



# Enquesta Baròmetre de la Bicicleta 2016

**Barcelona, 7 de març de 2017**



Generalitat de Catalunya  
**Departament de Territori  
i Sostenibilitat**

# Índex

- 1. Presentació i fitxa tècnica**
- 2. Població entrevistada**
- 3. L'ús de la bicicleta**
- 4. Anar amb bicicleta: imatge i percepció**
- 5. Conclusions**

1

## Presentació i fitxa tècnica

# Presentació

- El següent document presenta els resultats del Baròmetre de la bicicleta 2016, que ha elaborat l'Institut Opinometre per encàrrec del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. Aquest baròmetre s'edita periòdicament des de l'any 2006\* amb l'objectiu de conèixer la percepció i ús que els catalans fan de la bicicleta.
- L'informe s'estructura en tres grans blocs:

**Bloc 1:** recull les característiques sociodemogràfiques de la població entrevistada, així com la seva relació amb la bicicleta i la disponibilitat i tipologia de bicicletes.

**Bloc 2:** dedicat als usuaris de la bicicleta, per conèixer quin ús en fan, per quins espais solen circular i quines són les principals motivacions i dificultats per al seu ús. Es dedica un apartat a la pertinença a associacions, clubs o federacions ciclistes i un altre al risc de robatoris i possibles mesures per evitar-los.

**Bloc 3:** analitza la percepció que es té de l'ús de la bicicleta entre el conjunt de la ciutadania, i quins avantatges i inconvenients li atribueixen. Entre d'altres, s'avalua el grau d'acceptació d'algunes mesures per facilitar l'ús de la bicicleta a les ciutats, i el paper que s'espera de l'administració pública per part de la ciutadania.

\* S'ha realitzat els anys 2006, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 i 2014. Des de l'enquesta del 2009 s'ha ampliat l'univers d'estudi dels 12 als 79 anys, mentre en les edicions anteriors era de 16 a 74 anys

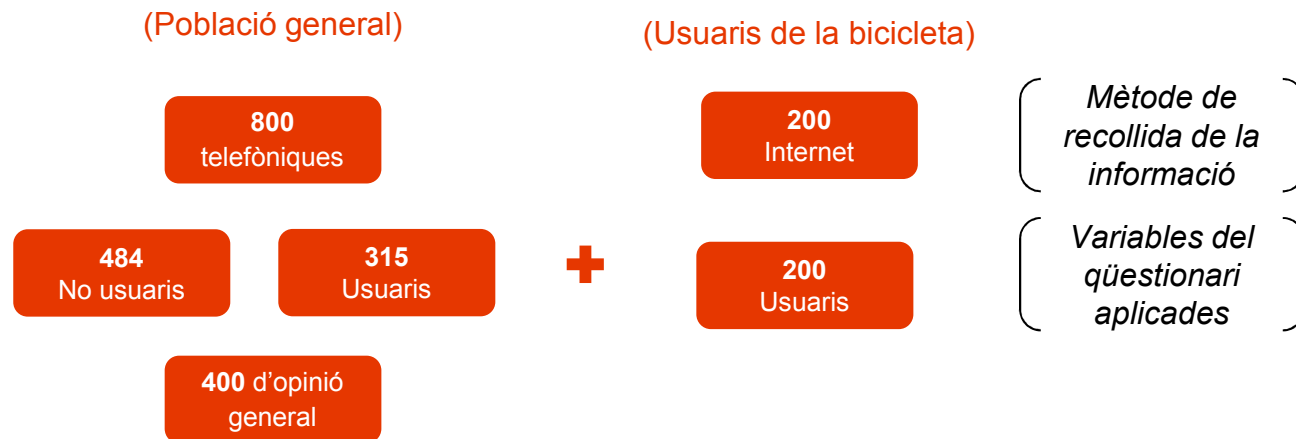
# Presentació

- Sempre que ha estat possible, els resultats d'aquest any es comparen amb els obtinguts a les edicions anteriors.
- D'altra banda, a més dels resultats relatius al conjunt de la població, es destaquen les variacions per segments de població i, quan és pertinent, les diferències detectades entre els usuaris de bicicleta i els que no ho són.



## Composició de la mostra

■ Per dur a terme aquest estudi s'han realitzat 800 entrevistes al conjunt de la població\*\* i una sobre mostra de 200 entrevistes a usuaris de la bicicleta. De les 800 enquestes telefòniques, 316 (el 39,5%) utilitzen la bicicleta amb alguna freqüència i han respost les preguntes relatives als usuaris de la bicicleta i 484 (60,5%) no la utilitzen. D'altra banda, el bloc del qüestionari relatiu a les preguntes d'opinió general s'ha aplicat al 50% de la mostra telefònica. A les 200 entrevistes a usuaris de la bicicleta realitzades per internet s'ha preguntat només aquelles qüestions relatives a l'ús de la bicicleta.



Total entrevistes realitzades: 1.000

# Fitxa tècnica

**Obtenció de dades:** Entrevista telefònica assistida per ordinador (CATI) amb una sobre mostra d'entrevistes online a usuaris habituals de la bicicleta.

**Àmbit geogràfic:** Catalunya

**Població objectiu:** Població entre 12 i 79 anys resident a Catalunya.

**Número d'entrevistes:** 800 entrevistes telefòniques a població general i una sobre mostra de 200 entrevistes a usuaris de la bicicleta.

**Tipus de mostreig:** Estratificat per dimensió de municipi. Dins de cada estrat, les llars a trucar s'han seleccionat de forma aleatòria. Dins de cada llar, s'ha seleccionat la persona a entrevistar a partir de quotes creuades de sexe i edat, d'acord a la distribució real de la població objecte d'estudi. La sobre mostra d'usuaris de la bicicleta s'ha dissenyat a partir dels perfils d'usuaris resultants de la mostra del conjunt de la població.

**Error mostral:** Per un interval de confiança del 95,5% i una  $p=q=0,5$ , el marge d'error és:

Per a les 800 entrevistes a la població general:  $\pm 3,5\%$

Per a les 515 entrevistes als usuaris de la bicicleta:  $\pm 4,2\%$

El **treball de camp** s'ha dut a terme entre el 7 i el 22 de novembre de 2016 les enquestes telefòniques i entre el 16 i el 21 de desembre de 2016 les enquestes per Internet.

## 2

## LA POBLACIÓ ENTREVISTADA

- **Característiques sociodemogràfiques**
- **Relació amb la bicicleta**
- **Disponibilitat de bicicleta**

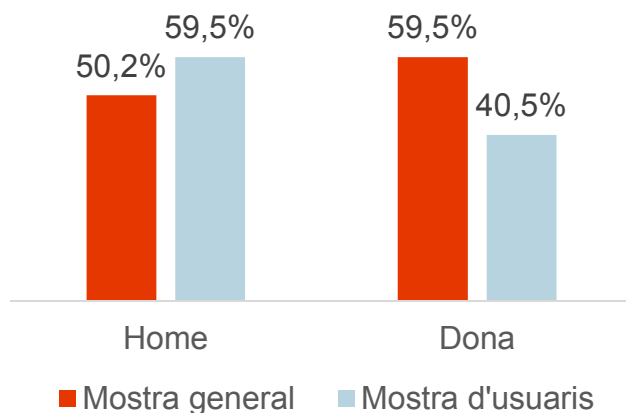


2.1

## Característiques sociodemogràfiques

## Característiques sociodemogràfiques: sexe i edat

### SEXE



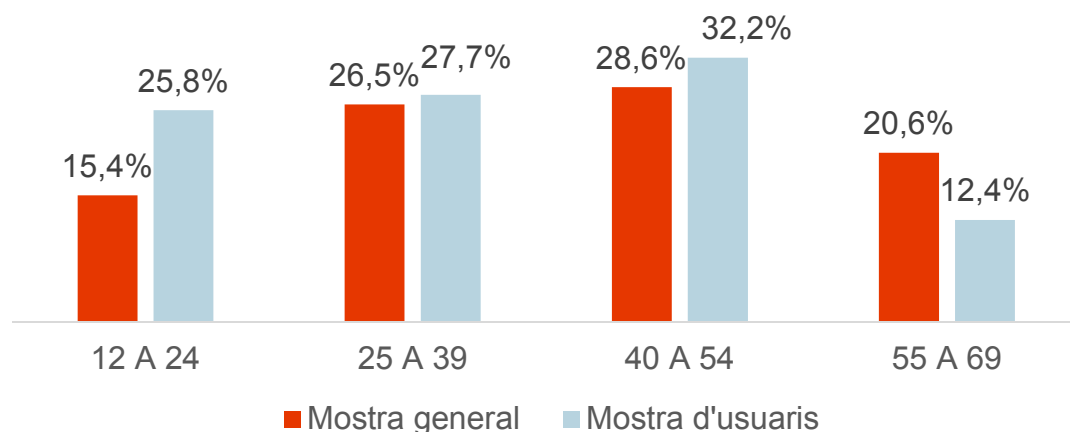
La distribució del sexe a la mostra general és força equilibrada, de manera que hi ha pràcticament un 50% d'homes i dones

En canvi, a la mostra d'usuaris, la proporció d'homes està 19 punts percentuals per sobre de la de dones

En conclusió, la probabilitat de ser home és més elevada que la de ser dona a l'extreure un individu de la població a l'atzar i preguntar-li si és usuari habitual de la bicicleta o, en altres paraules, ser usuari depèn en algun grau del sexe

La prova Chi quadrat que contrasta la hipòtesis de que l'ús depèn del sexe en aquesta població és significativa.

### EDAT



Mitjana: 44,47 Desviació estàndard = 17,06 anys

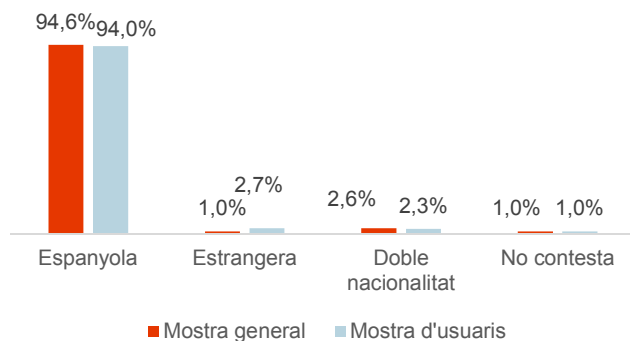
Mitjana: 38,18 Desviació estàndard = 15,07 anys

La prova ANOVA sobre diferència de mitjanes d'edat entre usuaris i no usuaris és significativa. En aquesta mostra, al voltant de 6,3 anys menys.

\* Es considera usuari de bicicleta a tot aquell que diu emprar aquest vehicle amb alguna freqüència: cada dia o gairebé, almenys un cop per setmana, només els caps de setmana, algun cop al més o amb menor freqüència. S'ha considerat com a no usuari de bicicleta a aquell que afirma no anar-hi mai o gairebé mai o bé que no en sap.

## Característiques sociodemogràfiques: nacionalitat i grandària del municipi

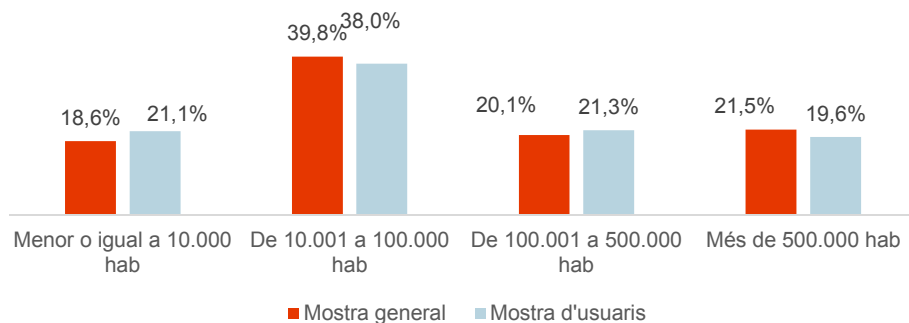
### NACIONALITAT



L'ús de la bicicleta no depèn de la nacionalitat i, tant a la mostra general com a la d'usuaris, predomina clarament la nacionalitat espanyola

La prova Chi quadrat no és significativa.

### DIMENSIÓ DEL MUNICIPI DE RESIDÈNCIA



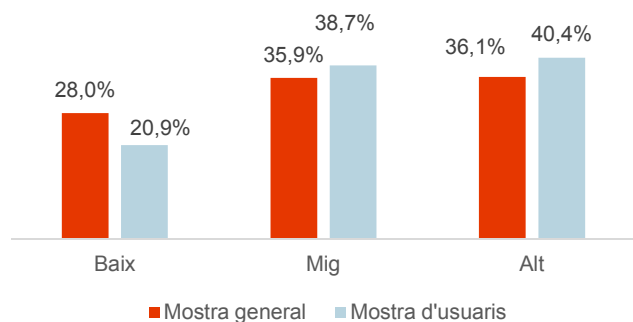
L'ús de la bicicleta no depèn de la grandària del municipi on es viu i, les proporcions d'usuaris i no usuaris són força similars a tots els tipus de municipis

La prova Chi quadrat no és significativa

\* Es considera usuari de bicicleta a tot aquell que diu emprar aquest vehicle amb alguna freqüència: cada dia o gairebé, almenys un cop per setmana, només els caps de setmana, algun cop al mes o amb menor freqüència. S'ha considerat com a no usuari de bicicleta a aquell que afirma no anar-hi mai o gairebé mai o bé que no en sap.

## Característiques sociodemogràfiques: nivell d'estudis i activitat

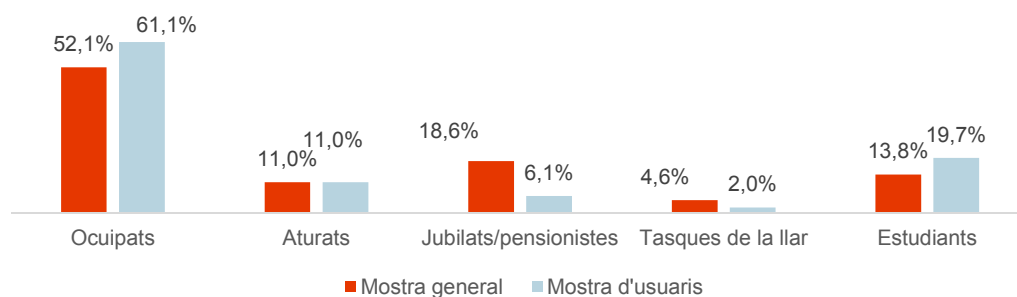
### NIVELL D'ESTUDIS



L'ús de la bicicleta depèn un 11,4% del nivell d'estudis: les proporcions d'usuaris augmenten de forma lineal (moderada) quan ho fa el nivell d'estudis: a més estudis més probabilitat de ser usuari, sense tenir en compte altres variables de control com l'edat, el nivell de renda i altres

La prova Chi quadrat és significativa.

### ACTIVITAT



L'ús de la bicicleta depèn un 32,2% del tipus d'activitat: les proporcions d'usuaris són més elevades entre els ocupats i els estudiants

La prova Chi quadrat és significativa.

## Perfil de l'usuari habitual de la bicicleta

L'usuari típic de la bicicleta a Catalunya l'any 2016 és un home de 38,18 anys, ocupat, de nacionalitat espanyola, que viu a un municipi d'entre 10 i 100 mil habitants, i que té un nivell d'estudis alt

El perfil típic ha variat poc comparat amb el de l'any 2016, ja que també es va concloure que era un home, de 38,5 anys, ocupat, de nacionalitat espanyola que vivia a un municipi d'entre 10 i 100 mil habitants i que tenia un nivell d'estudis mig,

El canvi més significatiu és una major presència d'usuaris amb nivell d'estudis alt i un quasi imperceptible augment de l'edat

\* Es considera usuari de bicicleta a tot aquell que diu emprar aquest vehicle amb alguna freqüència: cada dia o gairebé, almenys un cop per setmana, només els caps de setmana, algun cop al mes o amb menor freqüència. S'ha considerat com a no usuari de bicicleta a aquell que afirma no anar-hi mai o gairebé mai o bé que no en sap.

## Perfil dels entrevistats

		TOTAL	USUARIS DE BICICLETA					NO USUARIS		
		n = 800	Usuaris bicicleta n = 516	Cada dia o gairebé n = 96	Al menys 1 cop setmana n = 147	Només caps de setmana n = 58	Algun cop al mes n = 79	Menor freqüència n = 136	Mai o gairebé mai n = 413	No hi sap anar n = 71
SEXE	Home	50,2%	59,5%	63,5%	68,0%	69,0%	39,2%	55,1%	47,9%	21,1%
	Dona	40,8%	40,5%	36,5%	32,0%	31,0%	60,8%	44,9%	52,1%	78,9%
EDAT	De 12 a 24	15,4%	25,8%	31,3%	26,5%	31,0%	21,5%	21,3%	9,9%	0,0%
	De 25 a 39	26,5%	27,7%	31,3%	27,9%	17,2%	22,8%	32,4%	30,0%	1,4%
	De 40 a 54	28,6%	32,2%	26,0%	32,7%	37,9%	43,0%	27,2%	26,6%	23,9%
	De 55 a 69	20,6%	12,4%	9,4%	11,6%	13,8%	11,4%	15,4%	23,7%	39,4%
	De 70 a 79	8,9%	1,9%	2,1%	1,4%	0,0%	1,3%	3,7%	9,7%	35,2%
NACIONALITAT	Espanyola	94,6%	94,0%	92,7%	93,2%	96,6%	96,2%	93,4%	93,0%	97,2%
	Estrangera, doble, altres	5,4%	6,0%	6,7%	6,8%	3,4%	3,8%	6,6%	7,0%	2,8%
NIVELL D'ESTUDIS	Baix	28,0%	20,9%	17,0%	19,4%	19,3%	17,7%	27,8%	26,2%	53,5%
	Mig	35,9%	38,7%	39,4%	35,4%	42,1%	38,0%	40,6%	37,8%	33,8%
	Alt	36,1%	40,4%	43,6%	45,1%	38,6%	44,3%	31,6%	36,0%	12,7%
ACTIVITAT	Ocupats	52,1%	61,1%	63,2%	62,5%	60,3%	63,3%	57,3%	54,7%	25,4%
	Aturats	11,0%	11,0%	8,4%	9,0%	10,3%	13,9%	13,7%	11,3%	2,8%
	Jubilats, pensionistes	18,6%	6,1%	8,4%	4,9%	3,4%	5,1%	7,6%	19,7%	57,7%
	Tasques de la llar	4,6%	2,0%	2,1%	0,7%	3,4%	1,3%	3,1%	5,2%	14,1%
	Estudiants	13,8%	19,7%	17,9%	22,9%	22,4%	16,5%	18,3%	9,1%	0,0%
DIMENSIÓ DEL MUNICIPI DE RESIDÈNCIA	Menys de 10 mil	18,6%	21,1%	18,8%	22,4%	15,5%	30,4%	18,4%	18,9%	5,6%
	De 10 mil a 100 mil	39,8%	38,0%	41,7%	36,7%	48,3%	31,6%	36,0%	42,9%	29,6%
	De 100 mil a 500 mil	20,1%	21,3%	16,7%	19,7%	20,7%	16,5%	29,4%	17,2%	32,4%
	Més de 500 mil	21,5%	19,6%	22,9%	21,1%	15,5%	21,5%	16,2%	21,1%	32,4%

2.2

## Relació amb la bicicleta

## Relació amb la bicicleta

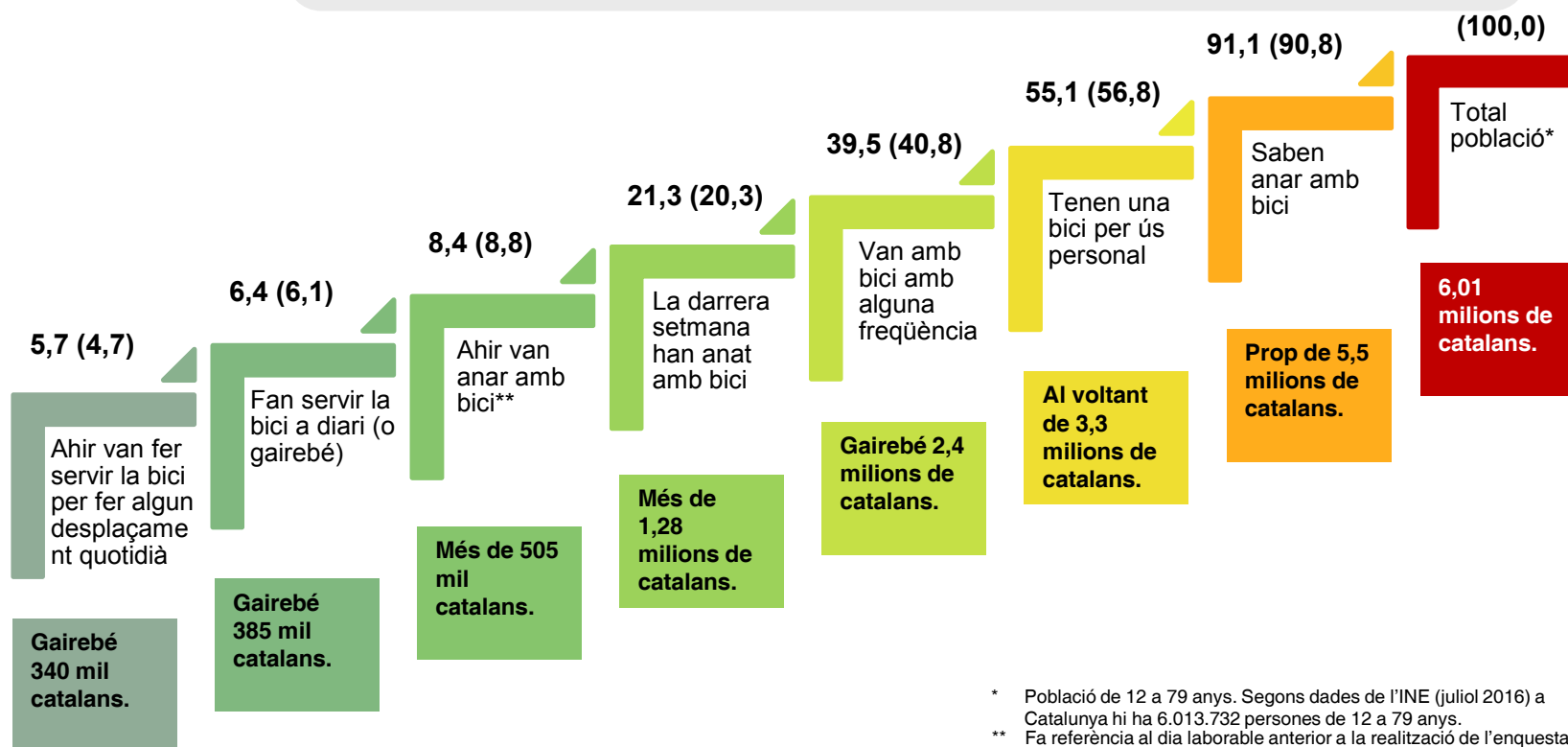
### RESUM SOBRE EL TOTAL DE LA MOSTRA\*



Total mostra  
(n=800)

100%

Gairebé tothom sap anar en bicicleta (91,1% de la mostra general) i un 10,3% dels ciutadans l'utilitzen per desplaçaments quotidians. L'indicador que recull el percentatge de casos en que la gent va agafar la bicicleta el dia anterior per a fer algun desplaçament quotidià, ha augmentat aproximadament un 1,0% des de l'any 2016, resultat que s'explica pel diferent moment temporal en que s'ha fet l'enquesta (juny al 2016 i novembre al 2016) i en que la gent fa servir més la bicicleta per anar a la feina i desplaçaments d'estudis i altres



\* Població de 12 a 79 anys. Segons dades de l'INE (juliol 2016) a Catalunya hi ha 6.013.732 persones de 12 a 79 anys.

\*\* Fa referència al dia laborable anterior a la realització de l'enquesta. Entre parèntesi les xifres de l'any 2016



# Relació amb la bicicleta

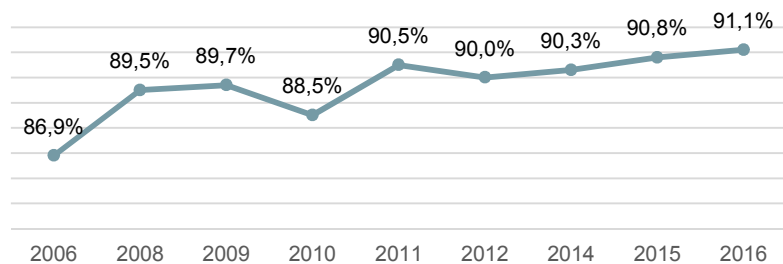


Total mostra (n=800)

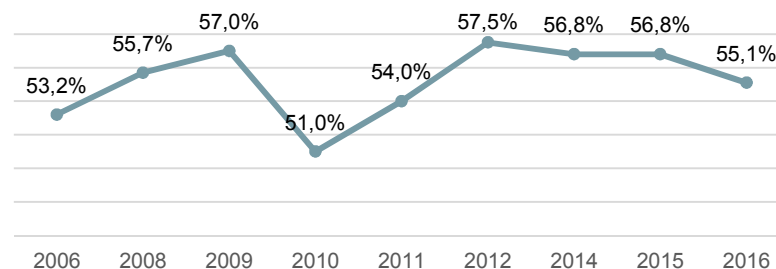
100%

## RELACIÓ AMB LA BICICLETA. EVOLUCIÓ

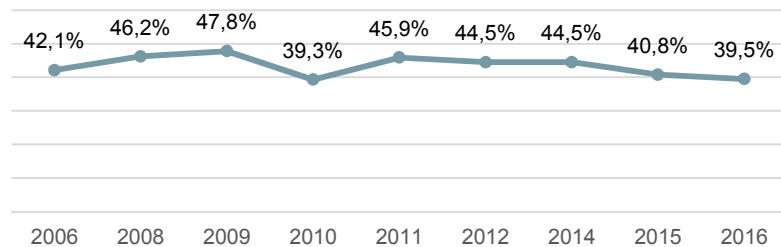
### HI SABEN ANAR



### EN TENEN PER ÚS PERSONAL



### HI VAN AMB ALGUNA FREQUÈNCIA



### HI VA ANAR AHIR\*

8,4 (8,8)

### HI VA ANAR EL DIA ANTERIOR PER FER DESPLAÇAMENTS QUOTIDIANS

5,7 (4,7)

- \*Fa referència al dia laborable anterior a la realització de l'enquesta
- Les xifres entre parèntesi son de l'any 2016

## Relació amb la bicicleta

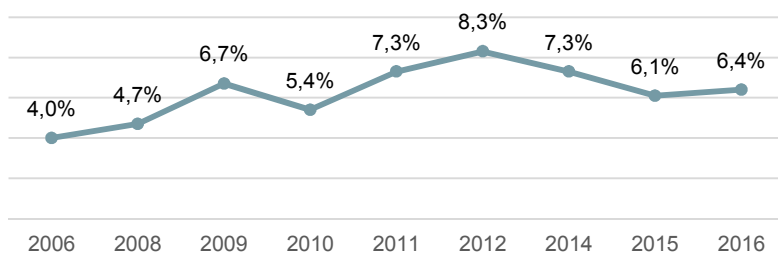


Total mostra  
(n=800)

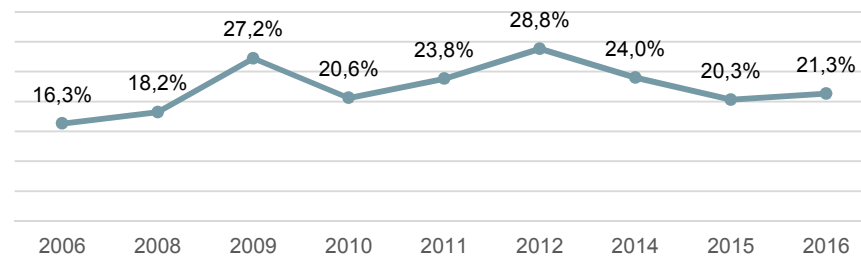
100%

### RELACIÓ AMB LA BICICLETA. EVOLUCIÓ

#### HI VAN A DIARI (O GAIREBÉ)



#### L'ÚLTIMA SETMANA HI HAN ANAT



En la interpretació de l'evolució dels indicadors representats en aquestes sèries temporals és crucial tenir present el moment en que es van fer les entrevistes. El comportament dels usuaris es veu condicionat per factors tan rellevants com la climatologia, el fet d'estar o no de vacances, el fet d'estar o no en el lloc habitual de residència i altres.

## Relació amb la bicicleta: saber anar

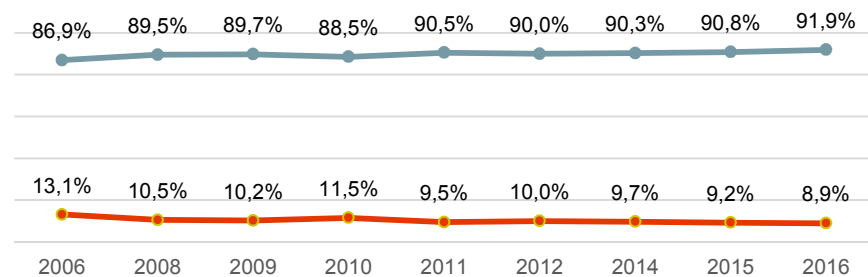


Total mostra  
(n=800)

100%



### SAP ANAR AMB BICICLETA?



### LA GRAN MAJORIA DE LA POBLACIÓ SAP ANAR AMB BICICLETA

Per a tots els segments de població analitzats, la majoria sap anar amb bicicleta.

Les persones que no hi saben anar són sobretot dones, majoritàriament de més 55 anys, que viuen a municipis de més de 100 mil habitants, amb un nivell formatiu baix i jubilades o mestresses de casa.



## Saber anar i característiques sociodemogràfiques



Total mostra (n=800)

100%



	Sap anar amb bicicleta	No sap anar amb bicicleta	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	96,3%	3,7%	Hi ha dependència entre saber anar amb bici i el sexe
Dona	85,9%	14,1%	
12-24	100,0%	0,0%	Hi ha dependència entre saber anar amb bici i l'edat
25-39	99,5%	0,5%	
40-54	92,6%	7,4%	
55-69	83,0%	17,0%	
70-79	64,8%	35,2%	
≤ 10000	97,3%	2,5%	Hi ha dependència entre saber anar amb bici i l'habitat
10001-100000	93,4%	6,6%	
100001-500000	85,7%	14,3%	
> 500000	86,6%	13,4%	
Baix	82,7%	17,3%	Hi ha dependència entre saber anar amb bici i el nivell d'estudis
Mig	91,5%	8,5%	
Alt	96,8%	3,2%	
Ocupats	95,6%	4,4%	Hi ha dependència entre saber anar amb bici i l'activitat
Aturats	97,7%	2,3%	
Jubilats, pensió	71,9%	28,1%	
Tasques llar	72,2%	27,8%	
Estudiants	100,0%	0,0%	
Espanyols	90,9%	9,1%	No hi ha relació de dependència entre saber anar amb bicicleta i la nacionalitat
Estrangers	95,3%	4,7%	

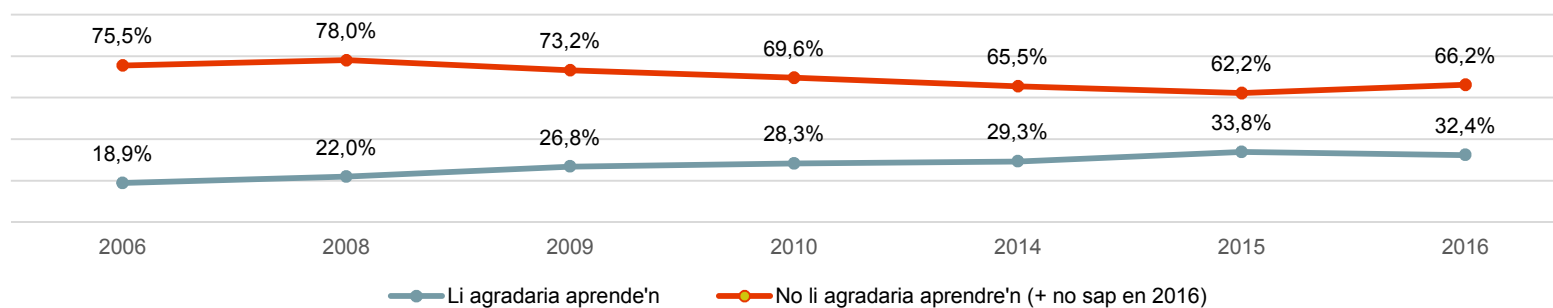
## Relació amb la bicicleta: voluntat d'aprendre'n



No saben anar amb bici (n=71)

8,9%

### LI AGRADARIA APRENDRE'N?



### A UN 32,2% DELS QUE NO SABEN ANAR AMB BICICLETA ELS AGRADARIA APRENDRE'N

Aquest percentatge ha presentat una tendència a l'alça, fins l'any 2016 i en l'any 2016 s'ha mantingut. Cal afegir que un 1,4% de la resposta negativa es correspon en realitat a casos de no resposta.

## Relació amb la bicicleta: freqüència d'ús

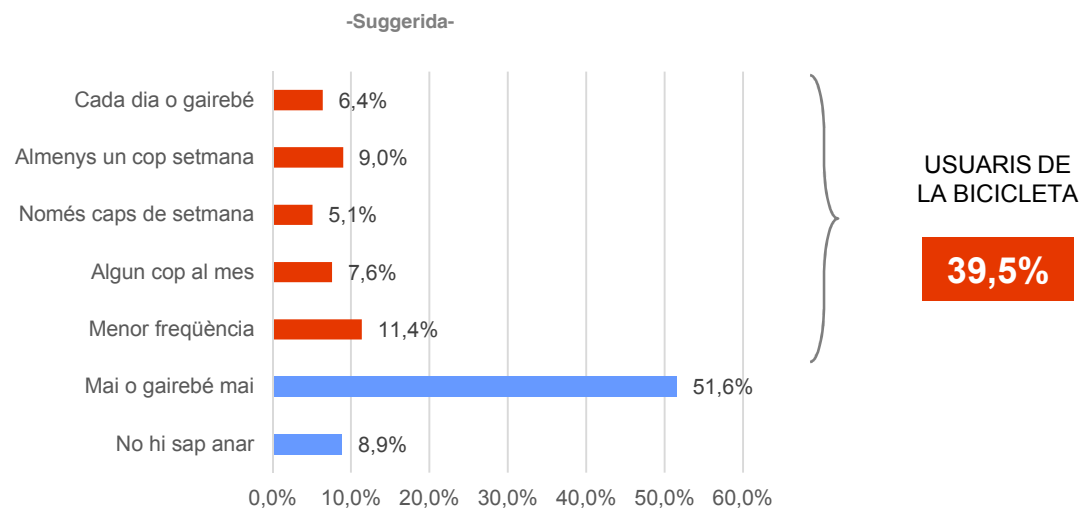


### QUASI QUATRE DE CADA DEU CATALANS VA AMB BICICLETA AMB ALGUNA FREQUÈNCIA

El 6,4% hi va a diari o gairebé i el 9% la fa servir almenys alguna vegada a la setmana.

La proporció d'usuaris de bicicleta es situa lleugerament per sota de la darrera consulta.

### AMB QUINA FREQUÈNCIA UTILITZA LA BICICLETA?



### Evolució

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016
Cada dia o gairebé	4,0	4,7	8,5	5,4	7,3	8,3	7,3	6,1	6,4
Almenys un cop setmana	7,7	9,2	13,8	12,9	13,5	14,3	14,5	10,5	9,0
Només caps de setmana	6,7	6,0	6,3	5,4	7,0	6,0	7,2	6,1	5,1
Algun cop al mes	5,7	9,5	9,4	8,5	12,3	10,3	9,0	10,5	7,6
Menor freqüència	18,1	16,7	9,8	7,1	5,8	5,8	6,5	7,6	11,4
Mai o gairebé mai	44,8	43,2	42,0	49,1	44,8	45,5	45,8	50,0	51,6
No hi sap anar	13,1	10,5	10,3	11,6	9,5	10,0	10,0	9,3	8,9
USUARIS	42,1	46,2	47,8	39,3	45,9	44,5	44,5	40,8	39,5

## Freqüència d'ús i característiques sociodemogràfiques



Total mostra (n=800)



100%

	Cada dia o gairebé	Almenys 1 cop setmana	Caps setmana	Algun cop mes	Menor	Mai o gairebé mai	No sap anar	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	6,7	13,4	7,0	5,5	14,4	49,3	3,7	Hi ha dependència entre la freqüència d'ús i el sexe.
Dona	6,0	4,5	3,3	9,8	8,3	54,0	14,1	
12-24	11,4	16,3	12,2	12,2	14,6	33,3	0,0	Hi ha dependència entre la freqüència d'ús i l'edat.
25-39	6,6	8,5	1,4	8,0	16,5	58,5	0,5	
40-54	6,1	10,0	7,9	10,0	10,5	48,0	7,4	
55-69	4,2	6,7	3,0	3,0	6,7	59,4	17,0	
70-79	2,8	0,0	0,0	1,4	4,2	56,3	35,2	
≤ 10000	4,7	14,8	4,7	14,8	6,0	52,3	2,7	Hi ha dependència entre la freqüència d'ús i l'habitat.
10001-100000	7,9	7,5	6,9	5,7	9,7	55,7	6,6	
100001-500000	5,0	5,6	2,5	5,0	23,6	44,1	14,3	
> 500000	6,4	9,9	4,7	7,6	7,6	50,6	13,4	
Baix	5,5	7,7	4,1	5,9	11,4	48,2	17,3	Hi ha dependència entre la freqüència d'ús i el nivell d'estudis.
Mig	6,4	6,4	6,0	7,1	11,3	54,3	8,5	
Alt	7,0	12,7	4,9	9,9	10,9	51,4	3,2	
Ocupats	6,4	9,5	6,1	8,3	11,0	54,3	4,4	Hi ha dependència entre la freqüència d'ús i l'activitat.
Aturats	7,0	7,0	1,2	11,6	17,4	53,5	2,3	
Jubilats, pensió	4,8	4,1	0,7	2,1	5,5	54,8	28,1	
Tasques llar	2,8	0,0	5,6	2,8	2,8	58,3	27,8	
Estudiants	9,3	17,6	11,1	12,0	15,7	34,3	0,0	
Espanyols	6,5	9,1	5,4	7,9	11,2	50,7	9,1	No hi ha relació de dependència entre la freqüència d'ús de la bicicleta i la nacionalitat.
Estrangers	4,7	7,0	0,0	2,3	14,0	67,4	4,7	

## Relació amb la bicicleta: darrera utilització



Total mostra (n=800)

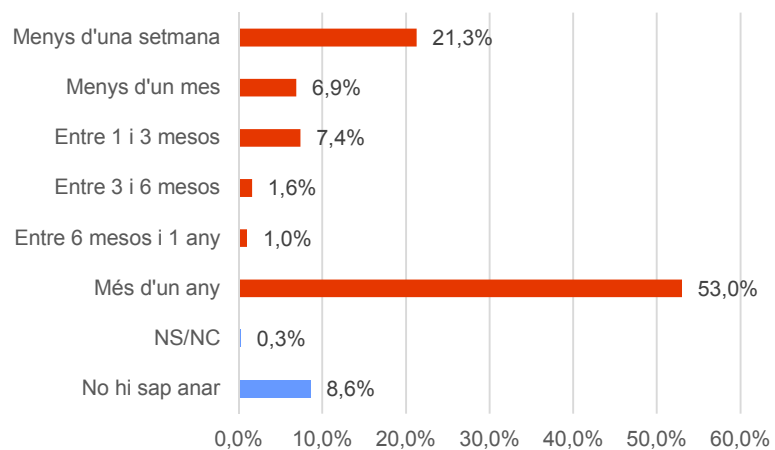
100%

**UN 21% DE LA POBLACIÓ VA UTILITZAR LA BICICLETA LA SEMANA ANTERIOR AL TREBALL DE CAMP**

La proporció es situa un punt percentual per sobre de la darrera consulta.

