

# BARÓMETRO DE LA BICICLETA EN ESPAÑA

Presentación de resultados  
Noviembre de 2022

GESOP



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA



Red de Ciudades por la Bicicleta



# Presentación y objetivos

A continuación se presenta el informe de resultados de la octava edición del **Barómetro de la Bicicleta en España**, que la Red de Ciudades por la Bicicleta ha encargado a GESOP, y que se viene realizando periódicamente desde el 2008.

## Objetivos:

**Analizar la evolución del uso de la bicicleta y la percepción que tiene de ella la ciudadanía, tanto como medio de transporte urbano, como para la práctica del ciclismo deportivo y lúdico.**

- 1 Conocer el **perfil de los usuarios** de la bicicleta.
- 2 Analizar la **relación de los españoles con la bicicleta y sus hábitos de uso**
- 3 Conocer la **imagen** que se tiene de la bicicleta y como se percibe **su uso en ciudad**
- 4 El **papel de la administración pública** en el fomento de uso de la bicicleta

# CONTENIDO

**01 Frecuencia de uso y disponibilidad**

**02 Brecha de género**

**03 Accidentalidad y robos**

**04 Imagen de la bicicleta**


**05 La bicicleta en las ciudades**

**06 Las políticas sobre la bicicleta**

# Ficha técnica



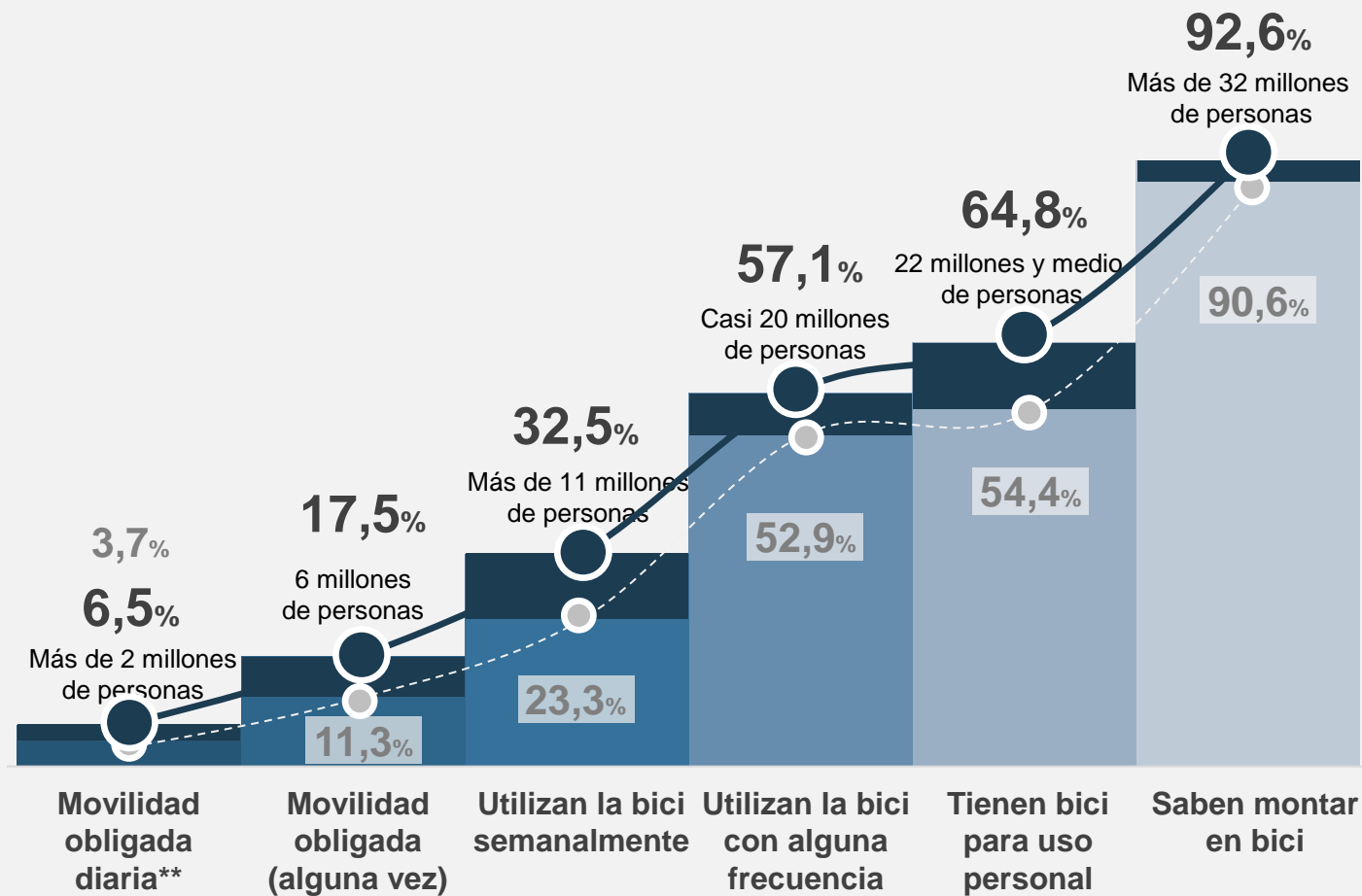
- **Técnica de investigación**  
Entrevistas telefónicas asistida por ordenador y entrevistas online.
- **Ámbito geográfico**  
España
- **Población objetivo**  
Población entre 14 y 70 años residente en España.
- **Número de entrevistas**  
3.202 entrevistas.
- **Tipo de muestreo**  
1.800 entrevistas repartidas proporcionalmente por comunidad autónoma y dimensión de municipio. Afijación no proporcional de 200 entrevistas en cada una de las siete grandes ciudades del país (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Zaragoza y Murcia). Dentro de cada estrato territorial selección de los individuos a entrevistar teniendo en cuenta las cuotas cruzadas por sexo y edad siguiendo la distribución real de la población objeto de estudio. Los resultados se han ponderado por territorio para dar a cada ciudad el peso que le corresponde.
- **Margen de error**  
Para un nivel de confianza del 95,5% i  $p=q=0,5$ , el margen de error es de +/- 2,0%.
- **Trabajo de campo**  
Del 7 al 28 de junio de 2022.



