



# Enquesta baròmetre de la bicicleta 2017

**Barcelona, 15 de Febrer de 2018**



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 document següent presenta els resultats del Baròmetre de la bicicleta 2017, que ha elaborat Institut Apolda 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 la ciutadania catalana fa de la bicicleta.

\* S'ha realitzat els anys 2006, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2014, 2015 i 2016. 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

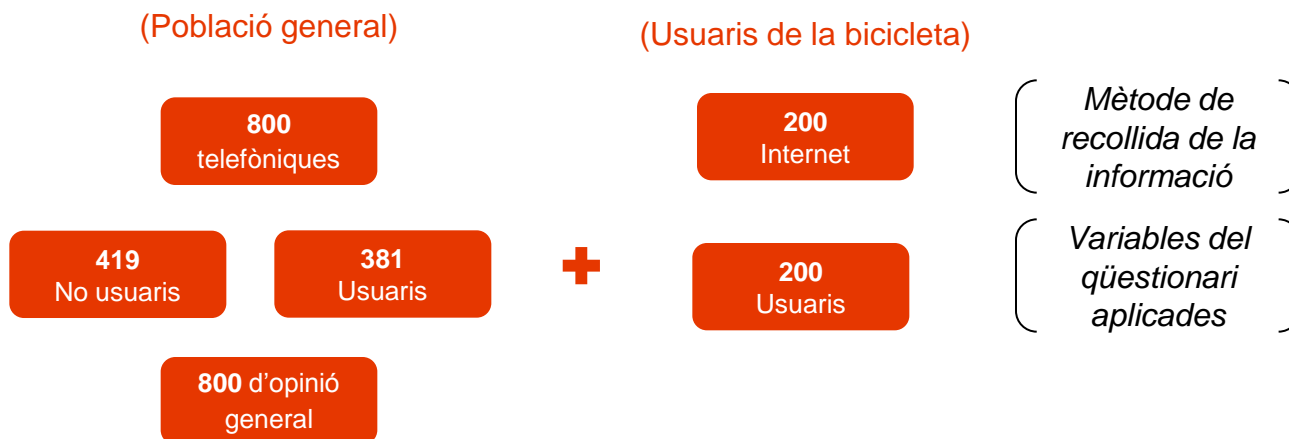
# Presentació

- 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 persones usuàries de la bicicleta. De les 800 enquestes telefòniques, 381 (el 47,6%) utilitzen la bicicleta amb alguna freqüència i han respost les preguntes relatives als usuaris de la bicicleta i 419 (52,4%) no la utilitzen. D'altra banda, el bloc del qüestionari relatiu a les preguntes d'opinió general s'ha aplicat en la seva totalitat, 100% de la mostra telefònica. A les 200 entrevistes a persones usuàries de la bicicleta realitzades per Internet s'ha preguntat només aquelles qüestions relatives a l'ús de la bicicleta.



Total entrevistes realitzades: 1.000

\*\* Resident a Catalunya i entre 12 i 79 anys.

# Fitxa tècnica

**Obtenció de dades:** entrevista telefònica assistida per ordinador (CATI) amb una sobre mostra d'entrevistes en línia a persones usuàries habituals de la bicicleta.

**Àmbit geogràfic:** Catalunya

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

**Nombre d'entrevistes:** 800 entrevistes telefòniques a població general i una sobre una mostra de 200 entrevistes a usuaris/àries 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 d'acord amb quotes creuades de sexe i edat, segons la distribució real de la població objecte de l'estudi. La mostra d'usuaris/àries de la bicicleta s'ha dissenyat segons els perfils resultants de la mostra del conjunt de la població.

**Error mostral:** per a 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 a les persones usuàries de la bicicleta:  $\pm 4,1\%$

El **treball de camp** s'ha dut a terme entre el 18 d'Octubre i el 30 de novembre de 2017. Es va ampliar el dia 11, 12 i 13 de desembre per acabar de tenir una base més alta dels joves. pel que fa a les enquestes telefòniques i entre el 16 i el 20 de desembre de 2017 per que fa a les enquestes per Internet.

## 2

## LA POBLACIÓ ENTREVISTADA

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

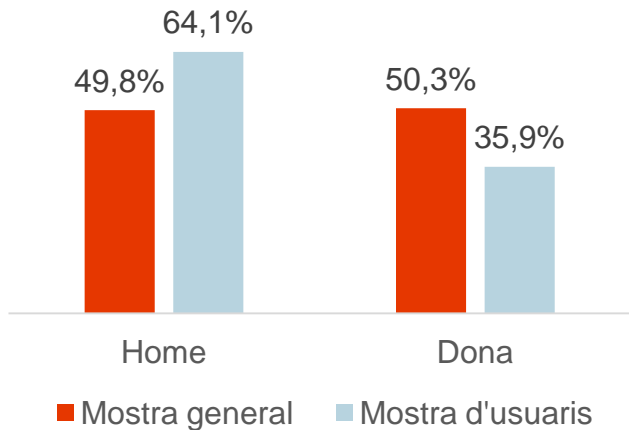


2.1

## Característiques sociodemogràfiques

# Característiques sociodemogràfiques: sexe i edat

## SEXE



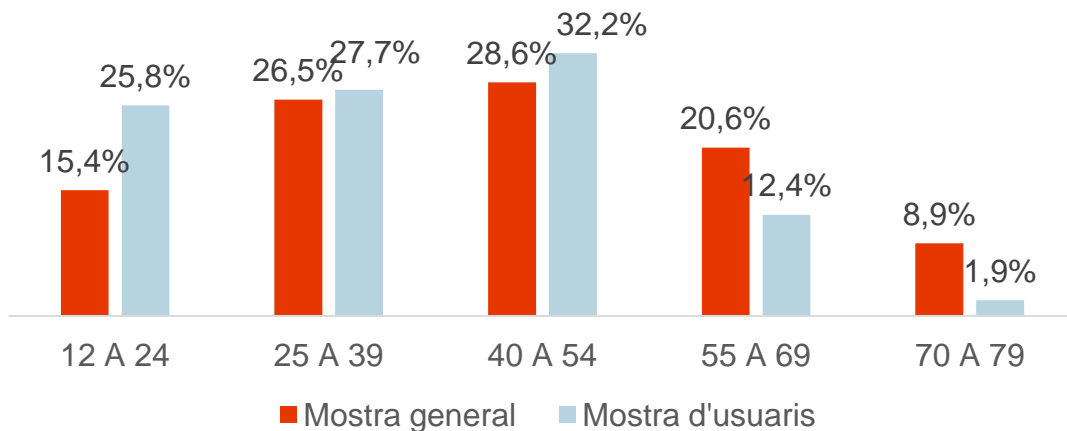
La distribució del sexe a la mostra general està pràcticament equilibrada amb un 50% d'homes i dones

En canvi, a la mostra d'usuaris, la proporció d'homes està 29 punts percentuals per sobre de la de dones

En conclusió, la probabilitat de ser home és més elevada que la de ser dona en 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 hipòtesi que l'ús depèn del sexe en aquesta població és significativa.

## EDAT



Mitjana: 44,30 Desviació estàndard = 16,94 anys

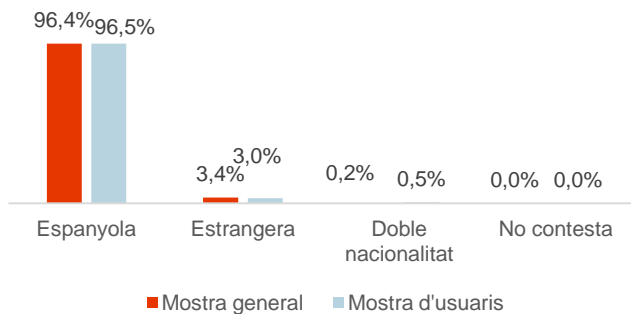
Mitjana: 39,57 Desviació estàndard = 14,48 anys

La prova ANOVA sobre diferència de mitjanes d'edat entre usuaris i no usuaris és significativa. En aquesta mostra, prop de 8,8 anys menys.

\* Es considera usuari de bicicleta a tot a aquella persona 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 menys freqüència. S'ha considerat com a no usuari de bicicleta a aquella persona que afirma no anar-hi mai o gairebé mai o bé que no en sap.

## Característiques sociodemogràfiques: nacionalitat i grandària del municipi

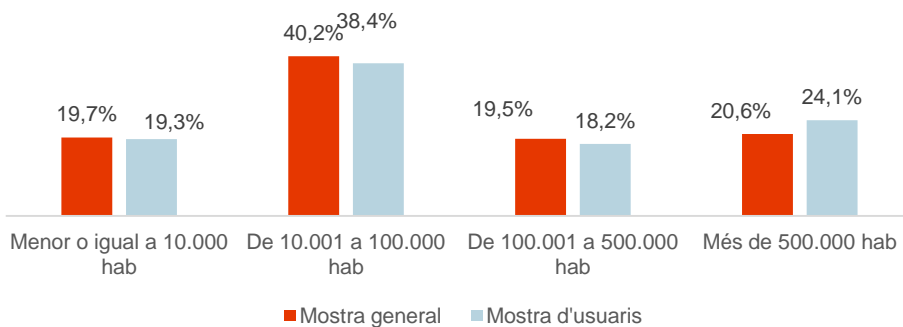
### NACIONALITAT



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 amb els de nacionalitat espanyola. Amb els estrangers i doble nacionalitat ho és però disposem de petita base, 26 i 2 respectivament.

### DIMENSÍO DEL MUNICIPI DE RESIDÈNCIA



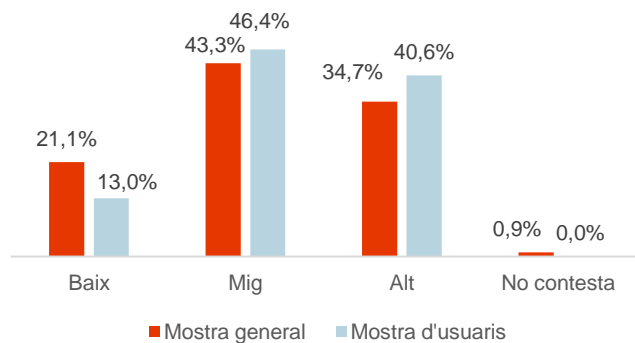
L'ús de la bicicleta depèn de la grandària del municipi on es viu. Tot i que les proporcions d'usuaris i no usuaris són força similars, existeix diferència a tots els tipus de municipis

La prova Chi quadrat 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

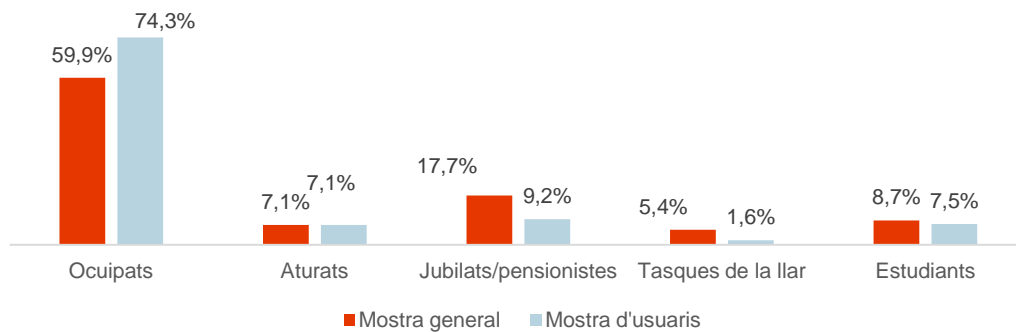
### NIVELL D'ESTUDIS



L'ús de la bicicleta depèn del nivell d'estudis: les persones amb un nivell mig són més propenses a ser usuàries de bicicleta

La prova Chi quadrat és significativa.

### ACTIVITAT



L'ús de la bicicleta depèn del tipus d'activitat: les proporcions de persones usuàries son més elevades entre els ocupats.

La prova Chi quadrat és significativa.

## Perfil de l'usuari habitual de la bicicleta

La persona usuària típica de la bicicleta a Catalunya l'any 2017 és un home de 39,57 anys, ocupat, de nacionalitat espanyola, que viu a un municipi d'entre 10 i 100 mil habitants, i que té un nivell d'estudis mig.

El perfil típic no ha variat respecte 2015 i ha variat poc comparat amb el de l'any 2016, ja que també es va concloure que era un home, de 38,18 anys, ocupat, de nacionalitat espanyola que vivia a un municipi d'entre 10 i 100 mil habitants i que tenia un nivell d'estudis alt.

El canvi més significatiu és una presència més gran de persones usuàries amb nivell d'estudis mig i un augment de l'edat gairebé imperceptible.

\* 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 = 381	Cada dia o gairebé n = 40	Al menys 1 cop setmana n = 148	Només caps de setmana n = 58	Algun cop al mes n = 57	Menor freqüència n = 78	Mai o gairebé mai n = 343	No hi sap anar n = 75
SEXE	Home	49,8%	64,1%	81,2%	68,8%	67,0%	61,9%	45,4%	40,8%	18,7%
	Dona	50,3%	36,0%	18,8%	31,2%	33,0%	38,1%	54,6%	59,2%	81,3%
EDAT	De 12 a 24	15,3%	17,4%	31,6%	19,5%	15,0%	8,6%	14,4%	15,6%	3,5%
	De 25 a 39	26,7%	34,8%	25,3%	37,8%	38,4%	40,9%	26,4%	22,8%	4,7%
	De 40 a 54	28,7%	31,0%	26,1%	27,0%	34,6%	36,6%	34,3%	27,6%	22,4%
	De 55 a 69	20,4%	15,5%	17,0%	14,9%	12,1%	13,9%	19,5%	21,5%	39,2%
	De 70 a 79	8,9%	1,4%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	5,4%	12,6%	30,2%
NACIONALITAT	Espanyola	96,4%	96,5%	93,9%	93,8%	98,5%	98,6%	100,0%	96,5%	95,3%
	Estrangera, doble, altres	3,6%	3,5%	6,1%	6,2%	1,5%	1,4%	0,0%	3,5%	4,7%
NIVELL D'ESTUDIS	Baix	21,1%	13,0%	23,3%	18,5%	8,6%	7,2%	4,5%	22,2%	55,6%
	Mitjà	43,3%	46,4%	46,4%	45,5%	56,3%	44,8%	41,8%	43,1%	29,2%
	Alt	34,7%	40,6%	30,4%	36,0%	35,1%	48,0%	53,7%	32,6%	15,2%
ACTIVITAT	Ocupats	59,9%	74,3%	62,3%	69,1%	83,2%	88,1%	73,4%	50,8%	29,7%
	Aturats	7,1%	7,1%	20,3%	7,4%	5,7%	0,0%	6,2%	7,3%	5,9%
	Jubilats, pensionistes	17,7%	9,2%	6,8%	9,9%	6,3%	6,4%	13,6%	19,9%	49,6%
	Tasques de la llar	5,4%	1,6%	3,1%	2,1%	0,0%	2,0%	1,0%	7,9%	13,7%
	Estudiants	8,7%	7,5%	7,6%	10,9%	4,9%	3,4%	6,0%	11,8%	1,2%
DIMENSIO DEL MUNICIPI DE RESIDENCIA	Menys de 10 mil	19,7%	19,3%	14,8%	21,1%	7,6%	13,9%	31,3%	21,1%	16,1%
	De 10 mil a 100 mil	40,2%	38,4%	37,6%	38,2%	50,4%	44,4%	25,6%	43,9%	33,3%
	De 100 mil a 500 mil	19,5%	18,2%	11,1%	15,1%	25,9%	17,1%	22,7%	21,2%	17,2%
	Més de 500 mil	20,6%	24,1%	36,5%	25,6%	16,1%	24,7%	20,4%	13,9%	33,4%

\*Base: Entrevistes telefòniques

2.2

## Relació amb la bicicleta

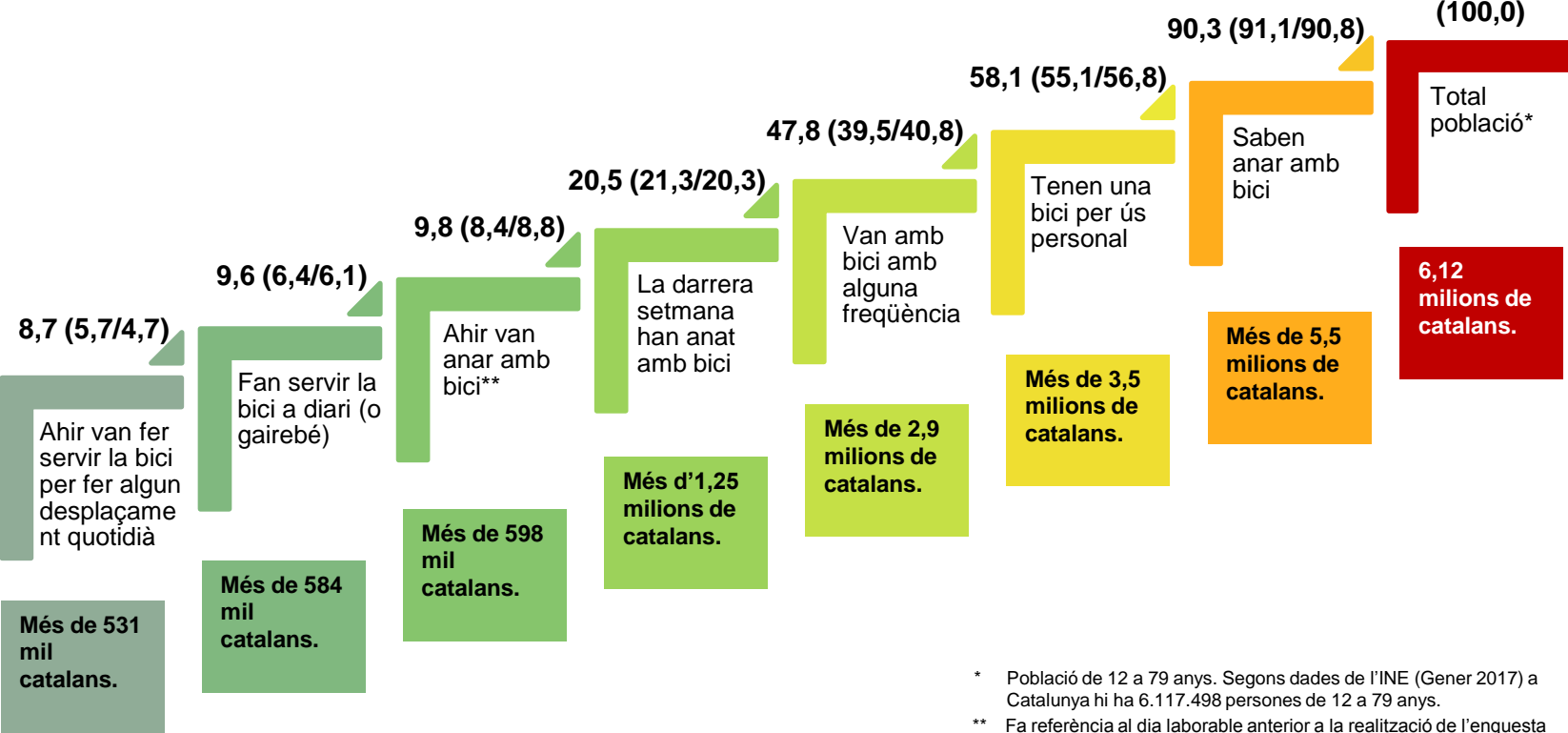
# Relació amb la bicicleta

## RESUM SOBRE EL TOTAL DE LA MOSTRA\*



Total mostra (n=800)  
100%

Gairebé tothom sap anar en bicicleta (90,3% de la mostra general) i un 16,3% de la ciutadania l'utilitzen per desplaçaments quotidians. L'indicador que recull el percentatge de casos en què la gent va agafar la bicicleta el dia anterior per fer algun desplaçament quotidià ha augmentat aproximadament un 3,0% en l'any 2017.



\* Població de 12 a 79 anys. Segons dades de l'INE (Gener 2017) a Catalunya hi ha 6.117.498 persones de 12 a 79 anys.  
\*\* Fa referència al dia laborable anterior a la realització de l'enquesta. Entre parèntesi les xifres dels anys (2016-2015)



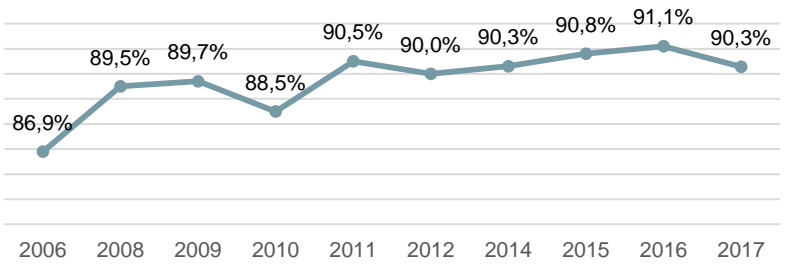
# Relació amb la bicicleta



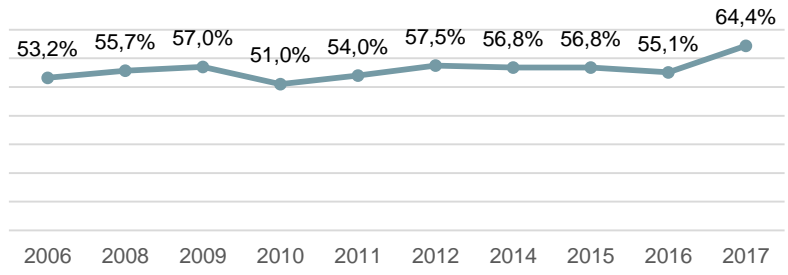
Total mostra (n=800)  
100%

## RELACIÓ AMB LA BICICLETA. EVOLUCIÓ

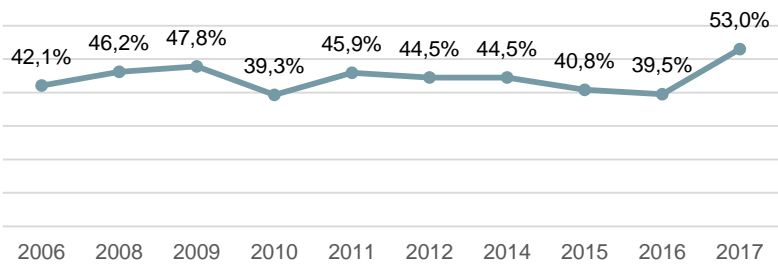
### HI SABEN ANAR



### EN TENEN PER A ÚS PERSONAL



### HI VAN AMB ALGUNA FREQUÈNCIA



### HI VA ANAR AHIR\*

**9,8 (8,4)**

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

**8,7 (5,7)**

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

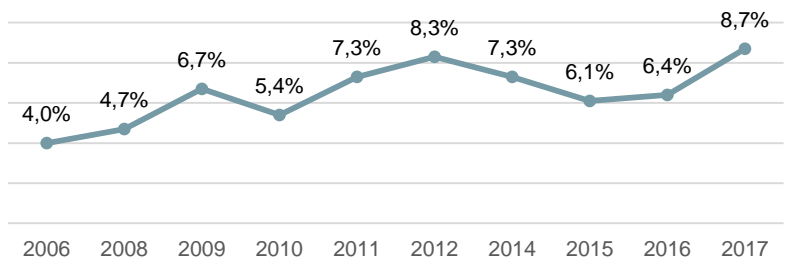
# Relació amb la bicicleta



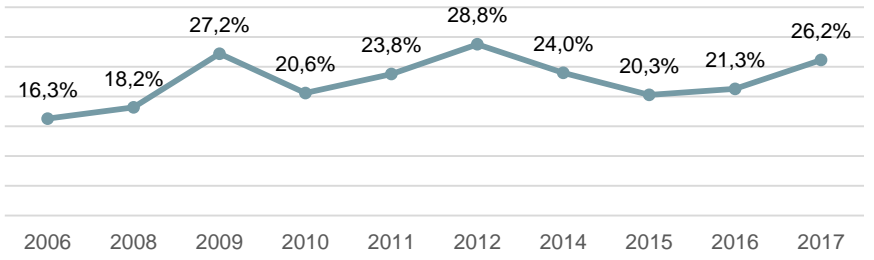
Total mostra (n=800)  
100%

## RELACIÓ AMB LA BICICLETA. EVOLUCIÓ

### HI VA A DIARI (O GAIREBÉ)



### L'ÚLTIMA SETMANA HI HA ANAT



En la interpretació de l'evolució dels indicadors representats en aquestes sèries temporals és crucial tenir present el moment en què es van fer les entrevistes. El comportament dels usuaris està 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 d'altres.

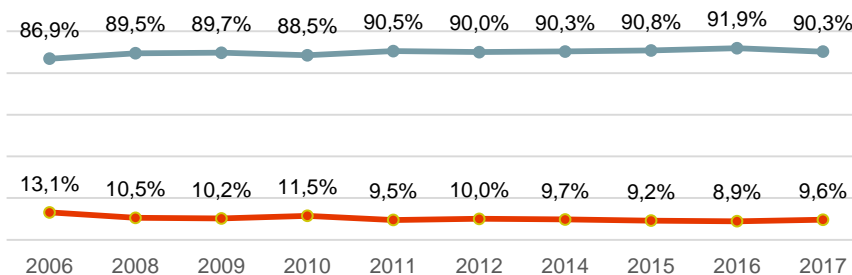
# Relació amb la bicicleta: saber anar



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 de 55 anys, que viuen a municipis de més de 500 mil habitants, amb un nivell formatiu baix i jubilades o mestresses de casa.



# Saber anar i característiques sociodemogràfiques



Total mostra (n=800)

100%

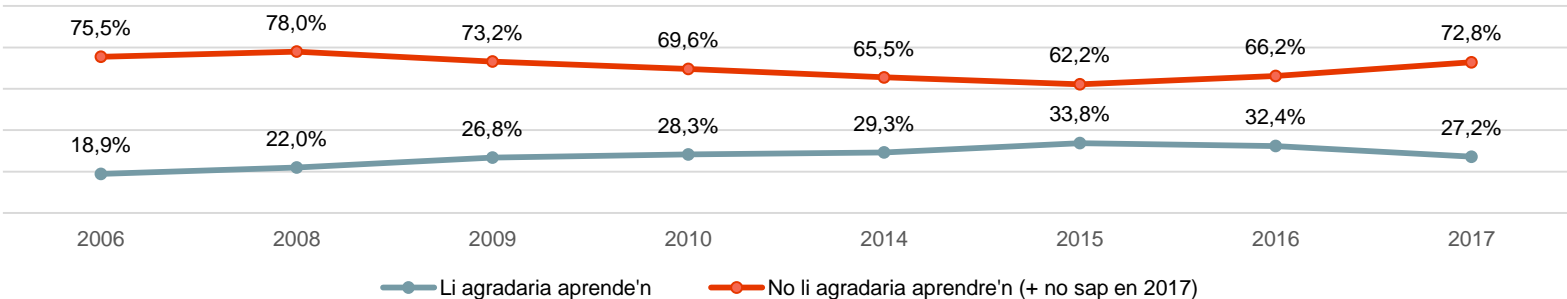


	Sap anar amb bicicleta	No sap anar amb bicicleta	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2017
Home	96,4%	3,6%	Hi ha dependència entre saber anar amb bici i el sexe
Dona	84,2%	15,5%	
12-24	97,8%	2,2%	Hi ha dependència entre saber anar amb bici i l'edat
25-39	98,3%	1,7%	
40-54	92,5%	7,5%	
55-69	80,9%	18,4%	
70-79	67,6%	32,5%	
≤ 10000	92,2%	7,8%	Hi ha dependència entre saber anar amb bici i l'habitat
10001-100000	92,1%	7,9%	
100001-500000	90,9%	8,5%	
> 500000	84,5%	15,5%	
Baix	74,1%	25,3%	Hi ha dependència entre saber anar amb bici i el nivell d'estudis
Mitjà	93,5%	6,5%	
Alt	95,8%	4,2%	
Ocupats	95,3%	4,8%	Hi ha dependència entre saber anar amb bici i l'activitat
Aturats	92,0%	8,0%	
Jubilats, pensió	72,4%	26,8%	
Tasques llar	75,8%	24,1%	
Estudiants	98,7%	1,3%	
Espanyols	90,4%	9,5%	No hi ha relació de dependència entre saber anar amb bicicleta i la nacionalitat
Estrangers	87,5%	12,5%	

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



## LI AGRADARIA APRENDRE'N?



**A UN 27,2% 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 2017 ha disminuït.

# Relació amb la bicicleta: freqüència d'ús



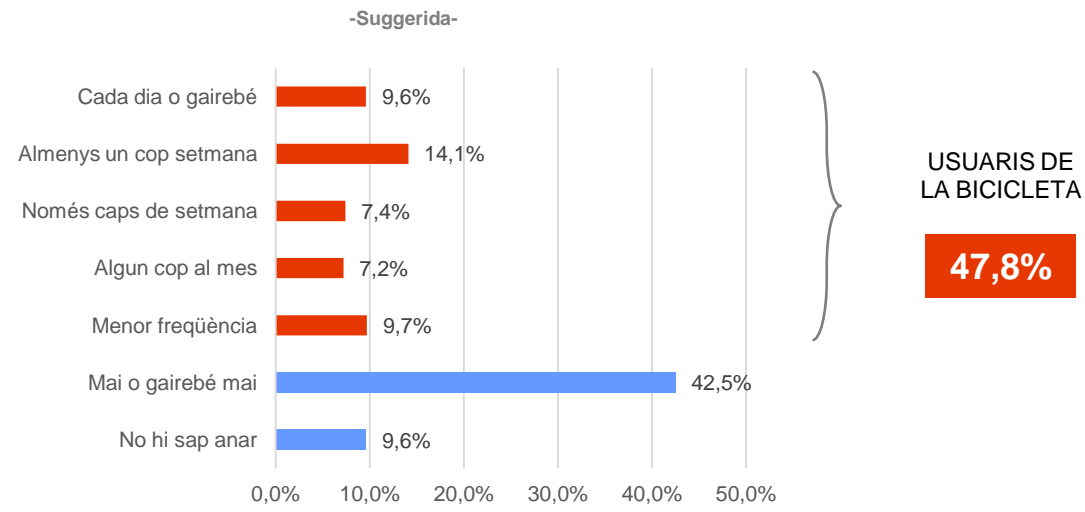
Total mostra (n=800)  
100%

**GAIREBÉ UN DE CADA 2 CATALANS VA AMB BICICLETA AMB ALGUNA FREQÜÈNCIA**

El 4,9% hi va a diari o gairebé i el 18,7% la fa servir almenys alguna vegada a la setmana.

La proporció d'usuaris de bicicleta se situa bastant per sobre de la darrera consulta.

## AMB QUINA FREQÜÈNCIA UTILITZA LA BICICLETA?



## Evolució

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016	2017
Cada dia o gairebé	4,0	4,7	8,5	5,4	7,3	8,3	7,3	6,1	6,4	9,6
Almenys un cop setmana	7,7	9,2	13,8	12,9	13,5	14,3	14,5	10,5	9,0	14,1
Només caps de setmana	6,7	6,0	6,3	5,4	7,0	6,0	7,2	6,1	5,1	7,4
Algun cop al mes	5,7	9,5	9,4	8,5	12,3	10,3	9,0	10,5	7,6	7,2
Menor freqüència	18,1	16,7	9,8	7,1	5,8	5,8	6,5	7,6	11,4	9,7
Mai o gairebé mai	44,8	43,2	42,0	49,1	44,8	45,5	45,8	50,0	51,6	42,5
No hi sap anar	13,1	10,5	10,3	11,6	9,5	10,0	10,0	9,3	8,9	9,6
<b>USUARIS</b>	<b>42,1</b>	<b>46,2</b>	<b>47,8</b>	<b>39,3</b>	<b>45,9</b>	<b>44,5</b>	<b>44,5</b>	<b>40,8</b>	<b>39,5</b>	<b>47,8</b>

## Frequència 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 2017
Home	15,0	18,9	9,9	9,0	8,8	34,8	3,6	Hi ha dependència entre la freqüència d'ús i el sexe.
Dona	4,1	9,3	4,8	5,5	10,5	50,0	15,5	
12-24	17,2	16,9	7,2	4,1	9,1	43,4	2,2	Hi ha dependència entre la freqüència d'ús i l'edat.
25-39	11,9	19,2	10,6	11,0	9,5	36,1	1,7	
40-54	9,1	13,0	8,9	9,2	11,5	40,8	7,5	
55-69	5,6	12,2	4,4	4,9	9,2	44,7	18,4	
70-79	0,0	1,7	0,0	0,0	5,8	60,0	32,5	
≤ 10000	10,1	13,6	2,8	5,1	15,3	45,3	7,8	Hi ha dependència entre la freqüència d'ús i l'habitat.
10001-100000	7,8	14,5	9,2	8,0	6,2	46,3	7,9	
100001-500000	4,2	13,1	9,8	6,3	11,3	46,2	8,5	
> 500000	17,4	14,6	5,7	8,6	9,6	28,6	15,5	
Baix	11,0	10,9	3,0	2,5	2,1	44,7	25,3	Hi ha dependència entre la freqüència d'ús i el nivell d'estudis.
Mitjà	10,3	14,6	9,6	7,5	9,3	42,2	6,5	
Alt	8,0	15,7	7,4	10,0	14,9	39,8	4,2	
Ocupats	10,7	16,0	10,2	10,6	11,8	36,0	4,8	Hi ha dependència entre la freqüència d'ús i l'activitat.
Aturats	21,7	12,0	5,9	0,0	8,4	44,0	8,0	
Jubilats, pensió	3,1	9,3	2,6	2,6	7,4	47,5	26,8	
Tasques llar	5,5	4,5	0,0	2,7	1,7	61,4	24,1	
Estudiants	8,6	19,0	4,1	2,9	6,6	57,5	1,3	
Espanyols	9,3	13,7	7,5	7,4	10,0	42,5	9,5	No hi ha relació de dependència entre la freqüència d'ús de la bicicleta i la nacionalitat.
Estrangers	15,6	24,9	3,1	2,8	0,0	41,1	12,5	

# Relació amb la bicicleta: darrera utilització

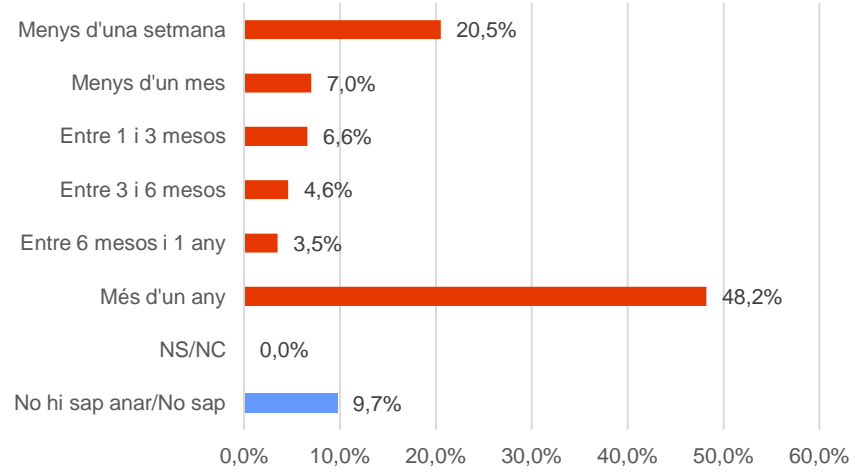
## QUANT TEMPS FA DE L'ÚLTIMA VEGADA QUE VA ANAR AMB BICICLETA?

-Suggerida-



**UN 20,5% DE LA POBLACIÓ VA UTILITZAR LA BICICLETA LA SEMANA ANTERIOR AL TREBALL DE CAMP**

La proporció se situa lleugerament per sota de la darrera consulta (-0,8 punts).