### QUANT TEMPS FA DE L'ÚLTIMA VEGADA QUE VA ANAR AMB BICICLETA?

-Suggerida-



#### Evolució

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016
Menys d'una setmana	16,3	18,2	27,2	20,6	23,8	28,8	24,0	20,3	21,3
Menys d'un mes	5,4	9,5	11,2	8,1	9,8	6,8	9,8	9,0	6,9
Entre 1 i 3 mesos	4,7	4,7	4,9	5,4	11,3	8,5	9,3	5,4	7,4
Entre 3 i 6 mesos	2,0	5,7	3,1	2,7	3,5	2,0	4,8	2,5	1,6
Entre 6 mesos i 1 any	12,4	12,5	5,4	7,6	6,3	7,0	6,2	2,3	1,0
Més d'un any	46,0	38,0	38,4	43,9	36,0	37,0	35,8	51,3	53,0
NS/NC	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1	0,3
No hi sap anar	13,1	10,2	10,3	11,6	9,5	10,0	9,7	9,3	8,6



## Darrera utilització i característiques sociodemogràfiques



Total mostra (n=800)



100%

	< 1 setmana	< 1 mes	1-3 mesos	3-6 mesos	6-12 mesos	> 1 any	NS/NC	No sap anar	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	28,1	6,5	7,2	2,0	1,5	51,0	0,0	3,7	Hi ha dependència entre la darrera vegada i el sexe.
Dona	14,3	7,3	7,5	1,3	0,5	55,0	0,5	13,6	
12-24	34,1	17,9	9,8	3,3	0,8	34,1	0,0	0,0	Hi ha dependència entre la darrera vegada i l'edat.
25-39	24,5	6,6	7,5	0,0	0,9	59,9	0,0	0,5	
40-54	22,7	6,6	10,5	1,7	1,3	49,8	0,4	7,0	
55-69	13,3	1,8	3,6	2,4	1,2	60,6	0,6	16,4	
70-79	2,8	1,4	1,4	1,4	0,0	57,7	0,0	35,2	
≤ 10000	21,5	14,1	6,7	0,7	0,0	54,4	0,0	2,7	Hi ha dependència entre la darrera vegada i l'habitat.
10001-100000	18,2	5,0	9,4	1,9	1,9	56,9	0,0	6,6	
100001-500000	26,1	4,3	5,6	3,7	0,6	45,3	0,0	14,3	
> 500000	22,1	6,4	5,8	0,0	0,6	51,7	1,2	12,2	
Baix	21,8	6,4	4,5	0,5	0,5	49,1	0,5	16,8	Hi ha dependència entre la darrera vegada i el nivell d'estudis.
Mig	18,8	6,4	8,5	2,1	1,1	54,6	0,0	8,5	
Alt	23,6	7,7	8,5	2,1	1,4	53,5	0,4	2,8	
Ocupats	22,7	6,8	8,8	1,2	1,5	54,5	0,2	4,2	Hi ha dependència entre la darrera vegada i l'activitat.
Aturats	23,3	5,8	9,3	0,0	2,3	57,0	1,2	1,2	
Jubilats, pensió	8,2	2,1	2,7	2,1	0,0	56,8	0,0	28,1	
Tasques llar	5,6	5,6	0,0	2,8	0,0	58,3	0,0	27,8	
Estudiants	36,1	15,7	9,3	3,7	0,0	35,2	0,0	0,0	
Espanyols	21,5	7,1	7,5	1,7	1,1	51,9	0,0	9,1	No hi ha relació de dependència entre darrera vegada i la nacionalitat
Estrangers	16,3	2,3	4,7	0,0	0,0	72,1	4,7	0,0	

## Relació amb la bicicleta: per què no s'utilitza?



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=504)

63,0%

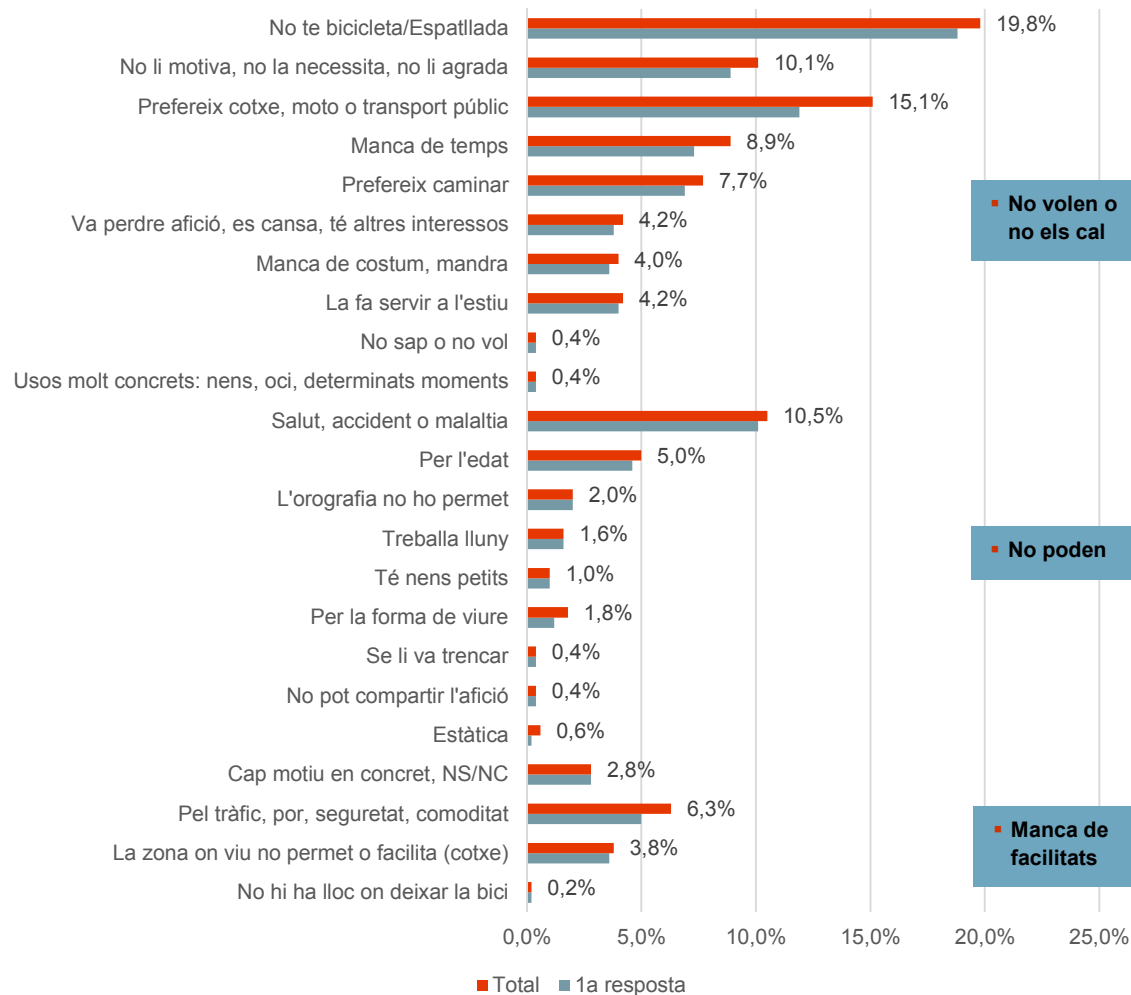
### NO DISPOSAR DE BICICLETA, PREFERIR DESPLAÇAR-SE AMB ALTRES MITJANS, NO TROBAR MOTIVACIÓ EN EL SEU ÚS SÓN ELS PRINCIPALS MOTIUS ADDUÏTS PER NO UTILITZAR LA BICICLETA

Un percentatge notable dels que no van mai en bicicleta expliquen que **no poden** per problemes de salut, i un altre més reduït no ho fan per tenir massa edat o per mala forma física, o bé per l'orografia.

Al voltant d'un 3% d'aquest col·lectiu no aporta cap motiu concret. Un 6,3% addueix manca de seguretat, por, manca de comoditat per moure's a la ciutat i similars. La resta de casos són més marginals.

### PER QUÈ NO UTILITZA GAIRE LA BICICLETA?

-Espontània. Multi resposta-



■ No volen o no els cal

■ No poden

■ Manca de facilitats

## Relació amb la bicicleta: per què no s'utilitza? evolució dels principals motius



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=504)

63,0%

▪ L'any 2016, la distribució de motius pels quals no es fa servir la bicicleta gairebé mai o mai s'ha diversificat comparant amb la d'anys passats. Apareixen nous motius i explicacions: robatoris i ús de la bicicleta només a l'estiu (4,2%). La preferència per altres activitats i l'impuls de caminar o córrer com esports en competència amb la bicicleta son notables. L'edat, com a reflex de l'envelliment de la població i la seguretat, també son temes molt esmentats.

### PER QUÈ NO UTILITZA GAIRE LA BICICLETA?

-Espontània. Multi resposta-

#### Evolució

	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016
<b>No li cal o no vol</b>	<b>65,7</b>	<b>72,2</b>	<b>79,8</b>	<b>76,1</b>	<b>82,3</b>	<b>75,7</b>	<b>72,8</b>
No té bicicleta / Espatlada	19,0	22,2	23,8	24,9	19,7	19,1	20,2
Prefereix cotxe o transport públic	13,0	10,2	15,8	12,2	12,4	14,1	15,1
Manca de temps	9,8	19,3	12,9	7,8	11,1	10,2	8,9
Prefereix caminar	4,3	1,7	5,4	6,8	7,6	8,9	7,7
Manca de costum, mandra	4,9	6,3	3,5	3,9	7,0	6,9	4,0
No li agrada, no vol, prefereix altres activitats	9,2	6,8	9,4	12,7	11,8	8,5	10,1
Per les distàncies que fa no li cal	2,2	3,4	4,5	0,5	8,6	4,3	1,6
No és còmode, cansa	2,2	2,3	4,5	2,4	2,2	2,6	4,2
Té nens petits	1,1	0,0	0,0	4,9	1,9	1,1	1,0
<b>No pot</b>	<b>17,9</b>	<b>26,1</b>	<b>20,8</b>	<b>18,1</b>	<b>14,0</b>	<b>15,8</b>	<b>17,5</b>
Problemes de salut	8,7	10,2	9,9	7,8	8,0	10,3	10,5
Massa edat, manca forma física	6,5	13,1	6,9	5,9	2,2	3,0	5,0
L'orografia no ho permet	2,7	2,8	4,0	4,4	3,8	2,6	2,0
<b>Manca de facilitats</b>	<b>15,2</b>	<b>17,6</b>	<b>16,3</b>	<b>11,7</b>	<b>16,9</b>	<b>14,5</b>	<b>10,3</b>
Li manca espai per guardar-la	1,6	3,4	4,0	2,0	7,0	4,1	0,2
Té por, hi ha molt trànsit, seguretat, perill	8,7	8,5	6,4	7,3	5,4	7,4	6,3
Municipi no adaptat a la bicicleta	4,9	5,7	5,9	2,4	4,5	3,0	3,8
<b>ALTRES</b>	<b>3,2</b>	<b>1,2</b>	<b>7,0</b>	<b>11,3</b>	<b>4,4</b>	<b>7,0</b>	<b>4,6</b>
<b>CAP – NS/NC</b>	<b>4,3</b>	<b>2,2</b>	<b>1,0</b>	<b>1,5</b>	<b>1,3</b>	<b>1,4</b>	<b>2,8</b>

## Relació amb la bicicleta: per què no s'utilitza segons gènere



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=504)

63,0%

	Home	Dona
<b>No li cal o no vol</b>	<b>79,5%</b>	<b>80,2%</b>
No te bicicleta/Espatlada	17,2%	22,6%
Prefereix cotxe, moto o transport públic	12,9%	16,9%
No li motiva, no la necessita, no li agrada	10,9%	9,3%
Manca de temps	8,2%	9,7%
Prefereix caminar	7,8%	7,7%
Manca de costum, mandra	5,9%	2,0%
La fa servir a l'estiu	5,5%	2,8%
Va perdre afició, es cansa, té altres interessos	4,3%	4,0%
Treballa lluny	2,0%	1,2%
Estàtica	1,2%	0,0%
Per la forma de viure	0,8%	2,8%
Se li va trencar	0,8%	0,0%
No pot compartir l'afició	0,8%	0,0%
Usos molt concrets: nens, oci, determinats moments	0,4%	0,4%
No sap o no vol	0,4%	0,4%
Fa servir bicing	0,4%	0,0%
Bici robada	0,0%	0,4%
<b>No pot</b>	<b>19,3%</b>	<b>18,9%</b>
Salut, accident o malaltia	10,2%	10,9%
Per l'edat	5,9%	4,0%
L'orografia no ho permet	2,0%	2,0%
Té nens petits	0,8%	1,2%
Té la bici al poble	0,4%	0,8%
<b>Manca de facilitats</b>	<b>10,2%</b>	<b>10,5%</b>
Pel tràfic, por, seguretat, comoditat	6,3%	6,5%
La zona on viu no permet o facilita (cotxe)	3,5%	4,0%
No hi ha lloc on deixar la bici	0,4%	0,0%
<b>Cap motiu en concret, NS/NC</b>	<b>2,0%</b>	<b>3,6%</b>

- La distribució de motius per a no utilitzar la bicicleta és força similar entre homes i dones. En tot cas, es poden destacar lleugeres diferències com major proporcions de dones sobre no tenir bicicleta i la preferència d'altres mitjans de transport.
- L'edat és més prevalent entre els homes, així com la manca de costum, mandra, que només la fa servir a l'estiu.

## Relació amb la bicicleta: per què no s'utilitza segons grup d'edat



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=504)

63,0%



	12-24	25-39	40-54	55-69	70-79
<b>No li cal o no vol</b>	<b>101,7%</b>	<b>88,0%</b>	<b>81,4%</b>	<b>65,9%</b>	<b>49,1%</b>
Prefereix cotxe, moto o transport públic	23,7%	22,0%	11,2%	6,4%	9,3%
No te bicicleta/Espatlada	23,7%	21,4%	15,7%	24,8%	9,3%
Prefereix caminar	16,9%	5,7%	7,5%	7,3%	4,7%
La fa servir a l'estiu	10,2%	1,9%	3,7%	4,6%	4,7%
No li motiva, no la necessita, no li agrada	8,5%	9,4%	17,2%	7,3%	0,0%
Manca de temps	5,1%	13,8%	8,2%	6,4%	4,7%
Treballa lluny	3,4%	0,6%	3,0%	0,9%	0,0%
Per la forma de viure	3,4%	0,6%	3,0%	0,9%	2,3%
Se li va trancar	3,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
No sap o no vol	1,7%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%
Bici robada	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Va perdre afició, es cansa, té altres interessos	0,0%	5,7%	6,7%	0,9%	4,7%
No pot compartir l'afició	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%
Manca de costum, mandra	0,0%	5,0%	3,0%	5,5%	4,7%
Usos molt concrets: nens, oci, determinats moments	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%
Estàtica	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	4,7%
Fa servir Bicing	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%
<b>No pot</b>	<b>11,9%</b>	<b>8,8%</b>	<b>17,8%</b>	<b>23,0%</b>	<b>60,4%</b>
Salut, accident o malaltia	3,4%	4,4%	12,7%	16,5%	20,9%
Per l'edat	3,4%	1,3%	1,5%	2,8%	37,2%
Té la bici al poble	3,4%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%
L'orografia no ho permet	1,7%	0,6%	2,2%	3,7%	2,3%
Té nens petits	0,0%	2,5%	0,7%	0,0%	0,0%
<b>Manca de facilitats</b>	<b>1,7%</b>	<b>10,1%</b>	<b>10,4%</b>	<b>14,7%</b>	<b>11,6%</b>
La zona on viu no permet o facilita (cotxe)	1,7%	5,7%	3,7%	3,7%	0,0%
Pel tràfic, por, seguretat, comoditat	0,0%	4,4%	6,7%	10,1%	11,6%
No hi ha lloc on deixar la bici	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%
<b>Cap motiu en concret, NS/NC</b>	<b>0,0%</b>	<b>3,8%</b>	<b>3,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,3%</b>

- En el grups més joves, predominen la preferència pel cotxe, moto o transport públic o la preferència per caminar en el cas del més joves que la fa servir a l'estiu. Les majors proporcions de casos que no tenen bicicleta es concentren a la franja de 55 a 69 anys. La manca de motivació té proporcions destacades entre la gent de 40 a 54 anys, i la manca de temps entre els de 25-39 anys. Els motius de salut, es concentren especialment entre els 70 i els 79 anys. L'edat, afecta especialment a la gent d'entre 70 i 79 anys. La por, sensació d'inseguretat i similars, mostra una major proporció entre la gent de 55 a 79 anys.

## Relació amb la bicicleta: per què no s'utilitza i nivell d'estudis



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=504)

63,0%

	Baix	Mig	Alt
<b>No li cal o no vol</b>	<b>72,6%</b>	<b>85,3%</b>	<b>78,5%</b>
Prefereix cotxe, moto o transport públic	14,5%	13,0%	18,1%
No te bicicleta/Espatlлада	14,5%	25,4%	17,5%
Prefereix caminar	11,5%	5,4%	7,3%
Manca de temps	10,7%	9,2%	7,3%
Manca de costum, mandra	6,1%	4,9%	0,6%
No li motiva, no la necessita, no li agrada	5,3%	12,4%	11,3%
La fa servir a l'estiu	3,1%	5,9%	3,4%
Treballa lluny	1,5%	1,6%	1,7%
Se li va trancar	1,5%	0,0%	0,0%
Va perdre afició, es cansa, té altres interessos	1,5%	3,2%	6,2%
Per la forma de viure	0,8%	1,1%	3,4%
Estàtica	0,8%	1,1%	0,0%
No sap o no vol	0,8%	0,5%	0,0%
No pot compartir l'afició	0,0%	1,1%	0,0%
Usos molt concrets: nens, oci, determinats moments	0,0%	0,0%	1,1%
Fa servir bicing	0,0%	0,5%	0,0%
Bici robada	0,0%	0,0%	0,6%
<b>No pot</b>	<b>25,9%</b>	<b>13,5%</b>	<b>20,4%</b>
Salut, accident o malaltia	12,2%	9,2%	11,3%
Per l'edat	9,9%	2,2%	4,0%
L'orografia no ho permet	2,3%	0,5%	3,4%
Té nens petits	1,5%	0,5%	1,1%
Té la bici al poble	0,0%	1,1%	0,6%
<b>Manca de facilitats</b>	<b>10,0%</b>	<b>11,4%</b>	<b>10,2%</b>
La zona on viu no permet o facilita (cotxe)	4,6%	3,8%	3,4%
Pel tràfic, por, seguretat, comoditat	4,6%	7,6%	6,8%
No hi ha lloc on deixar la bici	0,8%	0,0%	0,0%
<b>Cap motiu en concret, NS/NC</b>	<b>3,8%</b>	<b>2,7%</b>	<b>2,3%</b>

- Els temes de salut són els predominants entre la gent que té un nivell d'estudis baix com a motiu per a no utilitzar la bicicleta, acompanyats de l'edat, la preferència per caminar i altres. Entre la gent amb estudis de nivell mig predomina el no tenir bicicleta i el no estar motivat o interessat. Entre la gent de nivell d'estudis alt, predomina la preferència per el cotxe, moto o altres mitjans de transport, el no tenir bicicleta i altres. Els resultats fan referència al segment de població que no fa servir la bicicleta.

## Relació amb la bicicleta: per què no s'utilitza i nacionalitat



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=504)

63,0%

	Espanyola	Estrangera o altres
<b>No li cal o no vol</b>	<b>79,7%</b>	<b>77,2%</b>
No te bicicleta/Espatllada	19,6%	22,9%
Prefereix cotxe, moto o transport públic	14,9%	14,3%
No li motiva, no la necessita, no li agrada	10,0%	11,4%
Manca de temps	9,2%	5,7%
Prefereix caminar	7,9%	5,7%
La fa servir a l'estiu	4,5%	0,0%
Va perdre afició, es cansa, té altres interessos	3,8%	8,6%
Manca de costum, mandra	3,8%	5,7%
Treballa lluny	1,7%	0,0%
Per la forma de viure	1,7%	2,9%
Estàtica	0,6%	0,0%
Se li va trancar	0,4%	0,0%
No pot compartir l'afició	0,4%	0,0%
Usos molt concrets: nens, oci, determinats moments	0,4%	0,0%
No sap o no vol	0,4%	0,0%
Fa servir bicing	0,2%	0,0%
Bici robada	0,2%	0,0%
<b>No pot</b>	<b>19,4%</b>	<b>14,3%</b>
Salut, accident o malaltia	10,7%	8,6%
Per l'edat	5,3%	0,0%
L'orografia no ho permet	1,7%	5,7%
Té nens petits	1,1%	0,0%
Té la bici al poble	0,6%	0,0%
<b>Manca de facilitats</b>	<b>10,0%</b>	<b>14,3%</b>
Pel tràfic, por, seguretat, comoditat	6,0%	11,4%
La zona on viu no permet o facilita (cotxe)	3,8%	2,9%
No hi ha lloc on deixar la bici	0,2%	0,0%
<b>Cap motiu en concret, NS/NC</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,9%</b>

- Entre els catalans destaquen com a motius per no utilitzar la bicicleta el no tenir-hi, la preferència per el cotxe i altres mitjans de transport, la salut i la manca de motivació. Entre els estrangers, que a més, tenen un major percentatge de casos en que no tenir bicicleta és el motiu, afegint en proporcions majors que els catalans els temes de seguretat i pèrdua d'afició o tenir altres interessos.

## Relació amb la bicicleta: per què no s'utilitza i activitat



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=504)

63,0%

	Ocupats	Aturats	Jubilats, pensionistes	Tasques de la llar	Estudiants
<b>No li cal o no vol</b>	<b>81,4%</b>	<b>93,4%</b>	<b>54,4%</b>	<b>59,0%</b>	<b>103,9%</b>
No te bicicleta/Espatlada	21,0%	16,4%	17,0%	4,5%	25,9%
Prefereix cotxe, moto o transport públic	13,9%	26,2%	9,1%	9,1%	20,4%
No li motiva, no la necessita, no li agrada	12,0%	11,5%	2,3%	13,6%	11,1%
Manca de temps	10,9%	8,2%	4,5%	13,6%	5,6%
Prefereix caminar	6,7%	11,5%	2,3%	18,2%	14,8%
Va perdre afició, es cansa, té altres interessos	4,1%	4,9%	3,4%	0,0%	3,7%
La fa servir a l'estiu	3,4%	3,3%	4,5%	0,0%	11,1%
Manca de costum, mandra	3,4%	3,3%	6,8%	0,0%	1,9%
Treballa lluny	2,2%	1,6%	0,0%	0,0%	1,9%
Per la forma de viure	1,9%	3,3%	1,1%	0,0%	1,9%
Usos molt concrets: nens, oci, determinats moments	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
No pot compartir l'afició	0,4%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%
Estàtica	0,4%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%
No sap o no vol	0,4%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%
Se li va trancar	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,7%
Fa servir bicing	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%
Bici robada	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%
<b>No pot</b>	<b>12,8%</b>	<b>18,0%</b>	<b>45,5%</b>	<b>22,6%</b>	<b>9,3%</b>
Salut, accident o malaltia	7,9%	13,1%	23,9%	4,5%	1,9%
L'orografia no ho permet	2,6%	0,0%	2,3%	4,5%	0,0%
Per l'edat	1,9%	0,0%	19,3%	4,5%	3,7%
Té nens petits	0,4%	3,3%	0,0%	9,1%	0,0%
Té la bici al poble	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	3,7%
<b>Manca de facilitats</b>	<b>12,0%</b>	<b>8,2%</b>	<b>11,4%</b>	<b>18,2%</b>	<b>1,9%</b>
Pel tràfic, por, seguretat, comoditat	7,1%	6,6%	8,0%	9,1%	0,0%
La zona on viu no permet o facilita (cotxe)	4,9%	1,6%	2,3%	9,1%	1,9%
No hi ha lloc on deixar la bici	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%
<b>Cap motiu en concret, NS/NC</b>	<b>3,7%</b>	<b>0,0%</b>	<b>2,3%</b>	<b>9,1%</b>	<b>0,0%</b>

- En totes les categories excepte les mestresses de casa, la proporció de casos de no tenir bicicleta supera el 10. La manca de motivació també destaca en totes les activitats excepte en el cas dels jubilats, on es concentra molt més el tema de l'edat i la salut. La preferència per a caminar destaca entre els que fan tasques de la llar i, entre els estudiants, la preferència per el cotxe i altres mitjans de transport, juntament amb els aturats.

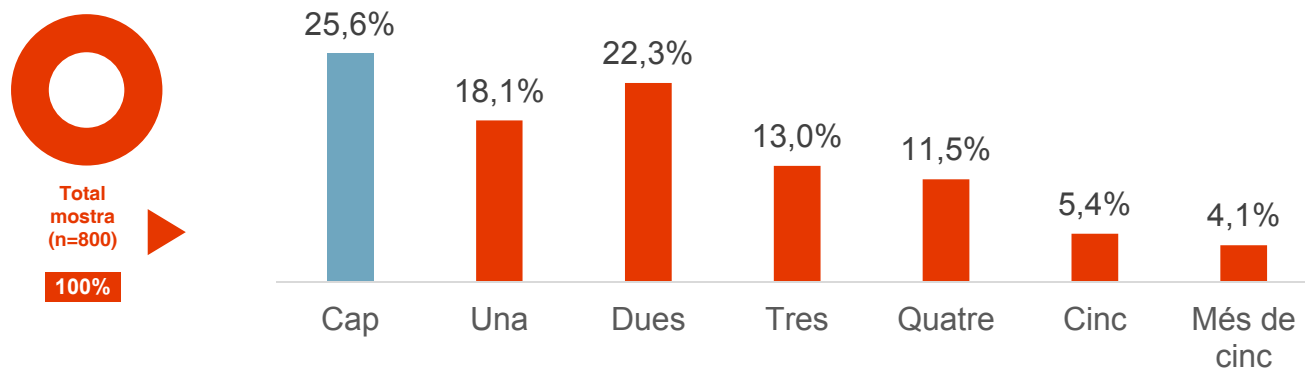


2.3

## Disponibilitat de bicicleta

## Disponibilitat de bicicleta

### QUANTES BICICLETES HI HA A CASA SEVA?\*



**74,4%**

TÉ ALGUNA BICICLETA A CASA

**2,01 (1,77)**

MITJANA I DESVIACIÓ ESTÀNDARD DE BICICLETES A LA LLAR

La mitjana de l'any 2016 va ser de 2 bicicletes per llar

### Evolució

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016
NO TÉ CAP BICICLETA	25,2	25,3	26,5	26,5	26,5	25,0	25,2	25,5	25,6
TÉ ALGUNA BICICLETA	74,0	74,3	73,4	73,7	73,4	75,1	74,8	74,5	74,4
Una	18,8	15,5	17,5	17,3	18,5	13,3	18,8	17,9	18,1
Dues	23,8	22,3	22,2	25,0	22,0	25,5	19,2	23,5	22,3
Tres	12,1	19,0	13,5	13,3	15,0	16,3	15,0	14,5	13,0
Quatre	13,6	10,3	12,0	12,3	10,8	10,5	11,5	10,6	11,5
Cinc	3,5	3,8	4,7	3,0	3,8	4,5	4,8	4,4	5,4
Més de cinc	2,2	3,5	3,5	2,8	3,3	5,0	5,5	3,6	4,1
NS/NC	0,7	0,5	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
MITJANA	1,9	2,0	2,0	1,9	1,9	2,1	2,1	2,0	2,0

- S'estima que a Catalunya hi ha al voltant de 11,4 milions de bicicletes.

- La sèrie històrica manté l'evolució històrica dels darrers anys pel que fa a la proporció de població que té bicicletes.

## Disponibilitat de bicicleta: nombre de bicicletes segons característiques sociodemogràfiques (%)



Total mostra (n=800)

100%

	NO EN TÉ CAP	TÉ ALGUNA	1	2	3	4	5	> 5	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	18,9	81,1	22,9	24,1	10,0	12,2	7,0	5,0	Hi ha dependència entre nombre de bicis i el sexe.
Dona	32,4	67,6	13,3	20,4	16,1	10,8	3,8	3,3	
12-24	3,3	96,7	20,3	25,2	15,4	17,1	14,6	4,1	Hi ha dependència entre nombre de bicis i l'edat
25-39	9,9	90,1	25,5	33,0	13,7	12,7	2,8	2,4	
40-54	22,7	77,3	16,6	15,3	17,0	14,8	6,1	7,4	
55-69	44,8	55,2	11,5	23,6	9,7	4,8	3,0	2,4	
70-79	76,1	23,9	12,7	4,2	1,4	2,8	0,0	2,8	
≤ 10000	11,4	88,6	12,1	22,1	18,1	16,8	10,7	8,7	Hi ha dependència entre nombre de bicis i l'habitat.
10001-100000	23,0	77,0	19,2	24,2	11,9	13,8	4,1	3,8	
100001-500000	31,1	68,9	21,1	19,9	13,7	7,5	4,3	2,5	
> 500000	37,8	62,2	18,6	20,9	9,9	6,4	4,1	2,3	
Baix	33,6	66,4	19,1	22,3	8,2	11,4	4,5	0,9	Hi ha dependència entre nombre de bicis i el nivell d'estudis..
Mig	28,0	72,0	13,1	19,9	13,5	13,5	7,1	5,0	
Alt	17,6	82,4	22,2	23,2	16,2	10,2	4,6	6,0	
Ocupats	19,1	80,9	20,8	23,2	14,9	12,7	4,6	4,6	Hi ha dependència entre nombre de bicis i activitat
Aturats	11,6	88,4	26,7	26,7	15,1	10,5	4,7	4,7	
Jubilats, pensió	65,8	34,2	8,2	13,7	4,8	4,8	1,4	1,4	
Tasques llar	47,2	52,8	5,6	11,1	13,9	16,7	2,8	2,8	
Estudiants	3,7	96,3	18,5	25,0	15,7	16,7	15,7	4,6	
Espanyols	26,2	73,8	17,8	21,3	13,1	11,9	5,4	4,4	No hi ha relació de dependència entre el nombre de bicis i la nacionalitat
Estrangers	16,3	83,7	23,3	39,5	11,6	4,7	4,7	0,0	

## Disponibilitat de bicicleta: nombre de bicicletes segons característiques sociodemogràfiques (M)



Total mostra (n=800)



100%

MITJANES		
Home	2,16	Les dones tenen una mitjana inferior que els homes en nombre de bicis
Dona	1,86	
12-24	2,86	Els més joves i les persones d'entre 40 i 54 anys tenen mitjanes significativament majors, mentre que els més gran tenen la més baixa. Les llars on hi ha fills són, probablement, les que aglutinen major nombre de bicicletes
25-39	2,13	
40-54	2,37	
55-69	1,38	
70-79	0,54	
≤ 10000	2,89	A mida que augmenta la grandària del municipi disminueix la mitjana de bicicletes a la llar. La relació és lineal entre aquestes dues variables.
10001-100000	2,05	
100001-500000	1,69	
> 500000	1,50	
Baix	1,62	A mida que augmenta el nivell d'estudis augmenta la mitjana de bicicletes a la llar. La relació és quasi lineal entre aquestes dues variables.
Mig	2,16	
Alt	2,19	
Ocupats	2,15	Estudiants, aturats i ocupats, tenen mitjanes més elevades que la resta.
Aturats	2,23	
Jubilats, pensió	0,84	
Tasques llar	1,67	
Estudiants	2,94	
Espanyols	2,03	El nombre mitjà de bicis no depèn de la nacionalitat
Estrangers	1,79	

## Disponibilitat de bicicleta: lloc on es guarden

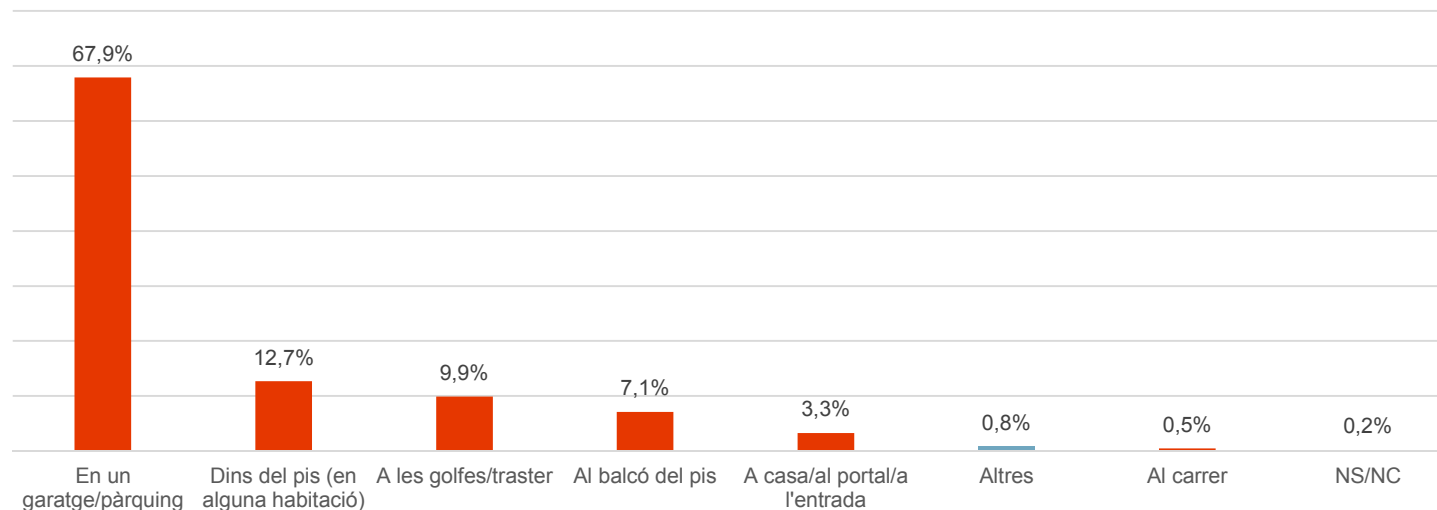
### HABITUALMENT ON GUARDA AQUESTES BICICLETES?

-Suggestida. Multi resposta-



Tenen bici a casa  
(n=595)

74,4%



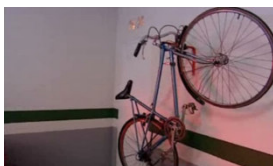
- Quasi el 68% dels que tenen bicicletes a casa les guarden habitualment en un garatge o pàrquing. Un 13%, aproximadament les posa en alguna habitació del pis. Les golfes o trasters es donen en un 9,9% dels casos, i el balcó en un 7,1%. El portal d'entrada es fa servir en un 3,3% de casos i el carrer en un 0,5%. Altres casos marginals es descriuen a la taula de la dreta.

## Disponibilitat de bicicleta: lloc on es guarden



Tenen bici a casa  
(n=595)

74,4%



### Evolució

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016
En un garatge / pàrquing	63,9	56,2	54,1	44,9	49,8	51,3	51,9	49,0	67,9
A les golfes / traster	3,0	14,5	13,3	14,3	18,8	13,3	13,8	17,3	8,7
Al balcó del pis	10,0	11,4	11,9	16,3	14,0	16,3	12,5	17,1	7,1
Dins del pis (en alguna habitació)	10,4	8,4	7,5	12,6	10,6	7,7	11,6	12,4	12,3
A casa, al portal, a l'entrada	11,4	12,1	9,5	8,5	5,8	8,7	7,8	6,2	3,3
Altres	1,3	2,0	5,8	1,3	3,0	3,4	4,0	3,5	3,0
NS/NC	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3	0,2

- Les sèries temporals d'aquests indicadors presenten canvis significatius pel que fa als valors de l'any 2016.
- La proporció de casos en que es guarda la bicicleta a les golfes, al balcó, al portal de casa i al pati ha disminuït
- La proporció de casos en que es guarda la bicicleta a una habitació de la llar és la que s'ha mantingut més estable.
- L'augment més significatiu està en aquells casos on la bicicleta és guarda en un garatge o pàrquing que ha augmentat significativament.

## Disponibilitat de bicicleta: lloc on es guarden i característiques sociodemogràfiques



Tenen bici a casa  
(n=595)

74,4%



	Al carrer	Garatge Pàrquing	Golfes Traster	Balcó pis	Dins del pis	Al portal	Altres	NS/NC
Home	0,4	69,4	10,2	2,7	15,3	2,0	2,0	0,4
Dona	1,1	67,6	8,6	7,6	10,3	4,3	3,8	0,0
12-24	2,0	73,7	6,1	5,1	10,1	1,0	2,0	0,0
25-39	0,8	60,9	11,7	7,0	21,1	3,1	1,6	0,0
40-54	0,0	69,2	12,0	3,0	10,5	3,0	3,8	0,8
55-69	0,0	66,7	7,9	4,8	11,1	4,8	4,8	0,0
70-79	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	5,9	0,0	0,0
≤ 10000	1,9	79,6	2,9	5,8	0,0	6,8	3,9	0,0
10001-100000	0,6	73,6	1,1	9,6	4,5	12,4	1,1	0,0
100001-500000	0,0	57,0	3,5	23,3	9,3	4,7	3,5	0,0
> 500000	0,0	54,8	6,8	20,5	6,8	12,3	4,1	0,0
Baix	2,8	70,4	0,9	16,7	2,8	6,5	0,9	0,0
Mig	0,0	69,3	1,3	6,7	8,0	10,0	6,0	0,7
Alt	0,0	67,2	5,7	16,7	3,4	10,3	1,1	0,0
Ocupats	0,4	66,1	3,4	15,0	6,0	9,9	3,4	0,0
Aturats	0,0	64,9	3,5	10,5	1,8	14,0	5,3	1,8
Jubilats, pensió	0,0	78,0	4,9	7,3	4,9	4,9	2,4	0,0
Tasques llar	0,0	85,7	0,0	7,1	7,1	0,0	0,0	0,0
Estudiants	2,4	73,8	1,2	10,7	3,6	8,3	0,0	0,0
Espanyols	0,7	69,3	3,1	12,1	5,0	9,8	2,9	0,0
Estrangers	0,0	55,0	0,0	35,0	0,0	5,0	0,0	5,0

■ No es realitzen proves de la Chi quadrat per tractar-se de resultats multi resposta. S'han destacat les proporcions més notables de cada categoria

## Disponibilitat de bicicleta: tenir bicicleta i saber anar amb bicicleta

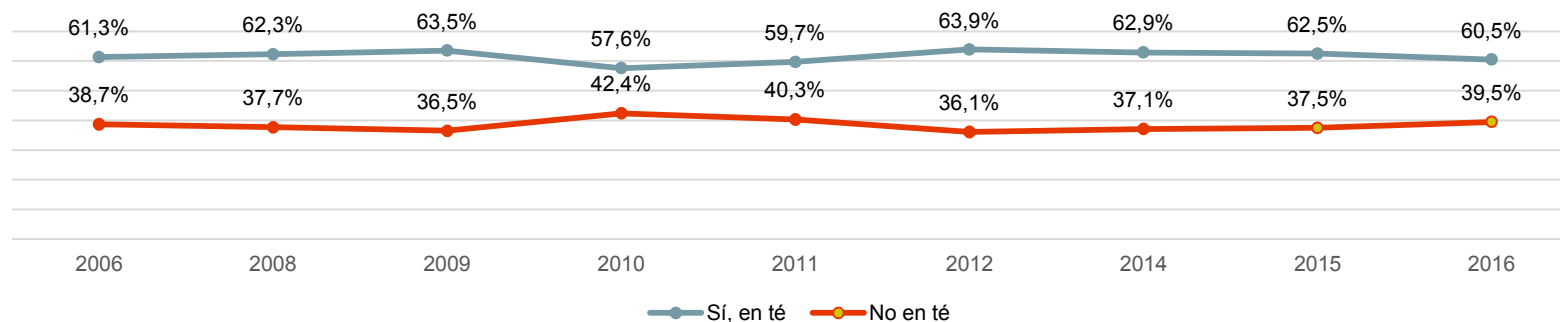


Saben anar amb bici (n=729)

91,2



### ACTUALMENT TÉ BICICLETA PER A ÚS PERSONAL?



- La proporció de catalans que saben anar amb bicicleta i que en tenen per a ús personal continua per sobre el 60% com en tota la sèrie històrica. Quasi un 40% dels que saben anar amb bicicleta a Catalunya, no en tenen actualment.
- La proliferació del sistema de bicicleta pública amb el que es pot utilitzar la bici per desplaçar-se en els trajectes per la ciutat pot estar contribuint a aquest resultat, ja que, els usuaris poden disposar del servei sense necessitat de tenir una bicicleta pròpia



## Disponibilitat de bicicleta: tenir bicicleta i característiques sociodemogràfiques dels que saben anar amb bicicleta



Saben anar amb bici (n=729)

91,2



	Sap anar i en té	Sap anar i no en té	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	65,9	34,1	Hi ha dependència entre tenir bicis i el sexe.
Dona	54,4	45,6	
12-24	80,5	19,5	Hi ha dependència entre tenir bicis i l'edat.
25-39	61,1	38,9	
40-54	62,7	37,3	
55-69	46,0	54,0	
70-79	37,0	63,0	
≤ 10000	71,0	29,0	Hi ha dependència entre tenir bicis i grandària del municipi.
10001-100000	60,3	39,7	
100001-500000	62,3	37,7	
> 500000	49,0	51,0	
Baix	59,3	40,7	No hi ha relació de dependència entre tenir bicis i el nivell d'estudis.
Mig	58,1	41,9	
Alt	63,3	36,7	
Ocupats	59,6	40,4	Hi ha dependència entre tenir bicis i l'activitat.
Aturats	67,9	32,1	
Jubilats, pensió	39,0	61,0	
Tasques llar	53,8	46,2	
Estudiants	77,8	22,2	
Espanyols	61,0	39,0	No hi ha relació de dependència entre tenir bicis i la nacionalitat.
Estrangers	51,2	48,8	

## Disponibilitat de bicicleta: quin tipus de bicicleta té?



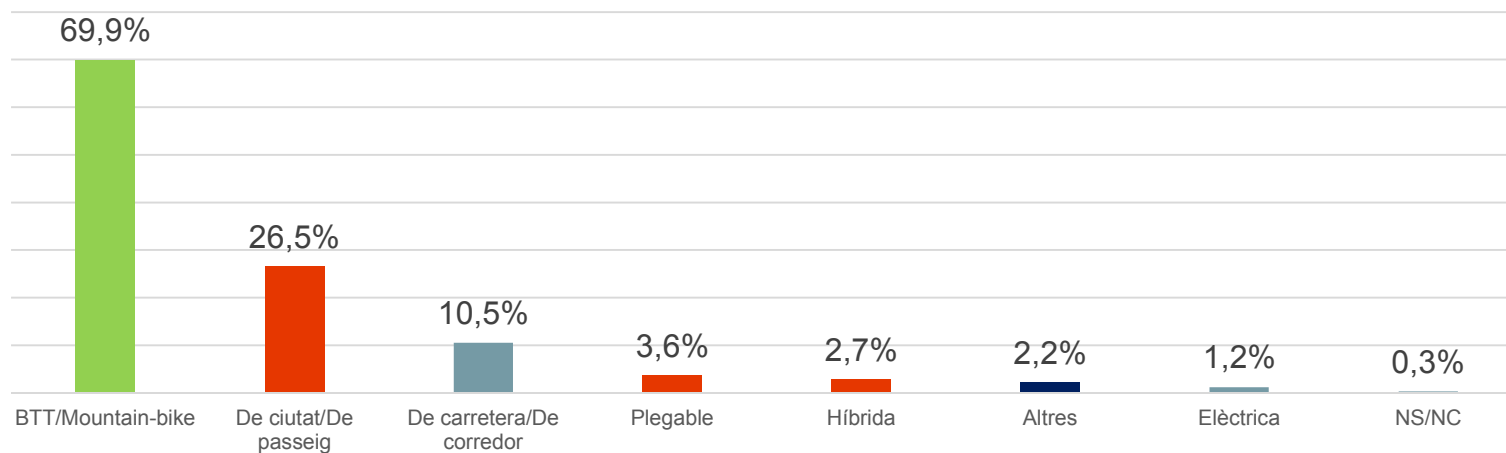
Tenen bici per a ús personal (n=441)

55,1%



### QUIN TIPUS DE BICICLETA TÉ?

-Suggerida. Multi resposta-



- La majoria dels que disposen de bicicleta per a ús personal tenen una de muntanya (69,9%), proporció que ha augmentat respecte de l'any 2016.
- La proporció de bicicleta urbana de diversos tipus ha disminuït i la de carretera ha augmentat, segons es pot veure a les sèries temporals sobre aquest indicador



# Disponibilitat de bicicleta: quin tipus de bicicleta té?



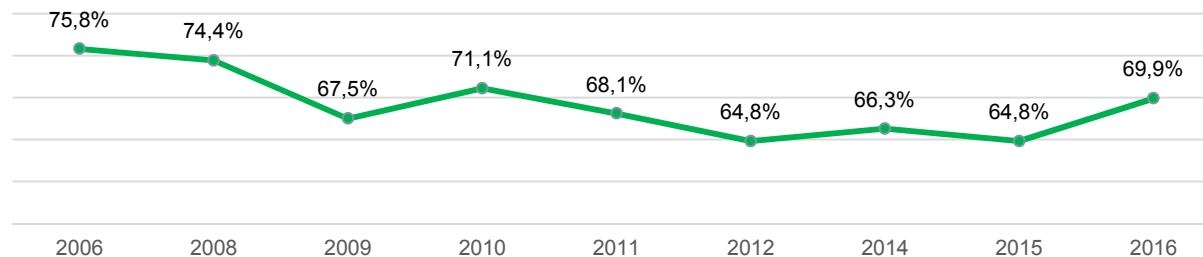
Tenen bici per a ús personal (n=441)