# 01 FRECUENCIA DE USO Y DISPONIBILIDAD

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

## RESUMEN SOBRE EL TOTAL DE LA MUESTRA



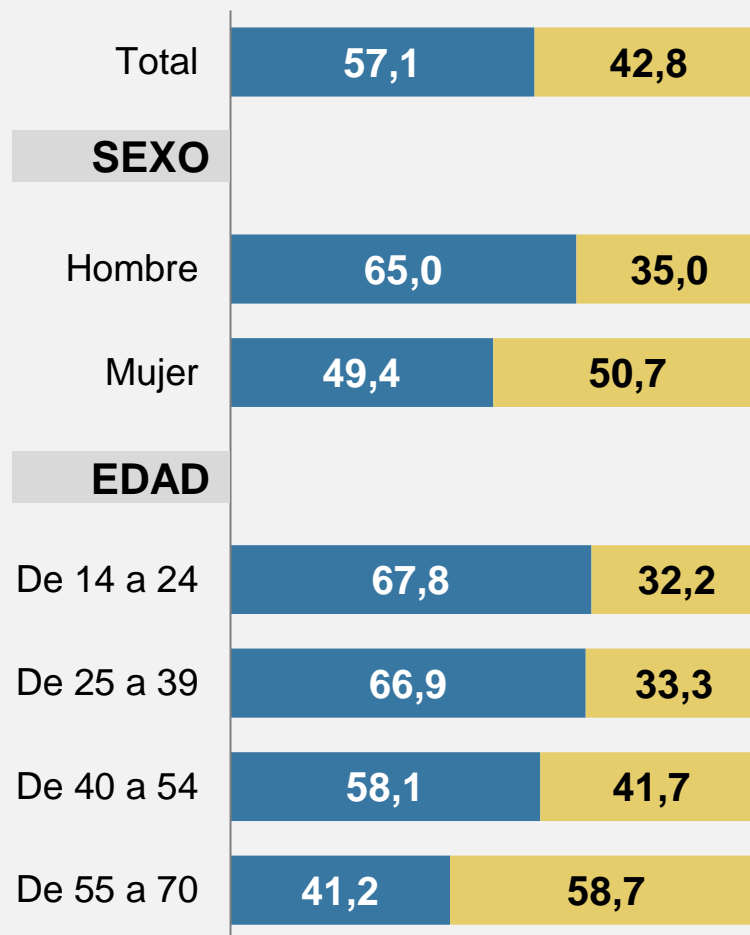
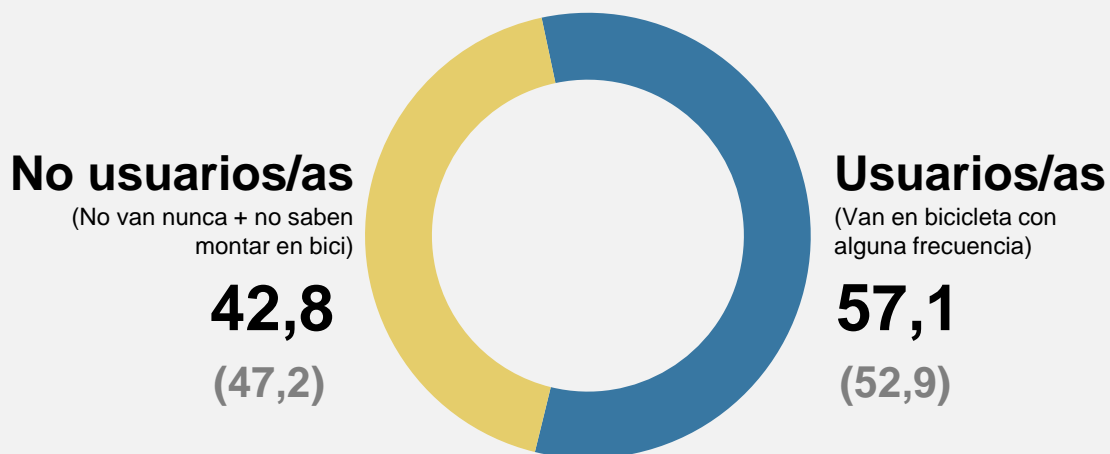
2022

2019

# EL USO DE LA BICICLETA CRECE MÁS DE 4 PUNTOS RESPECTO AL 2019. UN 57,1% DE LA POBLACIÓN UTILIZA LA BICICLETA CON ALGUNA FRECUENCIA

## PERSONAS USUARIAS / NO USUARIAS DE LA BICICLETA

¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?

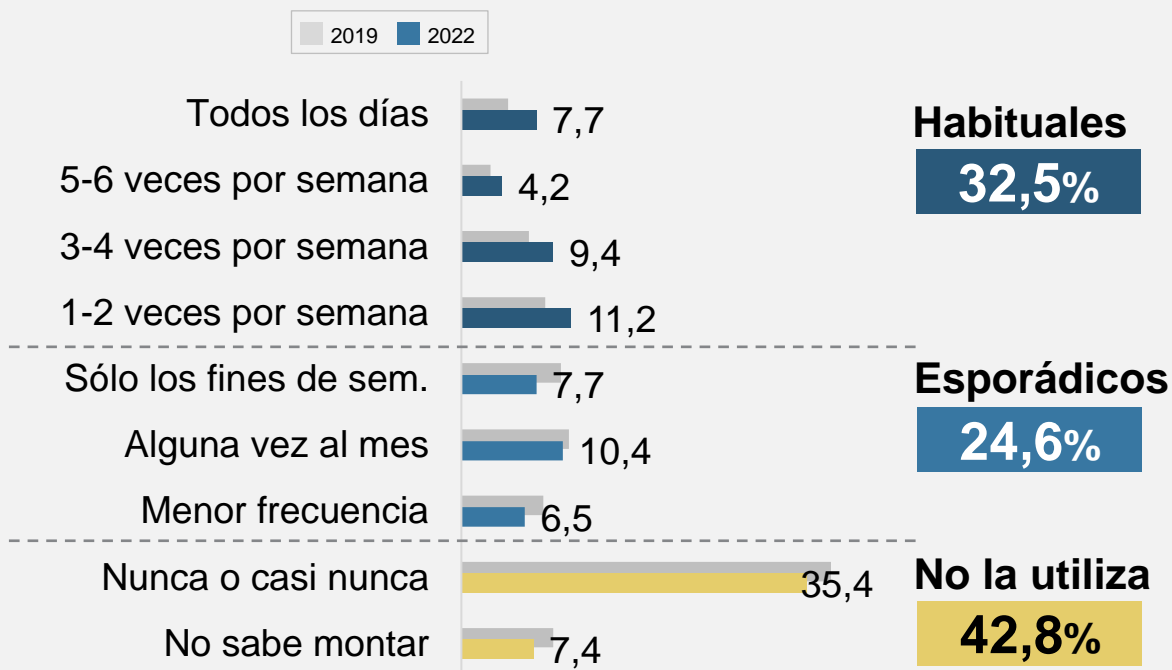


(Entre paréntesis los datos de 2019).

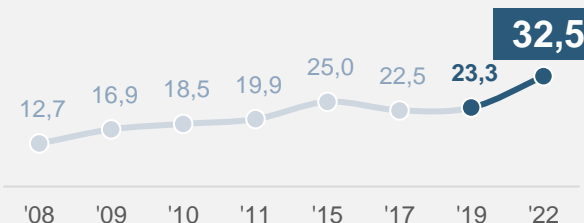
# CRECE LA POBLACIÓN USUARIA DE LA BICI, ESPECÍFICAMENTE, LA POBLACIÓN QUE LA UTILIZA DE FORMA HABITUAL

## FRECUENCIA DE USO DE LA BICICLETA

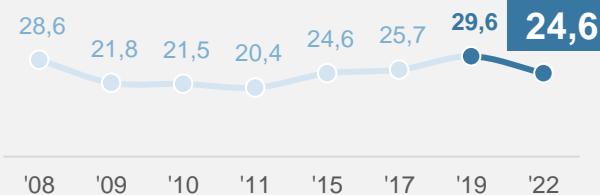
¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta?