### Evolució

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016	2017
Menys d'una setmana	16,3	18,2	27,2	20,6	23,8	28,8	24,0	20,3	21,3	20,5
Menys d'un mes	5,4	9,5	11,2	8,1	9,8	6,8	9,8	9,0	6,9	7,0
Entre 1 i 3 mesos	4,7	4,7	4,9	5,4	11,3	8,5	9,3	5,4	7,4	6,6
Entre 3 i 6 mesos	2,0	5,7	3,1	2,7	3,5	2,0	4,8	2,5	1,6	4,6
Entre 6 mesos i 1 any	12,4	12,5	5,4	7,6	6,3	7,0	6,2	2,3	1,0	3,5
Més d'un any	46,0	38,0	38,4	43,9	36,0	37,0	35,8	51,3	53,0	48,2
NS/NC	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1	0,3	0,0
No hi sap anar	13,1	10,2	10,3	11,6	9,5	10,0	9,7	9,3	8,6	9,7



# 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 2017
Home	31,6	7,2	7,6	5,0	4,3	40,8	0,0	3,6	Hi ha dependència entre la darrera vegada i el sexe.
Dona	9,4	6,8	5,6	4,3	2,7	55,5	0,0	15,8	
12-24	28,8	4,1	10,1	5,0	2,9	47,0	0,0	2,2	Hi ha dependència entre la darrera vegada i l'edat.
25-39	21,2	10,7	8,6	8,2	6,3	43,4	0,0	1,7	
40-54	22,5	7,5	5,3	4,6	4,3	48,3	0,0	7,5	
55-69	18,6	6,1	4,5	1,6	0,5	49,5	0,0	19,1	
70-79	1,7	1,4	3,1	0,0	0,0	61,4	0,0	32,5	
≤ 10000	20,4	8,6	5,5	1,7	4,4	51,6	0,0	7,8	No hi ha relació de dependència entre darrera vegada i la nacionalitat
10001-100000	20,6	5,9	6,5	4,9	3,3	50,9	0,0	7,9	
100001-500000	15,0	5,7	7,1	4,2	3,6	55,4	0,0	9,1	
> 500000	25,3	8,8	7,3	7,3	2,9	33,0	0,0	15,5	
Baix	16,9	3,6	0,0	2,5	3,0	48,1	0,0	25,9	Hi ha dependència entre la darrera vegada i el nivell d'estudis.
Mitjà	24,5	7,6	4,7	4,5	4,5	47,8	0,0	6,5	
Alt	18,1	8,5	13,2	6,1	2,5	47,5	0,0	4,2	
Ocupats	22,4	10,3	8,4	6,4	5,2	42,6	0,0	4,8	Hi ha dependència entre la darrera vegada i l'activitat.
Aturats	31,3	1,6	3,1	3,4	0,0	52,6	0,0	8,0	
Jubilats, pensió	11,7	2,7	4,9	0,0	0,6	52,5	0,0	27,6	
Tasques llar	12,8	0,0	0,8	0,8	0,0	61,4	0,0	24,1	
Estudiants	22,5	2,6	4,8	5,8	2,6	60,5	0,0	1,3	
Espanyols	20,1	7,0	6,7	4,8	3,4	48,5	0,0	9,6	No hi ha relació de dependència entre darrera vegada i la nacionalitat
Estrangers	30,2	6,2	4,1	0,0	5,9	41,1	0,0	12,5	

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



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=421)  
52,6%

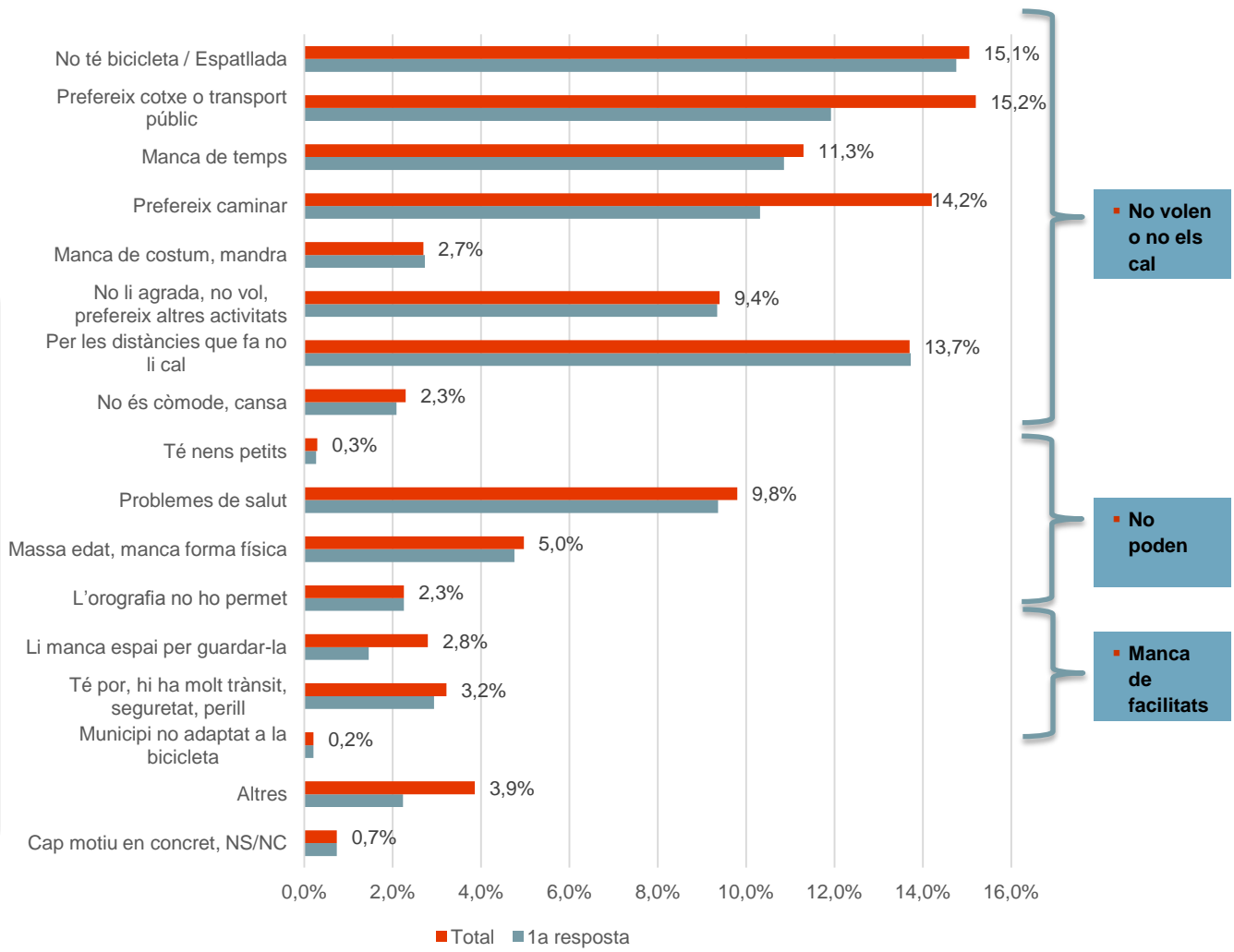
**NO DISPOSAR DE BICICLETA, PREFERIR DESPLAÇAR-SE AMB ALTRES MITJANS, PREFERIR CAMINAR SÓN ELS PRINCIPALS MOTIUS ADDUÏTS PER NO UTILITZAR LA BICICLETA**

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.

Prop d'un 4% destaca altres motius i un 0,7% d'aquest col·lectiu no aporta cap motiu concret.

## PERQUÈ NO UTILITZA GAIRE LA BICICLETA?

-Espontània. Multi resposta-



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



L'utilitzen  
amb poca  
freqüència  
o mai  
(n=421)

52,6%

- A l'any 2017 el principal motiu pel que no s'utilitza la bicicleta és perquè no els hi cal o no vol (84,2%) repartint-se entre no tenir bicicleta (o tindre-la espallada) (15,2%) o preferir el cotxe el transport públic (15,1%) principalment.
- El no poder anar en bicicleta es manté força estable a nivell evolutiu, sent el principal motiu el tenir problemes de salut.
- Finalment, també a nivell evolutiu s detecta una tendència ha haver-hi més facilitats per donar utilitzar la bicicleta.

## PERQUÈ NO UTILITZA GAIRE LA BICICLETA?

-Espontània. Multi resposta-

### Evolució

	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016	2017
<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>	<b>84,2</b>
No té bicicleta / Espallada	19,0	22,2	23,8	24,9	19,7	19,1	20,2	15,2
Prefereix cotxe o transport públic	13,0	10,2	15,8	12,2	12,4	14,1	15,1	15,1
Manca de temps	9,8	19,3	12,9	7,8	11,1	10,2	8,9	11,3
Prefereix caminar	4,3	1,7	5,4	6,8	7,6	8,9	7,7	14,2
Manca de costum, mandra	4,9	6,3	3,5	3,9	7,0	6,9	4,0	2,7
No li agrada, no vol, prefereix altres activitats	9,2	6,8	9,4	12,7	11,8	8,5	10,1	9,4
Per les distàncies que fa no li cal	2,2	3,4	4,5	0,5	8,6	4,3	1,6	13,7
No és còmode, cansa	2,2	2,3	4,5	2,4	2,2	2,6	4,2	2,3
Té nens petits	1,1	0,0	0,0	4,9	1,9	1,1	1,0	0,3
<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>	<b>17,0</b>
Problemes de salut	8,7	10,2	9,9	7,8	8,0	10,3	10,5	9,8
Massa edat, manca forma física	6,5	13,1	6,9	5,9	2,2	3,0	5,0	5,0
L'orografia no ho permet	2,7	2,8	4,0	4,4	3,8	2,6	2,0	2,3
<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>	<b>6,2</b>
Li manca espai per guardar-la	1,6	3,4	4,0	2,0	7,0	4,1	0,2	2,8
Té por, hi ha molt trànsit, seguretat, perill	8,7	8,5	6,4	7,3	5,4	7,4	6,3	3,2
Municipi no adaptat a la bicicleta	4,9	5,7	5,9	2,4	4,5	3,0	3,8	0,2
<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>3,9</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>	<b>0,7</b>

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



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=421)

52,6%

	Home	Dona
<b>No li cal o no vol</b>	<b>85,5%</b>	<b>82,7%</b>
No té bicicleta / Espatlлада	13,0%	16,5%
Prefereix cotxe o transport públic	10,9%	18,2%
Manca de temps	10,6%	11,8%
Prefereix caminar	18,6%	11,1%
Manca de costum, mandra	4,7%	1,3%
No li agrada, no vol, prefereix altres activitats	6,2%	11,6%
Per les distàncies que fa no li cal	21,0%	8,6%
No és còmode, cansa	0,5%	3,6%
<b>No pot</b>	<b>18,6%</b>	<b>19,9%</b>
Té nens petits	0,5%	3,6%
Problemes de salut	8,4%	10,8%
Massa edat, manca forma física	6,2%	4,1%
L'orografia no ho permet	3,5%	1,4%
<b>Manca de facilitats</b>	<b>3,2%</b>	<b>8,4%</b>
Li manca espai per guardar-la	0,5%	4,4%
Té por, hi ha molt trànsit, seguretat, perill	2,7%	3,6%
Municipi no adaptat a la bicicleta	0,0%	0,4%
<b>Altres</b>	<b>5,1%</b>	<b>3,0%</b>
<b>Cap motiu en concret, NS/NC</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,9%</b>

- Tot i que la distribució entre homes i dones a nivell global és molt similar en els grups de “No li cal o no vol” i el grup “No pot”, de manera específica es detallen algunes diferències.
- Pel grup “No li cal o no vol” els homes prefereixen caminar, no tenen el costum d’anar amb bicicleta o fan distàncies curtes. Les dones, prefereixen el cotxe o transport públic, no li agraden les bicicletes o prefereixen altres activitats i no els hi és còmode.
- Pel grup “No pot” els homes no l'utilitzen per l'orografia, mentre que les dones perquè tenen nens petits.
- Pel grup “Manca de facilitats” és un grup predominant per les dones.

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



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=421)

52,6%



	12-24	25-39	40-54	55-69	70-79
<b>No li cal o no vol</b>	<b>95,3%</b>	<b>107,4%</b>	<b>90,6%</b>	<b>60,2%</b>	<b>46,2%</b>
No té bicicleta / Espatlada	22,7%	13,1%	17,8%	13,6%	4,2%
Prefereix cotxe o transport públic	40,7%	13,8%	12,3%	4,3%	11,1%
Manca de temps	2,8%	22,2%	13,7%	5,7%	4,6%
Prefereix caminar	9,5%	11,8%	18,2%	18,0%	8,2%
Manca de costum, mandra	0,0%	1,9%	2,5%	3,3%	7,8%
No li agrada, no vol, prefereix altres activitats	5,5%	17,2%	9,6%	8,1%	0,0%
Per les distàncies que fa no li cal	14,1%	24,1%	12,6%	5,3%	10,3%
No és còmode, cansa	0,0%	3,3%	3,9%	1,9%	0,0%
<b>No pot</b>	<b>6,7%</b>	<b>1,2%</b>	<b>14,5%</b>	<b>35,3%</b>	<b>38,7%</b>
Té nens petits	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%
Problemes de salut	0,0%	0,0%	11,3%	21,9%	17,2%
Massa edat, manca forma física	3,4%	1,2%	2,3%	7,2%	17,6%
L'orografia no ho permet	3,3%	0,0%	0,0%	6,2%	3,9%
<b>Manca de facilitats</b>	<b>0,0%</b>	<b>3,7%</b>	<b>4,2%</b>	<b>14,7%</b>	<b>9,3%</b>
Li manca espai per guardar-la	0,0%	3,7%	4,2%	2,0%	2,6%
Té por, hi ha molt trànsit, seguretat, perill	0,0%	0,0%	0,0%	11,7%	6,7%
Municipi no adaptat a la bicicleta	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%
<b>Altres</b>	<b>7,9%</b>	<b>6,0%</b>	<b>1,4%</b>	<b>2,0%</b>	<b>3,8%</b>
<b>Cap motiu en concret, NS/NC</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,1%</b>	<b>4,6%</b>

- En el grups més joves, predominen la preferència pel cotxe, moto o transport públic o el fet de no tenir bicicleta. De 25 a 39 anys no tenen temps, o no els i agrada o prefereixen altres activitats o fan distàncies curtes. El grup de 40 a 59 anys prefereix caminar, no li és còmode la bicicleta i a més no tenen un lloc per guardar-la. De 55 a 69 anys els principals motius de no tenir bicicleta són l'orografia la inseguretat i que els municipis no són aptes per anar amb bicicleta. Finalment el grup de 70 a 79 anys no tenen costum d'anar en bicicleta i la pròpia edat és un handicap.

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



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=421)

52,6%

	Baix	Mig	Alt
<b>No li cal o no vol</b>	<b>70,9%</b>	<b>85,9%</b>	<b>87,7%</b>
No té bicicleta / Espatlada	20,8%	11,3%	16,4%
Prefereix cotxe o transport públic	5,3%	13,4%	23,1%
Manca de temps	1,6%	18,0%	9,0%
Prefereix caminar	24,6%	10,6%	12,9%
Manca de costum, mandra	5,6%	2,1%	2,2%
No li agrada, no vol, prefereix altres activitats	5,5%	15,5%	1,7%
Per les distàncies que fa no li cal	7,5%	14,6%	16,6%
No és còmode, cansa	0,0%	0,4%	5,8%
<b>No pot</b>	<b>24,9%</b>	<b>14,3%</b>	<b>16,6%</b>
Té nens petits	0,0%	0,6%	0,0%
Problemes de salut	18,3%	8,6%	7,3%
Massa edat, manca forma física	5,5%	3,0%	6,1%
L'orografia no ho permet	1,1%	2,1%	3,2%
<b>Manca de facilitats</b>	<b>9,8%</b>	<b>4,8%</b>	<b>6,3%</b>
Li manca espai per guardar-la	2,2%	2,2%	3,9%
Té por, hi ha molt trànsit, seguretat, perill	7,6%	2,1%	2,4%
Municipi no adaptat a la bicicleta	0,0%	0,5%	0,0%
<b>Altres</b>	<b>2,2%</b>	<b>7,6%</b>	<b>0,6%</b>
<b>Cap motiu en concret, NS/NC</b>	<b>1,25%</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,6%</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, la manca de costum i la inseguretat. Entre la gent amb estudis de nivell mig predomina no agradar-li o voler fer altres activitats i més lleugerament el tenir nens petits i que el municipi no s'adapta a l'ús de la bicicleta. Entre la gent de nivell d'estudis alt, predomina la preferència per el cotxe o transport públic, que no és còmode, la orografia no li ho permet i no tenir espai per guardar-la.

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



L'utilitzen  
amb poca  
freqüència  
o mai  
(n=421)

52,6%

	Epanyola	Estrangera o altres
<b>No li cal o no vol</b>	<b>83,5%</b>	<b>94,5%</b>
No té bicicleta / Espatlada	15,5%	0,0%
Prefereix cotxe o transport públic	15,4%	7,5%
Manca de temps	11,3%	12,6%
Prefereix caminar	14,4%	7,5%
Manca de costum, mandra	2,5%	9,9%
No li agrada, no vol, prefereix altres activitats	9,3%	9,9%
Per les distàncies que fa no li cal	13,9%	7,5%
No és còmode, cansa	1,2%	39,6%
<b>No pot</b>	<b>17,5%</b>	<b>10,30%</b>
Té nens petits	0,3%	0,0%
Problemes de salut	9,8%	10,3%
Massa edat, manca forma física	5,1%	0,0%
L'orografia no ho permet	2,3%	0,0%
<b>Manca de facilitats</b>	<b>4,9%</b>	<b>49,8%</b>
Li manca espai per guardar-la	1,4%	49,8%
Té por, hi ha molt trànsit, seguretat, perill	3,3%	0,0%
Municipi no adaptat a la bicicleta	0,2%	0,0%
<b>Altres</b>	<b>3,6%</b>	<b>12,6%</b>
<b>Cap motiu en concret, NS/NC</b>	<b>0,8%</b>	<b>0,0%</b>

- Entre els catalans destaquen com a motius per no tenir bicicleta de manera significativa, però també són aspectes importants el preferir cotxe o transport públic i preferir caminar. Entre els estrangers, destaca clarament el fet de no tenir espai per guardar-la, que no és còmode i li segueix els problemes de salut.

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



L'utilitzen amb poca freqüència o mai (n=421)

52,6%

	Ocupats	Aturats	Jubilats, pensionistes	Tasques de la llar	Estudiants
<b>No li cal o no vol</b>	<b>99,5%</b>	<b>86,3%</b>	<b>42,7%</b>	<b>59,7%</b>	<b>88,6%</b>
No té bicicleta / Espatlлада	16,7%	17,9%	7,4%	7,4%	22,7%
Prefereix cotxe o transport públic	16,1%	19,3%	6,1%	7,3%	31,3%
Manca de temps	17,0%	4,0%	3,9%	7,6%	4,0%
Prefereix caminar	15,9%	17,7%	13,8%	6,5%	8,4%
Manca de costum, mandra	2,6%	8,8%	3,6%	0,0%	0,0%
No li agrada, no vol, prefereix altres activitats	11,3%	8,8%	0,0%	12,4%	5,9%
Per les distàncies que fa no li cal	18,5%	6,8%	6,9%	1,4%	16,3%
No és còmode, cansa	1,4%	3,0%	1,0%	17,1%	0,0%
<b>No pot</b>	<b>8,2%</b>	<b>14,2%</b>	<b>45,0%</b>	<b>34,6%</b>	<b>4,9%</b>
Té nens petits	0,0%	3,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Problemes de salut	5,4%	3,0%	27,8%	22,1%	0,0%
Massa edat, manca forma física	1,1%	7,5%	12,2%	9,3%	4,9%
L'orografia no ho permet	1,7%	0,0%	5,0%	3,2%	0,0%
<b>Manca de facilitats</b>	<b>3,5%</b>	<b>6,0%</b>	<b>12,5%</b>	<b>24,5%</b>	<b>0,0%</b>
Li manca espai per guardar-la	1,8%	3,0%	1,6%	20,2%	0,0%
Té por, hi ha molt trànsit, seguretat, perill	1,7%	3,0%	9,8%	4,3%	0,0%
Municipi no adaptat a la bicicleta	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%
<b>Altres</b>	<b>3,3%</b>	<b>0,0%</b>	<b>3,4%</b>	<b>2,7%</b>	<b>11,4%</b>
<b>Cap motiu en concret, NS/NC</b>	<b>0,0%</b>	<b>3,1%</b>	<b>2,8%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>

- Els ocupats no utilitzen la bicicleta per manca de temps, els aturats per manca de costum, els jubilats o pensionistes especialment per problemes de salut, les mestresses de casa perquè no tenen lloc on guardar-les o no els hi és còmode anar amb bicicleta i els estudiants perquè prefereixen el cotxe o el transport públic.



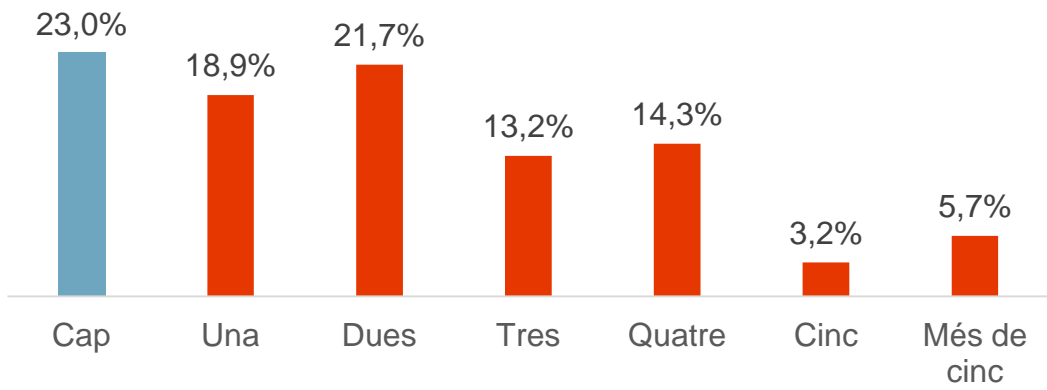
2.3

## Disponibilitat de bicicleta

# Disponibilitat de bicicleta

QUANTES BICICLETES HI HA A CASA SEVA?\*

Total mostra (n=800)  
100%



77%

TÉ ALGUNA BICICLETA A CASA

2,14 (2,01/1,77)

MITJANA I DESVIACIÓ ESTÀNDARD DE BICICLETES A LA LLAR

La mitjana de l'any 2017 va ser una mica superior a 2 bicicletes per llar

Llegenda: 2017 (2016/2015)

Evolució

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016	2017
NO TÉ CAP BICICLETA	25,2	25,3	26,5	26,5	26,5	25,0	25,2	25,5	25,6	23,0
TÉ ALGUNA BICICLETA	74,0	74,3	73,4	73,7	73,4	75,1	74,8	74,5	74,4	77,0
Una	18,8	15,5	17,5	17,3	18,5	13,3	18,8	17,9	18,1	18,9
Dues	23,8	22,3	22,2	25,0	22,0	25,5	19,2	23,5	22,3	21,7
Tres	12,1	19,0	13,5	13,3	15,0	16,3	15,0	14,5	13,0	13,2
Quatre	13,6	10,3	12,0	12,3	10,8	10,5	11,5	10,6	11,5	14,3
Cinc	3,5	3,8	4,7	3,0	3,8	4,5	4,8	4,4	5,4	3,2
Més de cinc	2,2	3,5	3,5	2,8	3,3	5,0	5,5	3,6	4,1	5,7
NS/NC	0,7	0,5	0,0	0,0	0,3	0,0	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	2,1

- Hi ha 2,95 milions de llars a Catalunya (font INE). S'estima que a Catalunya hi ha prop de 6,3 milions de bicicletes.
- Els resultats obtinguts a 2017 incrementa lleugerament 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 TÈ CAP	TÈ ALGUNA	1	2	3	4	5	> 5	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2017
Home	19,4	80,6	18,5	20,1	16,6	14,4	3,6	7,4	Hi ha dependència entre nombre de bicis i el sexe.
Dona	26,5	73,5	19,3	23,3	9,8	14,3	2,8	4,0	
12-24	18,6	81,4	16,3	25,2	10,7	17,2	5,7	6,2	Hi ha dependència entre nombre de bicis i l'edat
25-39	16,5	83,5	18,7	25,1	16,0	15,6	2,0	5,9	
40-54	10,7	89,3	18,4	24,4	16,4	18,4	3,2	8,6	
55-69	38,7	61,3	21,8	16,6	9,1	8,7	3,0	2,1	
70-79	53,3	46,7	18,9	8,8	7,6	5,5	2,7	3,1	
≤ 10000	18,7	81,4	14,5	20,5	15,9	17,3	3,4	9,9	Hi ha dependència entre nombre de bicis i l'habitat.
10001-100000	21,6	78,4	16,7	18,2	16,4	17,8	4,9	4,5	
100001-500000	15,6	84,4	25,4	26,6	12,5	10,2	2,1	7,7	
> 500000	36,8	63,2	21,3	25,3	5,1	8,8	0,7	2,1	
Baix	35,5	64,5	20,3	20,8	8,5	8,8	2,3	3,8	Hi ha dependència entre nombre de bicis i el nivell d'estudis..
Mitjà	19,8	80,2	20,2	21,8	14,1	13,6	2,4	8,2	
Alt	17,7	82,3	16,4	22,8	15,3	19,0	4,9	3,9	
Ocupats	16,8	83,2	19,5	20,8	16,1	16,2	3,4	7,4	Hi ha dependència entre nombre de bicis i activitat
Aturats	27,3	72,7	16,5	36,0	4,2	10,7	3,7	1,6	
Jubilats, pensió	41,8	58,2	18,9	11,8	10,8	10,0	2,1	4,6	
Tasques llar	20,1	79,9	26,7	29,5	3,8	13,8	4,1	2,1	
Estudiants	19,9	80,1	12,7	35,0	11,7	14,5	3,7	2,6	
Espanyols	22,4	77,6	18,5	21,8	13,6	14,8	3,0	5,9	
Estrangers	37,3	62,7	28,2	19,4	2,8	3,1	9,3	0,0	

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



Total mostra (n=800)

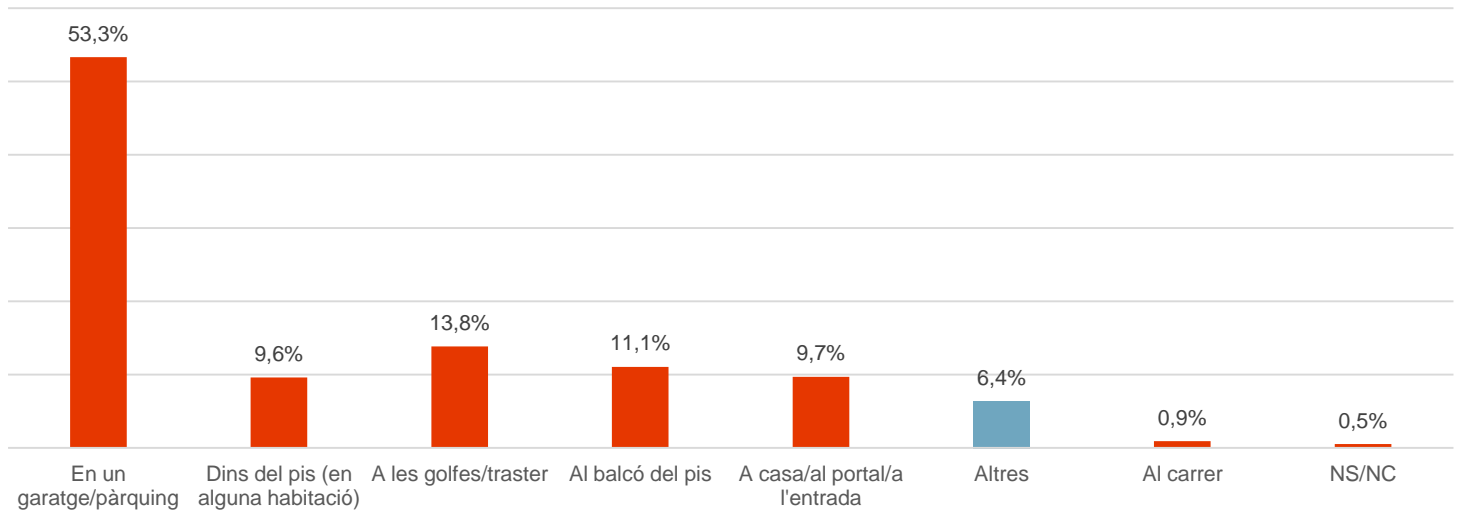
100%

MITJANES		
Home	2,34	Les dones tenen una mitjana inferior que els homes en nombre de bicis.
Dona	1,93	
12-24	2,38	Els més joves i les persones d'entre 40 i 54 anys tenen mitjanes majors, mentre que els més gran tenen la més baixa. Les llars on hi ha fills són, probablement, les que aglutinen un nombre més gran de bicicletes.
25-39	2,26	
40-54	2,65	
55-69	1,48	
70-79	1,17	
≤ 10000	2,56	A mesura que augmenta la grandària del municipi, disminueix la mitjana de bicicletes a la llar. La relació és lineal entre aquestes dues variables.
10001-100000	2,28	
100001-500000	2,16	
> 500000	1,43	
Baix	1,61	A mesura que augmenta el nivell d'estudis augmenta la mitjana de bicicletes a la llar. La relació és quasi lineal entre aquestes dues variables.
Mitjà	2,25	
Alt	2,35	
Ocupats	2,40	Estudiants i ocupats, tenen mitjanes més altes que la resta (per sobre de 2 bicicletes per llar).
Aturats	1,74	
Jubilats, pensió	1,59	
Tasques llar	1,85	
Estudiants	2,12	
Espanyols	2,16	El nombre mitjà de bicis depèn si la nacionalitat és espanyola o una altra.
Estrangers	1,34	

# Disponibilitat de bicicleta: lloc on es guarden

## HABITUALMENT, ON GUARDA AQUESTES BICICLETES?

-Suggestida. Multi resposta-



▪ Poc més d'un 53,3% dels que tenen bicicletes a casa les guarden habitualment en un garatge o pàrquing. Un 9,6%, aproximadament les posa en alguna habitació del pis. Les golfes o trasters tenen un 13,8% dels casos, i el balcó un 11,1%. El portal d'entrada es fa servir en un 9,7% de casos i el carrer en un 0,9%. Altres casos marginals representen un 6,4% en total.

# Disponibilitat de bicicleta: lloc on es guarden



Tenen bici a casa (n=616)

77,0%

## Evolució

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2016	2016	2017
En un garatge / pàrquing	63,9	56,2	54,1	44,9	49,8	51,3	51,9	49,0	67,9	53,3
A les golfes / traster	3,0	14,5	13,3	14,3	18,8	13,3	13,8	17,3	8,7	13,8
Al balcó del pis	10,0	11,4	11,9	16,3	14,0	16,3	12,5	17,1	7,1	11,1
Dins del pis (en alguna habitació)	10,4	8,4	7,5	12,6	10,6	7,7	11,6	12,4	12,3	9,6
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	9,7
Altres + carrer	1,3	2,0	5,8	1,3	3,0	3,4	4,0	3,5	3,0	7,3
NS/NC	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3	0,2	0,5



- La proporció de casos en què es guarda la bicicleta al garatge/pàrquing i dins del pis ha disminuït.
- La proporció de casos en què es guarda a les golfes/traster, al balcó del pis i a casa/al portal/a l'entrada dins del pis ha augmentat.

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



Tenen bici a casa  
(n=616)

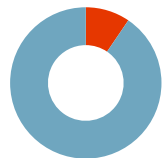
77,0%



	Al carrer	Garatge Pàrquing	Golfes Traster	Balcó pis	Dins del pis	Al portal	Altres	NS/NC
Home	1,2	44,2	7,5	6,4	5,5	12,6	5,1	0,8
Dona	0,2	38,0	7,5	8,5	11,5	8,8	4,7	0,0
12-24	0,0	35,7	4,0	3,3	11,5	19,6	8,8	0,0
25-39	1,1	40,8	7,0	13,1	9,8	9,5	3,8	0,0
40-54	1,4	49,6	12,0	6,0	9,9	12,3	5,3	0,0
55-69	0,0	41,9	3,7	5,7	5,7	4,9	3,0	0,7
70-79	0,0	22,0	9,3	5,9	1,7	6,5	4,6	2,7
≤ 10000	0,0	71,7	2,2	1,1	0,5	2,8	2,9	1,2
10001-100000	0,3	45,1	8,9	8,2	7,5	10,6	3,9	0,0
100001-500000	0,0	33,8	10,1	11,5	13,1	7,7	11,1	0,0
> 500000	2,9	10,9	7,2	8,1	13,8	21,0	3,0	0,7
Baix	0,0	32,4	5,1	8,9	8,3	8,7	4,6	1,2
Mitjà	0,3	40,9	9,3	8,9	11,0	8,8	5,6	0,0
Alt	1,7	47,7	6,9	4,9	5,8	14,5	4,3	0,0
Ocupats	0,0	46,6	6,6	9,7	9,7	10,9	4,4	0,0
Aturats	8,3	29,9	2,0	3,5	15,0	6,3	9,7	0,0
Jubilats, pensió	0,0	35,4	8,4	6,8	2,0	4,5	4,7	1,4
Tasques llar	2,1	32,0	23,8	2,5	5,0	16,3	2,9	0,0
Estudiants	0,0	32,2	7,0	0,0	11,6	22,8	6,6	0,0
Espanyols	0,7	41,7	7,0	7,7	8,6	10,7	5,0	0,4
Estrangers	0,0	25,7	20,5	0,0	7,2	9,3	3,1	0,0

▪ 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

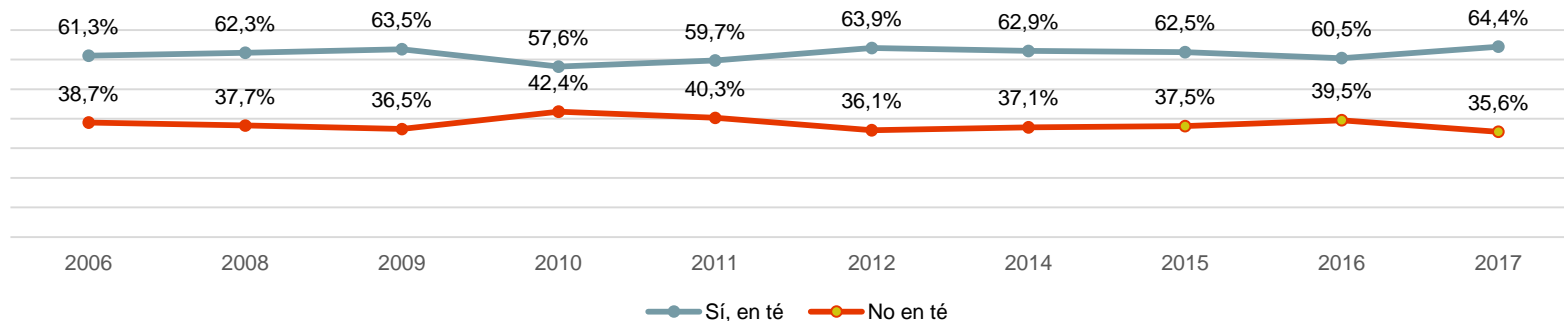


Saben anar amb bici (n=724)

90,5



## 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 del 60% com en tota la sèrie històrica. Poc més del 35% dels que saben anar amb bicicleta a Catalunya, no en tenen actualment.
- La proliferació del sistema de bicicleta pública amb què es pot utilitzar la bici per desplaçar-se en els trajectes per la ciutat pot estar contribuint a aquest resultat, atès que les persones usuàries 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=724)

90,5



	Sap anar i en té	Sap anar i no en té	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2017
Home	72,6	27,4	No hi ha relació de dependència entre tenir bicis i la nacionalitat.
Dona	55,0	45,0	
12-24	78,0	22,0	Hi ha dependència entre tenir bicis i l'edat.
25-39	62,2	37,8	
40-54	72,6	27,4	
55-69	53,2	46,8	
70-79	34,4	65,6	
≤ 10000	68,1	31,9	Hi ha dependència entre tenir bicis i grandària del municipi.
10001-100000	69,2	30,8	
100001-500000	58,1	41,9	
> 500000	56,6	43,4	
Baix	58,8	41,2	Hi ha dependència entre tenir bicis i l'edat.
Mitjà	65,0	35,1	
Alt	68,0	32,0	
Ocupats	68,7	31,4	Hi ha dependència entre tenir bicis i l'activitat.
Aturats	54,7	45,3	
Jubilats, pensió	49,3	50,7	
Tasques llar	57,1	42,9	
Estudiants	75,1	25,0	
Espanyols	65,5	34,5	
Estrangers	33,9	66,1	

# Disponibilitat de bicicleta: quin tipus de bicicleta té?



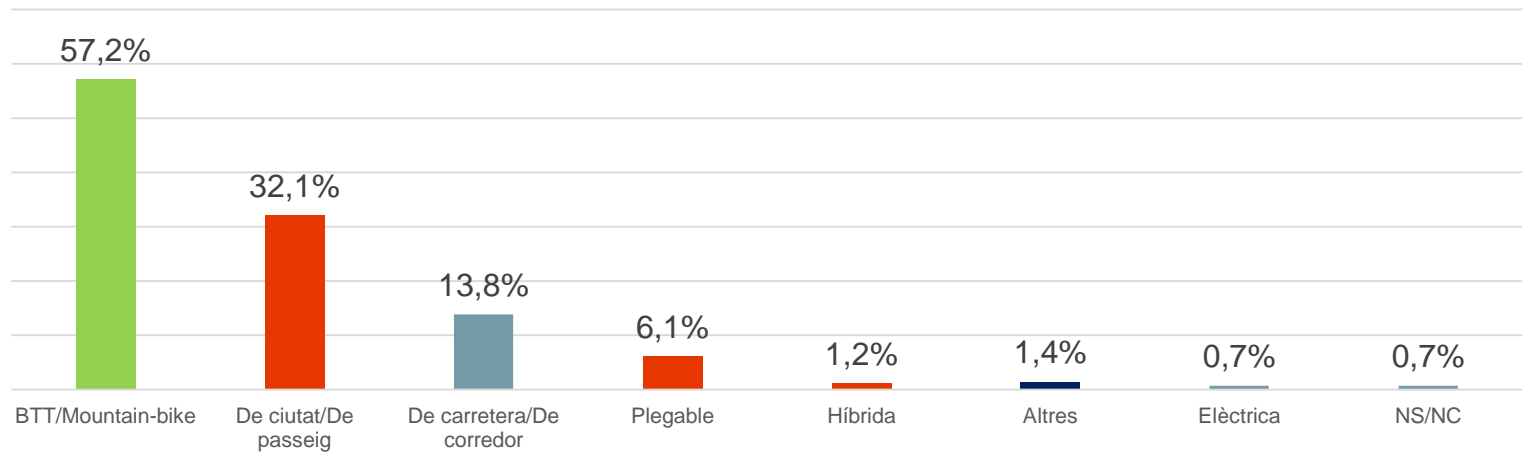
Tenen bici per a ús personal (n=471)

58,9%



## QUIN TIPUS DE BICICLETA TÉ?

-Suggerida. Multi resposta-



- La majoria dels que disposen de bicicleta per a ús personal tenen una de muntanya (57,2%), proporció que ha disminuït bastant respecte l'any 2016.
- La proporció de bicicleta BTT ha disminuït i la urbana i la de carretera ha augmentat, segons es pot observar a les sèries temporals sobre aquest indicador.



