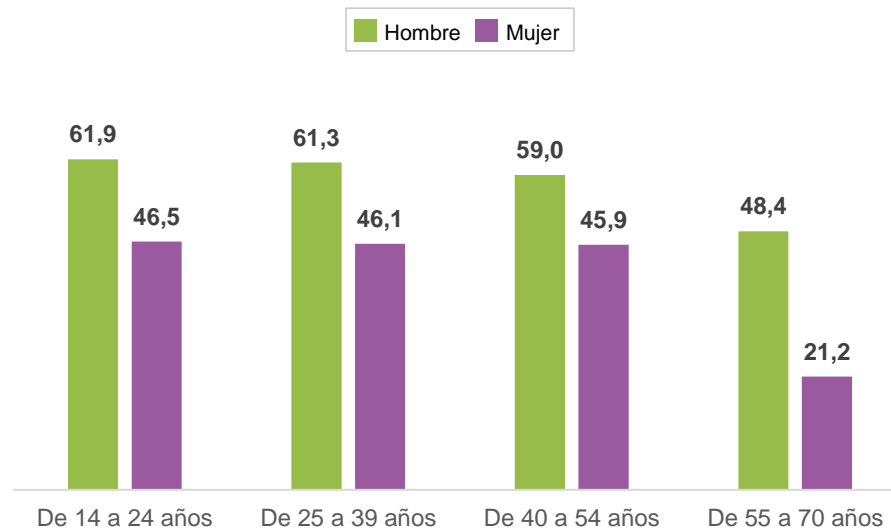
Pese a disminuir el uso en ambos sexos, la brecha de género (18,3) se acentúa, ya que el número de mujeres usuarias retrocede más que el de los hombres.

Si se tienen también en cuenta las distintas franjas de edad, el porcentaje de usuarios es siempre superior al de usuarias. Por lo general, de los 14 a los 54 años el porcentaje de personas usuarias en cada una de las tres franjas se mantiene bastante similar respectivamente. A partir de los 55 años disminuye especialmente la proporción de mujeres usuarias, concretamente un 24,7% respecto a la franja anterior. El porcentaje de hombres usuarios también disminuye en esta última franja de edad, pero no tanto (10,6%).

EVOLUCIÓN DE LOS USUARIOS DE LA BICICLETA SEGÚN GÉNERO



USUARIOS DE LA BICICLETA SEGÚN GÉNERO Y EDAD



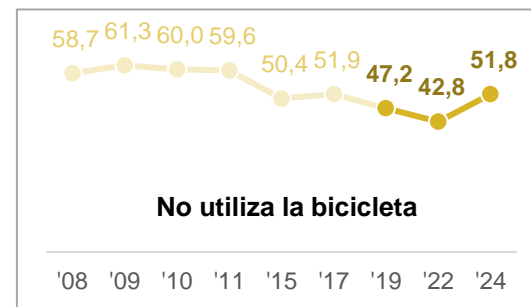
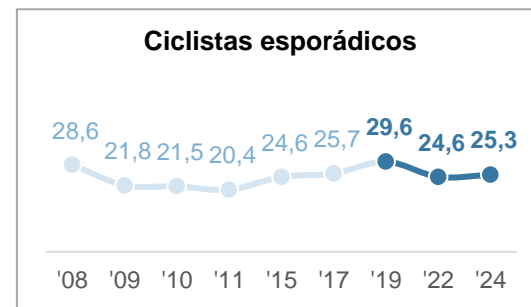
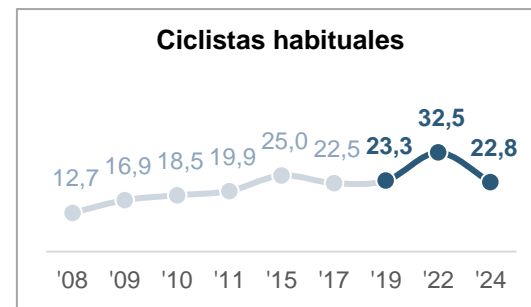
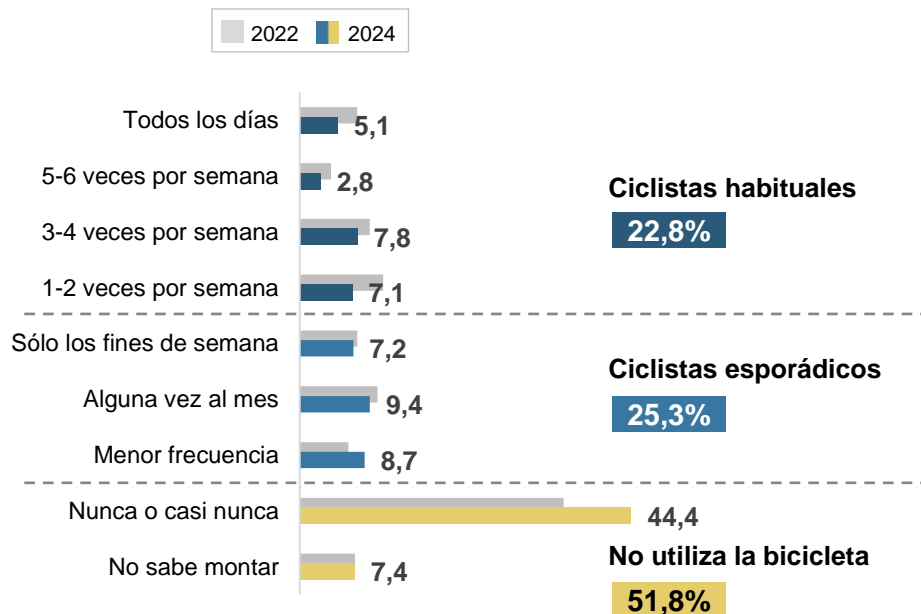
FRECUENCIA DE USO DE LA BICICLETA

¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?

Aumenta casi un 10% el número de personas que no utilizan la bicicleta respecto a hace dos años, justo después de la pandemia.

Por ende, el porcentaje de ciclistas habituales vuelve a valores parecidos a los anteriores a la pandemia.

La proporción de ciclistas esporádicos se mantiene similar a la del anterior barómetro.



	2008	2009	2010	2011	2015	2017	2019	2022	2024
CICLISTAS HABITUALES	12,7	16,9	18,5	19,9	25,0	22,5	23,3	32,5	22,8
Cada día o casi	5,2	7,0	6,6	7,4	10,0	7,0	7,8	11,9	7,9
Al menos una vez a la semana	7,6	9,9	11,9	12,5	15,0	15,5	15,5	20,6	14,9
CICLISTAS ESPORÁDICOS	28,6	21,8	21,5	20,4	24,6	25,7	29,6	24,6	25,3
Sólo los fines de semana	6,3	4,7	6,3	6,8	8,2	8,2	10,2	7,7	7,2
Alguna vez al mes	6,3	6,6	7,4	8,6	11,3	12,2	11,0	10,4	9,4
Menor frecuencia	16,0	10,5	7,8	5,0	5,1	5,3	8,4	6,5	8,7
NO CICLISTAS	58,7	61,3	60,0	59,6	50,4	51,9	47,2	42,8	51,8
Nunca o casi nunca	46,5	50,9	49,5	47,1	39,6	40,6	37,8	35,4	44,4
No sabe montar	12,2	10,4	10,5	12,5	10,8	11,3	9,4	7,4	7,4

FRECUENCIA DE USO DE LA BICICLETA

¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?

Un tercio de los hombres utiliza la bicicleta de forma habitual.

Las mujeres y las personas de más edad son quienes menos la utilizan.

En Sevilla y Valencia es donde más personas han manifestado un uso más habitual de la bicicleta. Madrid es la ciudad donde menos usuarios habituales hay, en aumento de los esporádicos.

	SEXO			EDAD				NIVEL DE ESTUDIOS			NACIONALIDAD	
	TOTAL (n=4005)	Hombre (n=1972)	Mujer (n=2014)	De 14 a 24 (n=600)	De 25 a 39 (n=1008)	De 40 a 54 (n=1290)	De 55 a 70 (n=1107)	Bajo (n=683)	Medio (n=1536)	Alto (n=1768)	Espa- ñola (n=3552)	Extran- jera (n=453)
CICLISTAS HABITUALES	22,8	31,2	14,2	25,0	25,7	23,1	18,9	19,6	24,0	23,3	22,3	28,0
Cada día o casi	7,9	10,3	5,5	11,1	7,7	7,2	7,3	8,8	8,5	6,9	8,0	7,9
Al menos una vez a la semana	14,9	20,9	8,7	13,9	18,0	15,9	11,6	10,8	15,5	16,4	14,3	20,1
CICLISTAS ESPORÁDICOS	25,3	26,1	24,8	29,6	28,4	29,5	15,6	23,9	23,4	28,0	25,4	24,2
NO USUARIOS	51,8	42,8	61,0	45,4	46,1	47,4	65,6	56,6	52,5	48,8	52,3	47,8

	DIMENSIÓN DE MUNICIPIO						CIUDAD							
	TOTAL (n=4005)	Hasta 10.000 (n=276)	De 10.001 (n=396)	De 50.001 (n=191)	De 100.001 (n=338)	Más de 450.000 (n=2804)	BCN (n=404)	MAD (n=400)	MÁL (n=400)	MUR (n=400)	SEV (n=400)	VAL (n=400)	ZGZ (n=400)	Resto (n=1201)
CICLISTAS HABITUALES	22,8	27,1	21,4	18,9	23,3	22,1	24,4	16,9	22,5	26,8	32,8	28,8	20,8	22,9
Cada día o casi	7,9	11,2	7,3	4,2	8,2	7,6	10,6	4,2	6,9	7,6	11,9	13,8	6,1	8,0
Al menos una vez a la semana	14,9	15,9	14,1	14,7	15,1	14,5	13,8	12,7	15,6	19,2	20,9	15,0	14,7	14,9
CICLISTAS ESPORÁDICOS	25,3	22,8	23,8	23,6	26,1	31,3	31,0	35,0	23,5	26,6	27,1	28,6	31,2	24,2
NO USUARIOS	51,8	50,0	54,7	57,6	50,6	46,5	44,6	48,1	53,9	46,5	40,2	42,7	48,1	52,9

MOTIVOS POR LOS QUE NO UTILIZA LA BICICLETA

¿Por qué no utiliza la bicicleta? Base: utiliza la bicicleta con poca frecuencia o nunca (n=2.033)

Los motivos para no usar la bicicleta son muchos y variados, pero un tercio de ellos son decisiones o justificaciones (falta de tiempo, no gusta, cansa...) para su no utilización.

Una quinta parte señala que prefiere otros medios de transporte, especialmente el coche y el transporte público, pero también se cita la moto y el patinete eléctrico. Un 8,7% también comenta que prefiere desplazarse a pie.

Hasta un 15% afirma no tener bici o tenerla estropeada, un 12,2% no la utiliza por problemáticas relacionadas con la salud y un 8% porque considera que es peligroso.

En menor medida se apuntan motivos relacionados con la orografía y las infraestructuras en el terreno, la necesidad de realizar largos desplazamientos, la falta de espacio para guardarla o bien factores climáticos.



MOTIVOS POR LOS QUE NO UTILIZA LA BICICLETA

¿Por qué no utiliza la bicicleta? Base: utiliza la bicicleta con poca frecuencia o nunca (n=2.033)

Más del 40% de la población de entre 14 y 24 años no va en bici porque prefiere otros medios de transporte.

Entre los 40 y los 54 años se suelen justificar en la falta de tiempo o ganas.

La población de 55 a 70 suele hacer más referencia a los problemas de salud y a la incapacidad de ir en bici debido a la avanzada edad.

En el caso de los extranjeros, un tercio afirma no tener bici en condiciones, siendo el principal motivo señalado por este grupo. Se trata también de un argumento más habitual entre los hombres que entre las mujeres.

	SEXO		EDAD				NACIONALIDAD		
	TOTAL (n=2033)	Hombre (n=894)	Mujer (n=1131)	De 14 a 24 (n=295)	De 25 a 39 (n=493)	De 40 a 54 (n=641)	De 55 a 70 (n=604)	Española (n=1840)	Extranjera (n=193)
Falta de tiempo, no gusta, cansa...	33,7	34,9	32,4	28,0	33,4	39,1	30,3	33,7	31,4
Prefiere otros medios de transporte	20,2	21,5	19,3	43,7	20,7	17,0	11,8	20,6	16,1
No tiene bicicleta / estropeada	15,0	17,8	12,9	14,1	18,7	15,3	12,1	13,2	33,0
Salud	12,2	13,6	11,1	1,0	2,7	9,7	28,3	13,0	5,1
Prefiere caminar	8,7	6,9	10,1	8,0	8,5	7,3	10,6	9,2	2,9
Peligroso	8,0	6,3	9,5	4,7	4,7	8,0	12,5	8,3	5,9
Orografía / infraestructuras	4,9	4,5	5,1	0,1	6,7	4,9	5,7	4,9	4,3
Hace desplazamientos largos	2,9	2,0	3,7	2,0	6,1	2,7	1,1	2,9	3,5
Le falta espacio para guardarla	1,7	1,1	2,2	2,5	1,9	2,1	0,6	1,6	2,9
Meteorología	1,3	1,6	1,1	1,2	1,4	2,0	0,5	1,4	0,1
Otros	2,5	2,1	2,9	1,2	4,2	3,1	1,2	2,4	3,3
NS/NC	1,4	0,5	2,1	1,9	0,8	1,4	1,6	1,5	0,5

MOTIVOS POR LOS QUE NO UTILIZA LA BICICLETA

¿Por qué no utiliza la bicicleta? Base: utiliza la bicicleta con poca frecuencia o nunca (n=2.033)

En los municipios de mayores dimensiones, como Barcelona o Madrid, es donde más gente no utiliza la bicicleta debido a la sensación de peligro, inducido sobre todo por el exceso de tráfico (también por el miedo a ir en bici y anteriores accidentes sufridos).

En otras ciudades como Málaga, Sevilla o Valencia, una cuarta parte señala la falta de bici en condiciones. En las ciudades de mayor población es donde coje más peso este motivo. Los habitantes de la capital catalana son los que más comentan que prefieren emplear otros medios de transporte antes que la bicicleta, siendo este el principal motivo de los barceloneses.

	DIMENSIÓN DE MUNICIPIO						CIUDAD							
	TOTAL	Hasta 10.000	De 10.001 a 50.000	De 50.001 a 100.000	De 100.001 a 450.000	Más de 450.000	BCN	MAD	MÁL	MUR	SEV	VAL	ZGZ	Resto
	(n=2033)	(n=145)	(n=205)	(n=111)	(n=183)	(n=1389)	(n=203)	(n=217)	(n=199)	(n=205)	(n=169)	(n=182)	(n=214)	(n=644)
Falta de tiempo, no gusta, cansa...	33,7	35,9	34,1	34,2	35,0	27,8	20,2	31,7	28,7	33,5	26,2	22,9	26,7	34,8
Prefiere otros medios de transporte	20,2	18,0	21,9	21,6	20,8	18,1	24,3	15,2	12,0	18,8	22,6	21,0	15,8	20,6
No tiene bicicleta / estropeada	15,0	15,8	13,7	12,6	14,2	19,4	19,7	17,1	23,1	18,9	22,9	25,8	18,6	14,1
Salud	12,2	13,8	15,6	8,1	12,0	9,0	7,8	8,3	13,0	8,3	9,4	9,3	12,0	12,9
Prefiere caminar	8,7	5,6	8,8	11,8	10,4	7,0	7,3	4,2	10,5	8,3	11,9	10,4	9,0	9,0
Peligroso	8,0	3,5	5,4	10,7	9,2	13,7	15,2	18,4	8,6	6,2	4,2	7,1	10,3	7,0
Orografía / infraestructuras	4,9	9,0	4,4	2,7	3,8	4,0	3,9	5,5	6,5	1,6	0,6	1,1	1,4	5,0
Hace desplazamientos largos	2,9	2,1	3,9	4,6	1,6	2,8	3,4	2,8	1,0	5,8	1,8	3,3	1,9	3,0
Le falta espacio para guardarla	1,7		2,0	1,8	2,7	1,8	1,4	0,9	1,6	2,6	4,7	2,8	2,8	1,7
Meteorología	1,3	2,1	1,0	0,9	1,6	0,7	0,6		1,0	2,5	2,4	1,1	1,4	1,4
Otros	2,5	3,5	2,4	1,8	2,7	1,9	1,5	1,4	2,5	4,0	1,2	1,1	5,1	2,6
NS/NC	1,4	3,5	0,5	0,9	1,1	1,4	1,0	1,4		0,9	1,2	2,7	2,8	1,4

NÚMERO DE PATINETES ELÉCTRICOS QUE TIENE EN CASA

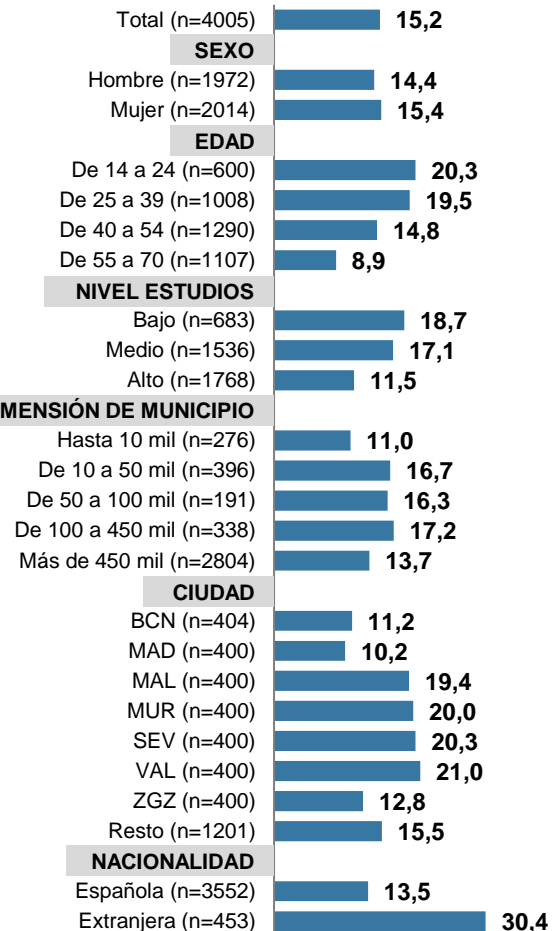
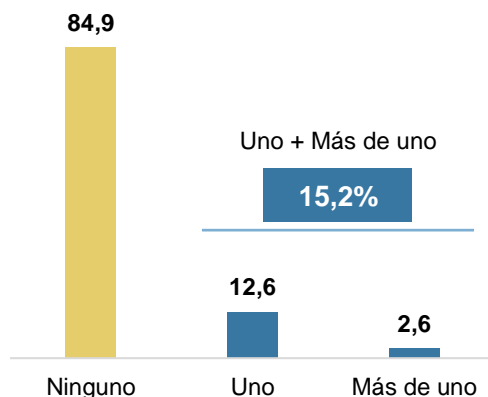
¿Cuántos patinetes eléctricos hay en su casa?

Un 15,2% afirma tener algún patinete eléctrico en casa.

A menor edad y nivel de estudios, más común es tener algún patinete eléctrico.

Las ciudades donde más gente afirma tener uno o más patinetes son Valencia, Sevilla, Murcia y Málaga. Uno de cada cinco residentes entrevistados de estas cuatro ciudades tiene alguno.

Un 30% de las personas entrevistadas de nacionalidad extranjera afirma tener patinete eléctrico, más del doble que la población local.





DISPONIBILIDAD DE BICICLETA

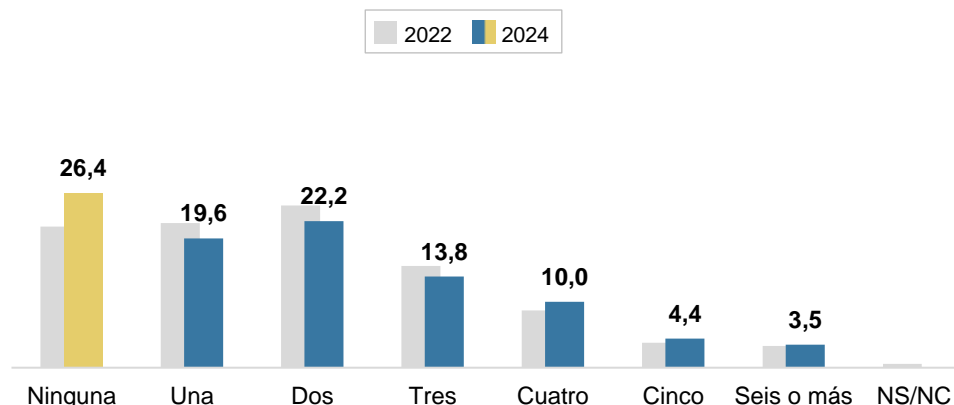
NÚMERO DE BICICLETAS QUE TIENE EN CASA

¿Cuántas bicicletas hay en su casa?

Tres de cada cuatro personas entrevistadas afirman tener alguna bicicleta en su casa.

Entre aquellas que tienen, lo más común es tener dos bicicletas. La media de bicicletas por hogar es de 1,9, muy similar a la de hace dos años pese a que el porcentaje de personas que tienen bici en casa ha reducido ligeramente.

Las personas entrevistadas de más edad y aquellas con un menor nivel de estudios son las que más afirman no tener ninguna bicicleta en casa. En cambio, aquellas de entre 40 y 54 años son las que más afirman tener alguna.



TIENE ALGUNA BICICLETA EN CASA



MEDIA DE BICICLETAS EN EL HOGAR

	TOTAL (n=4005)	SEXO		EDAD				NIVEL DE ESTUDIOS		
		Hombre (n=1972)	Mujer (n=2014)	De 14 a 24 (n=600)	De 25 a 39 (n=1008)	De 40 a 54 (n=1290)	De 55 a 70 (n=1107)	Bajo (n=683)	Medio (n=1536)	Alto (n=1768)
NO TIENE NINGUNA BICI	26,4	25,0	27,6	23,5	26,8	21,6	33,5	31,6	25,2	25,1
TIENE ALGUNA BICI	73,5	74,8	72,1	76,4	73,1	78,3	66,5	68,3	74,8	74,9
Una	19,6	19,9	19,1	19,9	24,4	18,7	16,2	17,9	20,1	19,7
Dos	22,2	21,4	23,2	20,5	22,5	23,4	21,5	21,6	24,4	20,6
Tres	13,8	13,8	13,9	13,8	11,4	16,5	12,8	14,0	12,3	15,1
Cuatro	10,0	10,9	8,9	14,2	8,9	9,4	9,0	9,1	9,7	10,4
Cinco	4,4	4,3	4,4	4,7	3,5	4,6	4,6	2,4	4,5	5,4
Seis o más	3,5	4,5	2,6	3,3	2,4	5,7	2,4	3,3	3,8	3,7

NÚMERO DE BICICLETAS QUE TIENE EN CASA

¿Cuántas bicicletas hay en su casa?

A menor dimensión del municipio, más común es que sus habitantes tengan alguna bici en casa.

Hasta un 81,3% de las personas que residen en municipios de menos de 10 mil habitantes afirma tener alguna bici en casa. En cambio, en las ciudades de más de 450 mil es menos común (62%).

En los municipios más pequeños la media de bicicletas por casa es la más elevada (2,4). Una de cada cinco personas tiene tres bicicletas en casa.

En ciudades como Barcelona, Madrid, Málaga o Valencia es menos frecuente tener bicis en casa. También se suelen tener en menos cantidad.

DIMENSIÓN DE MUNICIPIO

	TOTAL	Hasta 10.000	De 10.001 a 50.000	De 50.001 a 100.000	De 100.001 a 450.000	Más de 450.000
	(n=4005)	(n=276)	(n=396)	(n=191)	(n=338)	(n=2804)
NO TIENE NINGUNA BICI	26,4	18,8	23,0	27,7	27,8	37,7
TIENE ALGUNA BICI	73,5	81,3	77,3	72,2	72,3	62,0
Una	19,6	16,7	18,2	18,9	20,7	24,0
Dos	22,2	21,0	26,0	22,0	20,4	20,2
Tres	13,8	19,9	15,7	12,0	10,4	10,0
Cuatro	10,0	12,0	9,4	10,0	12,5	5,1
Cinco	4,4	5,4	4,3	5,7	4,7	1,8
Seis o más	3,5	6,3	3,7	3,6	3,6	0,9

CIUDAD

	TOTAL	BCN	MAD	MÁL	MUR	SEV	VAL	ZGZ	Resto
	(n=4005)	(n=404)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=400)	(n=1201)
NO TIENE NINGUNA BICI	26,4	44,4	39,5	39,4	28,4	29,2	33,5	31,3	24,1
TIENE ALGUNA BICI	73,5	55,5	60,5	60,3	71,5	71,0	66,0	68,3	76,0
Una	19,6	21,8	26,0	22,0	19,7	28,5	23,8	19,7	18,6
Dos	22,2	16,7	20,0	18,2	23,1	21,8	23,0	24,2	22,6
Tres	13,8	9,4	9,0	11,7	11,8	11,5	8,5	14,0	14,6
Cuatro	10,0	5,6	3,7	5,3	9,3	5,8	5,2	7,3	10,9
Cinco	4,4	1,3	1,5	2,0	3,9	1,8	3,2	1,2	4,9
Seis o más	3,5	0,7	0,3	1,1	3,7	1,6	2,3	1,9	4,4

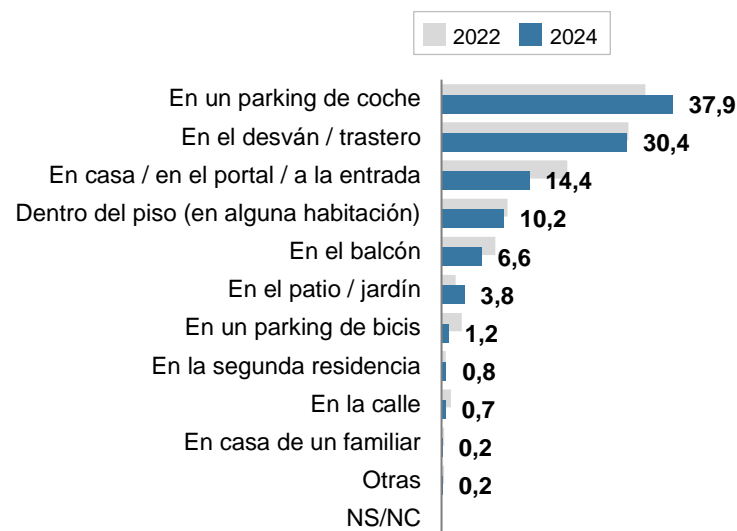
LUGAR DONDE GUARDA LAS BICICLETAS

¿Dónde guarda estas bicicletas? Base: tiene alguna bicicleta en casa (n=2.730)

Los parkings de coches continúan siendo el principal lugar donde se guardan las bicicletas, cerca de un 40% las guarda ahí.