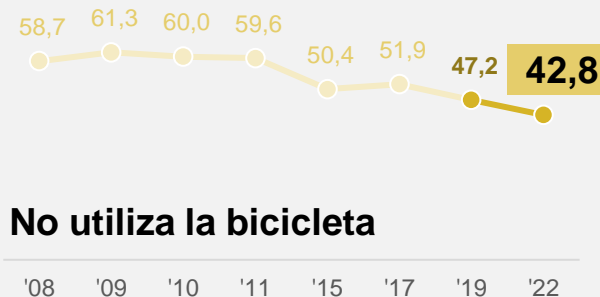
### Ciclistas habituales



### Ciclistas esporádicos



### No utiliza la bicicleta

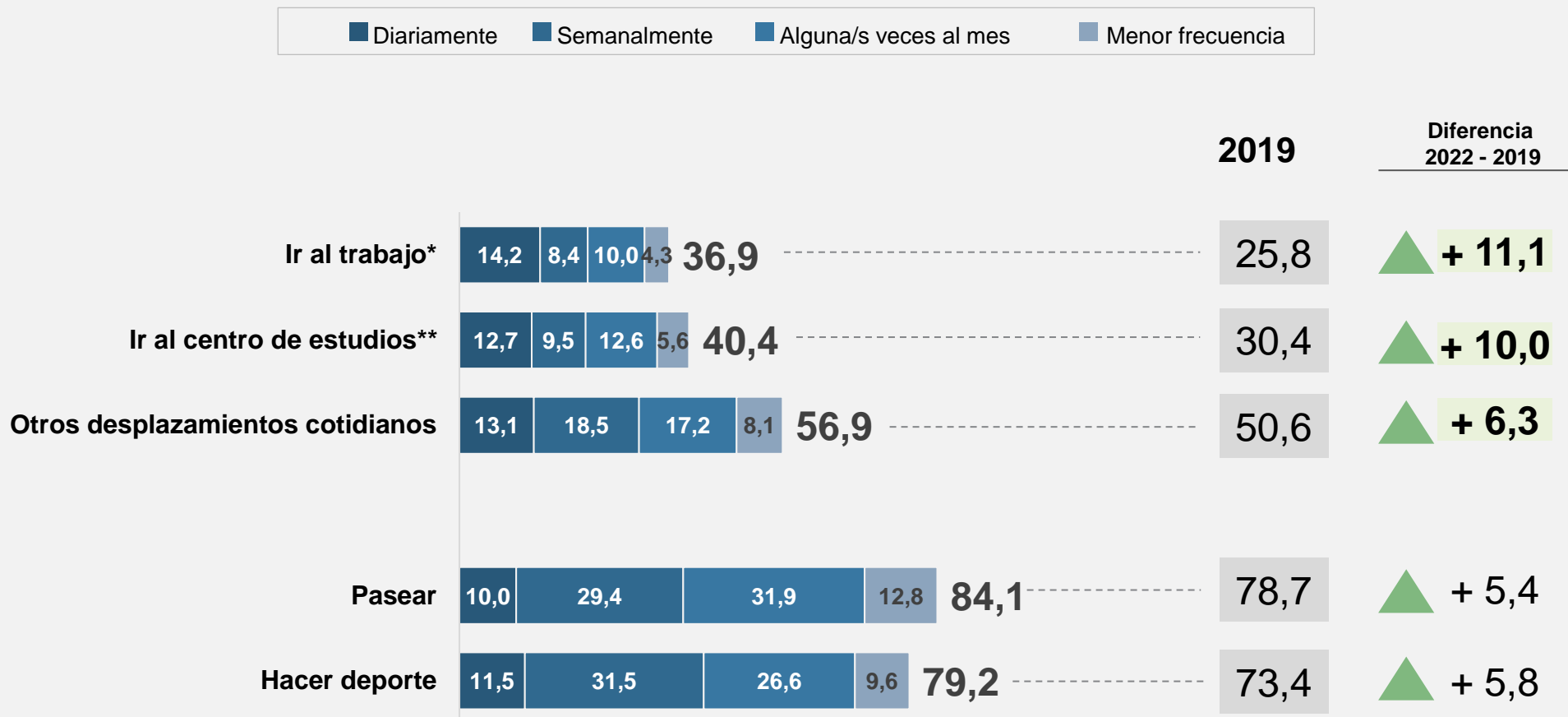




# AUMENTA EL USO DE LA BICICLETA EN TODO TIPO DE DESPLAZAMIENTOS, ESPECIALMENTE PARA IR A TRABAJAR Y ESTUDIAR

## USOS DE LA BICICLETA

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



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

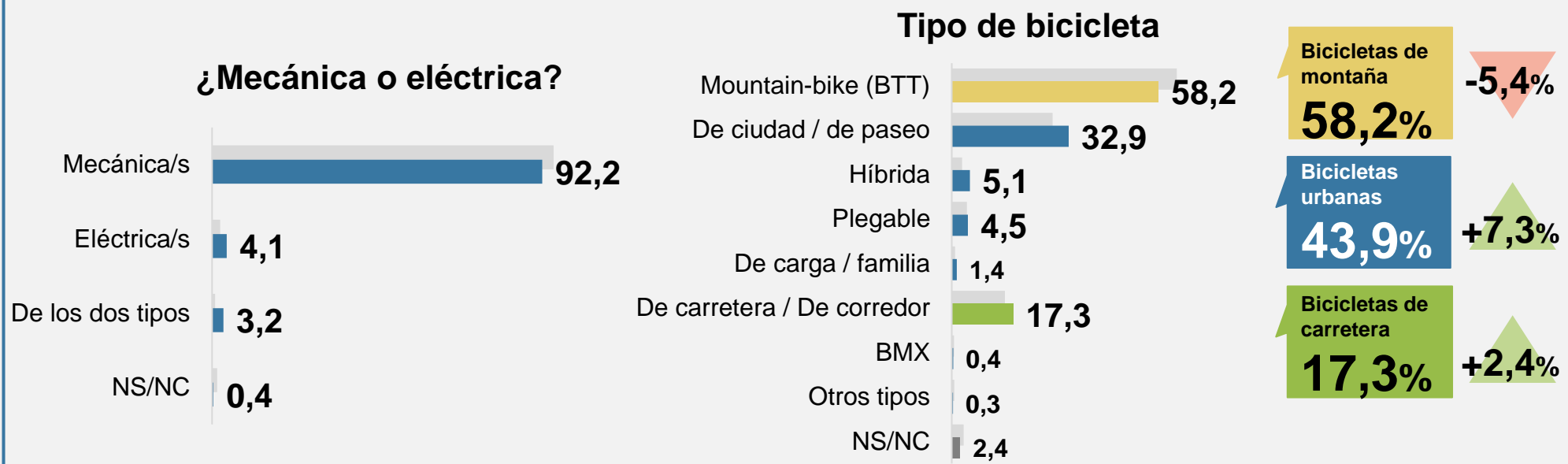
# INCREMENTA LA POBLACIÓN QUE TIENE BICICLETA PARA USO PERSONAL, MUY MAYORITÁRIAMENTE SE DISPONE DE BICI MECÁNICA


## TENENCIA DE BICICLETA PARA USO PERSONAL



(Entre paréntesis los datos de 2019).