# Disponibilitat de bicicleta: quin tipus de bicicleta té?



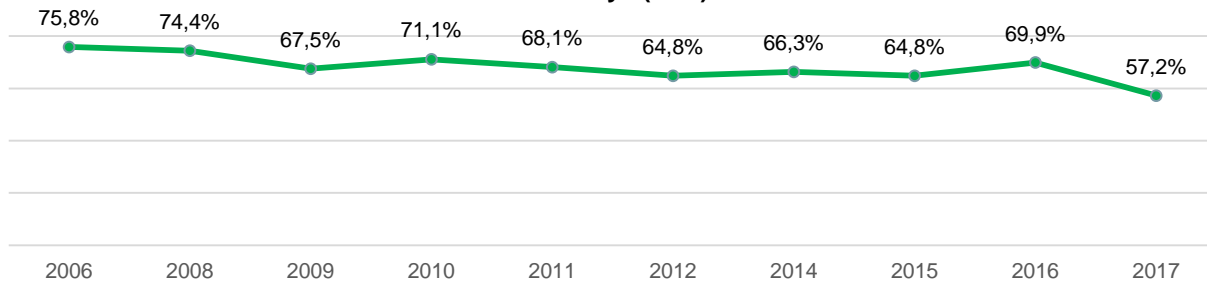
Tenen bici per a ús personal (n=471)

58,9%

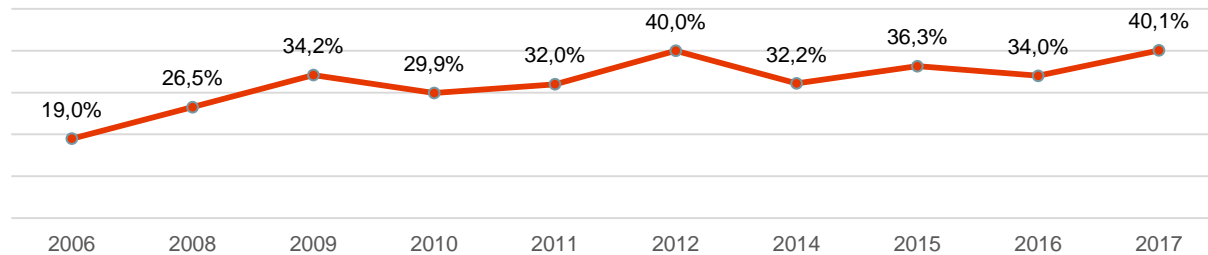


## EVOLUCIÓ

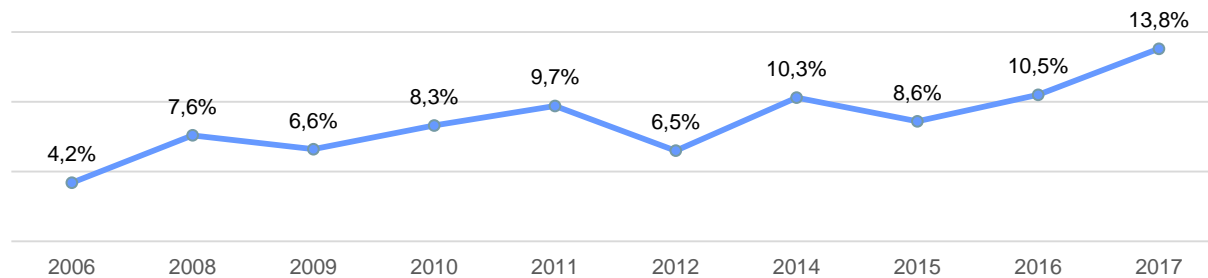
### Muntanya (BTT)



### Urbana



### Carretera



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



Tenen bici  
per a ús  
personal  
(n=471)

58,9%

	De carretera / corredor	BTT / Muntanya	De ciutat / passeig	Híbrida	Plegable	Elèctrica	Altres	NS/NC
Home	18,2	66,4	23,0	0,9	3,7	0,3	0,9	0,8
Dona	7,3	43,4	45,7	1,6	9,8	1,2	2,2	0,4
12-24	11,8	63,6	27,9	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0
25-39	10,0	50,8	37,9	0,0	9,3	0,0	0,0	0,0
40-54	15,0	65,9	27,2	1,1	7,7	0,8	1,7	0,5
55-69	20,5	46,8	35,6	2,9	4,6	2,7	4,6	0,0
70-79	16,8	34,4	39,9	0,0	6,6	0,0	5,0	14,0
≤ 10000	17,7	76,2	16,3	0,0	3,3	0,0	1,6	0,8
10001-100000	13,9	55,0	35,6	2,1	1,8	0,9	1,7	0,0
100001-500000	13,5	46,6	40,8	0,0	20,3	0,0	2,0	2,8
> 500000	9,2	49,9	33,5	1,5	5,9	1,6	0,0	0,0
Baix	23,3	62,9	20,3	0,0	1,2	1,2	2,2	0,0
Mitjà	14,7	64,5	30,0	0,8	2,2	0,0	0,4	1,5
Alt	9,0	46,3	39,3	2,1	12,7	1,3	2,3	0,0
Ocupats	12,7	60,8	30,5	1,1	7,7	0,4	0,8	0,0
Aturats	15,3	51,9	29,9	0,0	3,9	0,0	0,0	2,9
Jubilats, pensió	26,0	50,9	24,9	1,8	6,2	3,8	4,7	4,6
Tasques llar	23,0	33,6	46,7	6,2	0,0	0,0	9,0	0,0
Estudiants	5,2	52,8	43,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Espanyols	13,7	57,5	32,0	1,0	6,0	0,7	1,5	0,7
Estrangers	21,0	40,6	35,2	10,4	13,7	0,0	0,0	0,0

▪ No es realitzen proves de la Chi quadrat en tractar-se de resultats multiresposta. S'han remarcat les proporcions interessants per a cada categoria. Es manté el que es va observar l'any 2016

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



Tenen bici  
per a ús  
personal  
(n=471)

58,9%



- En general els homes tendeixen a tenir bicicletes de muntanya, mentres que les noies a més d'aquestes tenen bicicletes de ciutat. Tot i això significativament els homes tendeixen a tenir bicicletes de carretera i les dones bicicletes elèctriques
- Les bicicletes urbanes són més utilitzades per la gent de més edat
- La tinença de bicicletes de muntanya és més acusada als municipis més petits
- Les elèctriques les fan servir, sobretot, les persones jubilades
- Tot i que en el nivell d'estudis en general tenen bicicletes de muntanya, a nivell de significació estadística, els usuaris amb estudis baixos utilitzen bicicleta elèctrica i els de nivell d'estudis alt la bicicleta plegable
- Els estrangers mostren una tendència més gran que els espanyols cap a l'ús de bicicleta híbrida



# Disponibilitat de bicicleta: antiguitat



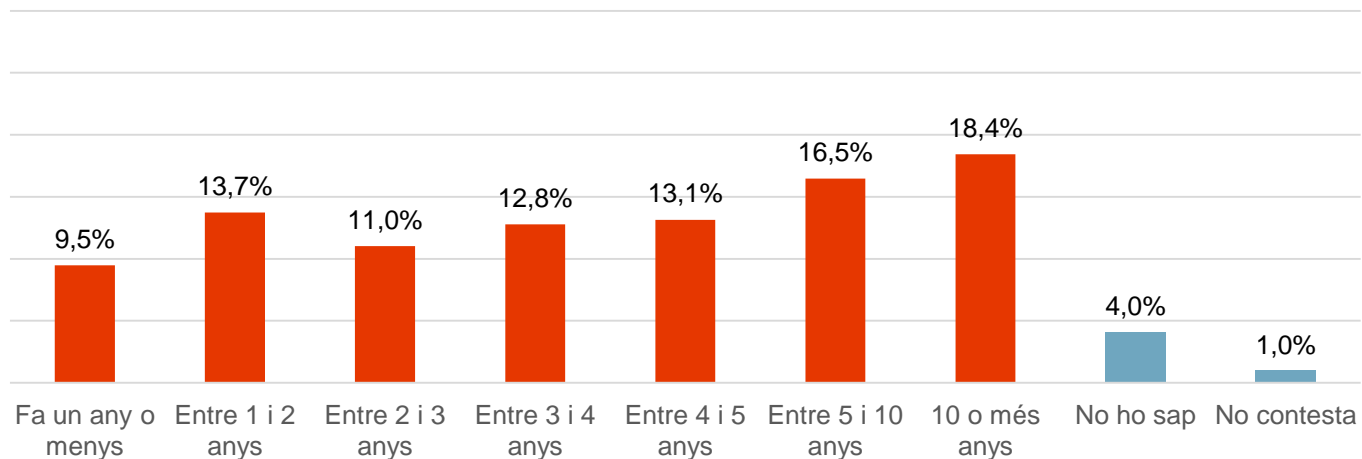
Tenen bici per a ús personal (n=471)

58,9%

## QUAN FA QUE LA VA COMPRAR?

-Espontània-

### Quan la va comprar?



- L'antiguitat del parc de bicicletes de Catalunya és moderada. El 16,5% de les bicicletes tenen com a màxim entre 5 i 10 anys. El 18,4% supera els 10 anys. Un 9,5% tenien menys d'un any en el moment de fer el treball de camp i poc més d'un 13% dos anys com a màxim.

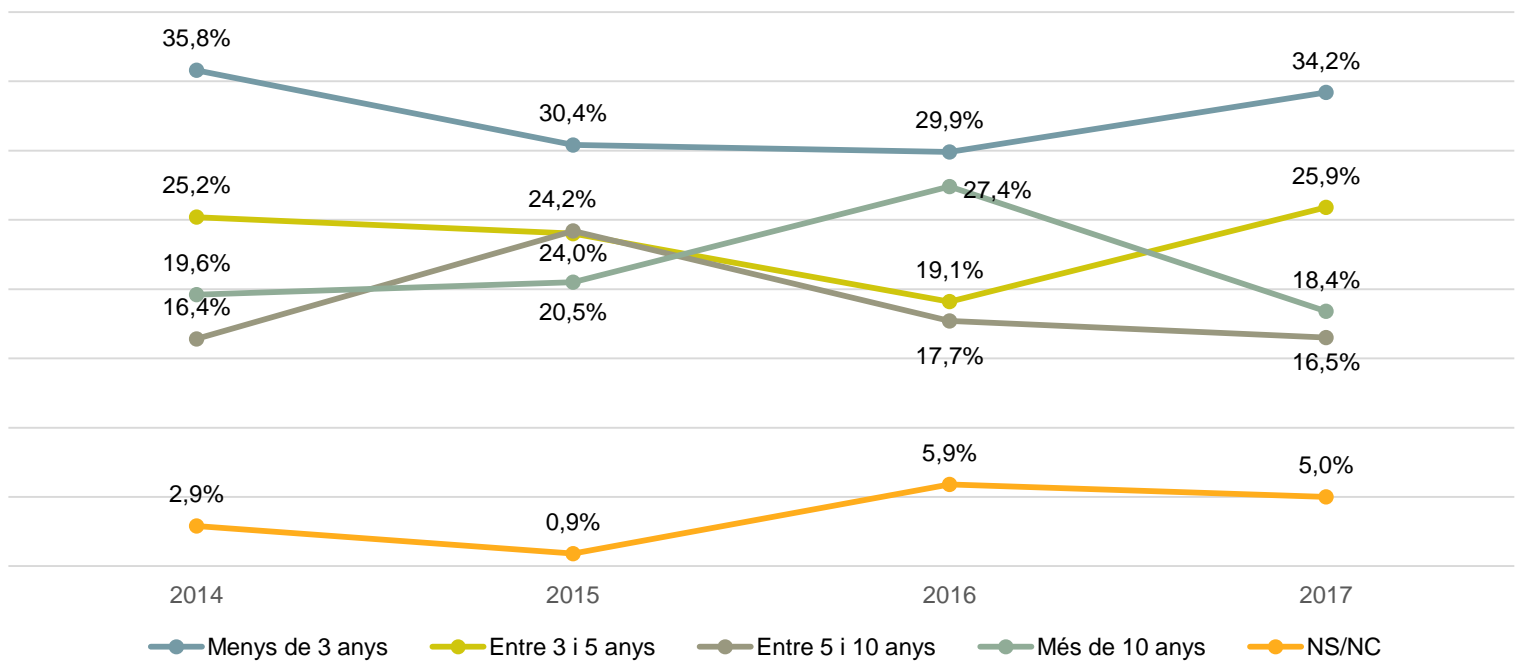
# Disponibilitat de bicicleta: antiguitat



Tenen bici per a ús personal (n=471)  
58,9%

## 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=471)

58,9%



	< 3 anys	3-5 anys	5-10 anys	> 10 anys	NS/NC	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2016
Home	39,1	24,7	13,5	16,5	6,1	Hi ha dependència entre l'antiguitat del parc de bicicletes i l'activitat
Dona	26,9	27,6	20,9	21,3	3,3	
12-24	54,4	26,1	10,8	6,8	1,9	Hi ha dependència entre l'antiguitat del parc de bicicletes i l'edat.
25-39	32,0	34,7	14,1	14,6	4,6	
40-54	34,2	22,3	17,8	21,2	4,6	
55-69	19,8	20,3	26,5	24,9	8,5	
70-79	0,0	12,8	12,3	61,0	14,0	
≤ 10000	31,5	23,2	15,1	21,3	9,0	Hi ha dependència entre l'antiguitat del parc de bicicletes i l'activitat
10001-100000	27,3	31,2	19,7	21,0	0,9	
100001-500000	44,0	23,5	9,9	14,6	8,0	
> 500000	45,5	18,2	16,6	12,2	7,5	
Baix	45,9	19,3	9,1	22,2	3,5	No hi ha dependència entre l'antiguitat del parc i el nivell d'estudis de la població.
Mitjà	33,5	26,0	17,4	17,5	5,6	
Alt	30,4	28,5	18,4	17,9	4,9	
Ocupats	35,6	26,6	18,6	16,4	2,8	Hi ha dependència entre l'antiguitat del parc de bicicletes i l'activitat
Aturats	38,4	20,9	11,6	12,5	16,5	
Jubilats, pensió	20,6	21,3	9,8	35,1	13,2	
Tasques llar	9,5	12,0	24,1	47,9	6,5	
Estudiants	45,2	35,2	10,6	5,6	3,4	
Espanyols	34,1	25,6	16,5	18,8	5,1	No hi ha relació de dependència entre l'antiguitat del parc de bicis i la nacionalitat
Estrangers	41,7	44,5	13,7	0,0	0,0	
Usuaris	41,3	24,4	15,1	13,5	5,7	Hi ha dependència entre l'antiguitat del parc de bicicletes i ser usuari de la bicicleta.
No usuaris	17,0	29,6	19,9	30,3	3,3	



# Disponibilitat de bicicleta: cost

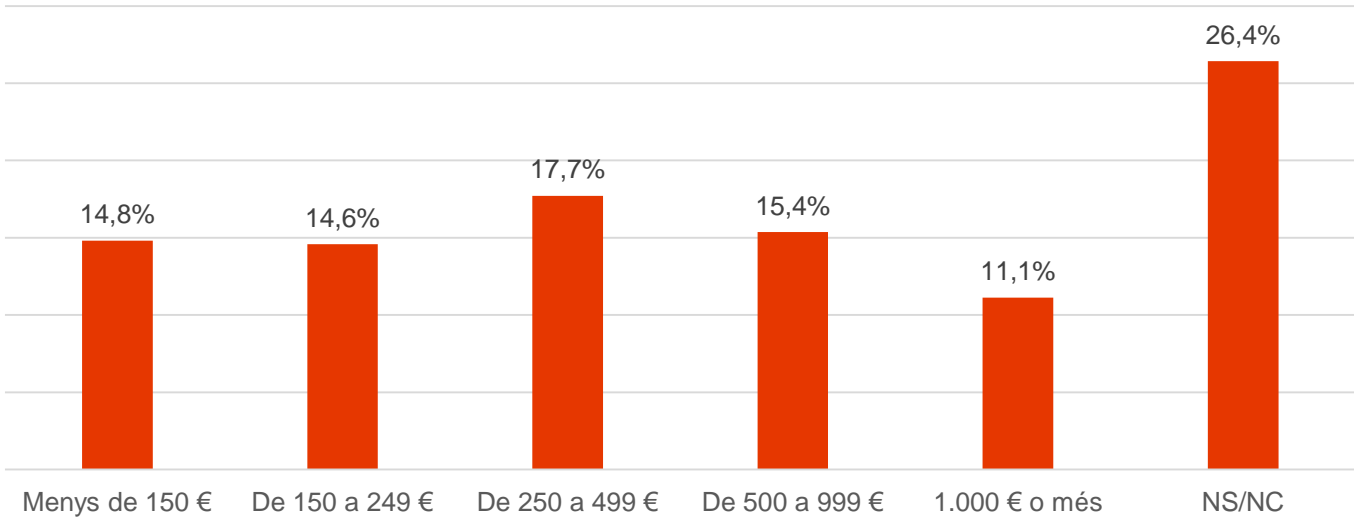


Tenen bici per a ús personal (n=471)

58,9%

## QUANT LI VA COSTAR?

-Espontània-



▪ Gairebé 15% dels que tenen bicicleta per a ús particular ha pagat menys de 150 euros, mentre que poc més d'un 11% ha pagat 1.000 o més. Un 26,4% no dona resposta a aquesta pregunta i, la resta ha pagat quantitats entre 150 i 999 euros. La proporció més gran correspon a persones que han pagat entre 250 i 499 euros. Si es tenen en compte només les respostes vàlides, aleshores un 20,1% dels que tenen bicicleta a casa i diuen el cost han pagat menys de 150 euros; un 19,8% han pagat entre 150 i 249; un 24,1% entre 250 i 499 euros; un 20,9% entre 500 i 999 i un 15,1% 1.000 o més euros. La mitjana se situa en 611,81 euros.

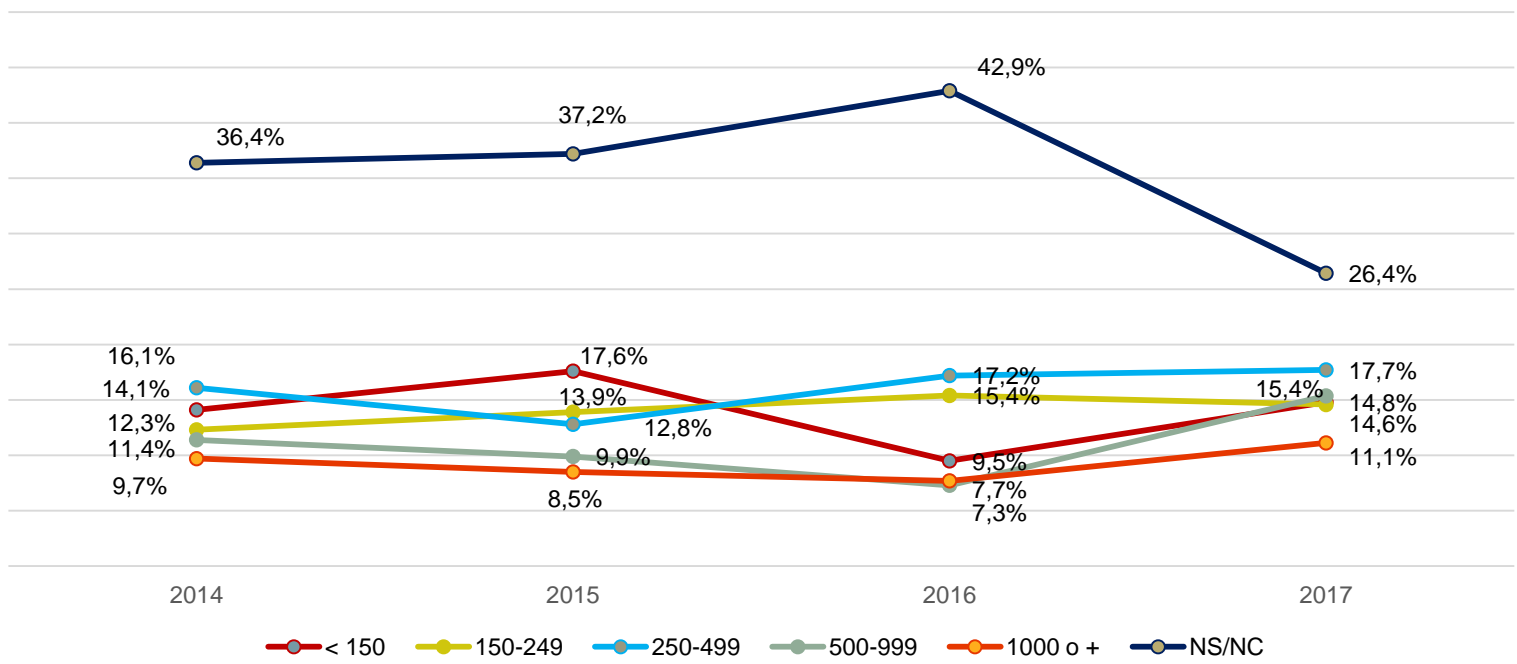
# Disponibilitat de bicicleta: cost



Tenen bici per a ús personal (n=471)  
58,9%

## QUANT LI VA COSTAR?

-Evolució recent-



▪ L'evolució recent d'aquest indicador posa de manifest que ha augmentat la proporció de compres especialment amb les bicicletes amb un cost per sota de 150 euros, per sobre de 500 i per sobre de 1.000 euros. En canvi ha disminuït lleugerament la compra de bicicletes entre 150 i 499 euros.

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



Tenen bici a casa i han dit el cost aproximat (n=343)

42,9%



Sociodemogràfiques	Mitjana de cost
Home	708,96€
Dona	441,79 €
12-24	407,79 €
25-39	627,45 €
40-54	643,87 €
55-69	814,35 €
70-79	288,02 €
≤ 10000	878,97 €
10001-100000	554,50€
100001-500000	553,00 €
> 500000	503,02 €
Baix	986,38 €
Mitjà	547,27 €
Alt	534,15 €
Ocupats	642,95 €
Aturats	471,49 €
Jubilats, pensió	829,25 €
Tasques llar	164,90 €
Estudiants	304,28 €
Espanyols	616,31 €
Estrangers	389,23 €

# Lloc de compra

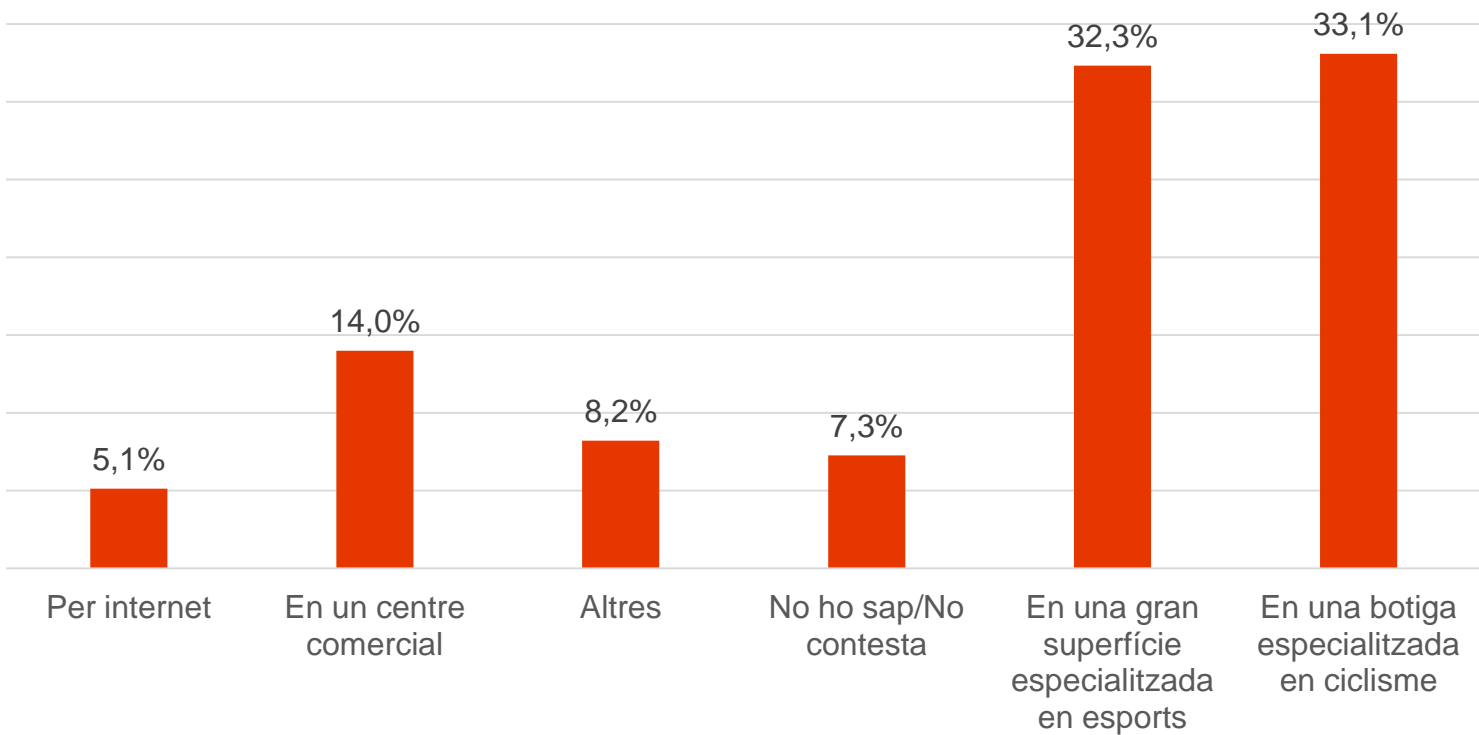


Tenen bici per a ús personal (n=471)

58,9%



## LLOC ON VA COMPRAR LA SEVA BICICLETA MÉS RECENT



La majoria de persones usuàries ha comprat la bicicleta més recent en una botiga especialitzada en ciclisme, però les grans superfícies segueixen de molt a prop a les botigues. Només un 7,3% no ho sap. Els centres comercials i Internet són menys populars per a fer aquest tipus d'adquisició

# Lloc de compra i característiques sociodemogràfiques



Tenen bici  
per a ús  
personal  
(n=471)

58,9%



	Btiga	Gran Sup.	Centre	Internet	Altres	NS/NC	Comentari
Home	33,5	36,5	7,9	3,8	10,9	7,4	Els homes son més propensos a comprar en les grans superfícies i a altres establiments, i les dones van més als centres especialitzades en esports
Dona	32,4	26,1	23,0	7,1	4,2	7,1	
12-24	33,1	32,4	9,6	13,3	1,9	9,7	Els joves d'entre 12-24 anys compren per Internet, els d'entre 24 i 39 anys van més a grans superfícies especialitzades i altres establiments i la gent de major edat van als centres comercials.
25-39	19,2	33,0	20,1	4,6	15,3	7,9	
40-54	40,6	37,9	6,4	2,9	7,8	4,4	
55-69	42,2	20,0	22,6	1,5	4,4	9,4	
70-79	34,3	27,6	24,0	0,0	7,5	6,6	Als municipis més petits i als més grans compren a la botiga especialitzada. Als de grandària majors a 100.000 i menor de 500.000 compren per Internet.
≤ 10000	36,8	32,6	15,4	2,7	2,7	9,8	
10001-100000	32,4	33,1	10,8	5,5	10,9	7,4	
100001-500000	27,1	33,8	20,5	12,1	1,3	5,2	
> 500000	36,4	28,6	13,8	0,0	15,3	6,0	Els usuaris amb nivell d'estudis baix les compren als centres comercials mentre que els nivells d'estudis mitjans van a un altre s establiments.
Baix	29,1	35,0	23,0	3,9	7,9	1,1	
Mitjana	34,1	32,2	10,8	5,4	10,0	7,6	
Alt	33,6	31,4	14,0	5,4	6,3	9,3	Les tasques de la llar van als centres comercials mentres que els aturats compren més a altres comercials, i la resta d'activitats és dispersa amb una concentració significativa de casos d'ocupats que fan servir Internet
Ocupats	32,0	34,3	13,0	4,5	9,2	7,1	
Aturats	23,2	25,1	0,0	18,2	13,9	19,7	
Jubilats, pensió	42,4	25,7	18,8	0,0	4,6	8,5	
Tasques llar	25,2	18,4	30,8	4,8	16,0	4,8	
Estudiants	38,6	35,5	17,4	6,9	0,0	1,7	Mentre que no hi ha una clara tendència en la compra en un establiments, els estrangers ho fan al centre comercial
Espanyols	32,7	32,7	13,6	5,2	8,4	7,4	
Estrangers	54,9	10,4	34,7	0,0	0,0	0,0	Els usuaris fan servir més altres establiments i els no usuaris al centre comercial o també a altres establiments
Usuaris	34,1	31,1	12,5	7,0	6,8	8,5	
No usuaris	30,7	35,2	17,5	0,6	11,8	4,2	

# 3

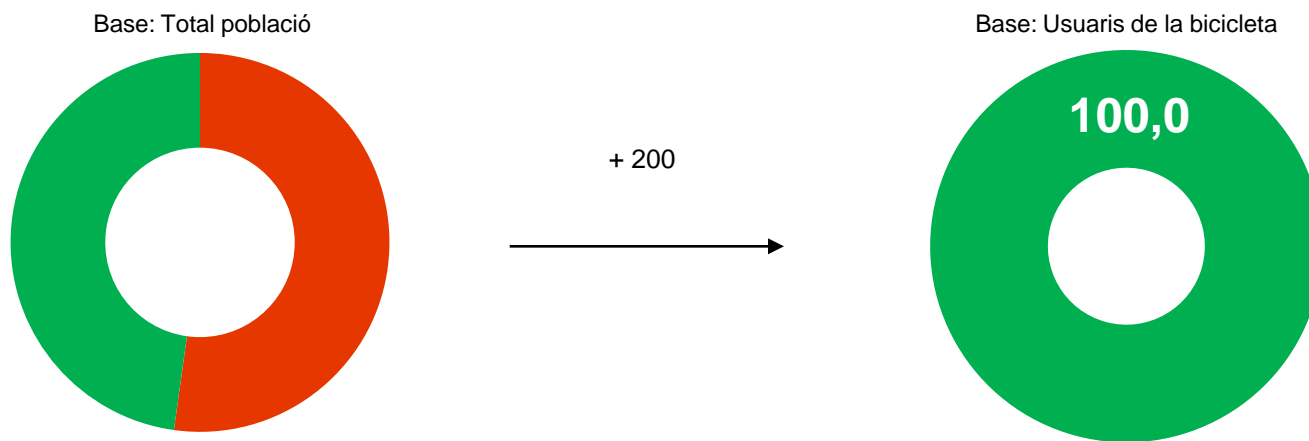
## L'ÚS DE LA BICICLETA

- 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 se centra en analitzar els usuaris de la bicicleta, és a dir aquelles persones que diuen utilitzar la bicicleta amb alguna freqüència.

Així, totes les dades que es presenten en aquest capítol s'han de llegir sobre la base d'aquelles persones que van alguna vegada amb bicicleta (381 casos procedents de la mostra al total de la població i 200 casos de la sobre mostra d'usuaris).



Un **47,8%** de la població\* és **usuària de la bicicleta**

**Usuaris de la bicicleta**

\* 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



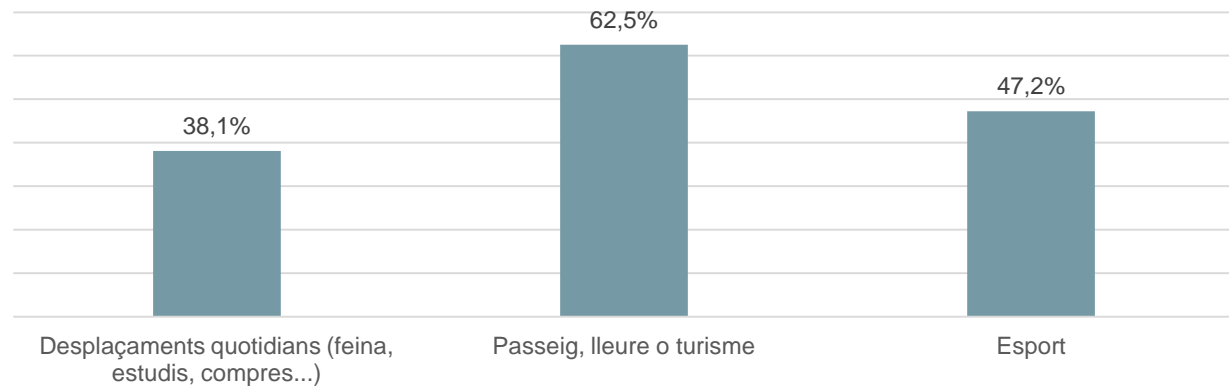


Usuaris de la bicicleta  
(n=581)

100,0%

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

-Suggestida\*. Multi resposta-



**EL 62,5% DELS QUE DIUEN UTILITZAR LA BICICLETA AMB ALGUNA FREQUÈNCIA, LA FAN SERVIR PER PASSEIG, LLEURE O TURISME**

Més d'un 47%, la fa servir també (o només) per fer esport, i més d'un 38% utilitza la bici com a mitjà de transport en els seus desplaçaments quotidians, el qual aquest darrer ha augmentat significativament respecte l'any 2016 (26,2%).

\* 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=581)

100,0%



	Desplaçaments quotidians	Passeig, lleure o turisme	Esport	Comentari
Home	41,3	50,6	53,8	La tipologia d'ús és força homogènia pel que fa a les característiques sociodemogràfiques. S'observa que, els homes espanyols i amb un nivell d'estudis baix mostren una proporció més elevada de casos en què la fan servir per a l'esport, mentre que les dones, especialment les que es dediquen a tasques de la llar, l'utilitzen per anar de passeig, lleure o turisme. D'altra banda, els desplaçaments quotidians son realitzats sobretot per estrangers estudiants amb una edat de 12 a 24 anys i nivell d'estudis alts (possiblement universitaris) i que viuen en hàbitats majors de 500.000 habitants, on aquest tamany d'habitat ha augmentat de significativament de l'any 2016 amb un valor del 37,6% a un 63,6% de l'any 2017.
Dona	33,8	78,5	38,4	
12-24	56,1	38,8	55,2	
25-39	43,4	70,3	41,0	
40-54	30,6	69,0	51,1	
55-69	21,1	55,4	47,7	
70-79	50,1	67,2	18,8	
≤ 10000	29,6	63,4	51,5	
10001-100000	33,1	63,9	52,5	
100001-500000	24,8	78,3	45,6	
> 500000	63,6	46,8	36,9	
Baix	40,9	52,3	63,8	
Mitjà	31,9	60,3	49,2	
Alt	43,0	66,9	41,5	
Ocupats	37,7	65,8	47,6	
Aturats	45,5	42,6	33,8	
Jubilats, pensió	23,5	53,0	45,8	
Tasques llar	37,1	91,5	38,7	
Estudiants	56,6	46,0	59,4	
Espanyols	36,4	62,0	48,4	
Estrangers	68,6	71,2	25,9	



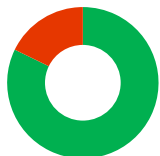
▪ No es realitzen proves de la Chi quadrat per tractar-se de resultats multi resposta. S'han destacat proporcions interessants a cada categoria.

# Tipologia d'ús i desplaçaments quotidians



Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians (n=223)

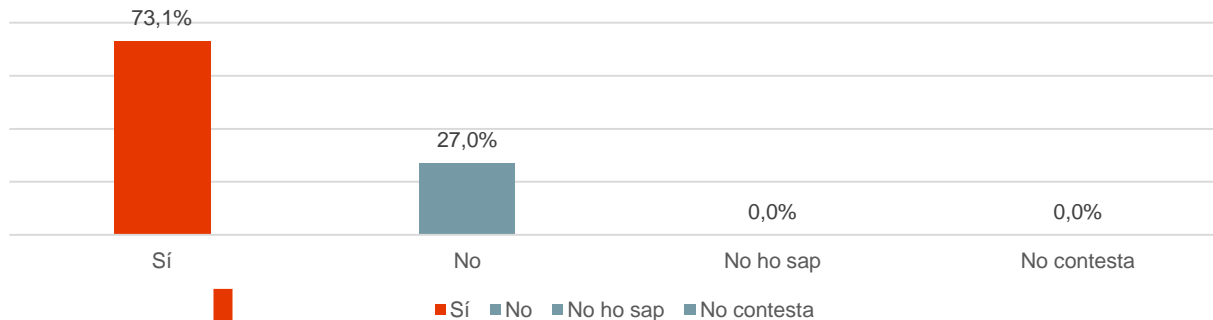
38,4%



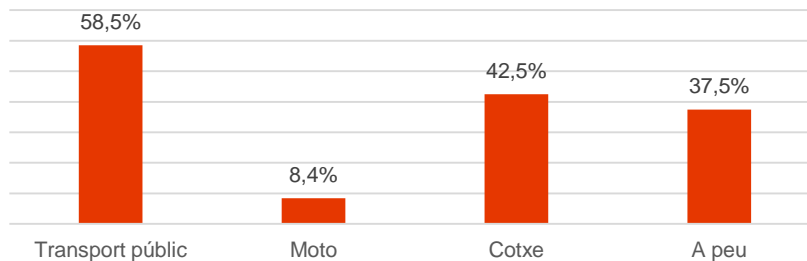
Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians i abans feia servir un altre mitjà (n=165)

28,4%

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



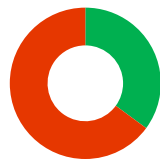
En cas afirmatiu, principalment, quin mode de transport feia servir?



\*Pregunta amb resposta múltiple a diferència de l'any anterior que era simple.

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

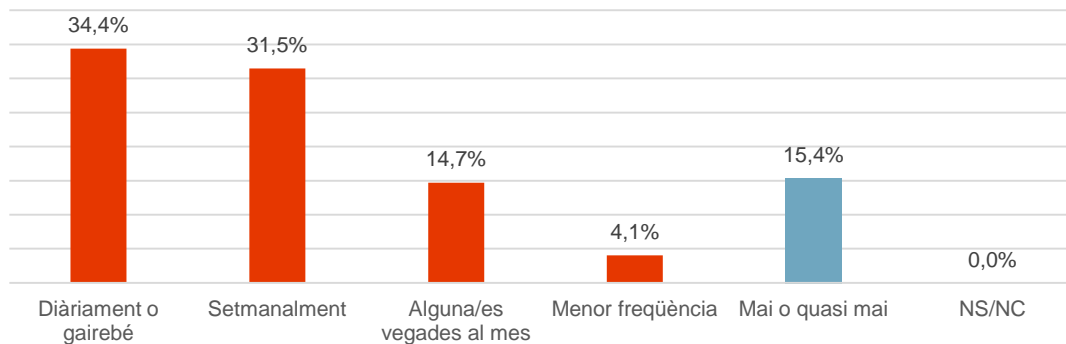
# Tipologia d'ús i desplaçaments quotidians: a la feina



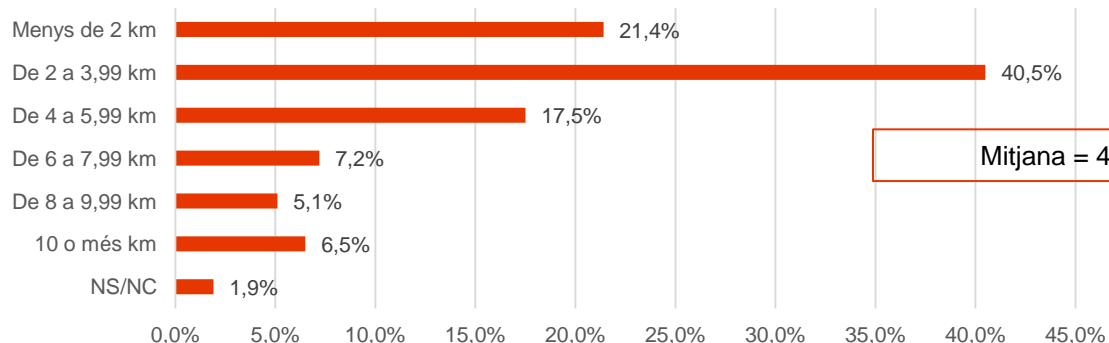
Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians: anar a la feina (n=204)

35,1%

Per anar a la feina (n = 204)



En l'últim desplaçament per feina quina distància va recórrer aproximadament? n = 175 vàlides



Mitjana = 4,58 km

Fent servir aquesta metodologia, la proporció de persones que treballen i fan ús de la bicicleta ha augmentat de 2016 (80) a 2017 (204), però ho fan menys de manera diària o gairebé al 2017 (34,4%) respecte el 2016 (63,7%), i en conseqüència més de manera setmanal al 2017 (31,5%) en comparació amb l'any 2017 (10%). La distància ha passat d'una mitjana de 5,24 km l'any 2016 a una de 4,58km el 2017. Això és degut especialment a que en el 2017 s'han fet més distàncies entre 2 i 3,99Km en lloc de distàncies superiors a 6km.