55,1%

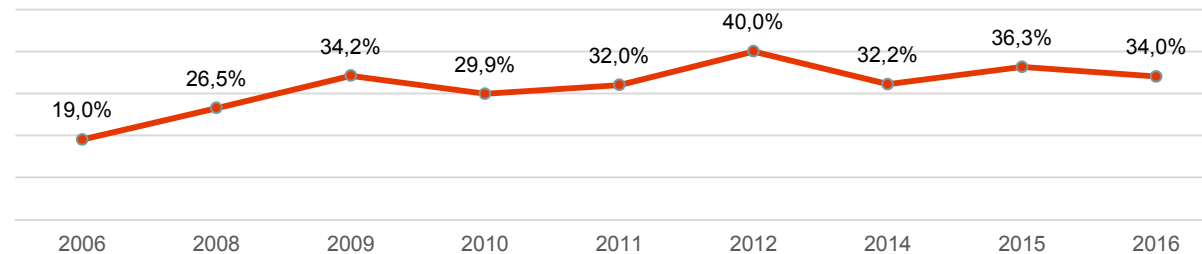


## EVOLUCIÓ

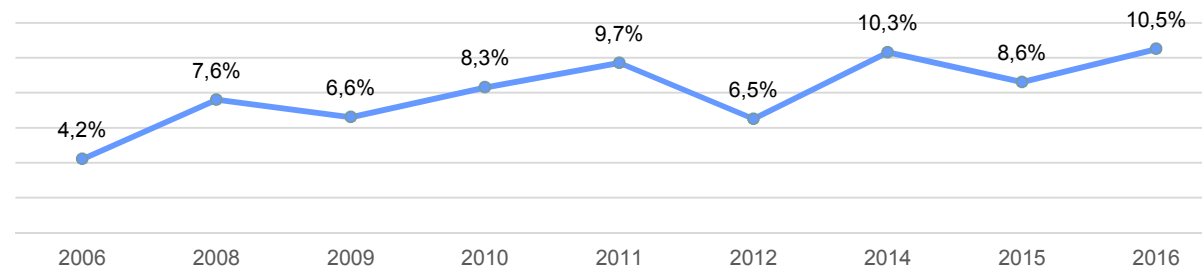
### Muntanya (BTT)



### Urbana



### Carretera



## Disponibilitat de bicicleta: quin tipus de bicicleta té i característiques sociodemogràfiques



Tenen bici per a ús personal (n=441)

55,1%



	De carretera / corredor	BTT / Muntanya	De ciutat / passeig	Híbrida	Plegable	Elèctrica	Altres	NS/NC
Home	12,4	80,6	14,5	0,8	2,9	0,4	0,8	0,4
Dona	1,7	61,8	33,1	3,9	2,2	0,0	6,2	0,0
12-24	2,2	72,0	20,4	1,1	7,5	0,0	4,3	0,0
25-39	4,4	82,5	16,7	1,8	0,0	0,0	3,5	0,0
40-54	9,0	75,2	17,3	3,8	3,0	0,0	3,8	0,0
55-69	15,9	61,9	39,7	1,6	0,0	1,6	0,0	0,0
70-79	23,5	29,4	47,1	0,0	0,0	0,0	0,0	5,9
≤ 10000	8,7	87,4	10,7	1,0	1,9	0,0	3,9	1,0
10001-100000	7,5	67,1	26,6	1,7	2,3	0,6	3,5	0,0
100001-500000	8,1	68,9	24,3	2,7	4,1	0,0	2,7	0,0
> 500000	7,1	68,6	27,1	4,3	2,9	0,0	1,4	0,0
Baix	10,0	71,0	22,0	1,0	3,0	0,0	3,0	1,0
Mig	4,1	78,8	19,2	0,7	3,4	0,7	3,4	0,0
Alt	9,6	68,7	24,7	4,2	1,8	0,0	3,0	0,0
Ocupats	6,3	74,7	20,4	3,2	2,7	0,0	4,1	0,0
Aturats	3,6	74,5	23,6	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Jubilats, pensió	24,4	58,5	31,7	2,4	0,0	2,4	0,0	2,4
Tasques llar	14,3	50,0	42,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Estudiants	3,8	75,9	17,7	0,0	6,3	0,0	5,1	0,0
Espanyols	7,7	73,3	21,9	2,2	2,7	0,2	3,0	0,2
Estrangers	10,5	57,9	31,6	0,0	0,0	0,0	5,3	0,0



▪ No es realitzen proves de la Chi quadrat per tractar-se de resultats multi resposta. S'han destacat proporcions interessants a cada categoria. Es manté l'observat l'any 2016

## Disponibilitat de bicicleta: quin tipus de bicicleta té?



Tenen bici  
per a ús  
personal  
(n=441)

55,1%



- Malgrat que tothom tendeix més a tenir bicicletes de muntanya, la proporció entre els homes és major que entre les dones
- Malgrat que el segon tipus de bicicleta més utilitzat és la urbana, les dones tendeixen a tenir-ne en major proporció que els homes
- Les bicicletes urbanes són més utilitzades per la gent de major edat
- La tinença de bicicletes de muntanya és més acusada als municipis més petits
- Les elèctriques les fan servir, sobre tot, les persones jubilades
- El nivell d'estudis no té gaire influència en el tipus de bicicleta escollit per a ús personal
- Els estrangers mostren una major tendència que els espanyols cap a l'ús de bicicleta urbana



## Disponibilitat de bicicleta: antiguitat



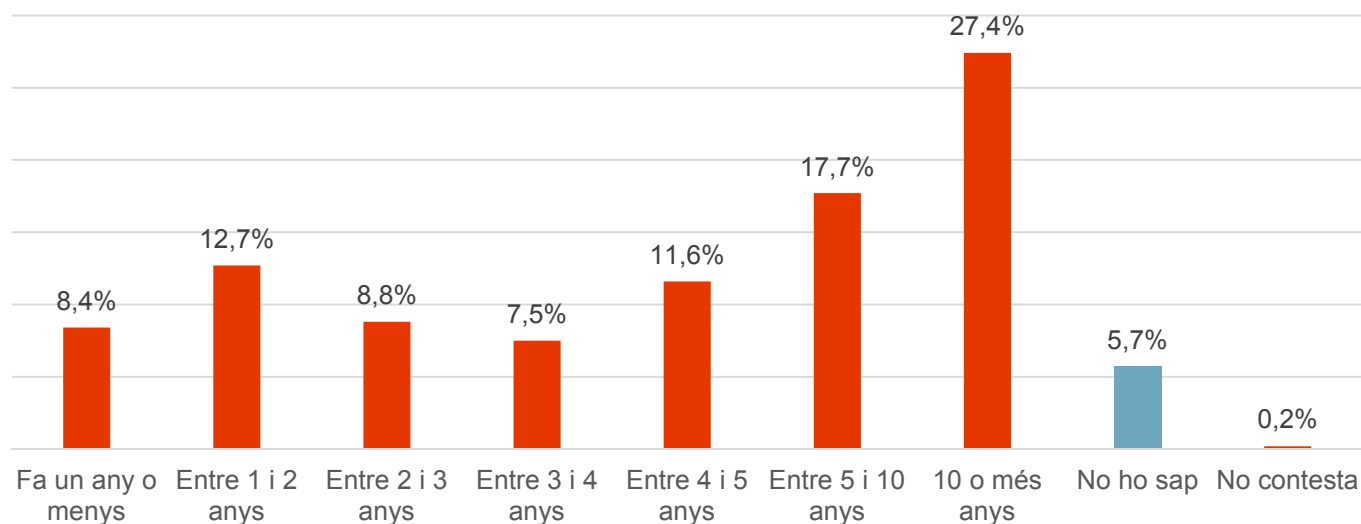
Tenen bici  
per a ús  
personal  
(n=441)

55,1%



### QUAN FA QUE LA VA COMPRAR?

-Espontània-



- L'antiguitat del parc de bicicletes de Catalunya és moderada. El 50% de les bicicletes tenen com a màxim entre 5 i 10 anys. Quasi un 27,5% supera els 10 anys. Un 8,4% tenien menys d'un any en el moment de fer el treball de camp i quasi un 13% dos anys com a màxim.

## Disponibilitat de bicicleta: antiguitat



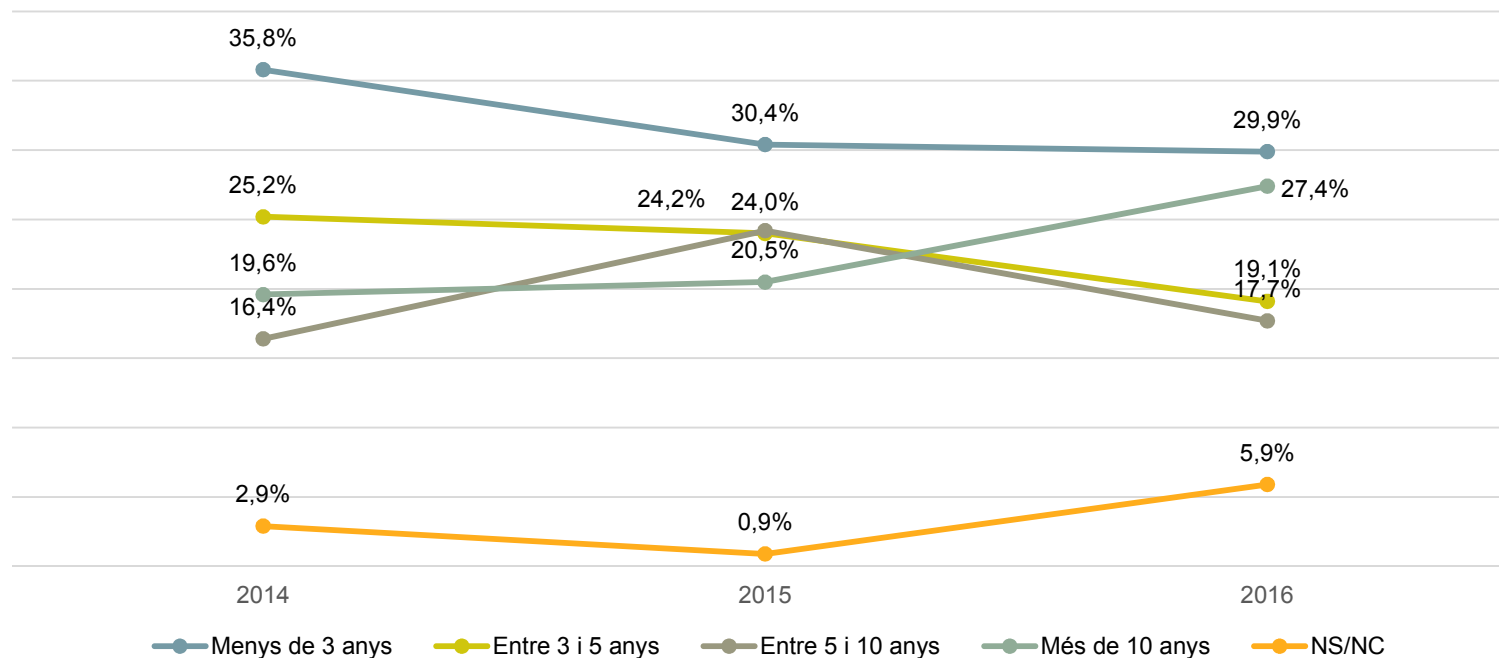
Tenen bici per a ús personal (n=441)

55,1%



### QUAN FA QUE LA VA COMPRAR?

-Evolució recent-



▪ L'evolució recent d'aquest indicador posa de manifest que la renovació del parc de bicicletes s'ha alentit.

## Disponibilitat de bicicleta: antiguitat i característiques sociodemogràfiques



Tenen bici  
per a ús  
personal  
(n=441)

55,1%



	< 3 anys	3-5 anys	5-10 anys	> 10 anys	NS/NC	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	32,5	16,1	18,8	27,8	4,7	No hi ha dependència entre l'antiguitat de les bicicletes i el gènere.
Dona	26,3	23,1	16,1	26,9	7,5	
12-24	47,5	22,2	11,1	11,1	8,1	Hi ha dependència entre l'antiguitat del parc de bicicletes i l'edat.
25-39	33,3	24,0	14,0	24,0	4,7	
40-54	24,8	16,5	21,1	32,3	5,3	
55-69	14,3	12,7	31,7	34,9	6,3	
70-79	0,0	5,9	5,9	82,4	5,9	
≤ 10000	26,2	20,4	19,4	28,2	5,8	No hi ha dependència entre l'antiguitat del parc de bicicletes i la grandària dels municipis.
10001-100000	30,2	14,5	20,7	28,5	6,1	
100001-500000	32,6	25,6	11,6	24,4	5,8	
> 500000	31,5	20,5	15,1	27,4	5,5	
Baix	33,3	14,8	15,7	27,8	8,3	No hi ha dependència entre l'antiguitat del parc i el nivell d'estudis de la població.
Mig	29,3	23,3	20,0	23,3	4,0	
Alt	29,3	18,4	16,1	29,9	6,3	
Ocupats	32,2	19,3	18,9	24,0	5,6	Hi ha dependència entre l'antiguitat del parc de bicicletes i l'activitat
Aturats	26,3	19,3	14,0	36,8	3,5	
Jubilats, pensió	7,3	7,3	19,5	58,5	7,3	
Tasques llar	7,1	14,3	21,4	57,1	0,0	
Estudiants	41,7	25,0	14,3	9,5	9,5	
Espanyols	29,5	18,8	17,9	27,9	6,0	No hi ha relació de dependència entre l'antiguitat del parc de bicis i la nacionalitat
Estrangers	38,1	23,8	14,3	19,0	4,8	
Usuari	38,9	23,5	14,8	17,1	5,7	Hi ha dependència entre l'antiguitat del parc de bicicletes i ser usuari de la bicicleta.
No usuari	11,2	9,8	23,8	49,0	6,3	



## Disponibilitat de bicicleta: cost



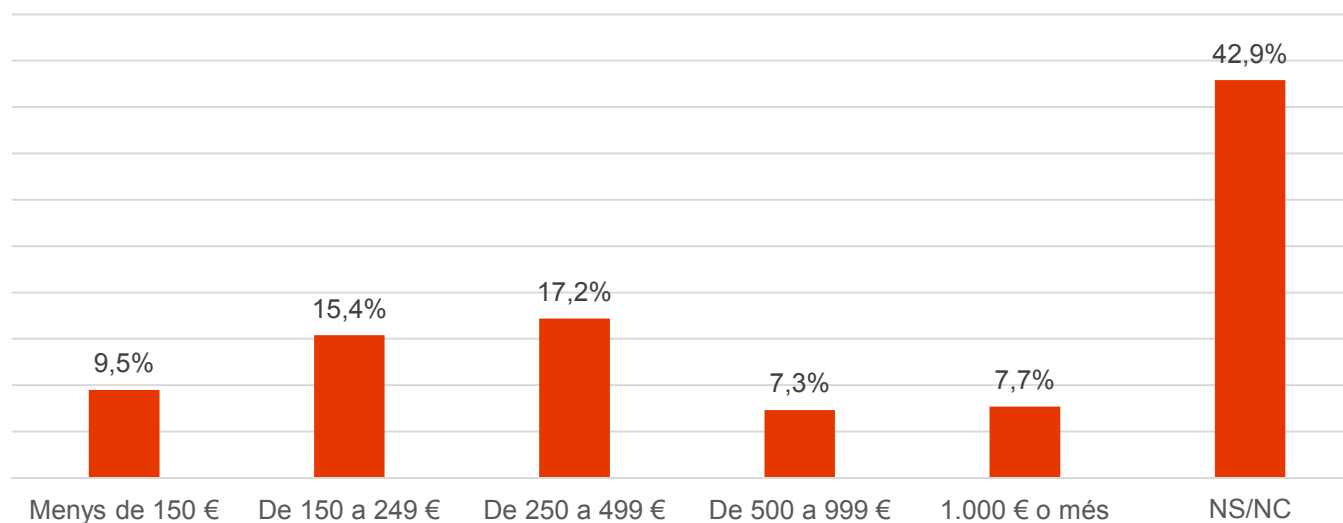
Tenen bici  
per a ús  
personal  
(n=441)

55,1%



### QUANT LI VA COSTAR?

-Espontània-



- El 9,5% dels que tenen bicicleta per a ús particular ha pagat menys de 150 euros, mentre que un 7,7% ha pagat 1000 o més. Quasi un 43% no dona resposta a aquesta pregunta i, la resta ha pagat quantitats entre 150 i 999 euros. La major proporció correspon a persones que han pagat entre 250 i 499 euros. Si es tenen en compte només les respostes vàlides, aleshores, un 16,7% dels que tenen bicicleta a casa i diuen el cost, ha pagat menys de 150 euros; un 27% ha pagat entre 150 i 249; un 30,2% entre 250 i 499 euros; un 12,7% entre 500 i 999 i, un 13,5% 1000 o més euros. La mitjana es situa en 472,80 euros.

## Disponibilitat de bicicleta: cost



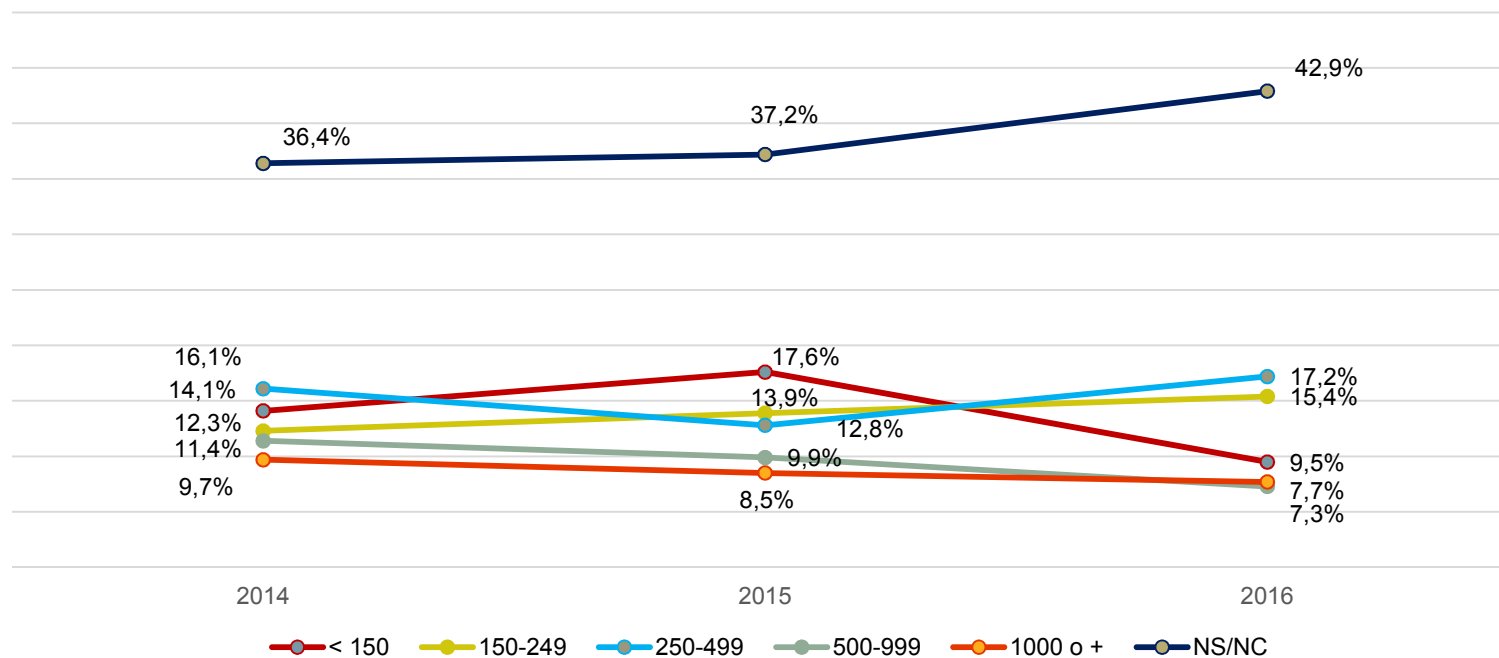
Tenen bici per a ús personal (n=441)

55,1%



### QUANT LI VA COSTAR?

-Evolució recent-



- L'evolució recent d'aquest indicador posa de manifest que ha disminuït la proporció de compres per sota de 150 euros i per sobre de 500. En canvi, han augmentat les compres de bicicletes de preus entre 150 i 499 euros.

## Disponibilitat de bicicleta: cost, característiques sociodemogràfiques i altres



Tenen bici a casa i han dit el cost aproximat (n=252)

31,5%



Sociodemogràfiques	Mitjana de cost
Home	537,96 €
Dona	336,43 €
12-24	436,53 €
25-39	488,72 €
40-54	464,48 €
55-69	546,69 €
70-79	257,14 €
≤ 10000	572,38 €
10001-100000	422,22 €
100001-500000	414,88 €
> 500000	525,98 €
Baix	541,09 €
Mig	445,26 €
Alt	473,95 €
Ocupats	511,42 €
Aturats	279,44 €
Jubilats, pensió	622,36 €
Tasques llar	214,28 €
Estudiants	446,87 €
Espanyols	478,78 €
Estrangers	472,80 €

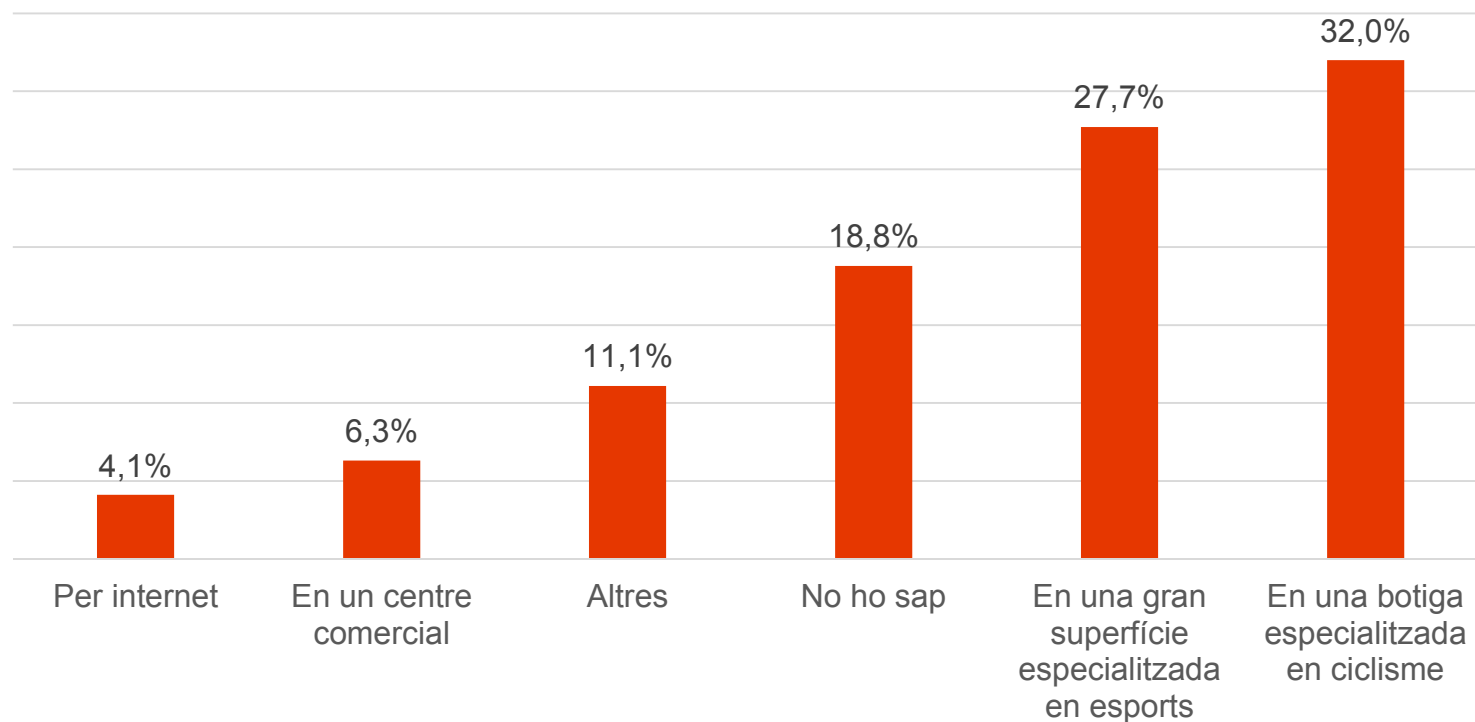


Tenen bici per a ús personal (n=441)

55,1%



## LLOC ON VA COMPRAR LA SEVA BICICLETA MÉS RECENT



- La majoria dels usuaris ha comprat la bicicleta més recent en una botiga especialitzada en ciclisme, però les grans superfícies segueixen de prop a les botigues. Quasi un 20% no ho sap (joves o adolescents que l'ha pogut rebre ja comprada). Els centres comercials i Internet són menys populars per a fer aquest tipus d'adquisició

## Lloc de compra i característiques sociodemogràfiques

### NOVA PREGUNTA



Tenen bici per a ús personal (n=441)

55,1%



	Botiga	Gran Sup.	Centre	Internet	Altres	NS/NC	Comentari
Home	31,4	27,8	13,2	6,6	9,6	11,3	Els homes son més propensos a comprar en les botigues especialitzades i per Internet, i les dones van més a les grans superfícies especialitzades en esports
Dona	24,0	32,5	11,0	3,3	8,9	20,3	
12-24	20,6	35,5	12,8	4,3	12,1	14,9	
25-39	20,1	35,8	12,3	5,0	7,8	19,0	
40-54	34,6	26,5	11,4	6,5	10,3	10,8	Els joves van més a grans superfícies especialitzades i la gent de mitjana edat a les botigues
55-69	45,8	18,1	14,5	4,8	6,0	10,8	
70-79	28,6	14,3	9,5	4,8	9,5	33,3	
≤ 10000	36,2	23,9	11,6	2,9	12,3	13,0	Als municipis més petits es va més a les botigues i, als de grandària mitja a les grans superfícies. L'ús d'Internet creix a mida que ho fa la grandària dels municipis
10001-100000	25,8	32,5	11,7	5,8	7,9	16,3	
100001-500000	23,0	36,5	12,7	5,6	5,6	16,7	
> 500000	30,5	22,9	14,3	6,7	13,3	12,4	
Baix	23,8	28,5	11,5	6,9	10,8	18,5	El nivell d'estudis no te gaire influència en el lloc de compra, però s'observa que la compra a les botigues creix amb el nivell d'estudis.
Mig	28,8	32,0	15,3	5,0	7,7	11,3	
Alt	30,6	29,0	10,6	4,5	9,8	15,5	
Ocupats	29,2	30,1	13,5	5,9	8,4	12,9	Els jubilats compren molt més a les botigues, i la resta d'activitats és dispersa amb una concentració significativa de casos d'ocupats que fan servir Internet
Aturats	20,0	34,3	11,4	4,3	7,1	22,9	
Jubilats, pensió	48,9	13,3	13,3	2,2	6,7	15,6	
Tasques llar	33,3	11,1	16,7	5,6	5,6	27,8	
Estudiants	21,5	36,4	9,7	4,7	14,0	14,2	
Espanyols	29,4	29,9	12,3	4,9	9,0	14,4	Els espanyols fan servir més les botigues que els estrangers
Estrangers	11,8	26,5	11,8	11,8	14,7	23,5	
Usuaris	28,8	31,1	13,5	6,2	8,8	11,6	Els usuaris fan servir més les grans superfícies especialitzades i donen una major proporció d'altres casos no contemplats
No usuaris	27,3	25,2	8,4	2,1	11,2	25,9	

# 3

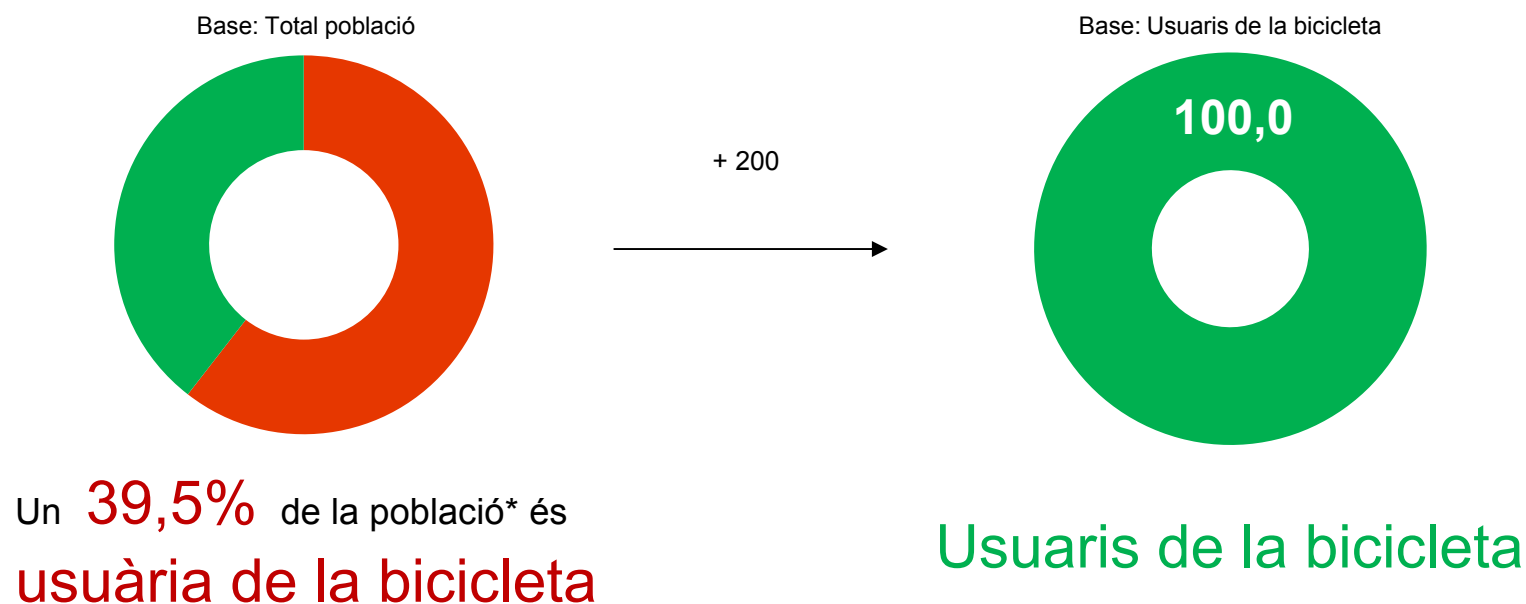
## L'ÚS DE LA BICICLETA

- Tipologia d'ús
- Motiu d'ús
- Lloc d'ús
- Intermodalitat
- Pertinença a associació, club o federació
- Risc de robatoris

## L'ÚS DE LA BICICLETA

Aquest capítol es centra en analitzar els usuaris de la bicicleta, és a dir aquells que diuen utilitzar la bicicleta amb alguna freqüència.

Així, totes les dades que es presenten en aquest capítol s'han de llegir en base a aquells que van alguna vegada amb bicicleta (326 casos procedents de la mostra al total de la població i 200 casos de la sobre mostra d'usuaris).



\* Resident a Catalunya i amb una edat compresa entre els 12 i els 79 anys, que segons dades de l'INE (juliol de 2016) són 6.013.732 persones.

## 3.1 Tipologia d'ús



## Tipologia d'ús

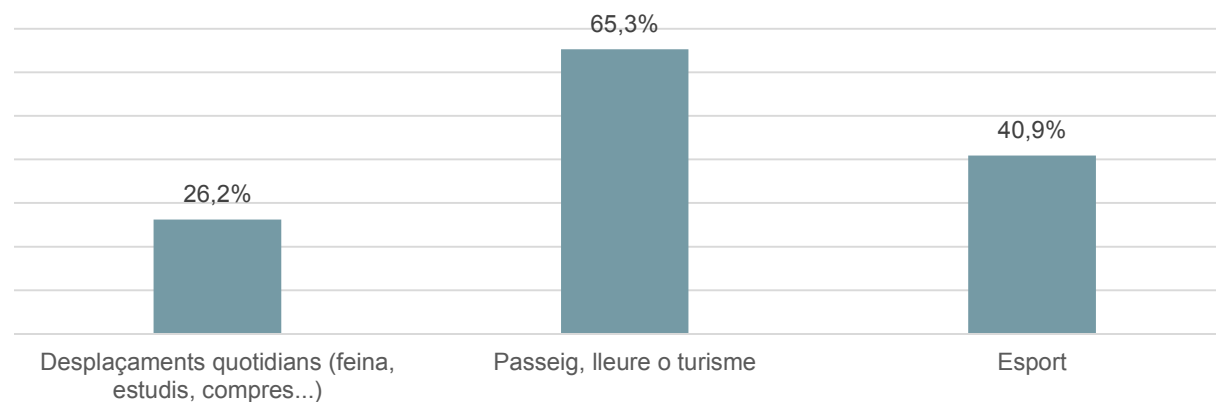


Usuaris de la bicicleta (n=516)

100,0%

### PER QUIN TIPUS DE DESPLAÇAMENTS UTILITZA LA BICICLETA?

-Suggerida\*. Multi resposta-



**EL 65,3% DELS QUE DIUEN UTILITZAR LA BICICLETA AMB ALGUNA FREQUÈNCIA, LA FAN SERVIR PER PASSEIG, LLEURE O TURISME**

Quasi un 41%, la fa servir també (o només) per fer esport, i un 26,2% utilitza la bici com a mitjà de transport en els seus desplaçaments quotidians.

\* Les opcions de resposta que s'han suggerit exactament són les següents: «Desplaçaments quotidians (feina, estudis, compres...)/ Passeig, lleure o turisme / Esport ».

## Tipologia d'ús i característiques sociodemogràfiques



Usuaris de la bicicleta (n=516)

100,0%



	Desplaçaments quotidians	Passeig, lleure o turisme	Esport	Comentari
Home	25,1	62,2	49,2	<p>La tipologia d'ús és força homogènia pel que fa a les característiques sociodemogràfiques. En totes les categories de les variables considerades, les major proporcions de casos es donen en relació a l'ús de la bicicleta per passejar, lleure o turisme. Si de cas, s'observa que, els homes mostren una proporció més elevada de casos en que la fan servir per a l'esport, fenomen que també es dona entre els grups d'edat més joves i als municipis de fins a 500.000 habitants. El mateix es pot dir del estudiants i ocupats i dels espanyols comparats amb els estrangers. També es detecta una major afició a la bicicleta com a esport entre la gent que té estudis de nivell mig o alt. Finalment, és interessant destacar que les major proporcions d'ús per a desplaçaments quotidians es donen entre els grups més joves d'edat, a Barcelona, gent de nivell alt d'estudis, estudiants i estrangers.</p>
Dona	27,8	69,9	28,7	
12-24	38,3	57,1	43,6	
25-39	28,7	67,8	43,4	
40-54	21,7	63,9	38,0	
55-69	9,4	78,1	39,1	
70-79	10,0	80,0	30,0	
≤ 10000	21,1	67,0	41,3	
10001-100000	26,0	61,2	41,3	
100001-500000	20,9	74,5	43,6	
> 500000	37,6	61,4	36,6	
Baix	16,0	66,0	39,6	
Mig	24,0	67,3	41,3	
Alt	33,2	63,4	41,0	
Ocupats	25,8	67,1	42,6	
Aturats	25,0	67,9	30,4	
Jubilats, pensió	12,9	77,4	38,7	
Tasques llar	10,0	70,0	20,0	
Estudiants	34,0	58,0	43,0	
Espanyols	24,9	65,4	41,6	
Estrangers	45,2	64,5	29,0	



▪ No es realitzen proves de la Chi quadrat per tractar-se de resultats multi resposta. S'han destacat proporcions interessants a cada categoria.

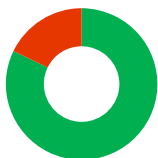
## Tipologia d'ús i desplaçaments quotidians

NOVA PREGUNTA



Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians (n=135)

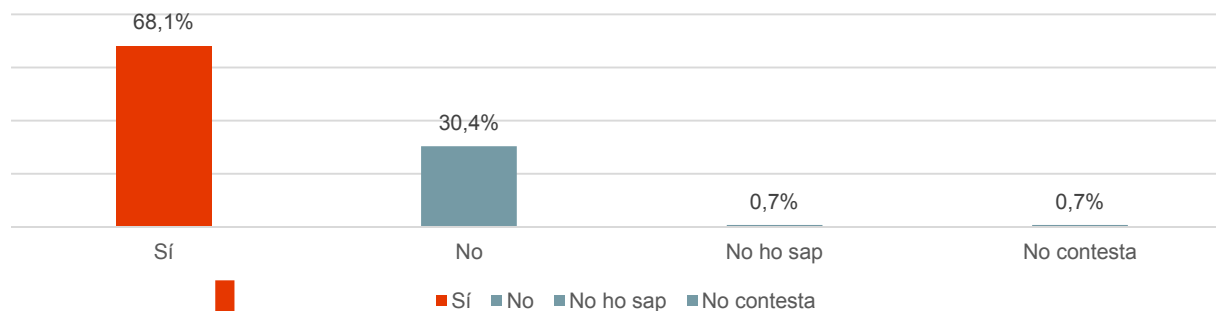
26,2%



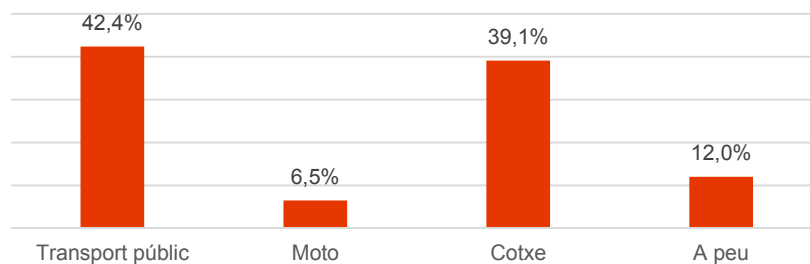
Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians i abans feia servir un altre mitjà (n=92)

17,8%

Abans de fer servir la bicicleta, feia servir un altre mitjà de transport per fer els seus desplaçaments quotidians?



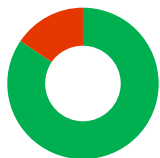
En cas afirmatiu, principalment, quin mitjà de transport feia servir?



NOVA PREGUNTA

- Dels usuaris que abans feien servir un altra mitjà de transport, la majoria ha canviat un transport públic o el cotxe per la bicicleta

## Tipologia d'ús i desplaçaments quotidians: a una feina

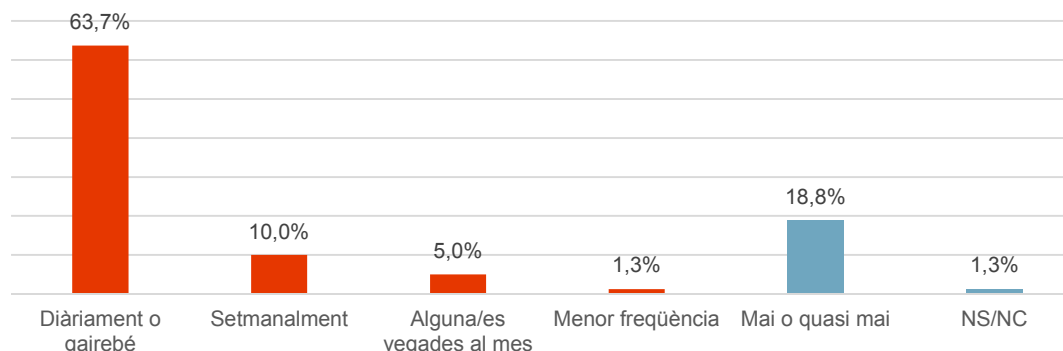


Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians: anar a la feina (n=80)

15,5%

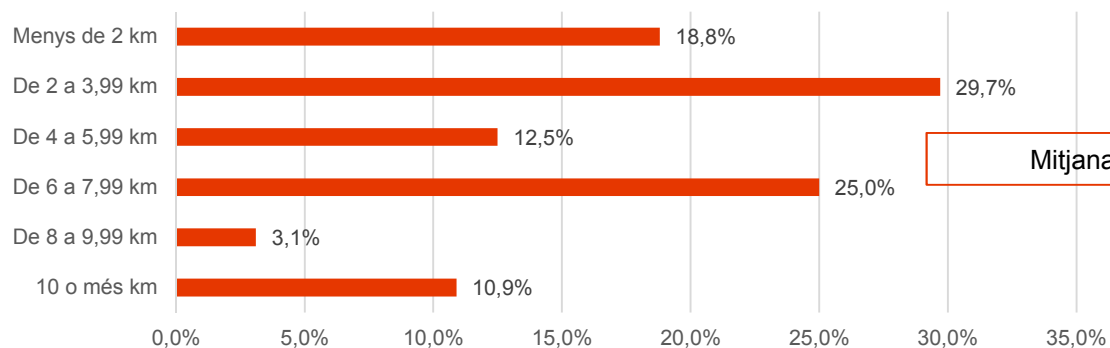


Per anar a la feina (n = 80)



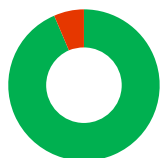
Fent servir aquesta metodologia, la proporció de persones que treballen i fan ús de la bicicleta diàriament o gairebé per anar a la feina ha augmentat d'un 47,4% a un 63,7%. També ha augmentat quasi un punt percentual la freqüència setmanal. La distància ha passat d'una mitjana de 5,08 km l'any 2016 a una de 5,24 km el 2016.