## LAS BTT SIGUEN SIENDO EL TIPO DE BICICLETA MÁS EXTENDIDO, AUNQUE LAS URBANAS VAN EN AUMENTO



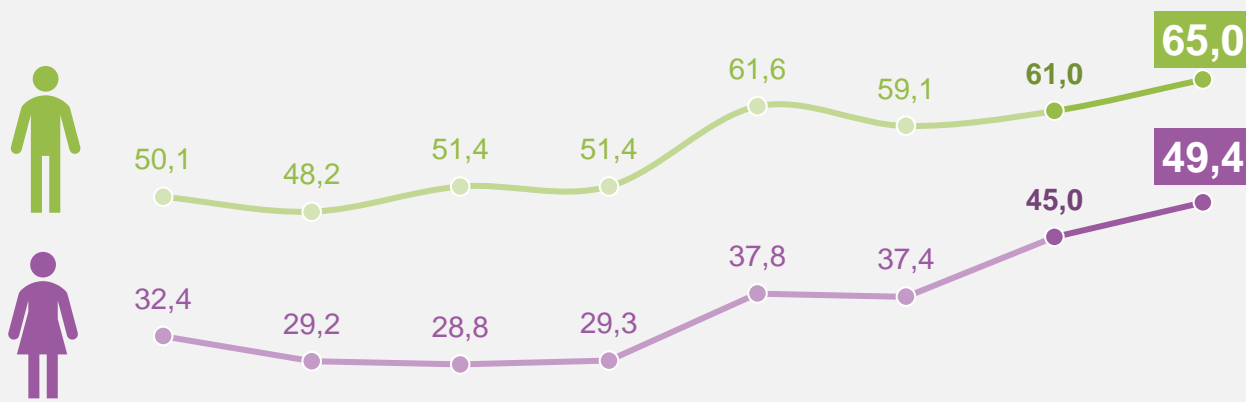


# 02 REDUCCIÓN DE LA BRECHA DE GÉNERO

# HA AUMENTADO EL USO DE LA BICICLETA TANTO ENTRE LOS HOMBRES COMO ENTRE LAS MUJERES

## PERSONAS USUARIAS / NO USUARIAS DE LA BICICLETA SEGÚN GÉNERO Y EDAD

### EVOLUCIÓN DE USUARIOS/AS DE LA BICICLETA SEGÚN GÉNERO



#### Brecha de género:

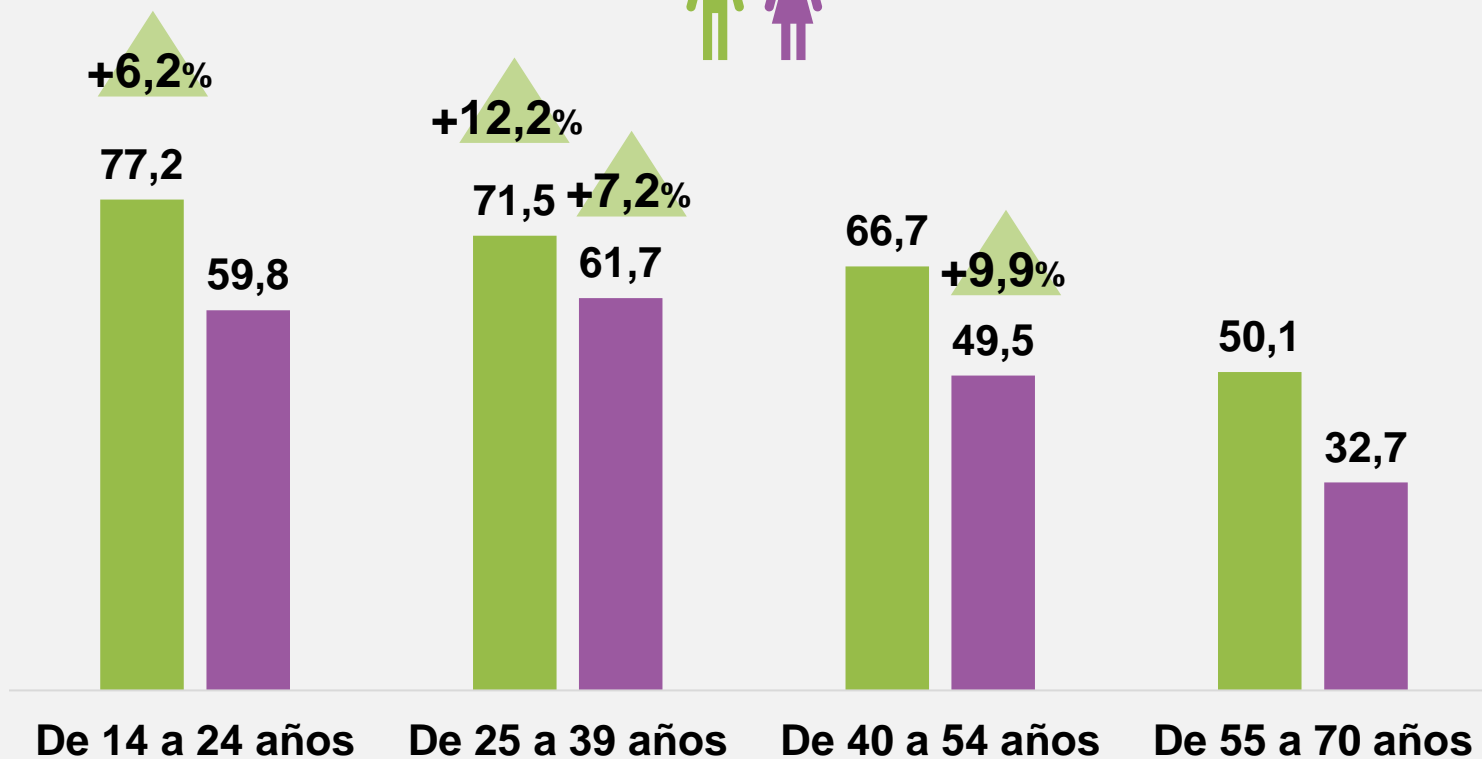
17,7	19,0	22,6	22,1	23,8	21,7	16,0	15,6
'08	'09	'10	'11	'15	'17	'19	'22

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

# ENTRE LOS 25 Y 39 AÑOS LA BRECHA DE GÉNERO ES MENOS ACUSADA

## PERSONAS USUARIAS / NO USUARIAS DE LA BICICLETA SEGÚN GÉNERO Y EDAD

### USUARIOS/AS DE LA BICICLETA SEGÚN GÉNERO Y EDAD



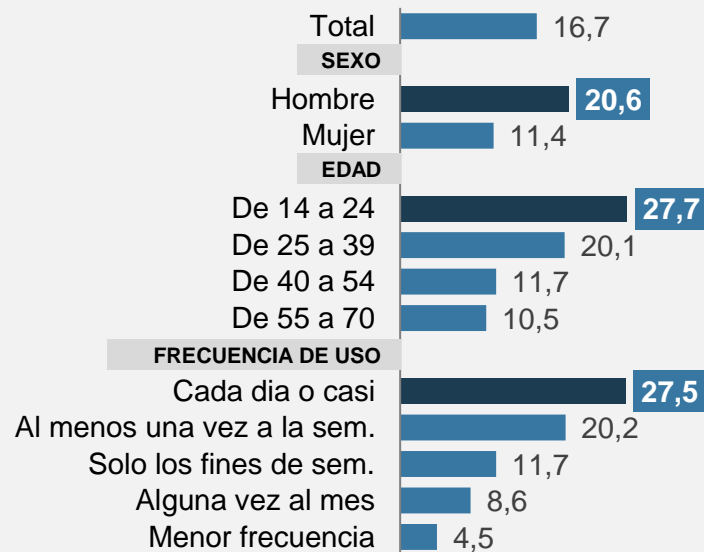
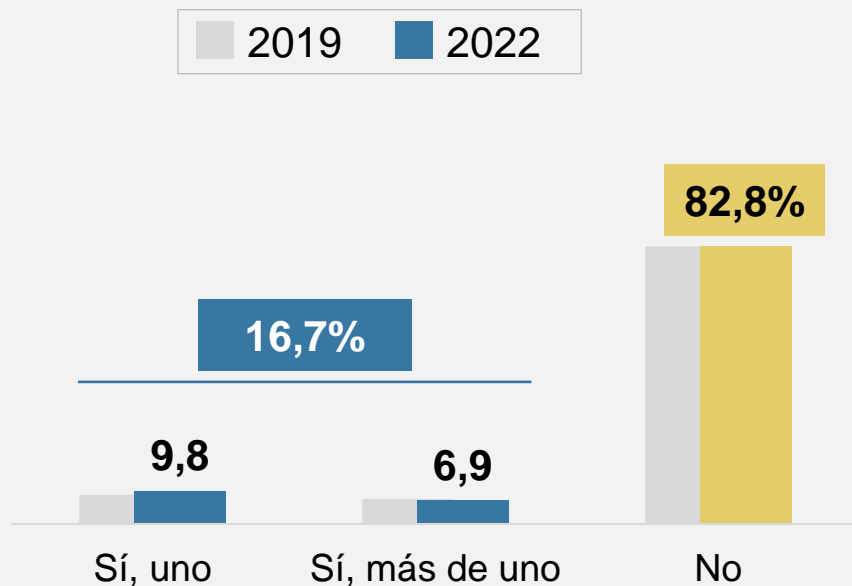


# 03 ACCIDENTALIDAD Y ROBOS

# A PESAR DE QUE EN LOS ÚLTIMOS AÑOS HAN AUMENTADO LOS/AS USUARIOS/AS I LA INTENSIDAD DE USO DE LA BICICLETA, NO HAN CRECIDO LOS ACCIDENTES

## ACCIDENTALIDAD EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS

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

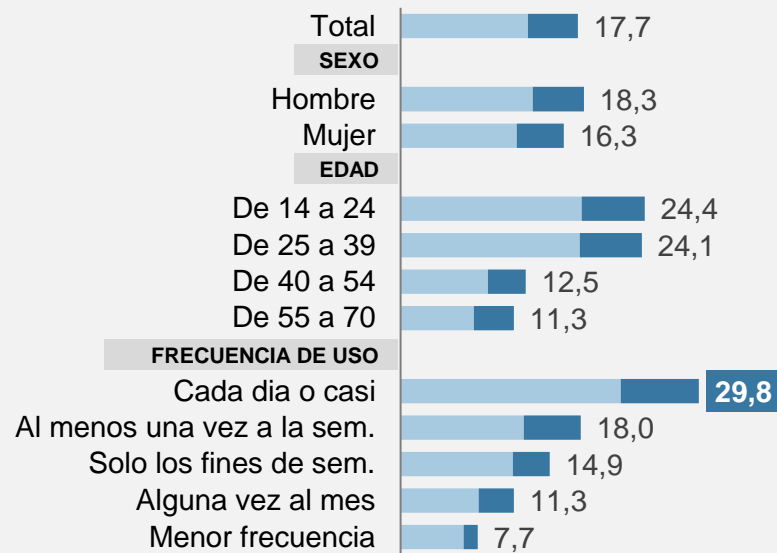
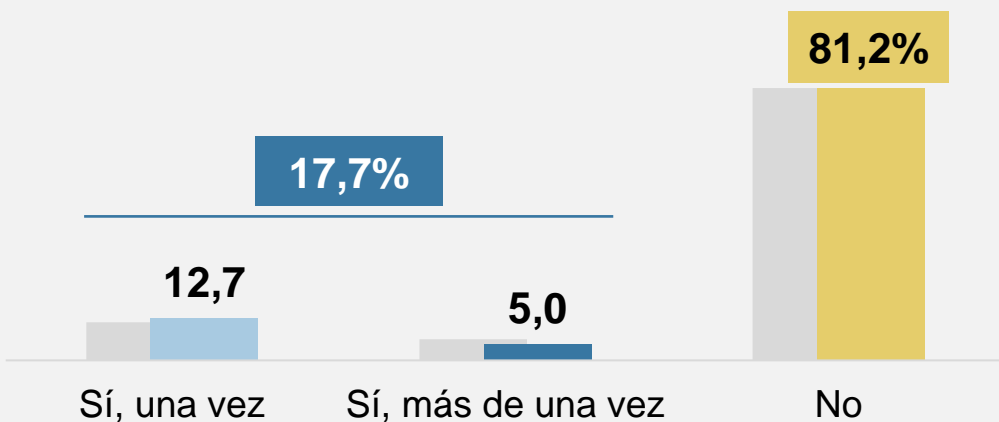