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

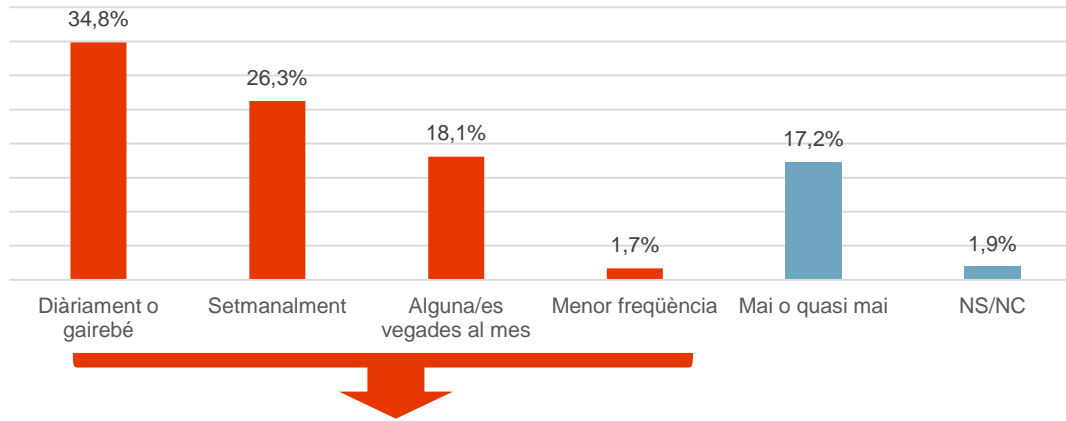


Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians i és estudiant (n= 95)

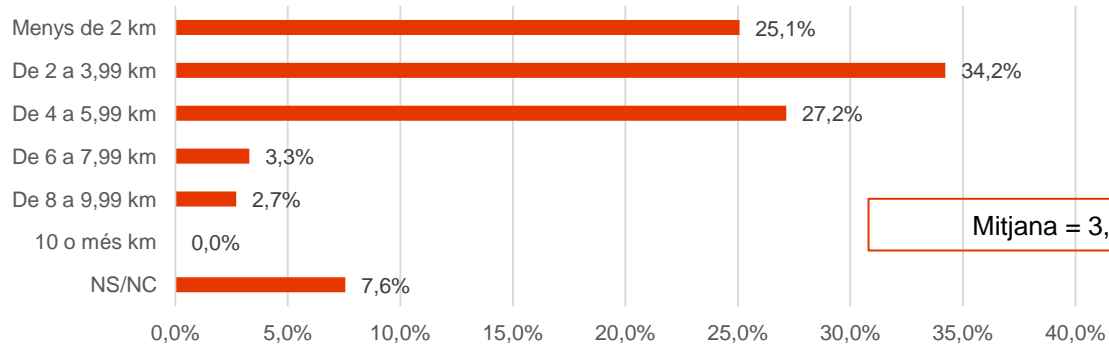
16,4%



Per anar al centre d'estudis (n = 95)



En l'últim desplaçament per anar a centre d'estudis quina distància va recórrer aproximadament? n = 77 vàlides



Mitjana = 3,36. km

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 29,4% a un 34,8%. La freqüència setmanal s'ha estabilitzat, ja que ha passat d'un 26,5% a un 26,3%. La diferència més clara es el descens en utilitzar-la alguna vegada al més, fer-ne ús en menor freqüència o no saber-ho incrementant d'aquesta manera el no fer-ne ús o gairebé mai. Aquest darrer ha passat d'un 8,8% en 2016 a un 17,2% en 2017. Aquest fet ha provocat que la distància recorreguda disminueixi lleugerament. D'una mitjana de 3,61 km a una mitjana de 3,36 km, fet especialment remarcable al no realitzar-se distàncies de com a mínim 10 Km.

# Tipologia d'ús i desplaçaments quotidians: altres desplaçaments

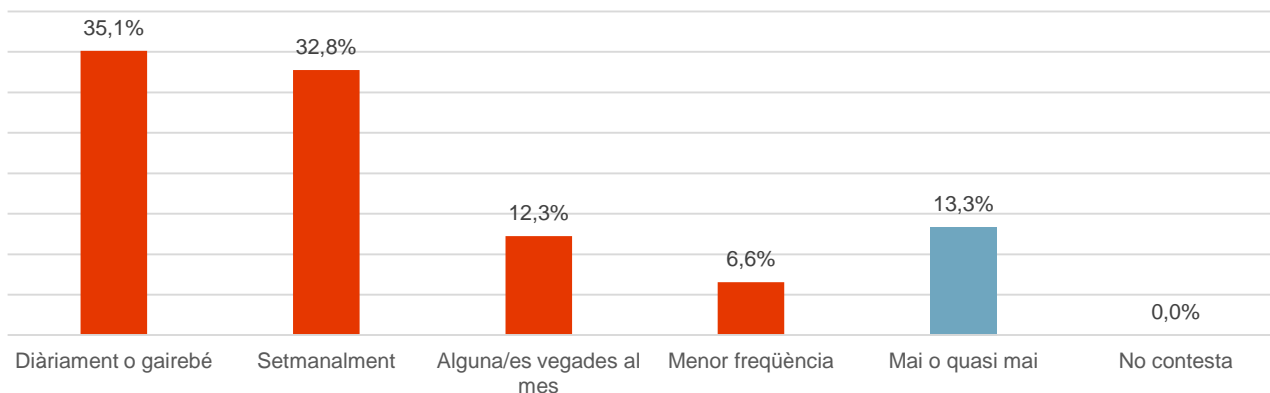


Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians (n=223)

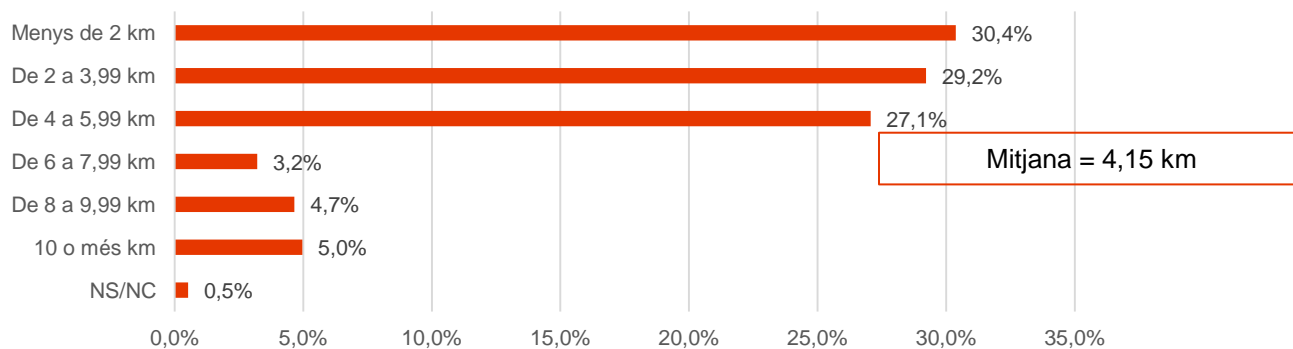
38,4%



Per altres desplaçaments quotidians (n = 223)



En l'últim desplaçament quotidià per altres motius quina distància va recórrer aproximadament? n = 194



# Tipologia d'ús i desplaçaments quotidians

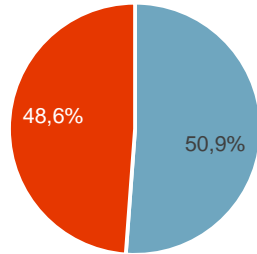


Utilitza la bicicleta per desplaçaments quotidians (n=223)

38,4%



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



■ Si ■ No

De la gent que utilitza la bicicleta per fer desplaçaments diaris, un 50,9% declara haver-la fet servir el dia previ, o el darrer dia laborable abans de fer l'enquesta



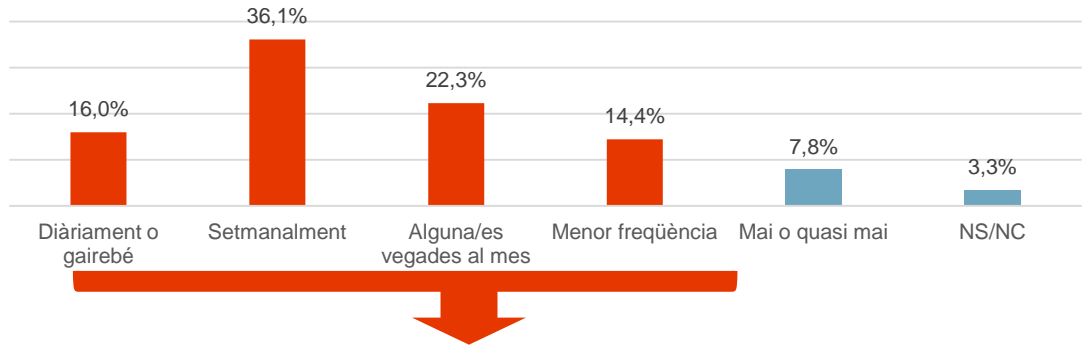
# Tipologia d'ús i desplaçaments de passeig, lleure o turisme: àrea proximitat residències



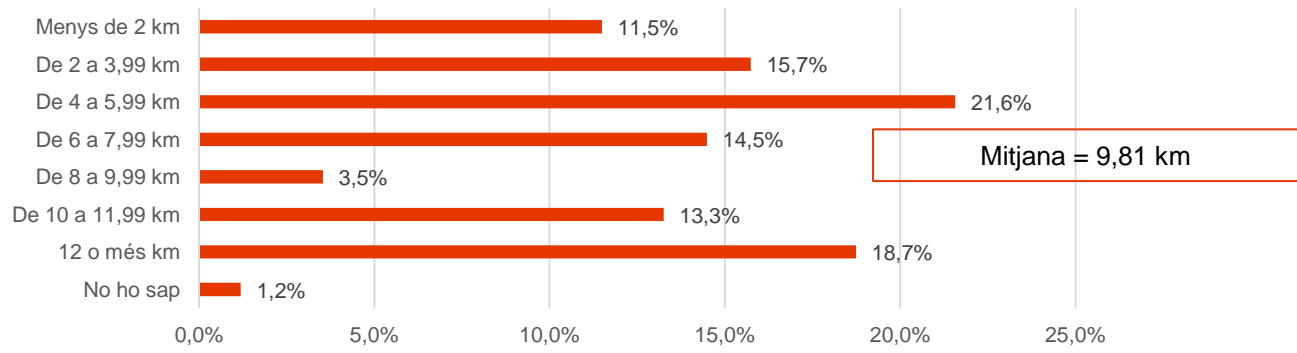
Utilitza la bicicleta per passeig, lleure o turisme (n=377)

64,9%

Digui'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, menys freqüència, mai o gairebé mai:



En l'últim desplaçament per passeig quina distància va recórrer aproximadament? n = 339





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

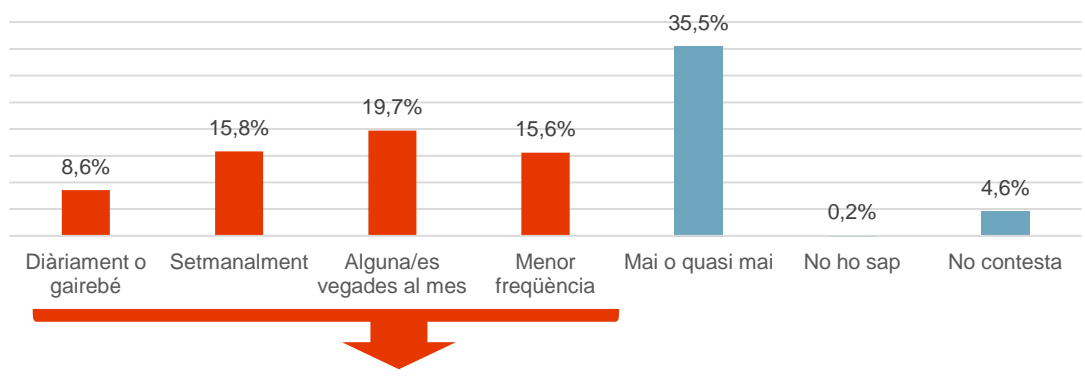


Utilitza la bicicleta per passeig, lleure o turisme (n=377)

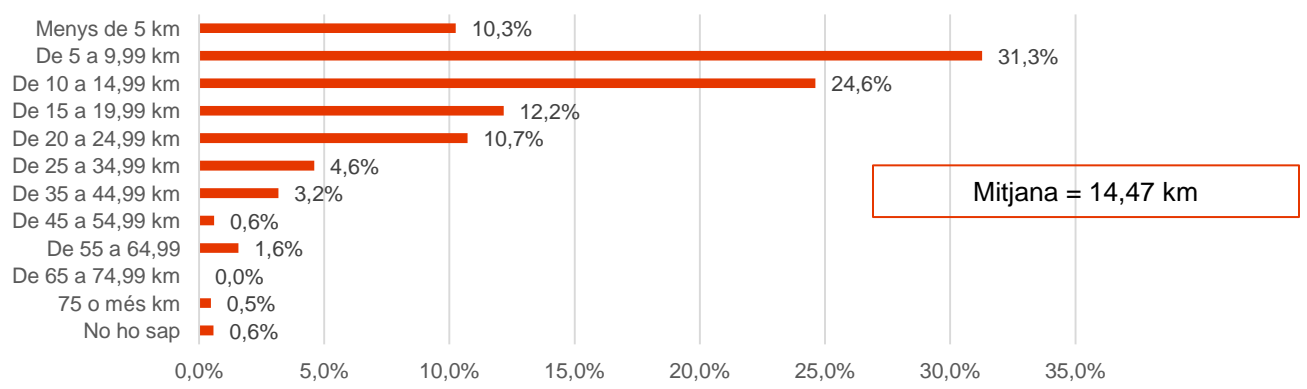
64,9%



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 = 232



# Tipologia d'ús: esport de muntanya

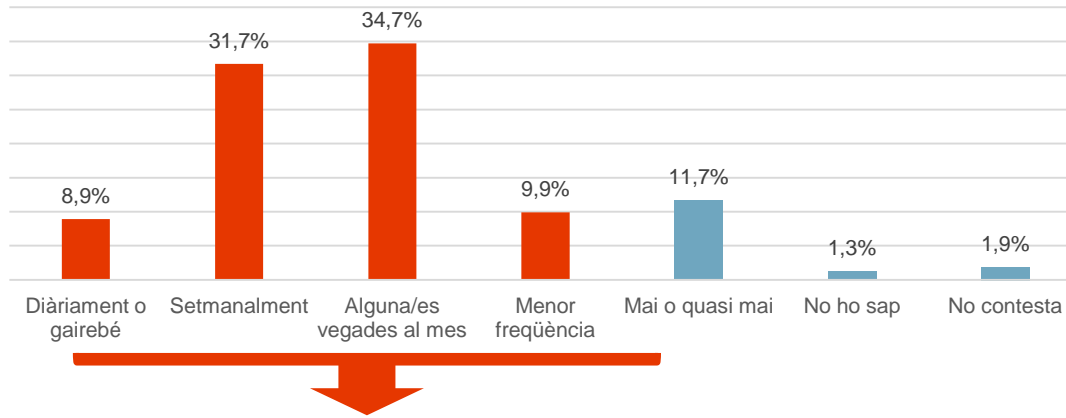


Utilitza la bicicleta per fer esport (n=274)

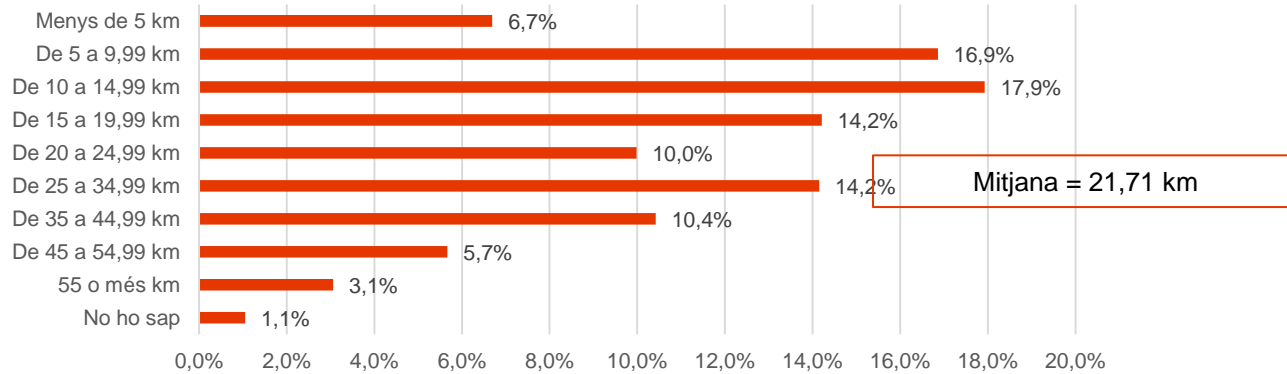
47,2%



Fer esport de muntanya (BTT)



Quina distància recorre habitualment en una jornada? n = 230



# Tipologia d'ús: esport de carretera

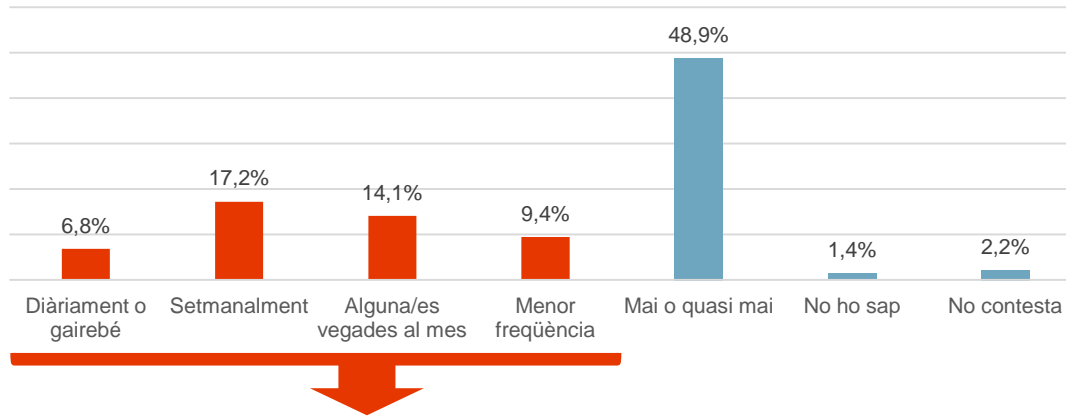


Utilitza la bicicleta per fer esport (n=274)

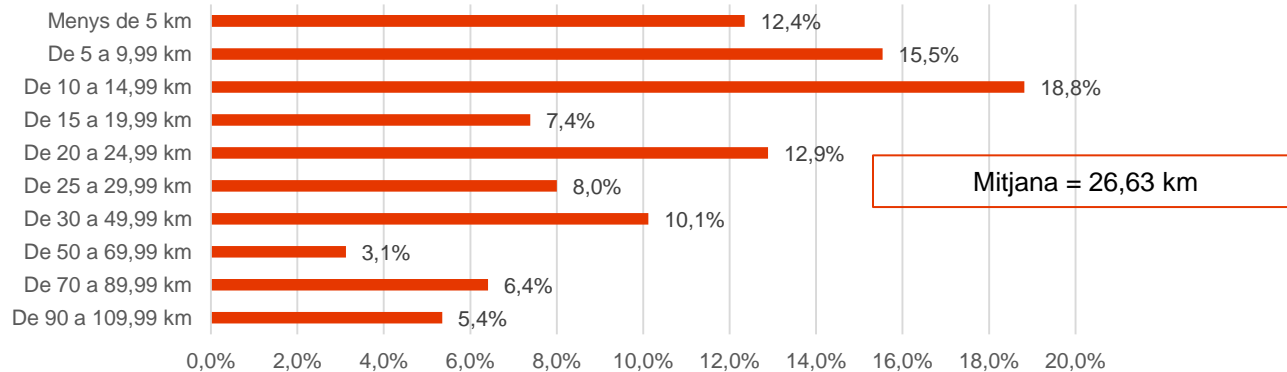
47,2%



Fer esport de carretera



Quina distància recorre habitualment en una jornada? n = 131



# Tipologia d'ús: cicloturisme esportiu

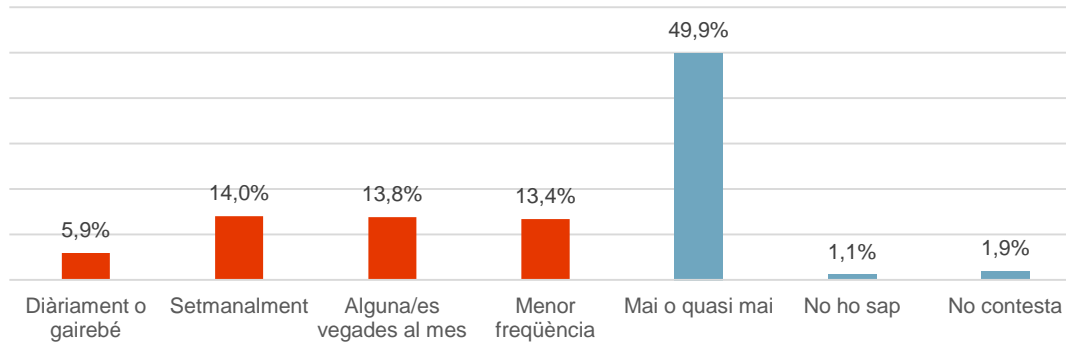


Utilitza la bicicleta per fer esport (n=274)

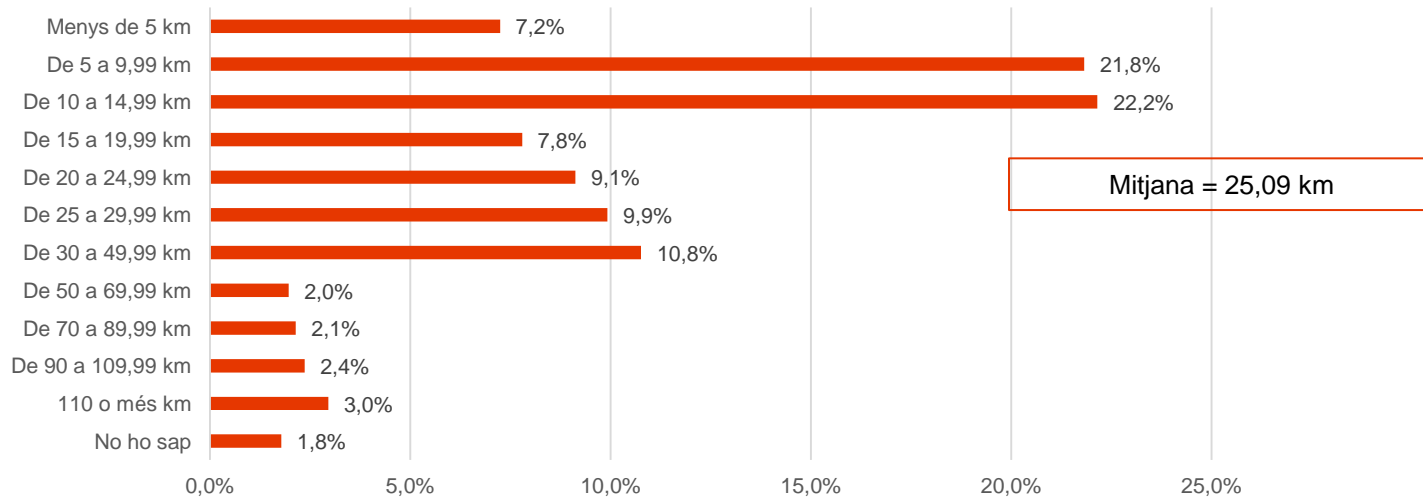
47,2%



### Fer cicloturisme esportiu



### Quina distància recorre habitualment en una jornada? n = 133



# Tipologia d'ús: cicloturisme esportiu

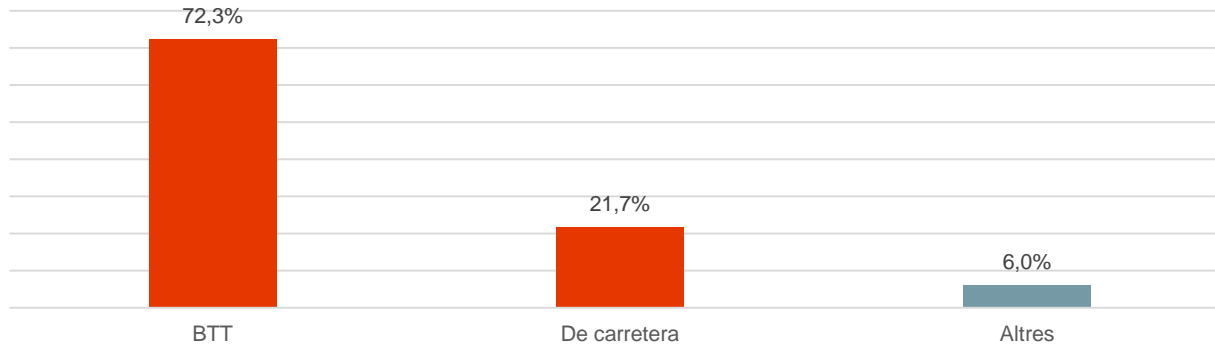


Utilitza la bicicleta per activitats de cicloturisme esportiu (n=133)

22,9%



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 (gairebé en el 21,7% dels casos)



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



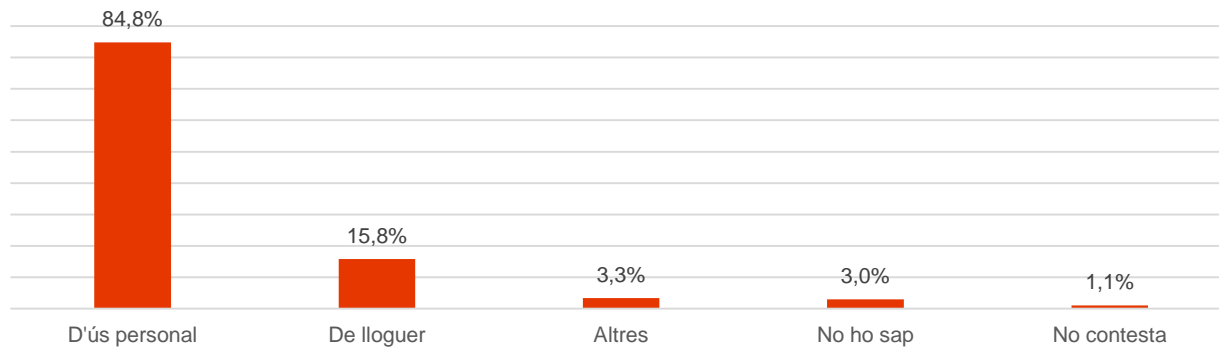
Utilitza la bicicleta per activitats de cicloturisme en total (n=284)

48,9%



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

-Suggestida. Multi resposta-



La majoria dels que practiquen cicloturisme fa servir una bicicleta d'ús personal, tot i que hi ha un 15,8% d'aquest col·lectiu que fa servir una de lloguer i un 3,3% que fa servir altres tipus que es descriuen tot seguit

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



Utilitza la bicicleta per activitats de cicloturisme en total (n=284)

48,9%



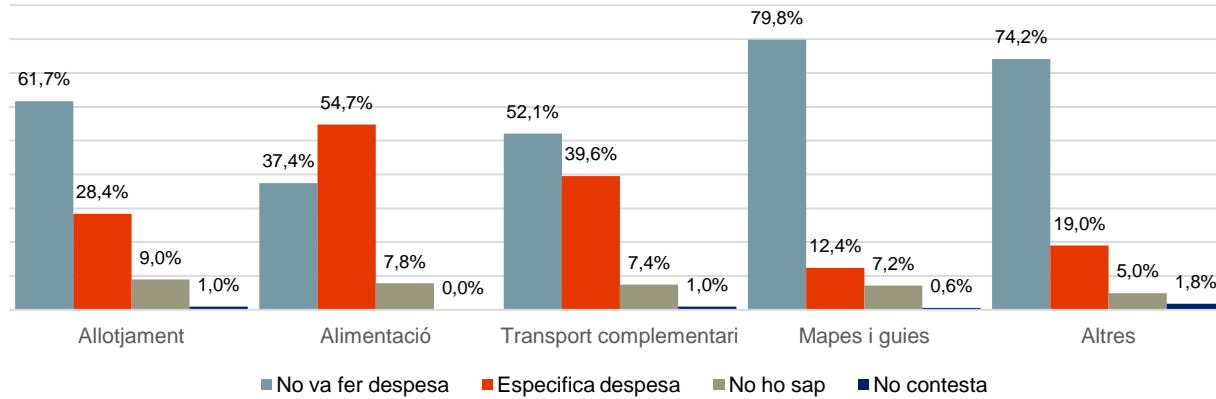
	Ús personal	Lloguer	Altres	No sap	No contesta	Comentari
Home	86,6	8,6	4,9	6,5	0,0	Tot i que bàsicament el tipus de bicicleta que s'utilitza és el d'ús personal, les dones utilitzen més la bicicleta de lloguer mentre que els homes un altre tipus de bicicleta.
Dona	83,3	21,9	2,0	0,0	2,0	
12-24	90,0	10,1	0,0	0,0	0,0	El lloguer és més típic en el cas de persones d'edat inferior a 55 anys i a partir d'aquesta edat s'utilitza la bicicleta d'ús personal.
25-39	86,4	14,0	1,4	3,7	2,6	
40-54	75,1	24,6	6,7	4,2	0,0	També es dona en més proporció en els municipis més petits i en els més grans: Barcelona destaca degut al servei que ofereix en aquest aspecte. Els municipis entre 100.001 i 500.000 habitants destaquen per sobre de la resta per utilitzar un altre tipus de bicicleta.
55-69	100,0	3,9	2,8	0,0	0,0	
70-79	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	La gent amb nivell baix d'estudis mostra una proporció més gran de casos d'ús personal, mentre que els de nivell alt amb comparació amb la resta utilitzen més la de lloguer.
≤ 10000	84,9	4,5	1,8	13,6	0,0	
10001-100000	97,0	8,5	1,0	0,0	0,0	Els usuaris que es dediquen a les tasques de la llar són les més propenses a utilitzar la bicicleta de lloguer.
100001-500000	75,8	21,0	8,7	0,0	4,2	
> 500000	74,2	36,2	2,1	0,0	0,0	Finalment, els estrangers son més propensos a llogar o a utilitzar un altre tipus de bicicleta que els espanyols, dins d'una pràctica moderada d'aquesta modalitat.
Baix	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Mitjana	84,8	9,5	0,0	7,5	2,7	
Alt	81,5	24,3	6,8	0,0	0,0	
Ocupats	82,9	16,3	4,3	3,9	1,4	
Aturats	93,7	6,3	0,0	0,0	0,0	
Jubilats, pensió	100,0	6,7	0,0	0,0	0,0	
Tasques llar	82,0	33,5	0,0	0,0	0,0	
Estudiants	81,8	18,2	0,0	0,0	0,0	
Espanyols	84,6	15,0	3,2	3,2	1,2	
Estrangers	87,6	27,2	5,9	0,0	0,0	

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



Utilitza la bicicleta per activitats de cicloturisme en total (n=284)

48,9%



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

	Allotjament	Alimentació	Transport complementari	Mapes / Guies	Altres
Mitjana	33,23	30,54	20,65	8,98	10,94

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



3.2

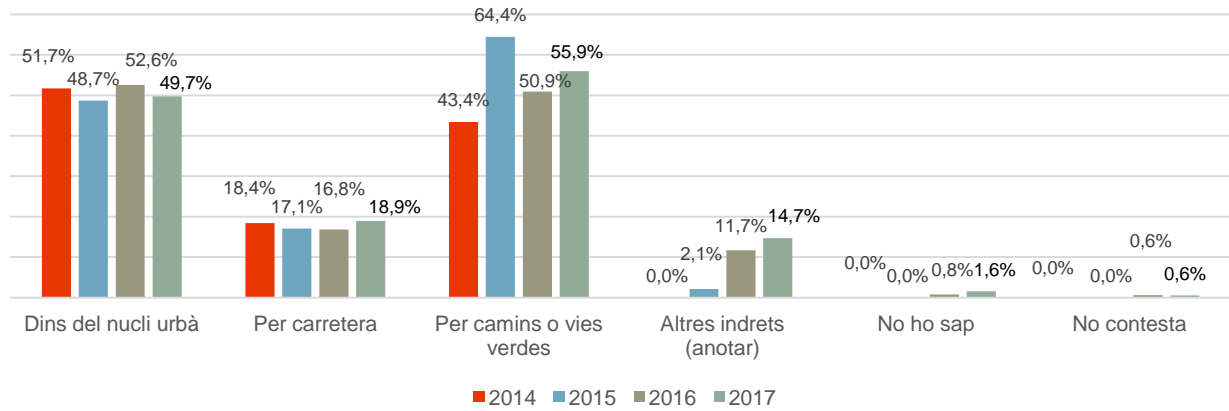
Lloc d'ús



Usuaris de la bicicleta (n=581) 100,0%

QUAN CIRCULA AMB BICICLETA PER ON HO FA HABITUALMENT?

-Suggestida. Multi resposta-



APROXIMADAMENT LA MEITAT DELS USUARIS DE BICICLETA CIRCULEN HABITUALMENT DINS DE NUCLIS URBANS, I UNA MICA MES DE LA MEITAT PER CAMINS O VIES VERDES

La carretera és el lloc menys habitual i la proporció d'usuaris que l'escullen mostra una moderada tendència ascendent. A l'edició 2017, augmenta la proporció dels que practiquen ciclisme a altres indrets

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

## Lloc d'ús i característiques sociodemogràfiques

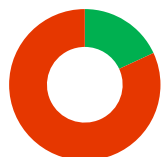


Usuaris de la bicicleta (n=581)

100,0%



	Nucli urbà	Per carretera	Camins vies verdes	Altres indrets	No sap	No contesta	Comentari
Home	46,3	23,5	54,5	14,5	0,6	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	54,3	12,8	57,9	12,9	2,8	0,4	
12-24	48,4	21,7	34,8	16,1	0,0	1,3	La gent més gran mostra més proporció d'activitat en nuclis urbans. Les proporcions més elevades en camins i vies verdes es detecten entre els usuaris de 40 a 54 anys. L'activitat a nuclis urbans en general s'intensifica a mesura que el municipi és més gran. En els municipis intermedis on hi ha més activitat és a la carretera i en els petits a altres indrets respecte la resta.
25-39	60,7	20,2	55,9	7,9	0,0	0,0	
40-54	43,0	13,6	68,2	16,5	3,0	0,0	
55-69	38,0	24,4	54,5	19,7	4,0	2,4	
70-79	64,8	18,8	36,1	16,4	0,0	0,0	Pels nivells d'estudis baixos respecte la resta es dirigeixen més a altres indrets, els que tenen nivell d'estudis mitjans per carretera i els que tenen nivell d'estudis alt pel nucli urbà.
≤ 10000	28,6	19,8	69,8	23,9	1,6	0,8	
10001-100000	47,7	23,4	59,3	12,8	1,8	1,1	
100001-500000	40,3	22,7	63,3	13,1	2,0	0,0	
> 500000	77,2	8,4	33,8	8,3	0,7	0,0	Els usuaris que es dediquen a les tasques de la llar son més propensos a circular pel nucli urbà, carretera i camins i vies verdes respecte la resta. Inclús de manera significativament estadística en el cas de la carretera.
Baix	47,1	18,5	44,7	27,3	0,0	3,3	
Mitjà	43,8	23,2	59,0	14,6	0,8	0,5	
Alt	55,7	15,2	55,8	10,0	2,6	0,0	Els estrangers mostra més proporció d'activitat que els espanyols als nuclis urbans, mentre que els espanyols en la resta de espais. Especialment es nota la diferència en els altres indrets.
Ocupats	50,5	18,3	58,3	13,7	1,6	0,3	
Aturats	55,1	15,1	43,6	9,4	0,0	3,4	
Jubilats, pensió	38,5	25,0	52,4	18,9	4,3	1,7	
Tasques llar	61,9	27,4	72,5	0,0	0,0	0,0	
Estudiants	47,4	17,1	40,5	17,0	0,0	0,0	
Espanyols	48,3	19,3	57,0	14,5	1,5	0,6	
Estrangers	75,5	12,6	37,3	3,0	3,0	0,0	

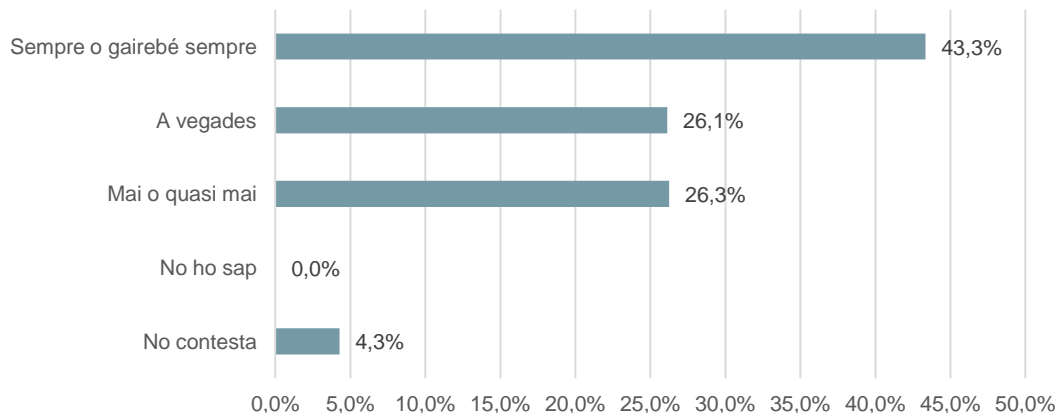


Usuaris de la bicicleta que van per carretera (n=105)

18,1%

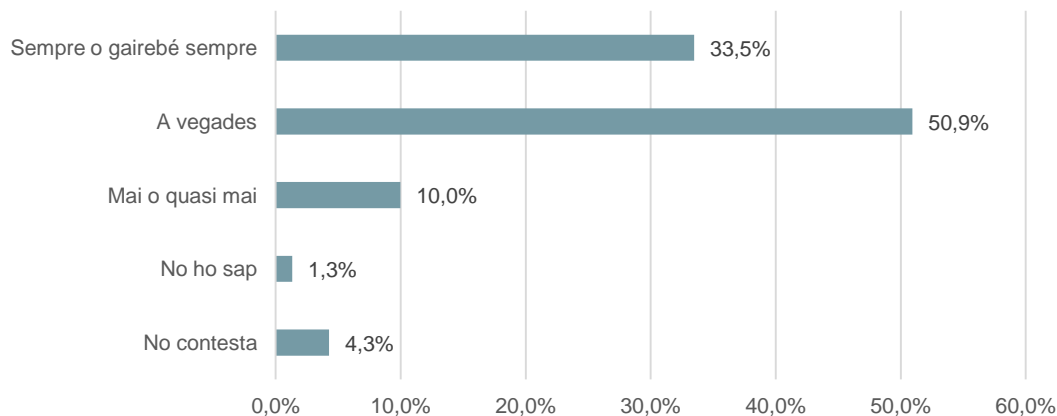


## QUAN VA EN BICICLETA PER CARRETERA, CIRCULA PER LA CARRETERA COMPARTINT L'ESPAI AMB ELS VEHICLES DE MOTOR?



▪ Més d'un 43% dels que van amb bicicleta per carretera circulen compartint sempre o gairebé sempre l'espai amb vehicles de motor. Només un 33,5% dels vehicles moderen la velocitat al apropar-se a les bicicletes, segons la percepció dels ciclistes de carretera.