Lo hacen especialmente los residentes en ciudades con un menor número de habitantes. En cambio, en los municipios más grandes se suelen guardar en la propia vivienda, ya sea en alguna habitación, en el balcón o el portal de esta; como sucede especialmente en el caso de Barcelona y Valencia.

La población zaragozana, la madrileña y la malagueña suelen usar más los desvanes/trasteros que el resto proporcionalmente.



	DIMENSIÓN DE MUNICIPIO						CIUDAD							
	TOTAL (n=2730)	Hasta 10.000 (n=224)	De 10.001 a 50.000 (n=305)	De 50.001 a 100.000 (n=138)	De 100.001 a 450.000 (n=244)	Más de 450.000 (n=1819)	BCN (n=225)	MAD (n=242)	MÁL (n=242)	MUR (n=288)	SEV (n=283)	VAL (n=265)	ZGZ (n=274)	Resto (n=911)
En un parking de coche	37,9	58,5	40,6	42,7	26,7	15,2	13,0	14,5	16,9	28,2	14,2	13,9	14,2	41,8
En el desván/trastero	30,4	21,9	30,2	33,3	34,8	34,0	19,2	41,7	39,0	33,2	27,6	21,4	47,6	29,8
En casa / en el portal / a la entrada	14,4	9,8	17,1	12,4	13,5	18,9	19,5	17,4	15,6	15,8	26,1	27,3	12,5	13,6
Dentro del piso (en alguna habitación)	10,2	7,2	8,5	5,1	12,7	18,5	24,8	16,1	22,6	14,2	16,9	23,8	12,4	8,8
En el balcón	6,6	1,8	4,9	3,6	10,7	13,2	17,8	12,8	9,5	6,0	10,7	16,6	13,2	5,5
En el patio / jardín	3,8	4,0	3,6	4,3	4,5	2,3	1,3	1,6	3,3	6,2	5,3	1,1	1,5	4,1
En un parking de bicis	1,2	0,9	0,7	1,5	1,7	1,7	3,2	0,4	2,1	0,7	4,2	3,0	1,1	1,1
Otras ubicaciones	1,9	0,9	1,9	1,4	2,4	2,9	7,5	0,8	1,3	2,6	1,0	4,8	3,0	1,7

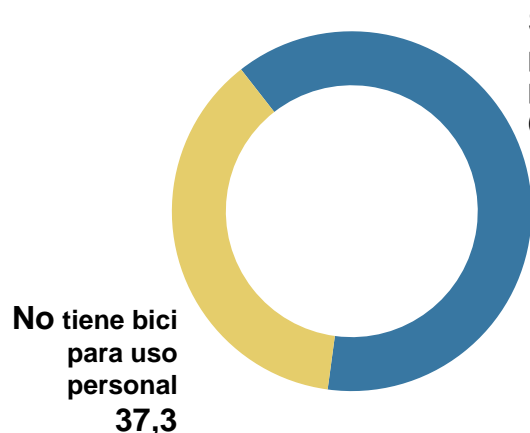
TENENCIA DE BICICLETA PARA USO PERSONAL

¿Actualmente tiene bicicleta para uso personal? Base: sabe ir en bicicleta (n=3.698)

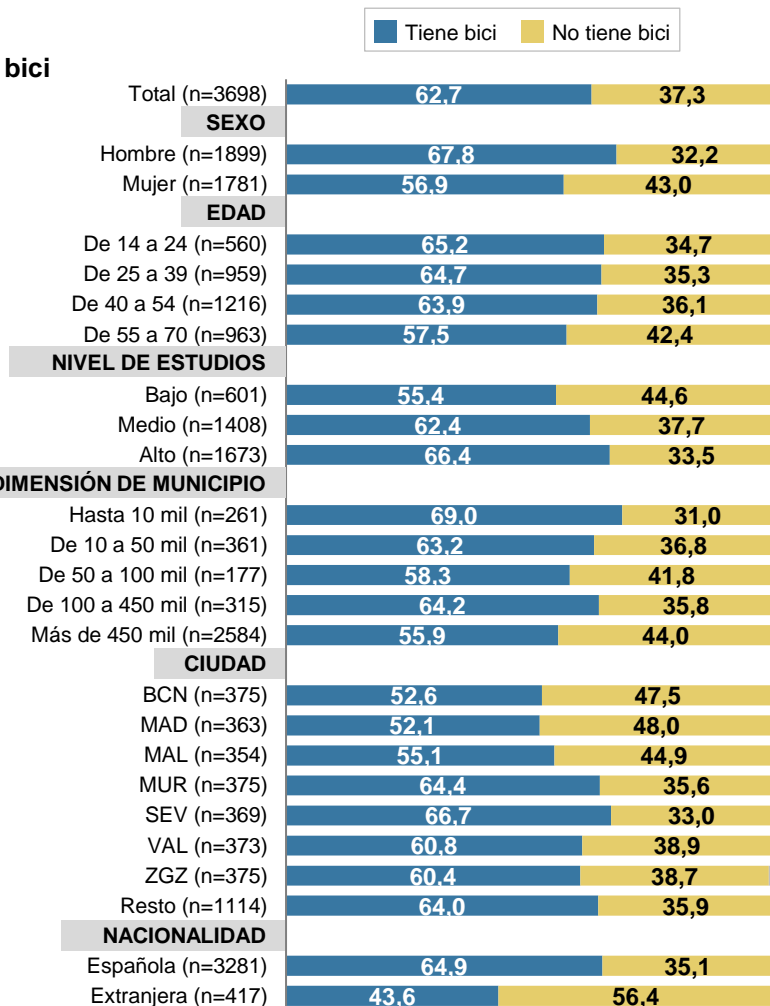
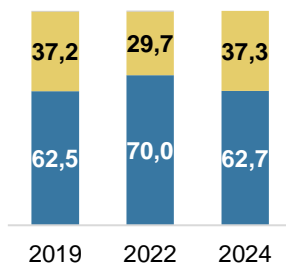
De las personas que saben ir en bicicleta, el 62,7% tiene como mínimo una para el uso personal.

El porcentaje vuelve a valores anteriores a la pandemia.

Las mujeres, la población con un nivel de estudios bajo, la residente en municipios grandes como Barcelona o Madrid o la extranjera son quienes menos poseen bicicletas propias.



Evolución



*Suponen un 58,1% sobre el conjunto de la población.

TENENCIA DE BICICLETA PARA USO PERSONAL

¿Actualmente tiene bicicleta para uso personal? Base: sabe ir en bicicleta (n=3.698)

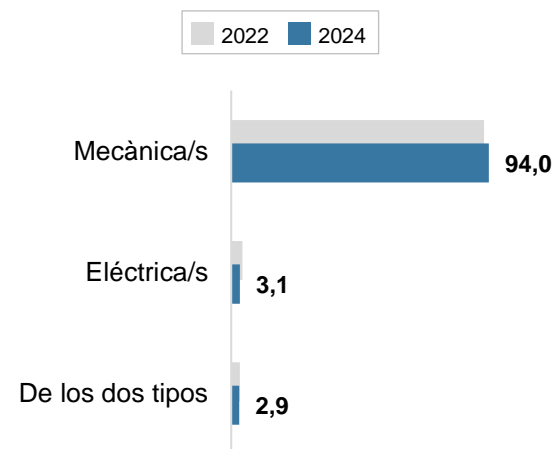
La gran mayoría de las personas que poseen bicicleta para uso personal tienen alguna mecánica.

El 6% afirma tener bicis de tipo eléctrico (únicamente o junto con otras mecánicas).

Cuanto más joven se es, más frecuente resulta tener solo bici/s mecánica/s. La población de mayor edad es la que tiene un mayor porcentaje de bicicletas eléctricas.



¿Esta bicicleta es mecánica o eléctrica?
–Base: Tiene bicicleta para uso personal (n=2.238)–



	TOTAL (n=2238)	EDAD			
		De 14 a 24 (n=349)	De 25 a 39 (n=581)	De 40 a 54 (n=777)	De 55 a 70 (n=531)
Mecánica/s	94,0	98,8	94,5	94,2	89,7
Eléctrica/s	3,1	1,0	2,3	2,6	6,4
De los dos tipos	2,9	0,2	3,2	3,2	3,8

USOS DE LA BICICLETA MECÁNICA Y ELÉCTRICA

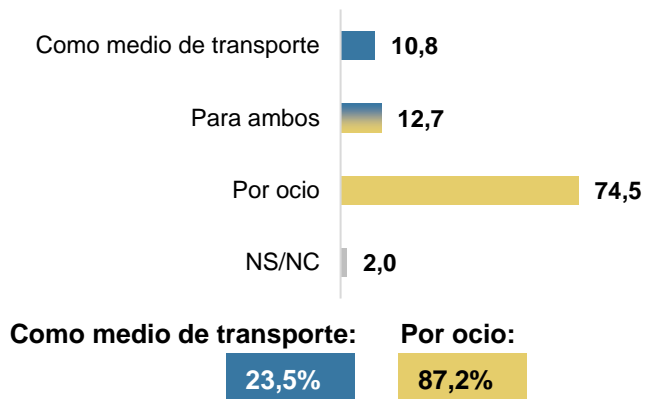
Las personas entrevistadas que poseen bicicletas, tanto mecánicas como eléctricas, las utilizan principalmente por ocio.

No obstante, el porcentaje de personas que emplean la bici eléctrica como medio de transporte (48,5%) es más del doble que aquellas que lo hacen con la mecánica (23,5%).

Los usuarios que tienen bici eléctrica, además, la usan más a menudo que aquellas que poseen mecánica.

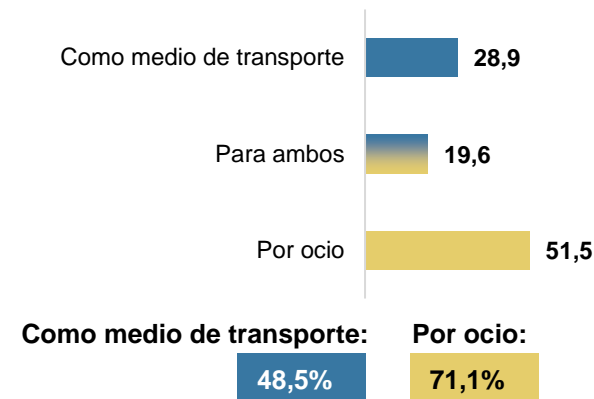
¿Utiliza la bicicleta mecánica como medio de transporte o por ocio?

Base: Tiene bicicleta mecánica para uso personal (n=2.173)

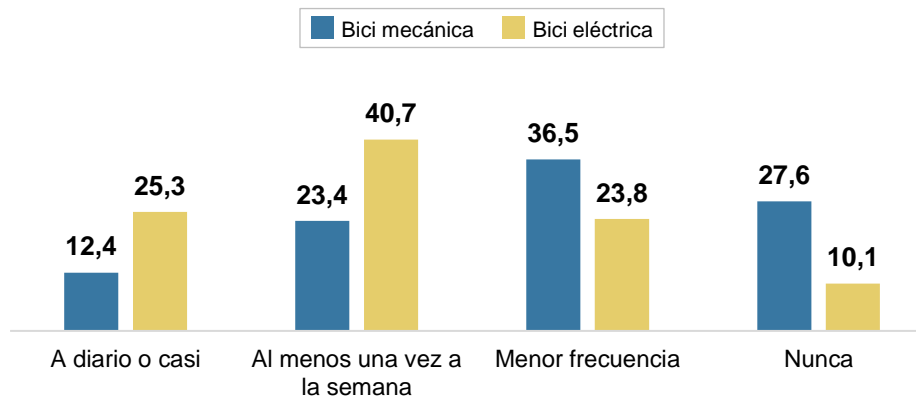


¿Utiliza la bicicleta eléctrica como medio de transporte o por ocio?

Base: Tiene bicicleta eléctrica para uso personal (n=121)



FRECUENCIA DE USO SEGÚN SI DISPONE DE BICICLETA MECÁNICA O ELÉCTRICA



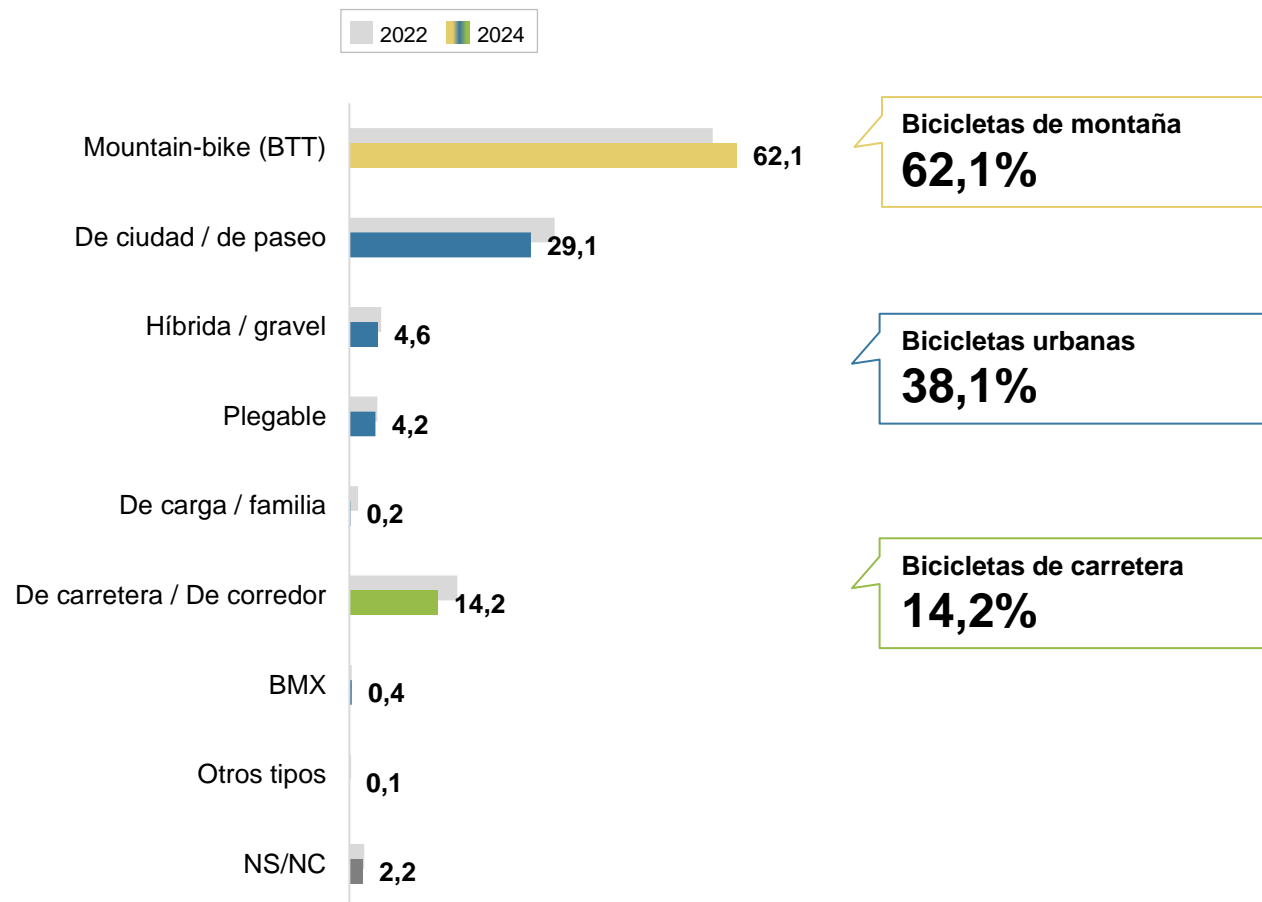
TIPO DE BICICLETAS

¿Qué tipo de bicicleta tiene? Base: tiene bicicleta para uso personal (n=2.238)

Las bicicletas de montaña son las más populares entre las personas que tienen bicis para uso personal. Seis de cada diez tienen una.

Cerca de un 40% de los entrevistados tiene bicicletas urbanas, especialmente bicis de ciudad / paseo (29,1%).

Las bicicletas de carretera son mencionadas por un 14,2% de la población que tiene bici personal.



TIPO DE BICICLETAS

¿Qué tipo de bicicleta tiene? Base: tiene bicicleta para uso personal (n=2.238)

Los hombres tienen principalmente bicicletas de montaña, mientras que las mujeres suelen optar antes por bicicletas urbanas.

Las BTT también son especialmente populares entre personas de 40 a 55, así como en residentes de municipios de hasta 10 mil habitantes; tienen un peso elevado en el uso exclusivo de fines de semana.

La posesión de bicis urbanas es usual en la franja de mayor edad, en casi todas las principales ciudades y se suele hacer un uso diario o casi diario. Las de carretera también tienen un uso bastante frecuente y son populares en los municipios de menor población.

	SEXO				EDAD				FRECUENCIA DE USO					
	TOTAL	USUARIO	Hombre	Mujer	De 14 a 24	De 25 a 39	De 40 a 54	De 55 a 70	Cada día o casi	Mín. 1 vez a la sem.	Sólo fines de sem.	Alguna vez al mes	Menor frecuencia	Nunca o casi nunca
	(n=2238)	(n=1753)	(n=1241)	(n=987)	(n=349)	(n=581)	(n=777)	(n=531)	(n=316)	(n=567)	(n=253)	(n=332)	(n=285)	(n=485)
Bicicleta de montaña	62,1	64,7	76,1	43,7	57,7	62,1	69,9	53,6	60,2	65,4	67,6	66,7	63,3	54,9
Bicicleta urbana	38,1	36,8	26,5	53,2	33,4	36,1	34,7	48,5	54,3	36,5	35,5	25,8	32,8	41,2
Bicicleta de carretera	14,2	16,5	17,3	10,2	15,3	15,5	12,6	14,3	38,9	17,9	6,5	12,3	3,5	7,8
Otras	0,5	0,8	0,9		0,8	1,1		0,6	2,0	0,6	1,2			
NS/NC	2,2	1,7	1,4	3,3	4,3	3,3	0,9	1,6	1,2	1,6	0,1	1,1	5,2	3,5

	DIMENSIÓN DE MUNICIPIO					CIUDAD								
	TOTAL	Hasta 10.000	De 10.001 a 50.000	De 50.001 a 100.000	De 100.001 a 450.000	Más de 450.000	BCN	MAD	MÁL	MUR	SEV	VAL	ZGZ	Resto
	(n=2238)	(n=180)	(n=228)	(n=103)	(n=202)	(n=1525)	(n=197)	(n=189)	(n=196)	(n=243)	(n=246)	(n=227)	(n=227)	(n=713)
Bicicleta de montaña	62,1	68,4	64,5	52,4	66,3	49,7	48,1	52,3	51,6	50,2	43,9	42,7	55,5	64,3
Bicicleta urbana	38,1	31,6	33,3	53,3	36,5	46,2	48,7	37,6	46,9	52,8	56,0	60,8	42,2	36,7
Bicicleta de carretera	14,2	21,1	15,3	7,8	10,9	12,1	14,2	11,6	11,1	14,8	9,3	12,0	11,5	14,5
Otras	0,5	0,5	0,9		0,5	0,4		0,5	0,5			1,8		0,5
NS/NC	2,2	1,1	2,2	1,0	4,0	2,2	1,1	2,7	0,5	2,2	3,3	1,7	3,2	2,2



LOS USUARIOS DE LA BICICLETA



HÁBITOS DE USO

USOS DE LA BICICLETA

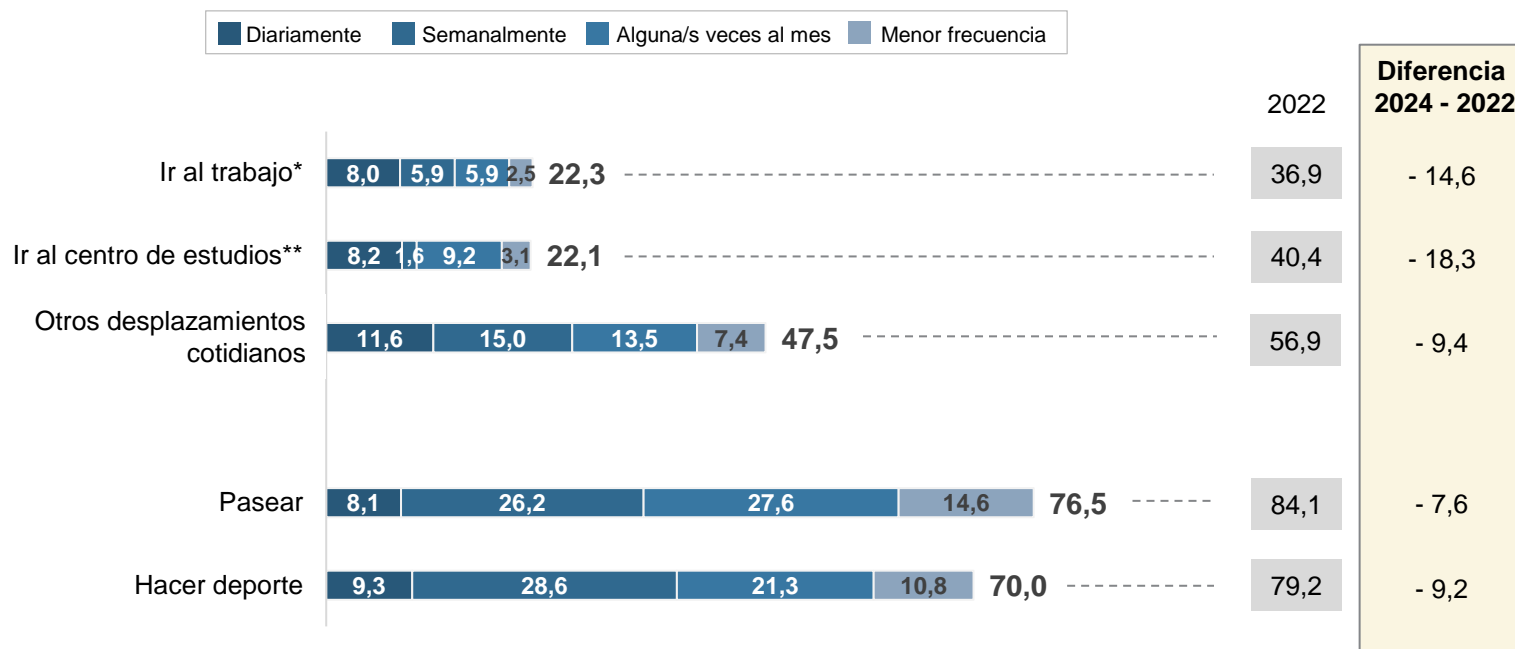
¿Utiliza la bicicleta para...? Base: usuarios bicicleta (n=2.075)

Pasear y hacer deporte continúan siendo las actividades más populares entre las personas usuarias entrevistadas.

Les siguen los desplazamientos cotidianos, realizados por casi la mitad de la población.

Finalmente, ir al trabajo e ir al centro de estudios, con cerca de un 22% de menciones respectivamente.

Todas las actividades expuestas se realizan con una menor frecuencia que hace dos años, sobre todo las relativas a la movilidad obligada.



* En base a los usuarios de la bicicleta que trabajan (1.493). ** En base a los usuarios de la bicicleta que estudian (n=214).

USOS DE LA BICICLETA

¿Utiliza la bicicleta para...? Base: usuarios bicicleta (n=2.075)*

La población de menor edad es la que más emplea la bicicleta para ir al trabajo

La de mayor edad es la que más la usa para otros desplazamientos cotidianos. Más de un 80% de los usuarios de 40 a 54 años afirma utilizarla para pasear. A menos edad, más se usa para hacer deporte.

Por sexos, la mayoría de las actividades están más bien masculinizadas, especialmente los desplazamientos cotidianos y hacer deporte.

		SEXO			EDAD			
		TOTAL	Hombre	Mujer	De 14 a 24	De 25 a 39	De 40 a 54	De 55 a 70
		(n=2075)	(n=1186)	(n=877)	(n=329)	(n=586)	(n=722)	(n=438)
PARA IR AL TRABAJO*	UTILIZA	22,3	23,1	20,8	33,5	23,1	20,7	18,8
	Diariamente o casi	8,0	7,7	8,4	9,7	7,2	7,1	11,5
	Semanalmente	5,9	6,4	5,0	5,3	6,4	6,9	2,1
	Alguna/s veces al mes	5,9	6,5	4,9	15,9	6,4	4,5	2,9
	Menor frecuencia	2,5	2,5	2,5	2,6	3,1	2,2	2,3
PARA OTROS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS	UTILIZA	47,5	51,7	41,6	48,5	47,7	43,6	53,3
	Diariamente o casi	11,6	13,2	9,1	11,6	9,9	10,3	16,1
	Semanalmente	15,0	17,1	11,9	16,9	15,4	12,5	17,2
	Alguna/s veces al mes	13,5	14,3	12,7	10,5	14,1	13,7	15,2
	Menor frecuencia	7,4	7,1	7,9	9,5	8,3	7,1	4,8
PARA PASEAR	UTILIZA	76,5	76,2	77,5	72,2	72,5	82,2	76,2
	Diariamente o casi	8,1	10,6	4,6	7,0	7,1	8,7	9,7
	Semanalmente	26,2	30,0	20,2	22,2	26,5	26,1	29,6
	Alguna/s veces al mes	27,6	24,8	32,2	29,8	24,6	30,6	24,4
	Menor frecuencia	14,6	10,8	20,5	13,2	14,3	16,8	12,5
PARA HACER DEPORTE	UTILIZA	70,0	76,8	60,1	72,0	71,4	69,5	67,7
	Diariamente o casi	9,3	11,8	5,5	10,2	7,9	8,6	12,0
	Semanalmente	28,6	35,8	18,1	23,5	30,0	28,2	32,1
	Alguna/s veces al mes	21,3	21,4	21,5	27,3	22,7	19,9	16,4
	Menor frecuencia	10,8	7,8	15,0	11,0	10,8	12,8	7,2

* En base a los usuarios de la bicicleta que trabajan (1.493). No se incluye en la tabla "Para ir al centro de estudios" dado el bajo número de personas entrevistadas que estudian por cada uno de los segmentos analizados.