# SE MANTIENE TAMBIÉN EL PORCENTAJE DE ROBOS DE BICIS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

## ROBOS DE BICICLETA EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS

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

■ 2019 ■ 2022





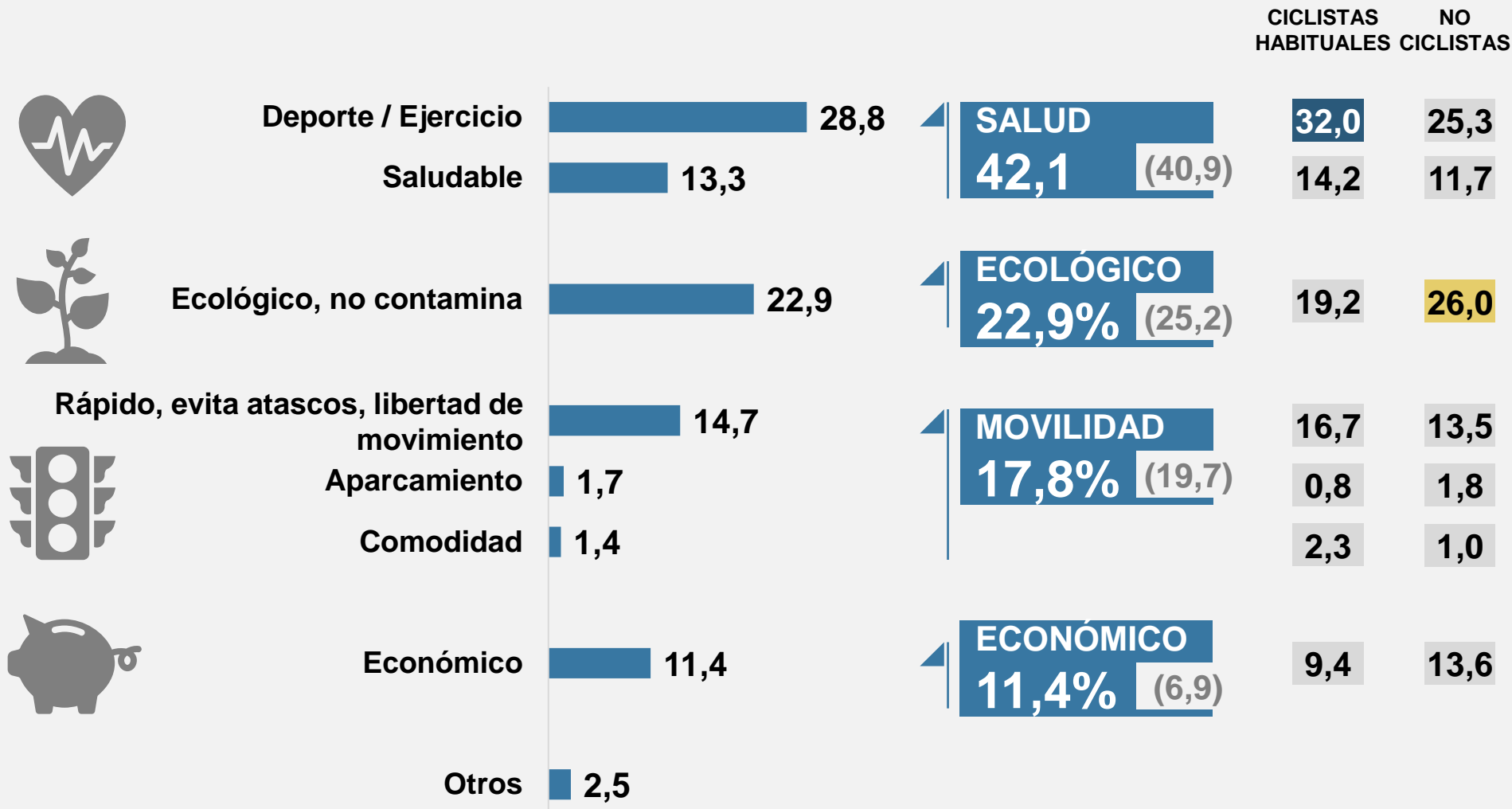


# 04 IMAGEN DE LA BICICLETA

# LOS ATRIBUTOS MÁS APRECIADOS SON QUE PERMITE UNA VIDA ACTIVA Y SALUDABLE, QUE NO CONTAMINA Y SU CONTRIBUCIÓN A LA MOVILIDAD

## LAS VENTAJAS DE IR EN BICICLETA

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



(Entre paréntesis los datos de 2019).

# LAS PERSONAS MÁS JÓVENES DESTACAN MÁS QUE ES UN MEDIO DE TRANSPORTE QUE NO CONTAMINA Y LAS FACILIDADES EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD

## LAS VENTAJAS DE IR EN BICICLETA

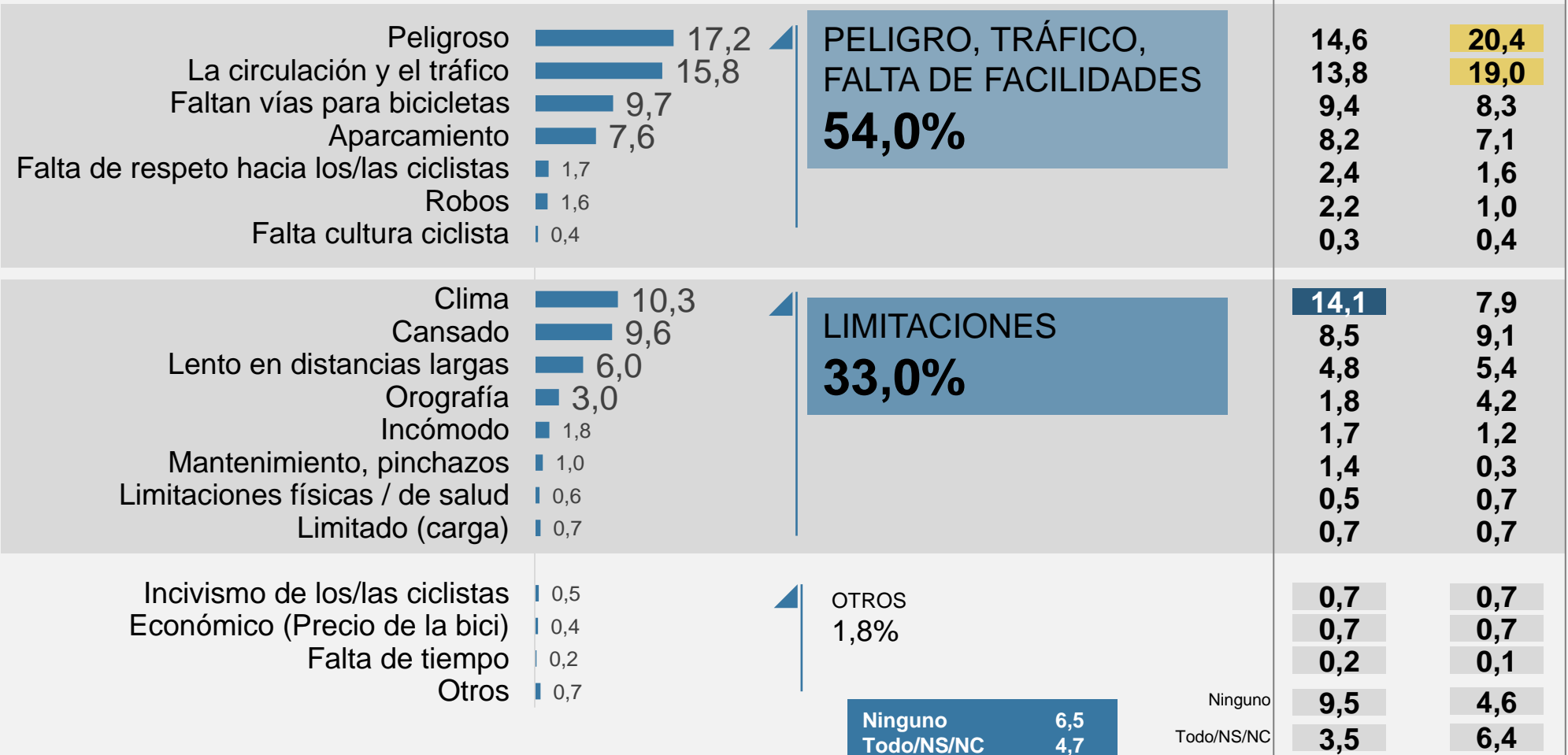
¿Cuál cree que es la principal ventaja de ir en bicicleta? –Espontánea–