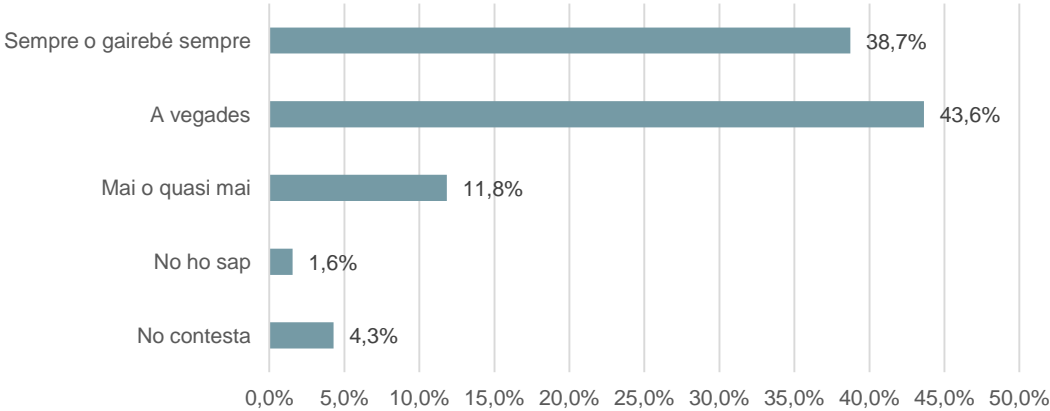
## QUAN VA EN BICICLETA PER CARRETERA I L'AVANÇA UN VEHICLE DE MOTOR, AQUEST VEHICLE MODERA LA VELOCITAT EN APROPAR-SE A LA BICICLETA?



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



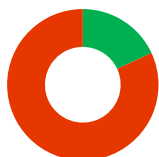
Usuaris de la bicicleta que van per carretera (n=105)  
**18,1%**



- Gairebé un 39% dels que van en bicicleta per carretera opinen que els vehicles de motor els avancen respectant els 1,5 metres de separació obligatoris. L'actitud dels conductors/ores es percep lleugerament com a perillosa, ja que un 11,8% no respecten mai aquesta norma i un 43,6% dels ciclistes diuen que els conductors/ores ho fan només de vegades.
- Així doncs, la tendència per respectar el senyal de 1,5 metres és positiva, i comparant-ho amb xifres del 2016, els ciclistes perceben que els vehicles respecten més les distàncies a l'hora d'avançar-los (32,6% del 2016 a un 38,7% al 2017 que ho respecten sempre o gairebé sempre).

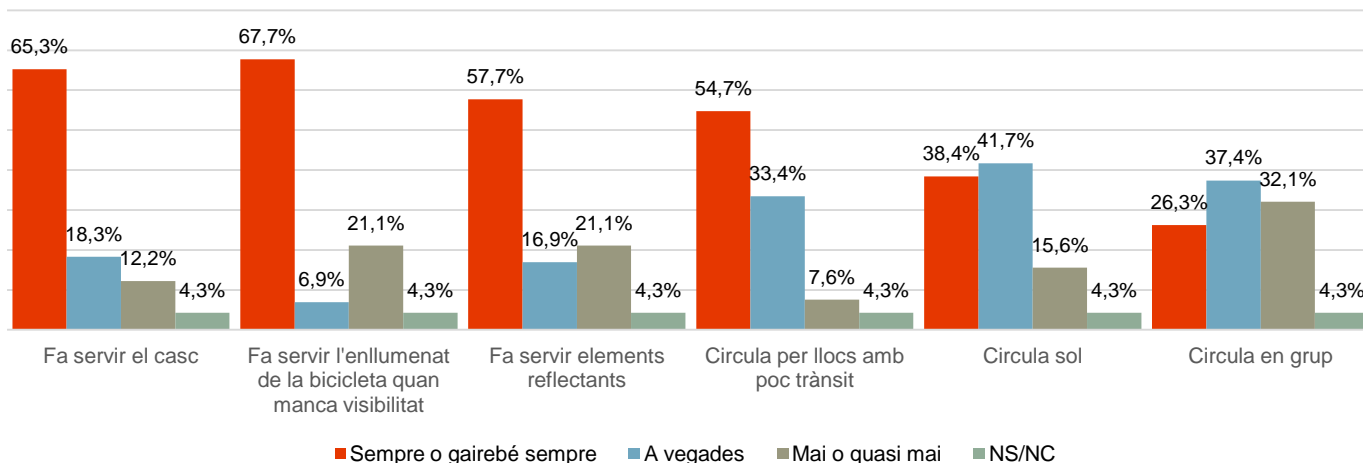


# Lloc d'ús: carreteres i normes



Usuaris de la bicicleta que van per carretera (n=105)  
18,1%

## QUAN VA EN BICICLETA PER CARRETERA...



L'any 2017 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, l'enllumenat de la bicicleta quan manca visibilitat i fer servir elements reflectants. Tot i que més de la meitat de les persones usuàries ho fan, encara falta per arribar a un 100% de casos. Un 54,7% dels ciclistes de carretera circula per llocs amb poc trànsit; només un 38,4% ho fa sol i un 26,3% acostuma a fer-ho sempre en grup.



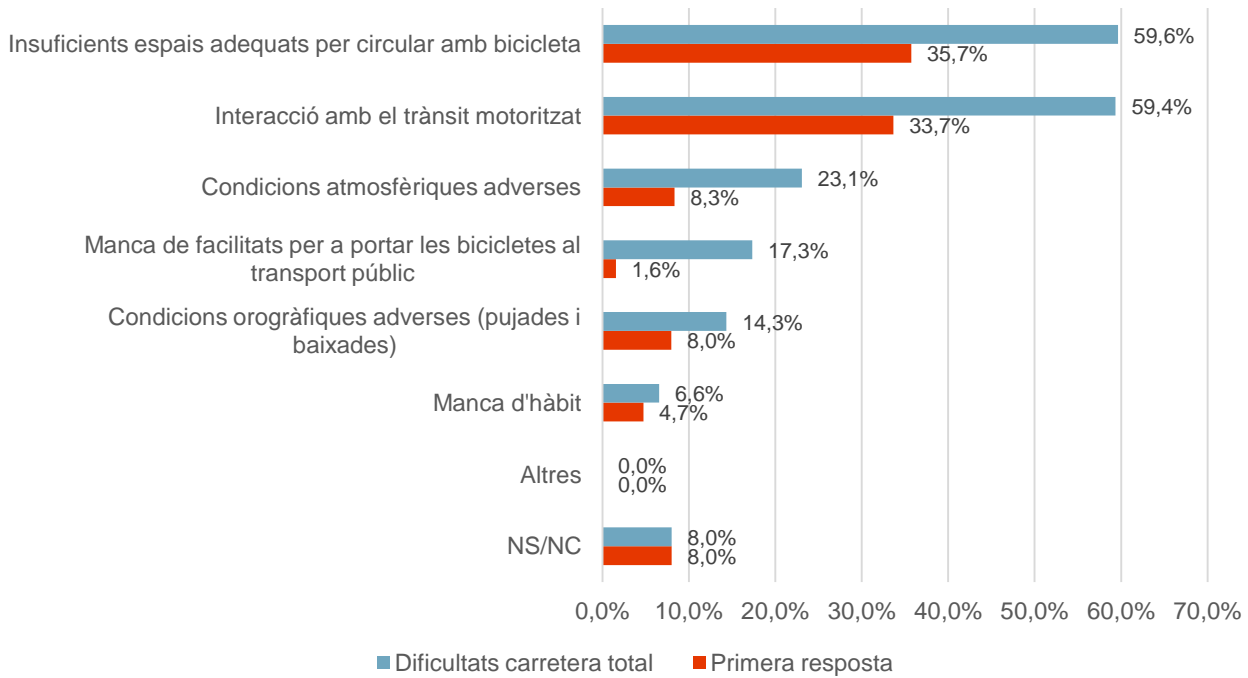
# Lloc d'ús: carreteres i principals dificultats



Usuaris de la bicicleta que van per carretera (n=105)  
18,1%



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



■ Per a les persones usuàries que fan carretera, la principal dificultat que esmenten en primer lloc i en total són els insuficients espais adequats per circular amb bicicleta a diferència de l'any anterior que va ser la interacció amb el trànsit motoritzat i ara cau al segon lloc. La tercera dificultat fa referència a les condicions atmosfèriques adverses, que repeteix en aquesta posició comparat amb els resultats de l'any 2016.

## Lloc d'ús: carreteres i principals dificultats



Usuaris de la bicicleta que van per carretera (n=105)

18,1%



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

	2014	2016	2016	2017
Interacció amb el trànsit motoritzat	67,3	62,2	54,7	59,4
Insuficients espais adequats per circular amb bicicleta	53,1	51,1	43,0	59,6
Manca de facilitats per portar les bicicletes al transport públic	12,2	15,6	12,8	17,3
Condicions atmosfèriques adverses	14,3	20,0	22,1	23,0
Condicions orogràfiques adverses (pujades i baixades)	12,2	18,9	18,6	14,3
Manca d'hàbit	18,4	13,3	20,9	6,6
Altres	4,1	1,1	5,8	0,0
NS/NC	2,0	3,3	3,5	8,0

- En comparació als anys anteriors els insuficients espais adequats per circular amb bicicleta, la manca de facilitats per portar les bicicletes en transport públic i les condicions atmosfèriques adverses han assolit els nivells més alts. La interacció amb el trànsit motoritzat s'ha recuperat de la caiguda del darrer valor. En canvi, les condicions orogràfiques adverses i la manca d'hàbit han disminuït.



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

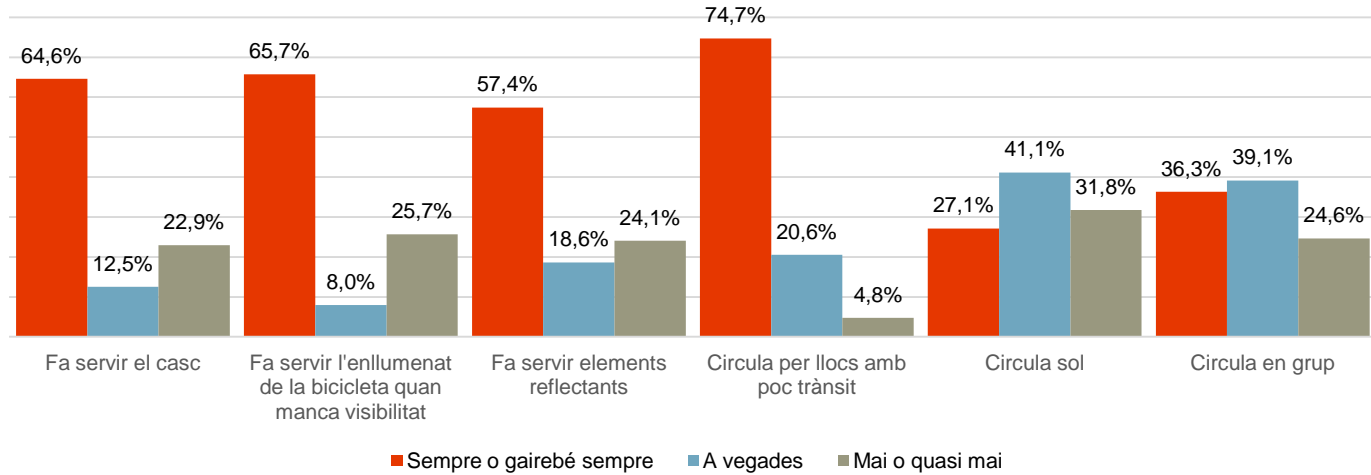


Usuaris de la bicicleta que van per camins i vies verds (n=332)

57,1%



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



▪ L'any 2017, s'ha notat un increment en l'ús de mesures de seguretat entre els ciclistes quan van per camins, vies verdes i altres indrets (65,7% de l'ús de l'enllumenat de la bicicleta quan manca visibilitat respecte del 65,1% de l'any 2016, 74,7% que circula per llocs amb poc trànsit respecte del 58,1% de l'any passat o el 36,3% que circulen en grup respecte del 23,3% de l'any passat). Tot i això, encara falta per arribar a un 100% de casos. A més, en general, aquests ciclistes segueixen les normes menys que els de carretera. Un 64,6% dels ciclistes de camins fan servir el casc; un 57,4% fa servir elements reflectants i un 27,1% acostuma a fer-ho sol.



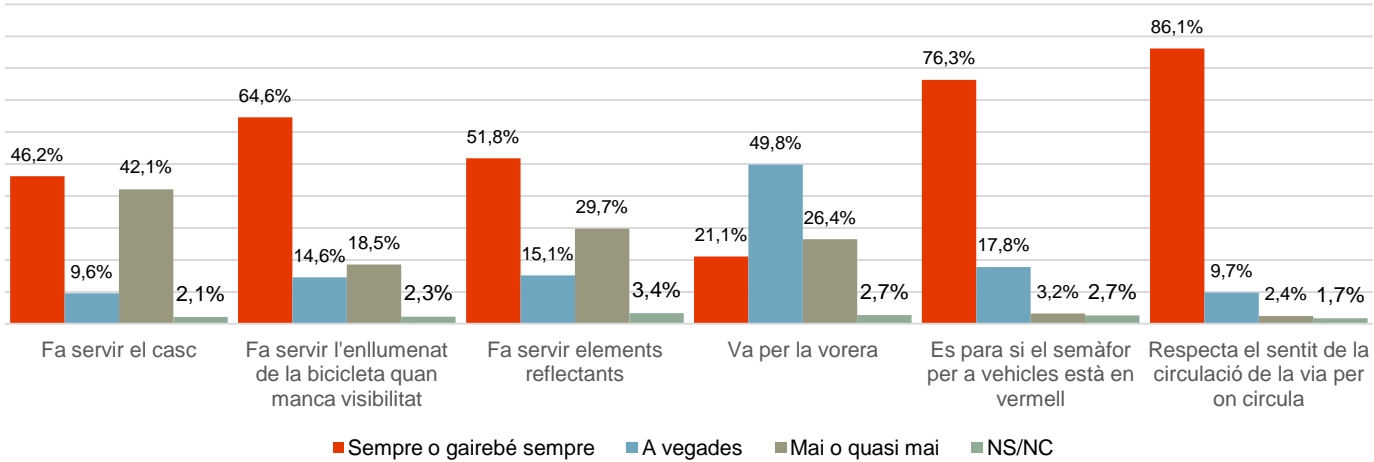


Usuaris de la bicicleta que van per ciutat (n=297)

51,1%



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



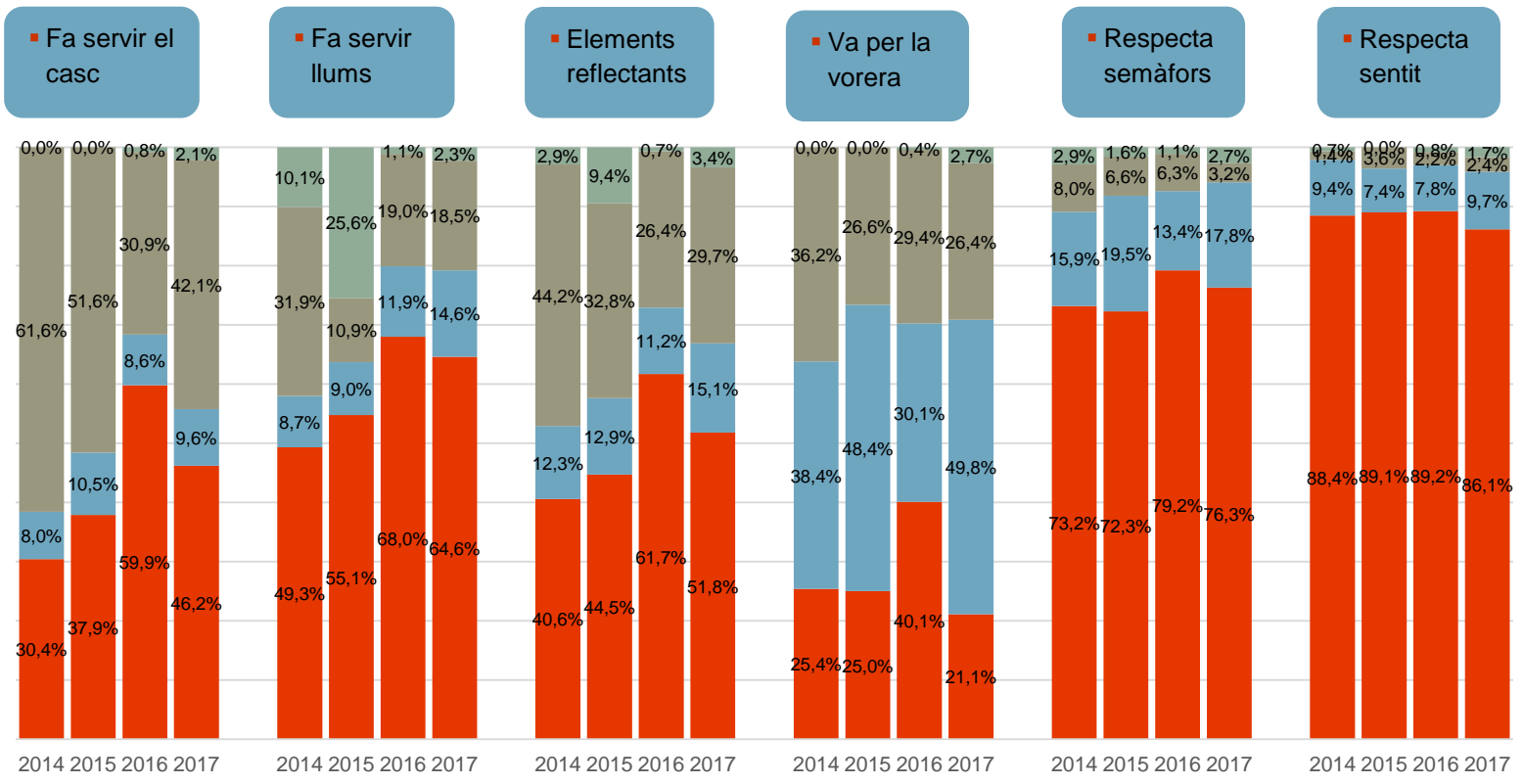
- Una mica més del 46% dels que van amb bicicleta per nuclis urbans porten el casc sempre o gairebé sempre. Un 42,1% d'aquests usuaris no se'l posen mai en aquest tipus de lloc. En canvi, els mateixos usuaris posen més cura pel que fa a l'ús de enllumenat i d'elements reflectants, atès que, en el primer cas, la proporció dels que els fan servir sempre és del 65% i, en el segon cas, del 52%. Les normes que més compleixen els usuaris són parar-se en els semàfors en vermell per vehicles (76,3%) i respectar el sentit de la circulació (86,1%). D'altra banda la meitat dels usuaris va per les voreres a vegades.
- En comparació amb el 2016, l'ús del casc s'ha vist força reduït, ja que al 2016 gairebé un 60% el duia sempre i en el 2017 només un 46,2%. Pel que fa l'enllumenat, els elements reflectants i la vorera és cert que menys usuaris fan ús sempre o gairebé sempre, però no s'aprecia un clar decreixement, ja que queda compensat amb fer-hi ús a vegades.

# Lloc d'ús: ciutat i normes, evolució



Usuaris de la bicicleta que van per ciutat (n=297)

51,1%



▪ A pesar de disminuir les proporcions, en tots els elements, es segueix mantenint uns resultats força estables a nivell històric, en quant a utilitzar sempre o gaire bé sempre aquets elements.

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



Usuaris de la bicicleta que van per ciutat (n=297)

51,1%



	Sempre o quasi	Casc	Enllumenat	Reflectants	Vorera	Semàfors	Sentit
Home		38,0	65,4	46,6	21,8	70,5	83,1
Dona		55,5	63,7	57,6	20,3	83,0	89,6
12-24		26,7	66,9	36,9	5,3	92,3	73,6
25-39		46,2	64,2	52,3	25,2	67,9	85,2
40-54		60,7	69,5	52,8	23,6	77,9	91,2
55-69		44,5	56,9	63,6	16,7	79,0	92,2
70-79		0,0	26,7	77,4	50,7	100,0	100,0
≤ 10000		66,8	70,3	71,8	33,0	77,1	94,6
10001-100000		36,6	59,3	55,4	23,6	80,8	82,0
100001-500000		68,3	67,1	57,1	16,6	77,3	94,2
> 500000		39,9	67,0	40,2	17,2	71,4	84,2
Baix		62,1	78,5	63,4	15,5	82,1	79,3
Mitjà		36,8	66,3	52,6	25,7	72,5	87,4
Alt		49,7	60,7	48,9	19,0	77,9	86,5
Ocupats		48,5	63,8	49,6	22,0	74,8	85,1
Aturats		60,4	72,2	59,9	0,0	77,9	100,0
Jubilats, pensió		30,2	36,9	78,7	17,5	72,8	100,0
Tasques llar		47,2	84,3	77,6	53,9	88,3	95,0
Estudiants		22,9	82,1	22,9	15,3	87,9	63,0
Espanyols		46,0	63,9	53,3	19,8	74,6	85,3
Estrangers		48,0	73,1	33,8	35,5	96,3	95,3

Les dones fan servir més el casc i van menys per les voreres.

Els usuaris que més porten el casc són els de 40 a 54 anys i els de 70 a 79 són els que van més per la vorera.

La gent que més fa servir el casc és la dels habitats de 100.001 a 500.000. La gent que més va per les voreres ho fa a municipis de menys de 10.000 habitants. Cal remarcar que en el 2017 a Barcelona només un 17,2% va per les voreres, mentre que en el 2016 era de 36,1%.

Els que tenen un nivell d'estudis baixos són els que més utilitzen el casc. La gent amb nivell mitjà d'estudis circula més que la resta per les voreres.

Jubilats i pensionistes i estudiants fan menys ús del casc, mentre que els aturats són els que més l'utilitzen. Els jubilats o pensionistes són els que utilitzen menys l'enllumenat. Els estudiants fan servir menys els reflectants i els jubilats o pensionistes els que més. Mestresses de casa són els més respectuosos amb les voreres i pensionistes menys els semàfors. Els aturats, jubilats i pensionistes són els que respecten més el sentit de la via.

Els espanyols són més propensos a fer ús dels elements reflectants i circulen menys per la vorera respecte els estrangers.

# Lloc d'ús: nuclis urbans i principals dificultats

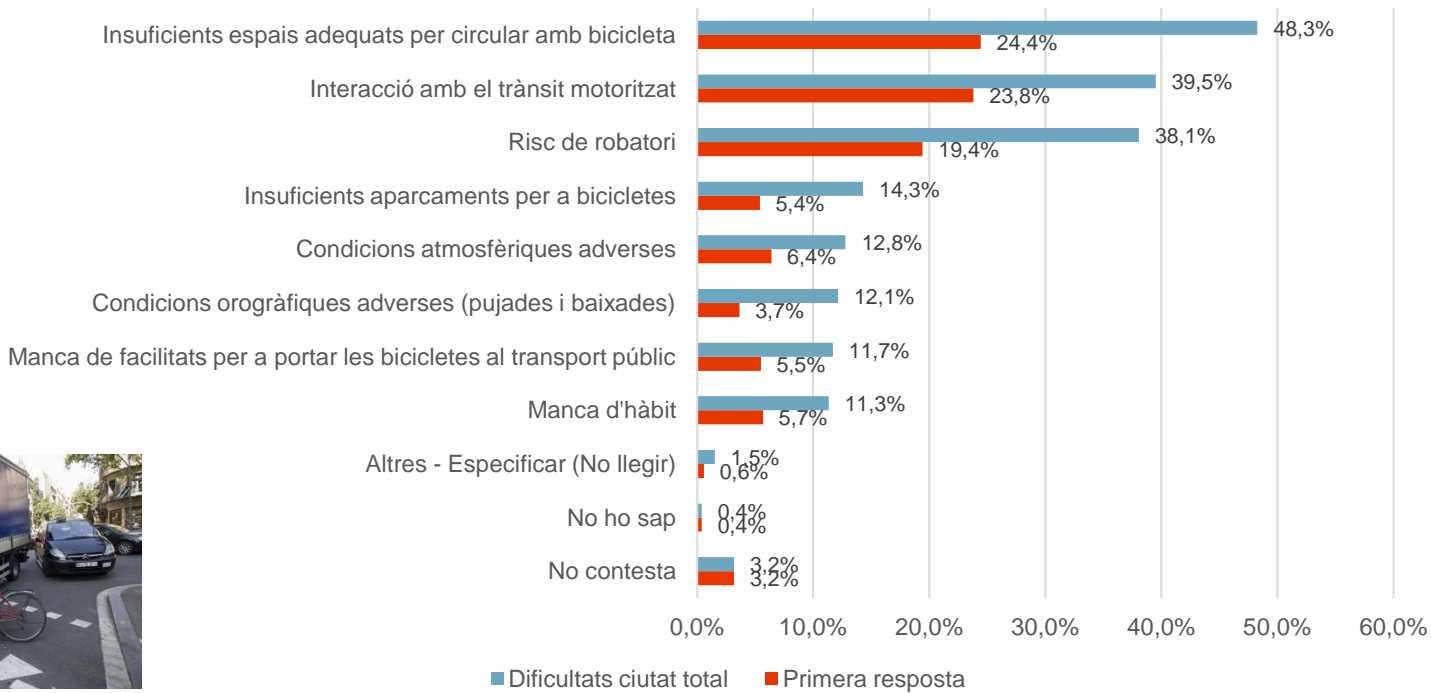


Usuaris de la bicicleta que van per ciutat (n=297)

51,1%



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



■ Per a les persones usuàries que fan recorreguts urbans, la dificultat més gran està en els insuficients espais adequats pe circular amb bicicleta, i, en segon lloc, la interacció amb el trànsit motoritzat. El risc de robatori figura en tercera posició i els insuficients aparcaments per a bicicletes en quart lloc a certa distància.

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



Usuaris de la bicicleta que van per ciutat (n=297)

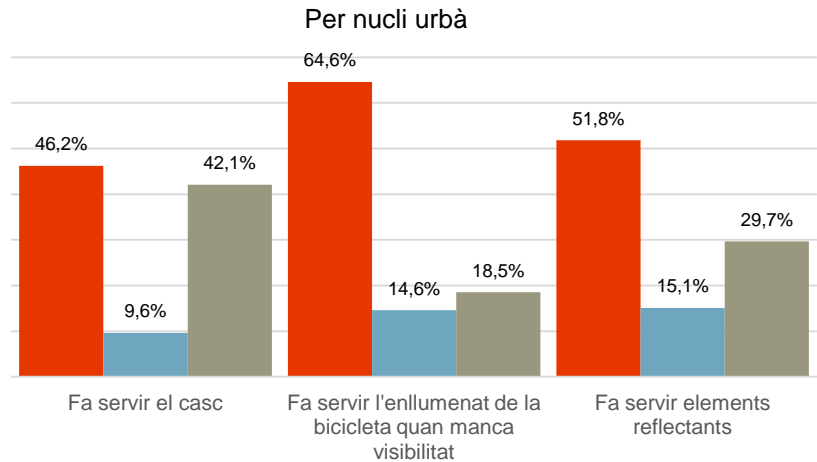
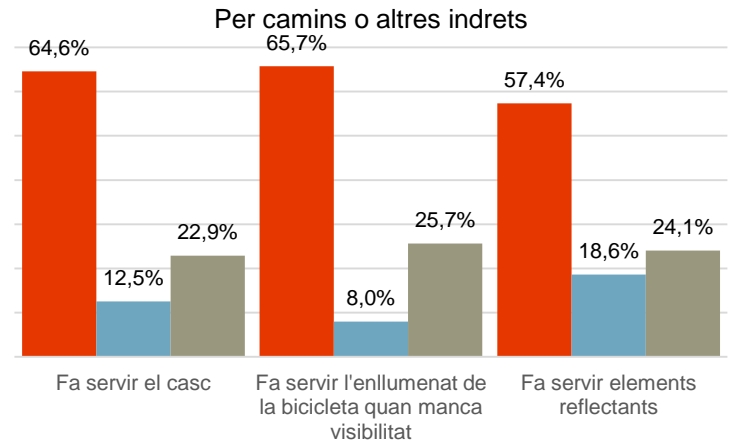
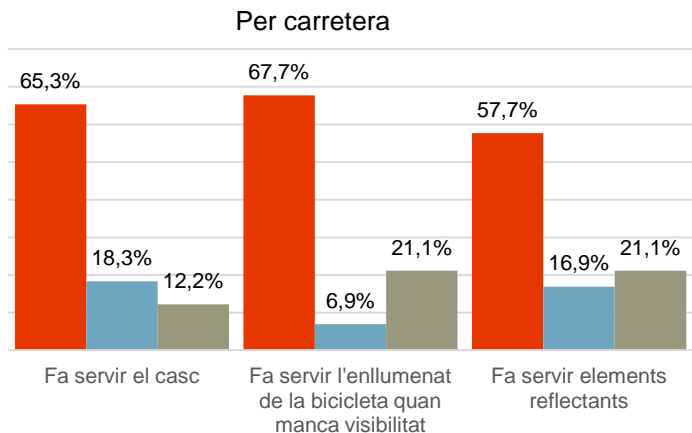
51,1%



	2014	2016	2016	2017
Interacció amb el trànsit motoritzat	43,5%	43,8%	44,6%	39,5%
Insuficients espais adequats per circular amb bici	36,2%	43,4%	36,8%	48,3%
Risc de robatori	31,2%	37,1%	32,7%	38,1%
Insuficients aparcaments per a bicicletes	15,9%	17,6%	12,6%	14,3%
Condicions orogràfiques adverses	15,9%	14,5%	17,1%	12,1%
Manca d'hàbit	8,0%	14,1%	13,0%	11,3%
Condicions atmosfèriques adverses	12,3%	10,5%	8,6%	12,8%
Manca de facilitats per portar-les al transport públic	18,8%	6,6%	10,4%	11,7%
Altres	0,7%	1,2%	6,7%	1,5%
NS/NC	5,0%	2,0%	2,6%	3,6%

- Es veu un notable augment en els insuficients espais adequats per circular amb carretera, el insuficient aparcament per a bicicletes, el risc de robatori, les condicions atmosfèriques adverses i la manca de facilitats per a portar les bicicletes al transport públic, però disminueix en diversos punts percentuals la interacció amb el trànsit motoritzat, les condicions orogràfiques adverses i la manca d'hàbit.

# Lloc d'ús i sistemes de seguretat



■ Sempre o gairebé sempre   ■ A vegades   ■ Mai o quasi mai

Prop del 65% dels usuaris de carretera i per camins o altres indrets fan servir sempre o gairebé sempre el casc. En canvi, per nucli urbà la xifra disminueix fins al 46,2% i gairebé la mateixa proporció d'usuaris no porta casc (42,1%). Independentment per on es circuli aproximadament 2 de cada 3 usuaris utilitzen l'enllumenat de la bicicleta quan manca visibilitat. Quan a fer servir elements reflectants, prop del 58% els fa servir sempre per carretera i camins o altres indrets, i prop del 52% per nucli urbà. En el nucli urbà és on menys s'utilitza els elements reflectants (29,7%), seguit dels camins o altres indrets (24,1%) i per últim per la carretera (21,1%).

3.3

## Intermodalitat

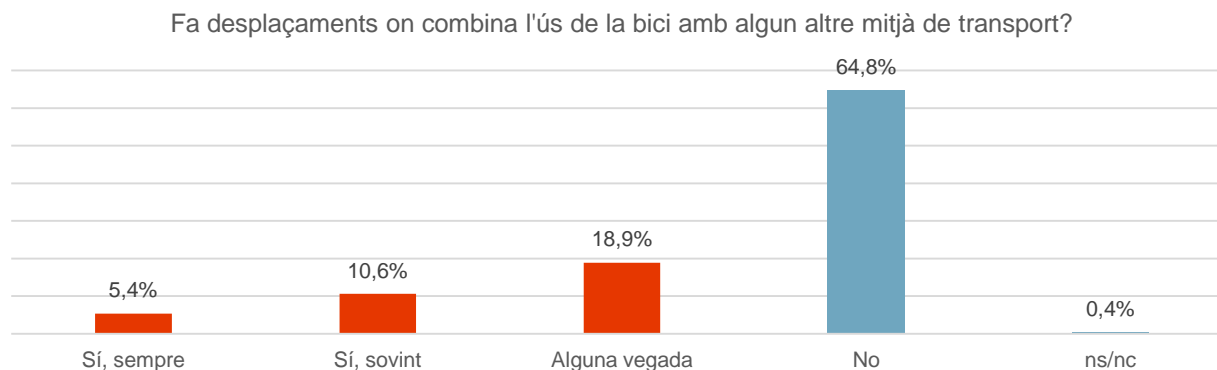


## Tipologia d'ús: fa desplaçaments on combina l'ús de la bici amb algun altre mitjà de transport?



Usuaris de la bicicleta (n=581)

100,0%

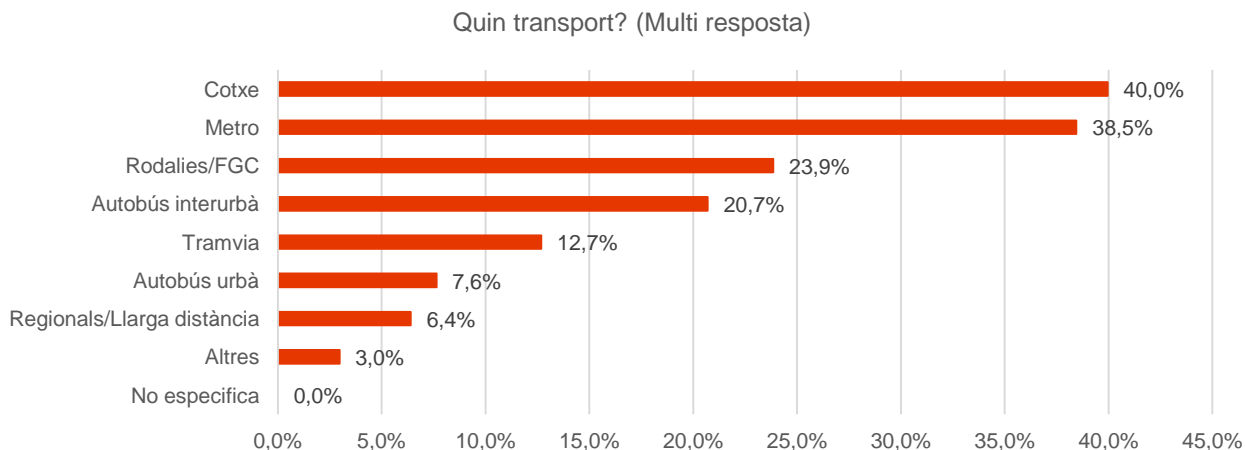


Un 34,9% de les persones usuàries de bicicleta a Catalunya fa desplaçaments on combina l'ús de la bici amb algun mitjà de transport. Un 5,4% ho fa sempre, mentre que un 10,6% ho fa sovint i un 18,9%, alguna vegada. Els mitjans més utilitzats pel que fa als que han donat alguna de les respostes positives són: el cotxe, el metro i Rodalies/FGC.