USOS DE LA BICICLETA

¿Utiliza la bicicleta para...? Base: usuarios bicicleta (n=2.075)

En los municipios de mayor dimensión es donde más se utiliza la bicicleta para ir al trabajo.

No obstante, en los mayores es donde menos se utiliza la bici con la finalidad de hacer deporte.

En los de menor dimensión, en cambio, es donde más se emplea la bici tanto para pasear como para hacer deporte. A su vez, en estos municipios de menos de 10 mil habitantes es donde menos se usa la bici para ir a trabajar.

		DIMENSIÓN DE MUNICIPIO					
		TOTAL (n=2075)	Hasta 10.000 (n=138)	De 10.001 a 50.000 (n=179)	De 50.001 a 100.000 (n=81)	De 100.001 a 450.000 (n=167)	Más de 450.000 (n=1510)
PARA IR AL TRABAJO*	UTILIZA	22,3	16,2	20,8	17,8	24,5	30,2
	Diariamente o casi	8,0	6,1	9,5	1,8	6,9	13,0
	Semanalmente	5,9	3,0	7,8	7,1	6,2	5,4
	Alguna/s veces al mes	5,9	6,1	0,9	8,9	7,9	7,4
	Menor frecuencia	2,5	1,0	2,6		3,5	4,4
PARA OTROS DESPLAZA- MIENTOS COTIDIANOS	UTILIZA	47,5	52,2	43,7	50,7	43,7	50,6
	Diariamente o casi	11,6	13,7	10,1	11,1	12,0	11,1
	Semanalmente	15,0	16,7	13,4	13,6	17,3	13,3
	Alguna/s veces al mes	13,5	13,8	13,4	21,0	10,2	13,1
	Menor frecuencia	7,4	8,0	6,8	5,0	4,2	13,1
PARA PASEAR	UTILIZA	76,5	80,4	77,7	77,7	72,4	75,4
	Diariamente o casi	8,1	12,3	8,4	8,6	6,0	5,7
	Semanalmente	26,2	25,3	31,7	24,6	25,7	21,3
	Alguna/s veces al mes	27,6	27,6	27,5	32,1	25,2	28,1
	Menor frecuencia	14,6	15,2	10,1	12,4	15,5	20,3
PARA HACER DEPORTE	UTILIZA	70,0	74,0	70,4	70,3	70,7	64,6
	Diariamente o casi	9,3	10,9	10,1	12,3	9,0	5,4
	Semanalmente	28,6	31,1	30,1	30,8	30,5	20,2
	Alguna/s veces al mes	21,3	21,8	22,9	21,0	19,2	21,3
	Menor frecuencia	10,8	10,2	7,3	6,2	12,0	17,7

* En base a los usuarios de la bicicleta que trabajan (1.493). No se incluye en la tabla "Para ir al centro de estudios" dado el bajo número de personas entrevistadas que estudian por cada uno de los segmentos analizados.

USOS DE LA BICICLETA

¿Utiliza la bicicleta para...? Base: usuarios bicicleta (n=2.075)

En Sevilla, Valencia y Barcelona es más común utilizar la bicicleta diariamente para ir al trabajo.

La ciudad de Madrid no destaca especialmente en ninguna de las cuatro actividades en cuanto al uso de la bicicleta, estando por debajo de la media del conjunto de la población en todas ellas.

		CIUDAD								
		TOTAL	BCN	MAD	MÁL	MUR	SEV	VAL	ZGZ	Resto
		(n=2075)	(n=224)	(n=208)	(n=185)	(n=217)	(n=239)	(n=229)	(n=208)	(n=565)
PARA IR AL TRABAJO*	UTILIZA	22,3	35,3	20,1	37,5	24,2	47,2	42,8	29,2	20,4
	Diariamente o casi	8,0	18,5	6,5	11,5	8,0	25,2	23,9	7,1	6,8
	Semanalmente	5,9	4,0	4,5	7,2	5,1	5,6	7,4	9,2	6,0
	Alguna/s veces al mes	5,9	6,4	6,5	13,7	7,9	9,5	5,8	9,7	5,5
	Menor frecuencia	2,5	6,4	2,6	5,1	3,2	6,9	5,7	3,2	2,1
PARA OTROS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS	UTILIZA	47,5	54,9	41,7	53,4	53,6	63,1	61,1	50,2	46,8
	Diariamente o casi	11,6	17,8	6,7	8,1	11,3	12,9	18,4	5,8	11,7
	Semanalmente	15,0	11,2	11,5	12,8	19,6	18,0	13,1	18,8	15,4
	Alguna/s veces al mes	13,5	13,3	10,5	16,8	11,9	17,1	14,4	16,9	13,6
	Menor frecuencia	7,4	12,6	13,0	15,7	10,8	15,1	15,2	8,7	6,1
PARA PASEAR	UTILIZA	76,5	69,2	75,5	81,6	77,5	77,0	80,7	76,5	76,8
	Diariamente o casi	8,1	7,1	4,4	5,8	7,4	7,0	7,0	3,8	8,7
	Semanalmente	26,2	18,7	19,7	27,9	24,8	23,0	22,7	25,0	27,3
	Alguna/s veces al mes	27,6	22,9	29,8	28,4	27,7	29,8	28,8	30,2	27,5
	Menor frecuencia	14,6	20,5	21,6	19,5	17,6	17,2	22,2	17,5	13,3
PARA HACER DEPORTE	UTILIZA	70,0	63,2	62,4	80,0	68,7	65,1	61,9	67,2	71,4
	Diariamente o casi	9,3	7,6	2,9	8,6	10,9	6,6	6,1	3,4	10,3
	Semanalmente	28,6	19,6	17,8	26,4	28,5	21,3	19,6	22,1	30,6
	Alguna/s veces al mes	21,3	18,2	22,5	25,6	19,0	20,4	19,2	25,4	21,3
	Menor frecuencia	10,8	17,8	19,2	19,4	10,3	16,8	17,0	16,3	9,2

* En base a los usuarios de la bicicleta que trabajan (1.493). No se incluye en la tabla "Para ir al centro de estudios" dado el bajo número de personas entrevistadas que estudian por cada uno de los segmentos analizados.

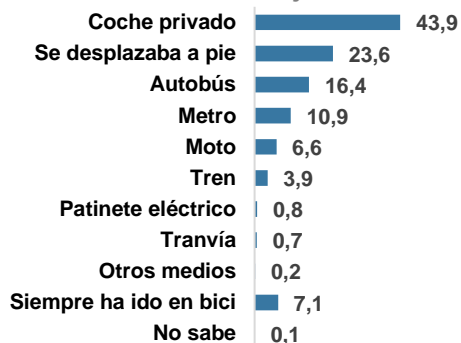
EL USO DE LA BICICLETA PARA IR AL TRABAJO

¿Utiliza la bicicleta para ir al trabajo? Base: Usuarios bicicleta que trabajan (n=1.493)

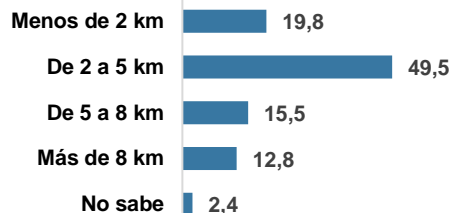


n=280

¿Qué medio de transporte utilizaba antes de usar la bicicleta para ir al trabajo?



Aproximadamente, ¿cuántos kilómetros hace en bici para ir al trabajo?

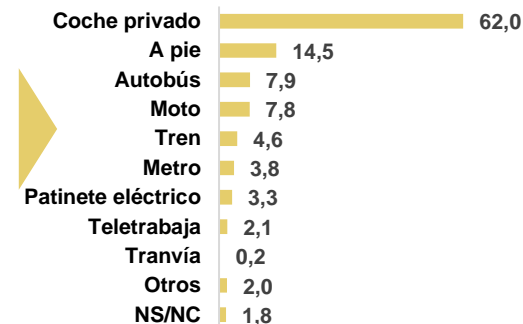


n=1.036

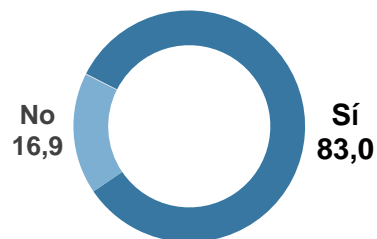
¿La había usado alguna vez para ir al trabajo?



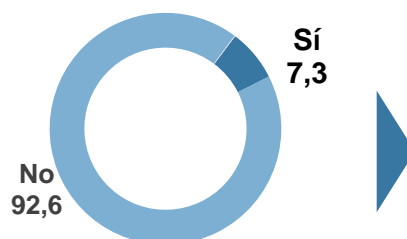
¿Qué medio de transporte utiliza ahora para ir al trabajo? -Base: La había usado alguna vez para ir al trabajo (n=295)-



¿Realiza el trayecto dentro del mismo municipio?



¿Combina el trayecto en bici con el transporte público?



¿Qué hace con la bicicleta en estos casos? -Base: combina el trayecto (n=29)-



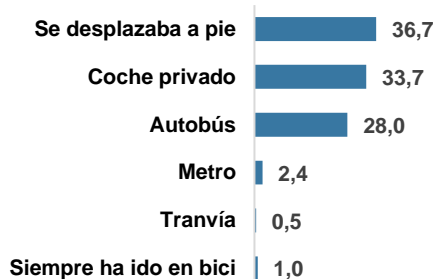
EL USO DE LA BICICLETA PARA IR AL CENTRO DE ESTUDIOS

¿Utiliza la bicicleta para ir al centro de estudios? Base: Usuarios bicicleta que estudian (n=214)

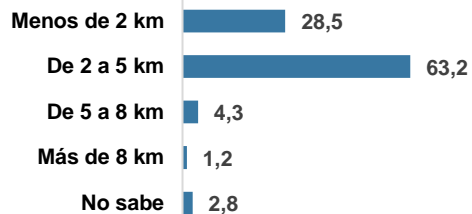


n=35*

¿Qué medio de transporte utilizaba antes de usar la bicicleta para ir al centro de estudios?



Aproximadamente, ¿cuántos kilómetros hace en bici para ir al centro de estudios?



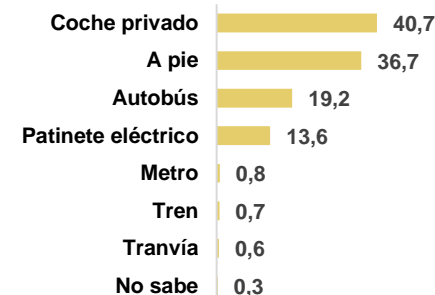
n=149*

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



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

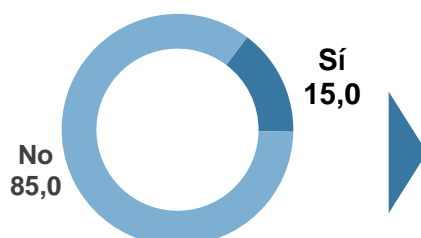
-Base: La había usado alguna vez para ir al centro de estudios (n=30)-



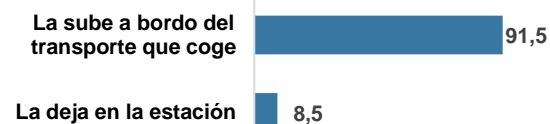
¿Realiza el trayecto dentro del municipio?



¿Combina el trayecto en bici con el transporte público?



¿Qué hace con la bicicleta en estos casos? -Base: combina el trayecto (n=5)-



* La base de este segmento es reducida, lo que implica hacer una lectura cualitativa dada su escasa significación estadística.

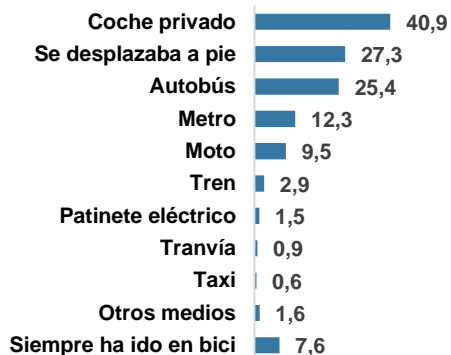
EL USO DE LA BICICLETA PARA OTROS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS

¿Utiliza la bicicleta para otros desplazamientos cotidianos? Base: Usuarios bicicleta (n=2.075)

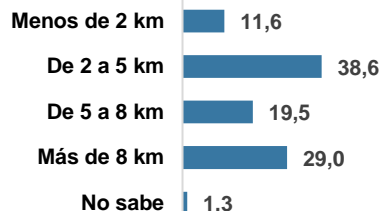


n=559

¿Qué medio de transporte utilizaba antes de usar la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos?

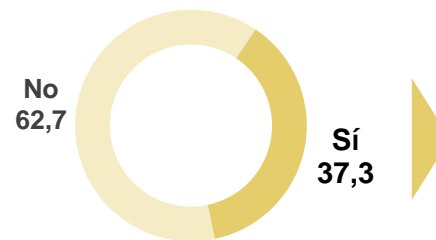


Aproximadamente, ¿cuántos kilómetros hace en bici para estos desplazamientos cotidianos?



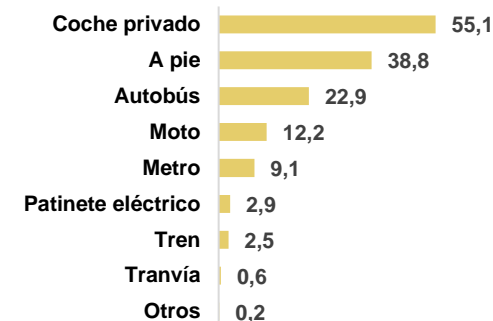
n=980

¿La había usado alguna vez para otros desplazamientos cotidianos?



¿Qué medio de transporte utiliza ahora para estos desplazamientos?

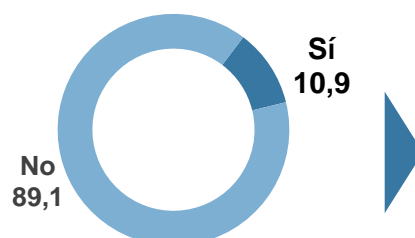
-Base: La había usado alguna vez para desplazamientos cotidianos (n=375)-



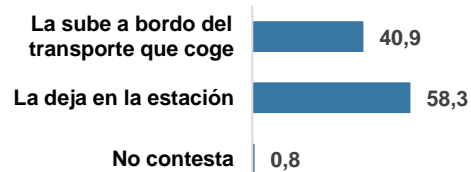
¿Realiza el trayecto dentro del mismo municipio?



¿Combina el trayecto en bici con el transporte público?



¿Qué hace con la bicicleta en estos casos? -Base: combina el trayecto (n=106)-





ACCIDENTALIDAD

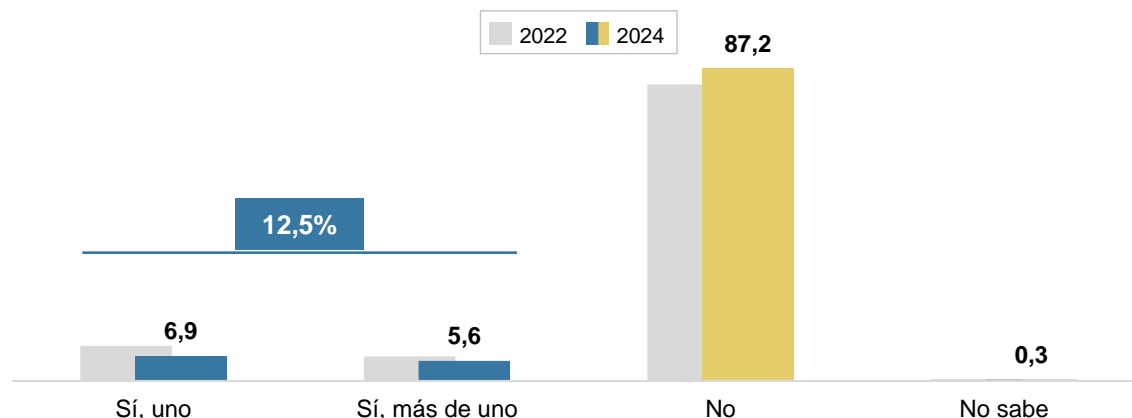
ACCIDENTALIDAD EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS

¿En los últimos cinco años ha tenido un accidente con la bicicleta? Base: usuarios bicicleta (n=2.075)

Un 12,5% de los ciclistas entrevistados ha tenido algún accidente con la bici en los últimos cinco años.

El porcentaje de personas que han tenido accidentes se ha reducido cerca de un 4% respecto a 2022.

Hay un mayor porcentaje de personas que han sufrido algún accidente entre los hombres, los más jóvenes y la población que circula más a menudo en bici.



	2022	2024
Total (n=2075)	12,5	87,2
SEXO		
Hombre (n=1186)	15,7	83,7
Mujer (n=877)	6,9	93,1
EDAD		
De 14 a 24 (n=329)	21,1	78,7
De 25 a 39 (n=586)	13,1	85,7
De 40 a 54 (n=722)	8,9	91,1
De 55 a 70 (n=438)	10,5	89,5
FRECUENCIA USO		
Cada día o casi (n=341)	27,0	73,0
Al menos una vez a la semana (n=631)	13,4	85,7
Solo los fines de semana (n=280)	12,6	87,4
Alguna vez al mes (n=413)	7,4	92,5
Menor frecuencia (n=410)	3,3	96,6

	2022	2024
Total (n=2075)	12,5	87,2
DIMENSIÓN MUNICIPIO		
Hasta 10 mil (n=138)	14,6	85,4
De 10 a 50 mil (n=179)	10,6	88,8
De 50 a 100 mil (n=81)	10,1	90,0
De 100 a 450 mil (n=167)	14,6	84,8
Más de 450 mil (n=1510)	11,7	88,0
CIUDAD		
BCN (n=224)	14,3	84,7
MAD (n=208)	8,6	91,3
MAL (n=185)	17,2	81,2
MUR (n=217)	12,7	87,4
SEV (n=239)	12,2	87,8
VAL (n=229)	13,2	86,9
ZGZ (n=208)	12,4	87,6
Resto (n=565)	12,7	87,0

DÓNDE SUCEDIÓ

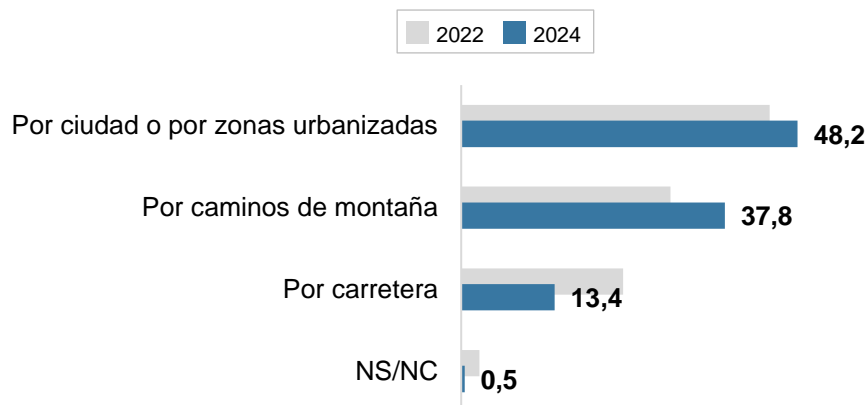
¿Dónde se produjo este accidente? Base: Ha sufrido un accidente en bicicleta (n=264)

Casi la mitad de los accidentes se produjeron en zonas urbanas.

Disminuye el porcentaje de accidentes en carretera, aumentando los otros dos.

A mayor dimensión del municipio, mayor porcentaje de accidentes en la ciudad.

En todos los municipios analizados los accidentes en zonas urbanas son los más comunes, especialmente en Barcelona, Valencia y Madrid, donde superan el 70%.



12,5% de las personas usuarias han sufrido algún accidente en bicicleta en los últimos 5 años

	CIUDAD								
	TOTAL (n=264)	BCN (n=32)	MAD (n=18)	MÁL (n=32)	MUR (n=26)	SEV (n=29)	VAL (n=30)	ZGZ (n=26)	Resto (n=71)
Por ciudad o por zonas urbanizadas	48,2	75,1	72,1	56,6	51,8	68,9	73,7	69,3	43,5
Por caminos de montaña	37,8	15,6	16,6	18,2	18,1	14,1	13,2	22,9	42,4
Por carretera	13,4	6,2	5,7	22,2	24,7	17,1	9,8	7,8	14,1
NS/NC	0,5	3,1	5,6		5,4		3,3		

	DIMENSIÓN DE MUNICIPIO					FRECUENCIA DE USO					
	TOTAL (n=264)	Hasta 10.000 (n=20)	De 10.001 a 50.000 (n=19)	De 50.001 a 100.000 (n=8)	De 100.001 a 450.000 (n=24)	Más de 450.000 (n=193)	Cada día o casi (n=93)	Mín. 1 vez a la sem. (n=90)	Sólo fines de sem. (n=32)	Alguna vez al mes (n=31)	Menor frecuencia (n=18)
Por ciudad o por zonas urbanizadas	48,2	44,7	15,5	62,7	58,1	69,8	64,1	48,3	33,5	24,1	33,1
Por caminos de montaña	37,8	50,3	58,1	24,5	29,3	16,5	18,2	38,3	57,6	64,0	55,5
Por carretera	13,4	5,0	26,4	12,7	12,6	10,3	17,7	13,3	8,5	11,8	1,2
NS/NC	0,5					3,1		0,2	0,4		9,2

COMO SUCEDIÓ

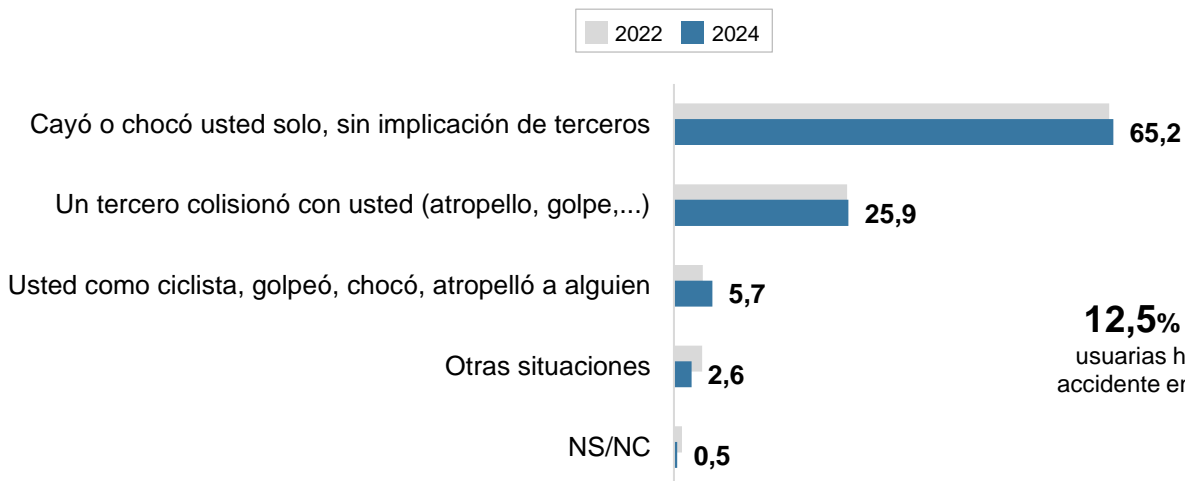
¿Cómo se produjo este accidente? Base: Ha sufrido un accidente en bicicleta (n=264)

Dos tercios de los accidentes producidos en los últimos cinco años sucedieron sin la implicación de terceros.

Uno de cada cuatro se dio debido a la colisión de un tercero con el ciclista. Un porcentaje más reducido fue causado por el propio ciclista.

El tipo de accidente está estrechamente relacionado con el lugar donde se da. En zonas urbanas incrementan los accidentes con implicación de terceros. En cambio, lógicamente, en caminos de montaña casi la totalidad son sin terceros implicados. En carretera predominan aquellos en que el tercero colisiona con el ciclista.

A menor frecuencia de uso, más accidentes se tienen solo. La colisión de terceros es especialmente alta entre los que montan más en bici.



12,5% de las personas usuarias han sufrido algún accidente en bicicleta en los últimos 5 años

	DÓNDE SUCEDIÓ				FRECUENCIA DE USO				
	TOTAL	Zonas urbanas	Caminos de montaña	Carretera	Cada día o casi	Mín. 1 vez a la sem.	Sólo fines de sem.	Alguna vez al mes	Menor frecuencia
	(n=264)	(n=159)	(n=37)	(n=63)	(n=93)	(n=90)	(n=32)	(n=31)	(n=18)
Solo, sin implicación de terceros	65,2	47,7	96,7	42,3	48,0	68,1	77,6	86,0	85,0
Un tercero colisionó con usted	25,9	37,9	0,1	56,8	40,3	30,8	5,1	3,2	5,9
Usted como ciclista, golpeó a alguien	5,7	11,6	0,1	0,5	11,3	1,1	8,2	0,6	
Otras situaciones	2,6	2,9	3,1	0,4	0,4		8,7	10,2	
NS/NC	0,5						0,4		9,2



EL ROBO DE BICICLETAS

ROBOS DE BICICLETA EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS

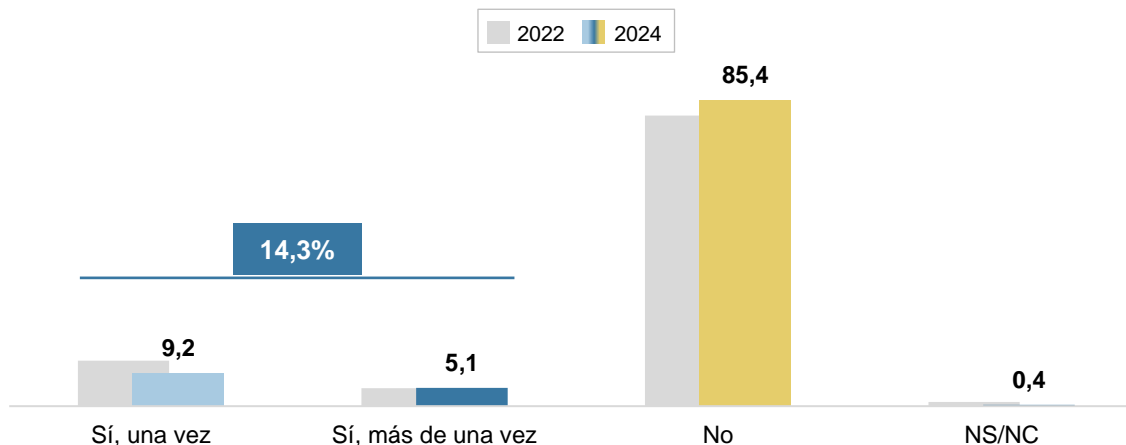
¿En los últimos cinco años le han robado la bicicleta alguna vez? Base: Usuarios de la bicicleta (n=2.075)

Un 14,3% de los usuarios afirma haber sido víctima de algún robo de bici en los últimos 5 años.