En l'últim desplaçament per feina quina distància va recórrer aproximadament? n = 64 vàlides



Mitjana = 5,24 km

## Tipologia d'ús i desplaçaments quotidians: centre d'estudis

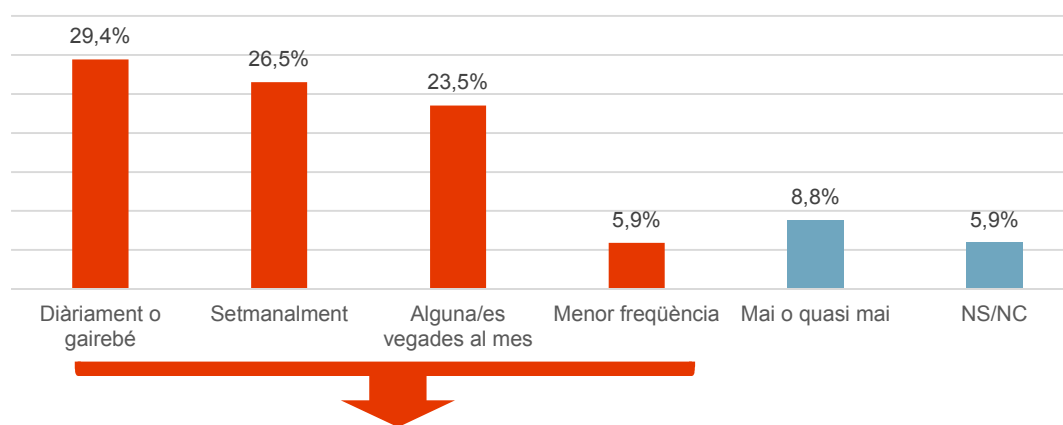


Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians i és estudiant (n= 34)

6,6%

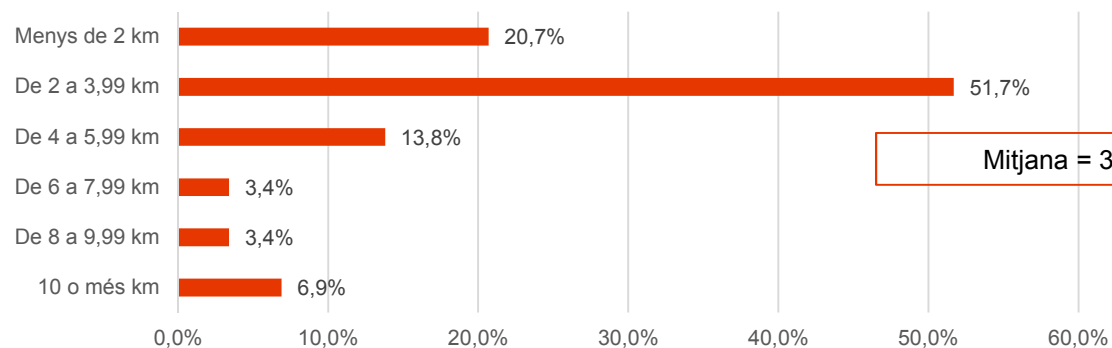


Per anar a centre d'estudis (n = 34)



Fent servir aquesta metodologia, la proporció de persones que fan ús de la bicicleta diàriament o gairebé per anar a un centre d'estudis ha augmentat d'un 29,0% a un 29,4%. La freqüència setmanal s'ha més que duplicat passant d'un 12,9% a un 26,5% i també ho han fet la resta de freqüències de 16,1% a 23,5%, i de 0,0% a 5,9%. En canvi, la distància ha passat d'una mitjana de 4,26 km a una mitjana de 3,61 km

En l'últim desplaçament per anar a centre d'estudis quina distància va recórrer aproximadament? n = 29 vàlides



## Tipologia d'ús i desplaçaments quotidians: altres desplaçaments

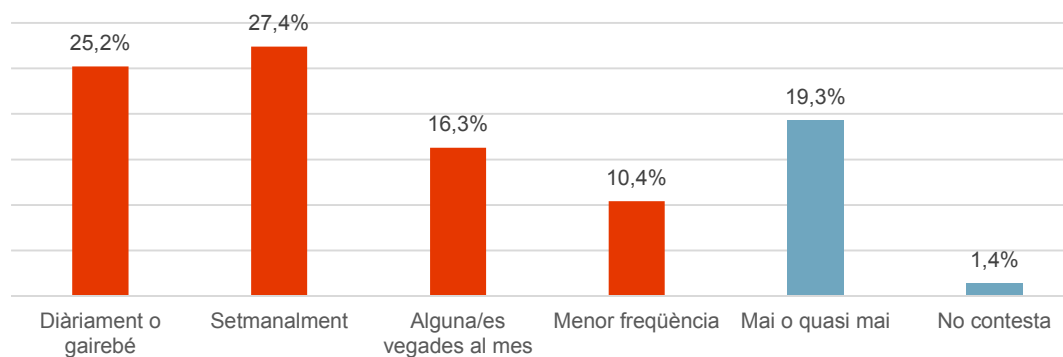


Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians (n=135)

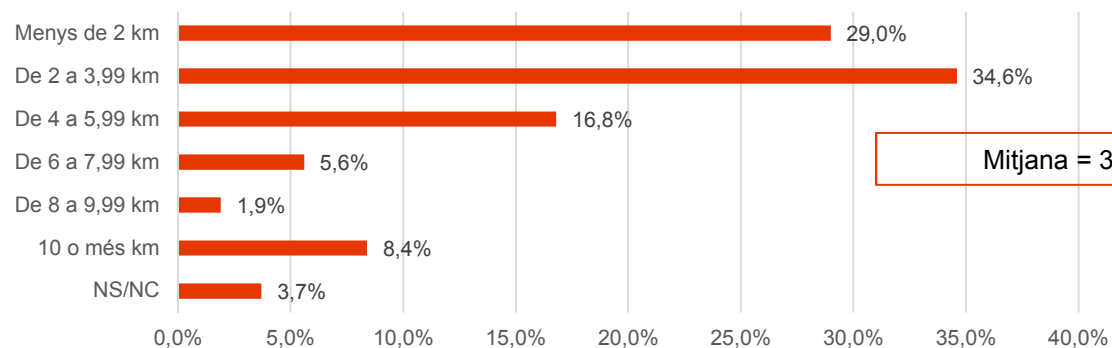
26,2%



Per altres desplaçaments quotidians (n = 135)



En l'últim desplaçament quotidià per altres motius quina distància va recórrer aproximadament? n = 107



## Tipologia d'ús i desplaçaments quotidians

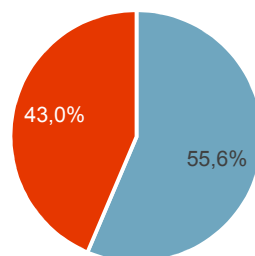


Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians (n=135)

26,2%



Concretament el dia d'ahir (o el darrer dia laborable) va utilitzar la bicicleta per fer algun desplaçament quotidià?



■ Sì ■ No

De la gent que utilitza la bicicleta per a fer desplaçaments diaris, un 55,6% declara haver-la fet servir el dia previ, o el darrer dia laborable abans de fer l'enquesta



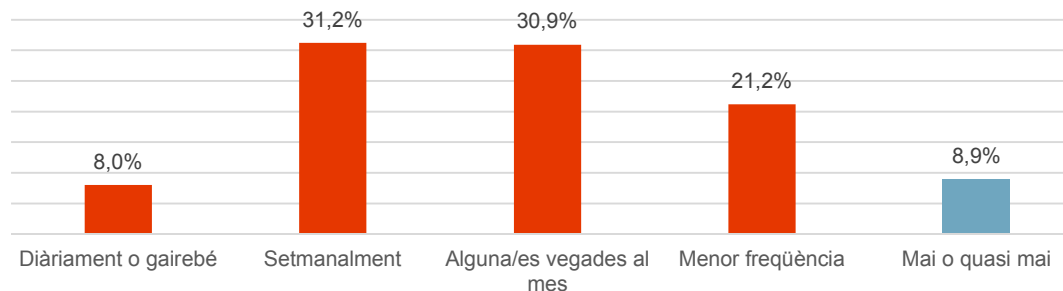
## Tipologia d'ús i desplaçaments de passeig, lleure o turisme: àrea proximitat residències



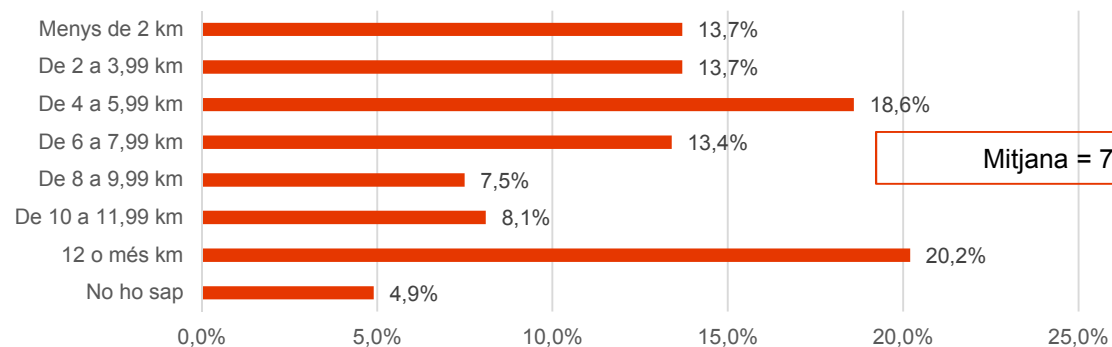
Utilitza la bicicleta per passeig, lleure o turisme (n=337)

65,3%

Digu'm si vostè fa servir la bicicleta, dins l'àrea de proximitat de la seva 1a o 2a residència, per anar a passeig o per lleure: diàriament o gairebé, setmanalment, alguna/es vegades al mes, menor freqüència, mai o quasi mai:



En l'últim desplaçament per passeig quina distància va recórrer aproximadament? n = 307





## Tipologia d'ús i desplaçaments de cicloturisme petits circuits de mitjà o llarg recorregut

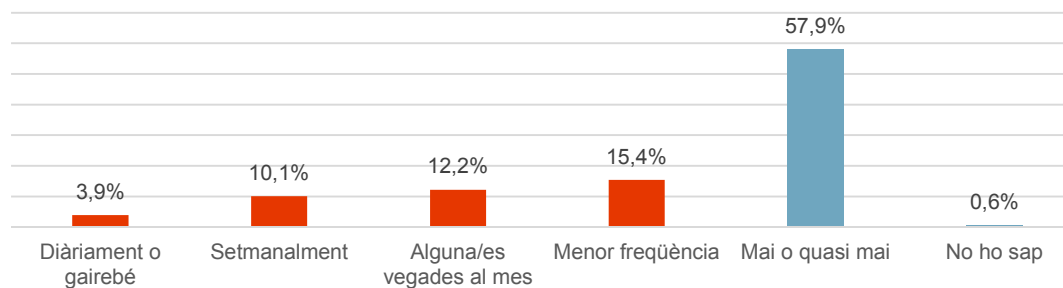


Utilitza la bicicleta per passeig, lleure o turisme (n=337)

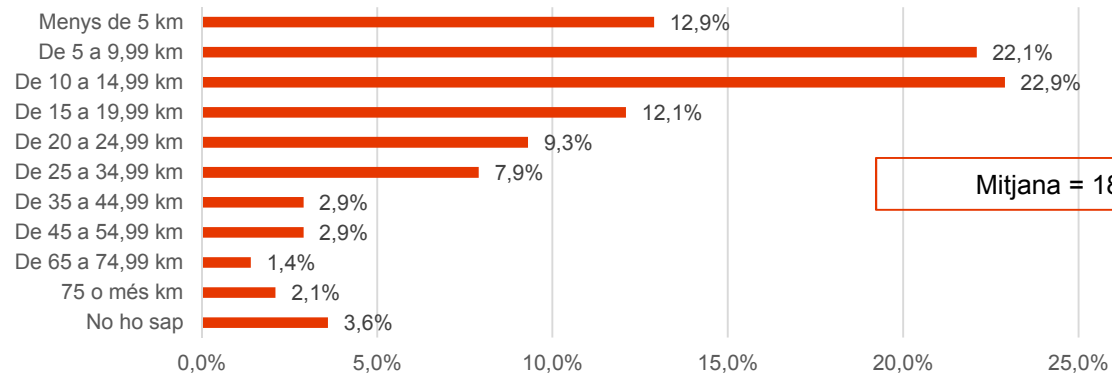
65,3%



I, fora de l'àrea de proximitat de la seva 1a o 2a residència, digui'm si vostè fa servir la bicicleta per fer cicloturisme de petits circuits turístics o de mitjà/llarg recorregut



Quina distància recorre habitualment en una jornada? n = 140



## Tipologia d'ús: esport de muntanya

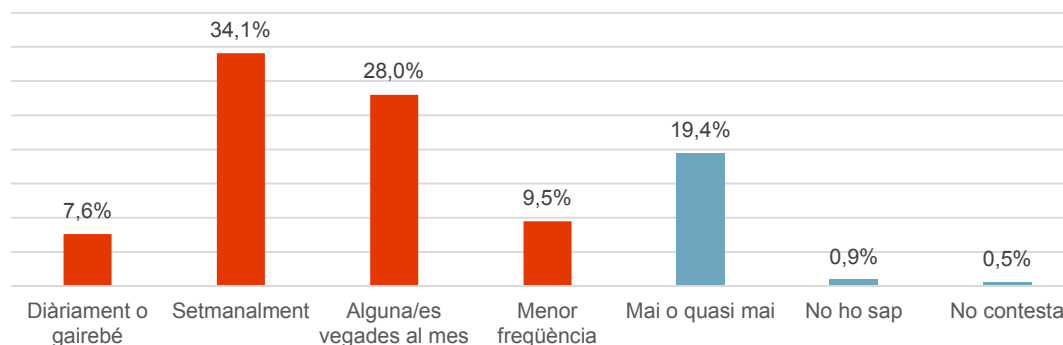


Utilitza la bicicleta per fer esport (n=211)

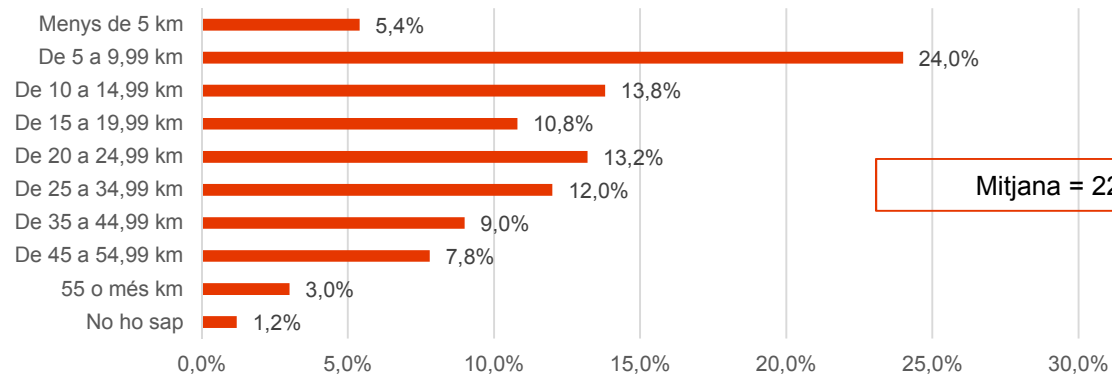
40,9%



Fer esport de muntanya (BTT)



Quina distància recorre habitualment en una jornada? n = 167



Mitjana = 22,22 km

## Tipologia d'ús: esport de carretera

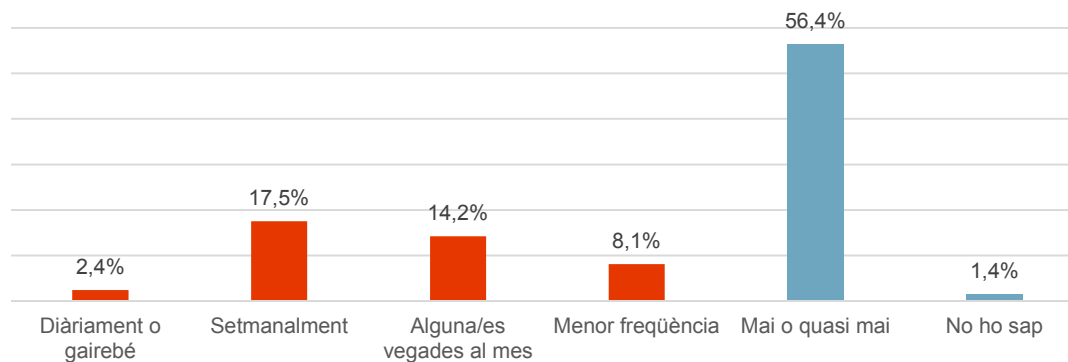


Utilitza la bicicleta per fer esport (n=211)

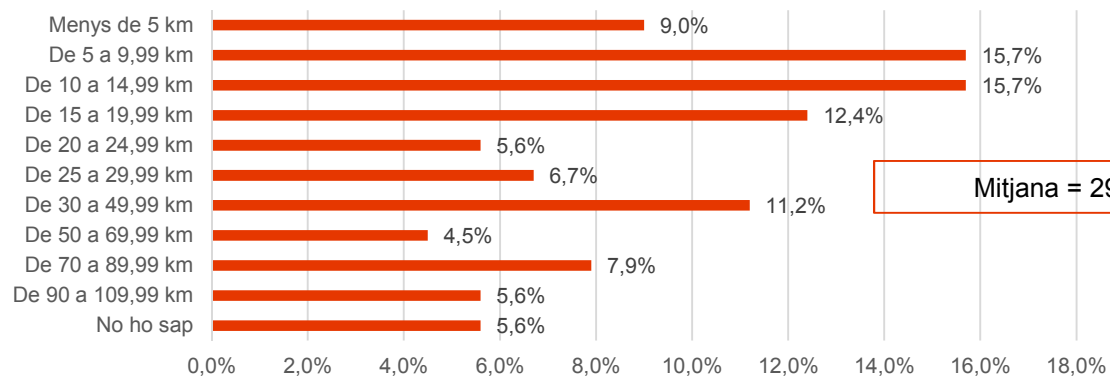
40,9%



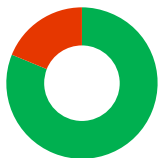
Fer esport de carretera



Quina distància recorre habitualment en una jornada? n = 89



## Tipologia d'ús: cicloturisme esportiu

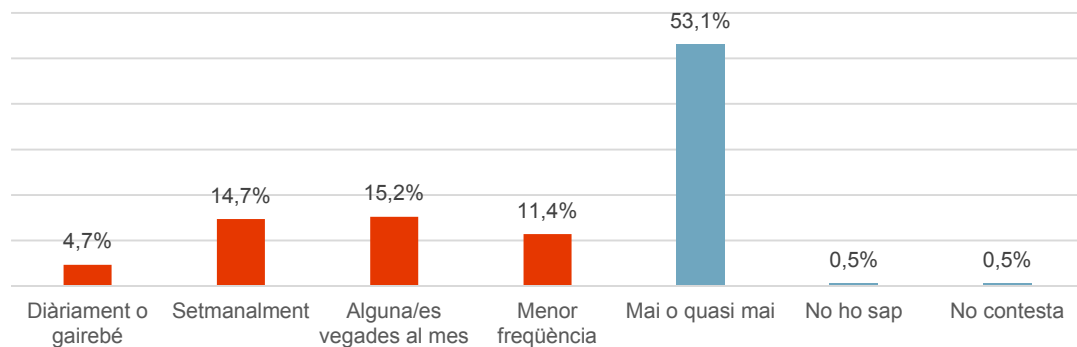


Utilitza la bicicleta per fer esport (n=211)

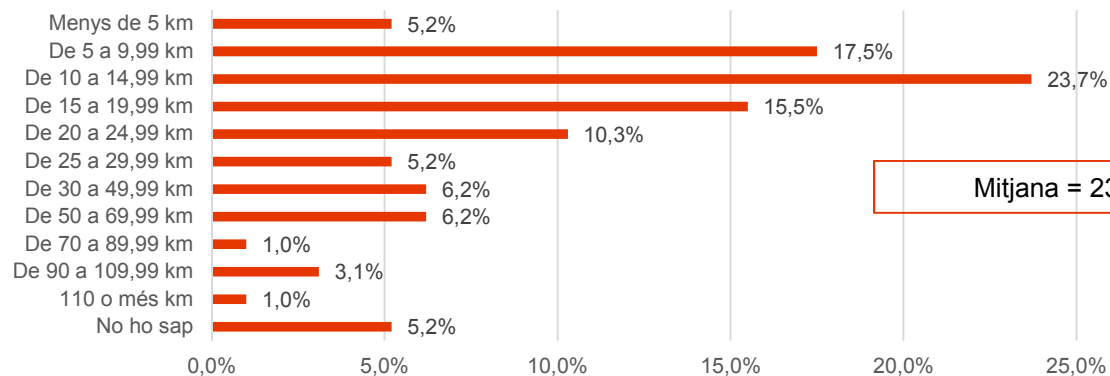
18,8%



Fer cicloturisme esportiu



Quina distància recorre habitualment en una jornada? n = 97



Mitjana = 23,53 km

## Tipologia d'ús: cicloturisme esportiu

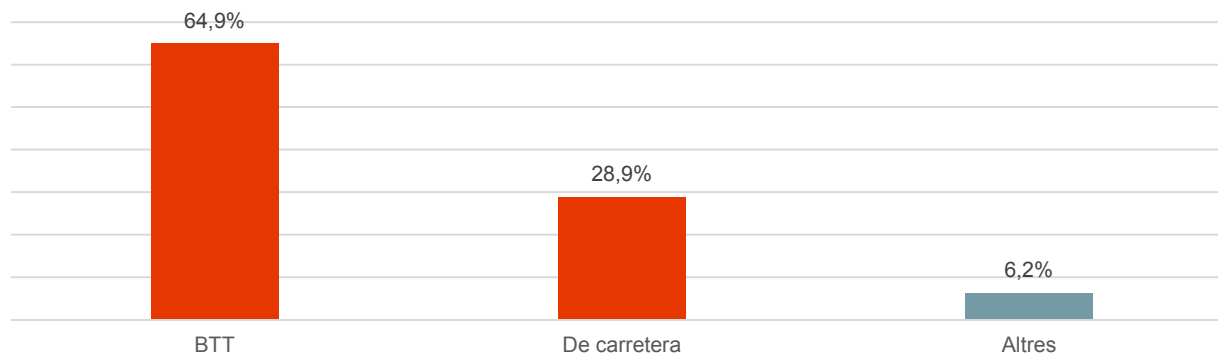


Utilitza la bicicleta per activitats de cicloturisme esportiu (n=97)

18,8%



Quin tipus de bicicleta fa servir en activitats de cicloturisme esportiu?



- La bicicleta de muntanya és la que més es fa servir en activitats de cicloturisme, si bé, la de carretera també s'utilitza en una proporció notable (quasi 29% dels casos)



## Tipologia d'ús: cicloturisme, tipus de bicicleta que fa servir



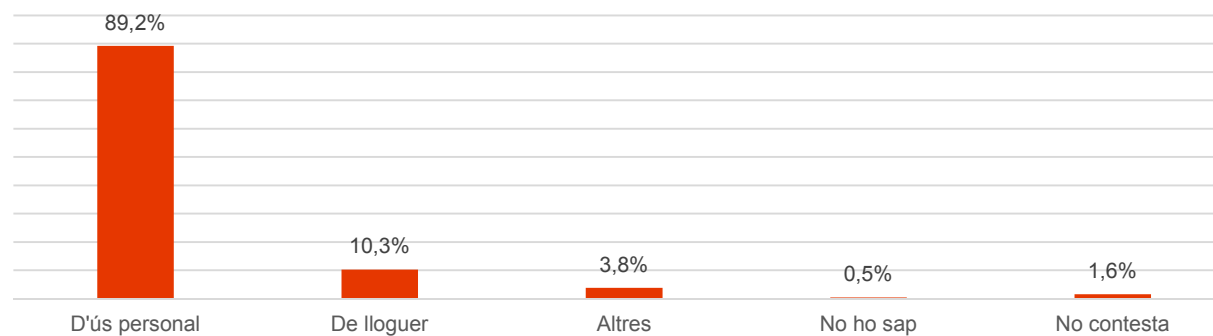
Utilitza la bicicleta per activitats de cicloturisme en total (n=185)

35,8%



### QUIN TIPUS DE BICICLETA FA SERVIR QUAN PRACTICA CICLOTURISME?

-Suggerida. Multi resposta-



La majoria dels que practiquen cicloturisme fa servir una bicicleta d'ús personal, si bé, hi ha un 10,3% d'aquest col·lectiu que fa servir una de lloguer i un 3,8% que fa servir altres tipus que es descriuen tot seguit

## Tipologia d'ús: ciclisme, tipus de bicicleta que fa servir i característiques sociodemogràfiques



Utilitza la bicicleta per activitats de ciclisme en total (n=185)

35,8%



	Ús personal	Lloguer	Altres	No sap	No contesta	Comentari
Home	88,3	10,0	1,7	0,8	2,5	No es donen diferències remarcables en la distribució de resposta sobre el tipus de bicicleta que fan servir homes i dones quan practiquen ciclisme: les dones són una mica més propenses a fer servir les d'ús personal i altres, però el lloguer està al mateix nivell. El lloguer és més típic en el cas de persones d'edat inferior a 55 anys. També es dona en major proporció en els municipis més petits i en els més grans: Barcelona destaca degut al servei que ofereix en aquest sentit.
Dona	90,8	10,8	7,7	0,0	0,0	
12-24	92,5	13,2	1,9	0,0	0,0	
25-39	81,5	13,0	5,6	1,9	3,7	
40-54	92,7	9,1	1,8	0,0	1,8	
55-69	90,5	0,0	9,5	0,0	0,0	
70-79	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
≤ 10000	84,8	15,2	4,3	2,2	2,2	
10001-100000	90,5	6,3	4,8	0,0	1,6	
100001-500000	95,5	6,8	2,3	0,0	0,0	
> 500000	84,4	15,6	3,1	0,0	3,1	
Baix	88,9	18,5	3,7	0,0	0,0	La gent amb nivell baix d'estudis mostra una major proporció de casos de lloguer. Els ocupats i estudiants acaparen el lloguer pel que fa a l'activitat dels individus. Finalment, els estrangers són més propensos a llogar que els espanyols, dins d'una pràctica moderada d'aquesta modalitat.
Mig	91,9	8,1	2,7	1,4	0,0	
Alt	87,7	9,9	3,7	0,0	3,7	
Ocupats	87,0	11,4	4,1	0,8	2,4	
Aturats	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Jubilats, pensió	85,7	0,0	14,3	0,0	0,0	
Tasques llar	66,7	0,0	33,3	0,0	0,0	
Estudiants	93,9	15,2	0,0	0,0	0,0	
Espanyols	90,1	9,9	3,5	0,6	1,8	
Estrangers	78,6	14,3	7,1	0,0	0,0	

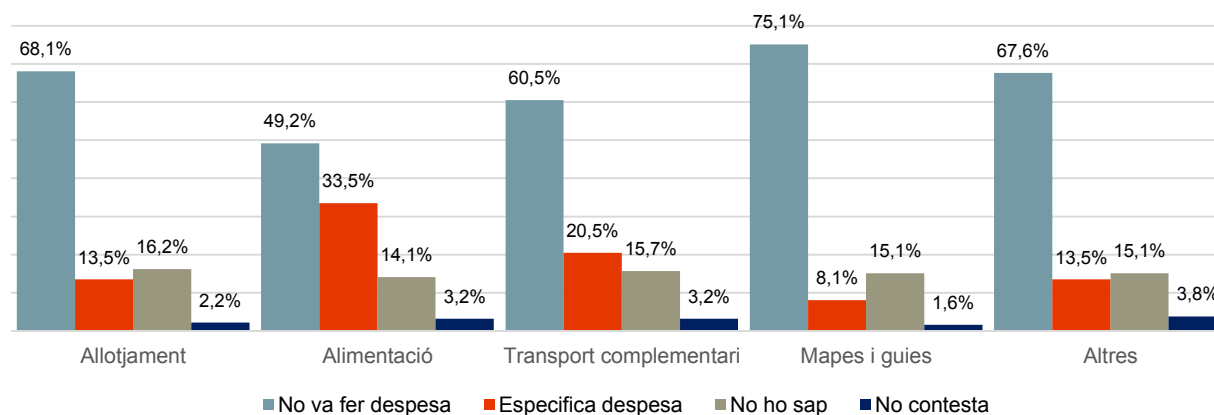
## Tipologia d'ús: cicloturisme de passeig i esportiu, despesa aproximada

NOVA PREGUNTA



Utilitza la bicicleta per activitats de cicloturisme en total (n=185)

35,8%



Estimació aproximada de les despeses diàries per persona típiques en cada concepte en euros

	Allotjament	Alimentació	Transport complementari	Mapes / Guies	Altres
Mitjana	128,65	23,58	21,59	11,38	19,39

La despesa mitjana més elevada quan es fan sortides de cicloturisme correspon a l'allotjament, seguits per l'alimentació, el transport complementari, altres i mapes i guies.



3.2

Lloc d'ús

## Lloc d'ús

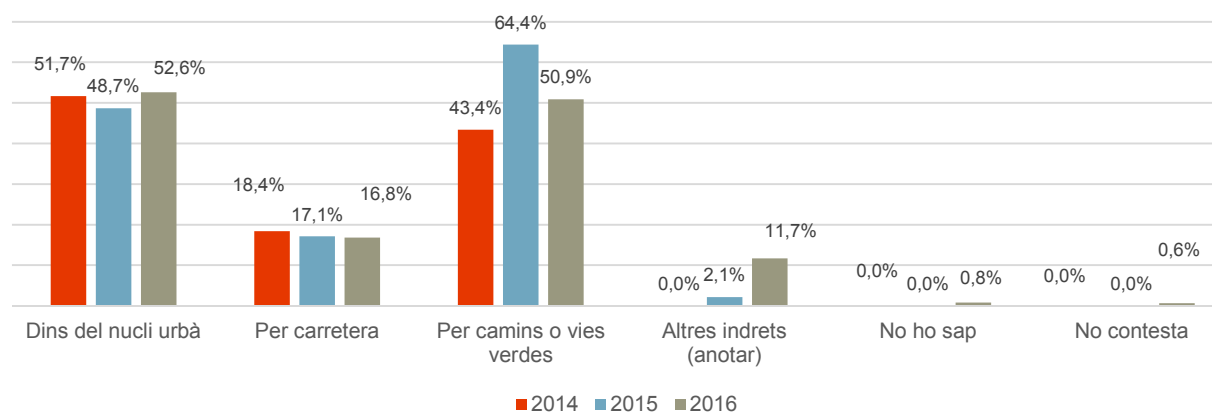


Usuaris de la bicicleta (n=516)

100,0%

### QUAN CIRCULA AMB BICICLETA PER ON HO FA HABITUALMENT?

-Suggerida. Multi resposta-



#### UNA MICA MÉS DE LA MEITAT DELS USUARIS DE BICICLETA CIRCULEN HABITUALMENT PER DINS DE NUCLIS URBANS I PER CAMINS, VIES VERDES O SENDERS DE MUNTANYA

La carretera és el lloc menys habitual i la proporció d'usuaris que l'escullen mostra una moderada tendència descendent. A l'edició 2016, augmenta la proporció dels que practiquen ciclisme a altres indrets

\* A l'onada de 2014 les opcions de resposta només eren el nucli urbà o la carretera. Els que van citar els camins o la muntanya ho van fer en espontani.

## Lloc d'ús i característiques sociodemogràfiques



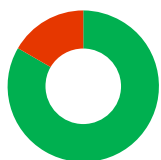
Usuaris de la bicicleta (n=516)

100,0%



	Nucli urbà	Per carretera	Camins vies verdes	Altres indrets	No sap	No contesta	Comentari
Home	48,5	20,5	52,8	14,2	1,0	0,7	Les dones mostren un ús més intens de la bicicleta als nuclis urbans i els homes a la carretera, camins i vies verdes i altres indrets.
Dona	58,7	11,5	48,1	8,2	0,5	0,5	
12-24	53,4	22,6	44,4	11,3	1,5	0,0	La gent més gran mostra la major proporció d'activitat a camins i vies verdes. Les proporcions més elevades a la carretera es donen entre el 12 i 39 anys.
25-39	57,4	17,7	48,2	9,9	0,0	1,4	
40-54	47,9	12,9	58,3	13,5	0,0	0,6	L'activitat a nuclis urbans s'intensifica a mida que el municipi és més gran. En els municipis petits és on hi ha més activitat a la carretera i a camins i vies verdes.
55-69	56,3	14,1	53,1	9,4	1,6	0,0	
70-79	30,0	10,0	40,0	30,0	10,0	0,0	El nivell d'estudis no guarda gaire relació amb el lloc escollit per a anar amb bicicleta. Si de cas, s'observa una mica més d'activitat urbana entre la gent que té el nivell més alt d'estudis.
≤ 10000	39,4	20,2	59,6	8,3	0,0	0,9	
10001-100000	51,5	13,8	53,6	14,8	1,5	0,5	Els ocupats mostren la major proporció d'activitat en nuclis urbans i les mestresses de casa, la major proporció d'activitat a camins i vies verdes i a altres indrets.
100001-500000	60,4	19,8	47,2	13,2	0,0	0,0	
> 500000	61,0	16,0	40,0	8,0	1,0	1,0	Els estrangers mostren major proporcions que els espanyols d'activitat als nuclis urbans i la carretera.
Baix	51,0	18,3	47,1	14,4	1,0	0,0	
Mig	51,5	16,8	53,6	11,2	1,0	0,0	Els estrangers mostren major proporcions que els espanyols d'activitat als nuclis urbans i la carretera.
Alt	54,5	15,8	50,5	11,4	0,5	1,5	
Ocupats	51,0	16,7	52,9	11,4	0,7	1,0	Els ocupats mostren la major proporció d'activitat en nuclis urbans i les mestresses de casa, la major proporció d'activitat a camins i vies verdes i a altres indrets.
Aturats	69,1	16,4	40,0	10,9	0,0	0,0	
Jubilats, pensió	48,4	19,4	48,4	12,9	6,5	0,0	Els ocupats mostren la major proporció d'activitat en nuclis urbans i les mestresses de casa, la major proporció d'activitat a camins i vies verdes i a altres indrets.
Tasques llar	40,0	20,0	70,0	20,0	0,0	0,0	
Estudiants	52,0	17,0	50,0	12,0	0,0	0,0	Els ocupats mostren la major proporció d'activitat en nuclis urbans i les mestresses de casa, la major proporció d'activitat a camins i vies verdes i a altres indrets.
Espanyols	52,1	16,0	51,5	11,9	0,8	0,6	
Estrangers	61,3	29,0	41,9	9,7	0,0	0,0	

## Lloc d'ús: carreteres i normes



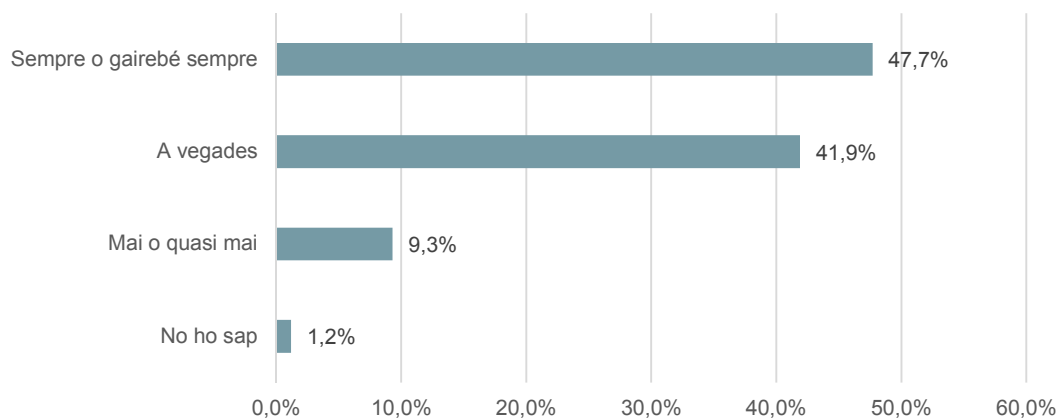
Usuaris de la bicicleta que van per carretera (n=86)

16,6%

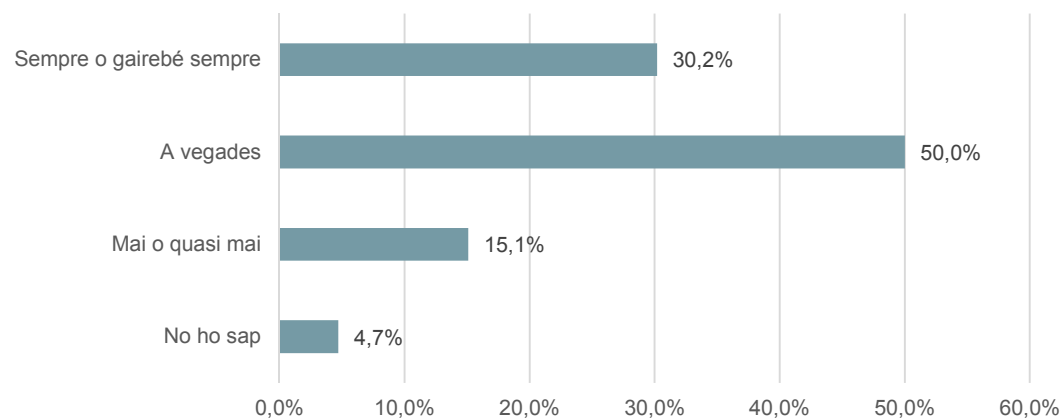


- Quasi un 48% dels que van amb bicicleta per carretera circulen compartint sempre o gairebé sempre l'espai amb vehicles de motor. Només un 30,2% dels vehicles moderen la velocitat al apropar-se a les bicicletes, segons la percepció dels ciclistes de carretera.

### QUAN VA EN BICICLETA PER CARRETERA...CIRCULA PER LA CARRETERA COMPARTINT L'ESPAI AMB ELS VEHICLES DE MOTOR?

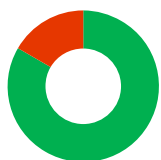


### QUAN VA EN BICICLETA PER CARRETERA I L'AVANÇA UN VEHICLE DE MOTOR, AQUEST MODERA LA VELOCITAT EN APROPAR-SE A LA BICICLETA?



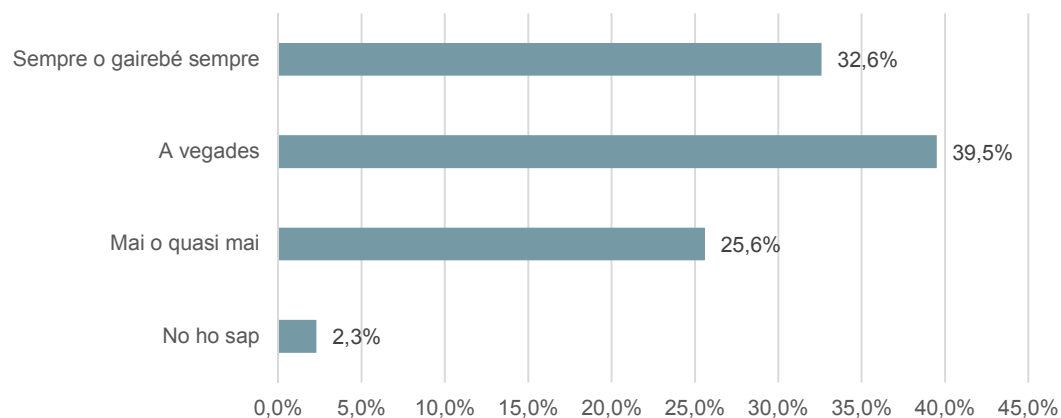
## Lloc d'ús: carreteres i normes

### QUAN VA EN BICICLETA PER CARRETERA I UN VEHICLE DE MOTOR L'AVANÇA, CREU QUE RESPECTA ELS 1,5 METRES DE SEPARACIÓ OBLIGATORIS?

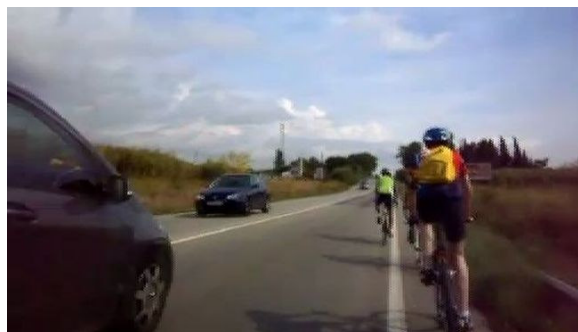


Usuaris de la bicicleta que van per carretera (n=86)

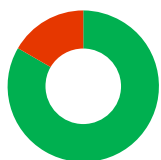
16,6%



- Quasi un 33% dels que van amb bicicleta per carretera opinen que els vehicles de motor els avancen respectant els 1,5 metres de separació obligatoris. L'actitud dels conductors es percep com a perillosa, ja que un 25,6% no respecten mai aquesta norma i un 39,5% dels ciclistes diuen que els conductors ho fan només de vegades



## Lloc d'ús: carreteres i normes

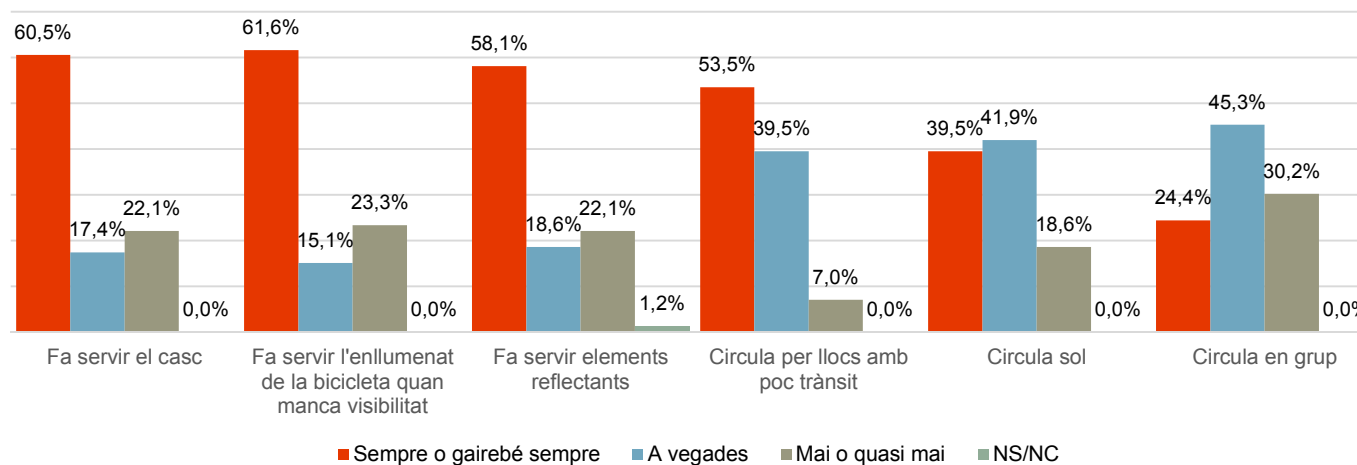


Usuaris de la bicicleta que van per carretera (n=86)

16,6%



### QUAN VA EN BICICLETA PER CARRETERA...



- L'any 2016, encara falta perquè els ciclistes que van per carretera prenguin totes les precaucions i compleixin amb les normes de seguretat prescrites com ara fer servir el casc, enllumenat de la bicicleta quan manca visibilitat i fer servir elements reflectants. Tot i que més de la meitat dels usuaris ho fan, encara falta per arribar a un 100% de casos. Un 53,5% dels ciclistes de carretera circula per llocs amb poc trànsit; només un 39,5% ho fa sol i un 24,4% acostuma a fer-ho sempre en grup.