Usuaris de la bicicleta que combinen (n=217)

37,3%



## Tipologia d'ús: intermodalitat i característiques sociodemogràfiques



Usuaris de la bicicleta (n=581)

100,0%



Intermodalitat	Sí	No	NS/NC	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2017
Home	30,6	69,5	0,0	Hi ha dependència entre intermodalitat i el gènere.
Dona	40,6	58,6	0,9	
12-24	28,7	71,3	0,0	No hi ha dependència entre intermodalitat i l'edat.
25-39	40,6	59,4	0,0	
40-54	33,4	65,4	1,2	
55-69	30,6	69,4	0,0	
70-79	36,1	63,9	0,0	
≤ 10000	27,9	72,1	0,0	Hi ha dependència entre intermodalitat i grandària del municipi.
10001-100000	27,7	72,3	0,0	
100001-500000	29,3	68,8	1,9	
> 500000	55,9	44,1	0,0	
Baix	32,7	67,3	0,0	Hi ha dependència entre intermodalitat i nivell d'estudis..
Mitjà	27,9	71,2	0,9	
Alt	41,6	58,5	0,0	
Ocupats	31,1	68,9	0,0	Hi ha dependència entre intermodalitat i l'activitat.
Aturats	48,1	51,9	0,0	
Jubilats, pensió	36,0	64,0	0,0	
Tasques llar	59,3	29,9	10,9	
Estudiants	46,7	53,3	0,0	
Espanyols	33,7	65,9	0,4	
Estrangers	55,6	44,4	0,0	

## Tipologia d'ús: per a aquelles persones que no combinen l'ús de la bici amb algun altre mitjà de transport



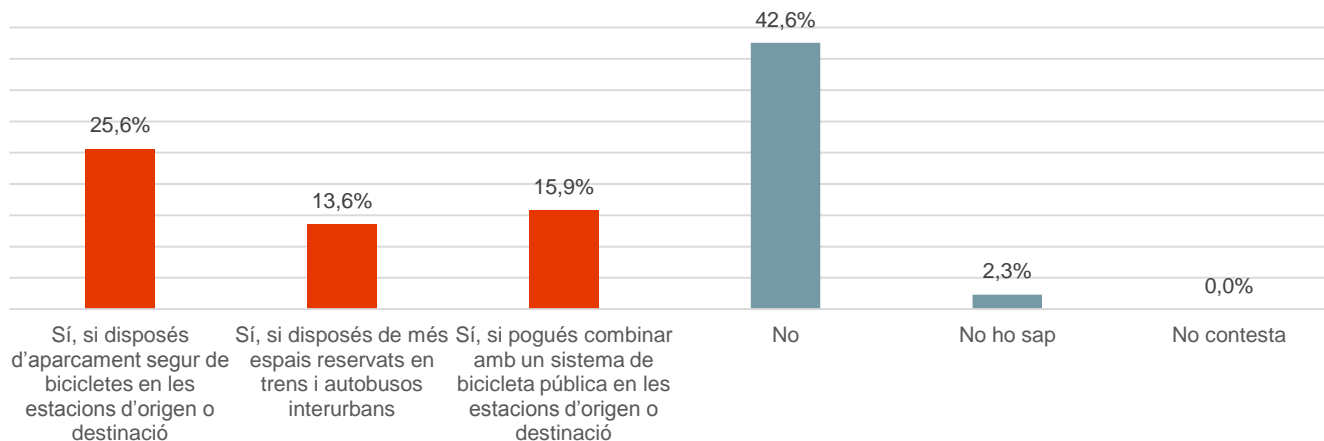
Usuaris de la bicicleta que no combinen (n=362)

62,3%



- Un 62,3% de les persones usuàries de bicicleta a Catalunya no combina l'ús de la bici amb algun mitjà de transport. Un 55,1% d'aquests persones 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 (25,6% dels casos); si es pogués combinar amb un sistema de bicicleta pública en les estacions d'origen o destinació (15,9% dels casos) i si disposés de més espais reservats en trens i autobusos interurbans (13,6%)

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

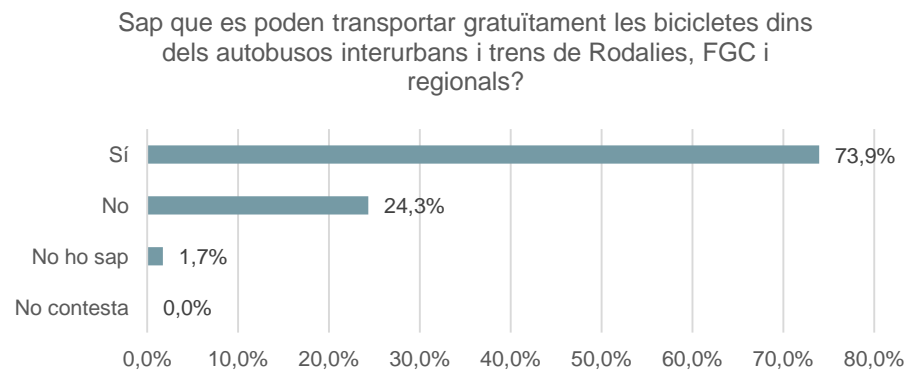


## Tipologia d'ús: per a aquelles persones que no combinen l'ús de la bici amb algun altre mitjà de transport



Usuaris de la bicicleta que no combinen (n=581)

100,0%



- Un 73,9% de les persones usuàries 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 24,3% no ho sap i un 1,7% no sap o no contesta.

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



Usuaris de la bicicleta (n=581)

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 2017
Home	75,8	24,2	0,0	Hi ha dependència entre el coneixement de la informació sobre intermodalitat i el gènere.
Dona	71,5	24,5	4,0	
12-24	76,1	21,5	2,4	Hi ha dependència entre el coneixement de la informació sobre intermodalitat i l'edat.
25-39	67,3	31,8	0,9	
40-54	79,4	19,8	0,8	
55-69	73,3	21,6	5,1	
70-79	100,0	0,0	0,0	
≤ 10000	72,5	27,0	0,5	No hi ha dependència entre conèixer la informació sobre intermodalitat i la grandària del municipi.
10001-100000	76,7	22,3	1,0	
100001-500000	72,0	24,1	3,9	
> 500000	72,3	25,6	2,1	
Baix	66,3	33,7	0,0	No hi ha dependència entre conèixer la informació sobre intermodalitat i el nivell d'estudis
Mitjà	71,8	25,0	3,2	
Alt	77,7	21,6	0,8	
Ocupats	73,7	24,7	1,6	No hi ha dependència entre conèixer la informació sobre intermodalitat i l'activitat
Aturats	78,7	19,3	2,0	
Jubilats, pensió	82,7	13,4	3,9	
Tasques llar	54,5	42,9	2,6	
Estudiants	69,3	30,8	0,0	
Espanyols	75,8	22,4	1,8	Hi ha dependència entre el coneixement de la informació sobre intermodalitat i la nacionalitat.
Estrangers	41,6	58,4	0,0	

3.4

Pertinença a associació, club o federació

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

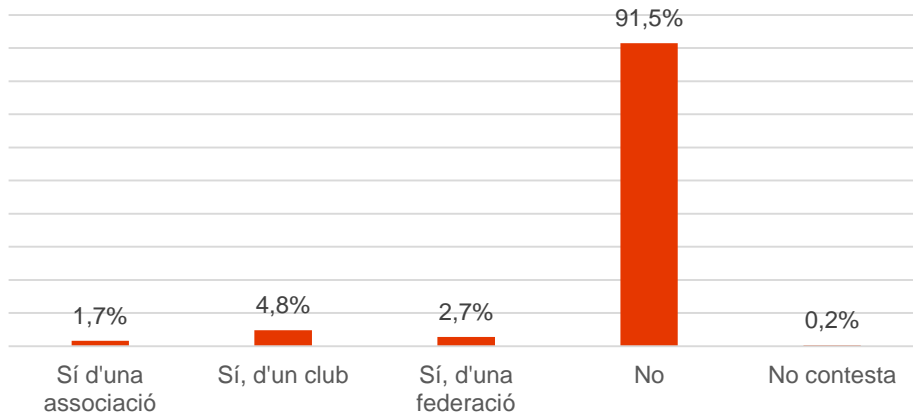


És usuari i té una bicicleta per a ús personal (n=493)

84,9%



Forma part 'alguna associació? Multiresposta



Per aquelles persones usuaris que disposen de bicicleta d'ús propi, la pertinença a associacions, clubs o federacions relacionades amb el ciclisme és força baixa: un 4,8% d'aquests usuaris son membres d'un club; un 2,7% membres d'una federació i un 1,7% d'una associació. En total, un 9,2% de persones involucrades en algun tipus d'entitat. Les respostes espontànies sobre les entitats es mostren a la taula adjunta. La Federació de ciclistes estatal encapçala la llista.



Entitat
Federación de ciclistas estatal
Club ciclisme Sant Andreu
Club ciclista d'argentera
Club ciclista de Bellver
Club de ciclistes del poble de motbrio-tarragona-
Club de excursionisme de breda
Club natació de Vilafranca
Club Natació Terrassa
Club olerdola
Club villa
Esport ciclista de manresa
Federacio catalana de ciclisme
Federacio catalana i espanyola de ciclisme
Federacio orientacio amb bicicleta, club esportiu orientacio btt barcelona, associacio ciclista de manresa
Centre excursionista de cat
Motoclub Sant Andreu de la Barca
Muntanyes
Pedal clud de Almacelles
Pedal Team
Penya ciclista del poble
Q wellness
Sant Cebríà

3.5

Risc de robatoris



# Robatoris

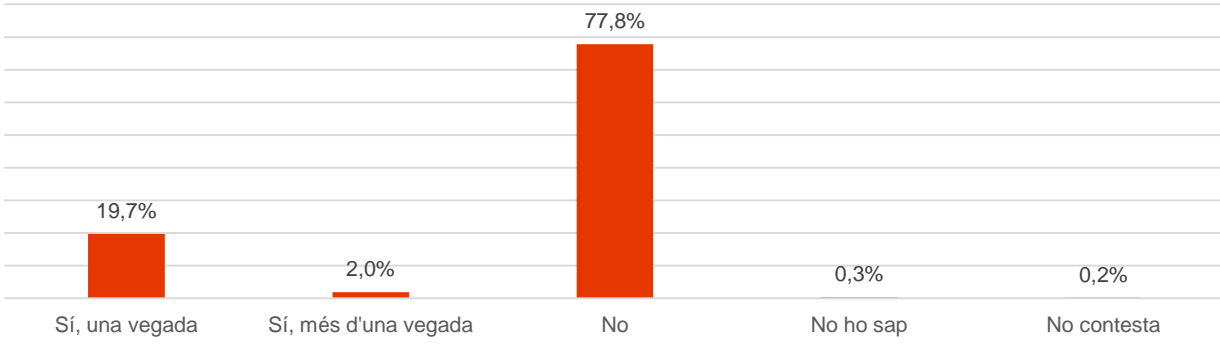


Usuaris de la bicicleta (n=581)

100,0%



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



▪ Gairebé un 22% dels usuaris han patit un robatori de bicicleta. La proporció ha augmentat 1,9 punts percentuals, ja que l'any 2016, aquest percentatge va ser del 19,8%. Cal remarcar que hi ha dependència entre la freqüència d'ús i els robatoris: a més freqüència d'ús, més probabilitat de patir-ne un. La grandària del municipi també té dependència amb els robatoris quan els municipis 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	Menys freqüència	< 10.000	10 a 100 mil	100 a 500 mil	> 500 mil
<b>Sí</b>	21,6	41,9	22,5	17,2	17,8	13,1	16,3	19,0	26,8	25,8
Sí, un cop	19,7	36,9	19,3	17,2	17,8	13,1	16,3	18,4	22,4	22,1
Sí, més d'un cop	2,0	4,9	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	4,4	3,6
<b>No</b>	77,8	58,2	76,8	81,6	82,2	86,9	80,9	81,0	73,2	74,2
<b>NS/NC</b>	0,5	0,0	0,8	1,2	0,0	0,0	2,9	0,0	0,0	0,0

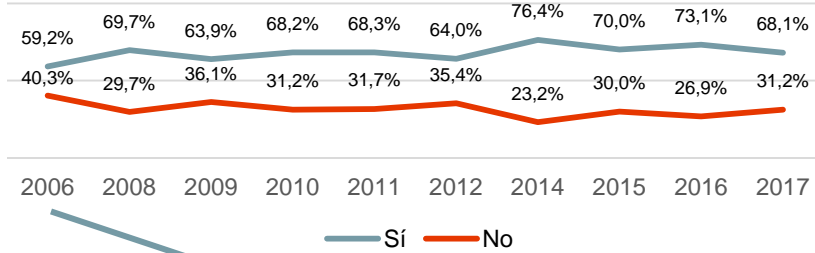
# Prevenió de robatoris



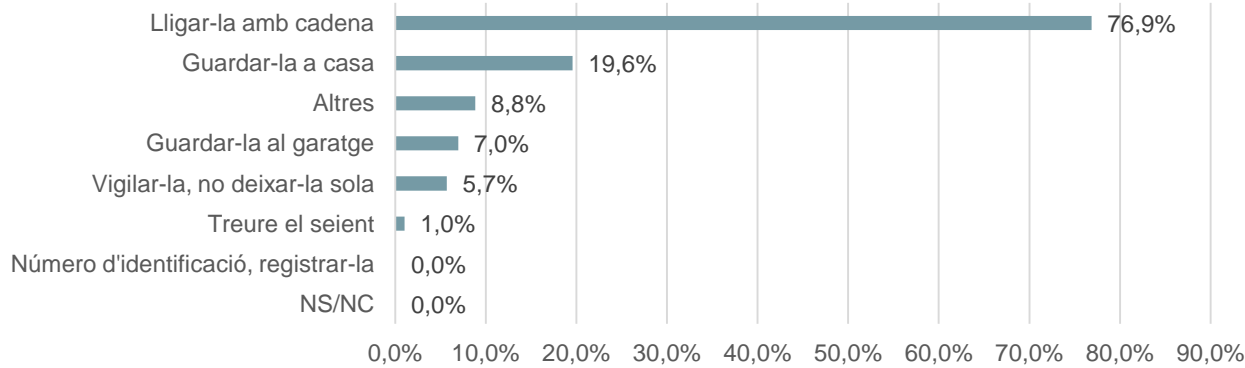
Usuaris de la bicicleta (n=581)

100,0%

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



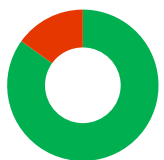
Quina? Codificada



- La proporció de persones usuàries que pren algun tipus de prevenió per evitar que li robin la bicicleta ha disminuït cinc punts percentuals respecte el 2016.
- La mesura més aplicada és l'ús de cadenes, cadenats, tanques, barres i similars, que s'ha disminuït en poc menys de dos punts percentuals respecte el 2016.
- Prendre alguna prevenió depèn tant de la freqüència d'ús com de la grandària del municipi. A major freqüència d'ús, major prevenió. Quan el municipi és petit (menor a 10.000 habitants) es prenen menys mesures.

	TOTAL	FREQUÈNCIA D'ÚS					DIMENSIÓ DE MUNICIPI			
		Cada dia o gairebé	Almenys 1 cop setmana	Només caps de setmana	Algun cop al mes	Menys freqüència	< 10.000	10 a 100 mil	100 a 500 mil	> 500 mil
<b>Sí</b>	68,1	82,3	73,2	69,6	64,0	46,3	54,7	68,2	82,9	66,4
<b>No</b>	31,2	17,7	25,6	29,2	36,0	53,7	42,4	31,4	17,1	33,6
<b>NS/NC</b>	0,7	0,0	1,2	1,2	0,0	0,0	2,9	0,4	0,0	0,0

# Registre de bicicletes

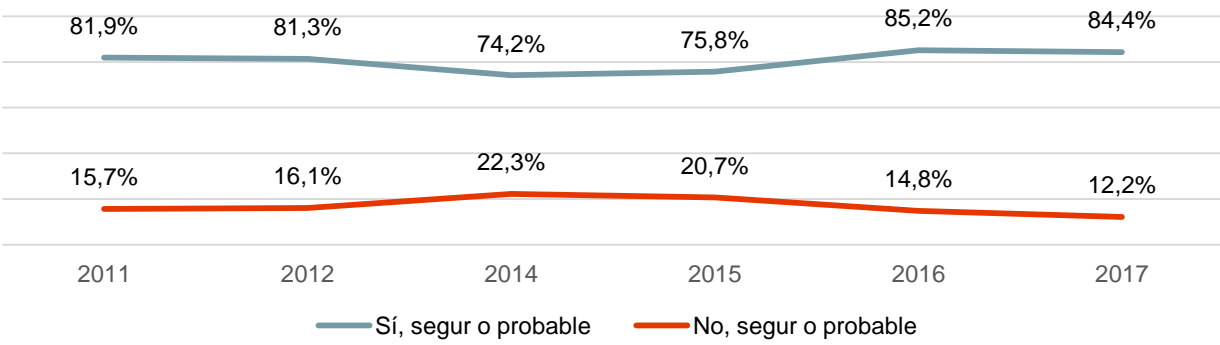
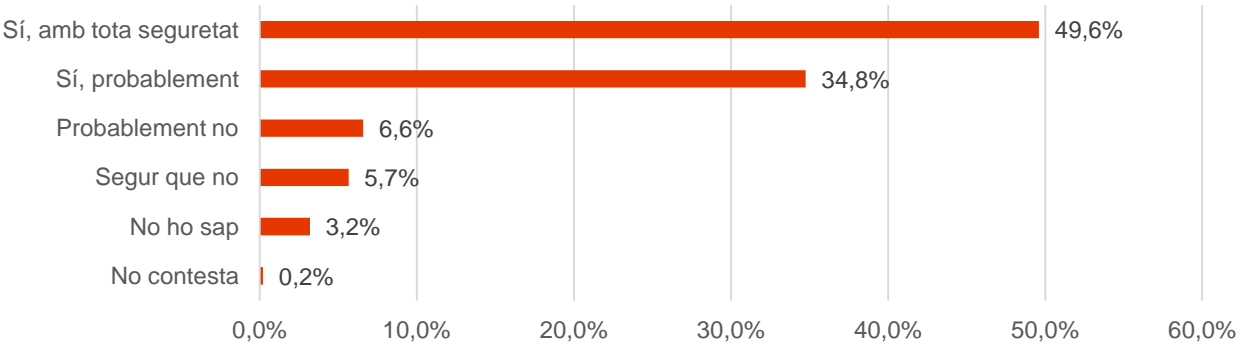


Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=493)

84,9%

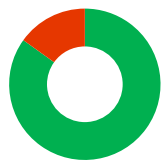


## SI L'AJUNTAMENT OFERÍS LA POSSIBILITAT DE REGISTRAR LA SEVA BICICLETA PER TAL DE FACILITAR-NE LA RECUPERACIÓ EN CAS DE ROBATORI, VOSTÈ LA REGISTRARIA?



La proporció de persones usuàries amb bicicleta pròpia que la registraria amb tota seguretat, d'acord amb una possible oferta del seu ajuntament, és del 49,6%, sent lleugerament superior al any 2016.

# Registre de bicicletes i característiques sociodemogràfiques



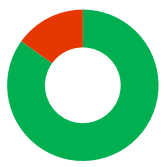
Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=493)

84,9%



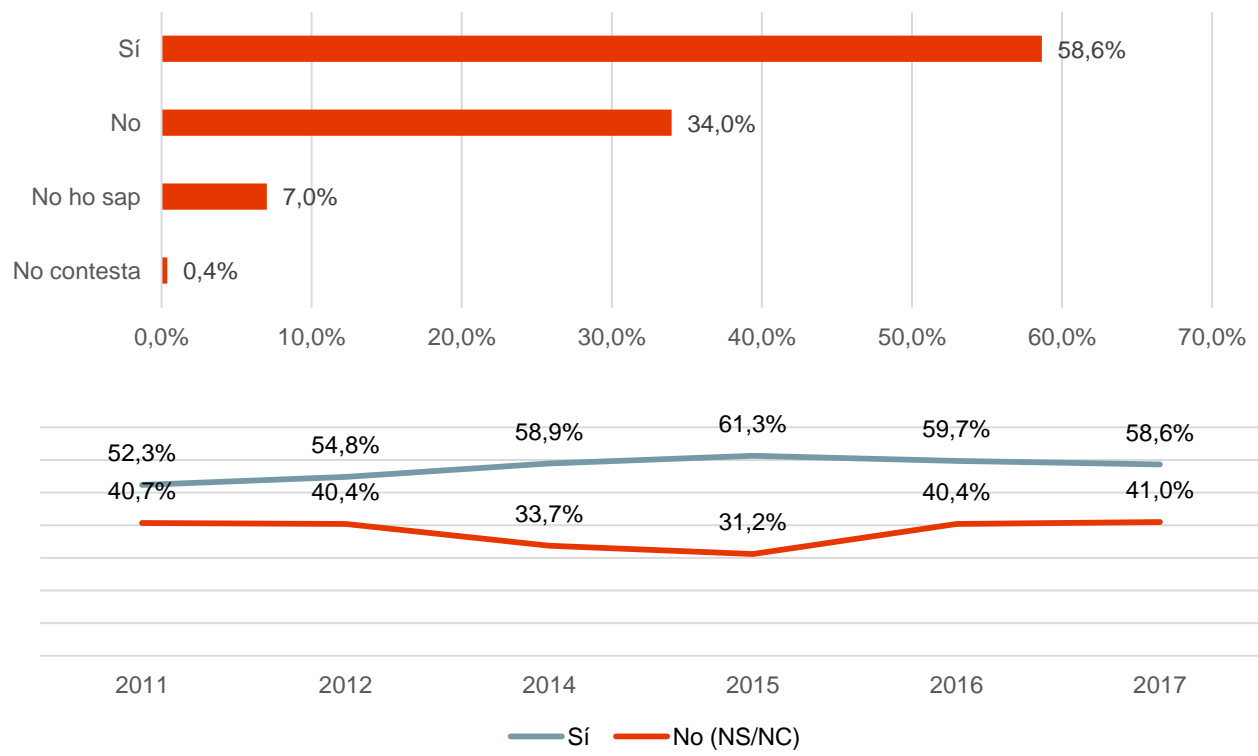
Registraria?	Sí, segur	Sí, probable	No, probable	No, segur	NS/NC	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2017
Home	51,6	28,6	8,1	6,7	5,0	L'interès pel registre depèn del gènere
Dona	46,8	43,6	4,4	4,1	1,1	
12-24	50,3	42,8	0,0	2,7	4,3	Hi ha dependència entre l'interès pel registre i l'edat
25-39	45,9	40,0	6,5	5,2	2,4	
40-54	52,4	29,4	8,7	6,7	2,8	
55-69	53,0	27,5	6,6	8,2	4,7	
70-79	26,7	0,0	50,7	0,0	22,6	
≤ 10000	59,8	21,5	5,4	12,1	1,2	L'interès pel registre depèn de la grandària del municipi
10001-100000	50,6	34,2	5,7	3,6	5,9	
100001-500000	36,9	49,1	6,0	4,4	3,6	
> 500000	50,2	34,5	10,4	4,9	0,0	
Baix	67,1	22,5	2,0	4,4	4,0	L'interès pel registre no depèn del nivell d'estudis
Mitjà	50,1	31,6	8,4	7,2	2,8	
Alt	44,6	41,0	5,9	4,5	3,9	
< 3 anys	54,4	36,9	2,9	2,6	3,3	Hi ha un grau de dependència entre l'interès pel registre i l'antiguitat de la bici.
3-5 anys	51,1	28,6	8,1	4,3	8,0	
5-10 anys	51,7	25,0	8,9	10,2	4,2	
10 i + anys	40,3	29,2	21,7	4,7	4,2	
NS/NC	46,6	41,1	3,7	8,0	0,6	
Espanyols	49,4	34,9	6,8	5,9	3,1	L'interès pel registre no depèn de la nacionalitat
Estrangers	56,1	32,1	0,0	0,0	11,8	

# Registre nacional de bicicletes



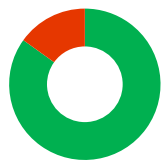
Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=493)  
84,9%

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



La proporció de persones usuàries amb bicicleta pròpia que pensen que un registre nacional de bicicletes reduiria els robatoris ha disminuït més d'un punt percentual entre els anys 2016 i 2017.

# Registre nacional i característiques sociodemogràfiques



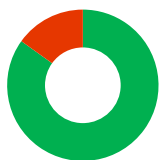
Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=493)

84,9%



Reduiria robatoris?	Sí	No	NS/NC	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2017
Home	56,4	37,6	6,0	L'opinió sobre un registre nacional depèn del gènere
Dona	61,9	28,7	9,4	
12-24	62,0	31,0	7,0	L'opinió sobre un registre nacional no depèn de l'edat
25-39	63,0	30,6	6,5	
40-54	51,3	40,0	8,6	
55-69	59,4	34,4	6,2	
70-79	77,4	0,0	22,6	
≤ 10000	73,1	21,9	5,1	L'opinió sobre un registre nacional no depèn de la grandària del municipi
10001-100000	59,1	33,2	7,7	
100001-500000	51,2	39,1	9,6	
> 500000	50,5	42,8	6,8	
Baix	61,9	36,2	1,9	L'opinió sobre un registre nacional no depèn del nivell d'estudis
Mitjà	62,6	28,4	9,1	
Alt	54,0	38,9	7,2	
Ocupats	55,7	35,8	8,5	L'opinió sobre un registre nacional depèn de l'activitat.
Aturats	59,7	40,4	0,0	
Jubilats, pensionistes	74,5	18,3	7,2	
Tasques de la llar	56,4	39,6	4,0	
Estudiants	69,7	30,3	0,0	
Espanyols	58,3	34,5	7,2	
Estrangers	68,7	19,5	11,8	

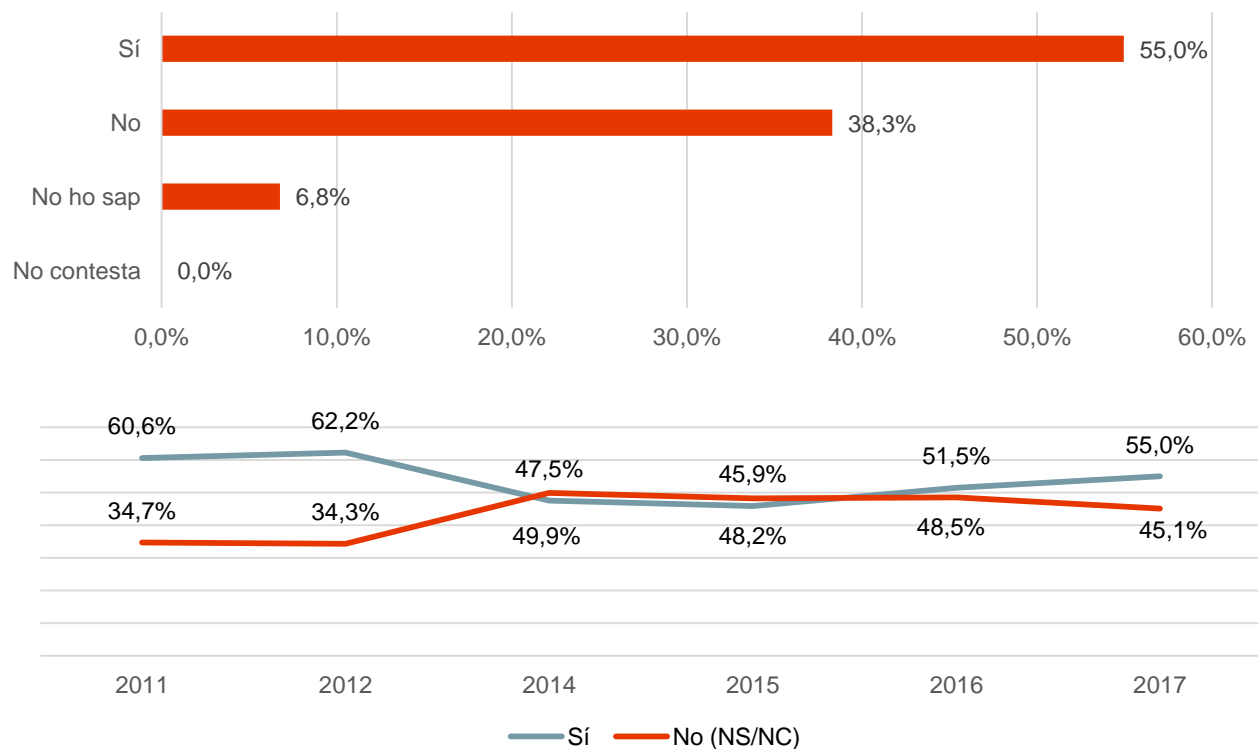
# Assegurament de bicicletes



Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=493)

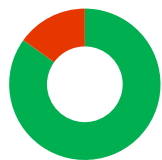
84,9%

**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 de persones usuàries amb bicicleta pròpia que pensen estarien disposats a assegurar les bicicletes ha augmentat més de 3 punts percentuals entre els anys 2016 i 2017.

# Assegurament de bicicletes i característiques sociodemogràfiques



Usuaris de la bicicleta que tenen bicicleta per a ús personal (n=493)

84,9%



Asseguraria?	Sí	No	NS/NC	Resultat prova Chi quadrat en la mostra 2017
Home	55,0	40,6	4,4	L'interès sobre assegurar depèn del gènere
Dona	54,9	35,0	10,1	
12-24	44,5	49,1	6,4	L'interès sobre assegurar no depèn de l'edat
25-39	59,2	31,8	9,0	
40-54	55,2	39,7	5,1	
55-69	58,4	37,3	4,3	
70-79	26,7	50,7	22,6	
≤ 10000	61,9	32,2	5,9	L'interès sobre assegurar no depèn de la grandària del municipi
10001-100000	54,5	38,0	7,5	
100001-500000	53,3	41,5	5,2	
> 500000	50,6	41,8	7,6	
Baix	68,1	23,6	8,3	L'interès sobre assegurar depèn del nivell d'estudis
Mitjà	59,3	38,5	2,2	
Alt	47,3	41,9	10,8	
Ocupats	55,9	38,1	5,9	L'interès sobre assegurar depèn de l'activitat
Aturats	37,5	58,2	4,3	
Jubilats, pensionistes	66,2	27,3	6,5	
Tasques de la llar	51,8	36,0	12,2	
Estudiants	46,9	41,0	12,1	
Espanyols	54,7	39,0	6,3	L'interès sobre assegurar depèn de la nacionalitat
Estrangers	62,8	18,4	18,8	



# 4

## ANAR AMB BICICLETA: IMATGE I PERCEPCIÓ

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

4.1

## Els atributs associats a la bicicleta

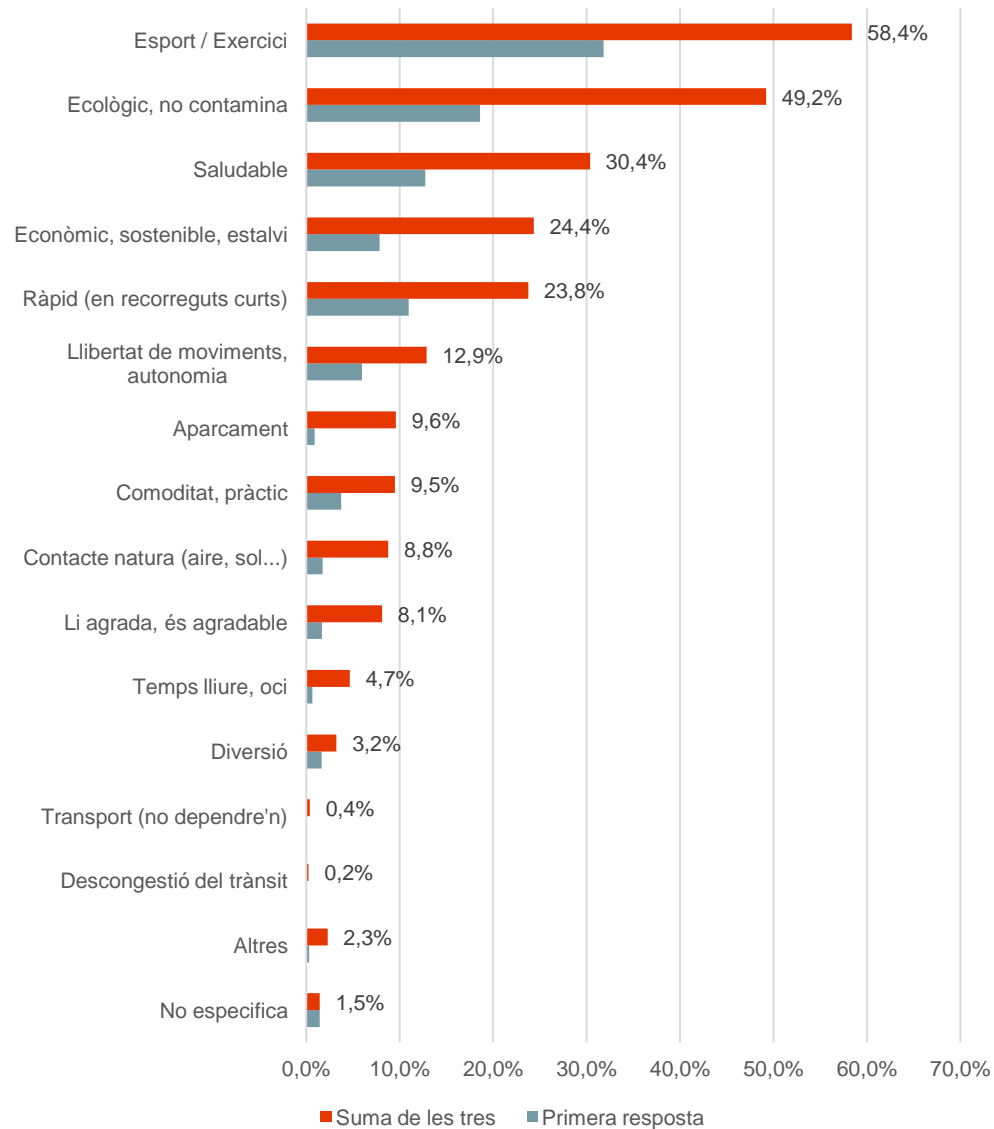
# Avantatges d'anar en bicicleta



Total mostra (n=800)

100%

- L'esport és l'avantatge que més s'associa a fer servir la bicicleta. En segon lloc s'associa al 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%

	2015	2015	2016	2016	2017	2017
Respostes vàlides	1a %	Suma 3 %	1a %	Suma 3 %	1a %	Suma 3 %
Esport / Exercici	28,1%	47,0%	35,6%	59,7%	31,8%	58,4%
Saludable	12,9%	23,1%	13,0%	25,6%	12,8%	30,4%
Ecològic, no contamina	20,4%	41,1%	13,3%	36,1%	18,6%	49,2%
Econòmic, sostenible, estalvi	6,6%	19,9%	8,6%	24,6%	7,8%	24,4%
Ràpid (en recorreguts curts)	11,3%	18,9%	8,4%	24,6%	11,0%	23,8%
Llibertat de moviments, autonomia	4,0%	6,9%	5,4%	8,4%	5,9%	12,9%
Aparcament	1,9%	5,5%	2,7%	7,1%	0,9%	9,6%
Comodat, pràctic	3,1%	5,3%	2,0%	6,4%	3,7%	9,5%
Evitar embussos, circulació fluïda	0,5%	1,1%	0,7%	1,7%	0,0%	0,0%
Descongestió del trànsit	0,3%	1,1%	1,0%	2,5%	0,0%	0,2%
És perillós degut als cotxes	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Transport (no dependre'n)	0,1%	0,5%	2,0%	3,7%	0,0%	0,4%
És lent	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Li agrada, és agradable	0,9%	3,0%	1,7%	7,4%	1,7%	8,1%
Temps lliure, oci	0,9%	2,6%	0,5%	4,4%	0,6%	4,7%
Contacte natura (aire, sol...)	1,0%	2,4%	0,2%	3,7%	1,8%	8,7%
Diversió	0,8%	1,9%	0,0%	3,2%	1,7%	3,2%
Gaudir viatge	0,3%	1,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%
Passejar	0,3%	0,5%	1,2%	2,2%	0,0%	0,0%

SALUT ■ MOBILITAT ■ OCI I DIVERSIÓ ■

## Avantatges d'anar amb bicicleta: evolució de 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	2017
SALUT	40,3	35,9	40,5	39,0	42,5	45,5	48,6	45,1	44,6
MOBILITAT	43,5	50,2	46,0	52,8	47,7	44,5	44,1	48,1	48,0
OCI / DIVERSIÓ	9,3	7,8	8,0	3,5	3,4	5,0	3,6	4,0	5,7
ALTRES	1,3	1,5	0,3	0,5	1,8				0,3
TOT/CAP/ NS-NC	5,8	3,9	5,8	4,8	5,1	5,0	3,7	2,8	1,5

El conjunt de la primera resposta sobre avantatges d'anar en bicicleta s'ha mantingut estable tant en salut com en mobilitat i ha augmentat en oci/diversió respecte 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	81,9	82,3	20,1	1,7	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	75,5	80,8	22,9	2,8	
12-24	73,6	93,9	9,8	2,9	Els homes mostren més proporció de respostes relacionades amb la salut i mobilitat, mentre que les dones se centren més en temes de oci i diversió i altres.
25-39	76,8	85,3	21,6	0,0	
40-54	83,5	75,2	25,6	3,2	
55-69	78,2	77,6	24,1	4,1	
70-79	78,3	78,9	21,8	1,2	L'edat no figura com una variable gaire discriminant a l'hora d'esmentar els avantatges de la bicicleta: en general predominen els temes de mobilitat i salut. Els que més esmenten la diversió i l'oci son els que tenen entre 40 i 54 anys.
≤ 10000	85,1	71,3	26,2	1,1	
10001-100000	80,6	83,8	19,6	1,9	La proporció de mencions sobre mobilitat son més elevades en els municipis més grans i, les d'oci i diversió i altres en els d'entre 100.001 i 500.000 habitants.
100001-500000	81,3	80,3	30,9	4,4	
> 500000	66,3	88,3	11,7	2,2	
Baix	73,9	76,0	16,7	2,2	Les respostes sobre oci augmenten amb el nivell d'estudis.
Mitjà	81,7	82,5	19,1	1,4	
Alt	77,1	83,4	26,9	3,5	
Usuari	79,7	78,8	27,7	0,8	Tot i que el major nombre de mencions amb els usuaris és amb salut i mobilitat destaca de manera significativa l'oci i la diversió. Els no usuaris especialment es refereixen a la mobilitat.
No usuari	77,7	84,1	15,7	3,6	
Ocupats	78,8	81,5	24,7	1,0	Els ocupats posen una mica més l'accent en l'oci i la diversió comparats amb els altres, mentre que els estudiants ho fan amb la mobilitat. Els treballadors en tasques de la llar ho atribueixen a altres avantatges.
Aturats	67,2	73,7	17,4	0,0	
Jubilats pensió	78,5	78,8	18,6	2,8	
Tasques llar	76,4	74,5	14,7	13,5	
Estudiants	85,5	96,2	11,6	5,1	Els espanyols se centren més que els estrangers en la mobilitat i els estrangers en la salut i altres avantatges.
Espanyols	78,2	81,8	21,5	1,8	
Estrangers	91,9	74,1	21,7	16,3	

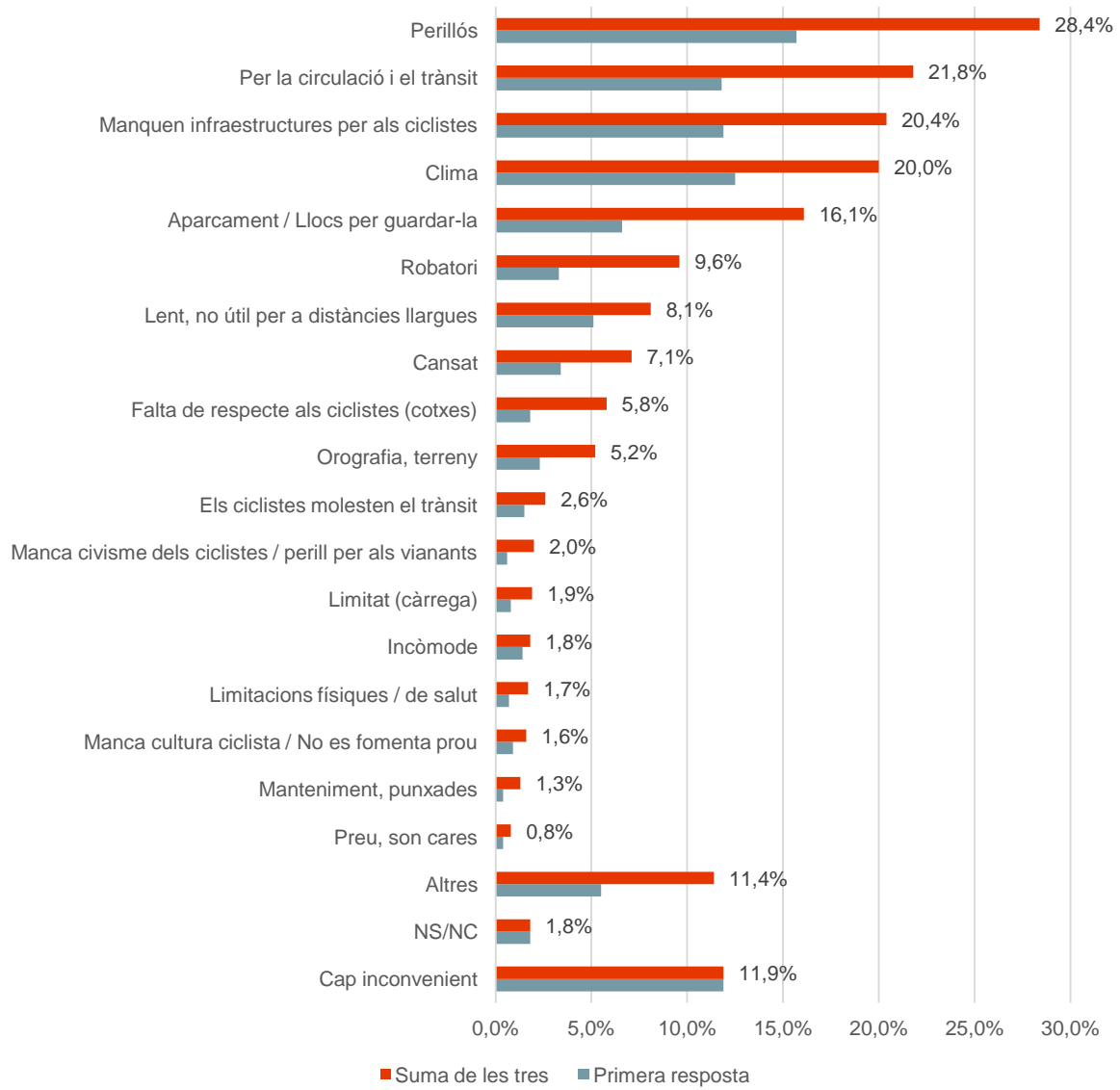
# Inconvenients d'anar en bicicleta



Total mostra (n=800)  
100%



El perill és l'inconvenient que més s'esmenta en relació amb la bicicleta, seguit del perill concret degut al trànsit. El resultat és força superior a l'obtingut l'any 2016. La manca d'infraestructures adequades es manté en la tercera posició. En canvi, el clima puja de la cinquena posició a la quarta i l'aparcament recupera de la setena a la cinquena.