Las mujeres han sufrido más robos que los hombres, así como la población más joven respecto a la más mayor.

A mayor frecuencia de uso de la bici, mayor es el porcentaje de personas que dicen haber sido víctimas de robos.

En Valencia, Murcia y Sevilla es donde más robos de bici se han producido en los últimos cinco años según manifiestan las personas entrevistadas.



Total (n=2075)	2022 (%)	2024 (%)	2024 (%)
SEXO			
Hombre (n=1186)	8,2	4,7	12,9
Mujer (n=877)	10,3	5,4	15,7
EDAD			
De 14 a 24 (n=329)	12,2	7,6	19,8
De 25 a 39 (n=586)	8,6	5,7	14,3
De 40 a 54 (n=722)	10,2	4,3	14,5
De 55 a 70 (n=438)	5,4	3,4	8,8
FRECUENCIA USO			
Cada día o casi (n=341)	16,5	8,1	24,6
Al menos una vez a la semana (n=631)	10,8	5,7	16,5
Solo los fines de semana (n=280)	5,0	7,1	12,1
Alguna vez al mes (n=413)	7,1		8,7
Menor frecuencia (n=410)	5,4	3,5	8,9

Total (n=2075)	2022 (%)	2024 (%)	2024 (%)
DIMENSIÓN MUNICIPIO			
Hasta 10 mil (n=138)	9,5	5,1	14,6
De 10 a 50 mil (n=179)	11,8	6,2	18,0
De 50 a 100 mil (n=81)	6,1	7,5	13,6
De 100 a 450 mil (n=167)	7,2	1,4	9,0
Más de 450 mil (n=1510)	9,7	6,3	16,0
CIUDAD			
BCN (n=224)	12,0	7,1	19,1
MAD (n=208)	4,4	3,9	8,3
MAL (n=185)	10,7	6,4	17,1
MUR (n=217)	16,8	7,4	24,2
SEV (n=239)	14,3	9,2	23,5
VAL (n=229)	17,9	8,3	26,2
ZGZ (n=208)	7,7	8,7	16,4
Resto (n=565)	9,0	4,8	13,8

SISTEMAS DE PREVENCIÓN PARA EVITAR EL ROBO DE BICICLETAS

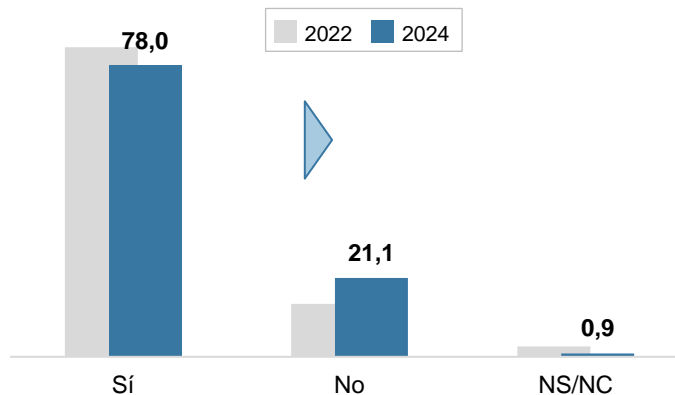
¿Toma algún tipo de prevención para evitar que le roben la bicicleta? Base: Usuarios de la bicicleta (n=2.075)

Casi el 80% de los usuarios de la bici entrevistados afirma tomar algún tipo de prevención para que no se la roben.

Seis de cada diez usan candados, mientras que una cuarta parte opta por aparcarla en lugares seguros. Un 4,4% de la gente menciona de manera espontánea que la prevención que toma es no separarse de la bicicleta.

En Madrid es donde más gente afirma no tomar ningún tipo de prevención ante los posibles robos. En las ciudades de menos de 10 mil habitantes una de cada tres personas tampoco toma prevenciones.

Las personas que hacen un uso diario toman todo tipo de prevenciones en mayor medida que el resto, especialmente usando candado.



	2022	2024
Sí, uso candado/os	63,1	59,6
Sí, aparco en lugares seguros	37,1	24,2
No me separo de la bici		4,4
Sí, otros	4,0	2,6

	CIUDAD								
	TOTAL	BCN	MAD	MÁL	MUR	SEV	VAL	ZGZ	Resto
	(n=2075)	(n=224)	(n=208)	(n=185)	(n=217)	(n=239)	(n=229)	(n=208)	(n=565)
Sí, uso candado/os	59,6	54,7	49,5	67,7	76,7	72,5	67,3	62,8	59,9
Sí, aparco en lugares seguros	24,2	35,5	28,5	34,9	33,3	38,0	37,1	32,6	22,2
No me separo de la bici	4,4	4,1	4,3	4,2	3,5	3,3	3,1	4,8	4,5
Sí, otros	2,6	1,3	1,9	2,1	0,8	1,2	2,6	2,1	2,8
No	21,1	18,1	26,5	11,5	10,7	10,0	13,1	16,4	21,5

	DIMENSIÓN DE MUNICIPIO					FRECUENCIA DE USO					
	TOTAL	Hasta 10.000	De 10.001 a 50.000	De 50.001 a 100.000	De 100.001 a 450.000	Más de 450.000	Cada día o casi	Mín. 1 vez a la sem.	Sólo fines de sem.	Alguna vez al mes	Menor frecuencia
	(n=2075)	(n=138)	(n=179)	(n=81)	(n=167)	(n=1510)	(n=341)	(n=631)	(n=280)	(n=413)	(n=410)
Sí, uso candado/os	59,6	48,6	62,6	67,8	62,9	58,3	68,6	54,7	60,0	57,6	61,6
Sí, aparco en lugares seguros	24,2	24,6	22,3	21,1	20,4	32,7	29,1	26,6	22,3	24,5	16,8
No me separo de la bici	4,4	2,9	4,4	3,7	6,5	4,0	6,4	4,8	5,2	3,5	2,4
Sí, otros	2,6	2,2	2,8	3,7	3,0	1,8	3,9	2,7	1,9	3,1	1,4
No	21,1	30,4	17,3	17,4	20,4	19,2	13,0	20,7	22,0	23,9	25,2



LA BICICLETA EN LA CIUDAD

¿LOS MUNICIPIOS SON AMABLES / SEGUROS PARA LA BICICLETA?

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

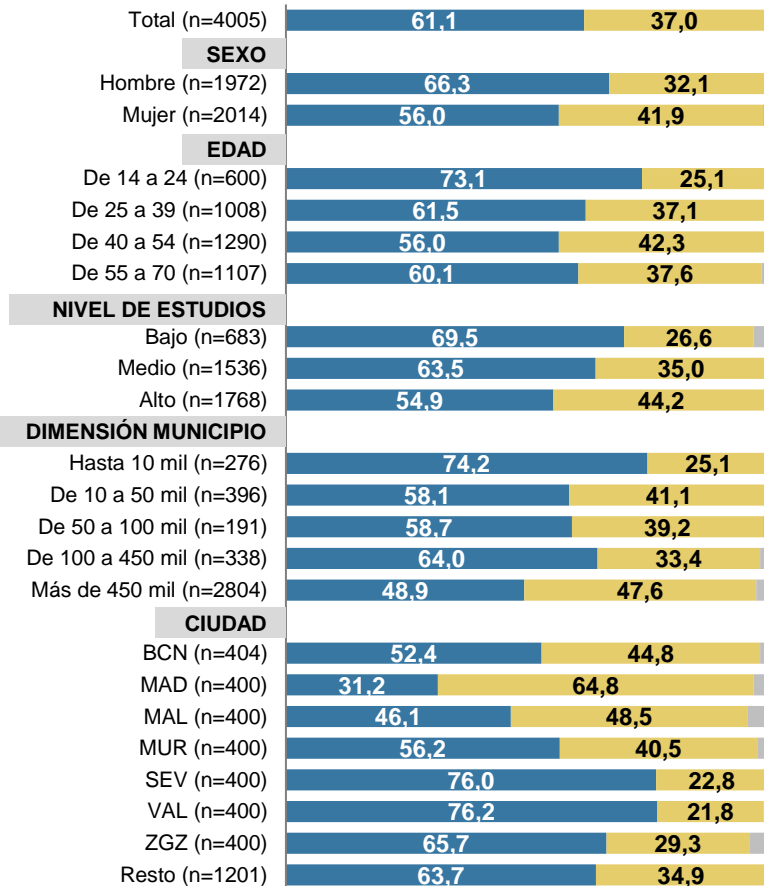
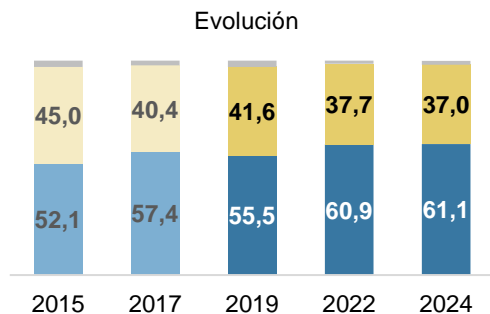
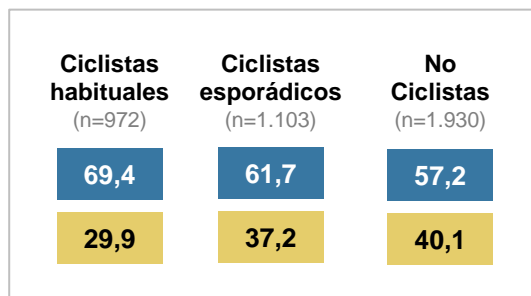
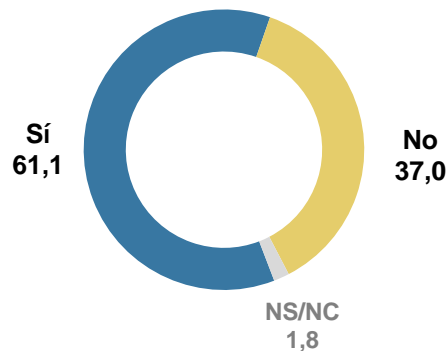
Seis de cada diez personas consideran que su municipio es amable/seguro para la bicicleta.

A mayor uso de la bici, más se tiende a considerar que el municipio es adecuado en este sentido.

Crece levemente el porcentaje de personas que lo creen respecto a los años anteriores.

Los hombres, en general, encuentran su municipio más amable/seguro para la bici que las mujeres. A mayor nivel formativo, más amable/seguro se considera.

Los más jóvenes y los residentes en los municipios de menor dimensión ven a sus ciudades mejor dotadas en este sentido. Los residentes de Sevilla y Valencia también son positivos, mientras que los de Madrid (31,2%) y Málaga (46,1%) son mayoritariamente negativos respecto a esta cuestión.



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

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

La falta de vías ciclistas adecuadas continúa siendo el principal aspecto por el que no se considera amable/seguro al municipio.

Disminuye levemente el porcentaje de menciones al tráfico motorizado, pasando de casi un 30% en 2022 a cerca de un 25% este año.

Se incorpora un nuevo motivo «Falta educación vial / No se respeta las normas (cualquier vehículo y peatón)», con un 2% de menciones.

Por lo general, no hay cambios notables en el resto de los aspectos señalados.



Considera que su municipio no es amable/seguro para la bicicleta (n=1.516)



Evolución

	2015	2017	2019	2022	2024
Faltan vías ciclistas / vías mal diseñadas	55,3	52,0	56,3	57,5	58,6
Exceso de tráfico motorizado	26,1	26,9	24,0	29,8	25,4
Municipio no adaptado	9,7	15,2	10,4	13,9	13,5
Falta de respeto a los ciclistas	13,8	11,4	13,2	12,1	11,1
Riesgo de robos	5,3	5,6	8,6	8,4	9,1
La orografía del municipio	4,9	7,0	5,1	4,9	3,5
Falta cultura ciclista	9,5	4,9	3,2	2,2	2,7
Falta de aparcamiento			0,6	1,9	2,3
Falta educación vial / No se respeta normas					2,0
Otros	4,0	4,3	1,8	1,6	2,1
NS/NC	0,7	0,5	1,1	0,5	0,4

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

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

Base: Considera que su ciudad no es amable / segura para la bicicleta (n=1.516)

A menor edad y nivel de estudios, más menciones se hacen al riesgo de robos.

A mayor edad y nivel formativo, más se mencionan problemas vinculados al exceso de tráfico motorizado y a la falta de adaptación del municipio a la bici.

Las respuestas vinculadas a la falta de vías ciclistas también crecen con el nivel de estudios de la población.

Los ciclistas habituales son quienes más mencionan la falta de respeto hacia los ciclistas y el riesgo de robos.

	SEXO			EDAD			
	TOTAL	Hombre	Mujer	De 14 a 24	De 25 a 39	De 40 a 54	De 55 a 70
	(n=1516)	(n=703)	(n=805)	(n=161)	(n=366)	(n=534)	(n=455)
Faltan vías ciclistas / vías mal diseñadas	58,6	57,0	60,3	59,5	64,4	58,7	53,3
Exceso de tráfico motorizado	25,4	28,5	23,1	17,7	18,7	28,7	29,7
Municipio no adaptado	13,5	12,3	14,6	3,7	9,7	16,1	17,1
Falta de respeto a los ciclistas	11,1	10,4	11,3	9,7	12,0	8,2	14,6
Riesgo de robos	9,1	8,7	9,4	24,7	11,9	6,4	4,3
Falta cultura ciclista	2,7	4,1	1,7	0,1	1,4	4,0	3,2
La orografía del municipio	3,5	5,0	2,4	0,7	2,5	3,8	5,0
Falta de aparcamiento	2,3	2,4	2,2	1,8	4,3	2,6	0,2
Falta educación vial / No se respeta normas	2,0	2,6	1,6	1,9	2,2	1,8	2,2
Otros	2,1	1,3	2,5	2,0	1,2	3,4	1,3
NS/NC	0,4	0,3	0,5	0,5	0,2	0,7	

	NIVEL DE ESTUDIOS				RELACIÓN BICI		
	TOTAL	Bajo	Medio	Alto	Ciclista habitual	Ciclista esporádico	No ciclista
	(n=1516)	(n=209)	(n=556)	(n=743)	(n=286)	(n=453)	(n=777)
Faltan vías ciclistas / vías mal diseñadas	58,6	49,6	56,7	62,5	55,2	60,3	59,0
Exceso de tráfico motorizado	25,4	16,7	25,3	28,5	23,0	26,4	25,7
Municipio no adaptado	13,5	9,0	12,2	16,2	12,5	11,2	14,9
Falta de respeto a los ciclistas	11,1	11,8	13,0	9,1	15,8	7,3	11,2
Riesgo de robos	9,1	15,4	9,4	7,0	10,4	8,8	8,8
Falta cultura ciclista	2,7	1,7	4,6	1,7	1,6	1,7	3,6
La orografía del municipio	3,5	0,4	4,0	4,2	3,1	5,1	2,9
Falta de aparcamiento	2,3	2,7	2,1	2,2	3,7	3,9	1,1
Falta educación vial / No se respeta normas	2,0	1,7	2,2	2,0	2,8	0,8	2,3
Otros	2,1	4,3	1,8	1,7	1,7	1,5	2,6
NS/NC	0,4	1,5	0,3	0,1	0,3	0,3	0,4

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

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

Base: Considera que su ciudad no es amable / segura para la bicicleta (n=1.516)

En los municipios de mayores dimensiones es donde menos se considera que falten vías ciclistas adecuadas.

En cambio, en estos municipios de mayor tamaño el exceso de tráfico motorizado es el principal motivo para no considerarlos amables o seguros. A menor dimensión del municipio, más se considera que este no está adaptado a nivel de infraestructuras de circulación.

En Barcelona y Madrid es donde más problemáticas hay vinculadas al tráfico motorizado. El riesgo de robos es el principal motivo señalado en Sevilla y Valencia, con porcentajes considerablemente altos respecto al resto. En Málaga y Murcia es donde se pone un mayor énfasis en la falta de vías ciclistas.

	DIMENSIÓN DE MUNICIPIO					
	TOTAL (n=1516)	Hasta 10.000 (n=69)	De 10.001 a 50.000 (n=163)	De 50.001 a 100.000 (n=75)	De 100.001 a 450.000 (n=113)	Más de 450.000 (n=1096)
Faltan vías ciclistas / vías mal diseñadas	58,6	66,7	65,6	63,9	69,0	31,0
Exceso de tráfico motorizado	25,4	15,9	16,5	21,3	31,0	40,7
Municipio no adaptado	13,5	23,2	17,8	8,0	9,7	9,0
Falta de respeto a los ciclistas	11,1	16,0	11,0	10,7	8,9	10,5
Riesgo de robos	9,1	4,4	8,6	8,1	9,8	12,5
La orografía del municipio	3,5	4,3	3,7		5,3	3,3
Falta cultura ciclista	2,7		1,8	4,0	4,4	3,3
Falta de aparcamiento	2,3	4,4	1,8	2,7	2,7	0,9
Falta educación vial / No respeta normas	2,0	1,4	3,1	1,3		3,3
Otros	2,1	1,5	1,2	4,0	1,8	3,0
NS/NC	0,4	1,4				0,9

	CIUDAD								
	TOTAL (n=1516)	BCN (n=182)	MAD (n=259)	MÁL (n=195)	MUR (n=164)	SEV (n=91)	VAL (n=87)	ZGZ (n=118)	Resto (n=420)
Faltan vías ciclistas / vías mal diseñadas	58,6	20,9	33,2	42,5	42,6	21,9	19,5	33,9	66,4
Exceso de tráfico motorizado	25,4	46,4	47,6	24,1	18,0	13,1	22,9	27,2	21,1
Municipio no adaptado	13,5	4,4	12,0	7,7	7,1	1,1	5,7	5,9	14,8
Falta de respeto a los ciclistas	11,1	7,7	11,1	14,3	8,8	11,1	9,2	10,9	11,2
Riesgo de robos	9,1	17,2	6,9	10,3	14,6	44,2	34,6	13,6	8,1
La orografía del municipio	3,5	6,2	3,5	1,0	1,1			1,7	3,6
Falta cultura ciclista	2,7	6,0	2,3	3,6	2,6	2,2	3,4	4,2	2,6
Falta de aparcamiento	2,3	1,6	0,4	2,6	1,8	1,1	1,1		2,6
Falta educación vial / No respeta normas	2,0	3,8	2,3	4,6	5,4	4,4	3,5	6,8	1,7
Otros	2,1	5,4	1,6	2,0	4,5	5,4	1,1	8,5	1,9
NS/NC	0,4	1,8	0,4	1,5	0,6	1,1	4,7		0,2

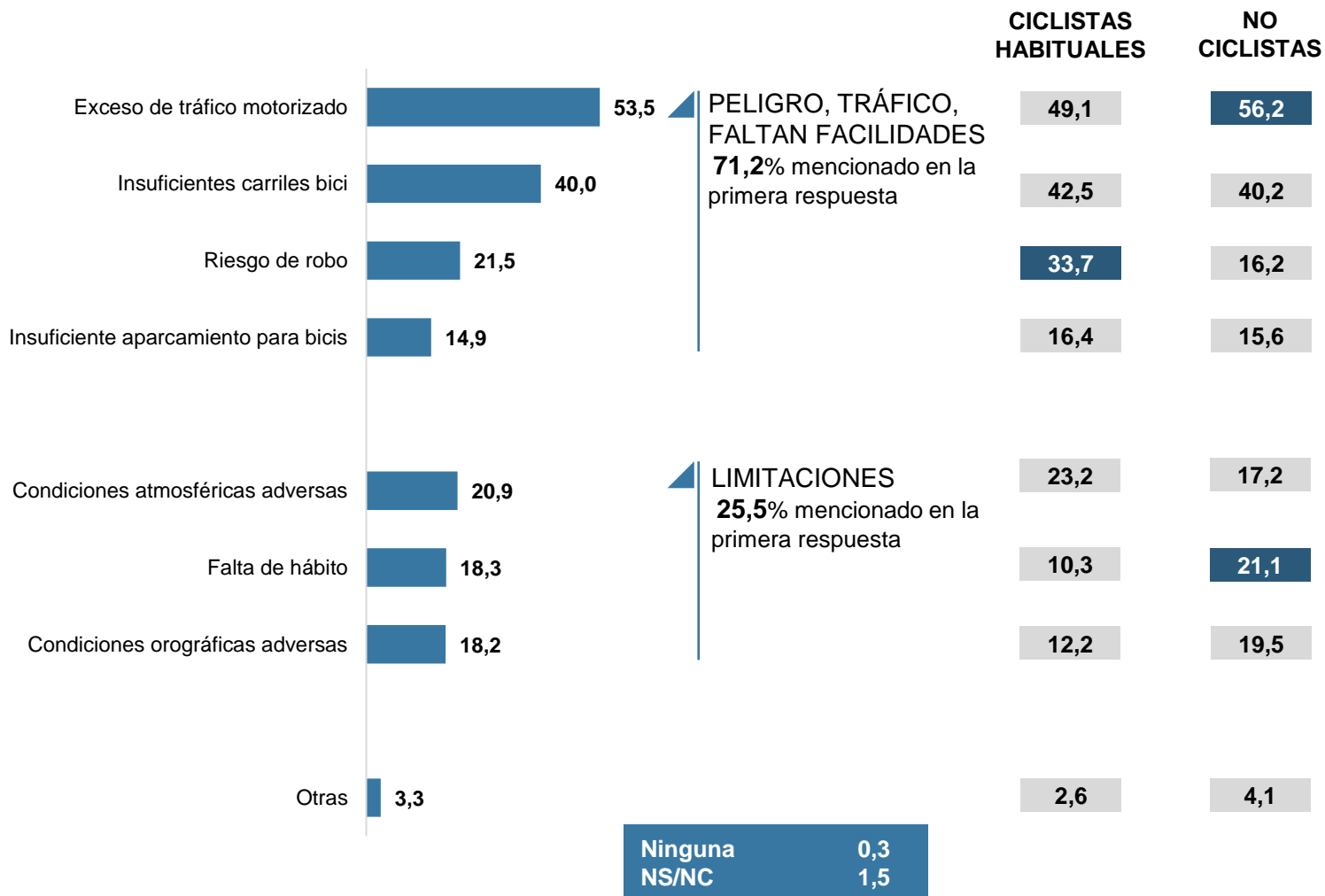
DIFICULTADES PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR CIUDAD

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

Siete de cada diez señalan alguna dificultad relacionada con el tráfico, los robos y el aparcamiento para desplazarse en bicicleta por la ciudad.

El exceso de tráfico motorizado recibe más menciones entre los no ciclistas. Un tercio de los ciclistas habituales menciona el riesgo de robo, más del doble que los no ciclistas.

Entre las limitaciones, los factores climáticos son más citados por los ciclistas habituales, mientras que los no ciclistas señalan antes la falta de hábito o bien aspectos orográficos.



DIFICULTADES PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR CIUDAD

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

La distribución de las principales dificultades para desplazarse en bici por la ciudad se mantiene muy similar a las anteriores ediciones.

Crece levemente el número de menciones al exceso de tráfico motorizado, a las condiciones atmosféricas adversas, a la falta de hábito y a las condiciones orográficas adversas.

	Evolución								
	2009	2010	2011	2015	2017	2019	2022	2024	
Exceso de tráfico motorizado	61,4	57,9	57,6	46,4	45,9	53,9	51,6	53,5	
Insuficientes carriles bici	60,3	48,1	48,9	43,8	44,5	45,5	41,8	40,0	
Riesgo de robo	18,5	21,4	18,8	20,0	16,6	21,9	21,1	21,5	
Insuficiente aparcamiento para bicicletas	17,3	17,7	18,2	11,8	11,9	15,4	15,5	14,9	
Condiciones atmosféricas adversas	11,8	15,9	13,5	13,5	12,3	20,5	18,0	20,9	
Falta de hábito	20,2	15,8	20,5	11,7	13,9	17,6	16,5	18,3	
Condiciones orográficas adversas*		13,9	15,2	13,2	12,7	16,3	16,5	18,2	
Otras	1,2	0,2	0,6	0,6	0,7	0,9	6,0	3,3	
Todas / Ninguna / NS / NC	2,5	2,4	1,8	1,2	1,4	2,6	3,4	1,8	

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

DIFICULTADES PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR CIUDAD

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

Seis de cada diez personas de entre 55 y 70 años afirman que el exceso de tráfico motorizado es el principal problema para ir en bici por la ciudad.

Los segmentos más jóvenes dan más importancia a los robos, el aparcamiento y la falta de hábito que los más mayores.

El tráfico y la falta de carriles bici afecta especialmente a los residentes de la capital española, donde el riesgo de robo preocupa poco en comparación con las seis grandes ciudades restantes. Junto con Madrid, en Málaga también se pone de relieve la insuficiencia de carriles bici.

De las grandes ciudades, la población barcelonesa es la que más indica que la principal dificultad viene dada por las condiciones orográficas adversas.