## Lloc d'ús: carreteres i principals dificultats

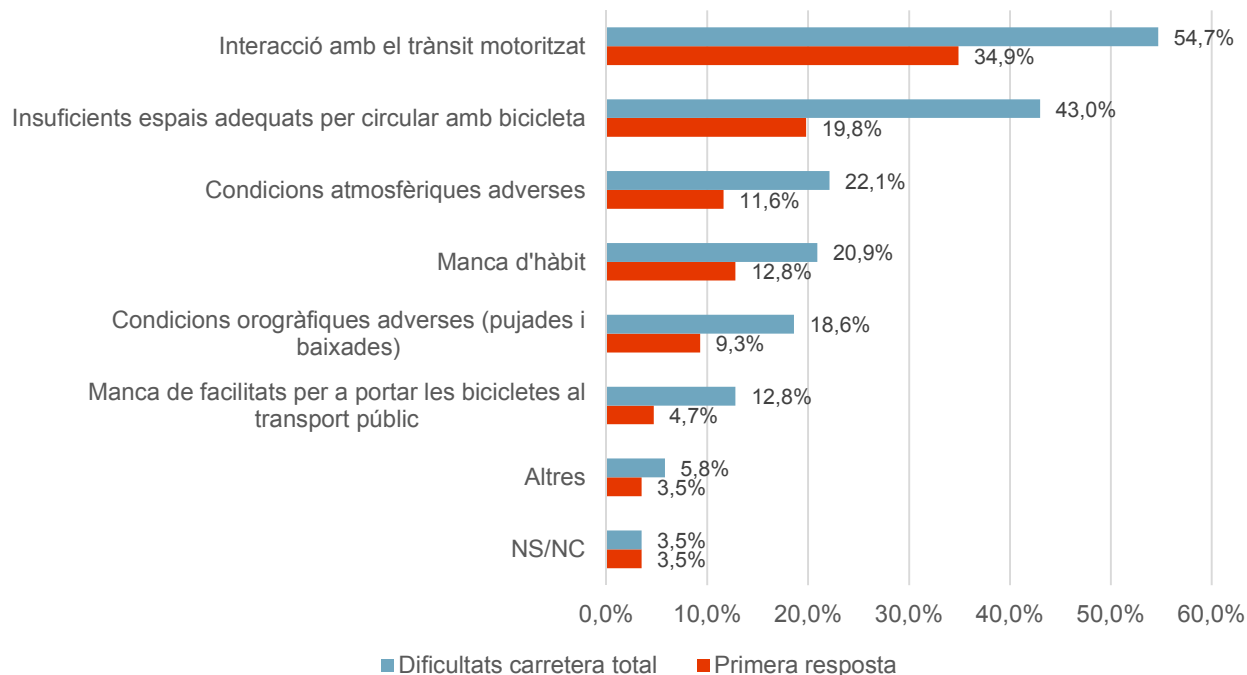


Usuaris de la bicicleta que van per carretera (n=86)

16,6%

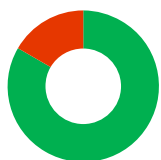


### QUAN VA EN BICICLETA PER CARRETERA, LES PRINCIPALS DIFICULTATS QUE TROBA SON...



- Pels usuaris que fan carretera, la principal dificultat que citen en primer lloc i en total és la interacció amb el trànsit motoritzat, resultat que també es va donar l'any 2016 i que s'ha intensificat en aquesta edició. La segona dificultat fa referència als insuficients espais adequats per circular amb bicicleta, que també repeteix en aquesta posició comparada amb els resultats de l'any 2016. Les condicions atmosfèriques adverses son la dificultat més citada en tercer lloc, seguides de la manca d'hàbit i la orografia.

## Lloc d'ús: carreteres i principals dificultats



Usuaris de la bicicleta que van per carretera (n=86)

16,6%



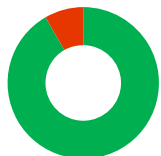
### QUAN VA EN BICICLETA PER CARRETERA, LES PRINCIPALS DIFICULTATS QUE TROBA SON...EVOLUCIÓ

	2014	2016	2016
Interacció amb el trànsit motoritzat	67,3	62,2	54,7
Insuficients espais adequats per circular amb bicicleta	53,1	51,1	43,0
Manca de facilitats per a portar les bicicletes al transport públic	12,2	15,6	12,8
Condicions atmosfèriques adverses	14,3	20,0	22,1
Condicions orogràfiques adverses (pujades i baixades)	12,2	18,9	18,6
Manca d'hàbit	18,4	13,3	20,9
Altres	4,1	1,1	5,8
NS/NC	2,0	3,3	3,5

- Pels usuaris que fan carretera, l'evolució de les principals dificultats es concreta en una certa disminució de casos que citen la interacció amb el trànsit motoritzat i els espais per a circular amb bicicleta, així com la manca de facilitats per a portar-les al transport públic. S'intensifica, en canvi, la citació de condicions atmosfèriques adverses, la manca d'hàbit i altres problemes, mentre es manté prou estable la citació de condicions orogràfiques adverses.



## Lloc d'ús: camins, vies verdes i altres indrets i normes

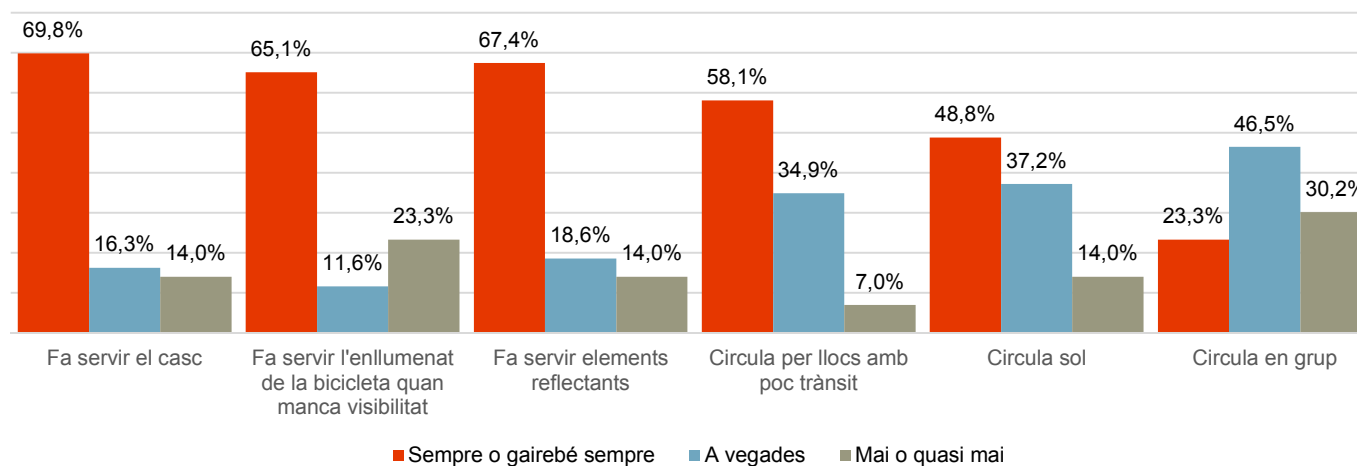


Usuaris de la bicicleta que van per camins i vies verdes (n=43)

8,3%



### QUAN VA EN BICICLETA PER CAMINS, VIES VERDES I ALTRES INDRETS...



- L'any 2016, s'ha notat un increment notable en l'ús de mesures de seguretat entre els ciclistes quan van per camins, vies verdes, i altres indrets (69,8% enguany en l'ús del casc respecte el 60,7% de l'any 2016, 65,1% de l'ús de l'enllumenat respecte el 50% de l'any passat o el 67,4% que utilitza elements reflectants respecte el 49,7% de l'any passat). Tot i això, encara falta per arribar a un 100% de casos. Malgrat tot, en general, aquests ciclistes segueixen les normes una mica més que els de carretera. Un 58,1% dels ciclistes de camins circula per llocs amb poc trànsit; un 48,8% ho fa sol i un 23,3% acostuma a fer-ho sempre en grup.



## Lloc d'ús: ciutat i normes

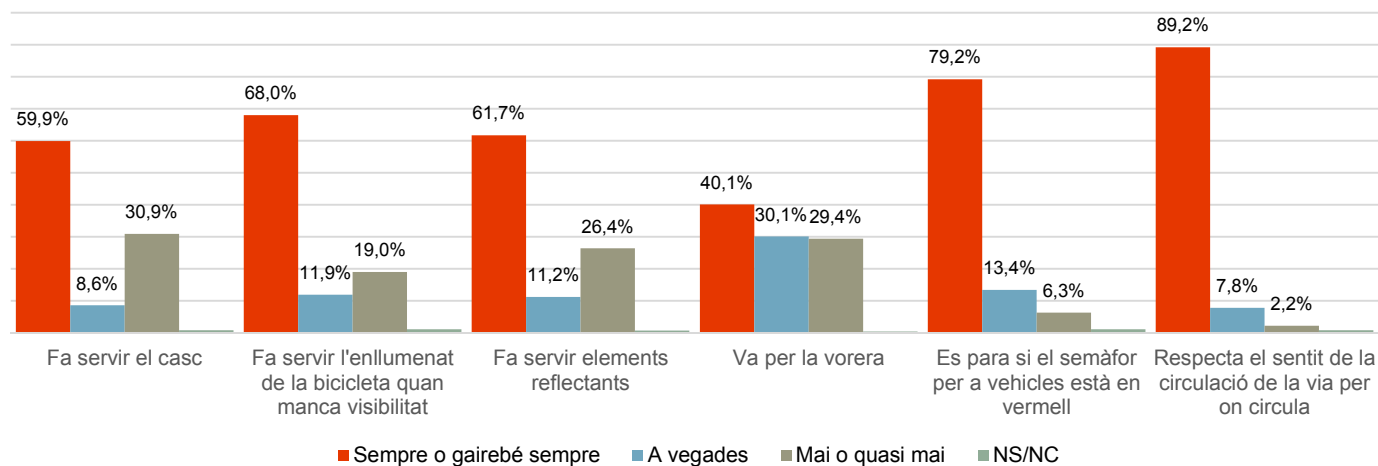


Usuaris de la bicicleta que van per ciutat (n=269)

52,13%



### QUAN VA EN BICICLETA PER UN NUCLI URBÀ...



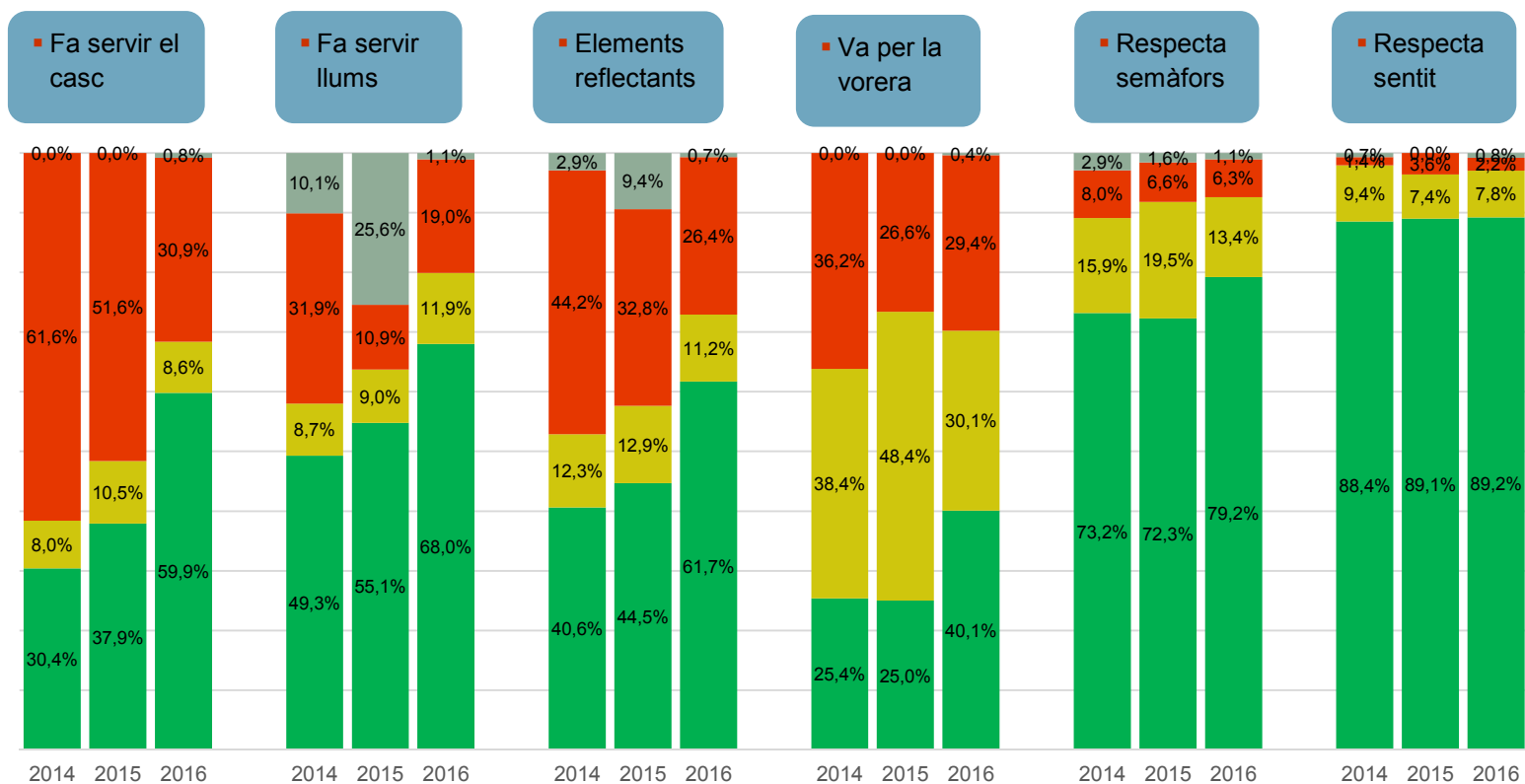
- Quasi un 60% dels que van amb bicicleta per nuclis urbans porten el casc sempre o gairebé sempre. Un 31% d'aquests usuaris no se'l posen mai en aquest tipus de lloc. En canvi, els mateixos usuaris posen més cura pel que fa a l'ús de enllumenat i d'elements reflectants, ja que, en el primer cas la proporció dels que els ho fan servir sempre és del 68% i, en el segon cas del 62%. Més del 50% d'aquests usuaris no sol circular per llocs amb poc trànsit, resultat lògic per a molts nuclis urbans.

## Lloc d'ús: ciutat i normes, evolució



Usuaris de la bicicleta que van per ciutat (n=269)

52,13%



Entre els usuaris que fan recorreguts urbans, ha millorat la proporció d'ús del casc, enllumenat i reflectants. Millora lleugerament el respecte als semàfors, si bé aquest ja era força elevat i es manté estable el respecte del sentit del carrer per on es circula, que també era prou elevat en les edicions anteriors.

## Lloc d'ús: ciutat, normes i característiques sociodemogràfiques



Usuaris de la bicicleta que van per ciutat (n=269)

52,13%



	Sempre o quasi	Casc	Enllumenat	Reflectants	Vorera	Semàfors	Sentit
Home		69,4	67,3	63,9	35,4	76,2	89,1
Dona		48,4	68,9	59,0	45,9	82,8	89,3
12-24		42,3	59,2	38,0	32,4	73,2	85,9
25-39		69,1	75,3	74,1	46,9	77,8	87,7
40-54		62,8	70,5	66,7	44,9	85,9	93,6
55-69		66,7	63,9	66,7	33,3	83,3	88,9
70-79		66,7	66,7	100,0	0,0	33,3	100,0
≤ 10000		51,2	58,1	58,1	39,5	67,4	86,0
10001-100000		65,3	68,3	61,4	36,6	83,2	90,1
100001-500000		76,6	81,3	70,3	50,0	87,5	92,2
> 500000		39,3	60,7	55,7	36,1	72,1	86,9
Baix		75,5	69,8	64,2	50,9	84,9	92,5
Mig		60,4	65,3	61,4	39,6	77,2	87,1
Alt		52,7	69,1	61,8	35,5	79,1	89,1
Ocupats		60,9	72,4	63,5	41,0	80,8	92,3
Aturats		65,8	68,4	78,9	50,0	84,2	84,2
Jubilats, pensió		60,0	53,3	60,0	13,3	73,3	80,0
Tasques llar		50,0	25,0	75,0	0,0	50,0	75,0
Estudiants		51,9	59,6	44,2	38,5	73,1	86,5
Espanyols		60,0	68,0	62,8	39,6	79,6	89,6
Estrangers		57,9	68,4	47,4	47,4	73,7	84,2

Els homes fan servir més el casc, van menys per les voreres i les dones respecten més els semàfors

La gent que menys fa servir el casc és la de Barcelona i la dels municipis més petits. També cal insistir en l'enllumenat i reflectants. La gent que més va per les voreres ho fa a municipis de 100-500 mil habitants i, la que menys respecta els semàfors viu a municipis petits

A mida que augmenta el nivell d'estudis disminueix l'ús del casc. La gent amb nivell baix d'estudis circula més que la resta per les voreres però respecta més els semàfors

Mestresses de casa i estudiants fan menor l'ús del casc. Els ocupats fan servir més l'enllumenat. Els estudiants fan servir menys els reflectants. Jubilats i mestresses de casa són els més respectuosos amb les voreres. Les mestresses de casa respecten menys els semàfors

Exceptuant el cas de l'enllumenat, els catalans són una mica més seguidors de les normes que els estrangers, en general

## Lloc d'ús: nuclis urbans i principals dificultats

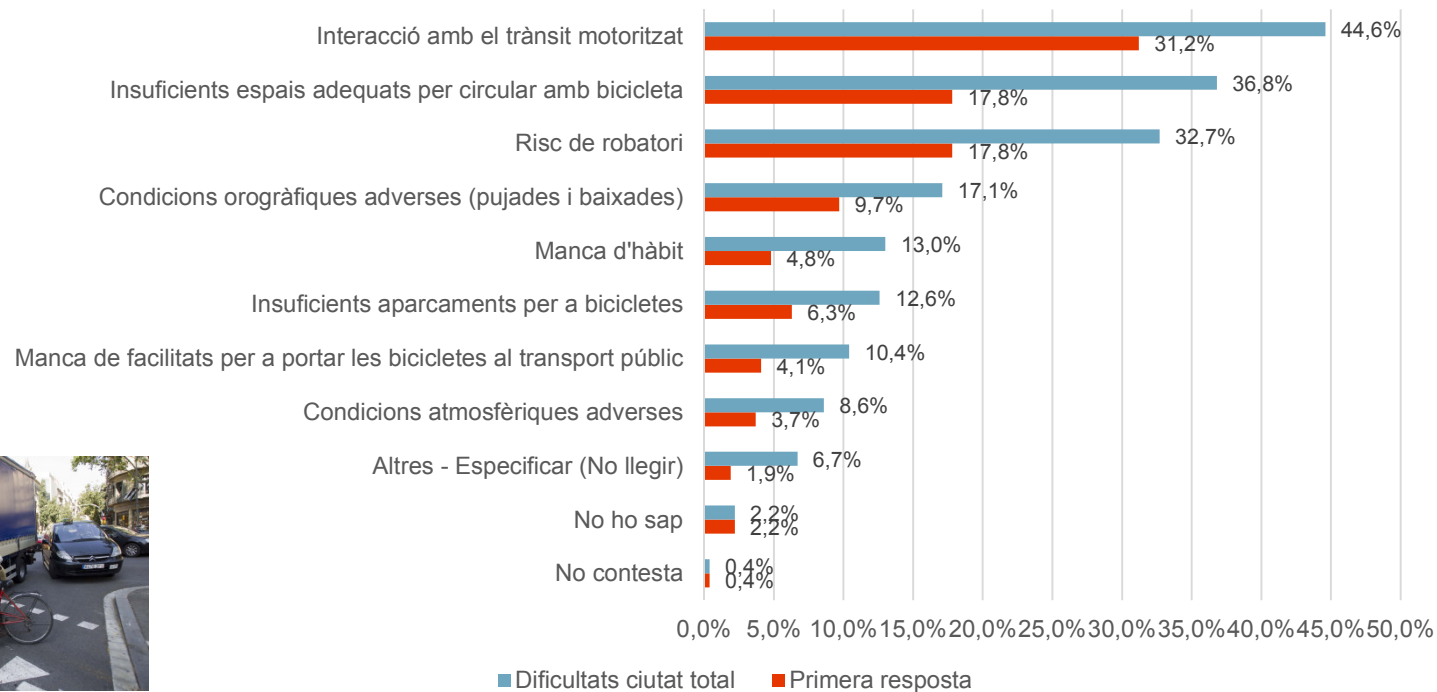


Usuaris de la bicicleta que van per ciutat (n=269)

52,13%



### QUAN VA EN BICICLETA PER NUCLIS URBANS, LES PRINCIPALS DIFICULTATS QUE TROBA SON...



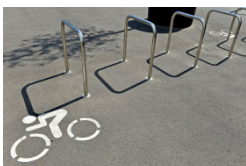
- Pels usuaris que fan recorreguts urbans, la major dificultat es troba en la interacció amb el trànsit motoritzat, seguit de la manca de prou espais adequats per circular amb bicicleta. El risc de robatori apareix en tercera posició i les condicions orogràfiques en quarta a certa distància.

## Lloc d'ús: nuclis urbans, dificultats, evolució



Usuaris de la bicicleta que van per ciutat (n=269)

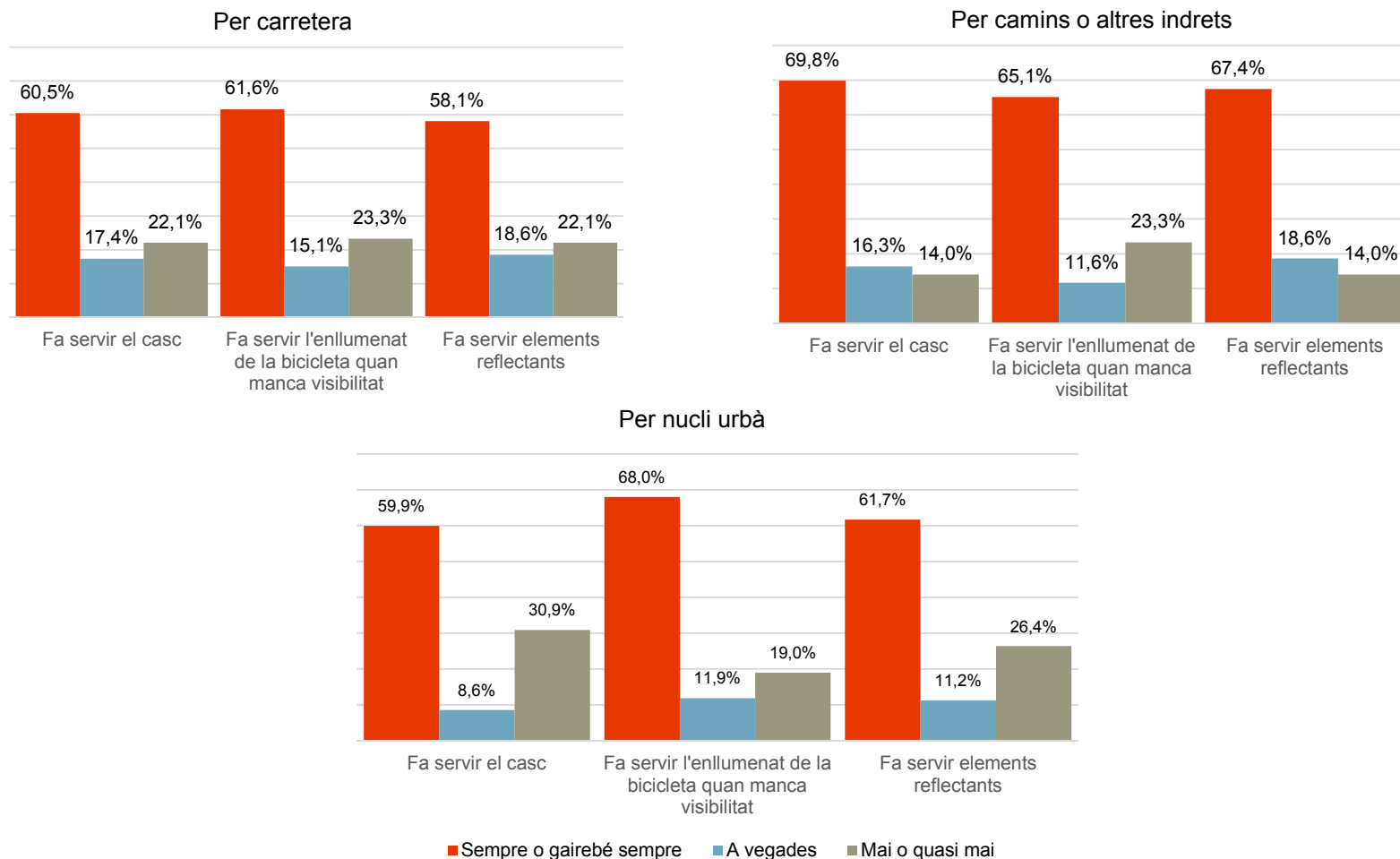
52,13%



	2014	2016	2016
Interacció amb el trànsit motoritzat	43,5%	43,8%	44,6%
Insuficients espais adequats per circular amb bici	36,2%	43,4%	36,8%
Risc de robatori	31,2%	37,1%	32,7%
Insuficients aparcaments per a bicicletes	15,9%	17,6%	12,6%
Condicions orogràfiques adverses	15,9%	14,5%	17,1%
Manca d'hàbit	8,0%	14,1%	13,0%
Condicions atmosfèriques adverses	12,3%	10,5%	8,6%
Manca de facilitats per a portar-les al transport públic	18,8%	6,6%	10,4%
Altres	0,7%	1,2%	6,7%
NS/NC	5,0%	2,0%	2,6%

- L'evolució dels indicadors sobre les principals dificultats que troben els que fan recorreguts urbans mostra canvis interessants. S'intensifica lleugerament la interacció amb el trànsit rodat, però disminueix en varis punts percentuals la impressió de que hi ha insuficients espais adequats per a circular en bicicleta, així com el risc de robatori, la manca d'aparcaments per a bicicletes, la manca d'hàbit i les condicions atmosfèriques adverses. Augmenta de nou la sensació de dificultat per a portar les bicis en transport públic i creix la proporció d'altres casos, que es detallen tot seguit. →

## Lloc d'ús i sistemes de seguretat



El 60% dels usuaris de carretera i nucli urbà fan servir sempre o gairebé sempre el casc, en canvi per camins o altres indrets la xifra augmenta fins el 70%. Als nuclis urbans hi ha més d'un 30% que no fa servir casc.

Més del 60% dels usuaris fa servir l'enllumenat de la bicicleta quan manca visibilitat per carretera, el 65% per camins i el 68% en nucli urbà.

En quant a fer servir elements reflectants, al voltant del 60% els fa servir sempre per carretera i nucli urbà, la dada és major per a camins o altres indrets.

Hi ha més gent però que no els fa servir mai a la ciutat, un 26,4%, per carretera no els fa servir el 22,1% i per camins i altres indrets el només el 14% no els fa servir.

3.3

## Intermodalitat



## Tipologia d'ús: fa desplaçaments on combina l'ús de la bici amb algun altre mitjà de transport?

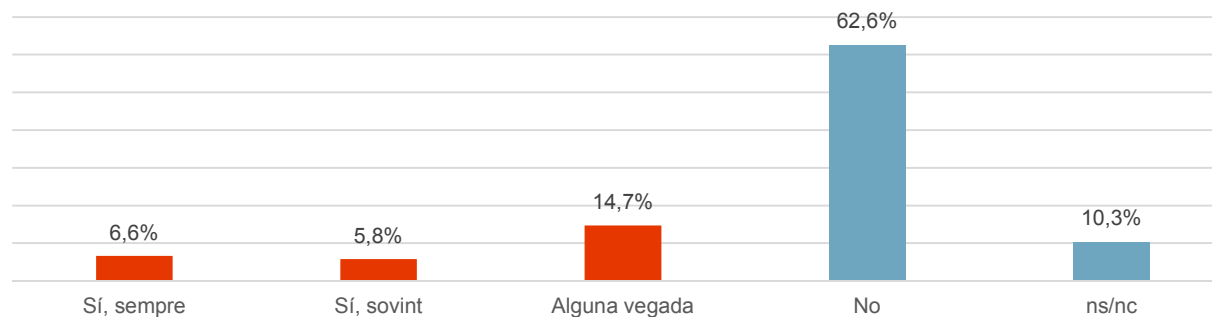


Usuaris de la bicicleta (n=516)

100,0%



Fa desplaçaments on combina l'ús de la bici amb algun altre mitjà de transport?



- Un 27,1% dels usuaris de bicicleta a Catalunya fa desplaçaments on combina l'ús de la bici amb algun mitjà de transport. Un 6,6% ho fa sempre, mentre que un 5,8% ho fa sovint i un 14,7%, alguna vegada. Els mitjans més utilitzats pels que han donat alguna de les respostes positives són: el cotxe, el metro i l'autobús urbà

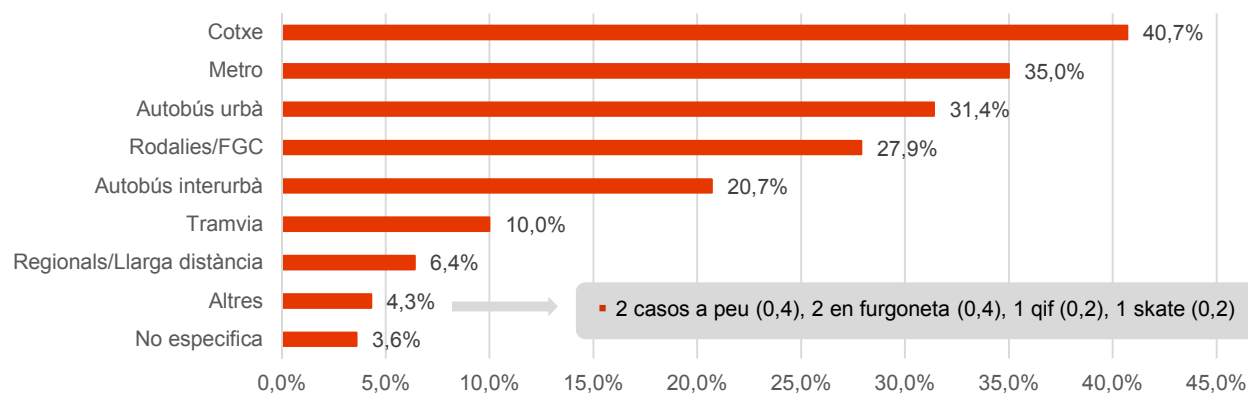


Usuaris de la bicicleta que combinen (n=140)

27,1%



Quin transport? (Multi resposta)



## Tipologia d'ús: intermodalitat i característiques sociodemogràfiques



Usuaris de la bicicleta (n=516)

100,0%



Intermodalitat	Sí	No	NS/NC	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	29,3	60,6	10,1	La intermodalitat no depèn del gènere
Dona	23,9	65,6	10,5	
12-24	38,3	57,1	4,5	Hi ha dependència entre intermodalitat i l'edat.
25-39	29,4	53,1	17,5	
40-54	21,7	69,3	9,0	
55-69	15,6	73,4	10,9	
70-79	10,0	90,0	0,0	
≤ 10000	28,4	67,0	4,6	Hi ha dependència entre intermodalitat i grandària del municipi.
10001-100000	23,0	68,9	8,2	
100001-500000	28,2	51,8	20,0	
> 500000	32,7	57,4	9,9	
Baix	21,7	58,5	19,8	Hi ha dependència entre intermodalitat i nivell d'estudis..
Mig	27,0	63,8	9,2	
Alt	30,2	62,9	6,8	
Ocupats	31,0	59,0	10,0	Hi ha dependència entre intermodalitat i l'activitat.
Aturats	12,5	67,9	19,6	
Jubilats, pensió	9,7	87,1	3,2	
Tasques llar	0,0	90,0	10,0	
Estudiants	33,0	59,0	8,0	
Espanyols	26,6	63,1	10,3	Pels usuaris, practicar la intermodalitat no depèn de la nacionalitat
Estrangers	35,5	54,8	9,7	

## Tipologia d'ús: pels que no combinen l'ús de la bici amb algun altre mitjà de transport



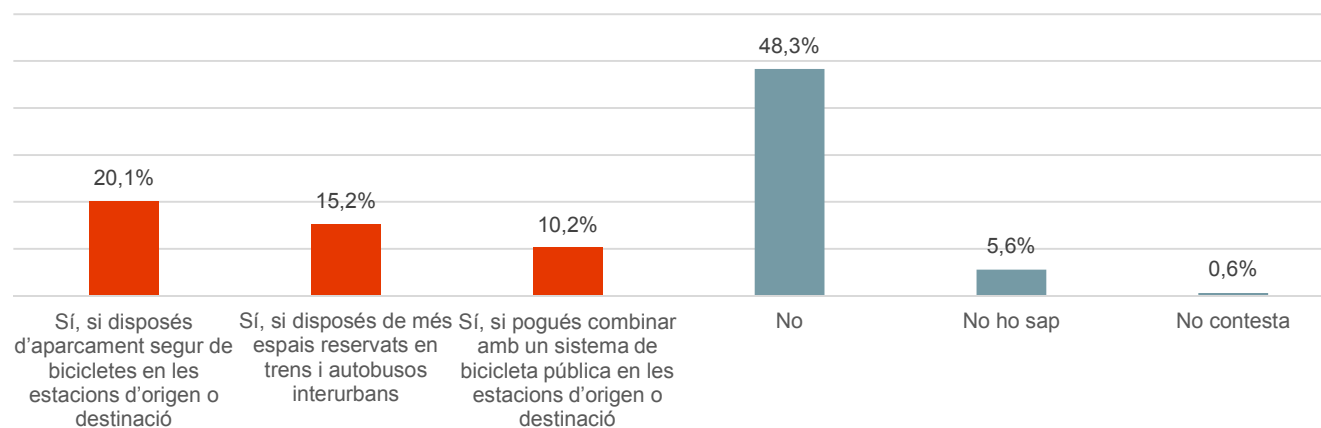
Usuaris de la bicicleta que no combinen (n=323)

62,6%



- Un 62,6% dels usuaris de bicicleta a Catalunya no combina l'ús de la bici amb algun mitjà de transport. Un 45,5% d'aquests, sí que faria servir més la bici en els seus desplaçaments si disposés d'aparcament segur de bicis en les estacions d'origen o destinació (20,1% dels casos); si disposés de més espais reservats en trens i autobusos interurbans (15,2%) i si es pogués combinar amb un sistema de bicicleta pública en les estacions d'origen o destinació (10,2% dels casos).

Si tingués més facilitats per combinar la bicicleta amb el transport públic, faria servir més la bici en els seus desplaçaments?

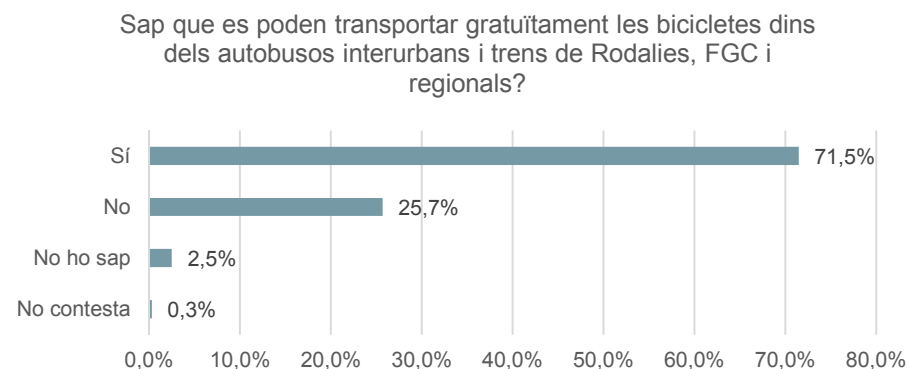


## Tipologia d'ús: pels que no combinen l'ús de la bici amb algun altre mitjà de transport



Usuaris de la bicicleta que no combinen (n=516)

64,5%



- Un 71,5% dels usuaris que no fa combinacions de bici i altres transports, sap que es poden transportar gratuïtament les bicicletes dins dels autobusos interurbans i trens de rodalies, FGC i regionals, mentre que un 25,7% no ho sap i un 2,8% no sap o no contesta.

## Tipologia d'ús: informació sobre intermodalitat i característiques sociodemogràfiques



Usuaris de la bicicleta (n=516)

100,0%



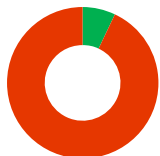
**SAP QUE ES PODEN TRANSPORTAR GRATUÏTAMENT LES BICICLETES DINS DELS AUTOBUSOS INTERURBANS I TRENS DE RODALIES, FGC I REGIONALS?**

Té informació	Sí	No	NS/NC	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	75,4	19,9	4,7	La possessió d'informació sobre intermodalitat no depèn del gènere
Dona	69,8	26,2	4,0	
12-24	65,6	32,8	1,5	No hi ha dependència entre el coneixement de la informació sobre intermodalitat i l'edat = 17,5%.
25-39	78,5	16,3	5,2	
40-54	72,8	20,4	6,8	
55-69	77,0	19,7	3,3	
70-79	80,0	20,0	0,0	
≤ 10000	59,8	36,4	3,7	Hi ha dependència entre conèixer la informació sobre intermodalitat i grandària del municipi.
10001-100000	76,3	20,5	3,2	
100001-500000	76,2	18,1	5,7	
> 500000	78,4	15,5	6,2	
Baix	64,0	33,0	3,0	Hi ha dependència entre conèixer la informació sobre intermodalitat i el nivell d'estudis
Mig	71,1	23,2	5,8	
Alt	80,0	16,0	4,0	
Ocupats	75,1	18,9	6,0	No hi ha dependència entre conèixer la informació sobre intermodalitat i l'activitat
Aturats	73,1	25,0	1,9	
Jubilats, pensió	80,6	16,1	3,2	
Tasques llar	60,0	40,0	0,0	
Estudiants	65,6	33,3	1,0	
Espanyols	73,4	22,6	4,0	
Estrangers	69,0	20,7	10,3	

3.4

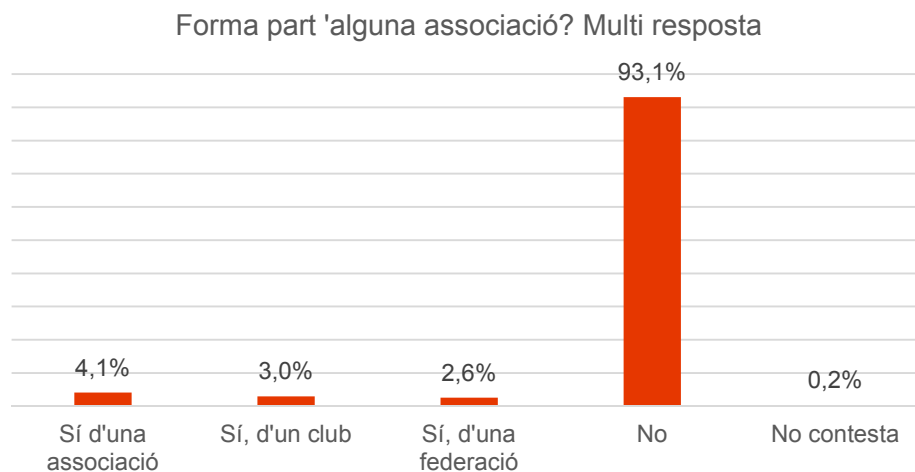
Pertinença a associació, club o federació

## Forma part d'alguna associació, club o federació de ciclisme?



És usuari i té una bicicleta per a ús personal (n=480)

93,02%



Per aquells usuaris que disposen de bicicleta d'ús propi, la pertinença a associacions, clubs o federacions relacionades amb el ciclisme és força baixa: un 4,1% d'aquests usuaris son membres d'associacions; un 3,0% membres d'un club i un 2,6% estan federats. En total, un 9,7% de persones involucrades en algun tipus d'entitat. Les respostes espontànies sobre les entitats es mostren a la taula adjunta. La Federació Catalana de Ciclisme encapçala la llista.



Entitat
Federació catalana de ciclisme
Club ciclista Palafrugell
Fanatic bike
Badalona
Bicispring Sabadell
Cabrils
Catalana
Centre Ciclisme Vila
Club Almacelles pedal club
Club Athletic Torello
Club català
Club ciclista Poble Sec
Club ciclista BCN
De barsa
Diumenge a les 8
FDP
Masa crítica
Padel
Penya ciclista priorat
Piera
Pra
Ptt
Ragnao Club
Terrassa
Trek
Va de bici
Veins

3.5

Risc de robatoris



## Robatoris

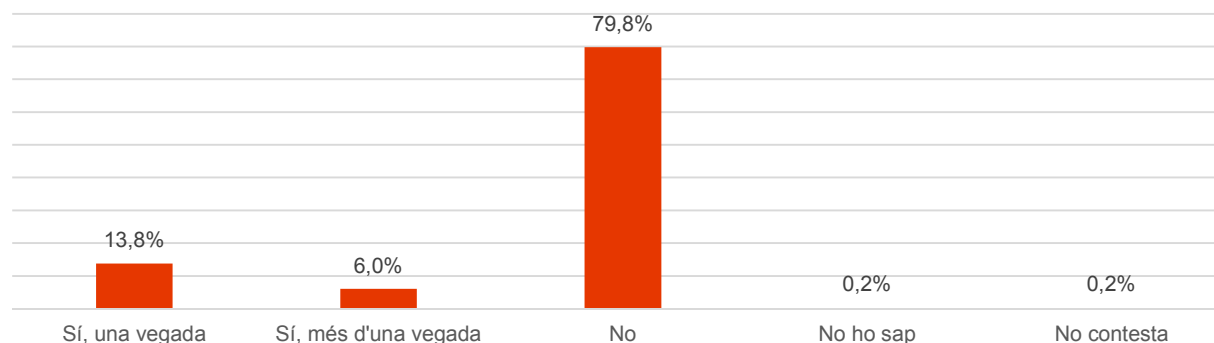


Usuaris de la bicicleta (n=516)

100,0%



### EN ELS DARRERS 5 ANYS, ALGUNA VEGADA LI HAN ROBAT LA BICICLETA?



- Quasi un 20% dels usuaris han patit un robatori de bicicleta. La proporció ha augmentat 1,5 punts percentuals, ja que l'any 2016, aquest percentatge va ser del 17,5%. Malgrat ser dèbil, hi ha certa dependència entre la freqüència d'ús i els robatoris: a més freqüència d'ús, major probabilitat de patir un. La grandària del municipi no arriba a ser significativa estadísticament, però, descriptivament, s'observa una tendència creixent dels robatoris a mida que el municipi és més gran.