# Inconvenients d'anar en bicicleta: detall



Total mostra (n=800)

100%

	2015	2015	2016	2016	2017	2017
Respostes vàlides	1a %	Suma 3 %	1a %	Suma 3 %		
NS/NC	14,5	120,6	16,5	16,5	1,8	1,8
Cap inconvenient	2,0	59,0	(amb NS/NC)	(amb NS/NC)	11,9	11,9
Altres	4,9	6,5	2,0	5,1	5,5	11,4
Robatori	2,4	5,6	5,2	8,1	3,3	9,6
Manteniment, punxades	0,8	1,0	0,5	1,2	0,4	1,3
Preu, son cares	0,0	0,1	0,2	0,5	0,4	0,8
Perillós	14,4	19,1	16,0	21,4	15,7	28,4
Per la circulació i el trànsit	10,4	14,2	12,0	14,7	11,8	21,8
Manquen infraestructures per als ciclistes	8,4	14,0	9,6	16,7	11,9	20,4
Aparcament / Llocs per guardar-la	5,3	6,6	7,1	10,6	6,6	16,1
Clima	7,8	13,1	4,9	9,1	12,0	20,0
Orografia, terreny	2,8	3,8	2,5	3,9	2,3	5,2
Limitacions físiques / de salut	0,8	1,0	2,2	2,7	0,7	1,7
Manca civisme dels ciclistes / perill per als vianants	4,8	7,8	3,2	4,2	0,6	2,0
Falta de respecte als ciclistes (cotxes)	4,1	6,0	1,7	4,9	1,8	5,8
Els ciclistes molesten el trànsit	1,8	2,1	1,0	1,2	1,5	2,6
Manca cultura ciclista / No es fomenta prou	0,5	0,9	0,5	1,5	0,9	1,6
Lent, no útil per a distàncies llargues	5,8	7,5	5,4	6,6	5,1	8,1
Cansat	5,0	5,3	5,7	8,1	3,4	7,1
Incòmode	3,0	4,0	3,2	5,9	1,4	1,8
Limitat (càrrega)	1,0	1,8	0,5	2,2	0,8	1,9

PERILL PEL TRÀNSIT



MANQUEN FACILITATS



LIMITACIONS



INCONVENIENTS EXÒGENS



CONVIVÈNCIA



ALTRES





## Inconvenients d'anar amb bicicleta: evolució de 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	2017
PERILL PEL TRÀNSIT	32,5	35,3	37,1	25,1	33,3	29,3	28,0	26,1	27,5
MANQUEN FACILITATS PER ALS CICLISTES	13,3	10,7	17,1	18,0	14,0	17,7	16,7	13,6	18,5
LIMITACIONS DE LA BICICLETA RESPECTE D'ALTRES MITJANS DE TRANSPORT	18,5	17,4	13,9	15,9	12,6	11,3	14,8	14,6	10,6
INCONVENIENTS EXÒGENS A LA GESTIÓ	9,5	8,4	8,3	11,4	14,1	10,3	9,6	11,3	15,5
CONVIVÈNCIA ENTRE AUTOMÒBILS, CICLISTES I VIANANTS		2,7	3,1	6,3	8,6	6,1	6,4	11,1	4,6
ALTRES	11,0	6,9	4,9	6,6	5,0	7,8	8,1	9,1	9,6
TOT/CAP/NS-NC	15,3	18,1	16,3	17,4	13,1	17,3	16,5	14,2	13,7

El conjunt de la primera resposta sobre els inconvenients d'anar en bicicleta ha evolucionat de forma que l'any 2016 ha augmentat el grup de casos relacionats amb els inconvenients perill pel trànsit, manquen facilitats per als ciclistes, exògens a la gestió i altres inconvenients, mentre que han disminuït els relacionats amb les limitacions de la bicicleta respecte d'altres mitjans de transport i la convivència entre els automòbils, ciclistes i vianants. La proporció de respostes 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 facilitats	Inconvenients exògens	Limitacions bicicleta	Convivència	Altres	Comentari
Home	38,6	34,3	27,4	16,2	11,8	22,2	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: Els homes mostren proporcions més grans de respostes relacionades amb el perill del trànsit, la manca de facilitats i els inconvenients exògens, aquest últim amb significació estadística. Les dones es decanten en una proporció més gran pel perill pel trànsit i la manca de facilitats.
Dona	39,2	32,4	21,7	16,0	10,6	23,2	
12-24	42,7	36,1	29,8	21,4	2,9	17,4	
25-39	27,4	44,4	23,7	24,5	8,7	27,6	
40-54	40,9	31,6	21,7	11,6	12,2	22,5	Les respostes sobre convivència tendeixen a augmentar amb l'edat (excepte entre els més grans). En el grup entre 25 i 39 anys destaca les limitacions, els de 55 a 69 la convivència i els més grans els inconvenients exògens.
55-69	44,2	21,8	22,5	9,4	18,5	27,2	
70-79	48,2	27,2	32,0	11,3	12,9	7,0	
≤ 10000	27,3	17,1	30,7	24,1	10,8	16,8	
10001-100000	35,5	39,3	27,3	13,1	9,6	23,7	Els municipis amb menys de 10.000 habitants destaquen la limitació. Els d'entre 10.001 i 100.000 habitants destaquen la manca de facilitats. Els de 100.001 a 500.000 habitants destaquen el perill del trànsit i els majors de 500.000 habitants la convivència.
100001-500000	52,4	38,1	23,8	16,6	10,3	19,8	
> 500000	43,8	32,8	14,0	13,8	15,4	28,9	
Baix	42,1	24,9	25,1	11,9	15,0	17,7	
Mitjà	33,9	31,5	23,4	17,8	9,7	23,0	Aquells amb nivell d'estudis baixos destaquen com a inconvenient la convivència. Els de nivell d'estudis mitjans les limitacions i els de nivell d'estudis elevat la manca de facilitat.
Alt	41,5	41,6	25,3	16,9	10,9	23,9	
Usuari	34,0	35,8	21,7	13,5	13,5	26,2	Els usuaris mostren com a principal inconvenient els aspectes relacionats amb la convivència i els no usuaris les limitacions.
No usuari	43,4	31,1	27,2	18,5	9,0	19,5	
Ocupats	35,5	37,0	25,4	17,5	10,9	25,2	Segons el grup d'activitat únicament cal destacar que els aturats destaquen l'aspecte de la convivència, els que es dediquen en tasques de la llar destaquen especialment el perill del trànsit i els estudiants els inconvenients exògens.
Aturats	35,6	26,2	12,8	18,4	21,3	27,9	
Jubilats pensió	45,0	27,8	26,1	9,6	13,8	15,4	
Tasques llar	48,9	11,5	11,1	18,1	12,6	13,6	
Estudiants	40,9	43,0	32,7	18,6	0,0	15,1	Els estrangers esmenten molt menys la manca de facilitat i especialment els inconvenients exògens. Mentre que destaquen per sobre dels espanyols l'aspecte de la convivència
Espanyols	39,1	34,1	25,2	16,1	11,0	22,6	
Estrangers	33,9	13,5	6,2	16,3	14,5	24,3	

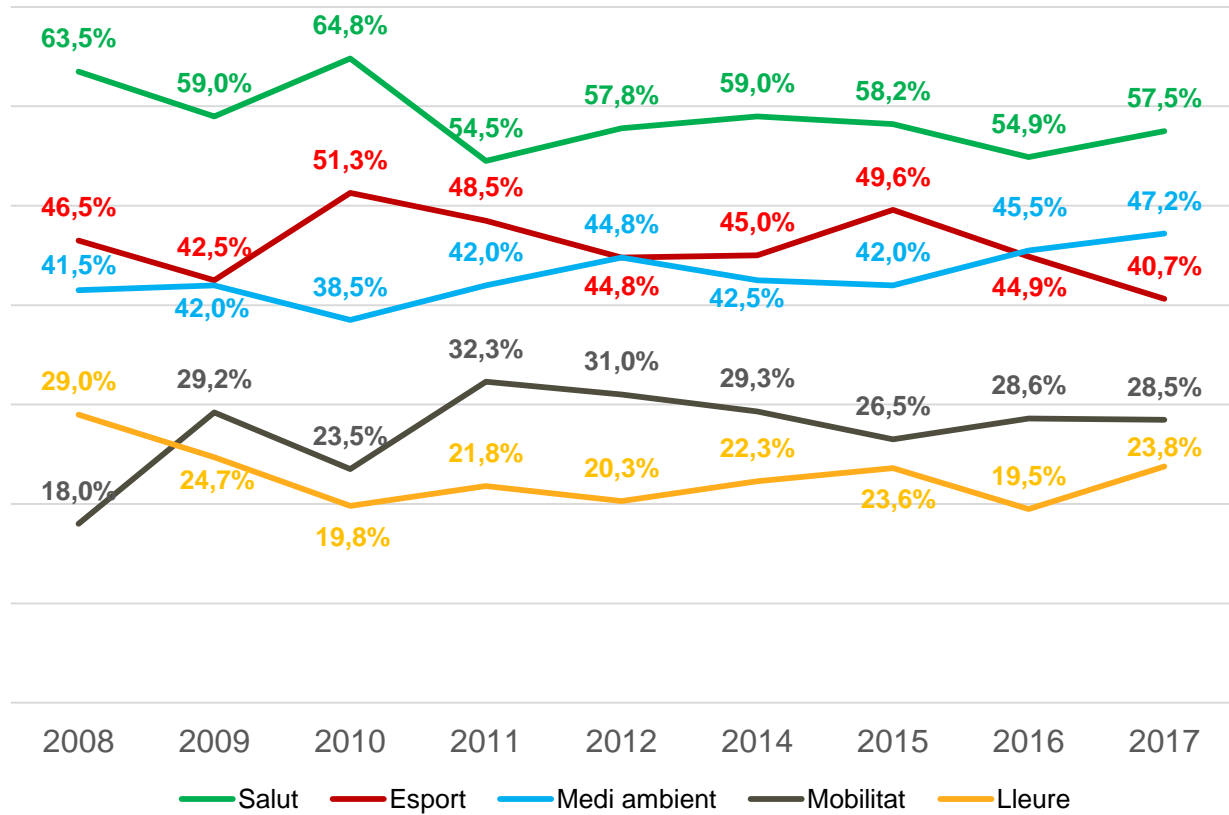
# Els atributs associats a la bicicleta



Total mostra (n=800)  
100%

DE LES PARAULES QUE LI LLEGIRÉ A CONTINUACIÓ QUINA RELACIONA MÉS AMB 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 tercera, a poca distància

# Els atributs associats a la bicicleta i característiques sociodemogràfiques



Total mostra (n=800)

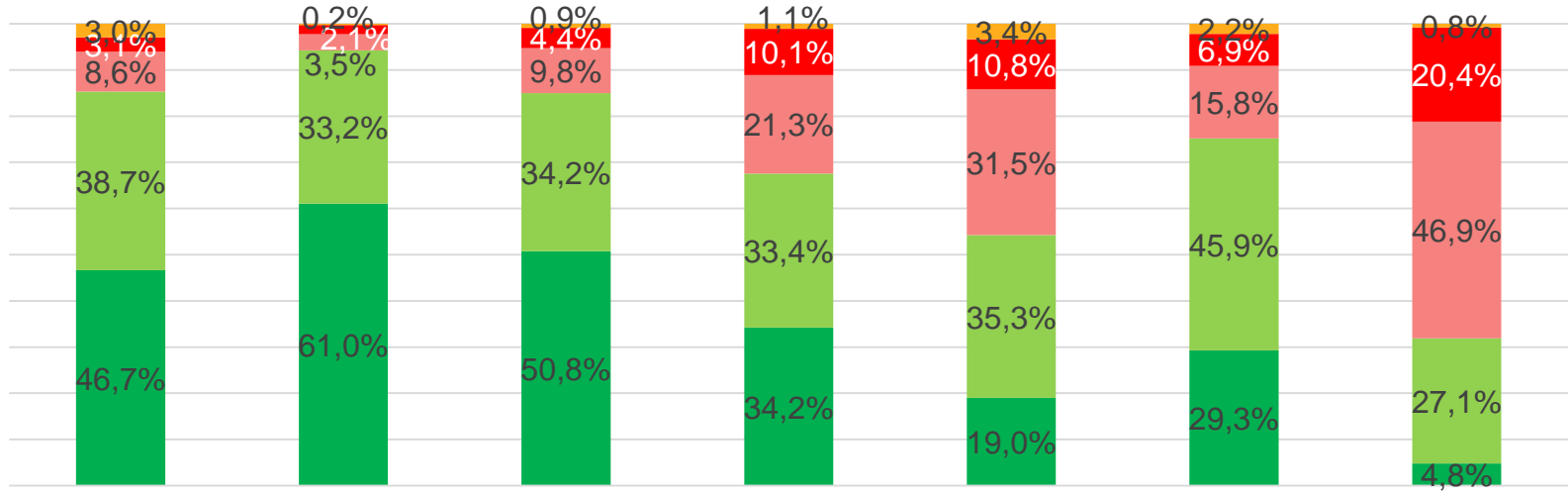
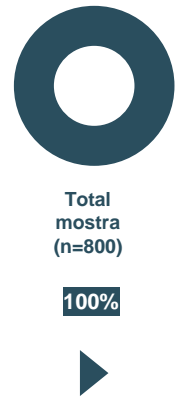
100%

Resultats multi resposta	Salut	Esport	Mobilitat	Lleure	Medi ambient	Altres	Cap més	NS/NC	Comentari
Home	56,1	40,6	23,4	23,5	52,5	0,0	0,0	2,0	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 aturats i els estudiants, resultat coherent amb l'anterior. El medi ambient és la segona paraula escollida en la majoria de casos excepte en els joves d'entre 12 i 24 anys i els grans entre 70 i 79 anys, municipis entre 10.001 i 100.000 habitants, els que son usuaris aturats i estudiants.
Dona	58,9	40,7	33,5	24,0	42,0	0,0	0,0	0,5	
12-24	42,0	56,7	34,4	15,7	51,3	0,0	0,0	0,0	
25-39	56,9	42,6	31,0	23,6	42,9	0,0	0,0	1,5	
40-54	61,9	40,3	20,8	28,0	49,0	0,0	0,0	0,0	
55-69	63,6	32,0	28,1	18,0	52,7	0,0	0,0	2,8	
70-79	57,7	28,4	36,2	37,7	34,6	0,0	0,0	2,7	
≤ 10000	57,7	42,6	25,3	21,9	43,8	0,0	0,0	4,4	
10001-100000	58,2	46,2	24,6	23,9	46,0	0,0	0,0	0,5	
100001-500000	57,2	33,4	34,1	27,1	46,9	0,0	0,0	0,7	
> 500000	56,2	35,0	33,7	22,1	53,1	0,0	0,0	0,0	
Baix	51,9	36,9	33,0	22,4	52,2	0,0	0,0	1,8	
Mitjà	59,0	46,0	23,2	21,7	47,3	0,0	0,0	1,4	
Alt	60,0	35,8	32,0	25,8	45,2	0,0	0,0	0,6	
Usuari	64,1	49,8	18,8	26,0	40,4	0,0	0,0	0,5	
No usuari	51,4	32,3	37,3	21,7	53,5	0,0	0,0	1,9	En general esport ocupa la tercera posició.
Ocupats	59,7	42,2	25,5	23,1	47,0	0,0	0,0	1,3	
Aturats	45,7	59,2	20,0	29,7	45,4	0,0	0,0	0,0	Mobilitat i lleure ocupen la quarta i cinquena posició en la majoria de casos.
Jubilats pensió	63,9	29,3	26,7	26,4	48,5	0,0	0,0	2,6	
Tasques llar	66,7	28,6	34,0	22,3	48,5	0,0	0,0	0,0	
Estudiants	36,8	44,3	54,3	13,1	51,5	0,0	0,0	0,0	
Espanyols	56,5	41,4	28,0	24,2	47,3	0,0	0,0	1,3	
Estrangers	83,6	21,3	40,0	11,4	43,7	0,0	0,0	0,0	

4.2

## La bicicleta a la ciutat

# La bicicleta a la ciutat



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 estalvia 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, LLEVAT DEL QUE FA REFERÈNCIA A LA SEGURETAT**

Un 85,3% reconeix la bicicleta com un transport més ràpid que el cotxe en distàncies curtes i mitjanes a la ciutat. Un 94,2% la reconeix com el transport més econòmic. Un 85,0% reconeix el seu paper crític en la reducció de la contaminació. Un 67,5% que és saludable fer-la servir per la ciutat. Un 54,3% considera aquesta mobilitat còmoda per a la ciutat, un 75,2% reconeix que s'estalvia temps i només un 31,9% la considera un transport segur.

# La bicicleta a la ciutat: evolució

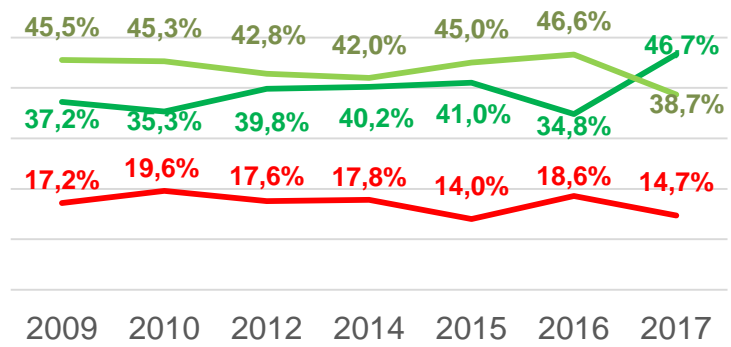


Total mostra (n=800)

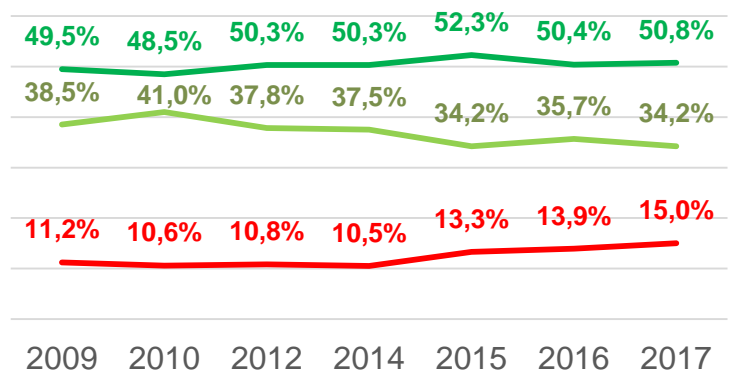
100%



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

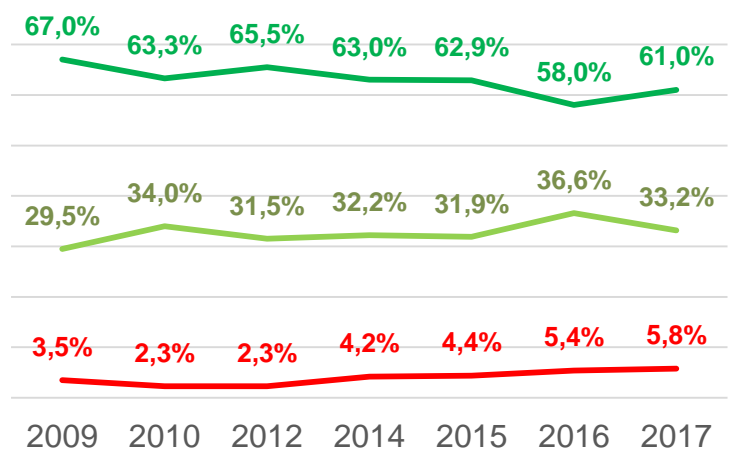


La reducció de la contaminació ambiental a les ciutats depèn de l'augment de l'ús de la bicicleta

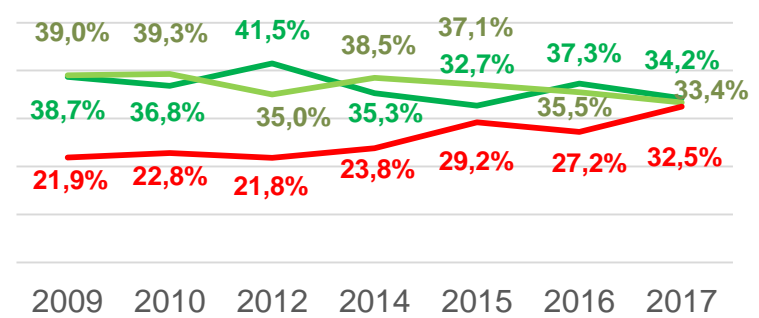


— Molt d'acord — Bastant d'acord — Poc+Gens d'acord+NS/NC

La bicicleta és el mitjà de transport més econòmic



Moure's en bicicleta per la ciutat és saludable



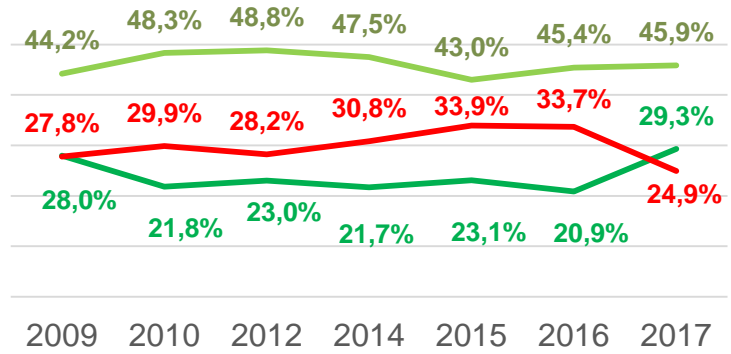
# La bicicleta a la ciutat: evolució

Desplaçant-te amb bicicleta estalvia més temps

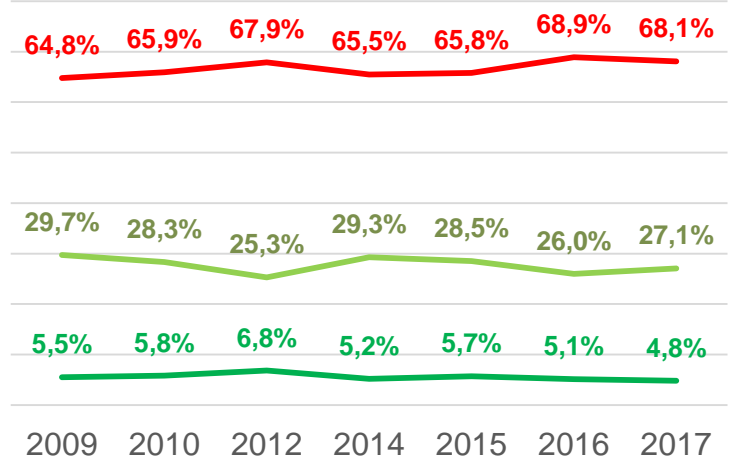


Total mostra (n=800)

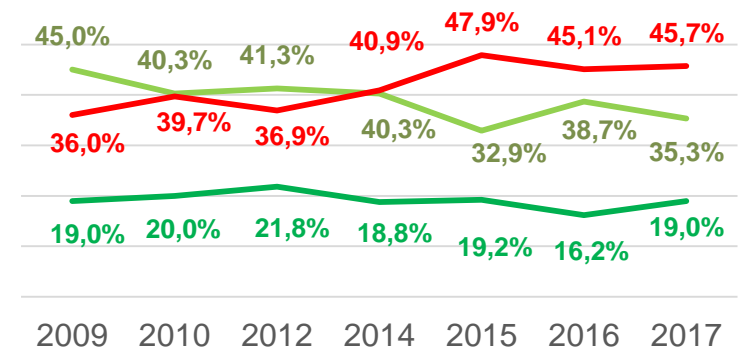
100%



La bicicleta és un transport segur



Moure's en bicicleta per la ciutat és còmode



— Molt d'acord   
 — Bastant d'acord  
— Poc+Gens d'acord+NS/NC



# La bicicleta a la ciutat i característiques socioeconòmiques



Total mostra (n=800)

100%



Gènere / Nacionalitat		Ràpid	Econòmic	Clau per reduir contaminació	Saludable	Còmode	Estalvia temps	Segur
Home	Molt	53,6%	60,2%	52,9%	34,7%	22,0%	30,3%	5,9%
	Bastant	32,3%	32,7%	31,4%	33,6%	31,8%	47,8%	28,8%
	Poc	11,2%	4,7%	11,0%	20,6%	33,5%	15,3%	46,5%
	Gens	2,9%	2,4%	4,7%	11,2%	12,8%	6,7%	18,8%
Dona	Molt	42,6%	62,2%	49,5%	34,5%	17,2%	29,7%	3,8%
	Bastant	47,4%	33,8%	37,5%	33,9%	41,5%	46,0%	25,8%
	Poc	6,6%	2,3%	8,7%	22,6%	31,7%	16,9%	48,1%
	Gens	3,5%	1,7%	4,2%	9,1%	9,6%	7,5%	22,3%
Espanyols	Molt	49,2%	61,2%	51,3%	33,6%	19,5%	30,4%	4,9%
	Bastant	38,9%	33,6%	34,8%	34,0%	35,6%	46,9%	26,7%
	Poc	8,7%	3,3%	9,5%	22,3%	33,4%	16,4%	47,4%
	Gens	3,3%	2,0%	4,5%	10,1%	11,5%	6,4%	21,1%
Estrangers	Molt	12,2%	61,7%	49,2%	59,0%	24,3%	19,0%	4,2%
	Bastant	71,7%	24,0%	27,1%	26,8%	61,3%	46,2%	43,3%
	Poc	16,2%	10,2%	19,6%	3,1%	10,0%	9,5%	44,3%
	Gens	0,0%	4,1%	4,1%	11,1%	4,4%	25,2%	8,2%

\*S'han exclòs els casos de No sap i de No contesta al tenir una base molt petita.

# La bicicleta a la ciutat i característiques socioeconòmiques



Total mostra (n=800)

100%



Edat		Ràpid	Econòmic	Clau per reduir contaminació	Saludable	Còmode	Estalvia temps	Segur
12-24	Molt	52,9%	61,5%	50,1%	53,9%	18,0%	31,5%	4,3%
	Bastant	41,8%	36,3%	42,2%	32,2%	37,4%	40,4%	38,8%
	Poc	5,3%	1,5%	7,0%	14,0%	43,2%	23,6%	51,8%
	Gens	0,0%	0,7%	0,7%	0,0%	1,4%	4,4%	5,1%
25-39	Molt	56,0%	63,1%	57,9%	32,1%	19,5%	30,1%	2,1%
	Bastant	37,4%	31,7%	29,3%	38,7%	37,3%	51,3%	30,0%
	Poc	5,7%	3,8%	7,4%	20,8%	36,2%	13,4%	52,0%
	Gens	0,9%	1,5%	5,4%	8,3%	7,0%	5,2%	15,9%
40-54	Molt	43,8%	57,7%	45,0%	33,6%	17,6%	26,9%	4,0%
	Bastant	38,7%	35,3%	36,9%	31,9%	35,2%	50,3%	21,8%
	Poc	13,7%	6,3%	13,7%	24,7%	29,9%	13,5%	46,8%
	Gens	3,8%	0,8%	4,4%	9,8%	17,3%	9,3%	27,5%
55-69	Molt	41,6%	62,2%	53,0%	30,5%	21,4%	30,6%	6,7%
	Bastant	46,0%	29,7%	29,9%	29,6%	33,1%	41,5%	23,7%
	Poc	7,9%	2,4%	11,0%	23,8%	30,7%	19,8%	40,0%
	Gens	4,6%	5,7%	6,1%	16,2%	14,8%	8,0%	29,6%
70-79	Molt	44,5%	63,8%	48,5%	20,7%	25,4%	35,0%	12,6%
	Bastant	33,3%	34,5%	40,1%	36,8%	44,5%	45,4%	25,4%
	Poc	11,8%	0,0%	7,0%	21,8%	16,3%	11,5%	43,7%
	Gens	10,4%	1,8%	4,4%	20,7%	13,8%	8,1%	18,3%

\*S'han exclòs els casos de No sap i de No contesta al tenir una base molt petita.

# La bicicleta a la ciutat i característiques socioeconòmiques



Total mostra (n=800)

100%



Grandaria Municipi		Ràpid	Econòmic	Clau per reduir contaminació	Saludable	Còmode	Estalvia temps	Segur
≤ 10000	Molt	57,5%	68,4%	66,9%	36,5%	27,8%	34,4%	7,9%
	Bastant	34,0%	23,5%	24,0%	25,4%	33,8%	43,7%	32,3%
	Poc	2,8%	5,5%	7,9%	24,1%	25,5%	13,5%	43,6%
	Gens	5,7%	2,5%	1,2%	14,0%	12,9%	8,4%	16,2%
10001-100000	Molt	54,7%	62,8%	50,4%	39,9%	18,4%	30,2%	5,7%
	Bastant	36,1%	32,5%	35,2%	33,9%	35,0%	46,6%	26,4%
	Poc	7,2%	2,7%	10,5%	19,3%	38,4%	18,6%	46,8%
	Gens	2,0%	2,1%	3,9%	7,0%	8,2%	4,7%	21,2%
100001-500000	Molt	35,3%	52,7%	50,4%	39,3%	19,6%	35,3%	2,1%
	Bastant	45,1%	40,5%	39,2%	37,6%	44,1%	44,3%	27,6%
	Poc	18,9%	5,3%	7,6%	16,8%	23,5%	11,6%	59,4%
	Gens	0,7%	1,4%	2,8%	6,3%	12,8%	8,8%	10,9%
> 500000	Molt	38,2%	59,1%	38,7%	17,8%	14,6%	20,5%	3,0%
	Bastant	48,0%	37,3%	38,7%	37,7%	34,8%	52,8%	24,0%
	Poc	8,5%	1,4%	12,5%	28,1%	36,8%	17,8%	40,3%
	Gens	5,4%	2,2%	10,2%	16,4%	13,9%	8,9%	32,7%

\*S'han exclòs els casos de No sap i de No contesta al tenir una base molt petita.

# La bicicleta a la ciutat i característiques socioeconòmiques



Total mostra (n=800)

100%



Nivell d'estudi / Usuari de Bicicleta		Ràpid	Econòmic	Clau per reduir contaminació	Saludable	Còmode	Estalvia temps	Segur
Baix	Molt	44,6%	58,6%	50,6%	29,7%	18,4%	28,4%	9,0%
	Bastant	39,6%	39,1%	39,9%	37,1%	40,9%	49,6%	30,8%
	Poc	9,5%	0,0%	3,2%	18,5%	25,9%	14,2%	40,0%
	Gens	6,3%	2,3%	6,3%	14,7%	14,9%	7,7%	20,2%
Mitjà	Molt	47,2%	63,2%	52,7%	35,0%	25,5%	32,4%	4,0%
	Bastant	43,0%	30,3%	29,9%	31,7%	33,3%	47,1%	26,0%
	Poc	7,2%	4,9%	13,3%	22,9%	30,9%	12,8%	47,3%
	Gens	2,7%	1,7%	4,1%	10,4%	10,3%	7,7%	22,7%
Alt	Molt	52,1%	59,7%	48,9%	37,9%	13,0%	28,0%	2,9%
	Bastant	35,1%	34,3%	37,7%	32,9%	38,8%	44,1%	27,5%
	Poc	10,9%	4,0%	9,9%	22,3%	38,2%	21,8%	52,8%
	Gens	2,0%	2,0%	3,5%	7,0%	9,9%	6,1%	16,7%
Usuari	Molt	55,0%	60,1%	54,8%	34,9%	20,2%	30,2%	3,7%
	Bastant	35,3%	35,1%	32,5%	33,2%	32,9%	45,8%	33,1%
	Poc	7,2%	3,7%	8,9%	22,8%	37,1%	19,6%	47,2%
	Gens	2,5%	1,1%	3,8%	9,1%	9,8%	4,5%	15,9%
No usuari	Molt	41,8%	62,2%	48,0%	34,3%	19,1%	29,8%	5,9%
	Bastant	44,0%	31,5%	36,3%	34,2%	39,9%	47,9%	22,0%
	Poc	10,4%	3,3%	10,7%	20,4%	28,5%	13,0%	47,3%
	Gens	3,8%	3,0%	5,1%	11,2%	12,5%	9,4%	24,8%

\*S'han exclòs els casos de No sap i de No contesta al tenir una base molt petita.

# La bicicleta a la ciutat i característiques socioeconòmiques



Total mostra (n=800)

100%



Ocupació		Ràpid	Econòmic	Clau per reduir contaminació	Saludable	Còmode	Estalvia temps	Segur
Ocupats	Molt	52,5%	59,3%	48,6%	32,0%	18,7%	27,6%	4,2%
	Bastant	36,8%	33,5%	34,1%	35,7%	36,4%	48,6%	26,6%
	Poc	8,1%	5,2%	12,3%	22,4%	33,0%	16,4%	49,8%
	Gens	2,7%	1,9%	5,0%	10,0%	11,9%	7,5%	19,5%
Aturats	Molt	54,0%	61,8%	63,3%	34,5%	22,7%	32,3%	0,0%
	Bastant	36,1%	38,2%	31,9%	31,6%	31,9%	52,4%	14,4%
	Poc	10,0%	0,0%	1,6%	24,0%	36,2%	12,3%	46,3%
	Gens	0,0%	0,0%	3,2%	9,9%	9,2%	3,0%	39,4%
Jubilats pensió	Molt	41,7%	64,3%	57,6%	29,1%	22,5%	34,1%	7,1%
	Bastant	38,4%	32,8%	31,7%	29,7%	37,8%	46,3%	24,7%
	Poc	12,8%	0,0%	6,1%	26,1%	24,6%	13,3%	47,5%
	Gens	7,1%	2,9%	4,6%	15,1%	15,2%	6,3%	20,8%
Tasques llar	Molt	33,7%	67,9%	44,6%	39,4%	24,4%	31,7%	8,0%
	Bastant	54,1%	26,9%	40,0%	32,7%	37,2%	34,9%	34,3%
	Poc	7,2%	2,8%	12,8%	17,8%	27,2%	16,3%	35,6%
	Gens	5,1%	2,4%	2,5%	10,3%	11,2%	17,2%	22,2%
Estudiants	Molt	38,2%	61,1%	47,4%	63,5%	14,9%	36,7%	5,2%
	Bastant	54,1%	35,1%	45,0%	26,2%	42,9%	36,5%	45,7%
	Poc	7,7%	2,6%	6,4%	10,3%	42,2%	23,4%	43,9%
	Gens	0,0%	1,3%	1,3%	0,0%	0,0%	3,5%	5,2%

\*S'han exclòs els casos de No sap i de No contesta al tenir una base molt petita.