	TOTAL	EDAD			
		De 14 a 24	De 25 a 39	De 40 a 54	De 55 a 70
<b>SALUD</b>	<b>42,1</b>	<b>30,4</b>	<b>36,8</b>	<b>47,3</b>	<b>46,7</b>
Deporte/Ejercicio	28,8	23,7	25,2	32,3	30,4
Saludable	13,3	6,7	11,6	15,0	16,3
<b>ECOLÓGICO</b>	<b>22,9</b>	<b>28,4</b>	<b>24,0</b>	<b>20,1</b>	<b>22,3</b>
<b>MOVILIDAD</b>	<b>17,8</b>	<b>25,1</b>	<b>21,8</b>	<b>15,0</b>	<b>14,0</b>
Rápido, evita atascos, libertad de movimientos	14,7	22,6	16,5	11,9	12,4
Aparcamiento	1,7	0,4	3,5	1,8	0,6
Comodidad	1,4	1,8	1,8	1,3	1,0
<b>ECONÓMICO</b>	<b>11,4</b>	<b>12,5</b>	<b>14,1</b>	<b>11,5</b>	<b>8,1</b>
<b>OTRAS</b>	<b>2,5</b>	<b>1,6</b>	<b>1,1</b>	<b>3,1</b>	<b>3,5</b>

# LOS PELIGROS POR COMPARTIR ESPACIOS CON LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y EL TRÁFICO SON LOS PRINCIPALES FRENOS PARA EL USO DE LA BICICLETA

## LOS FRENOS DE LA BICICLETA

¿Y el principal inconveniente? –Espontánea–



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

## LOS FRENOS DE LA BICICLETA

¿Y el principal inconveniente? –Espontánea–

	EDAD				
	TOTAL	De 14 a 24	De 25 a 39	De 40 a 54	De 55 a 70
<b>PELIGRO, TRÁFICO, FALTA DE FACILIDADES</b>	<b>54,0</b>	<b>45,7</b>	<b>50,9</b>	<b>55,0</b>	<b>59,8</b>
Peligroso	17,2	14,8	17,7	16,9	18,4
La circulación y el tráfico	15,8	10,4	10,1	17,3	22,1
Faltan vías para bicicletas/carriles bici	9,7	8,4	11,5	8,9	9,7
Aparcamiento, sitios para guardarla	7,6	8,3	8,5	8,5	5,1
<b>LIMITACIONES</b>	<b>33,0</b>	<b>43,1</b>	<b>38,9</b>	<b>31,2</b>	<b>24,5</b>
Clima	10,3	9,5	11,5	10,7	9,1
Cansado	9,6	14,7	12,0	7,4	7,3
Lento, no es útil para distancias largas	6,0	8,2	8,7	6,2	2,2
Orografía, terreno	3,0	3,0	0,5	4,1	3,9
<b>OTROS</b>	<b>1,8</b>	<b>0,7</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>	<b>2,3</b>
<b>TODO/NINGUNO/NS/NC</b>	<b>11,2</b>	<b>10,4</b>	<b>8,5</b>	<b>11,9</b>	<b>13,2</b>