	TOTAL	FREQUÈNCIA D'ÚS					DIMENSÍO DE MUNICIPI			
		Cada dia o gairebé	Almenys 1 cop setmana	Només caps de setmana	Algun cop al mes	Menor freqüència	< 10000	10 a 100 mil	100 a 500 mil	> 500 mil
<b>Sí</b>	19,8	32,3	24,5	28,9	12,6	10,3	11,0	17,4	23,7	29,7
Sí, un cop	13,8	24,0	17,0	15,5	6,3	6,6	6,4	13,3	16,4	19,8
Sí, més d'un cop	6,0	8,3	7,5	3,4	6,3	3,7	4,6	4,1	7,3	9,9
<b>No</b>	79,8	66,7	75,5	81,0	87,3	89,0	88,1	82,1	76,4	70,3
<b>NS/NC</b>	0,4	1,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,5	0,0	0,0

## Prevençió de robatoris

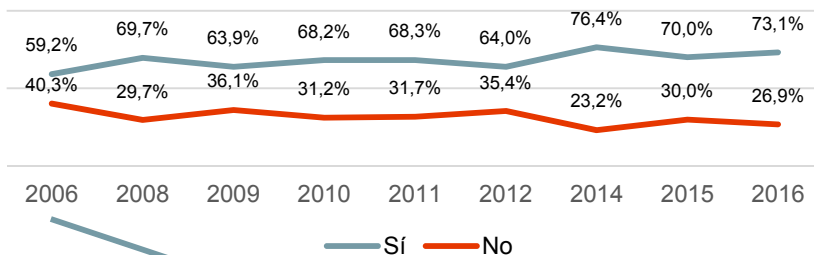


Usuaris de la bicicleta (n=516)

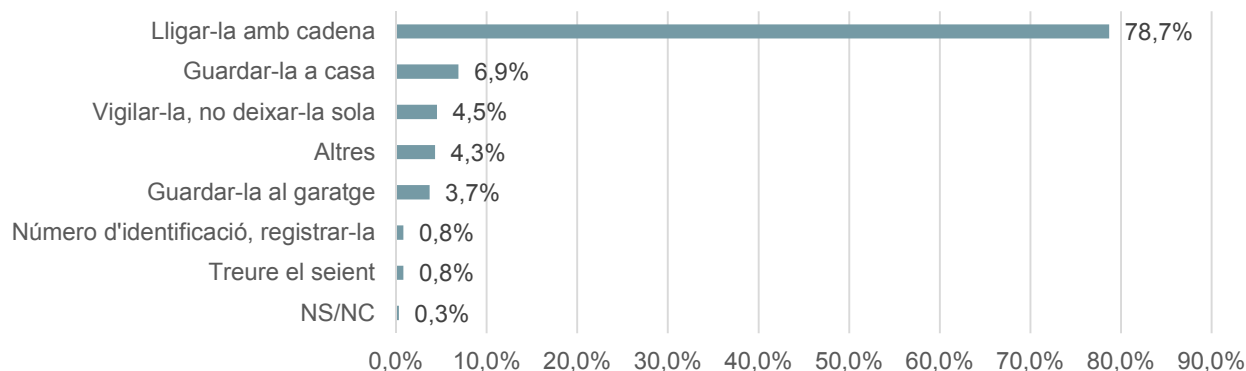
100,0%



### PREN ALGUN TIPUS DE PREVENCIÓ PER EVITAR QUE LI ROBIN LA BICICLETA?



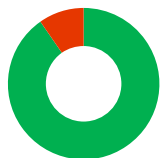
Quina? Codificada



- La proporció d'usuaris que pren algun tipus de prevençió per evitar que li robin la bicicleta ha augmentat tres punts percentuals entre 2016 i 2016
- La mesura més aplicada és l'ús de cadenes, cadenats, tanques, barres i similars, que s'ha intensificat quasi tres punts percentuals entre 2016 i 2016
- Ni la freqüència d'ús ni la grandària del municipi tenen influència en prendre algun tipus de prevençió

	TOTAL	FREQUÈNCIA D'ÚS					DIMENSIÓ DE MUNICIPI			
		Cada dia o gairebé	Almenys 1 cop setmana	Només caps de setmana	Algun cop al mes	Menor freqüència	< 10000	10 a 100 mil	100 a 500 mil	> 500 mil
<b>Sí</b>	73,1	74,0	82,3	62,1	67,1	70,6	61,5	77,6	73,6	76,2
<b>No</b>	25,4	24,0	16,3	36,2	32,9	27,2	35,8	21,4	24,5	22,8
<b>NS/NC</b>	0,4	2,0	0,0	0,0	0,0	2,2	2,7	1,0	1,8	1,0

## Registre de bicicletes

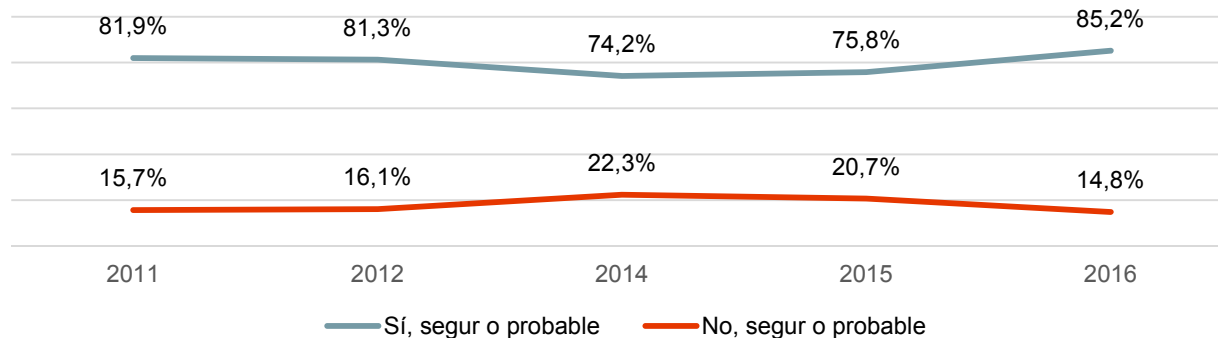
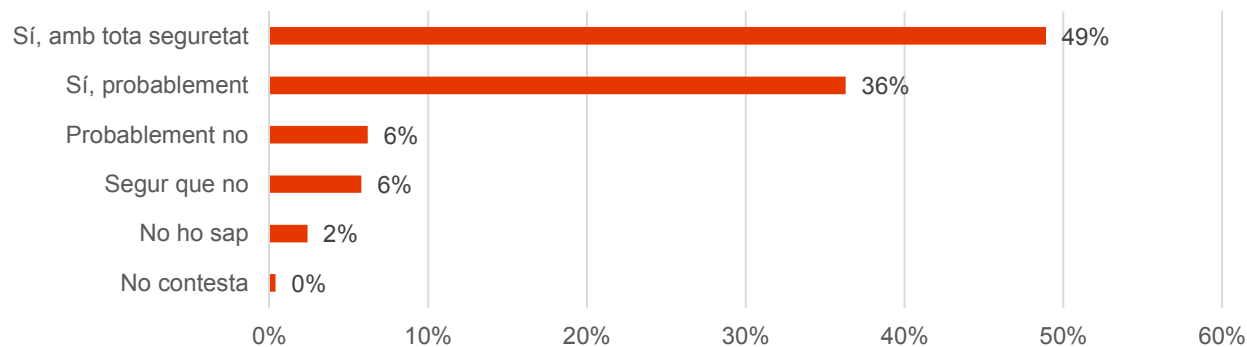


Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=466)

90,3,0%

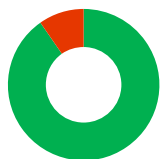


SI L'AJUNTAMENT LI OFERÍS LA POSSIBILITAT DE REGISTRAR LA SEVA BICICLETA PER TAL DE FACILITAR-NE LA RECUPERACIÓ EN CAS DE ROBATORI, VOSTÈ LA REGISTRARIA?



- La proporció d'usuaris amb bicicleta pròpia que la registraria amb tota seguretat, sota una oferta del seu ajuntament, és del 49%, quasi onze punts percentuals més que l'indicador de l'any 2016

## Registre de bicicletes i característiques sociodemogràfiques



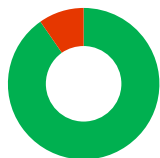
Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=466)

90,3,0%



Registraria?	Sí, segur	Sí, probable	No, probable	No, segur	NS/NC	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	48,6	37,6	4,8	6,2	2,7	L'interès per el registre no depèn del gènere
Dona	49,4	34,1	8,5	5,1	2,9	
12-24	52,4	36,3	7,3	3,2	0,8	No hi ha dependència entre l'interès per el registre i l'edat
25-39	48,5	36,6	6,0	5,2	3,7	
40-54	46,5	36,1	5,6	6,9	4,9	
55-69	50,9	32,7	7,3	9,1	0,0	
70-79	33,3	55,6	0,0	11,1	0,0	
≤ 10000	46,5	42,6	2,0	5,0	4,0	L'interès per el registre no depèn de la grandària del municipi
10001-100000	50,0	35,8	7,4	4,0	2,9	
100001-500000	45,5	34,3	10,1	7,1	3,0	
> 500000	53,3	32,2	4,4	8,9	1,1	
Baix	42,1	40,0	6,3	8,4	3,2	L'interès per el registre no depèn del nivell d'estudis
Mig	50,3	34,1	6,9	5,2	3,5	
Alt	52,6	35,3	5,8	5,3	1,1	
< 3 anys	55,3	32,5	6,8	2,9	2,4	Hi ha un grau de dependència entre l'interès per el registre i l'antiguitat de la bici.
3-5 anys	47,9	40,2	5,1	5,1	1,7	
5-10 anys	46,0	39,7	6,3	6,3	1,6	
10 i + anys	36,2	32,8	5,2	19,0	6,9	
NS/NC	36,4	50,0	9,1	0,0	4,5	
Espanyols	48,8	37,0	5,7	6,1	2,5	L'interès per el registre no depèn de la nacionalitat
Estrangers	52,0	24,0	16,0	0,0	8,0	

## Registre nacional de bicicletes

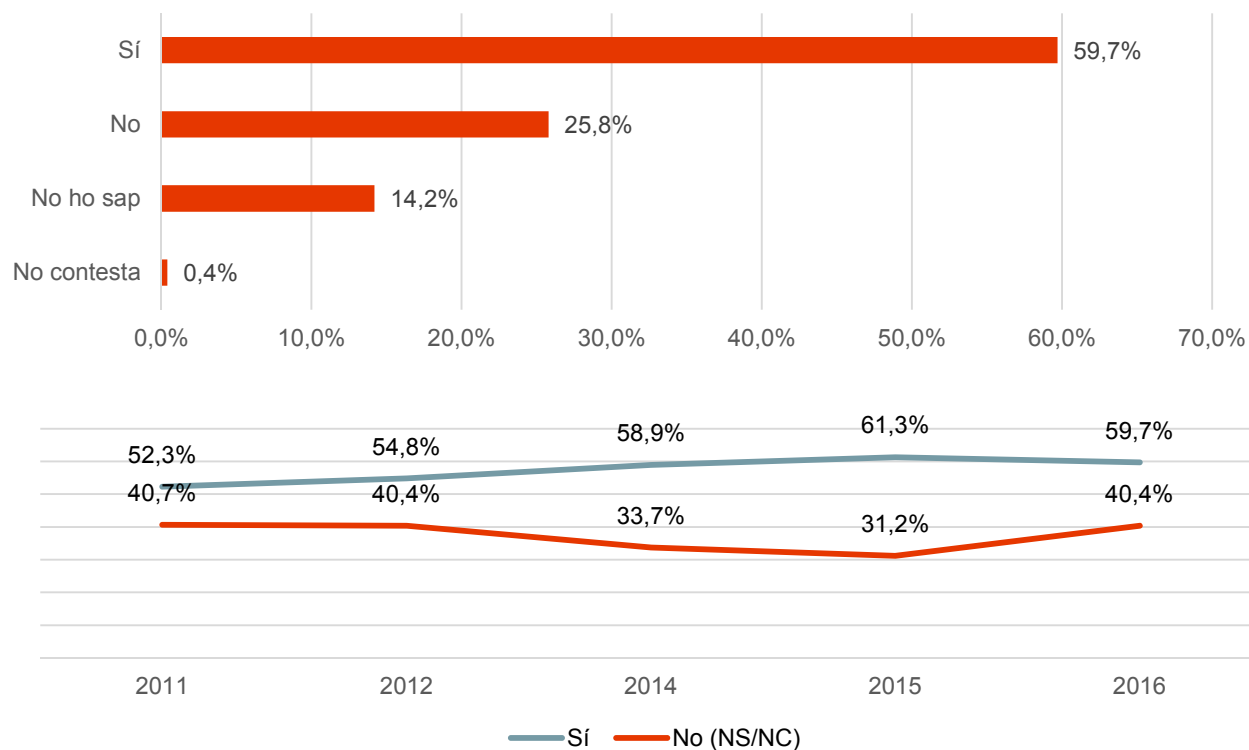


Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=466)

90,3,0%

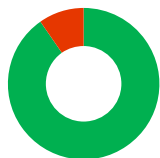


### CREU QUE UN REGISTRE NACIONAL DE BICICLETES REDUIRIA ELS ROBATORIS DE BICIS?



- La proporció d'usuaris amb bicicleta pròpia que pensen que un registre nacional de bicicletes reduiria els robatoris, ha disminuït més d'un punt percentual entre les anys 2016 i 2016

## Registre nacional i característiques sociodemogràfiques



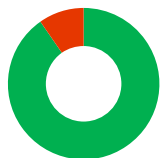
Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=466)

90,30%



Reduiria robatoris?	Sí	No	NS/NC	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	62,4	24,1	13,4	L'opinió sobre un registre nacional no depèn del gènere
Dona	55,1	28,4	16,4	
12-24	64,5	25,0	10,5	L'opinió sobre un registre nacional no depèn de l'edat
25-39	59,7	25,4	14,9	
40-54	50,0	32,6	17,4	
55-69	67,3	14,5	18,2	
70-79	100,0	0,0	0,0	
≤ 10000	55,4	24,8	19,8	L'opinió sobre un registre nacional no depèn de la grandària del municipi
10001-100000	62,5	23,3	14,2	
100001-500000	60,6	26,3	13,1	
> 500000	57,8	31,1	11,1	
Baix	54,7	32,6	12,7	L'opinió sobre un registre nacional no depèn del nivell d'estudis
Mig	55,5	27,7	16,8	
Alt	65,3	21,6	13,2	
Ocupats	56,7	27,7	15,6	L'opinió sobre un registre nacional depèn de l'activitat.
Aturats	70,2	19,1	10,6	
Jubilats, pensionistes	61,5	7,7	30,8	
Tasques de la llar	37,5	50,0	12,5	
Estudiants	63,8	26,6	9,6	
Espanyols	59,9	25,2	15,0	L'opinió sobre un registre nacional no depèn de la nacionalitat
Estrangers	56,0	36,0	8,0	

## Assegurament de bicicletes

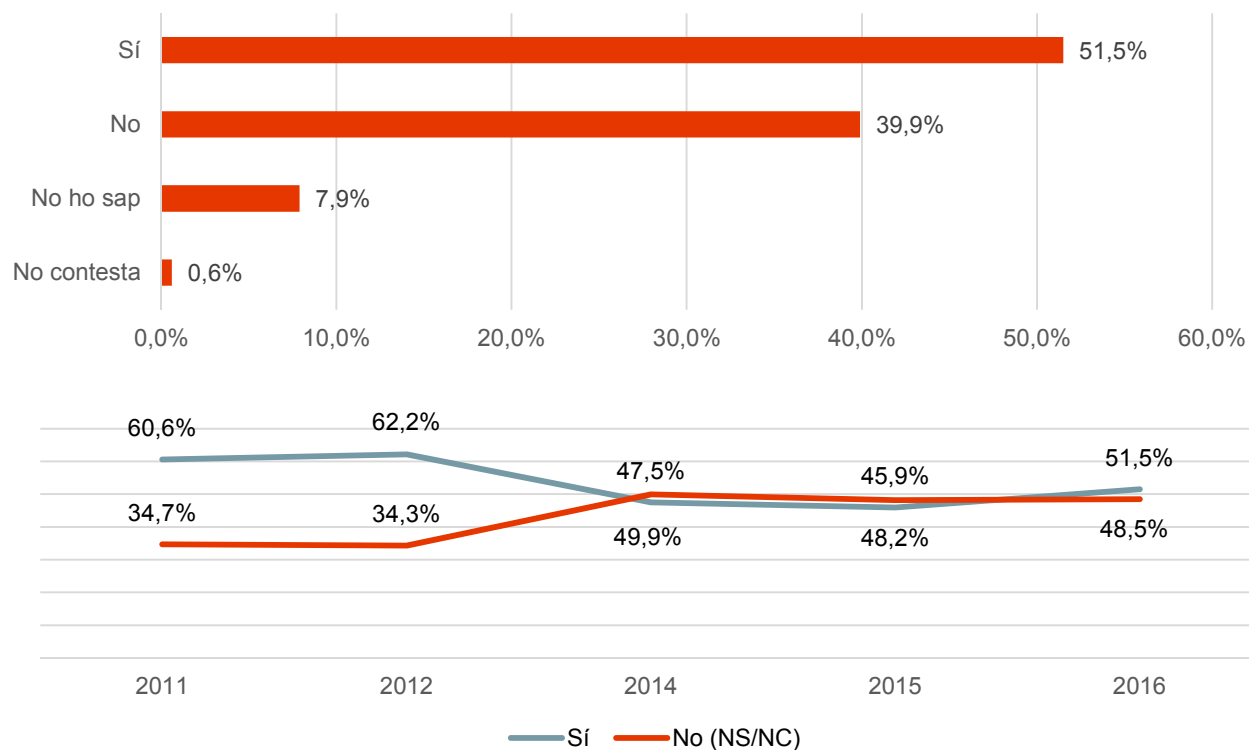


Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=466)

90,3,0%

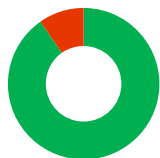


### ASSEGURARIA LA SEVA BICICLETA PAGANT ENTRE 35 I 50€ A L'ANY SI TINGUÉS COBERTURA DE ROBATORI I ASSISTÈNCIA EN CAS D'ACCIDENT O AVARIA?



- La proporció d'usuaris amb bicicleta pròpia que pensen estarien disposats a assegurar les bicicletes, ha augmentat més de cinc punts percentuals entre les anys 2016 i 2016

## Assegurament de bicicletes i característiques sociodemogràfiques



Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=466)

90,3,0%



Asseguraria?	Sí	No	NS/NC	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	53,1	39,3	7,6	L'interès sobre assegurar no depèn del gènere
Dona	48,9	40,9	10,3	
12-24	50,8	37,9	11,3	L'interès sobre assegurar no depèn de l'edat
25-39	52,2	44,8	3,0	
40-54	50,0	39,6	10,4	
55-69	54,5	32,7	12,7	
70-79	55,6	44,4	0,0	
≤ 10000	46,5	41,6	11,9	L'interès sobre assegurar no depèn de la grandària del municipi
10001-100000	52,3	40,3	7,4	
100001-500000	56,6	35,4	8,1	
> 500000	50,0	42,2	7,8	
Baix	47,4	44,2	8,4	L'interès sobre assegurar no depèn del nivell d'estudis
Mig	51,4	37,6	11,0	
Alt	54,2	40,0	5,8	
Ocupats	53,2	37,9	8,9	L'interès sobre assegurar no depèn de l'activitat
Aturats	44,7	46,8	8,5	
Jubilats, pensionistes	50,0	46,2	3,8	
Tasques de la llar	50,0	50,0	0,0	
Estudiants	52,1	39,4	8,5	
Espanyols	51,7	40,1	8,2	L'interès sobre assegurar no depèn de la nacionalitat
Estrangers	48,0	36,0	16,0	



# 4

## ANAR AMB BICICLETA: IMATGE I PERCEPCIÓ

- Els atributs associats a la bicicleta
- La bicicleta a la ciutat
- La bicicleta pública
- Cicloturisme
- Seguretat viaria
- El paper de l'administració

4.1

## Els atributs associats a la bicicleta

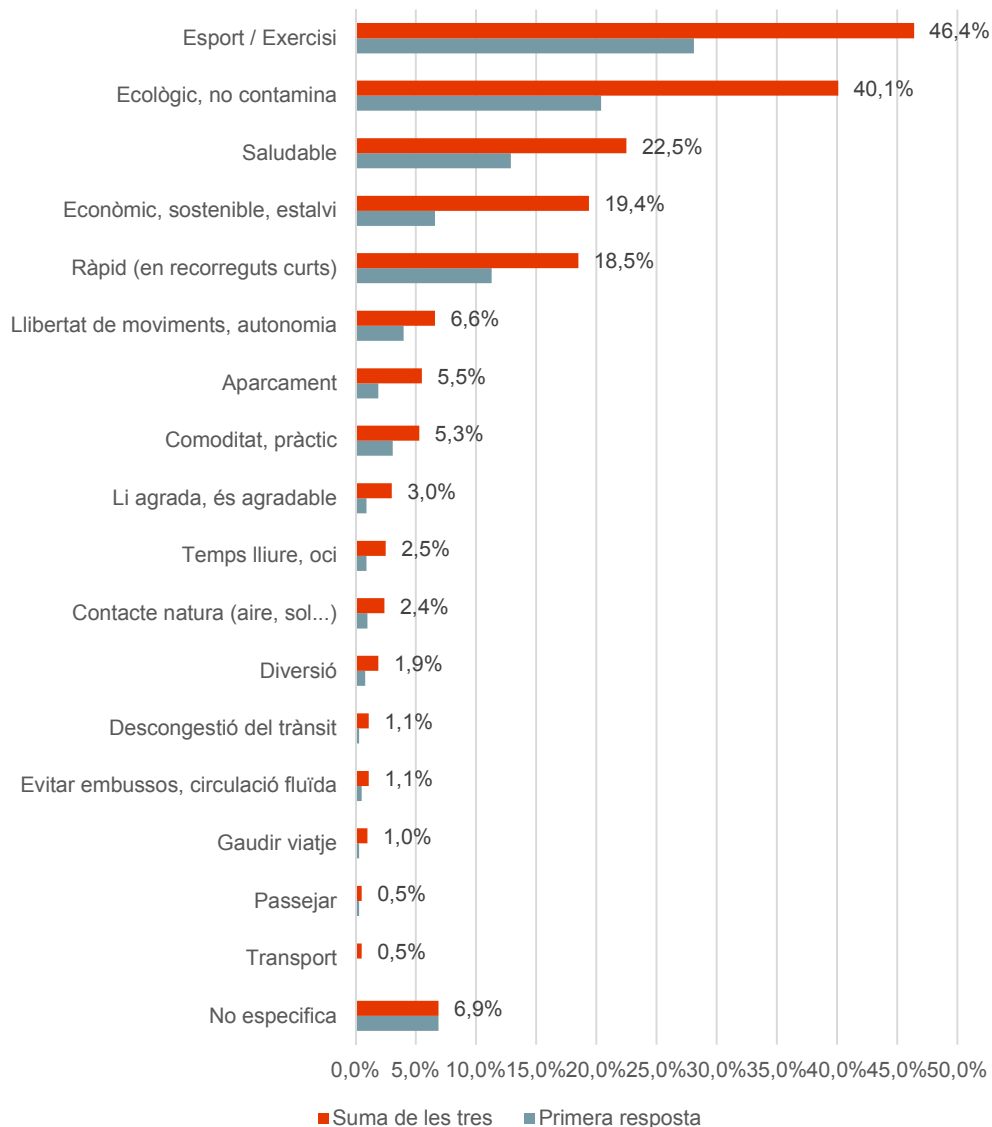
## Avantatges d'anar en bicicleta



Total mostra (n=800)

100%

- L'esport és l'avantatge que més s'associa a fer servir la bicicleta, seguit del seu caràcter ecològic i saludable. L'any 2016 la salut va ser el segon tema, però l'any 2016 s'ha valorat encara més la bicicleta com a mitjà de transport que no contamina, que no fa soroll i que és econòmic i sostenible



## Avantatges d'anar en bicicleta: detall



Total mostra  
(n=800)

100%

	2016	2016	2016	2016
Respostes vàlides	1a %	Suma 3 %	1a %	Suma 3 %
Esport / Exercici	28,1%	47,0%	35,6%	59,7%
Saludable	12,9%	23,1%	13,0%	25,6%
Ecològic, no contamina	20,4%	41,1%	13,3%	36,1%
Econòmic, sostenible, estalvi	6,6%	19,9%	8,6%	24,6%
Ràpid (en recorreguts curts)	11,3%	18,9%	8,4%	24,6%
Llibertat de moviments, autonomia	4,0%	6,9%	5,4%	8,4%
Aparcament	1,9%	5,5%	2,7%	7,1%
Comoditat, pràctic	3,1%	5,3%	2,0%	6,4%
Evitar embussos, circulació fluida	0,5%	1,1%	0,7%	1,7%
Descongestió del trànsit	0,3%	1,1%	1,0%	2,5%
És perillós degut als cotxes	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%
Transport (no dependre'n)	0,1%	0,5%	2,0%	3,7%
És lent	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%
Li agrada, és agradable	0,9%	3,0%	1,7%	7,4%
Temps lliure, oci	0,9%	2,6%	0,5%	4,4%
Contacte natura (aire, sol...)	1,0%	2,4%	0,2%	3,7%
Diversió	0,8%	1,9%	0,0%	3,2%
Gaudir viatge	0,3%	1,0%	0,0%	1,2%
Passejar	0,3%	0,5%	1,2%	2,2%

SALUT



MOBILITAT



OCI i DIVERSIÓ



## Avantatges d'anar amb bicicleta: evolució temes generals

### QUIN CREU QUE ÉS EL PRINCIPAL AVANTATGE D'ANAR AMB BICICLETA?

-Espontània-Primera resposta.

APARTAT	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016
SALUT	40,3	35,9	40,5	39,0	42,5	45,5	48,6	45,1
MOBILITAT	43,5	50,2	46,0	52,8	47,7	44,5	44,1	48,1
OCI / DIVERSIÓ	9,3	7,8	8,0	3,5	3,4	5,0	3,6	4,0
ALTRES	1,3	1,5	0,3	0,5	1,8			
TOT/CAP/N S-NC	5,8	3,9	5,8	4,8	5,1	5,0	3,7	2,8

El conjunt de la primera resposta sobre avantatges d'anar en bicicleta ha evolucionat de forma que l'any 2016 ha augmentat el grup de casos relacionats amb la mobilitat en detriment dels que formen el grup de salut que havien progressat els darrers anys. La proporció de respostes sobre diversió i oci també augmenta lleugerament respecte de l'any 2016

## Avantatges d'anar en bicicleta (grans tòpics) i característiques sociodemogràfiques



Total mostra  
(n=800)

100%

Resultats multiresposta	Salut	Mobilitat	Oci, diversió	Altres	Comentari
Home	74,9	90,0	13,2	1,2	Aglutinades les respostes vàlides en tres grans temes, i creuades amb les principals variables que descriuen la mostra des d'un punt de vista sociodemogràfic, s'observa que:
Dona	65,3	102,5	9,5	1,0	
12-24	71,5	129,3	8,9	1,6	
25-39	69,3	109,0	13,7	1,4	Els homes mostren major proporcions de respostes relacionades amb la salut, l'oci i diversió i altres, mentre que les dones es centren més en temes de mobilitat i, en conjunt, han fet menys aportacions que els homes, resultat que és coherent amb la seva menor participació en activitats ciclistes
40-54	74,2	91,3	14,4	0,4	
55-69	69,7	83,6	7,3	1,2	
70-79	57,7	91,5	8,5	1,4	
≤ 10000	77,9	94,6	13,4	3,4	L'edat no apareix com una variable gaire discriminant a l'hora de citar avantatges de la bicicleta: en tots els grups predominen els temes de mobilitat seguits pels de salut. Els que més citen la diversió i l'oci son els que tenen entre 25 i 54 anys.
10001-100000	69,5	97,5	13,2	0,9	
100001-500000	69,6	101,9	8,1	0,6	
> 500000	65,1	108,7	9,3	0,0	
Baix	72,3	94,5	9,1	1,8	La proporció de cites sobre salut i oci son més elevades en els municipis més petits i, les de mobilitat als grans.
Mig	65,2	100,0	12,4	0,7	
Alt	73,2	103,9	12,7	0,4	
Usuari	83,2	103,2	19,6	0,6	Les respostes sobre oci augmenten amb el nivell d'estudis.
No usuari	61,6	98,3	6,0	1,4	
Ocupats	72,9	95,4	14,4	0,7	Els usuaris citen més temes que els no usuaris i a les dues distribucions de resposta predomina la mobilitat seguida de la salut
Aturats	69,8	109,3	11,6	0,0	
Jubilats pensió	64,4	87,7	7,5	1,4	Ocupats i aturats posen una mica més l'accent en l'oci i diversió comparats amb els altres, mentre que els estudiants ho fan amb la mobilitat
Tasques llar	66,7	88,9	2,8	0,0	
Estudiants	68,5	128,7	9,3	1,9	
Espanyols	70,5	99,1	11,4	1,2	Els espanyols es centren més que els estrangers en la salut
Estrangers	62,8	120,9	11,6	0,0	

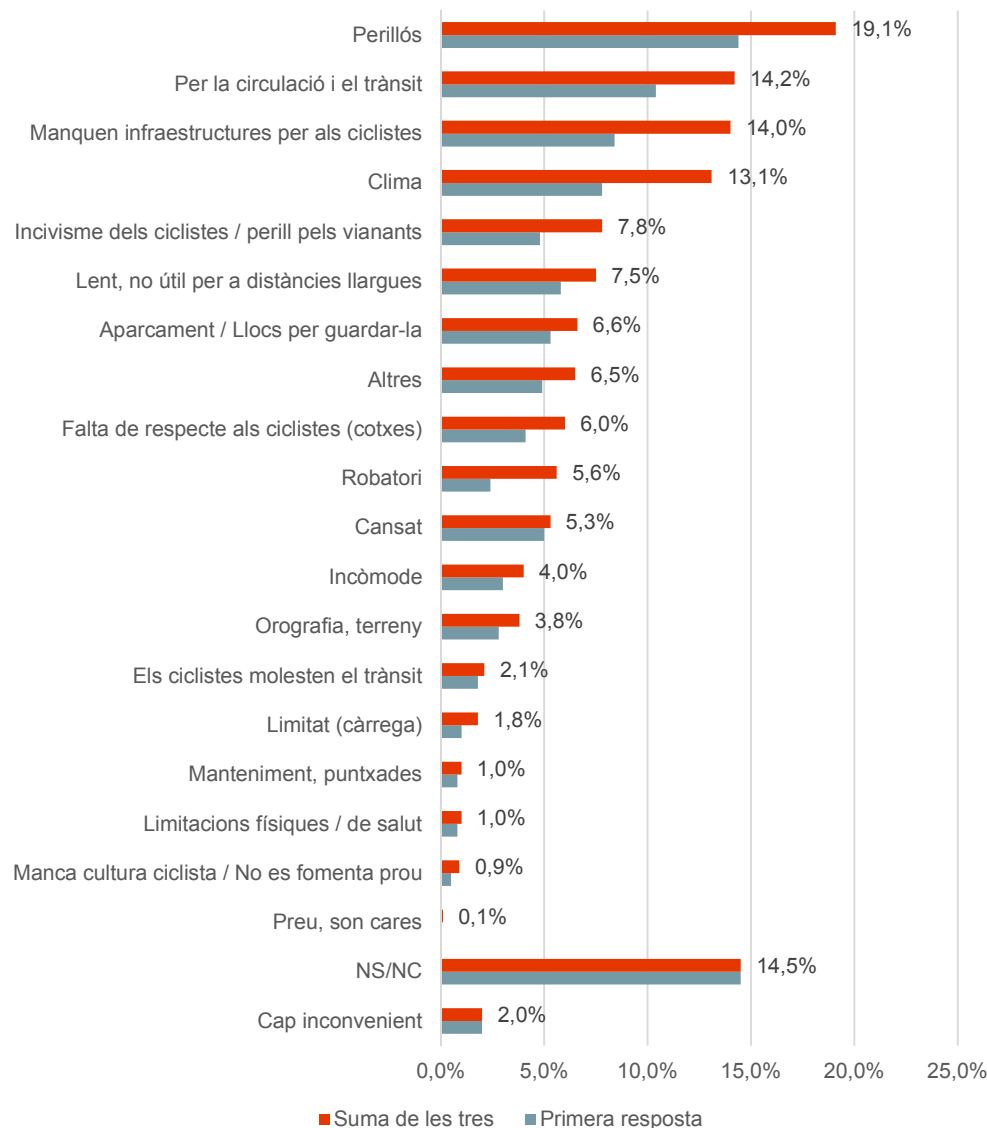
## Inconvenients d'anar en bicicleta



Total mostra (n=800)

100%

- El perill és l'inconvenient que més s'esmenta en relació a la bicicleta, seguit del perill concret degut al trànsit. El resultat és similar a l'obtingut l'any 2016. La manca d'infraestructures adequades es manté en la tercera posició. En canvi, l'aparcament, que estava en quart lloc baixa a la setena posició, cobrant més protagonisme el clima, la manca de civisme d'alguns ciclistes i la lentitud que representa anar amb bici per a les distàncies llargues.



## Inconvenients d'anar en bicicleta: detall



Total mostra  
(n=800)

100%

	2016	2016	2016	2016
Respostes vàlides	1a %	Suma 3 %	1a %	Suma 3 %
NS/NC	14,5	120,6	16,5	16,5
Cap inconvenient	2,0	59,0	(amb NS/NC)	(amb NS/NC)
Altres	4,9	6,5	2,0	5,1
Robatori	2,4	5,6	5,2	8,1
Manteniment, punxades	0,8	1,0	0,5	1,2
Preu, son cares	0,0	0,1	0,2	0,5
Perillós	14,4	19,1	16,0	21,4
Per la circulació i el trànsit	10,4	14,2	12,0	14,7
Manquen infraestructures per als ciclistes	8,4	14,0	9,6	16,7
Aparcament / Llocs per guardar-la	5,3	6,6	7,1	10,6
Clima	7,8	13,1	4,9	9,1
Orografia, terreny	2,8	3,8	2,5	3,9
Limitacions físiques / de salut	0,8	1,0	2,2	2,7
Manca civisme dels ciclistes / perill pels vianants	4,8	7,8	3,2	4,2
Falta de respecte als ciclistes (cotxes)	4,1	6,0	1,7	4,9
Els ciclistes molesten el trànsit	1,8	2,1	1,0	1,2
Manca cultura ciclista / No es fomenta prou	0,5	0,9	0,5	1,5
Lent, no útil per a distàncies llargues	5,8	7,5	5,4	6,6
Cansat	5,0	5,3	5,7	8,1
Incòmode	3,0	4,0	3,2	5,9
Limitat (càrrega)	1,0	1,8	0,5	2,2

PERILL PEL TRÀNSIT    MANQUEN FACILITATS    LIMITACIONS    INCONVENIENTS EXÒGENS    CONVIVÈNCIA    ALTRES



## Inconvenients d'anar amb bicicleta: evolució temes generals



### QUIN CREU QUE ÉS EL PRINCIPAL INCONVENIENT D'ANAR AMB BICICLETA?

-Espontània-Primera resposta.

Total mostra (n=800)

100%

APARTAT	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016
PERILL PEL TRÀNSIT	32,5	35,3	37,1	25,1	33,3	29,3	28,0	26,1
MANQUEN FACILITATS PELS CICLISTES	13,3	10,7	17,1	18,0	14,0	17,7	16,7	13,6
LIMITACIONS DE LA BICICLETA RESPECTE ALTRES MITJANS DE TRANSPORT	18,5	17,4	13,9	15,9	12,6	11,3	14,8	14,6
INCONVENIENTS EXÒGENS A LA GESTIÓ	9,5	8,4	8,3	11,4	14,1	10,3	9,6	11,3
CONVIVÈNCIA ENTRE AUTOMÒBILS, CICLISTES I VIANANTS		2,7	3,1	6,3	8,6	6,1	6,4	11,1
ALTRES	11,0	6,9	4,9	6,6	5,0	7,8	8,1	9,1
TOT/CAP/NS-NC	15,3	18,1	16,3	17,4	13,1	17,3	16,5	14,2

El conjunt de la primera resposta sobre inconvenients d'anar en bicicleta ha evolucionat de forma que l'any 2016 ha augmentat el grup de casos relacionats amb els inconvenients exògens a la gestió i el relacionat amb la convivència entre automòbils, ciclistes i vianants, mentre que han disminuït els relacionats amb els perills del trànsit, la manca de facilitats pels ciclistes i les limitacions de la bicicleta respecte altres mitjans de transport. La proporció de respostes sobre altres tòpics ha augmentat i la de casos de no resposta o cap inconvenient s'ha mantingut estable.