	TOTAL (n=4005)	SEXO		EDAD			
		Hombre (n=1972)	Mujer (n=2014)	De 14 a 24 (n=600)	De 25 a 39 (n=1008)	De 40 a 54 (n=1290)	De 55 a 70 (n=1107)
Exceso de tráfico motorizado	53,5	52,3	54,8	42,4	47,6	56,7	61,2
Insuficientes carriles bici	40,0	38,1	42,2	37,3	41,5	39,0	41,3
Riesgo de robo	21,5	23,8	19,4	29,1	20,7	21,8	17,6
Insuficiente aparcamiento para bicicletas	14,9	13,7	16,0	17,6	16,1	14,4	12,8
Condiciones atmosféricas adversas	20,9	21,9	20,0	23,0	21,4	23,0	16,8
Falta de hábito	18,3	16,5	20,4	24,5	20,5	16,9	14,7
Condiciones orográficas adversas	18,2	19,6	16,6	16,8	19,7	17,4	18,5
Otras	3,3	4,1	2,2	3,7	3,0	3,0	3,6
Todas / Ninguna / NS / NC	1,8	2,1	1,5	0,9	2,0	1,3	2,8

	TOTAL (n=4005)	CIUDAD							
		BCN (n=404)	MAD (n=400)	MÁL (n=400)	MUR (n=400)	SEV (n=400)	VAL (n=400)	ZGZ (n=400)	Resto (n=1201)
Exceso de tráfico motorizado	53,5	58,3	68,0	55,7	45,1	32,2	49,4	48,1	52,7
Insuficientes carriles bici	40,0	22,5	45,3	43,9	23,9	19,0	19,4	25,5	41,4
Riesgo de robo	21,5	37,4	11,5	29,8	36,9	45,7	43,0	32,8	20,4
Insuficiente aparcamiento para bicicletas	14,9	14,9	11,5	18,9	20,2	27,0	21,5	14,1	14,7
Condiciones atmosféricas adversas	20,9	11,4	16,8	11,8	26,4	33,4	16,5	28,6	21,5
Falta de hábito	18,3	17,9	16,8	14,6	25,2	21,6	23,2	25,8	18,2
Condiciones orográficas adversas	18,2	23,4	20,7	14,6	7,1	5,3	3,6	10,3	18,6
Otras	3,3	6,3	4,4	6,1	5,4	6,3	5,8	4,3	2,9
Todas / Ninguna / NS / NC	1,8	2,1	0,8	0,3	3,6	2,9	4,2	2,3	1,8

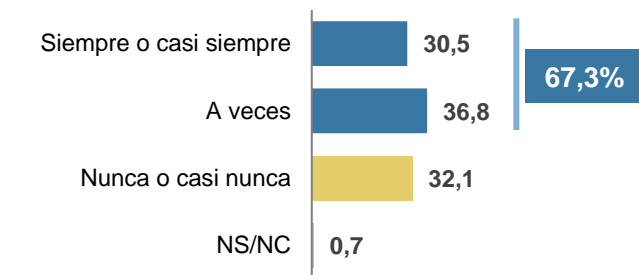
LA CIRCULACIÓN POR LA CALZADA

¿Circula por la calzada compartiendo el espacio con los vehículos a motor? Base: usuarios bicicleta (n=2.075)

El 67,3% de los usuarios de la bici circula en mayor o menor medida por la calzada.

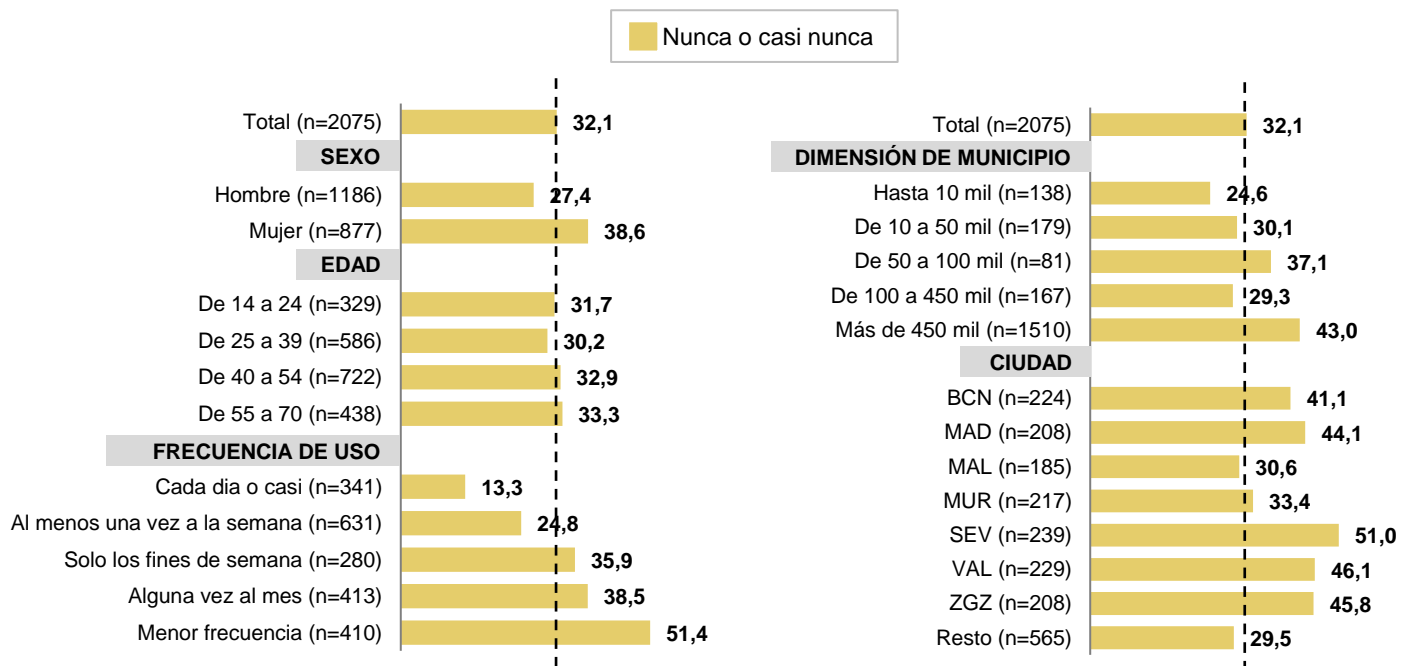
Aumenta levemente el porcentaje de personas que no lo hacen con respecto a las anteriores olas del barómetro.

Quienes menos afirman circular por la calzada compartiendo el espacio con los vehículos a motor son: las mujeres, las personas que usan la bici menos a menudo, las residentes en los municipios de mayor dimensión y las de la capital andaluza.



Evolución

	2019	2022	2024
Siempre o casi siempre	37,0	29,9	30,5
A veces	36,7	38,4	36,8
Nunca o casi nunca	25,1	30,2	32,1
NS/NC	1,3	1,6	0,7



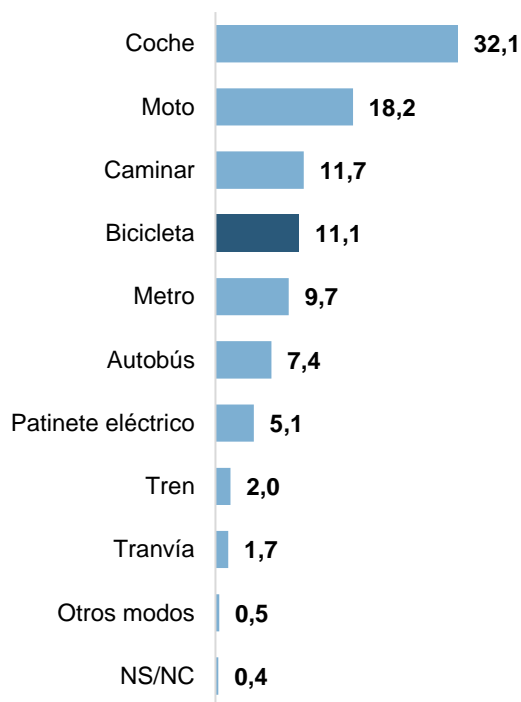
LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE SE PERCIBEN MÁS RÁPIDOS PARA DESPLAZARSE EN CIUDAD

¿Qué medio de transporte le parece más rápido para moverse por su municipio? –Sugerida–

Un 11,1% del conjunto de la población entrevistada considera que la bicicleta es el medio de transporte más rápido para moverse por su municipio.

El coche y la moto obtienen el 50,3% de las menciones.

El porcentaje de personas que señalan ir a pie o en bici (22,8% del total) continúa disminuyendo, llegando a los valores más bajos de la serie. Se iguala a los valores anteriores cuando se le suma los que mencionan el patinete.



Evolución

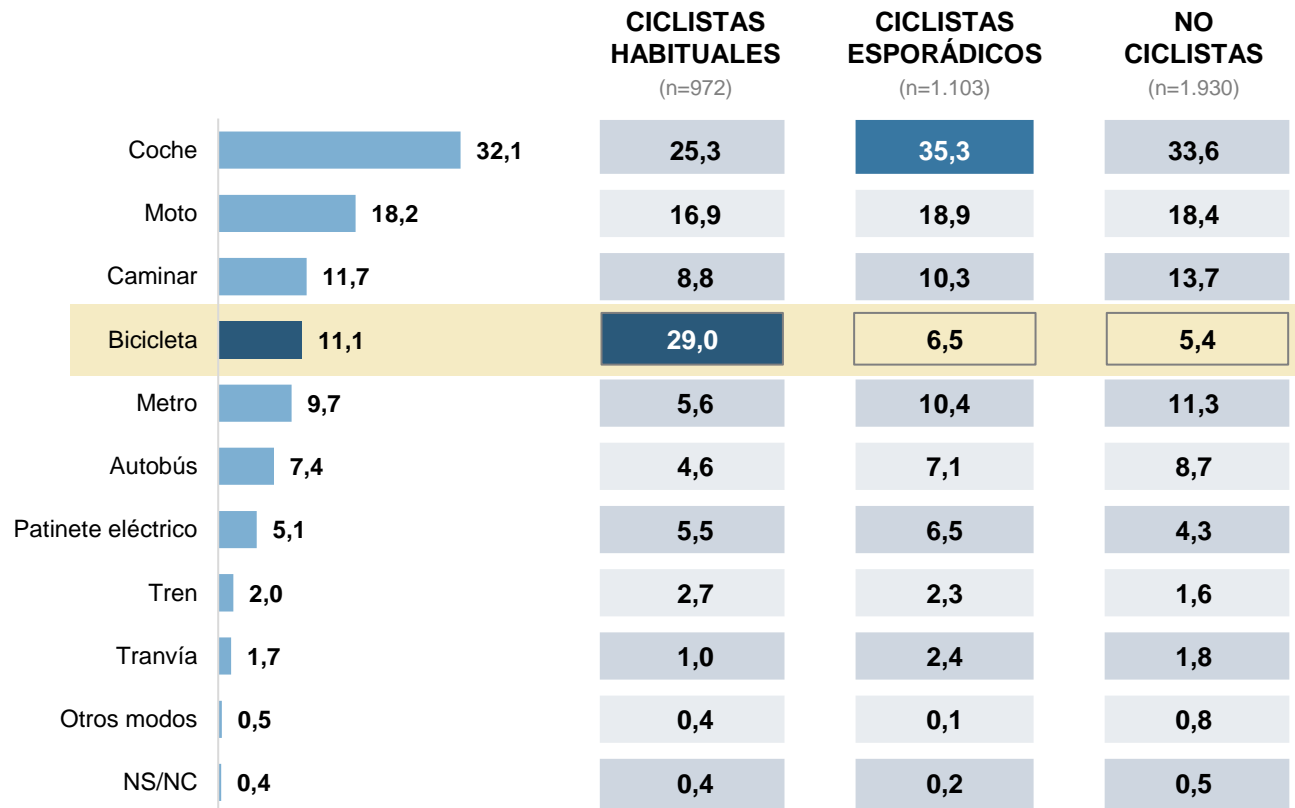
	2015	2017	2019	2022	2024
Coche	30,8	29,7	30,0	34,3	32,1
Moto	20,1	19,9	16,8	15,9	18,2
Caminar	12,8	14,4	14,7	12,5	11,7
Bicicleta	12,9	11,9	12,4	11,7	11,1
Metro	11,6	9,5	9,9	8,8	9,7
Autobús	7,9	9,9	6,9	7,3	7,4
Patinete eléctrico			3,9	5,4	5,1
Tren	0,9	2,8	2,7	1,8	2,0
Tranvía	2,3	1,6	1,6	1,6	1,7
Otros modos	0,1	0,3	0,1	0,3	0,5
NS/NC	0,6	0,2	0,8	0,3	0,4

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

¿Qué medio de transporte le parece más rápido para moverse por su municipio? –Sugerida–

Tres de cada diez ciclistas habituales afirman que la bici es el medio de transporte más rápido para moverse por su municipio, siendo el que más nombran.

Los esporádicos, en cambio, al igual que los no ciclistas, nombran el coche más a menudo. Estos dos también mencionan más la moto, caminar, el metro y el tranvía.



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

¿Qué medio de transporte le parece más rápido para moverse por su municipio? –Sugerida–

Sevilla, Barcelona y Valencia son las ciudades donde hay más menciones a la bicicleta cuándo se pregunta por el medio de transporte más rápido para moverse por el municipio.

En las ciudades donde hay metro, este acostumbra a ser el medio de transporte más citado.

El coche es el segundo vehículo menos citado por los habitantes de Barcelona.

El patinete eléctrico, en cambio, destaca en ciudades como Murcia, Zaragoza o Sevilla.

		BCN (n=404)	MAD (n=400)	MÁL (n=400)	MUR (n=400)	SEV (n=400)	VAL (n=400)	ZGZ (n=400)
Coche	32,1	2,5	15,0	21,3	26,3	16,8	12,8	19,4
Moto	18,2	23,7	11,7	21,1	22,8	24,4	17,6	12,3
Caminar	11,7	3,2	1,5	4,0	8,3	2,5	4,5	4,1
Bicicleta	11,1	10,6	3,3	4,2	8,4	13,5	10,5	6,0
Metro	9,7	49,7	57,2	32,1	-	14,5	28,2	-
Autobús	7,4	2,7	4,2	9,7	8,2	14,3	12,0	11,7
Patinete eléctrico	5,1	3,0	0,2	4,2	11,6	9,3	7,8	10,8
Tren	2,0	2,6	5,0	1,8	-	1,2	-	0,5
Tranvía	1,7	0,7	0,3	0,3	12,1	0,7	3,7	33,6
Otros modos	0,5	0,5	-	0,3	0,8	1,7	1,2	0,5
NS/NC	0,4	0,7	1,5	1,0	1,4	1,0	1,7	1,0

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

¿Qué medio de transporte le parece más rápido para moverse por su municipio? –Sugerida–

Los hombres, la población con un nivel formativo bajo y la que vive en los municipios de menor dimensión son quienes más señalan a la bici como el medio de transporte más rápido.

El coche destaca en la franja de edad de entre 25 y 39 años, así como en los municipios de menos de 50 mil habitantes.

En los más pequeños, también es donde más se afirma que ir andando es la forma más rápida de moverse por el municipio.

En las grandes ciudades de más de 450 mil habitantes el metro es con diferencia el medio de transporte más citado (39,6%).

	SEXO			EDAD			
	TOTAL	Hombre	Mujer	De 14 a 24	De 25 a 39	De 40 a 54	De 55 a 70
	(n=4005)	(n=1972)	(n=2014)	(n=600)	(n=1008)	(n=1290)	(n=1107)
Coche	32,1	28,8	35,7	34,6	38,3	28,6	29,6
Moto	18,2	22,2	13,8	16,5	18,6	21,5	14,8
Caminar	11,7	9,2	14,1	10,6	8,2	10,6	16,6
Bicicleta	11,1	14,6	7,6	8,8	10,7	13,5	9,9
Metro	9,7	9,0	10,4	8,8	10,2	9,8	9,8
Autobús	7,4	6,0	8,8	8,1	4,2	6,2	11,1
Patinete eléctrico	5,1	5,7	4,5	9,0	6,6	4,7	2,1
Tren	2,0	1,7	2,4	1,6	1,7	2,1	2,4
Tranvía	1,7	1,5	2,0	1,4	0,8	2,2	2,2
Otros modos	0,5	0,7	0,3	0,5	0,3	0,3	0,9
NS/NC	0,4	0,6	0,3	0,1	0,2	0,6	0,6

	NIVEL DE ESTUDIOS				DIMENSIÓN DE MUNICIPIO				
	TOTAL	Bajo	Medio	Alto	Hasta 10.000	De 10.001 a 50.000	De 50.001 a 100.000	De 100.001 a 450.000	Más de 450.000
	(n=4005)	(n=683)	(n=1536)	(n=1768)	(n=276)	(n=396)	(n=191)	(n=338)	(n=2804)
Coche	32,1	28,7	33,4	32,6	45,0	40,6	30,3	25,8	13,9
Moto	18,2	18,6	15,8	20,2	10,1	18,9	21,5	23,1	17,1
Caminar	11,7	10,1	11,3	13,1	17,4	13,8	14,6	9,2	3,0
Bicicleta	11,1	15,4	10,5	9,4	17,3	11,4	7,3	10,6	6,9
Metro	9,7	6,5	9,1	12,0	0,7	3,3	2,1	7,1	39,6
Autobús	7,4	8,5	8,7	5,6	3,2	4,8	12,1	11,8	6,7
Patinete eléctrico	5,1	5,7	6,5	3,5	4,0	4,9	5,8	6,8	4,1
Tren	2,0	3,5	1,5	1,7	1,1	1,3	3,1	2,4	2,8
Tranvía	1,7	1,5	2,2	1,4		1,0	1,6	2,4	4,1
Otros modos	0,5	1,4	0,3	0,3	0,7		1,1	0,6	0,5
NS/NC	0,4	0,1	0,7	0,3	0,4		0,5	0,3	1,2

VÍAS DE CIRCULACION URBANAS: PREFERENCIAS

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

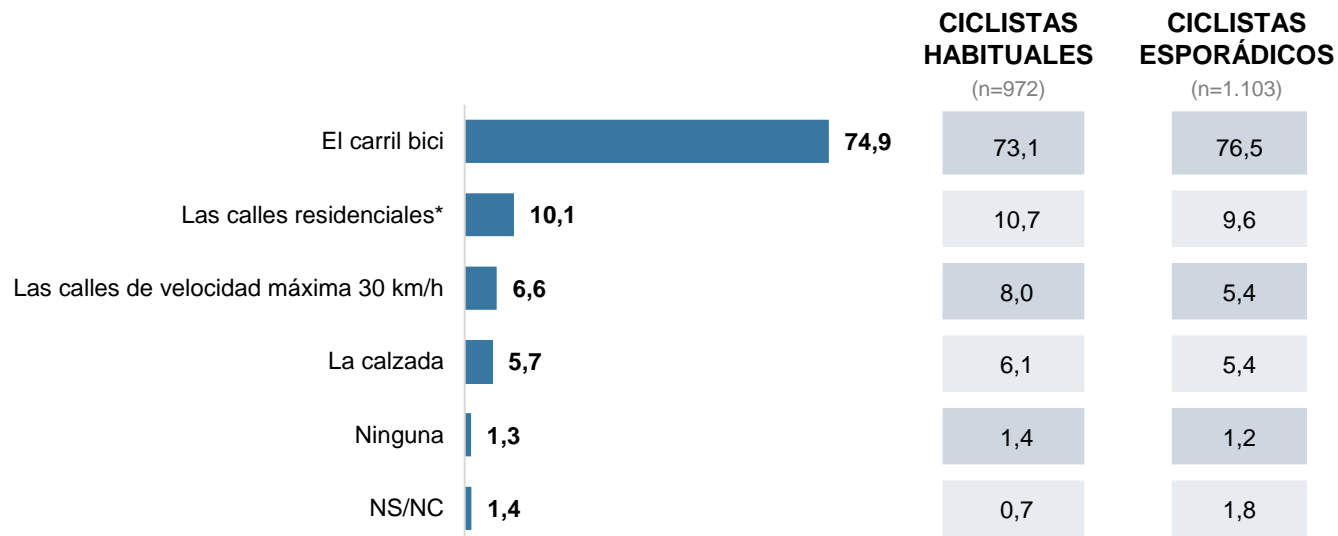
Base: usuarios de la bicicleta (n=2.075)

Tres cuartas partes de los usuarios de la bicicleta opinan que el carril bici es la vía de circulación más cómoda.

Una de cada diez personas prefiere las calles residenciales donde la velocidad máxima es de 20 km/h, seguidas por aquellas con una velocidad máxima de 30km/h (6,6%) y la calzada (5,7%).

Los ciclistas esporádicos se decantan ligeramente más por el carril bici, mientras que los habituales señalan con un poco más de frecuencia las otras opciones minoritarias.

En términos de evolución, gana peso el carril bici en detrimento del resto de opciones si se compara con el año 2022.



	Evolución				
	2015	2017	2019	2022	2024
El carril bici	82,9	82,1	73,8	70,7	74,9
Las calles residenciales (velocidad máxima 20 km/h)*	-	-	9,8	10,8	10,1
Las calles de velocidad máxima 30 km/h	6,7	6,8	5,8	7,3	6,6
La calzada	8,9	9,5	7,6	8,1	5,7
Ninguna	0,6	0,8	1,8	1,8	1,3
NS/NC	1,0	0,8	1,1	1,3	1,4

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

VÍAS DE CIRCULACIÓN URBANAS: PREFERENCIAS

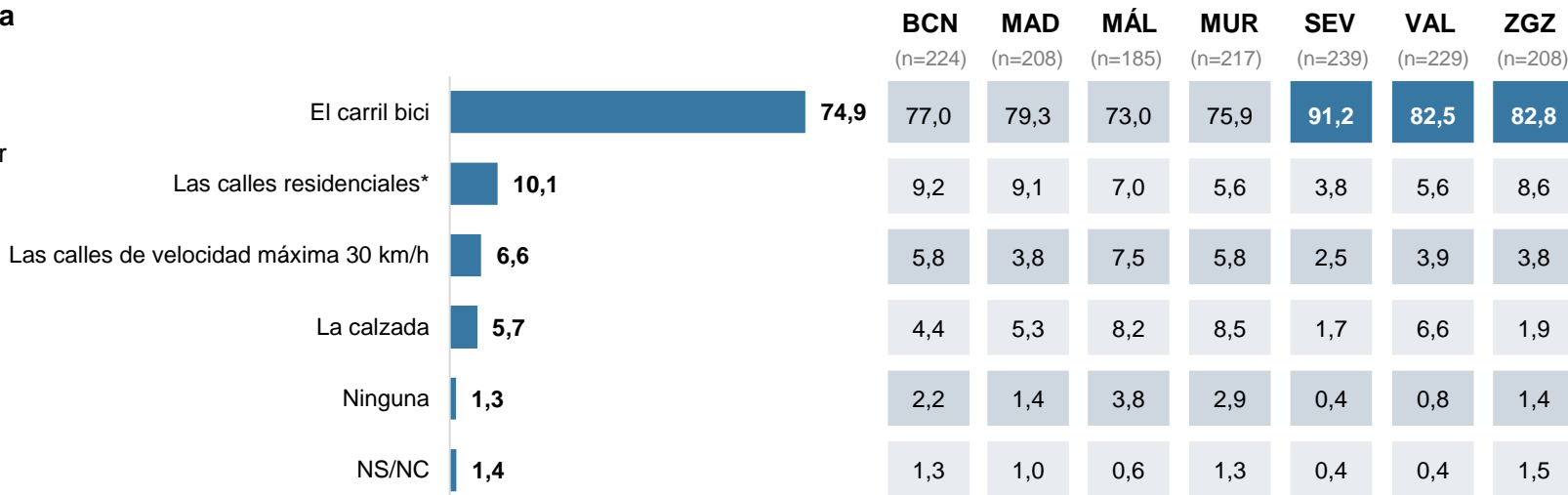
Cuando circula en bicicleta por zonas urbanas, ¿cuál de las siguientes vías de circulación le parece más cómoda?*

Base: usuarios de la bicicleta (n=2.075)

El carril bici resulta especialmente cómodo a la población de Sevilla, Zaragoza y Valencia.

También se suele mencionar más en los municipios de mayor dimensión.

Las calles residenciales (velocidad máxima 20 km/h) destacan más en los municipios de tamaño mediano.



	TOTAL (n=2075)	Hasta 10.000 (n=138)	De 10.001 a 50.000 (n=179)	De 50.001 a 100.000 (n=81)	De 100.001 a 450.000 (n=167)	Más de 450.000 (n=1510)
El carril bici	74,9	71,8	71,5	74,0	77,7	80,0
Las calles residenciales (velocidad máxima 20 km/h)	10,1	10,8	12,3	13,6	7,2	7,9
Las calles de velocidad máxima 30 km/h	6,6	7,3	8,9	3,7	6,6	4,5
La calzada	5,7	5,8	5,0	6,2	6,6	5,0
Ninguna	1,3	1,4	1,1	1,2	1,2	1,7
NS/NC	1,4	2,8	1,1	1,3	0,6	0,9

*«Las calles residenciales (velocidad máxima 20Km/h)»

CANTIDAD Y ADECUACIÓN DE VÍAS PREPARADAS PARA LA BICI + DOTACIÓN DE APARCAMIENTO

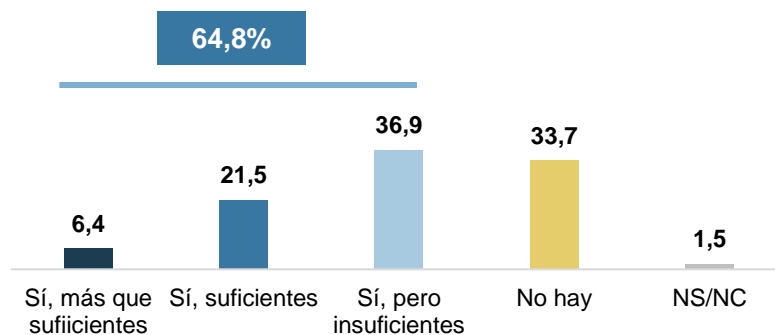
La población entrevistada percibe en mayor medida la dotación de vías preparadas para la bici antes que de aparcamientos para estas en su municipio de residencia.

Dos tercios de la población señalan que hay vías preparadas para la bicicleta en sus respectivos municipios. Cerca de un 10% menos señala que hay aparcamientos públicos (53,8%).

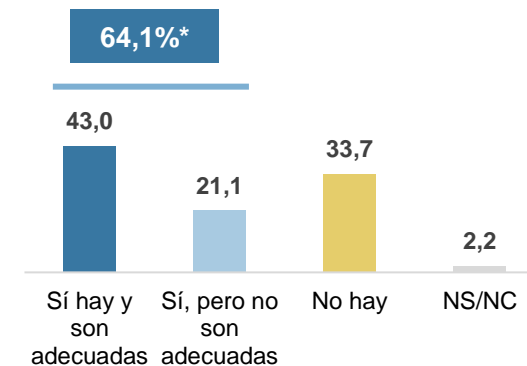
Más de un tercio cree que pese a haber vías y aparcamiento para bicis, hacen falta aún más. Dos de cada diez consideran que las vías deben estar mejor adecuadas.

En el municipio donde vive, ¿hay vías preparadas para circular en bicicleta?

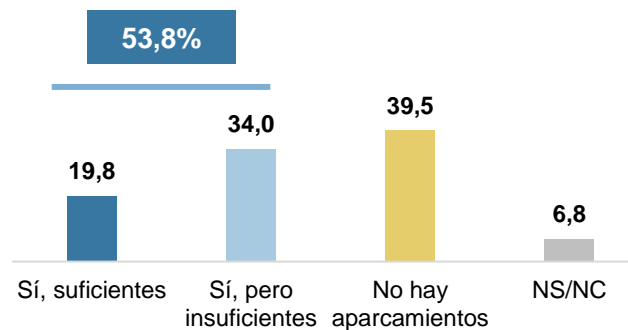
¿Cree que la cantidad de vías de su municipio son suficientes?