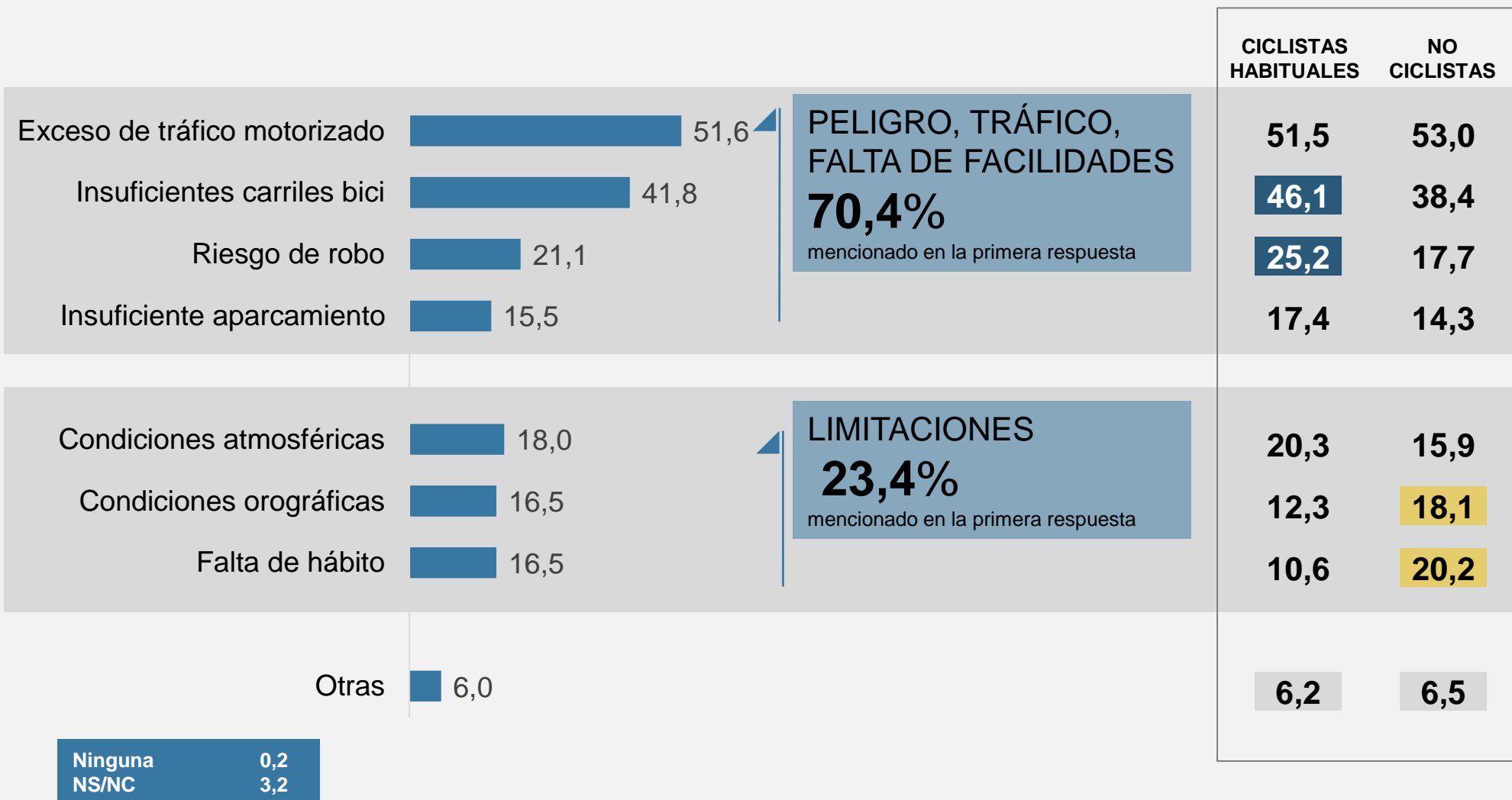


# 05 LA BICICLETA EN LAS CIUDADES

# EL EXCESO DE TRÁFICO MOTORIZADO SE PERCIBE COMO LA PRINCIPAL DIFICULTAD DE DESPLAZARSE EN BICICLETA POR CIUDAD

## DIFICULTADES PARA DESPLAZARSE EN BICICLETA POR CIUDAD

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

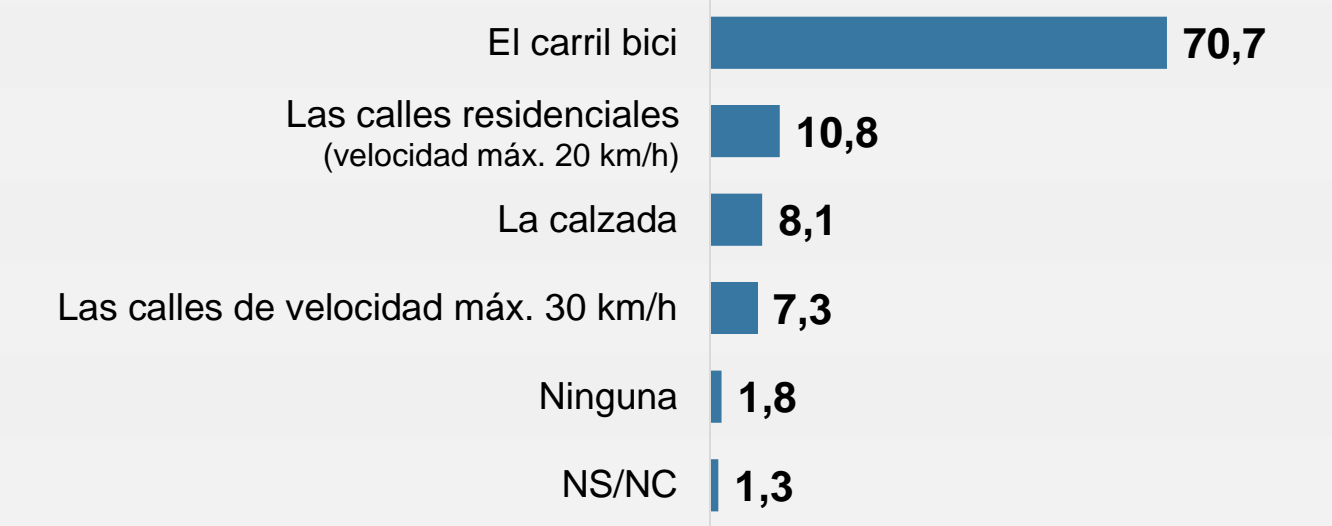


# EL CARRIL BICI ES, CON DIFERENCIA, LA VÍA DE CIRCULACIÓN PREFERIDA PARA LOS CICLISTAS, TANTO LOS HABITUALES COMO LOS ESPORÁDICOS

## VÍAS DE CIRCULACION URBANAS: PREFERENCIAS

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

Base: usuarios de la bicicleta (n=1.917)



	CICLISTAS HABITUALES	CICLISTAS ESPORÁDICOS
El carril bici	69,2	72,7
Las calles residenciales (velocidad máx. 20 km/h)	11,3	10,2
La calzada	8,8	7,2
Las calles de velocidad máx. 30 km/h	8,2	6,0
Ninguna	1,4	2,2
NS/NC	1,0	1,7

	'15	'17	'19	'22
El carril bici	82,9	82,1	73,8	70,7
Las calles residenciales (velocidad máx. 20 km/h)	-	-	9,8	10,8
La calzada	8,9	9,5	7,6	8,1
Las calles de velocidad máx. 30 km/h	6,7	6,8	5,8	7,3
Ninguna	0,6	0,8	1,8	1,8
NS/NC	1,0	0,8	1,1	1,3





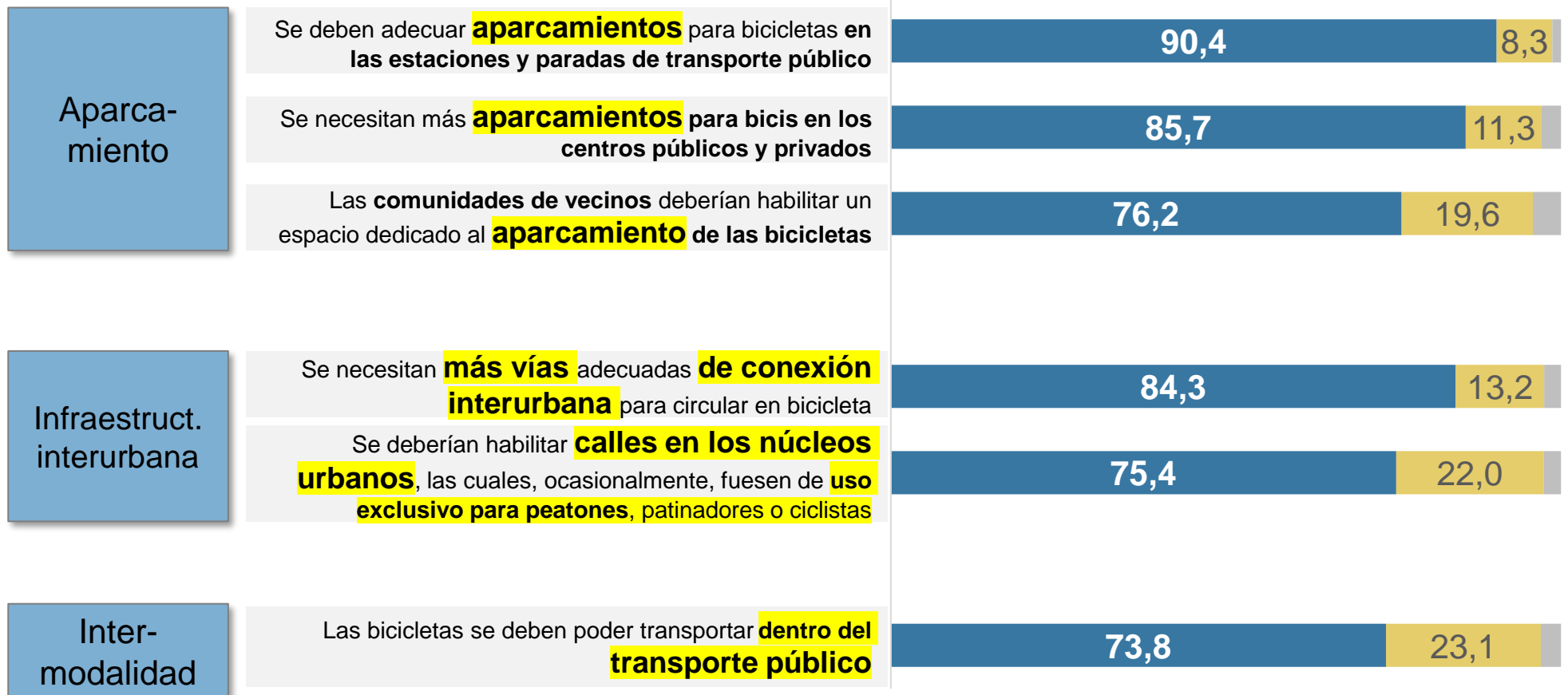
# 06 LAS POLÍTICAS SOBRE BICICLETA

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

## MEDIDAS PARA PROMOCIONAR LA BICICLETA

¿Concretamente, usted cree...?