## Inconvenients d'anar en bicicleta (grans tòpics) i característiques sociodemogràfiques



Total mostra (n=800)

100%

Resultats multi resposta	Perill pel trànsit	Manca de facilitats	Inconvenients exògens	Limitacions bicicleta	Convivència	Altres	Comentari
Home	37,3	19,4	19,7	16,4	14,9	16,7	Aglutinades les respostes vàlides en tres grans temes, i creuades amb les principals variables que descriuen la mostra des d'un punt de vista sociodemogràfic, s'observa que:
Dona	29,4	21,9	16,1	20,4	18,6	10,1	
12-24	22,0	17,1	17,1	33,3	17,1	22,8	Els homes mostren major proporcions de respostes relacionades amb el perill del trànsit, els inconvenients exògens i altres. Les dones es decanten en major proporció per la manca de facilitats, les limitacions i la convivència
25-39	33,0	23,1	20,8	24,1	11,8	11,3	
40-54	37,1	22,7	18,8	15,7	16,6	14,0	
55-69	35,2	18,8	17,0	9,1	18,8	11,5	Les respostes sobre perill i convivència tendeixen a augmentar amb l'edat i les de limitacions disminueixen quan augmenta l'edat.
70-79	38,0	16,9	9,9	5,6	26,8	5,6	
≤ 10000	27,5	16,1	28,9	19,5	8,7	12,1	Les respostes sobre perill i convivència, també augmenten a mida que ho fa la grandària dels municipis, mentre que els inconvenients exògens es redueixen a mida que la grandària creix.
10001-100000	31,8	20,8	17,6	20,4	13,8	13,2	
100001-500000	34,8	24,8	16,1	18,6	15,5	11,2	
> 500000	40,1	20,3	10,5	13,4	30,2	16,9	
Baix	31,4	15,5	11,4	13,2	17,7	9,5	Les respostes sobre tots els temes, excepte la convivència, tendeixen a augmentar amb el nivell d'estudis.
Mig	30,9	21,3	19,5	18,8	17,7	15,2	
Alt	37,3	24,3	19,7	22,9	15,5	14,4	Els usuaris proporcionen major percentatges de resposta en tots els temes, excepte en el que fa referència al perill, tòpic en el que usuaris i no usuaris mostren proporcions similars.
Usuari	33,5	23,4	22,8	20,3	17,1	16,8	
No usuari	33,3	18,8	14,7	17,1	16,5	11,2	Estudiants i mestresses de casa són els que menys mencionen el perill. Els estudiants són els que mostren una menor proporció de casos sobre manca de facilitats i convivència, però són els que més citen les limitacions de la bici.
Ocupats	33,0	22,2	19,8	18,6	13,7	13,0	
Aturats	36,0	22,1	20,9	20,9	23,3	14,0	
Jubilats pensió	40,4	19,2	12,3	7,5	24,7	10,3	Els estrangers citen molt menys les limitacions i més els inconvenients exògens, la convivència i altres temes
Tasques llar	25,0	11,1	11,1	11,1	16,7	2,8	
Estudiants	25,0	19,4	12,0	34,3	13,9	22,2	
Espanyols	33,4	20,6	17,3	18,9	16,6	13,2	
Estrangers	32,6	20,9	27,9	9,3	18,6	16,3	

## Els atributs associats a la bicicleta

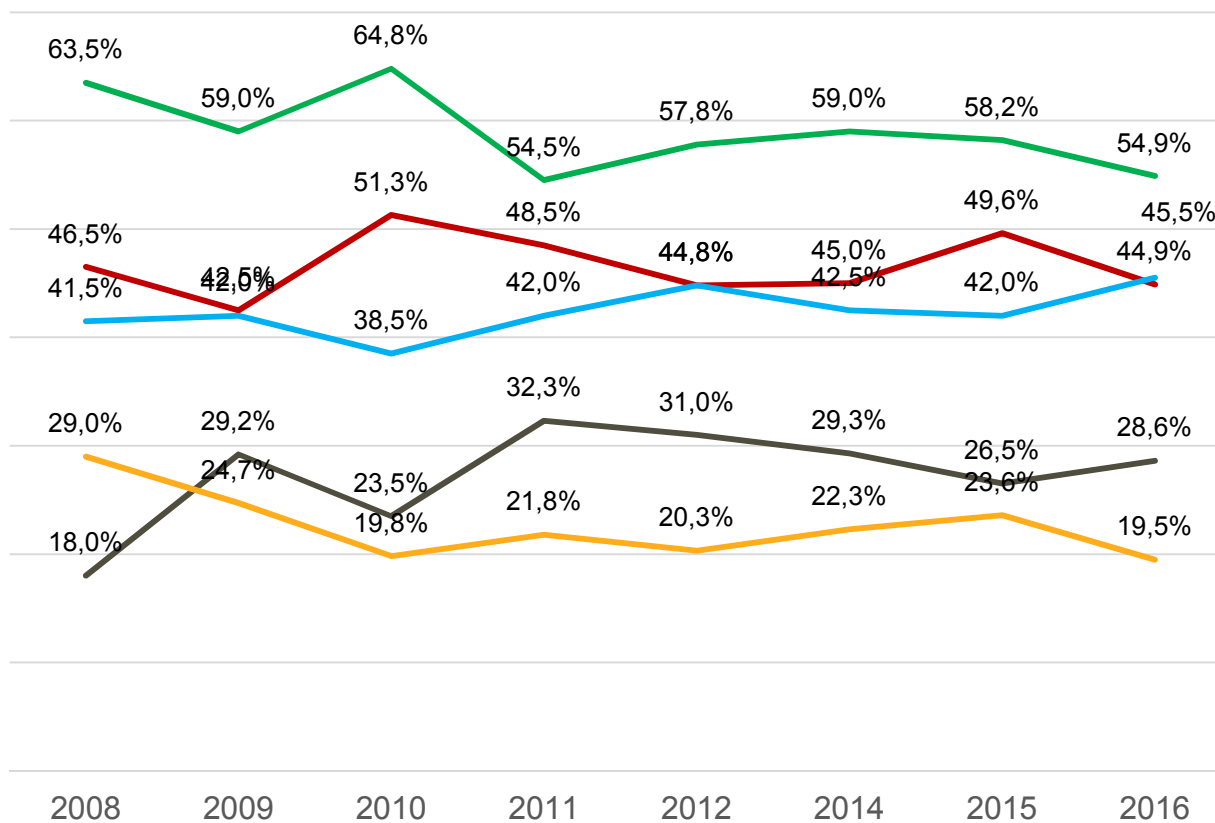


Total mostra (n=800)

100%

### DE LES PARAULES QUE LI LLEGIRÉ A CONTINUACIÓ QUINA RELACIONA MÉS AMB L'ANAR EN BICICLETA? I LA SEGONA?

–Multi resposta–



- De manera suggerida, la salut continua en primera posició entre les paraules associades amb la bicicleta
- El medi ambient es col·loca en segon lloc l'any 2016, i l'esport en tercer a poca distància

## Els atributs associats a la bicicleta i característiques sociodemogràfiques



Total mostra  
(n=800)

100%

Resultats multi resposta	Salut	Esport	Mobilitat	Lleure	Medi ambient	Altres	Cap més	NS/NC	Comentari
Home	54,6	52,3	28,8	18,7	37,7	0,4	3,7	3,0	Aglutinades les respostes suggerides i creuades amb les principals variables que descriuen la mostra des d'un punt de vista sociodemogràfic, s'observa que la salut és el tema més mencionat en totes les categories de totes les variables excepte en el cas de l'edat, en que els més joves posen per davant l'esport. També es dona aquest canvi entre els estudiants, resultat coherent amb l'anterior.
Dona	55,2	36,9	28,3	20,4	54,0	0,2	4,2	0,4	
12-24	45,4	52,9	33,3	16,1	48,9	0,0	1,1	1,1	
25-39	54,1	42,9	26,9	16,4	50,4	0,7	4,9	1,8	
40-54	57,0	49,1	25,6	22,5	38,2	0,0	4,1	1,7	
55-69	60,0	37,4	28,4	25,3	44,2	0,0	4,7	0,0	
70-79	58,7	36,0	36,0	12,0	52,0	1,3	4,0	0,0	
≤ 10000	59,7	44,0	26,2	26,2	39,3	0,0	2,6	1,0	
10001-100000	55,1	47,2	27,4	17,3	46,2	0,5	4,3	1,0	
100001-500000	52,0	43,1	31,4	18,6	48,5	0,0	4,4	1,0	
> 500000	53,1	43,1	30,3	18,5	46,9	0,5	3,8	1,9	
Baix	59,6	49,6	26,8	10,8	45,2	0,0	4,8	1,6	L'esport és la segona paraula escollida en la majoria de casos excepte en el de les dones, joves d'entre 25 i 39 anys, grans entre 70 i 79 anys, municipis més grans, gent amb estudis de nivell alt, no usuaris, aturats i jubilats i estrangers, que posen al medi ambient per endavant.
Mig	49,9	49,1	29,5	21,2	44,5	0,0	2,7	1,6	
Alt	56,4	38,9	28,3	23,9	46,9	0,6	3,9	0,6	
Usuari	54,7	48,1	25,4	23,1	44,6	0,6	2,1	0,8	Mobilitat i lleure ocupen la quarta i cinquena posició en la majoria de casos.
No usuari	55,2	41,5	32,0	15,7	46,5	0,0	5,8	1,6	
Ocupats	54,0	44,0	27,5	23,6	44,0	0,2	3,8	1,4	
Aturats	55,8	47,1	31,7	14,4	49,0	0,0	1,9	0,0	
Jubilats pensió	61,2	38,8	29,6	17,8	46,7	0,7	5,3	0,0	
Tasques llar	68,3	53,7	22,0	2,4	43,9	0,0	9,8	0,0	
Estudiants	47,4	53,3	28,5	13,9	49,6	0,7	0,7	2,9	
Espanyols	54,7	45,5	28,1	20,3	45,4	0,2	3,6	1,0	
Estrangers	58,1	35,5	35,5	8,1	46,8	1,6	8,1	3,2	

4.2

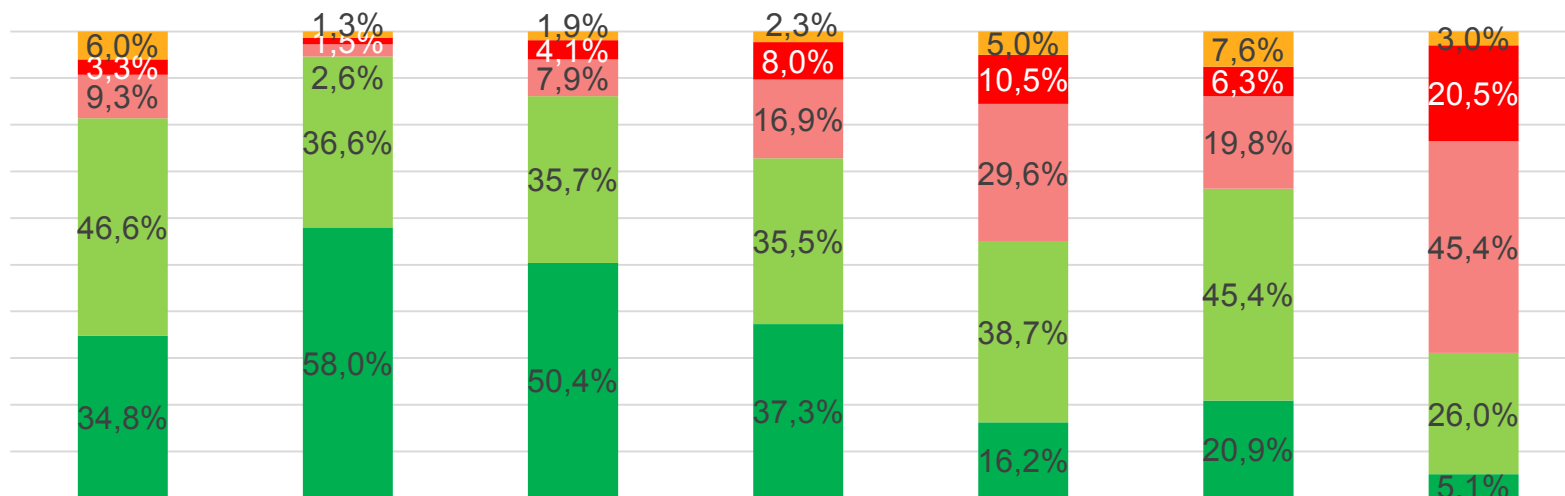
## La bicicleta a la ciutat

## La bicicleta a la ciutat



Total mostra (n=1000)

100%



La bicicleta a la ciutat és més ràpida que el cotxe en les distàncies curtes i mitjanes

La bicicleta és el mitjà de transport més econòmic

La reducció de la contaminació ambiental a les ciutats ha de passar per l'augment de l'ús de la bicicleta

Moure's amb bicicleta per la ciutat és saludable

Moure's amb bicicleta per la ciutat és còmode

Desplaçant-te amb bicicleta estalvies temps

La bicicleta és un transport segur

■ Molt d'acord ■ Bastant d'acord ■ Poc d'acord ■ Gens d'acord ■ NS/NC

**LA MAJORIA ESTÀ D'ACORD AMB ELS ATRIBUTS POSITIVS DE LA BICICLETA, EXCEPTE EL QUE FA REFERÈNCIA A LA SEGURETAT**

Un 81,4% reconeix la bicicleta com un transport més ràpid que el cotxe en distàncies curtes i mitjanes a la ciutat. Un 94,6% la reconeix com el transport més econòmic. Un 86,1% reconeix el seu paper crític en la reducció de la contaminació. Un 72,8% que és saludable fer-la servir per la ciutat. En canvi, tan sols un 54,9% troba aquesta mobilitat còmode per la ciutat, un 66,3% reconeix que s'estalvia temps i només un 31,1% la considera un transport segur.

## La bicicleta a la ciutat: evolució

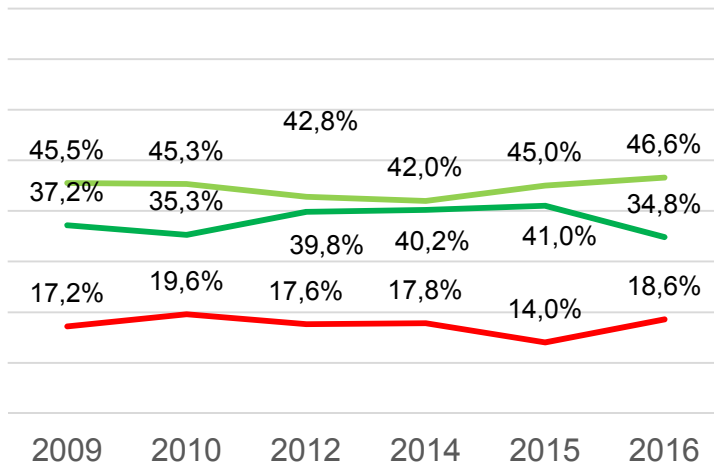


Total mostra (n=1000)

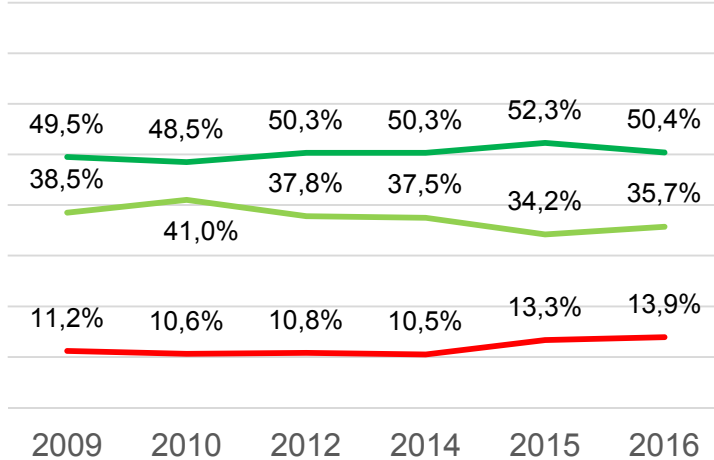
100%



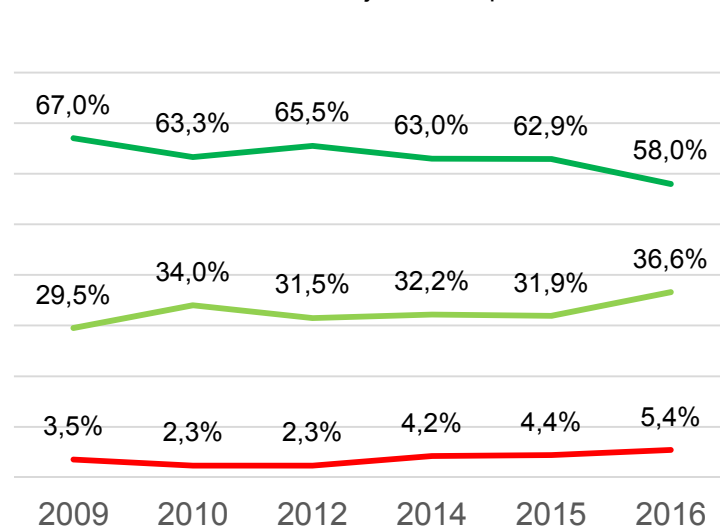
La bicicleta a la ciutat és més ràpida que el cotxe en les distàncies curtes i mitjanes



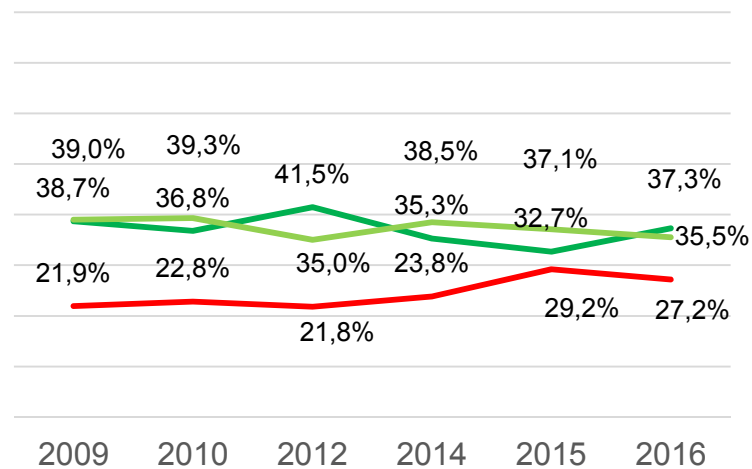
La reducció de la contaminació ambiental a les ciutats ha de passar per l'augment de l'ús de la bicicleta



La bicicleta és el mitjà de transport més econòmic



Moure's en bicicleta per la ciutat és saludable



# La bicicleta a la ciutat: evolució

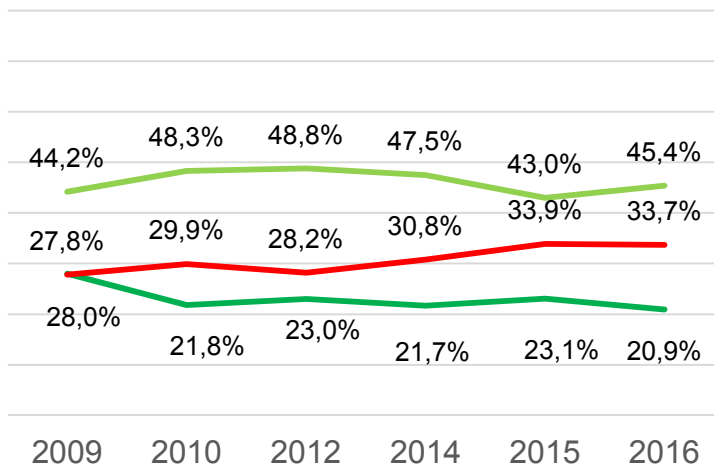


Total mostra (n=1000)

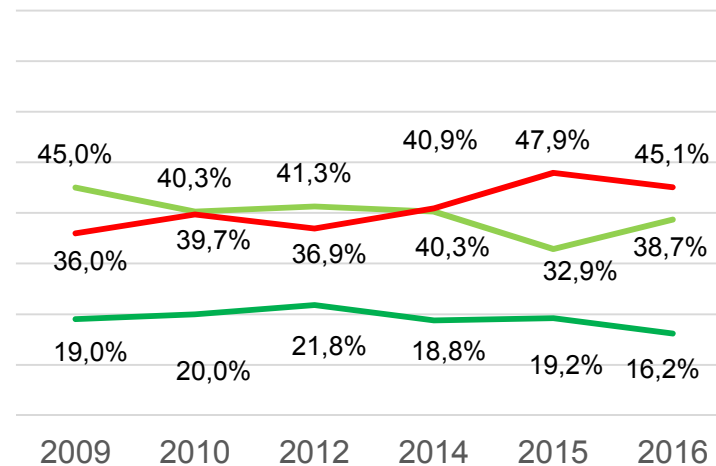
100%



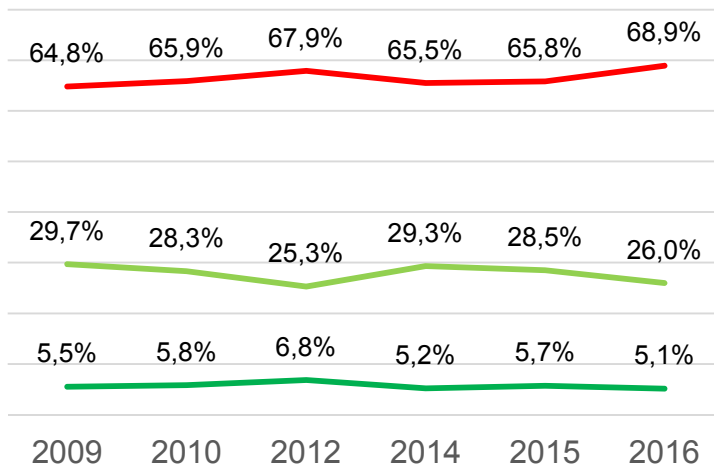
Desplaçant-te amb bicicleta estalvies temps



Moure's en bicicleta per la ciutat és còmode



La bicicleta és un transport segur





## La bicicleta a la ciutat i característiques socioeconòmiques



Total mostra  
(n=1000)

100%



Genere / Nacionalitat		Ràpid	Econòmic	Clau per reduir contaminació	Saludable	Còmode	Estalvia temps	Segur
Home	Molt	33,3%	56,1%	50,6%	33,9%	17,2%	20,2%	6,3%
	Bastant	53,8%	38,4%	36,1%	40,5%	39,8%	50,5%	27,9%
	Poc	8,6%	3,5%	8,2%	17,4%	31,3%	23,3%	44,2%
	Gens	4,3%	1,9%	5,1%	8,2%	11,7%	6,0%	21,6%
Dona	Molt	41,1%	61,6%	52,2%	42,9%	16,9%	25,3%	4,1%
	Bastant	45,0%	35,7%	36,7%	31,8%	41,8%	47,6%	25,6%
	Poc	11,3%	1,7%	7,9%	17,2%	31,0%	19,4%	49,7%
	Gens	2,6%	1,1%	3,2%	8,2%	10,3%	7,7%	20,6%
Espanyols	Molt	36,9%	59,1%	51,2%	38,1%	16,7%	22,1%	5,4%
	Bastant	49,9%	36,6%	36,7%	35,7%	41,6%	49,0%	25,8%
	Poc	9,9%	2,7%	7,8%	17,5%	30,4%	21,7%	47,6%
	Gens	3,3%	1,5%	4,2%	8,6%	11,2%	7,3%	21,1%
Estrangers	Molt	38,6%	53,2%	54,1%	38,7%	22,0%	31,0%	3,5%
	Bastant	43,9%	43,5%	31,1%	45,2%	27,1%	51,7%	42,1%
	Poc	10,5%	1,6%	11,5%	14,5%	42,4%	17,2%	33,3%
	Gens	7,0%	1,6%	3,3%	1,6%	8,5%	0,0%	21,1%

## La bicicleta a la ciutat i característiques socioeconòmiques



Total mostra  
(n=1000)

100%



Edat		Ràpid	Econòmic	Clau per reduir contaminació	Saludable	Còmode	Estalvia temps	Segur
12-24	Molt	53,2%	54,9%	57,1%	53,8%	21,6%	33,3%	11,1%
	Bastant	36,3%	35,8%	34,7%	36,4%	43,9%	37,5%	42,1%
	Poc	8,8%	5,8%	4,7%	8,1%	28,1%	25,0%	38,6%
	Gens	1,8%	3,5%	3,5%	1,7%	6,4%	4,2%	8,2%
25-39	Molt	36,2%	62,5%	54,3%	43,2%	16,8%	20,6%	3,4%
	Bastant	48,4%	33,3%	34,7%	37,6%	42,7%	54,8%	26,4%
	Poc	9,4%	3,0%	7,5%	13,5%	29,8%	17,9%	46,7%
	Gens	5,9%	1,1%	3,4%	5,6%	10,7%	6,7%	23,4%
40-54	Molt	33,9%	53,6%	47,0%	31,1%	16,5%	20,4%	3,6%
	Bastant	53,3%	43,3%	37,6%	37,5%	40,1%	51,1%	26,5%
	Poc	10,2%	1,4%	10,5%	19,6%	31,3%	21,9%	48,7%
	Gens	2,6%	1,7%	4,9%	11,8%	12,1%	6,7%	21,1%
55-69	Molt	31,4%	64,4%	48,9%	32,3%	16,3%	19,9%	4,9%
	Bastant	54,9%	33,0%	38,2%	32,3%	34,3%	45,8%	18,4%
	Poc	11,4%	2,1%	9,1%	25,3%	37,6%	25,3%	50,3%
	Gens	2,3%	0,5%	3,8%	10,2%	11,8%	9,0%	26,5%
70-79	Molt	25,8%	60,3%	50,7%	25,0%	10,4%	19,1%	5,4%
	Bastant	59,1%	39,7%	37,0%	37,5%	44,8%	57,4%	14,9%
	Poc	9,1%	0,0%	5,5%	23,6%	26,9%	14,7%	50,0%
	Gens	6,1%	0,0%	6,8%	13,9%	17,9%	8,8%	29,7%

## La bicicleta a la ciutat i característiques socioeconòmiques



Total mostra  
(n=1000)

100%



Grandària Municipi		Ràpid	Econòmic	Clau per reduir contaminació	Saludable	Còmode	Estalvia temps	Segur
≤ 10000	Molt	39,4%	59,6%	53,2%	45,2%	21,8%	27,3%	7,6%
	Bastant	50,6%	37,8%	39,2%	33,0%	45,3%	40,1%	36,4%
	Poc	8,9%	1,6%	4,3%	17,0%	24,6%	27,9%	40,8%
	Gens	1,1%	1,1%	3,2%	4,8%	8,4%	4,7%	15,2%
10001-100000	Molt	36,1%	56,3%	52,5%	36,3%	17,7%	20,4%	5,8%
	Bastant	50,3%	38,6%	35,6%	41,5%	42,7%	50,4%	24,2%
	Poc	8,7%	2,8%	7,3%	14,5%	30,9%	21,5%	49,7%
	Gens	4,9%	2,3%	4,7%	7,8%	8,6%	7,7%	20,3%
100001-500000	Molt	37,5%	64,6%	56,0%	39,5%	16,0%	22,9%	3,5%
	Bastant	48,4%	32,3%	32,5%	31,3%	35,1%	52,1%	27,3%
	Poc	11,5%	2,5%	7,5%	19,5%	34,5%	19,3%	46,0%
	Gens	2,6%	0,5%	4,0%	9,7%	14,4%	5,7%	23,2%
> 500000	Molt	36,0%	57,1%	43,3%	34,1%	12,7%	22,3%	3,8%
	Bastant	48,5%	38,1%	39,0%	34,6%	38,5%	51,8%	22,6%
	Poc	11,5%	3,3%	13,3%	20,7%	34,1%	17,8%	47,6%
	Gens	4,0%	1,4%	4,3%	10,6%	14,6%	8,1%	26,0%

## La bicicleta a la ciutat i característiques socioeconòmiques



Total mostra (n=1000)

100%



Nivell d'estudi / Usuari de Bicicleta		Ràpid	Econòmic	Clau per reduir contaminació	Saludable	Còmode	Estalvia temps	Segur
Baix	Molt	30,8%	53,7%	52,1%	34,3%	18,7%	19,7%	5,8%
	Bastant	55,9%	41,0%	38,0%	44,4%	42,1%	50,2%	28,8%
	Poc	11,0%	2,5%	5,8%	15,1%	32,3%	24,9%	44,6%
	Gens	2,2%	2,9%	4,1%	6,3%	6,8%	5,2%	20,8%
Mig	Molt	32,8%	60,2%	51,2%	38,4%	16,4%	20,6%	4,2%
	Bastant	53,2%	35,8%	35,8%	35,7%	39,6%	49,4%	25,0%
	Poc	10,1%	3,0%	7,3%	16,6%	31,2%	23,0%	48,3%
	Gens	3,9%	1,1%	5,7%	9,3%	12,8%	7,0%	22,5%
Alt	Molt	45,6%	61,4%	51,0%	40,7%	16,8%	26,3%	5,9%
	Bastant	41,5%	34,9%	36,1%	31,1%	40,9%	48,5%	27,5%
	Poc	9,4%	2,5%	10,4%	19,8%	30,3%	17,1%	46,3%
	Gens	3,5%	1,1%	2,5%	8,5%	12,1%	8,1%	20,2%
Usuari	Molt	41,1%	60,2%	55,3%	44,8%	20,9%	26,8%	7,1%
	Bastant	46,3%	34,5%	33,3%	34,4%	40,2%	47,0%	33,5%
	Poc	9,3%	3,3%	7,6%	14,5%	29,5%	20,7%	44,0%
	Gens	3,3%	2,0%	3,7%	6,3%	9,4%	5,5%	15,3%
No usuari	Molt	32,6%	57,2%	47,1%	31,0%	12,7%	17,9%	3,2%
	Bastant	53,1%	39,8%	39,7%	38,5%	41,3%	51,5%	19,5%
	Poc	10,5%	1,9%	8,5%	20,3%	33,0%	22,3%	49,8%
	Gens	3,8%	1,0%	4,7%	10,3%	12,9%	8,3%	27,5%

## La bicicleta a la ciutat i característiques socioeconòmiques



Total mostra (n=1000)

100%



Ocupació		Ràpid	Econòmic	Clau per reduir contaminació	Saludable	Còmode	Estalvia temps	Segur
Ocupats	Molt	36,3%	57,8%	51,1%	37,5%	15,1%	21,9%	4,8%
	Bastant	49,8%	38,7%	35,5%	34,5%	39,9%	50,8%	28,3%
	Poc	11,2%	2,6%	9,2%	18,7%	32,8%	21,3%	45,3%
	Gens	2,7%	0,9%	4,2%	9,3%	12,2%	6,1%	21,6%
Aturats	Molt	43,4%	68,9%	55,8%	50,0%	27,6%	16,2%	3,0%
	Bastant	46,5%	28,2%	35,6%	34,0%	35,7%	55,6%	26,3%
	Poc	5,1%	1,0%	6,7%	12,0%	26,5%	24,2%	50,5%
	Gens	5,1%	1,9%	1,9%	4,0%	10,2%	4,0%	20,2%
Jubilats pensió	Molt	28,1%	60,8%	51,0%	25,2%	15,7%	20,5%	4,7%
	Bastant	59,3%	37,8%	37,4%	34,7%	37,9%	51,5%	14,9%
	Poc	9,6%	0,7%	7,5%	26,5%	32,1%	18,2%	52,0%
	Gens	3,0%	0,7%	4,1%	13,6%	14,3%	9,8%	28,4%
Tasques llar	Molt	23,7%	51,2%	43,6%	28,2%	11,1%	23,5%	5,1%
	Bastant	52,6%	46,3%	43,6%	51,3%	52,8%	47,1%	17,9%
	Poc	18,4%	0,0%	5,1%	15,4%	25,0%	11,8%	43,6%
	Gens	5,3%	2,4%	7,7%	5,1%	11,1%	17,6%	33,3%
Estudiants	Molt	48,5%	56,6%	53,0%	49,3%	20,6%	32,3%	8,9%
	Bastant	40,9%	31,6%	36,6%	40,4%	47,8%	35,3%	37,0%
	Poc	7,6%	7,4%	5,2%	7,4%	27,2%	25,6%	44,4%
	Gens	3,0%	4,4%	5,2%	2,9%	4,4%	6,8%	9,6%

## La bicicleta a la ciutat: espais al transport públic

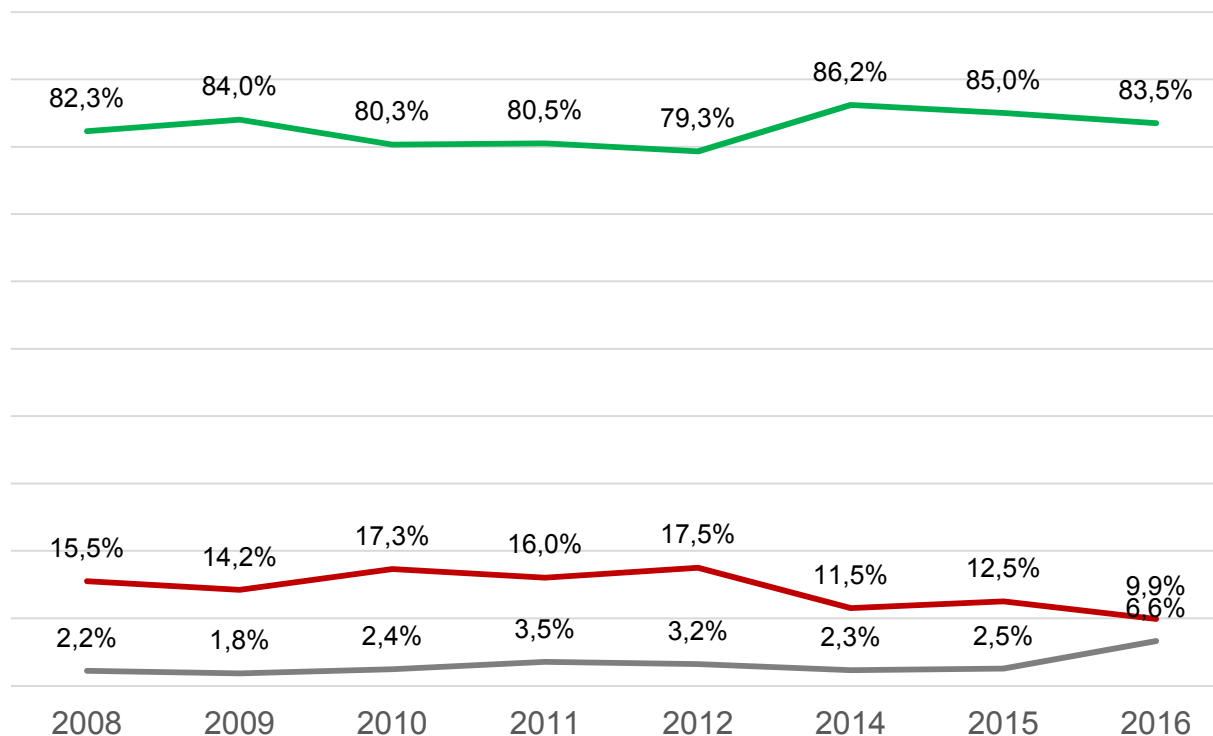


Total mostra (n=1000)

100%



### CREU QUE S'HAN D'ADEQUAR ESPAIS RESERVATS A LES BICICLETES AL TRANSPORT PÚBLIC?



**LA MAJORIA (83,5%) ESTÀ D'ACORD AMB QUE S'HAN D'ADEQUAR ESPAIS RESERVATS A LES BICICLETES AL TRANSPORT PÚBLIC**

En l'edició 2016, aquesta pregunta s'ha fet a tota la mostra, per la qual cosa, cal fer les comparacions amb cautela ja que la mostra de les edicions passades era menor. Tenint present aquest fet, la resposta afirmativa ha baixat 1,5 punts percentuals entre els anys 2015 i 2016

## La bicicleta a la ciutat: espais al transport públic i característiques socioeconòmiques



Total mostra  
(n=1000)

100%



Espais al transport públic	Si	No	NS/NC	Comentari
Home	81,0	12,1	6,9	Els homes estan menys d'acord amb aquesta mesura. La diferència és estadísticament significativa.
Dona	86,3	7,5	6,2	
12-24	90,2	5,2	4,5	El grau d'acord disminueix amb l'edat de forma lineal. Les diferències son significatives.
25-39	85,8	7,8	6,3	
40-54	82,3	11,3	6,5	
55-69	79,5	12,6	7,9	
70-79	74,7	16,0	9,4	
≤ 10000	88,5	5,2	6,3	El grau d'acord disminueix a mida que la grandària del municipi creix. Les diferències son significatives.
10001-100000	85,0	7,9	7,1	
100001-500000	83,8	10,3	5,9	
> 500000	75,8	17,5	6,6	
Baix	79,6	10,4	10,0	No hi ha diferències significatives per raó del nivell d'estudis ni per raó de ser o no usuari
Mig	82,6	11,0	6,9	
Alt	88,3	8,1	3,7	
Usuari	84,7	8,5	6,8	
No usuari	82,2	11,4	6,4	
Ocupats	82,7	10,5	6,8	Els ocupats, jubilats i les mestresses de casa estan menys d'acord amb la proposta. Les diferències son significatives.
Aturats	95,2	1,9	2,9	
Jubilats pensió	73,7	16,4	9,9	
Tasques llar	80,5	9,8	9,8	
Estudiants	91,2	5,1	3,7	
Espanyols	83,5	10,1	6,4	No hi ha diferències significatives per raó de la nacionalitat.
Estrangers	83,9	6,5	9,7	

## La bicicleta a la ciutat: aparcaments de bici a les estacions de transport públic

NOVA  
PREGUNTA

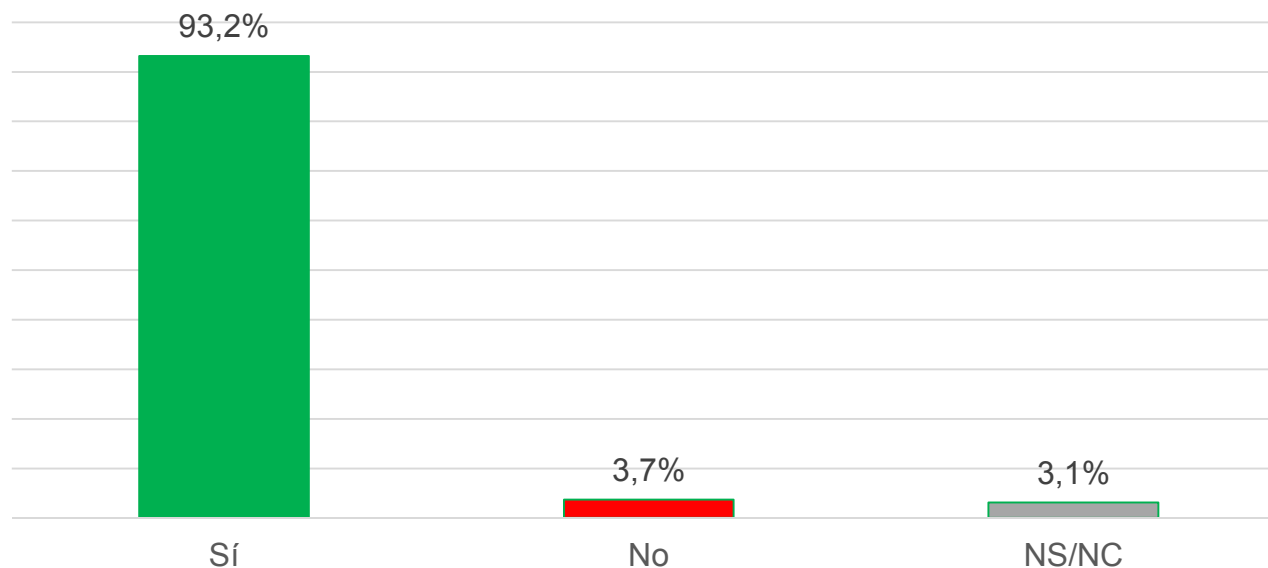


Total  
mostra  
(n=1000)

100%



CREU QUE S'HAN D'HABILITAR APARCAMENTS SEGURS DE BICICLETES A LES ESTACIONS DE TRANSPORT PÚBLIC?



**LA GRAN MAJORIA (93,2%) ESTÀ D'ACORD AMB QUE S'HAN D'HABILITAR APARCAMENTS SEGURS DE BICICLETES A LES ESTACIONS DE TRANSPORT PÚBLIC**

Aquesta pregunta es fa per primera vegada l'any 2016, de manera que els resultats no es poden comparar amb els d'altres edicions. La resposta positiva és tan contundent que no te cas analitzar la variable en funció de les característiques sociodemogràfiques.



4.3

## La bicicleta pública

## La bicicleta pública



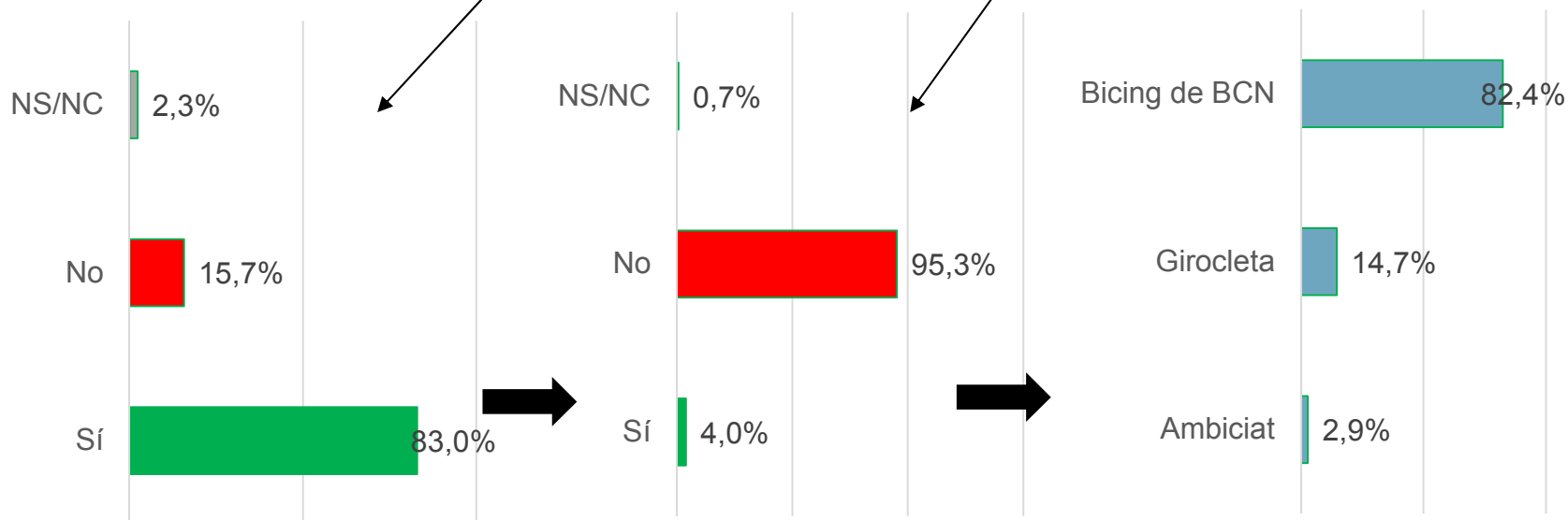
Total mostra (n=1000)

100%



A ALGUNES CIUTATS ESPANYOLES S'HA INSTAURAT UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA AMB EL QUE ES POT UTILITZAR LA BICI PER DESPLAÇAR-SE EN ELS TRAJECTES PER LA CIUTAT.

CONEIX UN SISTEMA D'AQUEST TIPUS? ESTÀ ABONAT A ALGUN?



**LA MAJORIA (83,0%) CONEIX UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA**

Dels que els coneixen, només un 4% està abonat a algun i, dels que estan abonats, la gran majoria cita el servei Bicing de Barcelona, si bé, també apareixen els de Girona i Terrassa

## La bicicleta pública: evolució



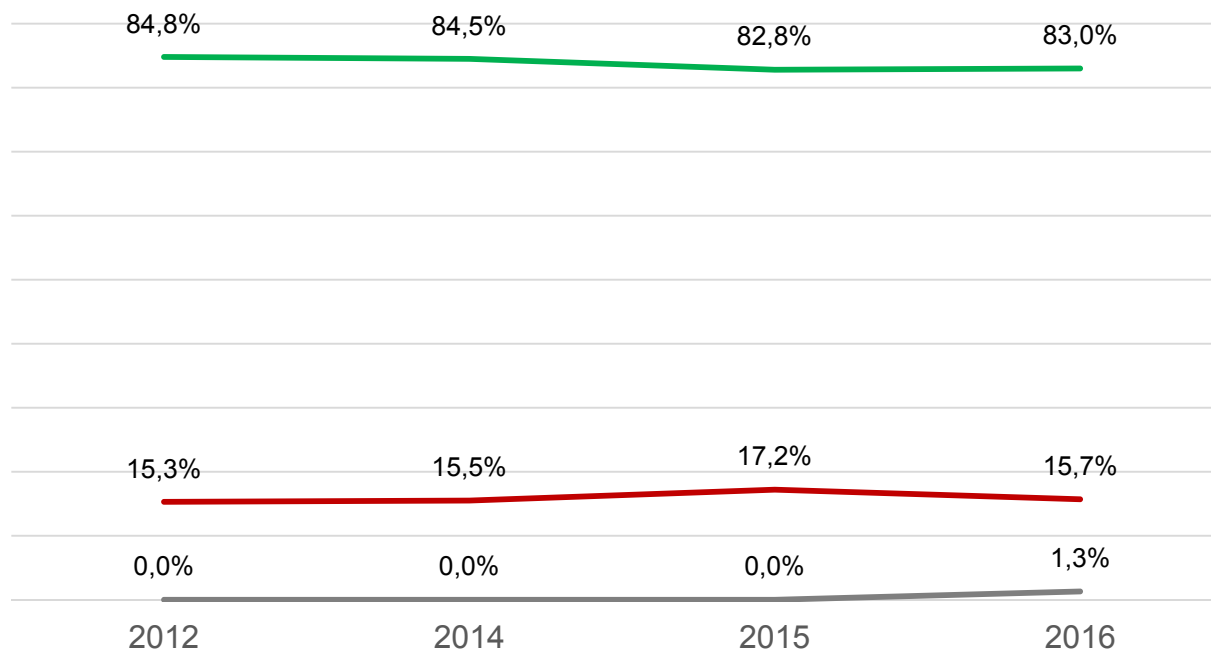
Total mostra  
(n=1000)

100%



A ALGUNES CIUTATS ESPANYOLES S'HA INSTAURAT UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA AMB EL QUE ES POT UTILITZAR LA BICI PER DESPLAÇAR-SE EN ELS TRAJECTES PER LA CIUTAT.

CONEIX UN SISTEMA D'AQUEST TIPUS?



LA TAXA DE CONEIXEMENT D'UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA ES MANTÉ FORÇA ESTABLE I HA AUGEMNTAT 0,2 PUNTS PERCENTUALS ENTRE 2016 I 2016

## La bicicleta pública i característiques sociodemogràfiques



Total mostra  
(n=1000)

100%



Espais al transport públic	Si	No	NS/NC	Comentari
Home	81,3	17,9	0,8	No hi ha diferències significatives per raó de gènere
Dona	84,8	13,3	1,9	No hi ha diferències significatives per raó de l'edat
12-24	79,9	17,2	2,9	
25-39	82,8	16,0	1,1	
40-54	85,0	14,3	0,7	
55-69	82,1	17,4	0,5	
70-79	85,3	12,0	2,7	
≤ 10000	80,6	17,8	1,5	No hi ha diferències significatives per raó de la grandària del municipi
10001-100000	82,2	16,5	1,3	
100001-500000	82,4	15,7	2,0	
> 500000	87,2	12,3	0,5	
Baix	72,4	25,2	2,4	
Mig	86,9	12,6	0,5	El grau de coneixement augmenta linealment amb el nivell d'estudis
Alt	87,5	11,4	1,1	
Usuari	81,8	16,3	1,9	
No usuari	84,3	15,1	0,6	No hi ha diferències significatives per raó de ser usuari o no
Ocupats	84,2	14,7	1,1	
Aturats	85,6	14,4	0,0	
Jubilats pensió	82,2	16,4	1,3	No hi ha diferències significatives per raó de l'ocupació
Tasques llar	82,9	17,1	0,0	
Estudiants	78,8	17,5	2,9	
Espanyols	83,3	15,6	1,2	
Estrangers	79,0	17,7	3,2	No hi ha diferències significatives per raó de la nacionalitat.