¿Cree que estas vías son adecuadas (anchura, estado de la calzada, separación con el resto de los vehículos, etc.)?



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



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

VÍAS ACONDICIONADAS PARA CIRCULAR EN BICICLETA: SUFICIENTES

En el municipio donde vive, ¿Cree que la cantidad de vías de su municipio son suficientes?

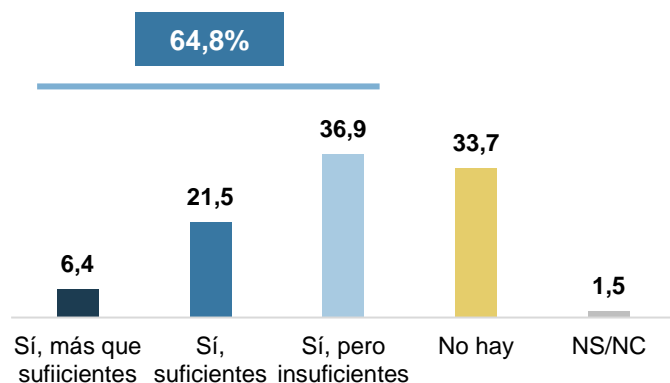
Un 27,9% considera que las vías para bicis de su municipio son suficientes.

El 33,7% comenta que no existen vías de este tipo en su municipio, porcentaje muy similar al de 2022.

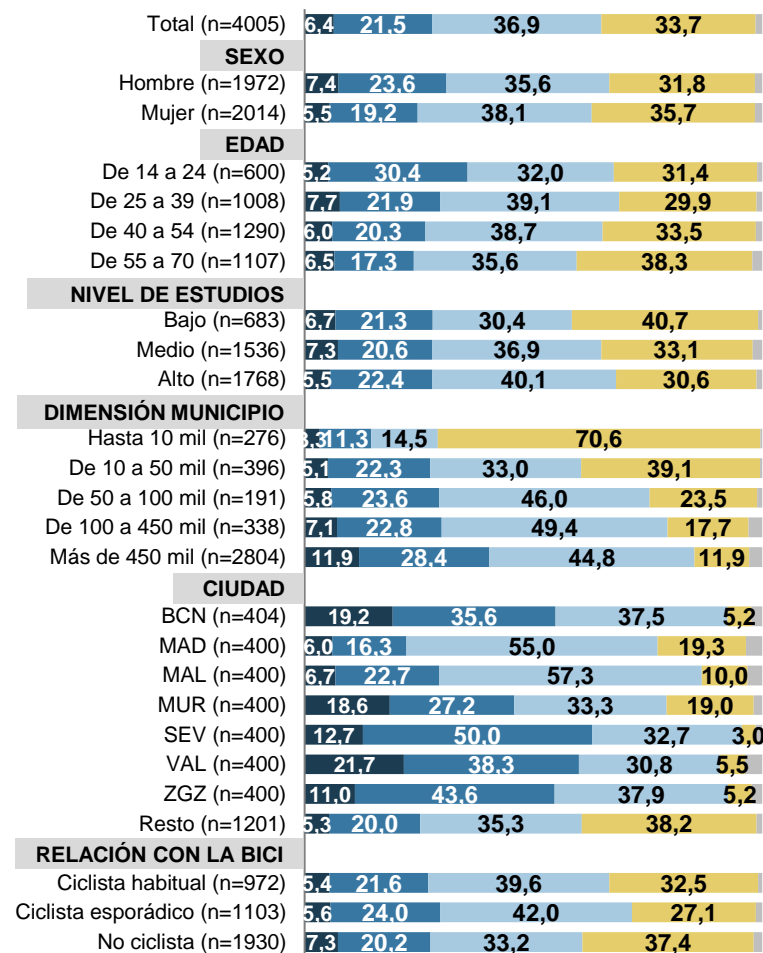
Cuanto más joven se es, mayor nivel de estudios se tiene y más poblado está el municipio de residencia, más se afirma la existencia de estas vías.

Madrid y Málaga son las ciudades con mayor insuficiencia de vías acondicionadas según sus residentes.

Los ciclistas, especialmente los esporádicos, afirman más que estas vías son insuficientes que los no ciclistas.



	Evolución				
	2015	2017	2019	2022	2024
Sí, más que suficientes	3,4	3,4	5,9	7,5	6,4
Sí, suficientes	16,1	18,2	19,2	20,1	21,5
Sí, pero insuficientes	38,3	38,3	37,1	36,8	36,9
No	40,5	38,5	35,9	33,2	33,7
NS/NC	1,7	1,7	1,9	2,5	1,5



VÍAS ACONDICIONADAS PARA CIRCULAR EN BICICLETA: ADECUADAS

En el municipio donde vive, ¿Cree que estas vías son adecuadas (anchura, estado de la calzada, separación con el resto de los vehículos, etc.)?

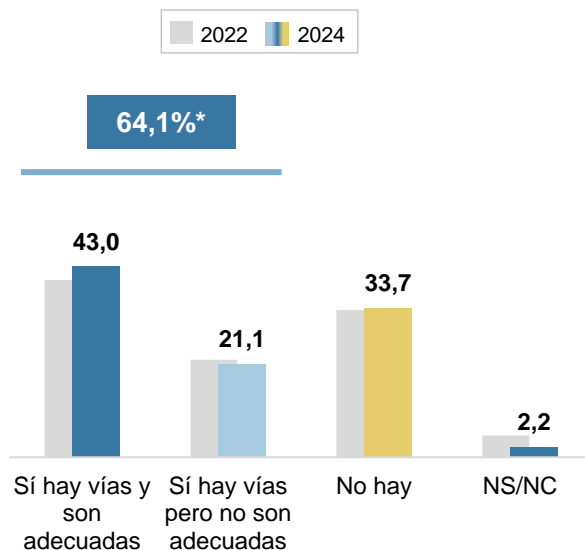
En cuanto a la adecuación de las vías ciclistas, un 43% considera que sí que son adecuadas.

A menor edad, más se considera que las vías que hay son adecuadas.

Cuando incrementa el nivel de estudios, crece el porcentaje que piensa que las vías no son adecuadas. Lo mismo sucede al aumentar las dimensiones de los municipios, donde ya de por sí hay más gente que afirma que existen este tipo de vías.

Los municipios que más consideran que las vías que tienen no son adecuadas son Málaga y Madrid

Los ciclistas esporádicos vuelven a ser los relativamente más críticos en este sentido.



Total (n=4005)	43,0	21,1	33,7
SEXO			
Hombre (n=1972)	45,6	21,0	31,8
Mujer (n=2014)	40,6	20,9	35,7
EDAD			
De 14 a 24 (n=600)	54,5	13,7	31,4
De 25 a 39 (n=1008)	45,1	23,0	29,9
De 40 a 54 (n=1290)	41,3	23,2	33,5
De 55 a 70 (n=1107)	36,8	21,4	38,3
NIVEL DE ESTUDIOS			
Bajo (n=683)	44,9	12,4	40,7
Medio (n=1536)	44,2	20,4	33,1
Alto (n=1768)	41,1	26,3	30,6
DIMENSIÓN MUNICIPIO			
Hasta 10 mil (n=276)	20,0	8,0	70,6
De 10 a 50 mil (n=396)	42,2	16,9	39,1
De 50 a 100 mil (n=191)	50,8	23,6	23,5
De 100 a 450 mil (n=338)	54,2	25,7	17,7
Más de 450 mil (n=2804)	49,7	35,0	11,9
CIUDAD			
BCN (n=404)	57,5	34,6	5,2
MAD (n=400)	38,2	38,3	19,3
MAL (n=400)	47,4	39,4	10,0
MUR (n=400)	51,7	27,6	19,0
SEV (n=400)	66,8	26,9	3,0
VAL (n=400)	59,0	32,0	5,5
ZGZ (n=400)	59,6	32,4	5,2
Resto (n=1201)	41,7	18,3	38,2
RELACIÓN CON LA BICI			
Ciclista habitual (n=972)	46,2	20,7	32,5
Ciclista esporádico (n=1103)	46,9	24,4	27,1
No ciclista (n=1930)	39,7	19,8	37,4

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

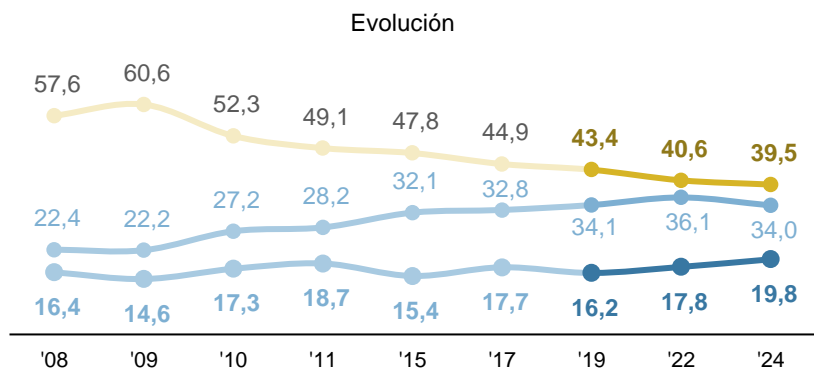
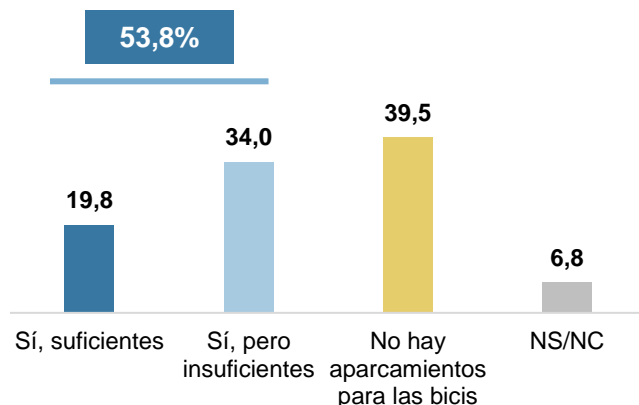
¿HAY SUFICIENTES APARCAMIENTOS PÚBLICOS PARA BICICLETAS?

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

Hasta un 53,8% de los entrevistados afirma que su municipio dispone de aparcamientos públicos para bicis.

Continúa aumentando el porcentaje de personas que piensan que hay aparcamientos suficientes en su municipio.

Las mujeres, las personas de mayor edad, los residentes en los municipios menos poblados y los no ciclistas y son quienes menos constancia tiene de estos aparcamientos.



Total (n=4005)	19,8	34,0	39,5
SEXO			
Hombre (n=1972)	22,2	34,3	37,0
Mujer (n=2014)	17,5	33,3	42,1
EDAD			
De 14 a 24 (n=600)	22,7	42,3	27,3
De 25 a 39 (n=1008)	19,2	34,0	37,7
De 40 a 54 (n=1290)	19,6	35,1	40,0
De 55 a 70 (n=1107)	18,7	28,0	47,2
NIVEL DE ESTUDIOS			
Bajo (n=683)	18,4	30,0	46,2
Medio (n=1536)	23,1	35,7	35,4
Alto (n=1768)	17,3	34,5	39,8
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO			
Hasta 10 mil (n=276)	18,5	18,5	61,1
De 10 a 50 mil (n=396)	16,9	32,9	44,6
De 50 a 100 mil (n=191)	17,8	36,7	33,4
De 100 a 450 mil (n=338)	23,9	39,7	28,1
Más de 450 mil (n=2804)	21,6	43,9	26,4
CIUDAD			
BCN (n=404)	26,6	45,1	19,9
MAD (n=400)	18,5	38,5	33,5
MAL (n=400)	14,7	48,7	28,4
MUR (n=400)	19,2	38,9	33,6
SEV (n=400)	18,1	55,5	23,2
VAL (n=400)	22,8	51,8	19,0
ZGZ (n=400)	35,0	45,5	12,0
Resto (n=1201)	19,4	32,0	42,2
RELACIÓN CON LA BICI			
Ciclista habitual (n=972)	24,2	37,0	35,1
Ciclista esporádico (n=1103)	20,9	39,4	34,2
No ciclista (n=1930)	17,3	30,0	43,9



CONVIVENCIA DE BICIS Y VEHÍCULOS A MOTOR

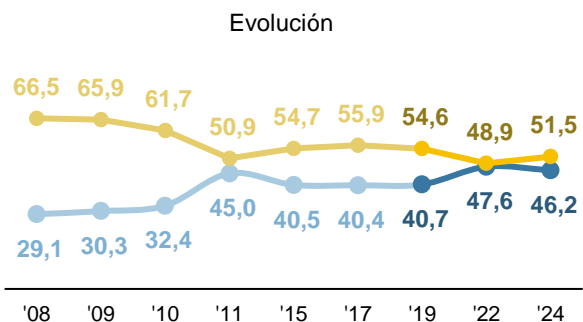
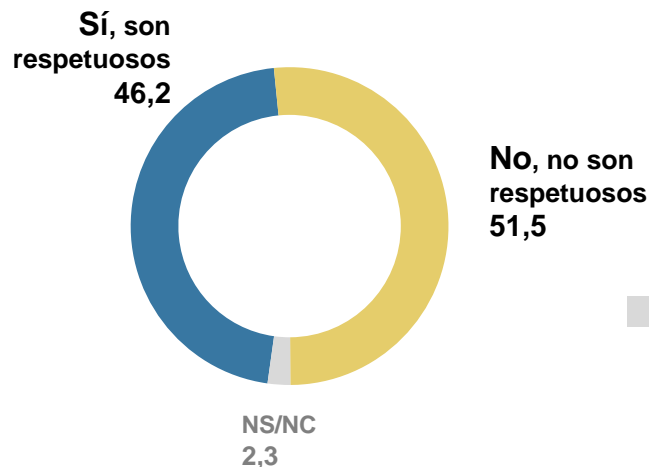
RESPETO DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR HACIA LOS CICLISTAS

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

Poco más de la mitad considera que los conductores de vehículos a motor no son respetuosos con los ciclistas.

Un 46,2% piensa que sí lo son, por un 2,3% que no se define. Se mantiene un valor parecido al del año anterior, aunque se vuelven a distanciar ligeramente las opiniones.

Las mujeres, los residentes en los municipios más poblados, los malagueños, los madrileños y los barceloneses son quienes relativamente más consideran irrespetuosos a los conductores de vehículos a motor.



Total (n=4005)	46,2	51,5
SEXO		
Hombre (n=1972)	49,9	48,3
Mujer (n=2014)	42,6	54,8
EDAD		
De 14 a 24 (n=600)	46,2	50,5
De 25 a 39 (n=1008)	42,3	55,7
De 40 a 54 (n=1290)	46,4	52,3
De 55 a 70 (n=1107)	49,4	47,5
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO		
Hasta 10 mil (n=276)	57,3	40,5
De 10 a 50 mil (n=396)	46,2	51,5
De 50 a 100 mil (n=191)	46,1	50,8
De 100 a 450 mil (n=338)	40,8	57,7
Más de 450 mil (n=2804)	40,9	56,2
CIUDAD		
BCN (n=404)	40,1	57,4
MAD (n=400)	37,5	59,3
MAL (n=400)	34,9	62,6
MUR (n=400)	44,4	53,1
SEV (n=400)	43,8	53,7
VAL (n=400)	48,7	48,3
ZGZ (n=400)	51,1	46,7
Resto (n=1201)	47,3	50,5
RELACIÓN CON LA BICI		
Habituales (n=972)	48,3	49,8
Esporádicos (n=1103)	44,4	54,6
No ciclista (n=1930)	46,2	50,7

MOTIVOS POR LOS QUE NO SON RESPETUOSOS

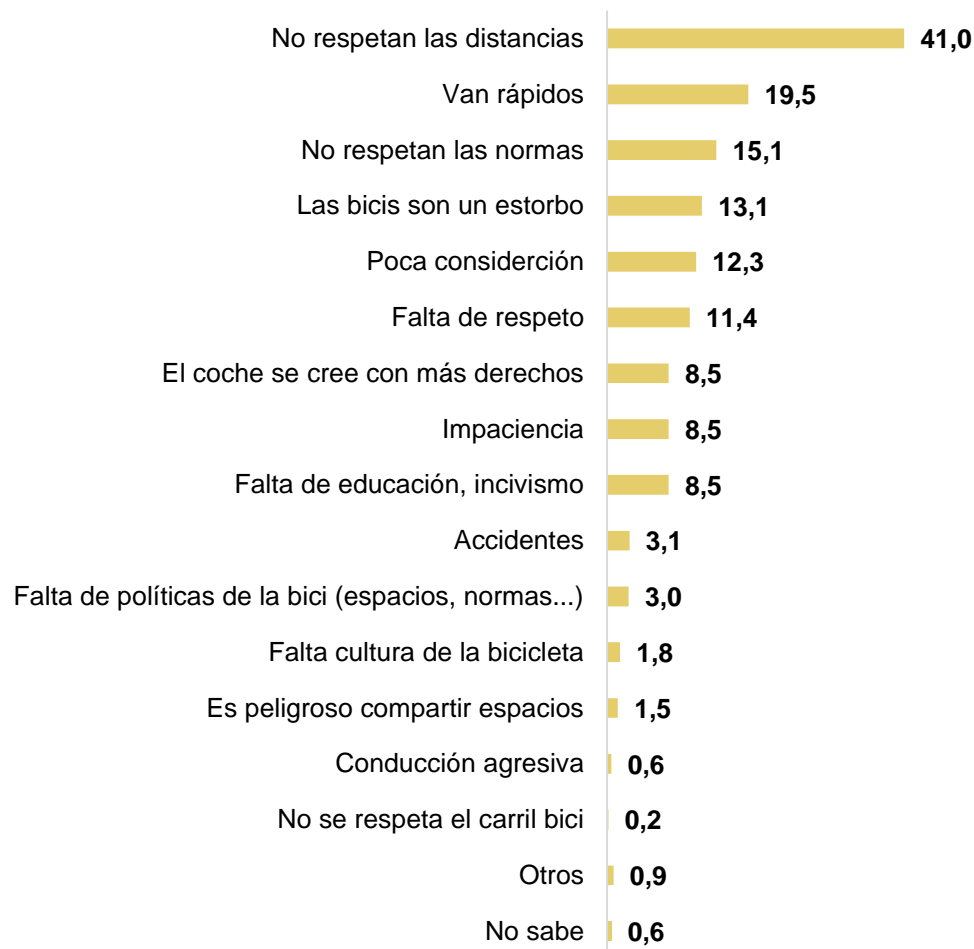
¿Por qué diría que no son respetuosos? –Espontánea. Sólo una respuesta–

–Base: No cree que los conductores sean respetuosos con los ciclistas (n=2.132)–

La falta de respeto de las distancias entre vehículos es el principal motivo señalado por aquellos ciclistas que creen que los conductores de vehículos a motor no son respetuosos con ellos.

Dos de cada diez afirman que estos conductores van demasiado rápido. Un 15,1% comenta que los conductores de vehículos a motor no respetan las normas.

En menor medida, aspectos sobre todo vinculados a la falta de respeto y educación, así como la convivencia en la carretera.



ACOSO EN BICICLETA

¿Se ha sentido acosado/a o agredido/a por ir en bicicleta? –Base: Usuarios de la bicicleta (n=2.075)–

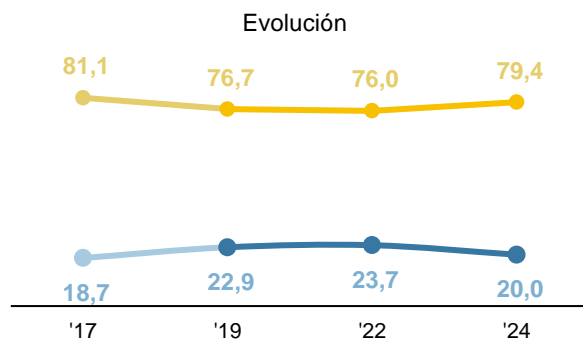
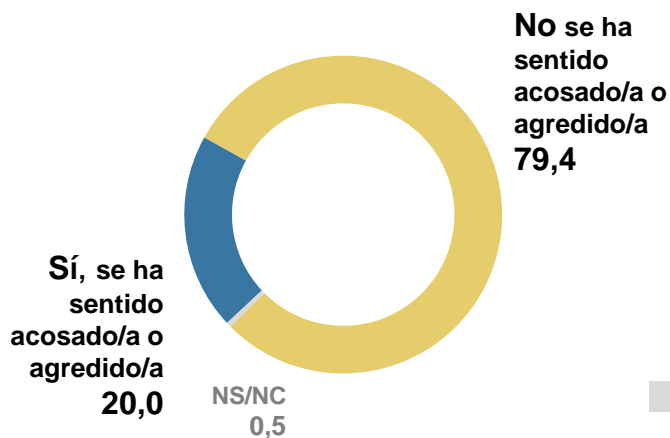
Dos de cada diez ciclistas se han sentido acosados/as o agredidos/as por ir en bicicleta.

Este número se ha reducido con respecto a hace dos años.

Los hombres se han sentido más acosados/agredidos que las mujeres, también las personas con un nivel bajo de estudios en comparación con los de niveles más altos.

En las grandes ciudades también es frecuente ese sentimiento, y en ciudades como Málaga o Valencia el porcentaje de los que se han sentido acosados/agredidos supera el 30%.

Los ciclistas habituales también afirman haber tenido más estos sentimientos que los esporádicos.



	Sí, se ha sentido acosado/a o agredido/a (%)	No se ha sentido acosado/a o agredido/a (%)
Total (n=2075)	20,0	79,4
SEXO		
Hombre (n=1186)	21,6	77,8
Mujer (n=877)	17,6	81,9
EDAD		
De 14 a 24 (n=329)	19,3	80,7
De 25 a 39 (n=586)	19,2	80,2
De 40 a 54 (n=722)	21,0	78,5
De 55 a 70 (n=438)	20,1	78,8
NIVEL ESTUDIOS		
Bajo (n=281)	21,4	78,6
Medio (n=777)	19,7	79,7
Alto (n=1006)	19,5	79,8
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO		
Hasta 10 mil (n=138)	14,5	84,7
De 10 a 50 mil (n=179)	20,1	79,9
De 50 a 100 mil (n=81)	14,9	85,1
De 100 a 450 mil (n=167)	21,6	77,2
Más de 450 mil (n=1510)	27,1	72,3
CIUDAD		
BCN (n=224)	27,7	71,9
MAD (n=208)	25,9	73,1
MAL (n=185)	37,7	61,8
MUR (n=217)	26,9	73,1
SEV (n=239)	21,4	78,2
VAL (n=229)	30,6	68,6
ZGZ (n=208)	24,9	74,6
Resto (n=565)	18,4	81,1
RELACIÓN CON LA BICI		
Habitual (n=972)	27,3	71,8
Esporádico (n=1103)	13,5	86,2

ACOSO EN BICICLETA

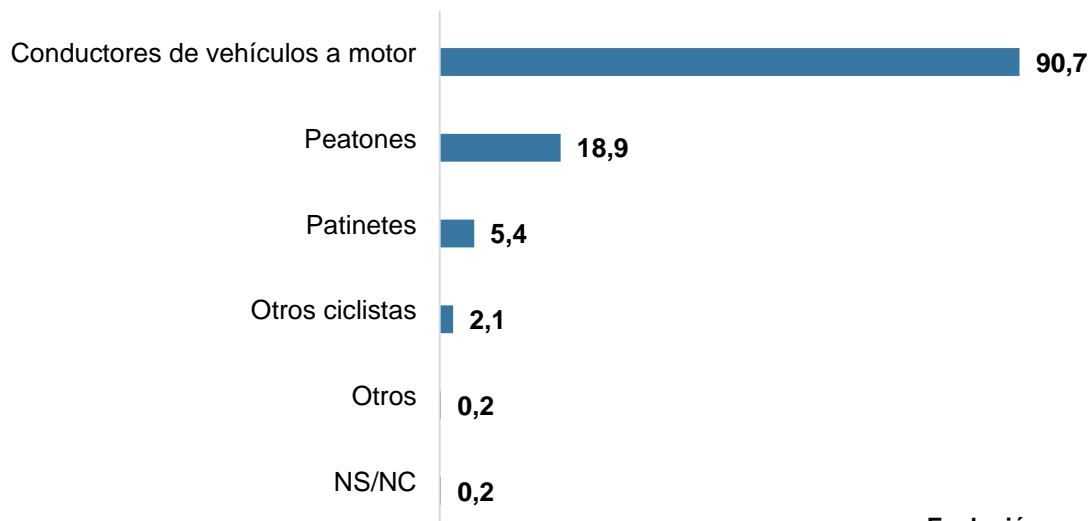
¿Por parte de quién se ha sentido acosado/a o agredido/a? –Respuesta múltiple–

–Base: Usuarios de la bicicleta que se han sentido acosados (n=522)–

La gran mayoría de usuarios de la bicicleta que se han sentido acosados/agredidos ha sido por parte de conductores de vehículos a motor.

Como viene siendo habitual en las anteriores ediciones, los conductores de vehículos a motor ocupan la primera posición. Los peatones continúan acumulando cerca de un 20% de las menciones.

Un 5,4% afirma haberse sentido acosado/agredido por parte de conductores de patinetes. Un 2,1% por parte de otros ciclistas, porcentaje inferior al de los años anteriores.



Evolución

	2019	2022	2024
Conductores de vehículos a motor	86,4	91,9	90,7
Peatones	20,5	20,0	18,9
Patinetes*	-	-	5,4
Otros ciclistas	6,1	5,3	2,1
Otros*			0,2
NS/NC	3,0	0,6	0,2

* Este año se incorpora al cuestionario la opción de respuesta «Patinetes» y la opción abierta «Otros».



INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS



LA BICICLETA COMPARTIDA

SISTEMAS DE BICICLETA COMPARTIDA

¿Conoce algún sistema de bicicleta compartida ya sea en su municipio u otro?

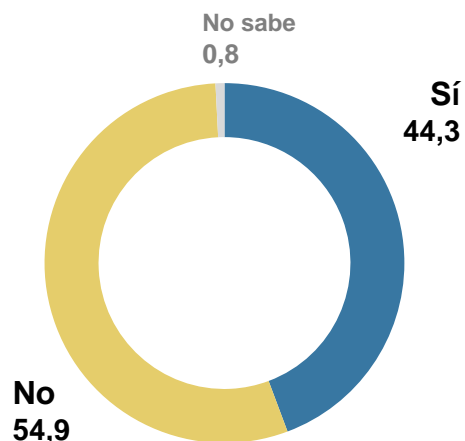
Un 44,3% de la población entrevistada afirma conocer algún sistema de bicicleta compartida.