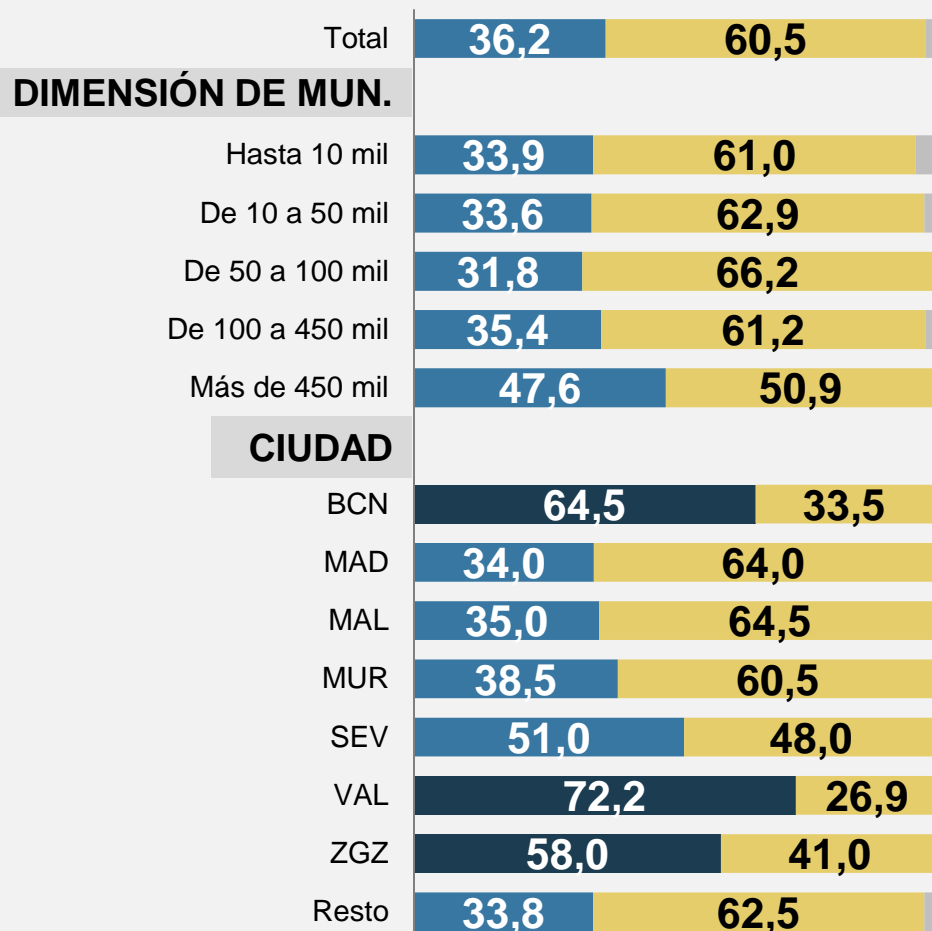
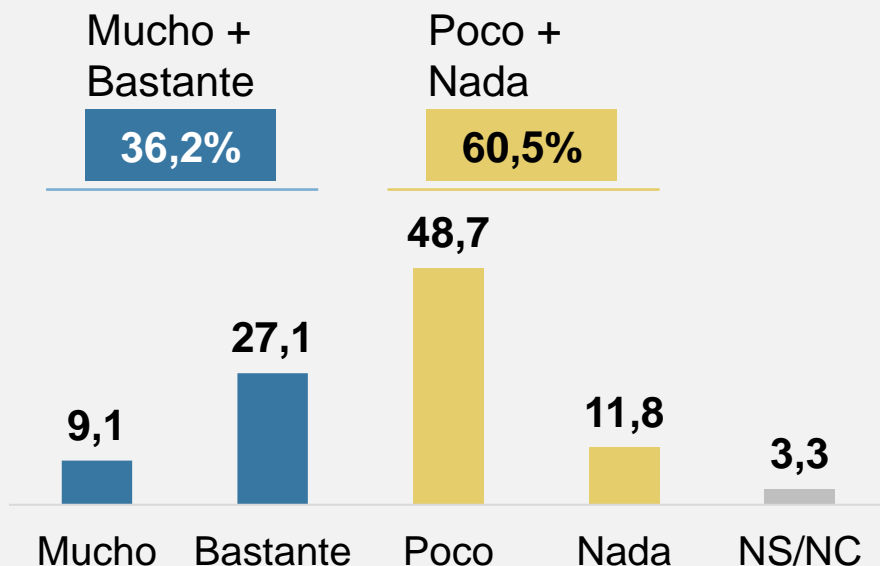
■ Sí ■ No ■ NS/NC



# SEIS DE CADA DIEZ CONSIDERAN QUE LAS ADMINISTRACIONES PUEDEN HACER MÁS PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA

## ¿LAS ADMINISTRACIONES FOMENTAN EL USO DE LA BICICLETA?

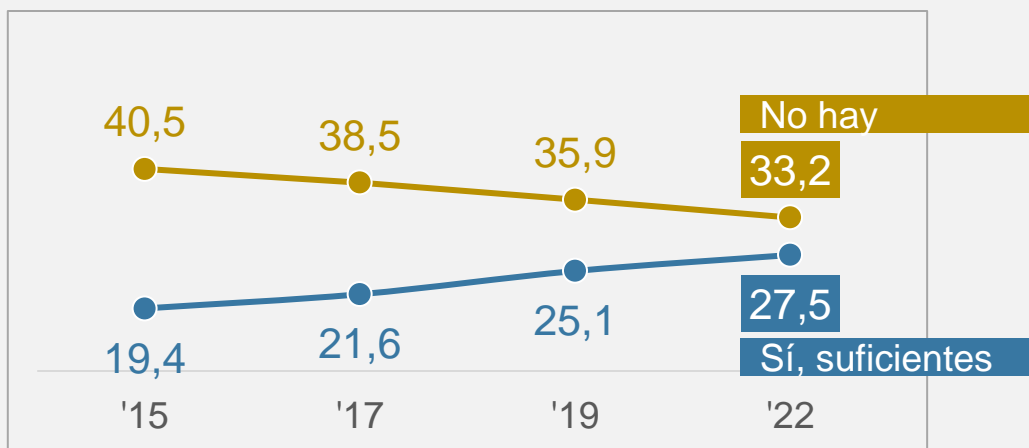
En general, ¿cree que las administraciones están fomentando mucho, bastante, poco o nada el uso de la bicicleta?



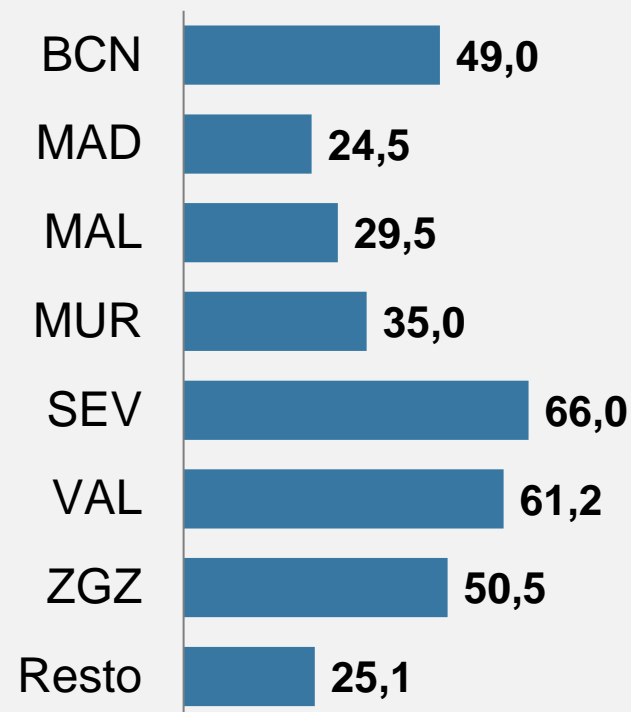
# AUMENTA LA PERCEPCIÓN DE QUE EXISTEN VÍAS ACONDICIONADAS PARA CIRCULAR EN BICICLETA

## VÍAS ACONDICIONADAS PARA CIRCULAR EN BICICLETA

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



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



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

## RESPECTO DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR HACIA LOS CICLISTAS

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



## PRINCIPALES MOTIVOS





# CONCLUSIONES

- **Incrementa el uso de la bicicleta en España: crecen las personas usuarias y la intensidad de uso.**
- **La movilidad obligada es la que más crece.** Y crece tanto entre hombres como mujeres y en todos los grupos de edad.
- **También incrementa la disponibilidad de bicicleta para uso personal, especialmente en las grandes ciudades.**
- La mayoría continúa asociando bicicleta a salud.
- **El principal freno para ir en bicicleta es el tráfico y la peligrosidad que éste conlleva, y más todavía en las ciudades.**
- **Las vías de circulación preferidas continúan siendo, con mucha diferencia, los carriles bici.**
- **La mayoría de la población apoya las medidas de la promoción de la bicicleta, y considera que las administraciones todavía pueden hacer más.**
- Hay que continuar trabajando para mejorar la **convivencia entre ciclistas y vehículos a motor.**

# 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](http://www.gesop.net)  
[www.twitter.com/\\_GESOP](https://www.twitter.com/_GESOP)