## La bicicleta pública i la seva implantació

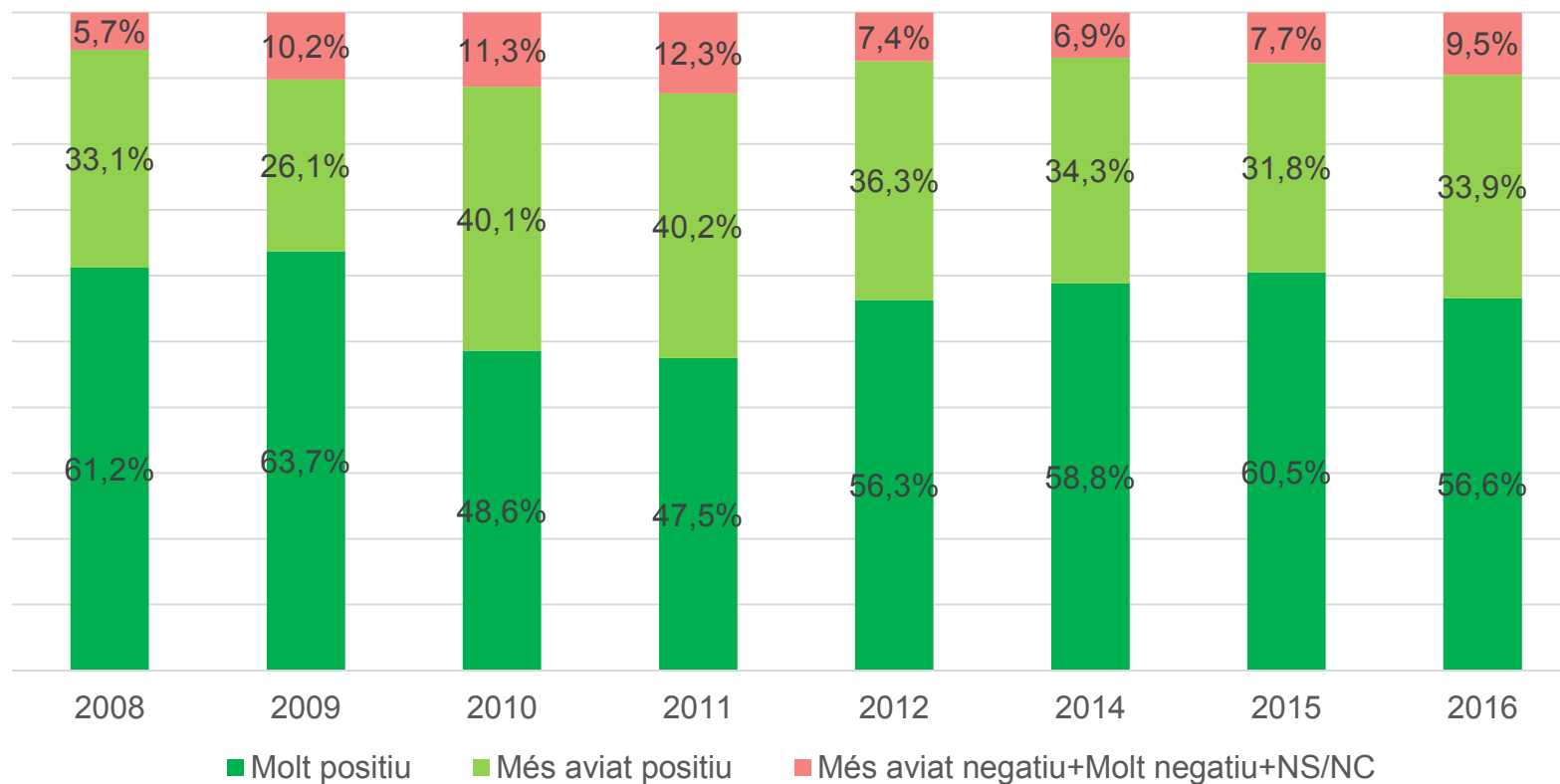


Coneix un sistema de bicicleta pública (n=830)

83%



### PENSA QUE ÉS POSITIVA LA IMPLANTACIÓ D'AQUEST SISTEMA DE TRANSPORT URBÀ?



LA TAXA D'ACCEPTACIÓ D'UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA HA DISMINUÏT LLEUGERAMENT ENTRE 2015 I 2016, PERÒ ES MANTÉ FORÇA ESTABLE DES DE L'ANY 2012

## La bicicleta pública, la seva implantació i característiques sociodemogràfiques



Coneix un sistema de bicicleta pública (n=830)

83%



	Molt positiu	Més aviat positiu	Més aviat negatiu	Molt negatiu	NS/NC
Home	58,1	30,4	4,3	1,8	5,5
Dona	57,0	33,9	3,5	1,8	3,8
12 A 24	80,6	18,4	0,0	0,0	1,0
25 A 39	59,3	35,6	2,8	1,1	1,1
40 A 54	56,9	29,4	4,1	3,6	6,1
55 A 69	51,4	34,8	7,2	0,7	5,8
70 A 79	31,1	47,5	4,9	3,3	13,1
Menor o igual a 10.000 hab.	66,4	24,8	3,2	0,8	4,8
De 10.001 a 100.000 hab.	59,5	30,5	2,7	2,7	4,6
De 100.001 a 500.000 hab.	55,6	35,6	2,2	0,7	5,9
Més de 500.000 hab	48,7	38,2	7,9	2,0	3,3
Baix	55,3	34,6	1,9	2,5	5,7
Mig	54,8	33,7	5,2	2,0	4,4
Alt	61,9	29,4	3,6	1,2	4,0
Usuari	70,3	23,2	1,5	0,8	4,2
No usuari	49,3	38,0	5,4	2,5	4,9
Ocupats	59,4	31,1	4,6	1,4	3,5
Aturats	53,9	36,8	3,9	1,3	3,9
Jubilats, pensionistes	43,0	40,5	3,3	2,5	10,7
Tasques de la llar	54,8	22,6	9,7	9,7	3,2
Estudiants	74,4	24,4	0,0	0,0	1,2
Espanyola	57,2	32,4	3,9	1,9	4,6
Estrangera o altres	62,9	28,6	2,9	0,0	5,7

4.4

## Cicloturisme

## Cicloturisme: evolució

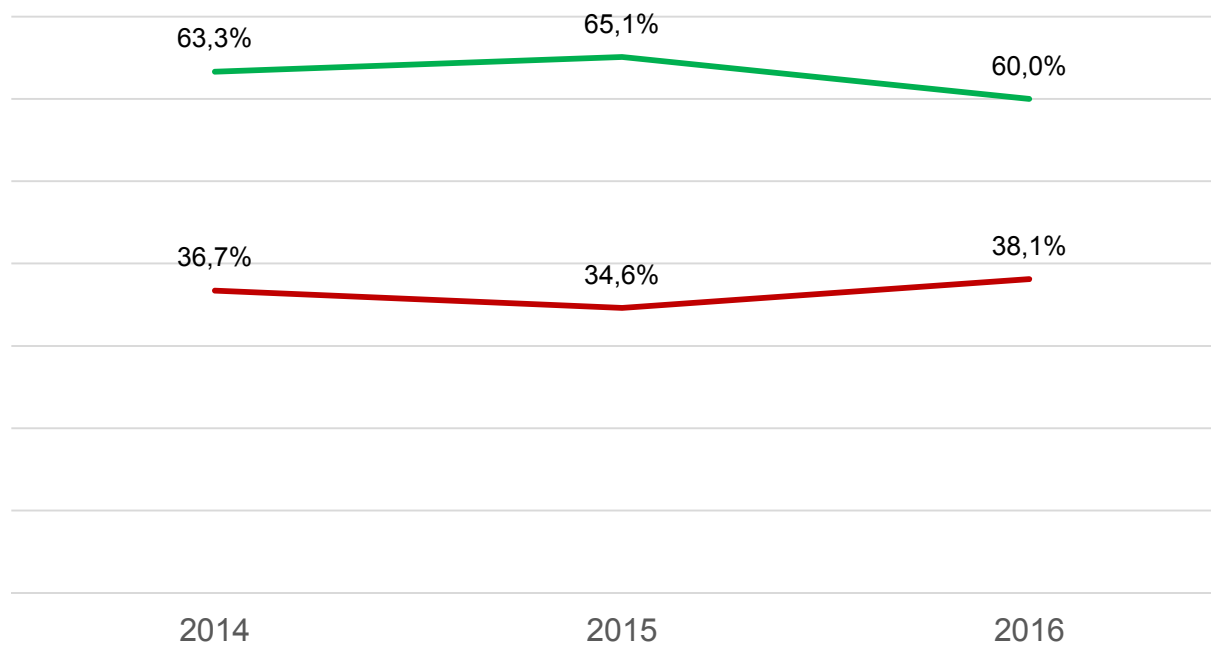


Total  
mostra  
(n=1000)

100%



### CONEIX O HA SENTIT A PARLAR DE RUTES DE CICLOTURISME?



LA TAXA DE CONEIXEMENT DEL CICLOTURISME HA DISMINUÏT 5,1 PUNTS PERCENTUALS ENTRE 2015 I 2016



## Cicloturisme i característiques sociodemogràfiques



Total mostra (n=1000)

100%



Coneix ciclisme?	Si	No	Comentari
Home	64,0	33,1	Les dones mostren un major desconeixement. La diferència és estadísticament significativa
Dona	55,6	43,5	
12-24	37,9	58,6	Els més joves mostren un menor coneixement. La diferència és significativa.
25-39	57,8	40,7	
40-54	69,6	28,0	
55-69	68,9	30,0	
70-79	58,7	41,3	
≤ 10000	66,0	33,0	No hi ha diferències significatives per raó de la grandària del municipi
10001-100000	58,9	38,1	
100001-500000	55,9	42,2	
> 500000	60,7	38,9	
Baix	55,2	43,2	El grau de coneixement augmenta linealment amb el nivell d'estudis
Mig	55,8	41,8	
Alt	67,8	31,1	
Usuari	63,2	33,3	Els usuaris tenen un major nivell de coneixement. La diferència és significativa
No usuari	56,6	43,2	
Ocupats	66,0	31,6	Els estudiants mostren una major proporció de desconeixement i els ocupats una major de coneixement. Las diferències son significatives.
Aturats	51,0	47,1	
Jubilats pensió	61,2	38,2	
Tasques llar	56,1	43,9	
Estudiants	40,9	56,9	
Espanyols	60,4	37,7	No hi ha diferències significatives per raó de la nacionalitat.
Estrangers	53,2	43,5	

# Cicloturisme i record de rutes



Coneixem el cicloturisme (n=600)

60%

Menciona alguna ruta  
**54,5%**

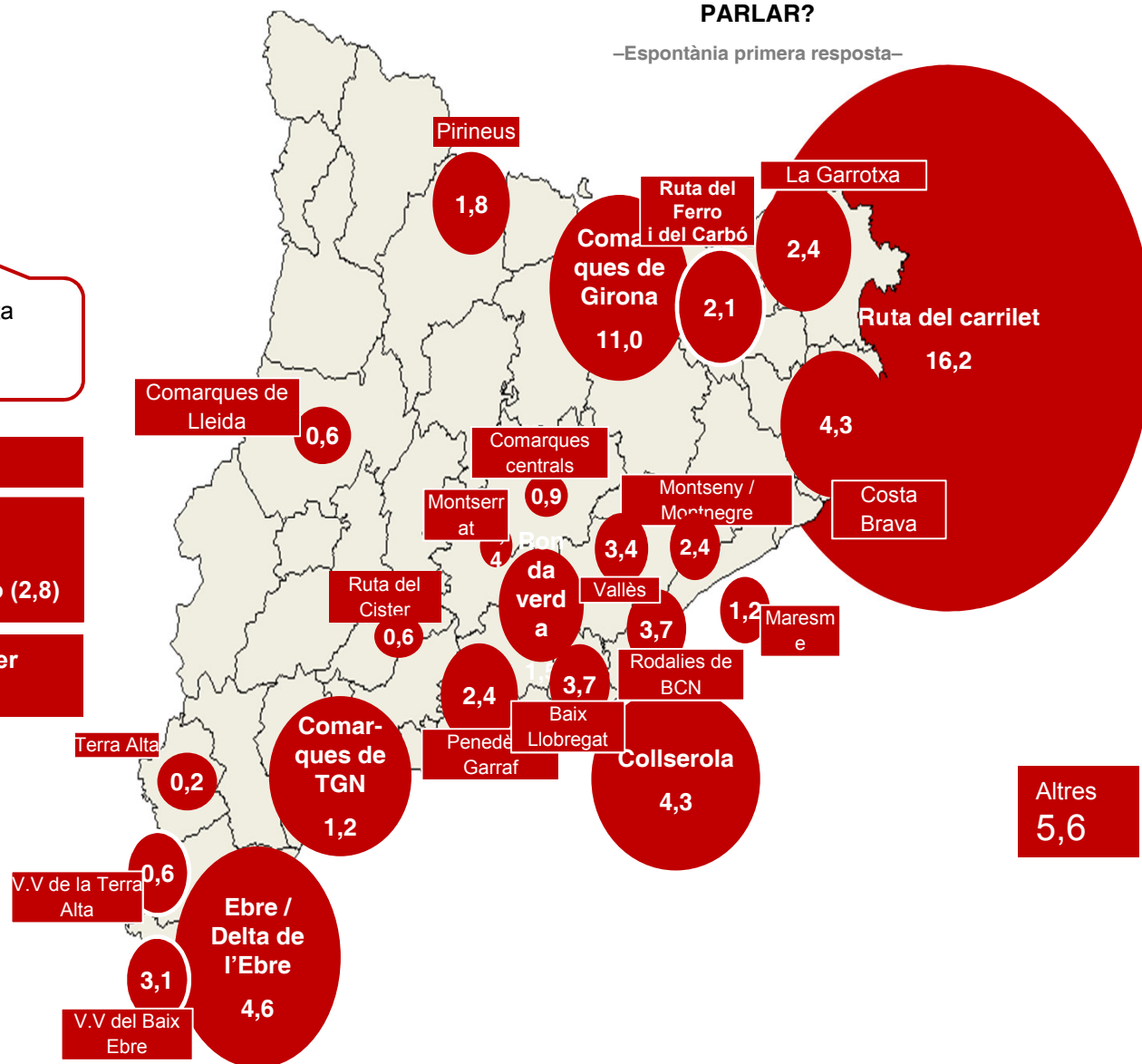
Vies verdes (15,9)

Indrets de la resta d'Espanya (1,5)  
Camino de Santiago (2,8)

Indrets de l'estranger (0,3)

## DE QUINA O QUINES HA SENTIT A PARLAR?

–Espontània primera resposta–



4.5

## Seguretat viaria

## Seguretat viària: evolució

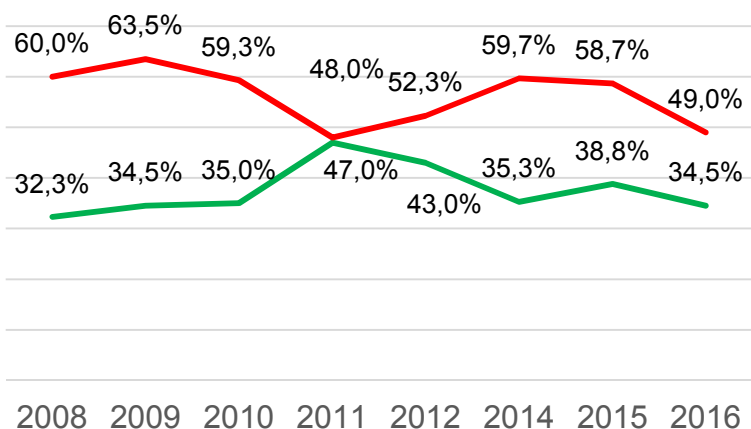


Total mostra (n=1000)

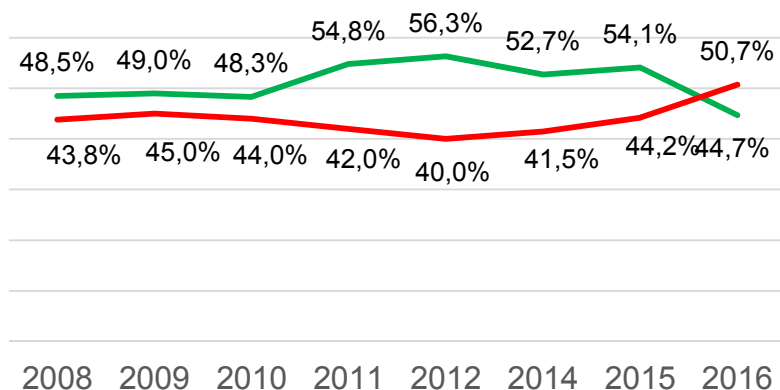
100%



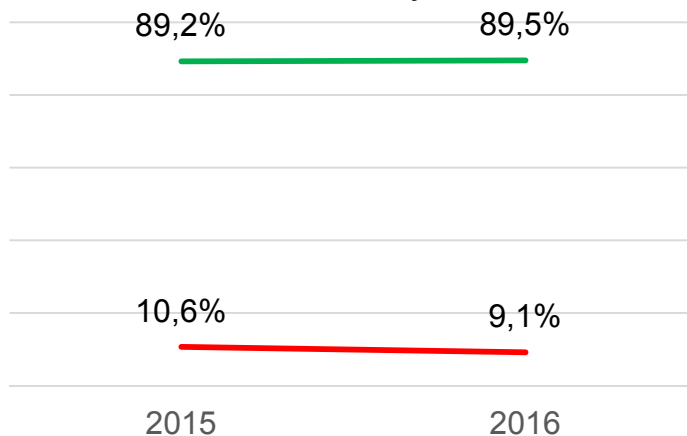
En general, vostè creu que els conductors de vehicles amb motor son respectuosos amb els ciclistes?



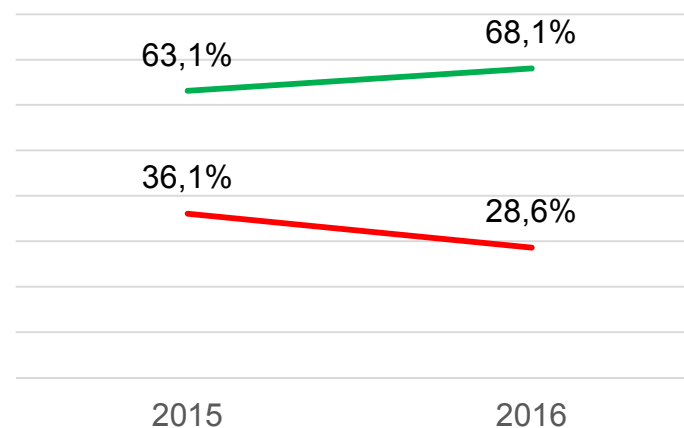
En general, vostè creu que els ciclistes son respectuosos amb els vianants?



Coneix l'obligació de respectar la distància mínima de separació d'1,5 metres entre el vehicle i la bicicleta a l'hora de fer un avançament?



Coneix el senyal informatiu que recorda als conductors que mantinguin una distància mínima d'1,5 metres en l'avançament a ciclistes?



## Seguretat viària i característiques sociodemogràfiques



Total mostra (n=1000)

100%



Seguretat viària	Ciclistes / Vianants			Conductors /Ciclistes			Coneix norma distància			Coneix senyal norma			Comentari
	Sí	No	NS/NC	Sí	No	NS/NC	Sí	No	NS/NC	Sí	No	NS/NC	
Home	43,7	53,1	3,3	33,7	51,3	15,0	92,3	7,1	0,6	71,7	25,8	2,5	Les variables sobre seguretat viària mostren poc grau de dependència de les característiques sociodemogràfiques en general. Les diferències significatives que s'observen són les següents:
Dona	45,8	48,1	6,0	35,4	46,5	18,1	86,5	11,3	2,3	64,2	31,7	4,1	
12-24	60,3	37,4	2,3	34,5	51,1	14,3	83,9	12,6	3,4	65,5	31,6	2,9	La creença de que els ciclistes són poc respectuosos amb els vianants augmenta amb l'edat de forma lineal. Els no usuaris ho fan més evident que els usuaris, així com els jubilats i les mestresses de casa.
25-39	46,6	47,4	6,0	32,5	52,6	14,9	91,4	7,5	1,1	72,8	24,3	3,0	
40-54	41,0	53,9	5,1	34,1	49,8	16,0	89,4	9,6	1,0	65,2	32,1	2,7	
55-69	38,4	56,3	5,3	36,8	44,2	19,0	92,1	7,4	0,5	74,2	21,1	4,7	
70-79	32,0	66,7	1,3	37,3	40,0	22,7	89,3	9,3	1,3	53,3	42,7	4,0	
≤ 10000	51,8	41,9	6,3	38,2	47,1	14,6	87,4	10,5	2,1	63,9	31,4	4,8	La creença de que els conductors no són prou respectuosos amb els ciclistes augmenta amb el nivell d'estudis de forma lineal. Ocupats, aturats i estudiants també mostren majors proporcions sobre aquesta creença, així com els espanyols,.
10001-100000	42,9	52,0	5,1	34,3	45,7	20,1	91,1	7,6	1,3	71,3	26,4	2,3	
100001-500000	49,5	48,5	2,0	31,9	52,5	15,7	89,7	8,3	2,0	71,1	26,5	2,5	
> 500000	37,0	58,3	4,7	34,1	53,6	12,3	88,2	11,4	0,5	63,0	32,2	4,7	
Baix	42,8	50,8	6,4	29,6	47,2	23,2	88,4	9,6	2,0	63,6	32,4	4,0	Els estudiants i els estrangers són els que mostren major proporcions de desconeixement de la norma de la distància.
Mig	45,6	50,4	4,0	36,7	48,8	14,4	89,5	9,9	0,5	70,8	27,3	1,9	
Alt	45,0	51,4	3,6	35,6	51,4	13,1	91,7	7,2	1,1	70,3	26,1	3,6	
Usuari	50,4	46,1	3,5	32,4	56,0	11,6	89,5	9,3	1,2	72,9	24,0	3,1	Les dones tenen un menor grau de coneixement de la senyal de respecte de distància entre vehicles i bicicletes.
No usuari	38,6	55,6	5,8	36,8	41,5	21,7	89,5	8,9	1,7	63,0	33,5	3,5	
Ocupats	43,1	52,4	4,5	33,6	52,7	13,7	90,9	7,8	1,3	71,5	25,8	2,7	Totes aquestes diferències són estadísticament significatives.
Aturats	52,9	41,3	5,8	32,7	51,9	15,4	91,3	7,7	1,0	70,2	25,0	4,8	
Jubilats pensió	34,2	62,5	3,3	41,4	38,8	19,8	92,8	7,2	0,0	67,1	30,3	2,6	
Tasques llar	22,0	65,9	12,2	34,1	31,7	34,1	87,8	9,8	2,4	65,9	29,3	4,9	
Estudiants	62,0	35,0	2,9	32,1	50,4	17,5	81,8	15,3	3,0	59,1	37,2	3,6	
Espanyols	44,1	51,5	4,4	34,4	49,3	16,3	90,6	8,3	1,1	68,7	28,1	3,2	
Estrangers	53,2	38,7	8,1	35,5	45,2	19,3	72,6	21,0	6,4	59,7	3,5	4,8	

## Seguretat viaria: accidents

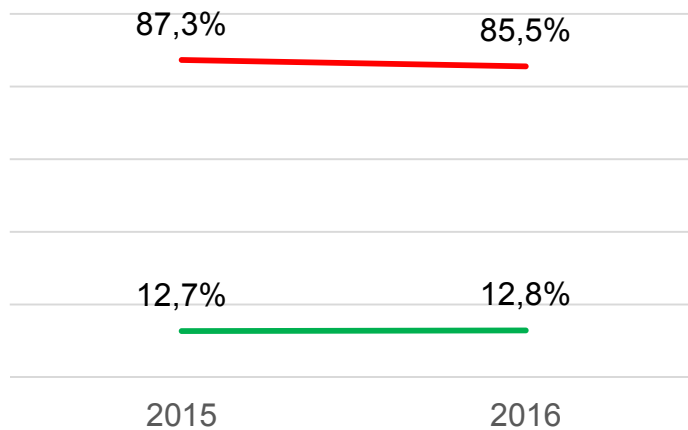


Total mostra (n=1000)

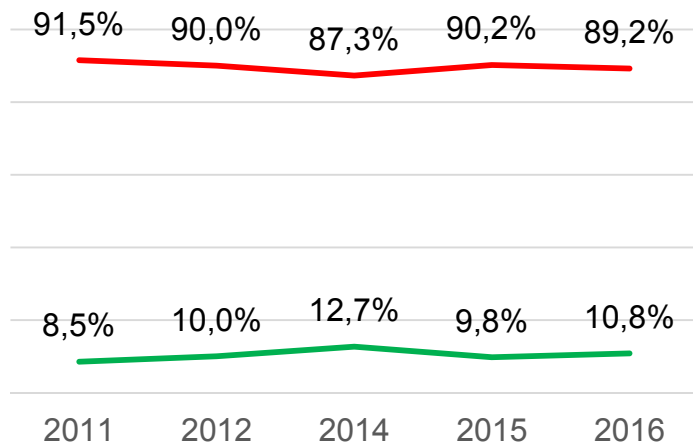
100%



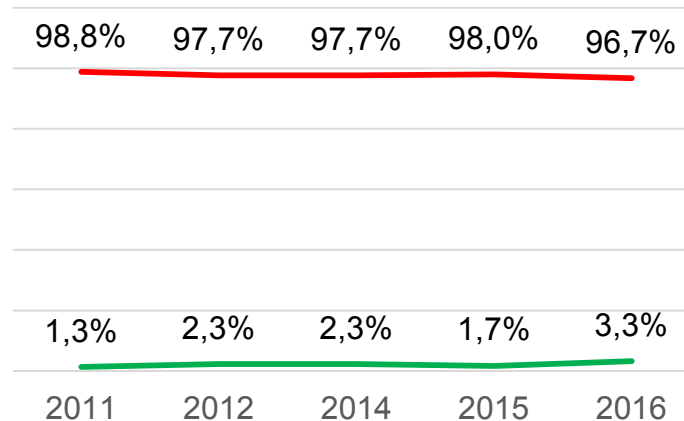
### NOMÉS USUARIS: HA TINGUT ALGUN ACCIDENT ANANT AMB BICI EN ELS DARRERS CINC ANYS?



### COM A VIANANT, ALGUNA VEGADA L'HA ATROPELLAT UNA BICICLETA?



### ANANT AMB COTXE, ALGUNA VEGADA HA TINGUT UN ACCIDENT AMB UNA BICICLETA?



- La taxa d'accidents amb bici es manté estable i només es registra un augment de 0,1 punts percentuals
- En canvi, ha augmentat 1,6 punts percentuals la taxa de conductors que han tingut accidents amb ciclistes
- També la taxa de vianants que han patit un atropellament per part d'una bicicleta

## Seguretat viària i característiques sociodemogràfiques



Total mostra  
(n=1000)

100%



Accidents Seguretat viària	Accident com a ciclista*		Accident com a vianant		*Els accidents com a ciclista s'han analitzat sobre mostra d'usuaris i com a vianants sobre la mostra total Comentari
	Sí	No	Sí	No	
Home	15,2	84,8	12,0	88,0	Els homes son més propensos a tenir accidents com a ciclistes
Dona	9,8	90,2	9,5	90,5	
12-24	23,1	76,9	20,9	79,1	L'edat i la grandària dels municipis son les úniques variables significatives en relació als accidents com a usuaris: la taxa d'accidents augmenta a mida que l'edat disminueix. Als municipis més grans hi ha més accidents: la relació entre la grandària i el nombre d'accidents tendeix a ser lineal.
25-39	12,1	87,9	8,3	91,7	
40-54	10,5	89,5	9,2	90,8	
55-69	3,1	96,9	7,4	92,6	
70-79	0,0	100,0	10,7	89,3	Pel que fa als accidents com a vianants, solament s'observa una proporció més elevada entre els més joves i els més grans. També als municipis més grans i una major incidència entre estudiants i persones de nacionalitat espanyola.
≤ 10000	10,6	89,4	6,4	93,6	
10001-100000	11,4	88,6	10,8	89,2	
100001-500000	11,9	88,1	10,8	89,2	
> 500000	19,8	80,2	14,8	85,2	
Baix	18,3	81,7	7,7	92,3	
Mig	12,0	88,0	12,4	87,6	
Alt	11,7	88,3	11,5	88,5	
Ocupats	13,2	86,8	10,6	89,4	
Aturats	8,9	91,1	6,7	93,3	
Jubilats pensió	3,2	96,8	9,9	90,1	
Tasques llar	10,0	90,0	7,3	92,7	
Estudiants	18,4	81,6	17,8	82,2	
Espanyols	12,9	87,1	10,9	89,1	
Estrangers	14,3	85,7	8,3	91,7	

4.6

## El paper de l'administració



## El paper de l'administració

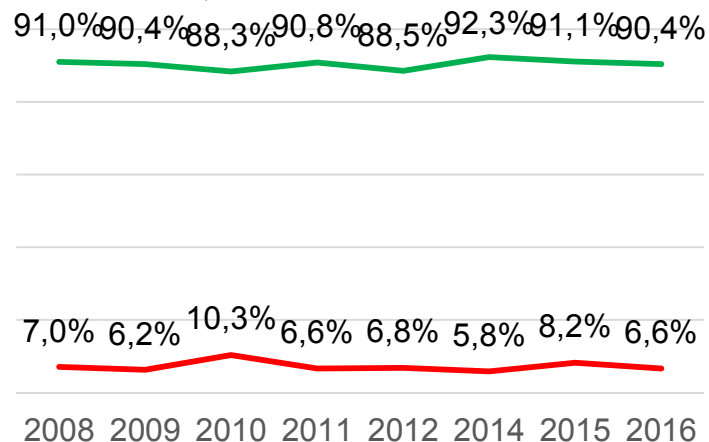


Total mostra (n=1000)

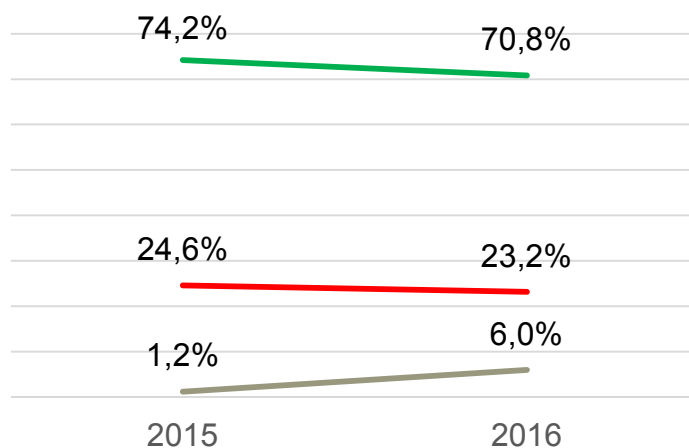
100%



**EN GENERAL, VOSTÈ CREU QUE LES ADMINISTRACIONS HAURIEN DE FOMENTAR MOLT, BASTANT, POC O GENS LÚS DE LA BICICLETA**



**EN GENERAL, VOSTÈ CREU QUE CAL INVERTIR MÉS PER ADAPTAR EL SEU MIUNICIPI A LA BICICLETA?**



- Un 90,4% de la població està bastant d'acord amb que les administracions haurien de fomentar l'ús de la bicicleta

- La taxa ha disminuït 0,7 punts percentuals entre els anys 2016 i 2016

- Un 70,8% de la població està bastant d'acord amb que cal invertir més per adaptar el seu municipi a la bicicleta

- La taxa ha disminuït 3,4 punts percentuals entre els anys 2016 i 2016

## El paper de l'administració i característiques sociodemogràfiques



Total mostra  
(n=1000)

100%



Administració	Invertir més			Comentari	
	Seguretat viària	Sí	No		NS/NC
Home		69,4	25,0	5,6	La població està, en general, força d'acord amb que l'administració han de fermentar bastant o molt l'ús de la bicicleta. Les úniques diferències significatives i que extreuen més en sentit positiu aquesta creença es donen entre les persones de 40-54 anys, els usuaris en general i els estrangers en general.
Dona		72,3	21,3	6,4	
12-24		81,0	13,8	5,1	Pel que fa a invertir més en adaptar els municipis, la resposta positiva augmenta a mida que l'edat disminueix i a mida que la grandària dels municipis augmenta.
25-39		71,3	24,6	4,1	
40-54		68,3	25,6	6,1	
55-69		69,5	24,7	5,8	
70-79		58,7	26,7	14,7	
≤ 10000		60,7	31,4	7,3	
10001-100000		71,1	24,4	4,1	
100001-500000		73,5	16,7	9,8	
> 500000		76,8	19,9	2,8	
Baix		67,2	23,2	9,6	
Mig		71,0	22,5	6,5	
Alt		74,2	22,8	8,5	
Usuaris		76,4	17,1	6,6	
No usuaris		64,9	29,8	5,4	
Ocupats		68,4	25,3	6,3	
Aturats		81,7	13,5	4,8	
Jubilats pensió		63,2	27,6	9,2	
Tasques llar		61,0	34,1	4,9	
Estudiants		86,1	10,9	2,9	
Espanyols		70,1	23,8	6,1	
Estrangers		80,6	14,5	4,8	

5

## RESUM I CONCLUSIONS DESTACADES

### PERFIL DELS USUARIS I DISPONIBILITAT DE BICICLETA

- Pràcticament la totalitat de **la població (91,1%) sap anar amb bicicleta**, i a un 13% dels que no hi saben anar els agradaria aprendre'n.
- El **perfil de l'usuari típic de la bicicleta a Catalunya l'any 2016** és un home de 38,18 anys, ocupat, de nacionalitat espanyola, que viu a un municipi d'entre 10 i 100 mil habitants, i que té un nivell d'estudis alt
- **El 74,4% dels catalans té alguna bicicleta a casa seva**, 2,01 bicicletes per llar de mitjana. La mitjana de bicicletes incrementa en els municipis més petits i es redueix a Barcelona ciutat. El lloc més utilitzat per guardar-al és el garatge o el pàrquing
- Botigues i grans superfícies especialitzades en esports son els **principals llocs de compra** amb una despesa mitjana d'entre 250 i 500 euros. La bicicleta de muntanya és la més popular. L'antiguitat típica de les bicicletes a casa és actualment d'entre 5 i 10 anys.

### L'ÚS DE LA BICICLETA

- **El 39,5% de la població utilitza la bicicleta amb alguna freqüència.** Concretament, un **6,4% hi va a diari o gairebé**, i un 9% almenys un cop per setmana. Un 21,3% dels entrevistats havia utilitzat la bicicleta la setmana anterior al treball de camp, un 8,4% el dia anterior, i aproximadament un 5,7% ho havia fet per desplaçaments quotidians.
- **El passeig o el lleure (65,3%) és l'ús més habitual que es dona a la bicicleta**, per davant de l'esport (40,9%) i els desplaçaments quotidians (26,2%).
  - Els usuaris que fan servir la bicicleta per **desplaçaments quotidians** en fan sobretot un ús diari i recorren de mitjana uns 5,24 km.
  - Els **ciclistes esportius** fan sobretot bicicleta de muntanya. Hi van sobretot setmanalment o algunes vegades al mes, i recorren una mitjana de 22,2 km per jornada.
  - **Passejar o les estones de lleure** és l'ús més habitual que se li dona a la bicicleta, i la freqüència d'ús varia d'uns usuaris a uns altres, havent-hi proporcions semblants d'usuaris que la utilitzen setmanalment o alguna vegada al mes. La distància típica recorreguda entre els usuaris que utilitzen la bicicleta dins l'àrea de proximitat a la residència és de 7,91 km. El cicloturisme recreatiu de mitjà o llarg recorregut que es practica fora de l'àmbit de residència és molt menys habitual, i qui el practica ho fa amb poca freqüència. La distància típica és de 18,1 km.

## Conclusions

- **Quasi un 51% dels usuaris de la bicicleta circulen habitualment per camins**, vies verdes o muntanya, i gairebé **poc més d'un 52% per nuclis urbans**. No arriben al **17%**, els ciclistes que circulen habitualment **per carretera**.
  - Les **principals dificultats** que troben els ciclistes tant per desplaçar-se per ciutat com per carretera són **la interacció amb el trànsit motoritzat, la manca de suficients espais adequats per anar amb bicicleta i els problemes derivats de la climatologia**.
    - El risc de robatori també destaca com una de les principals dificultats pels que circulen per ciutat.
  - Per la seva banda, la gran majoria de **ciclistes urbans** respecta el sentit de la via per on circula i para si el semàfor està vermell. Comparat amb els ciclistes de carretera, fan servir menys les llums i elements reflectants, mentre quasi un 62% no porta casc habitualment. La vorera es fa servir en massa proporció, fet que ocasiona problemes de convivència amb els vianants.
  - Els ciclistes de **carretera** diuen majoritàriament que circulen amb casc i fan servir llums i elements reflectants quan hi ha poca visibilitat, i quasi un 54% va sempre per llocs amb poc trànsit. La proporció dels que circulen sols és semblant a la dels que ho fan en grup. Encara falta perquè una gran majoria segueixi totes les normes i recomanacions associades a la pràctica d'aquest esport.
  - La majoria dels ciclistes que circulen per **camins**, vies verdes o senders de muntanya van sempre per llocs amb poc trànsit, utilitzen el casc, fan servir llums quan falta visibilitat i porten elements reflectants. N'hi ha menys que circulen en grup que sols.
  - **Un 9,7% dels ciclistes que tenen bici per ús personal forma part d'alguna associació, club o federació de ciclisme.**

### RISC DE ROBATORIS I MESURES DE PREVENCIÓ

- **Quasi un 20% dels usuaris de la bici han patit algun robatori** de la seva bicicleta en els darrers cinc anys. Els que fan servir la bicicleta amb més freqüència són els que més pateixen robatoris.
- Quasi cinc de cada deu entrevistats amb bici per ús personal es mostren proclius a registrar-la si l'Ajuntament oferís la possibilitat i fins i tot a assegurar-la si les prestacions del segur son interessants en relació a la quota

### IMATGE I PERCEPCIÓ: atributs

- **L'esport i qüestions relacionades amb l'ecologisme i la no contaminació, son l'any 2016, les principals avantatges** associades espontàniament a la bicicleta, quedant la salut en tercer lloc a diferència de passades edicions.
- **Pel que fa als inconvenients d'anar amb bicicleta el més citat espontàniament és la perillositat d'anar amb aquest vehicle en general, seguida de la perillositat pel trànsit i la manca d'infraestructures** per facilitar la circulació als ciclistes. Malgrat tot, la salut segueix en primer posició com la paraula més associada amb anar amb bicicleta.

### IMATGE I PERCEPCIÓ: la bicicleta a la ciutat

- La majoria està d'acord amb que la bicicleta és el mitjà de transport més **econòmic** i que la **reducció de la contaminació** ambiental a les ciutats ha de passar per augmentar l'ús de la bicicleta. També, que és més **ràpida** que els cotxes en les distàncies curtes i mitjanes. També la majoria està d'acord que moure's en bicicleta és **saludable** i permet **estalviar temps**.
- Contràriament, el que es posa més en qüestió, segueix sent el que es tracti d'un transport **segur**. Tanmateix, **la comoditat** a l'hora de circular per ciutats, és qüestionada per una part significativa de la població.
- El 83.5% considera que s'han **d'adequar espais reservats a les bicicletes al transport públic**, percentatge que es redueix uns 8 punts percentuals a la ciutat de Barcelona.
- Al voltant del 83% coneix l'existència d'algun **sistema de bicicleta pública**. D'aquests, només un 4% hi està abonat, malgrat la pràctica totalitat valora positivament que s'implantin sistemes d'aquest tipus.



### IMATGE I PERCEPCIÓ: Cicloturisme

- Un 60% dels entrevistats diu **conèixer o haver sentit a parlar** de rutes de cicloturisme.
  - D'aquests, un 54,5% en sap citar alguna, la majoria ubicades a les comarques gironines, però també a la regió metropolitana de Barcelona i les comarques tarragonines. La província de Lleida és la que té menys mencions i, per tant la que ha de promocionar més aquesta modalitat

### IMATGE I PERCEPCIÓ: seguretat viària

- Un 35% de la població considera que, **en general, els conductors de vehicles a motor son respectuosos amb els ciclistes** i prop d'un 45% que, **els ciclistes son respectuosos amb els vianants. Nou de cada deu coneix l'obligació de respectar la distància lateral de seguretat, però només un 61% coneix el senyal que recorda aquesta obligació.**
- **El 12,8% dels usuaris de la bicicleta ha tingut un accident anant en bici** en els darrers cinc anys, sobretot els homes, els menors de 40 anys i els residents a Barcelona ciutat.

### IMATGE I PERCEPCIÓ: el paper de l'administració

- **La pràctica totalitat de la població (90,4%) és partidària que les administracions fomentin l'ús de la bicicleta.**
  - Un 70,8% considera que cal invertir més per adaptar el seu municipi a la bicicleta, percentatge que ronda el 81% entre els joves, el 73% entre els residents a municipis de 10 mil a 100 mil habitants i el 76% entre els usuaris de la bicicleta.

## Conclusions

### NOVES PREGUNTES: Lloc on va comprar última bici

- Un 32% ho va fer en una botiga especialitzada i un 27,7% en una gran superfície especialitzada d'esports.

### NOVES PREGUNTES: Abans de fer servir la bicicleta feia servir algun altre mitjà

- Un 68% dels usuaris ha afirmat que abans utilitzava un altre mitjà, sent els principals mitjans l'autobús (42,4%) i el cotxe (39,1%).

### NOVES PREGUNTES: Despesa Cicloturisme

- Un 13,5% ha fet despeses en allotjament i la despesa mitjana ha estat de 128,65 Euros
- Un 33,5% ha fet despeses en alimentació i la despesa mitjana ha estat de 23,58 Euros
- Un 20,5% ha fet despeses en transport complementari i la despesa mitjana ha estat de 21,59 Euros
- Un 8,1% ha fet despeses en mapes i la despesa mitjana ha estat de 11,38 Euros
- Un 13,5% ha fet despeses en altres i la despesa mitjana ha estat de 19,39 Euros

### NOVES PREGUNTES: Habilitar aparcament per a bicicletes en els llocs on hi ha transport públic

- Un 93,2% considera que hauria d'haver-hi aparcament a prop del transport públic.