Los hombres son más conocedores de este sistema que las mujeres. Por edades, las personas de 40 a 54 años son las que más dicen conocer alguno.

El conocimiento de este sistema también es mayor a medida que aumenta el nivel de estudios y las dimensiones del municipio.

Los ciudadanos de Barcelona y Madrid son quienes más afirman conocer este tipo de sistemas.

Los ciclistas esporádicos están más familiarizados con los sistemas de bicicleta compartida que los ciclistas habituales y los no ciclistas.



Total (n=4005)	44,3	54,9
SEXO		
Hombre (n=1972)	47,5	51,6
Mujer (n=2014)	41,4	57,9
EDAD		
De 14 a 24 (n=600)	42,9	56,4
De 25 a 39 (n=1008)	44,0	55,2
De 40 a 54 (n=1290)	48,0	51,1
De 55 a 70 (n=1107)	41,1	58,3
NIVEL ESTUDIOS		
Bajo (n=683)	29,8	69,2
Medio (n=1536)	39,7	59,8
Alto (n=1768)	56,6	42,5
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO		
Hasta 10 mil (n=276)	38,0	61,6
De 10 a 50 mil (n=396)	40,4	58,8
De 50 a 100 mil (n=191)	41,9	57,6
De 100 a 450 mil (n=338)	46,7	52,7
Más de 450 mil (n=2804)	56,4	41,8
CIUDAD		
BCN (n=404)	68,6	29,5
MAD (n=400)	59,8	38,7
MAL (n=400)	34,7	63,3
MUR (n=400)	34,2	64,7
SEV (n=400)	51,2	45,3
VAL (n=400)	53,7	44,5
ZGZ (n=400)	53,1	46,2
Resto (n=1201)	41,8	57,6
RELACIÓN CON LA BICI		
Habitual (n=972)	45,5	53,6
Esporádico (n=1103)	50,7	48,5
No ciclista (n=1930)	40,6	58,6

SISTEMAS DE BICICLETA COMPARTIDA

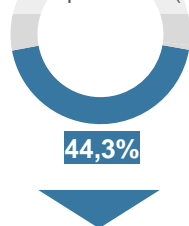
¿Lo utiliza mucho, bastante, poco o nada?

De los conocedores de los sistemas públicos de bici compartida, un 18,9% afirma utilizar alguno.

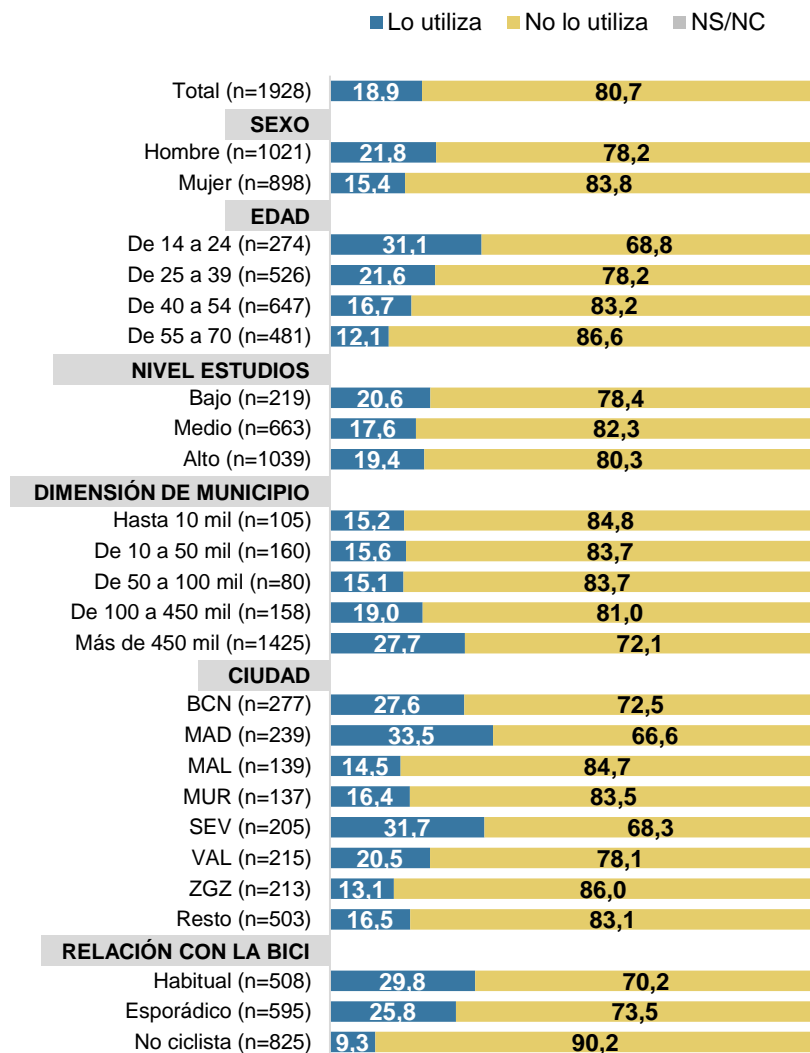
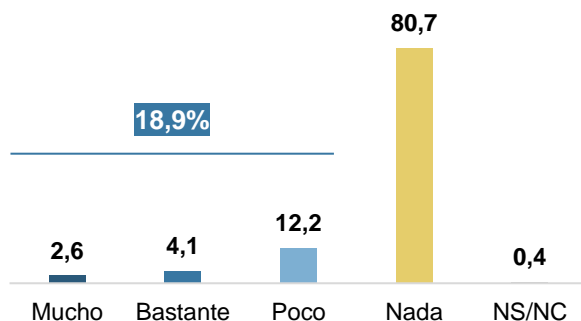
Del 18,9% que afirma usar este tipo de sistemas, un 12,2 dice usarlos poco, un 4,1 bastante y un 2,6 mucho.

Los hombres, la población más joven, la residente en grandes ciudades (Madrid, Sevilla, Barcelona) y los usuarios habituales de la bici son quienes más afirman usar los sistemas de bici compartida.

Conoce un sistema de bicicleta compartida en su municipio u otro (n=1.928)



¿Lo utiliza?



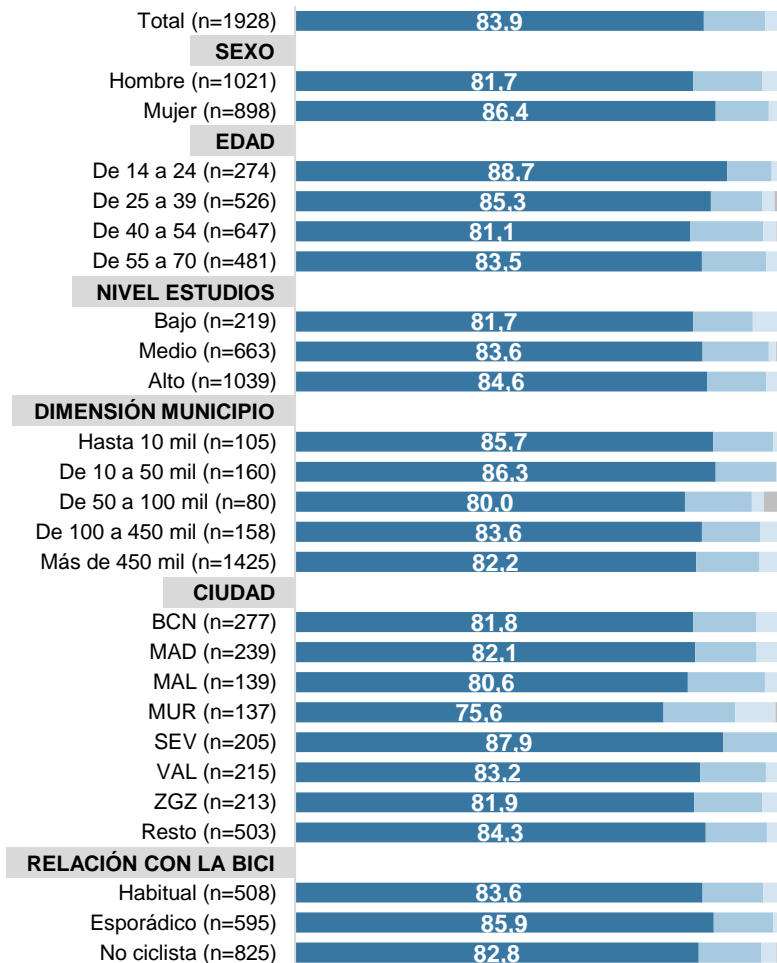
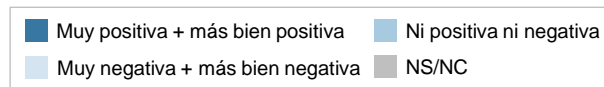
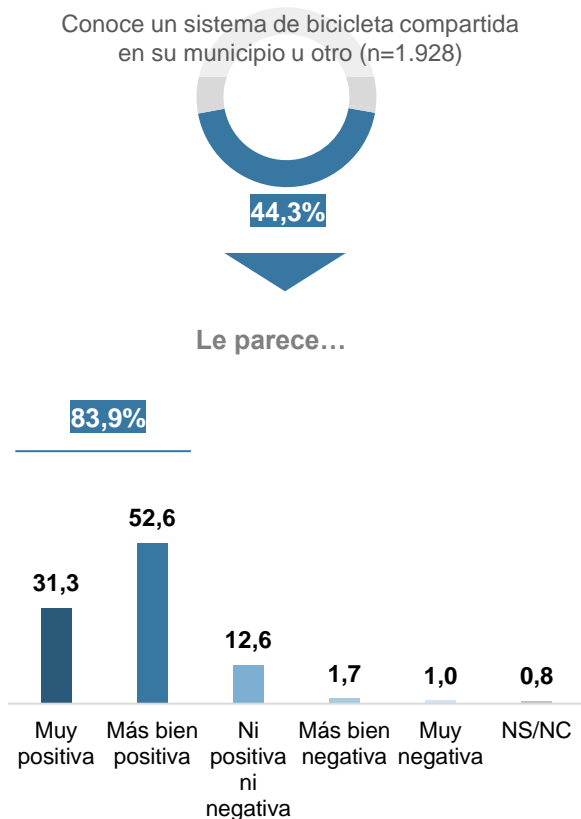
SISTEMAS DE BICICLETA COMPARTIDA

La implantación del sistema de bici compartida le parece...

Más del 80% tiene una visión positiva de los sistemas de bici compartida.

Es una opinión ampliamente compartida por todos los segmentos de población.

La visión positiva se mantiene entre el 80% y el 89% en todos los segmentos analizados a excepción de los residentes en Murcia, que tienen una visión ligeramente más negativa de esta iniciativa.





REGISTRO DE BICICLETAS

NOTORIEDAD DEL BICIREGISTRO

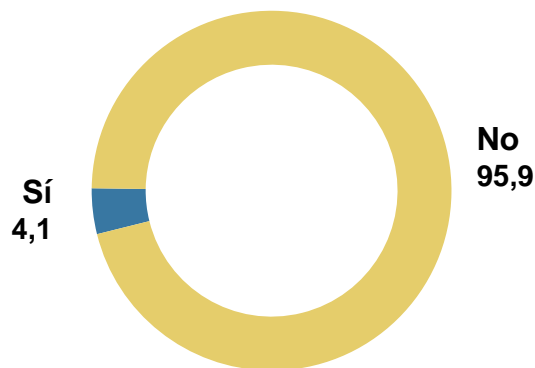
¿Conoce la iniciativa del biciregistro? –Base: Tiene bicicleta para uso personal (n=2.238)–

La mayoría de las personas que tienen bicicleta para uso personal no conocen la iniciativa del biciregistro.

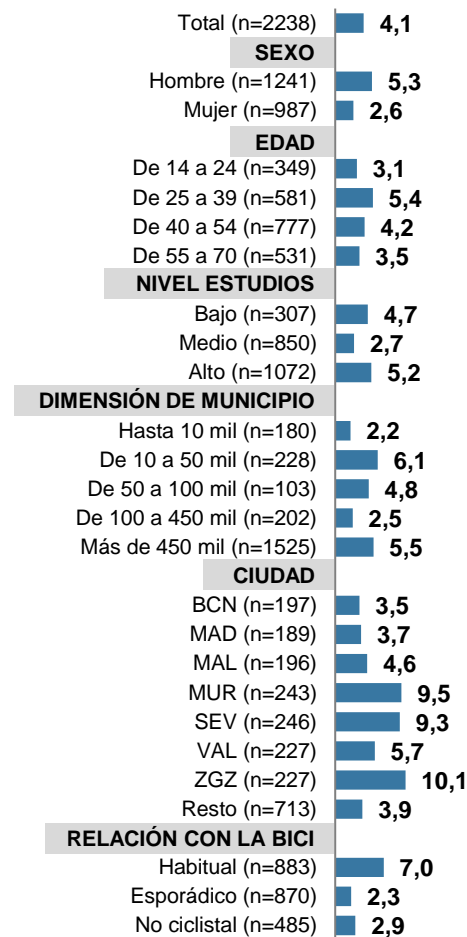
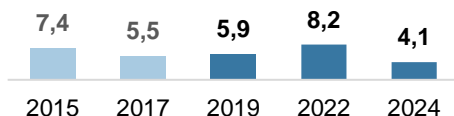
Un 4,1% afirma conocer la iniciativa, la mitad que hace dos años.

Los hombres conocen esta iniciativa ligeramente más que las mujeres. Las franjas de edad intermedias también son un poco más conocedoras.

En Zaragoza, Murcia y Sevilla cerca de un 10% afirma conocer el biciregistro. Los ciclistas habituales lo conocen más que los esporádicos y los no ciclistas.



Evolución



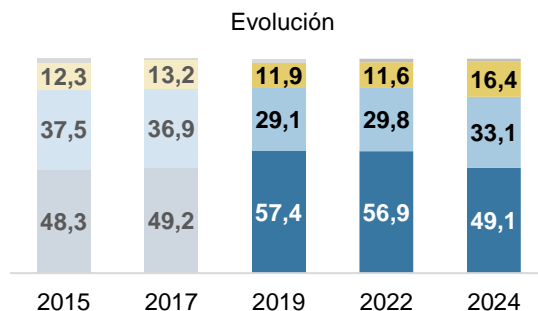
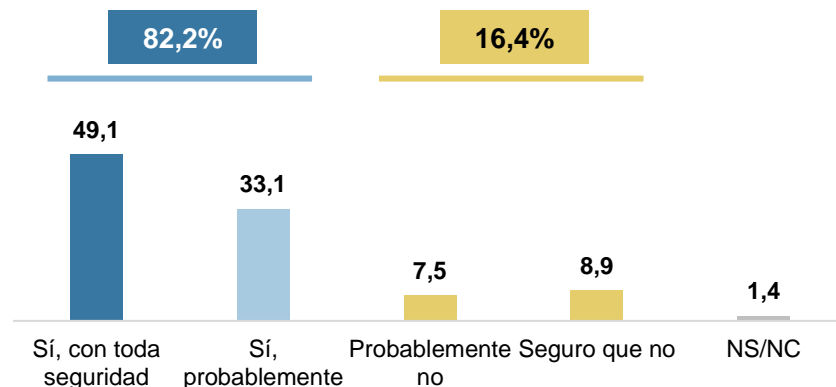
GRADO DE INTERÉS EN REGISTRAR SU BICI EN UN REGISTRO NACIONAL DE BICICLETAS

Si el ayuntamiento le ofreciera la posibilidad de registrar su bicicleta en un registro nacional para facilitar su recuperación en caso de robo, ¿usted la registraría? –Base: Tiene bicicleta para uso personal (n=2.238)–

De los que tienen bicicleta para el uso personal, el 49,1% la registraría en un registro nacional con toda seguridad para facilitar su recuperación en caso de robo.

Disminuye con respecto las anteriores ediciones el número de personas que dicen que la registrarían con toda seguridad.

Las mujeres, los más jóvenes, la población con más nivel de estudios, los ciclistas y los residentes en Sevilla se muestran más convencidos que los demás perfiles.



Total (n=2238)	49,1	33,1	16,4
SEXO			
Hombre (n=1241)	47,1	32,7	18,4
Mujer (n=987)	52,0	33,3	13,7
EDAD			
De 14 a 24 (n=349)	44,1	41,6	13,4
De 25 a 39 (n=581)	51,3	29,8	17,1
De 40 a 54 (n=777)	48,4	35,3	15,4
De 55 a 70 (n=531)	51,3	27,7	18,9
NIVEL ESTUDIOS			
Bajo (n=307)	49,8	28,2	21,2
Medio (n=850)	46,6	35,9	15,6
Alto (n=1072)	50,9	32,7	15,1
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO			
Hasta 10 mil (n=180)	45,5	30,0	22,9
De 10 a 50 mil (n=228)	53,0	32,0	13,6
De 50 a 100 mil (n=103)	42,7	40,9	16,4
De 100 a 450 mil (n=202)	51,0	32,1	15,3
Más de 450 mil (n=1525)	49,4	35,0	13,2
CIUDAD			
BCN (n=197)	46,2	35,7	15,6
MAD (n=189)	45,6	37,5	14,8
MAL (n=196)	52,3	33,0	11,2
MUR (n=243)	51,9	31,5	13,9
SEV (n=246)	61,4	29,6	7,0
VAL (n=227)	52,4	34,3	10,6
ZGZ (n=227)	51,5	33,6	12,7
Resto (n=713)	49,0	32,8	16,9
RELACIÓN CON LA BICI			
Ciclista habitual (n=883)	54,6	27,3	16,0
Ciclista esporádico (n=870)	48,6	35,8	14,9
No ciclista (n=485)	42,3	37,4	18,8



LAS POLÍTICAS SOBRE LA BICICLETA

MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA

¿Concretamente, usted cree...?

Gran parte de la población entrevistada está de acuerdo con la mayoría de las medidas propuestas.

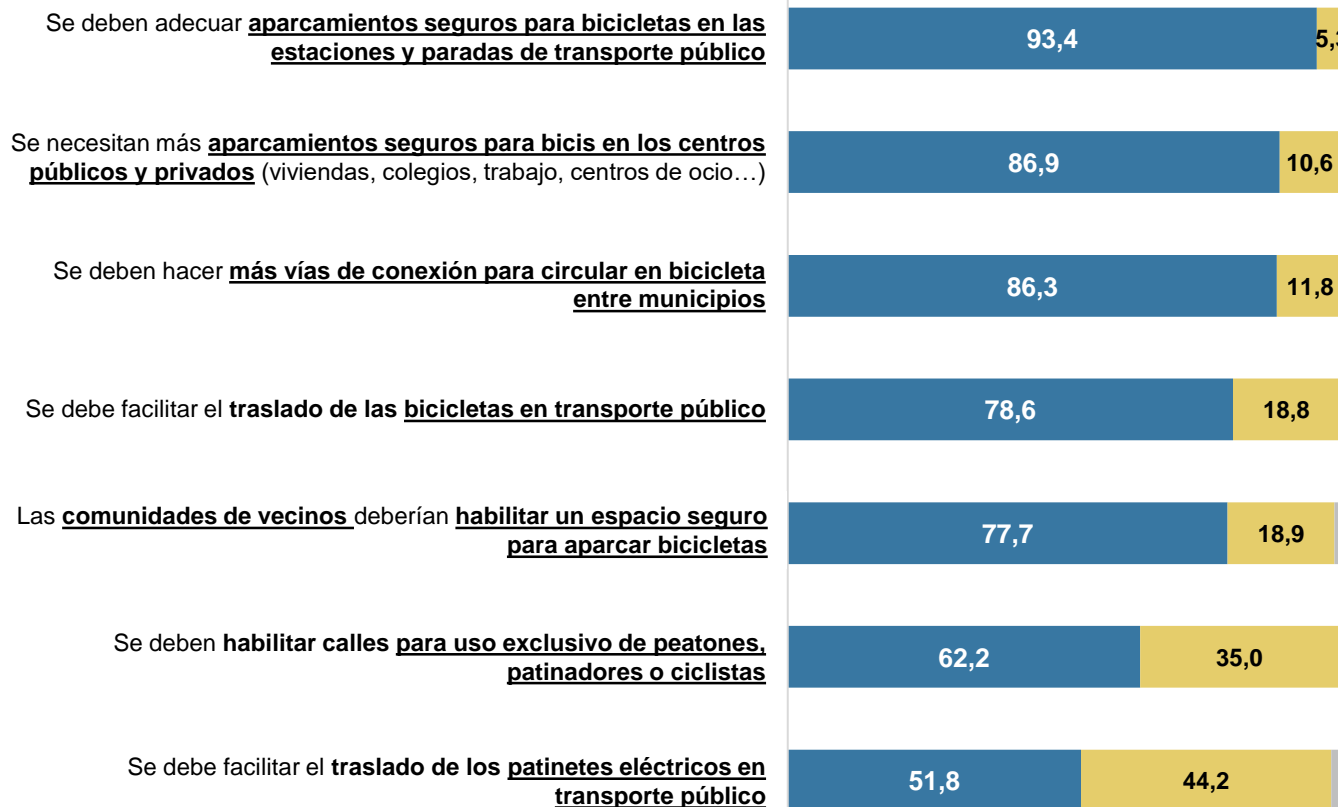
La creación de aparcamientos en las infraestructuras del transporte público, así como en centros públicos y privados, genera un alto consenso. También lo genera la creación de vías ciclistas intermunicipales.

El traslado de las bicis en el transporte público y la dotación de aparcamiento a través de las comunidades de vecinos generan un porcentaje de acuerdo superior al 75%.

Habilitar calles para el uso exclusivo de peatones, patinadores o ciclistas genera un mayor desacuerdo (35%).

El traslado de patinetes eléctricos en el transporte público causa hasta un 44,2% de rechazo, probablemente influido por las normativas que han prohibido su transporte.

■ Sí ■ No ■ NS/NC



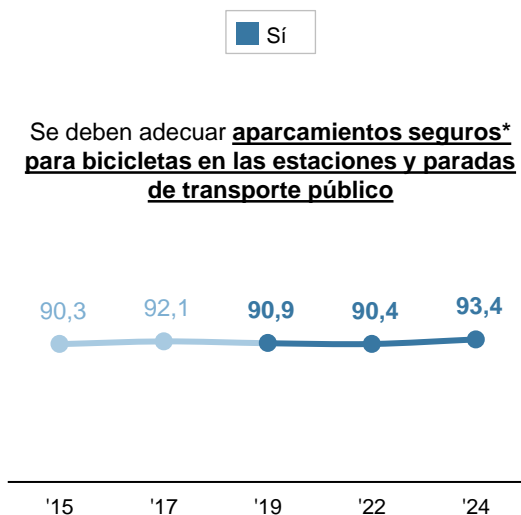
MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA: EVOLUCIÓN

¿Concretamente, usted cree...?

Dotar las estaciones y paradas de aparcamientos seguros para bicis genera un amplio consenso entre la población.

El porcentaje de personas de acuerdo con esta medida se comprende entre el 88% y el 97% en todos los segmentos de población.

Incrementa tres puntos respecto al año 2022.



Total (n=4005)	93,4	5,3
SEXO		
Hombre (n=1972)	93,4	5,7
Mujer (n=2014)	93,6	5,0
EDAD		
De 14 a 24 (n=600)	93,9	5,6
De 25 a 39 (n=1008)	94,7	4,7
De 40 a 54 (n=1290)	93,1	5,9
De 55 a 70 (n=1107)	92,5	5,1
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO		
Hasta 10 mil (n=276)	93,2	4,0
De 10 a 50 mil (n=396)	93,9	5,3
De 50 a 100 mil (n=191)	96,3	3,1
De 100 a 450 mil (n=338)	94,1	5,3
Más de 450 mil (n=2804)	89,8	8,6
CIUDAD		
BCN (n=404)	88,3	10,5
MAD (n=400)	89,8	8,5
MAL (n=400)	89,3	8,5
MUR (n=400)	91,9	6,6
SEV (n=400)	96,0	3,5
VAL (n=400)	88,5	10,0
ZGZ (n=400)	88,1	9,7
Resto (n=1201)	94,2	4,6
RELACIÓN CON LA BICI		
Habituales (n=972)	94,0	5,3
Esporádicos (n=1103)	95,1	3,8
No ciclista (n=1930)	92,4	6,1

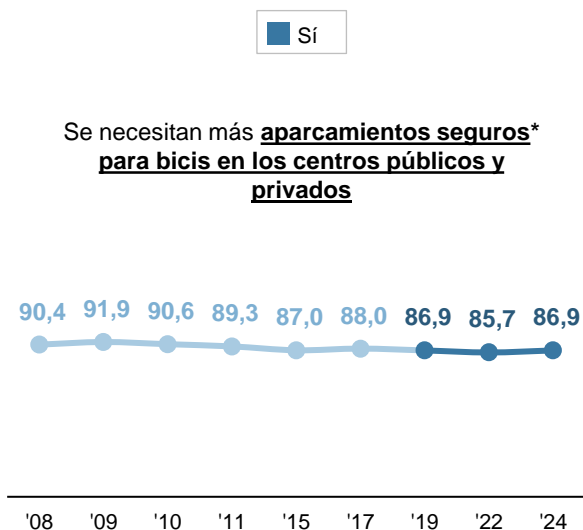
* Este último año 2024 el enunciado cambia ligeramente respecto a las anteriores olas, especificando que los aparcamientos sean **seguros**.

MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA: EVOLUCIÓN

¿Concretamente, usted cree...?

La creación de aparcamientos seguros en centros públicos y privados recupera el porcentaje de personas de acuerdo de 2019.

Esta medida también genera un elevado consenso entre la población, manteniéndose entre el 82% y el 94% en todos los segmentos analizados.



Total (n=4005)	86,9	10,6
SEXO		
Hombre (n=1972)	84,8	12,3
Mujer (n=2014)	88,8	8,9
EDAD		
De 14 a 24 (n=600)	88,9	10,6
De 25 a 39 (n=1008)	88,0	9,9
De 40 a 54 (n=1290)	88,3	9,5
De 55 a 70 (n=1107)	83,0	12,4
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO		
Hasta 10 mil (n=276)	83,8	12,2
De 10 a 50 mil (n=396)	89,7	7,8
De 50 a 100 mil (n=191)	86,9	11,5
De 100 a 450 mil (n=338)	86,7	11,2
Más de 450 mil (n=2804)	86,0	11,4
CIUDAD		
BCN (n=404)	85,9	11,7
MAD (n=400)	84,2	13,3
MAL (n=400)	88,9	8,1
MUR (n=400)	90,4	8,1
SEV (n=400)	93,2	5,5
VAL (n=400)	86,3	9,5
ZGZ (n=400)	82,4	14,7
Resto (n=1201)	87,0	10,4
RELACIÓN CON LA BICI		
Habituales (n=972)	87,8	11,1
Esporádicos (n=1103)	88,8	10,2
No ciclista (n=1930)	85,5	10,5

* Este último año 2024 el enunciado cambia ligeramente respecto a las anteriores olas, especificando que los aparcamientos sean **seguros**.

MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA: EVOLUCIÓN

¿Concretamente, usted cree...?

Crece dos puntos el porcentaje de personas a favor de crear más vías ciclistas de conexión entre municipios.

Por segmentos, las mujeres están más a favor que los hombres, así como la población más joven respecto a la más mayor.

Los residentes en ciudades de más de 450 mil habitantes se muestran más reacios respecto a esta cuestión.

Cerca de una quinta parte de los habitantes de Murcia, Barcelona y Zaragoza se oponen a la medida.

A mayor relación con la bici, más a favor se está de crear estas vías de conexión intermunicipal.



Total (n=4005)	86,3	11,8
SEXO		
Hombre (n=1972)	83,9	14,3
Mujer (n=2014)	88,7	9,3
EDAD		
De 14 a 24 (n=600)	89,0	9,8
De 25 a 39 (n=1008)	88,1	10,5
De 40 a 54 (n=1290)	86,4	11,8
De 55 a 70 (n=1107)	83,0	14,1
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO		
Hasta 10 mil (n=276)	87,4	11,2
De 10 a 50 mil (n=396)	87,4	11,1
De 50 a 100 mil (n=191)	89,0	8,9
De 100 a 450 mil (n=338)	86,7	11,2
Más de 450 mil (n=2804)	80,8	16,6
CIUDAD		
BCN (n=404)	77,5	19,7
MAD (n=400)	82,0	15,5
MAL (n=400)	82,2	14,0
MUR (n=400)	76,7	21,6
SEV (n=400)	86,9	11,1
VAL (n=400)	80,8	16,2
ZGZ (n=400)	77,7	19,3
Resto (n=1201)	87,5	10,8
RELACIÓN CON LA BICI		
Habituales (n=972)	88,5	9,9
Esporádicos (n=1103)	87,6	11,9
No ciclista (n=1930)	84,7	12,6

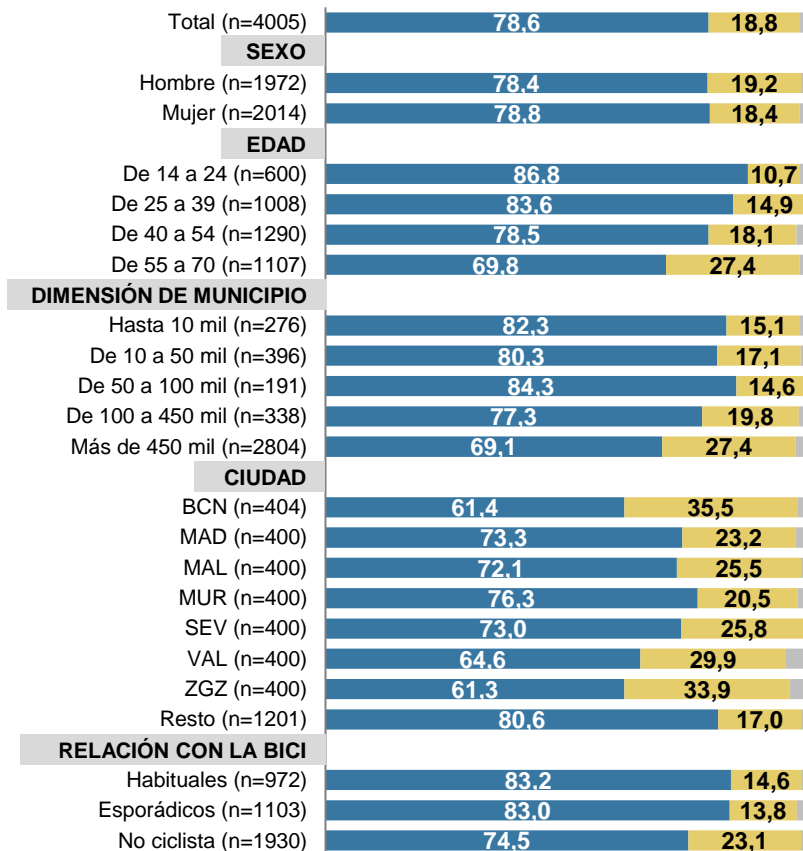
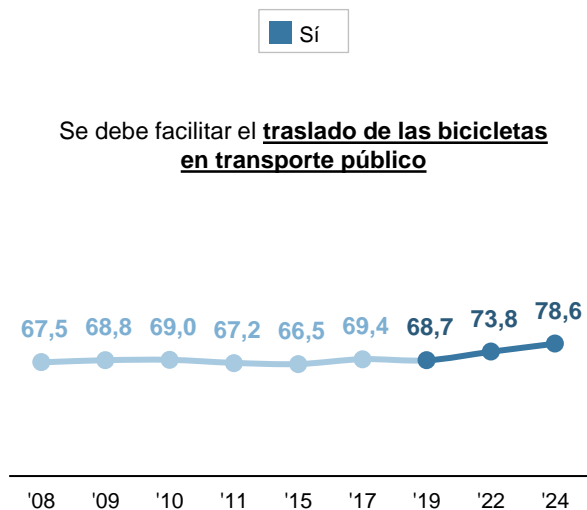
MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA: EVOLUCIÓN

¿Concretamente, usted cree...?

El porcentaje de personas a favor de facilitar el traslado de bicis en el transporte público llega a su cifra más alta.

Esta medida recibe un apoyo del 78,6% de la población, casi cinco puntos más que en 2022.

A esta iniciativa se suelen oponer más los ciudadanos de mayor edad, los que residen en las ciudades de mayores dimensiones, la población de Barcelona, Zaragoza y Valencia y los no ciclistas.



MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA: EVOLUCIÓN

¿Concretamente, usted cree...?

Se mantiene con valores elevados la proporción de personas a favor de que las comunidades de vecinos habiliten espacios seguros de aparcamiento para bicicletas.

Cerca del 80% está de acuerdo con esta medida.

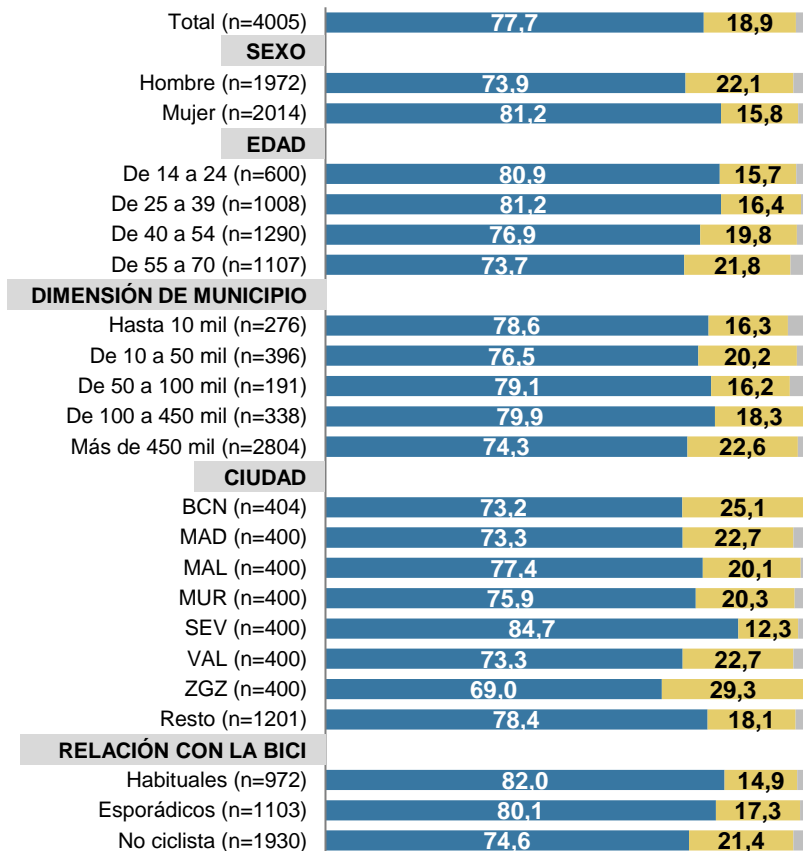
Los hombres, la población de mayor edad y la residente en grandes municipios están más en desacuerdo que el resto.

Por ciudades, uno de cada tres zaragozanos se opone a la iniciativa. En otras como Sevilla, el porcentaje de personas a favor es más elevado (84,7%).

La relación con la bici también influye de forma directa en el porcentaje en que se está de acuerdo con la dotación de estos aparcamientos.



Las comunidades de vecinos deberían habilitar un espacio seguro* para aparcar bicicletas



* Este último año 2024 el enunciado cambia ligeramente respecto a las anteriores olas, especificando que los aparcamientos sean seguros.

MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA: EVOLUCIÓN

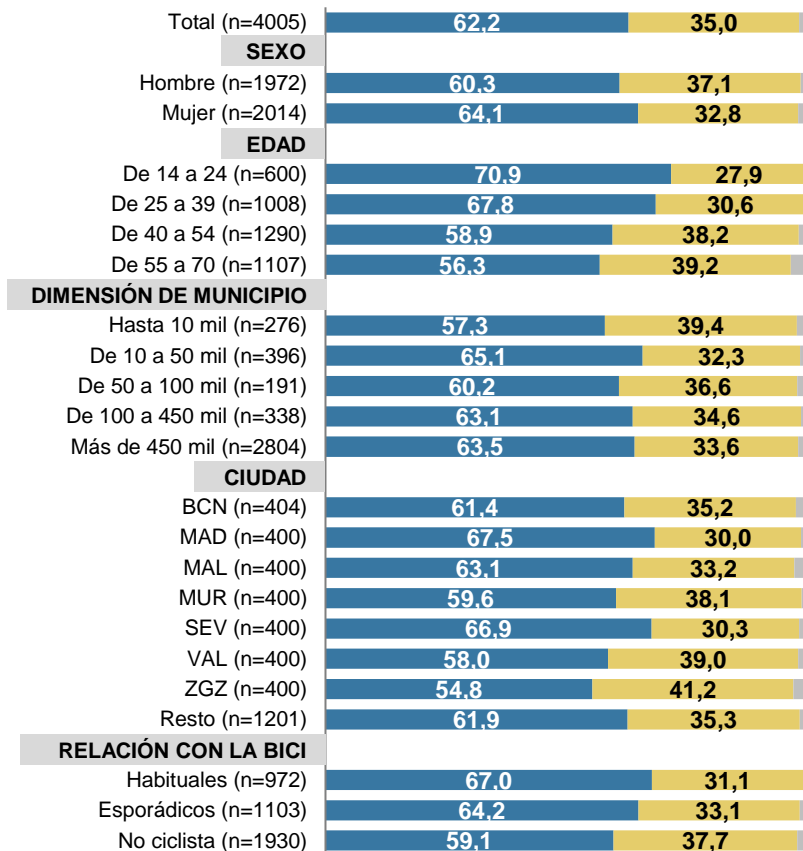
¿Concretamente, usted cree...?

Poco más del 60% está a favor de habilitar calles exclusivas para peatones, patinadores o ciclistas.

Con anterioridad se hacía referencia específica a un uso ocasional de las calles para estos fines.

Transformar las calles para este uso está especialmente bien visto por la población más joven. Siete de cada diez lo ven positivo. La población de Madrid y la de Sevilla también ven la medida con mejores ojos.

Los ciudadanos de municipios de menos de 10 mil habitantes, los zaragozanos, y los no ciclistas no se muestran tan favorables.



* Este último año 2024 el enunciado cambia respecto a las anteriores olas. Anteriormente se especificaba "para uso peatonal, para ciclistas y patinadores de las calles de forma ocasional".

MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA: EVOLUCIÓN

¿Concretamente, usted cree...?

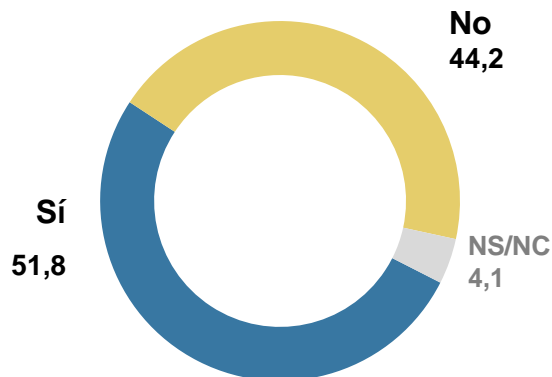
Poco más de la mitad está a favor de que se facilite el traslado de patinetes eléctricos en el transporte público.

Esta medida recibe más apoyo entre las mujeres y a medida que disminuye la edad. También entre las personas con menor formación y las de nacionalidad extranjera.

Por ciudades, en Barcelona y Madrid es donde facilitar el traslado de patinetes en el transporte público obtiene más rechazo que apoyo.

Las distintas normativas en contra del traslado de patinetes eléctricos en el transporte público son significativas a la hora de entender el mayor rechazo a esta propuesta. Hasta un 78,6% se muestra a favor del traslado de bicis, un 25% más que en el caso de los patinetes.

Se debe facilitar el traslado de los patinetes eléctricos en transporte público*



Total (n=4005)	51,8	44,2
SEXO		
Hombre (n=1972)	49,6	46,3
Mujer (n=2014)	54,0	41,9
EDAD		
De 14 a 24 (n=600)	67,5	29,8
De 25 a 39 (n=1008)	59,8	37,7
De 40 a 54 (n=1290)	49,4	46,4
De 55 a 70 (n=1107)	38,6	55,2
NIVEL DE ESTUDIOS		
Bajo (n=683)	46,0	49,5
Medio (n=1536)	52,0	43,7
Alto (n=1768)	54,6	41,8
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO		
Hasta 10 mil (n=276)	51,1	42,0
De 10 a 50 mil (n=396)	58,6	37,1
De 50 a 100 mil (n=191)	53,5	43,4
De 100 a 450 mil (n=338)	50,6	47,3
Más de 450 mil (n=2804)	41,8	54,2
CIUDAD		
BCN (n=404)	34,7	62,6
MAD (n=400)	38,3	57,2
MAL (n=400)	45,0	50,5
MUR (n=400)	54,9	40,9
SEV (n=400)	50,3	46,4
VAL (n=400)	48,9	46,1
ZGZ (n=400)	46,9	48,8
Resto (n=1201)	53,8	42,1
NACIONALIDAD		
Española (n=3552)	50,7	45,0
Extranjera (n=453)	61,0	36,7
RELACIÓN CON LA BICI		
Habituales (n=972)	52,3	41,8
Esporádicos (n=1103)	54,2	42,1
No ciclista (n=1930)	50,3	46,2

* Esta cuestión se incorpora por primera vez en esta ola del barómetro, por lo que no contiene evolución.

¿LAS ADMINISTRACIONES DEBEN FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA?

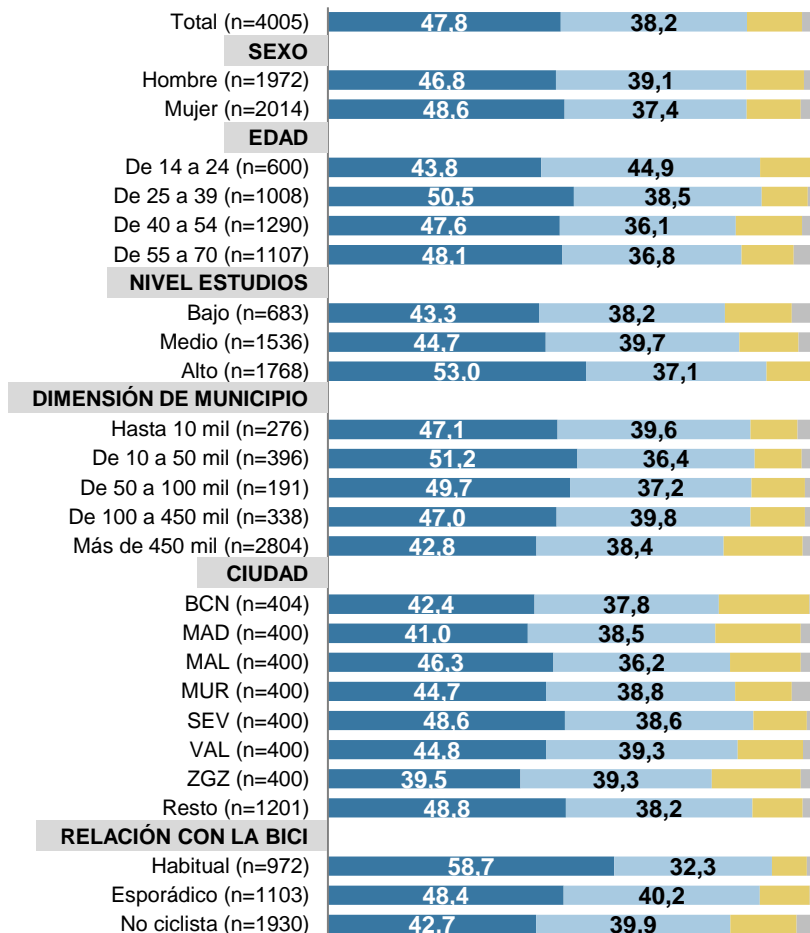
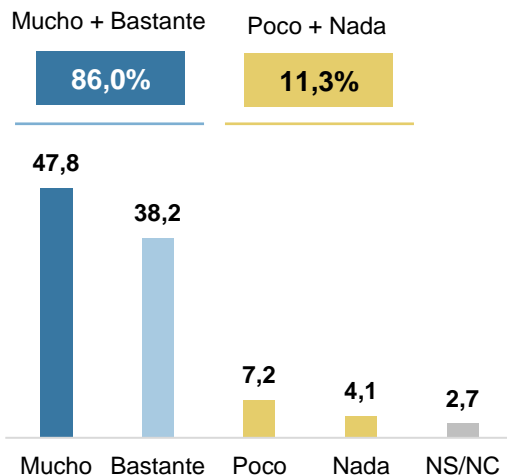
¿Cree que las administraciones deben fomentar mucho, bastante, poco o nada el uso de la bicicleta?

Casi la mitad de la población entrevistada considera que las administraciones deberían fomentar mucho el uso de la bici.

Sumando las personas que creen que las administraciones deberían fomentarlo bastante o mucho, hasta un 86% se proclama a favor de que se fomente el uso de la bici.

Un 11,3% se opone en mayor o menor medida a esta cuestión.

Aquellos perfiles más a favor de la promoción de la bici son: los que tienen entre 25 y 39 años, las personas con un nivel formativo alto, los residentes en ciudades de dimensión intermedia, los residentes en Sevilla y los usuarios habituales.



¿SE DEBERÍA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN BICICLETA?

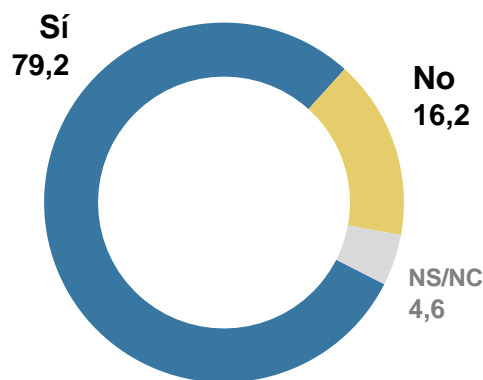
¿Estaría de acuerdo en que su ayuntamiento impulsara proyectos para repartir mercancías en bicicleta o triciclos de carga?

Cerca del 80% apoyaría proyectos de reparto de mercancías en bici o triciclos de carga.

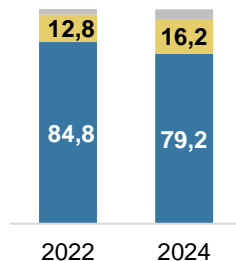
Cae 5,6 puntos el apoyo a esta cuestión respecto a 2022*.

La distribución de opiniones es similar en los diferentes segmentos de población.

Los madrileños y barceloneses son los que muestran un mayor rechazo. Los no ciclistas son también ligeramente más críticos que los ciclistas con relación a este proyecto.



Evolución*



Total (n=4005)	79,2	16,2
SEXO		
Hombre (n=1972)	80,2	16,0
Mujer (n=2014)	78,4	16,3
EDAD		
De 14 a 24 (n=600)	81,7	15,1
De 25 a 39 (n=1008)	84,0	14,3
De 40 a 54 (n=1290)	78,6	17,3
De 55 a 70 (n=1107)	74,4	17,1
NIVEL ESTUDIOS		
Bajo (n=683)	75,8	17,3
Medio (n=1536)	80,9	15,8
Alto (n=1768)	79,5	16,0
DIMENSIÓN DE MUNICIPIO		
Hasta 10 mil (n=276)	75,4	17,8
De 10 a 50 mil (n=396)	82,6	14,9
De 50 a 100 mil (n=191)	81,7	14,7
De 100 a 450 mil (n=338)	80,2	15,1
Más de 450 mil (n=2804)	75,1	18,9
CIUDAD		
BCN (n=404)	75,8	19,0
MAD (n=400)	69,6	22,9
MAL (n=400)	81,8	14,3
MUR (n=400)	81,9	13,1
SEV (n=400)	80,0	15,5
VAL (n=400)	80,5	14,2
ZGZ (n=400)	79,2	16,1
Resto (n=1201)	80,1	15,6
RELACIÓN CON LA BICI		
Habitual (n=972)	82,2	15,0
Esporádico (n=1103)	82,2	13,2
No ciclista (n=1930)	76,4	18,1

* En el año 2022 el enunciado era el siguiente: *Dado el auge del comercio electrónico, ¿estaría de acuerdo en que su ayuntamiento impulsara proyectos para repartir mercancías en bicicleta?*



CONCLUSIONES

- La mayoría de la población cree que **se debe fomentar el uso de la bicicleta**. La salud y el deporte son los aspectos que más se asocian a la bicicleta, pero **siguen creciendo los que la asocian a la movilidad**, especialmente en las áreas urbanas. La relación con la movilidad recibe casi el doble de menciones que en 2008, vinculado a la mejora en la dotación y adecuación de vías para ciclistas que también ponen de relieve las opiniones de la población entrevistada.

- **La mitad de la población usa la bicicleta en alguna ocasión**. Se reducen los usuarios en relación con barómetro post pandémico, retornando a los valores anteriores a la COVID-19. Detrás de este retroceso están los **cambios que han afectado a la movilidad** de las personas en los últimos tiempos: **la extensión del teletrabajo, el cambio de las tarifas en el transporte público o el uso del patinete**. El retroceso ha afectado de forma similar a los diferentes segmentos de población, también entre los más jóvenes.
 - De hecho, **el número de personas que utilizan la bici es similar entre las personas más jóvenes y las de los grupos de edad que les siguen**. Precisamente, entre los más jóvenes crecen los que no utilizan la bicicleta porque prefieren otros medios de transporte.
 - Un **15.2% proclama tener algún patinete eléctrico** en casa. Su uso es más frecuente a medida que se reduce la edad. Más del 30% de la población de nacionalidad extranjera entrevistada dice poseer algún patinete eléctrico.
 - **Se reduce el uso y su intensidad** en los diversos usos de la bicicleta, aunque en mayor grado para ir al trabajo o al centro de estudios.
 - La **rapidez y libertad de movimiento** es una de las principales ventajas que señalan los usuarios y usuarias de la bici. La **movilidad** y el **respeto medioambiental** continúan siendo destacados sobre todo por **jóvenes**, mientras que los **mayores** suelen encontrar que la principal ventaja es el beneficio a la **salud**.

- La **peligrosidad y el tráfico** siguen siendo los inconvenientes más señalados de ir en bicicleta. Las **dificultades que representa para algunos o la falta de facilidades para su uso** son otras de las desventajas que señala la población entrevistada. También aparece como freno **el clima** (principalmente en zonas con temperaturas más extremas como Sevilla). Los efectos del cambio climático en la temperatura pueden ser también un freno para la utilización de la bicicleta, en especial la mecánica.
- Para los **ciclistas habituales**, la **bici** es el vehículo más rápido para moverse por su municipio, un tercio de ellos así lo cree. **Sevilla, Barcelona y Valencia** son las ciudades donde más se menciona la bici como medio de transporte más rápido.
 - Tres cuartas partes de la población entrevistada opinan que los **carriles bici son las vías de circulación más cómodas** para circular, independientemente de la relación que se tenga con la bicicleta.
 - **Dos tercios** de la muestra opina que en su municipio **hay vías habilitadas para bicis**, aunque alrededor de la mitad de estos comenta que son insuficientes. **Sevilla, Valencia, Zaragoza y Barcelona** aparecen como las ciudades donde se reconocen más vías habilitadas para el uso de la bicicleta.
 - En cambio, en relación con los **aparcamientos, la falta o insuficiencia** de ellos destaca en la mayoría de los territorios.
- La gran mayoría de **medidas de promoción de la bicicleta son bien recibidas** por la población. Solo la **peatonalización** de las calles para uso exclusivo de peatones, bicis y patinetes genera más **división de opiniones**.
 - El apoyo a las medidas de fomento de la bicicleta se ha reforzado en los últimos quince años.

- La **convivencia** entre conductores de vehículos a motor y ciclistas sigue siendo un **tema pendiente**. Un poco más de la mitad de los entrevistados señala que los **conductores no son respetuosos** con los ciclistas, principalmente porque no se respetan las distancias, van demasiado rápidos o no hacen caso a la normativa.
 - Sin embargo, **disminuye** el porcentaje de usuarios que se han sentido **acosados o agredidos** por ir en bici: una quinta parte afirma haberse sentido así, especialmente por parte de conductores de vehículos a motor.
- Los **sistemas de bicicleta compartida** son más conocidos a medida que incrementa la dimensión de los municipios, llegando a **casi el 60% en los municipios de más de 450 mil habitantes**. En la ciudad de Barcelona es donde más se conoce el sistema de bicicleta compartida. Dos de cada diez personas que conocen estos sistemas los utilizan, sobre todo gente joven. **La opinión** sobre la implementación de estos sistemas es **altamente positiva** en todos los segmentos de población analizados.
- La mayoría cree que registraría su bicicleta para facilitar su recuperación en caso de robo, pero la notoriedad del **biciregistro es escasa**. Tan solo un 4,1% de los usuarios conoce la iniciativa, el valor más bajo desde 2015.

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