# La bicicleta a la ciutat: espais al transport públic

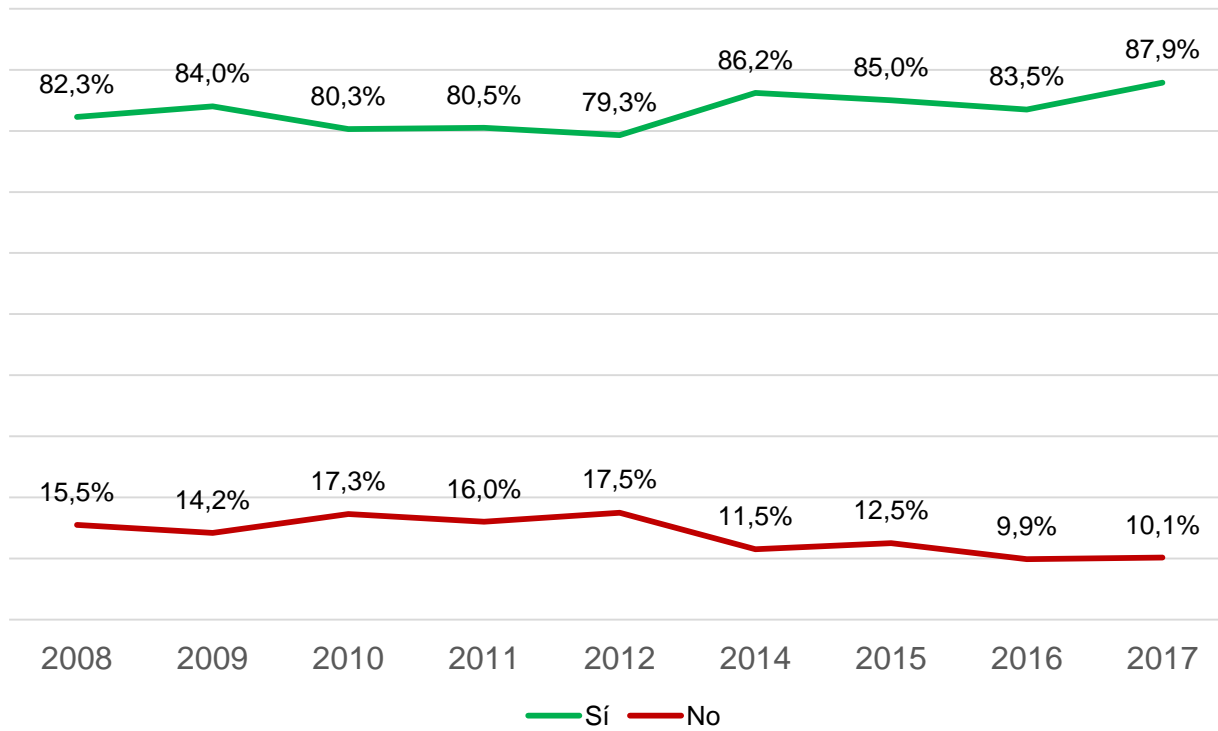


Total mostra (n=800)

100%



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



**UN 87,9% ESTÀ D'ACORD AMB QUÈ S'HAN D'ADEQUAR ESPAIS RESERVATS A LES BICICLETES AL TRANSPORT PÚBLIC. AQUEST VALOR HA ESTAT EL MÉS ELEVAT DE TOTA LA SÈRIE HISTÒRICA.**

# La bicicleta pública i característiques sociodemogràfiques



Total mostra  
(n=800)

100%



Espais al transport públic	Sí	No	NS/NC	Comentari
Home	86,5	10,8	2,7	No hi ha diferències significatives per raó de gènere
Dona	89,4	9,5	1,2	
12-24	86,1	13,9	0,0	Sí hi ha diferències significatives per raó de l'edat
25-39	90,5	7,2	2,2	
40-54	91,8	7,9	0,4	
55-69	82,0	13,7	4,4	
70-79	84,5	11,7	3,8	
≤ 10000	90,9	6,3	2,9	Sí hi ha diferències significatives per raó de la grandària del municipi
10001-100000	92,3	7,2	0,5	
100001-500000	94,1	4,6	1,4	
> 500000	70,8	24,9	4,4	
Baix	79,3	16,8	3,9	Sí hi ha diferències significatives per raó del nivell d'estudis
Mitjà	90,3	7,5	2,2	
Alt	90,3	9,3	0,4	
Usuari	89,5	8,5	2,0	No hi ha diferències significatives per raó de ser usuari o no
No usuari	86,5	11,6	1,9	
Ocupats	90,9	7,7	1,4	Sí hi ha diferències significatives per raó de l'ocupació
Aturats	81,3	18,7	0,0	
Jubilats pensió	85,0	9,6	5,3	
Tasques llar	80,7	16,9	2,5	
Estudiants	83,7	16,3	0,0	
Espanyols	88,0	10,0	2,0	Sí hi ha diferències significatives per raó de la nacionalitat.
Etrangers	85,6	14,4	0,0	

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

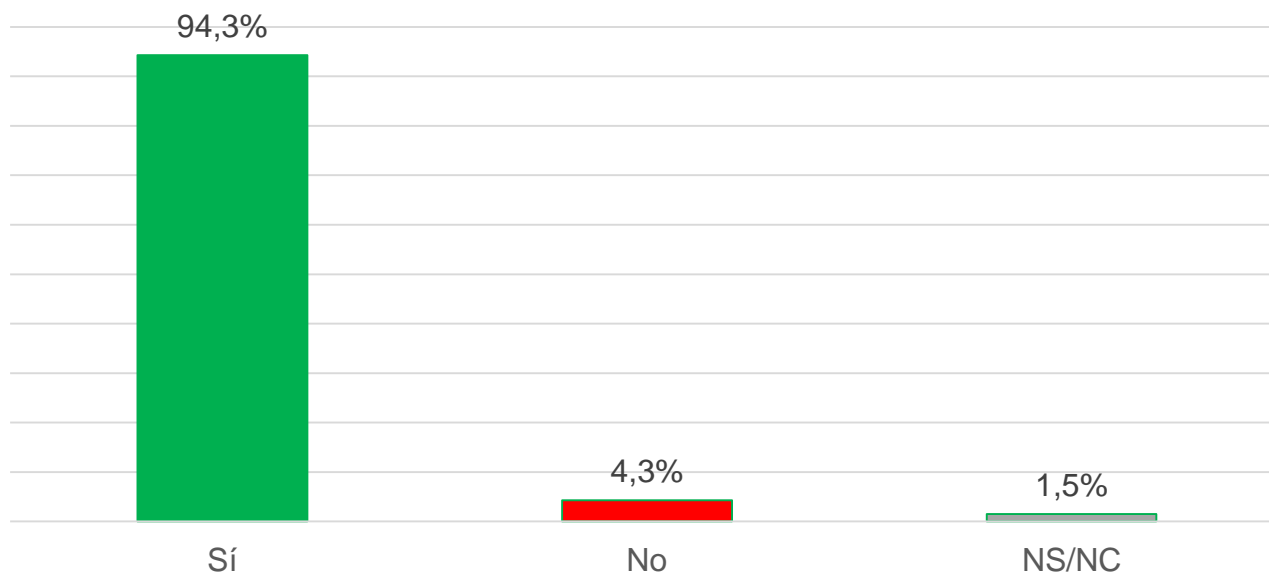


Total mostra  
(n=800)

100%



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



**UN 94,3% ESTÀ D'ACORD AMB QUÈ S'HAN D'HABILITAR APARCAMENTS SEGURS DE BICICLETES A LES ESTACIONS DE TRANSPORT PÚBLIC**

L'any 2016 es va obtenir un valor de 93,2% en el que s'estava d'acord amb que s'habilitessin aparcaments segurs de bicicletes a les estacions de transport públic. Així doncs, la comparativa entre ambdós anys és superior al 2017 amb poc més d'un punt percentual. La resposta positiva és tan contundent que no és necessari analitzar la variable en funció de les característiques sociodemogràfiques.



4.3

## La bicicleta pública

# La bicicleta pública



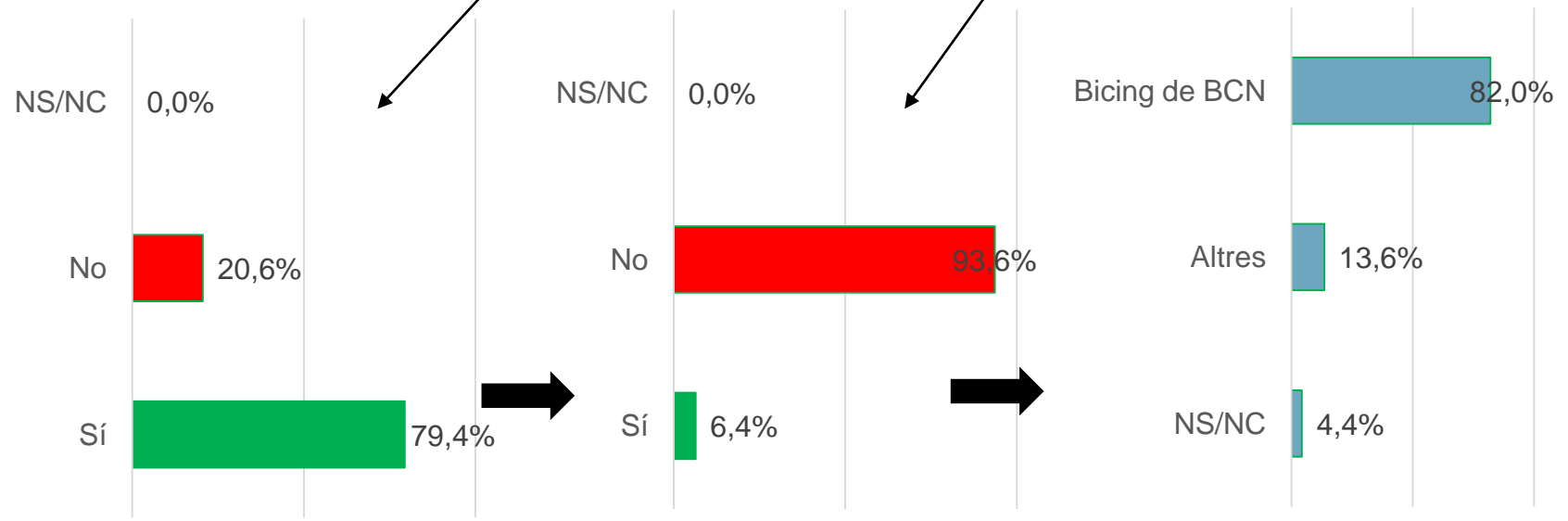
Total mostra (n=800)

100%



EN ALGUNES CIUTATS ESPANYOLES S'HA INSTAURAT UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA AMB EL QUAL 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 (79,4%) CONEIX UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA**

Dels que els coneixen, només un 6,4% està abonat a algun i, dels que estan abonats, la gran majoria esmenta el servei Bicing de Barcelona (82%).

# La bicicleta pública: evolució



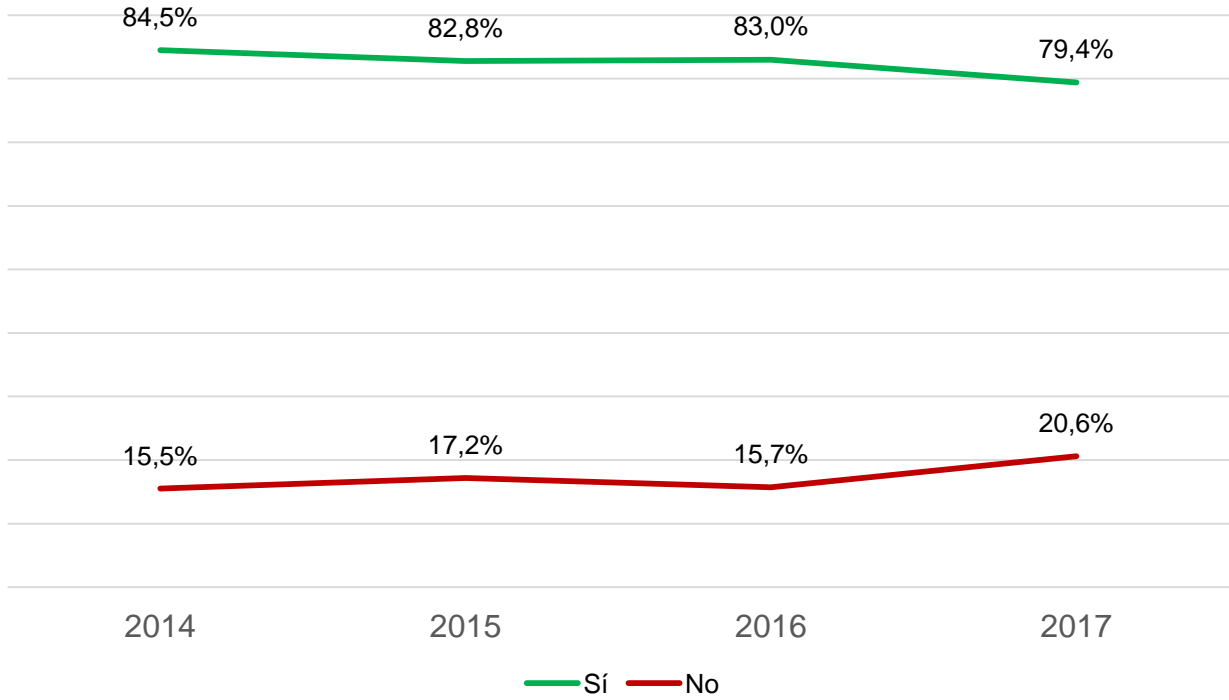
Total mostra (n=800)

100%



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

CONEIXEU UN SISTEMA D'AQUEST TIPUS?



LA TAXA DE CONEIXEMENT D'UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA HA DISMINUÏT EN 3,6 PUNTS PERCENTUALS ENTRE 2016 I 2017

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



Total mostra  
(n=800)

100%



Sistema bicicleta pública	Sí	No	NS/NC	Comentari
Home	84,2	15,8	0,0	Els homes mostren un major coneixement d'aquest sistema envers les dones. La diferència és estadísticament significativa.
Dona	74,7	25,4	0,0	
12-24	77,1	22,9	0,0	
25-39	87,0	13,0	0,0	Les persones d'entre 70 i 79 anys mostren un desconeixement més gran d'aquest sistema de bicicleta públic. La diferència és estadísticament significativa.
40-54	83,8	16,2	0,0	
55-69	71,6	28,4	0,0	
70-79	64,2	35,8	0,0	
≤ 10000	77,7	22,3	0,0	No hi ha cap diferència significativa per raó de grandària de municipi.
10001-100000	81,6	18,4	0,0	
100001-500000	81,3	18,8	0,0	
> 500000	74,9	25,1	0,0	
Baix	65,9	34,1	0,0	Les persones amb un nivell baix d'estudis mostren un coneixement inferior mentre que les que tenen un nivell d'estudis mitjà mostren un major coneixement. Les diferències són estadísticament significatives.
Mitjà	86,1	14,0	0,0	
Alt	79,2	20,8	0,0	
Usuari	81,8	18,2	0,0	No hi ha diferències significatives per raó de ser usuari o no del servei de bicicleta públic.
No usuari	77,2	22,8	0,0	
Ocupats	86,9	13,1	0,0	Els ocupats i aturats mostren un coneixement més gran, mentre que les persones que fan tasques de la llar mostren un major desconeixement. Les diferències són significatives.
Aturats	80,4	19,6	0,0	
Jubilats pensió	67,2	32,8	0,0	
Tasques llar	51,7	48,3	0,0	
Estudiants	68,5	31,6	0,0	
Espanyols	80,3	19,7	0,0	Els espanyols tenen més coneixement del sistema de bicicleta en vers els estrangers. La diferència és estadísticament significativa.
Estrangers	54,8	45,2	0,0	

# La bicicleta pública i la seva implantació

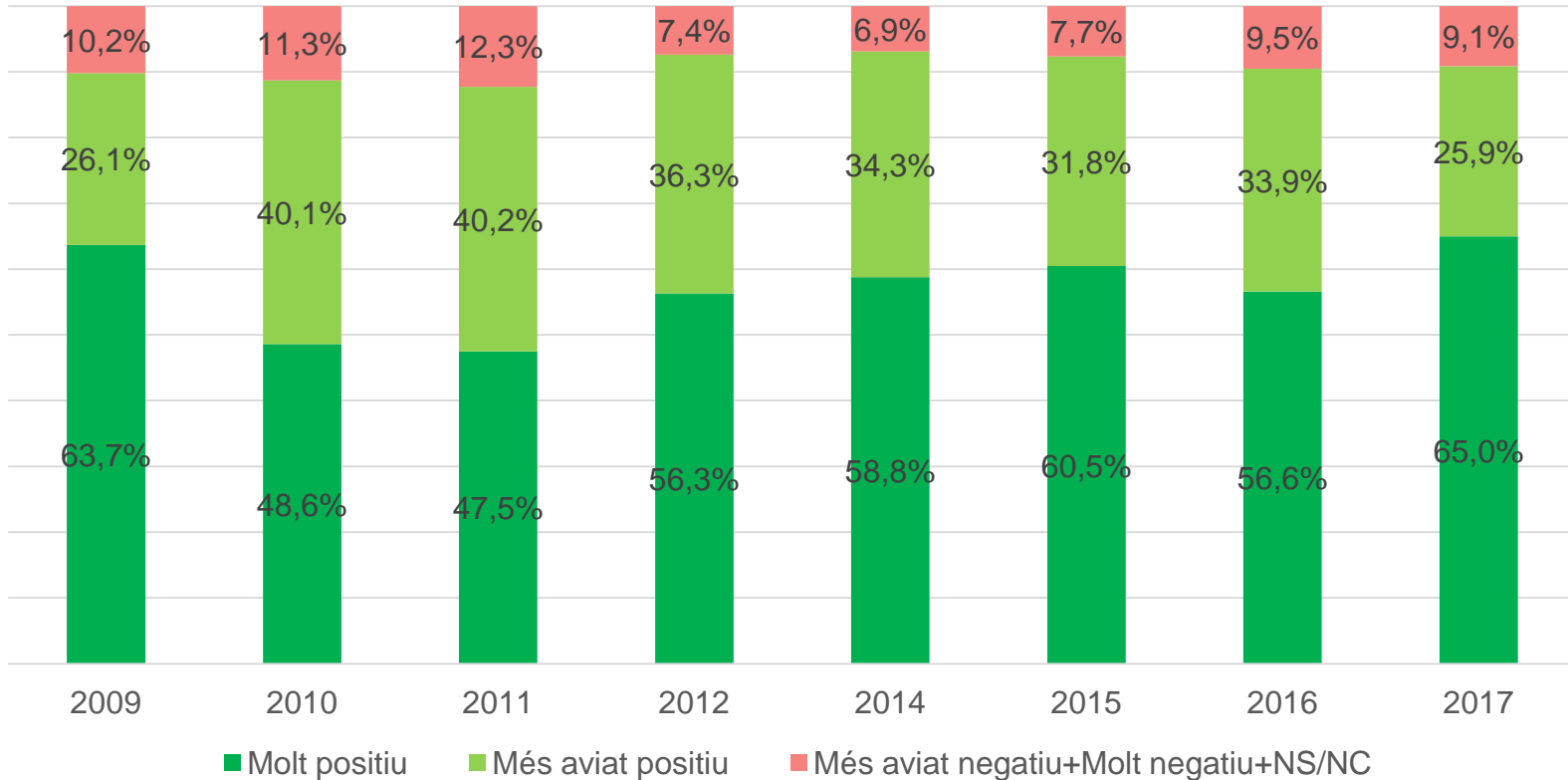


Coneix un sistema de bicicleta pública (n=635)

79,4%



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



**LA TAXA D'ACCEPTACIÓ D'UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA HA AUGMENTAT NOTABLEMENT ENTRE 2016 I 2017 (8,4 PUNTS PERCENTUALS EN EL CAS DE MOLT POSITIU, SENT LA PROPORCIÓ MÉS ALTA DE TOTA LA SÈRIE HISTÒRICA), I ES MANTÉ FORÇA ESTABLE DES DE L'ANY 2009**

# La bicicleta pública, la seva implantació i característiques sociodemogràfiques



Coneix un sistema de bicicleta pública (n=635)

79,4%



	Molt positiu	Més aviat positiu	Més aviat negatiu	Molt negatiu	NS/NC
Home	62,1	24,8	5,7	5,6	1,8
Dona	68,2	27,1	1,4	2,1	1,2
12 A 24	68,9	28,3	1,9	0,9	0,0
25 A 39	72,6	16,7	4,9	5,7	0,0
40 A 54	63,2	26,8	1,5	5,1	3,5
55 A 69	57,2	33,5	5,7	2,2	1,5
70 A 79	53,1	35,1	6,2	2,8	2,8
Menys o igual a 10.000 hab.	61,5	32,9	1,6	3,9	0,0
De 10.001 a 100.000 hab.	65,3	25,7	2,0	5,0	2,0
De 100.001 a 500.000 hab.	73,3	17,3	6,0	0,9	2,5
Més de 500.000 hab.	59,2	28,1	6,8	4,9	1,0
Baix	55,7	33,3	6,3	1,6	3,1
Mitjà	67,6	22,4	4,7	5,4	0,0
Alt	65,2	27,6	1,1	3,3	2,8
Usuari	74,9	19,2	2,8	2,1	1,0
No usuari	55,3	32,4	4,5	5,8	2,0
Ocupats	66,7	24,7	3,2	4,0	1,4
Aturats	71,5	22,1	2,4	4,0	0,0
Jubilats, pensionistes	54,4	30,8	7,5	4,1	3,2
Tasques de la llar	49,5	39,2	0,0	7,4	3,8
Estudiants	66,1	28,3	3,7	1,9	0,0
Espanyola	64,9	25,7	3,8	4,1	1,6
Estrangera o altres	67,9	32,1	0,0	0,0	0,0

4.4

## Cicloturisme

# Cicloturisme: evolució

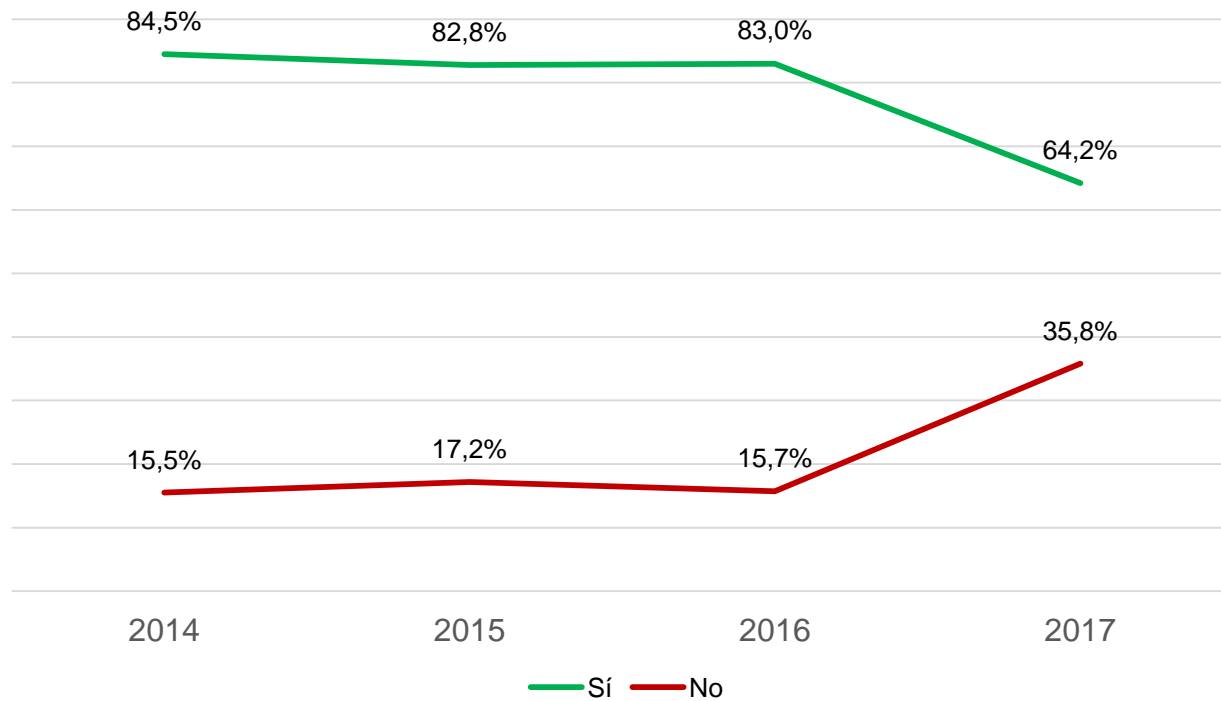


Total mostra (n=800)

100%



### CONEIXEU O HEU SENTIT A PARLAR DE RUTES DE CICLOTURISME?



**LA TAXA DE CONEIXEMENT DEL CICLOTURISME HA DISMINUÏT NOTABLEMENT RESPECTE EL 2016 (83,0% AL 2016 ENFRONT DEL 64,2% DEL 2017)**



# Cicloturisme i característiques sociodemogràfiques



Total mostra (n=800)

100%



Coneix cicloturisme?	Si	No	Comentari
Home	75,2	24,8	Les dones mostren un desconeixement més gran i els homes un coneixement més alt. La diferència és estadísticament significativa
Dona	53,4	46,6	
12-24	32,4	67,6	Els més joves mostren menys coneixement. La diferència és significativa.
25-39	67,5	32,5	
40-54	82,5	17,5	
55-69	66,5	33,5	
70-79	44,9	55,2	
≤ 10.000	69,3	30,7	Els municipis més grans de 500.000 habitants mostren un major desconeixement. La diferència és estadísticament significativa
10.001-100.000	69,1	30,9	
100.001-500.000	63,2	36,8	
> 500.000	50,8	49,2	
Baix	47,9	52,1	El grau de coneixement augmenta linealment amb el nivell d'estudis (com més alt és el nivell d'estudis, major és el nivell de coneixement). La diferència és estadísticament significativa
Mitjà	64,7	35,3	
Alt	74,8	25,2	
Usuari	70,7	29,4	Els usuaris tenen un nivell de coneixement més gran. La diferència és significativa
No usuari	58,3	41,7	
Ocupats	73,6	26,4	Els estudiants mostren una proporció més gran de desconeixement i els ocupats més coneixement. Les diferències són significatives.
Aturats	62,7	37,4	
Jubilats pensió	58,1	41,9	
Tasques llar	49,4	50,6	
Estudiants	26,8	73,3	
Espanyols	64,4	35,6	No hi ha diferències significatives per raó de la nacionalitat.
Estrangers	58,3	41,7	

# Cicloturisme i record de rutes



Coneixen cicloturisme (n=514)

64,3%

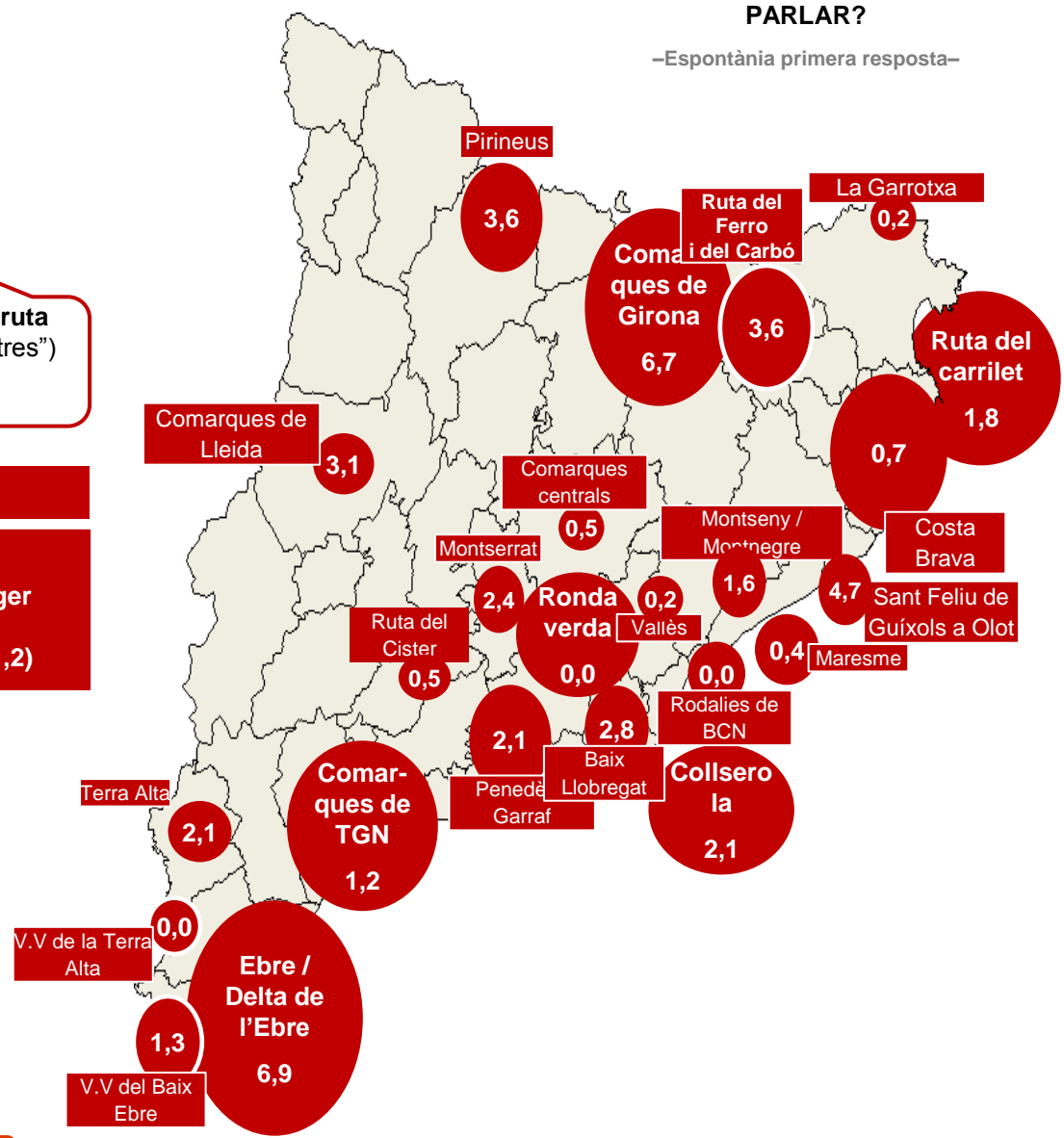
Menciona alguna ruta (inclou resposta "Altres")  
**77,8%**

Vies verdes (13,7)

Indrets de la resta d'Espanya + estranger (3,0)  
Camí de Santiago (1,2)

## DE QUINA O QUINES HEU SENTIT A PARLAR?

—Espontània primera resposta—



Altres  
13,2

4.5

## Seguretat viària

# Seguretat viària: evolució

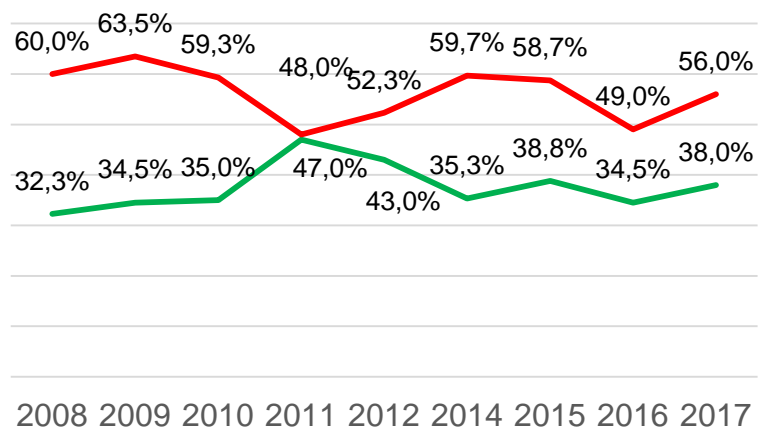


Total mostra (n=800)

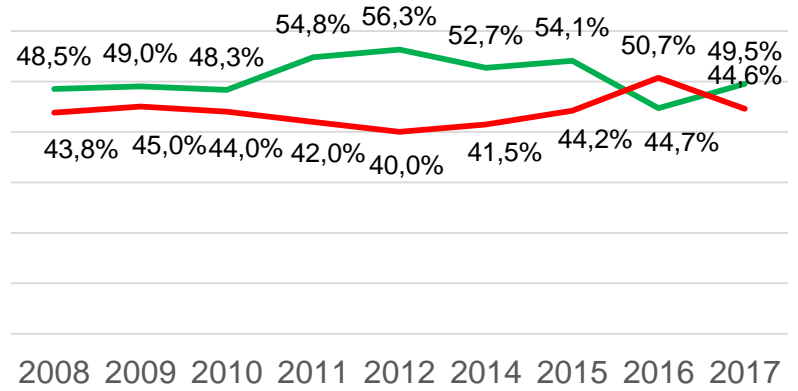
100%



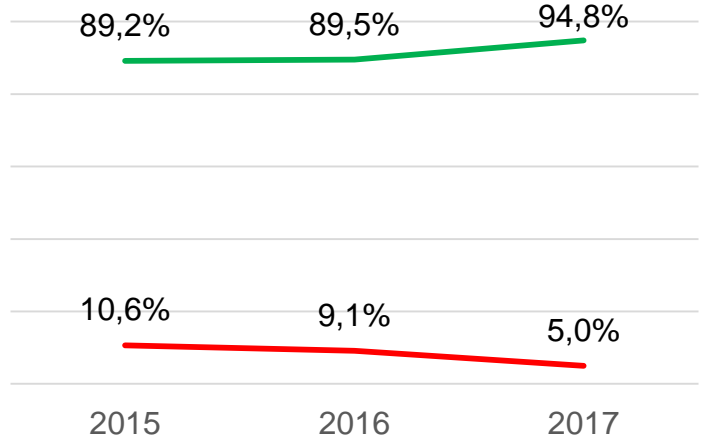
En general, creieu que els conductors de vehicles amb motor són respectuosos amb els ciclistes?



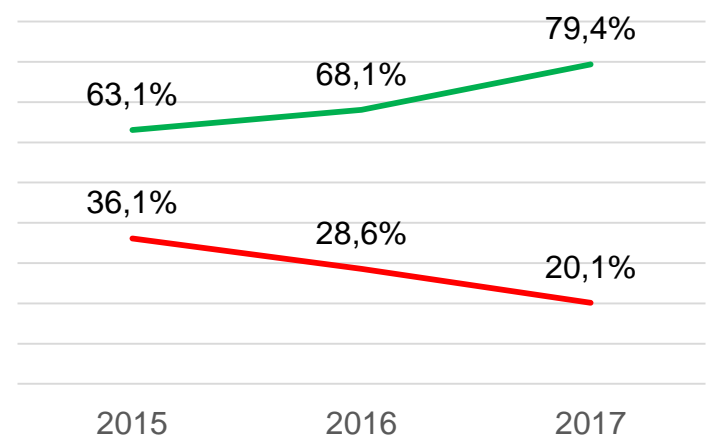
En general, creieu que els ciclistes són respectuosos amb els vianants?



Coneixeu 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?



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



— Sí — No

# Seguretat viària i característiques sociodemogràfiques



Total mostra (n=800)

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	49,7	44,1	6,3	37,3	55,7	7,0	96,8	3,3	0,0	83,3	15,8	0,9	Les variables sobre seguretat viària mostren algun grau de dependència de les característiques sociodemogràfiques en general. Les diferències significatives que s'observen són les següents: En general els homes creuen més que els tenen més en compte tots els aspectes de seguretat viària que les dones excepte en que els conductes de vehicles a motor són respectuosos amb els ciclistes. Mentre que els joves creuen que els ciclistes son respectuosos amb els vianants però que els conductors amb els ciclistes no ho són . Amb els d'edat avançada pensen el contrari. A menor tamany d'habitat més respectuosos són els ciclistes amb els vianants i els conductors amb els ciclistes. En canvi a major tamany d'habitat succeeix el contrari i inclús es coneix més la norma de la distància i del senyal. A més estudis major és la creença en que els conductors no respecten als ciclistes i a menor estudis menys es coneixen les normes. Aturats i estudiants també mostren proporcions més gran sobre aquesta creença de respecte ,així com també els espanyols. Els estudiants i els estrangers són els que mostren proporcions més grans de desconeixement de la norma de la distància. Especialment el coneixement de la norma de distància és la que té més dependència amb les variables de classificació (excepte amb nacionalitat).
Dona	49,4	45,1	5,5	38,7	56,4	4,9	92,8	6,8	0,5	75,5	24,4	0,1	
12-24	59,8	36,7	3,5	36,5	59,1	4,4	90,9	7,6	1,5	80,2	19,8	0,0	
25-39	58,8	34,5	6,7	34,8	55,7	9,5	96,8	3,2	0,0	81,4	18,6	0,0	
40-54	47,0	46,5	6,4	38,9	55,9	5,3	96,3	3,7	0,0	82,8	17,3	0,0	
55-69	41,0	53,6	5,4	39,7	57,1	3,2	93,9	6,1	0,0	74,0	24,7	1,3	
70-79	31,6	61,5	6,9	43,3	50,0	6,7	92,3	7,7	0,0	73,3	23,9	2,9	
≤ 10.000	57,8	36,9	5,4	53,8	43,0	3,3	96,7	2,7	0,6	78,8	19,6	1,6	
10.001-100.000	51,0	42,3	6,8	38,6	56,3	5,1	95,6	4,1	0,3	80,0	19,5	0,5	
100.001-500.000	52,1	44,0	3,9	33,1	62,4	4,6	97,2	2,8	0,0	83,8	16,2	0,0	
> 500.000	36,4	57,0	6,6	26,3	62,1	11,7	89,0	11,0	0,0	74,5	25,5	0,0	
Baix	44,5	48,2	7,3	41,5	51,6	6,9	90,7	9,4	0,0	76,3	23,4	0,2	
Mitjà	51,5	41,5	7,0	39,9	52,2	7,9	96,2	3,3	0,5	80,4	19,4	0,3	
Alt	49,6	46,6	3,8	34,0	62,8	3,2	95,8	4,2	0,0	80,9	18,7	0,4	
Usuari	54,7	38,7	6,7	36,9	55,7	7,4	96,5	3,5	0,0	84,8	14,9	0,3	
No usuari	44,8	50,0	5,2	38,9	56,4	4,7	93,2	6,4	0,4	74,4	24,9	0,7	
Ocupats	51,9	41,9	6,2	35,6	57,8	6,7	96,6	3,4	0,0	80,3	19,3	0,4	
Aturats	38,0	55,0	7,0	44,2	54,2	1,6	94,7	3,7	1,6	84,2	15,8	0,0	
Jubilats pensió	39,8	54,9	5,3	44,1	49,7	6,3	94,5	5,5	0,0	76,8	23,2	0,0	
Tasques llar	36,8	56,7	6,5	34,3	58,6	7,1	90,6	9,4	0,0	80,4	18,7	0,9	
Estudiants	69,7	26,0	4,3	41,7	54,0	4,3	86,5	12,1	1,3	76,7	23,3	0,0	
Espanyols	50,1	44,1	5,8	38,6	55,4	6,1	94,7	5,1	0,2	79,0	20,5	0,5	
Estrangers	33,7	58,1	8,2	21,6	74,3	4,2	96,1	3,9	0,0	90,8	9,2	0,0	

# Seguretat viaria: accidents



Total mostra (n=800)

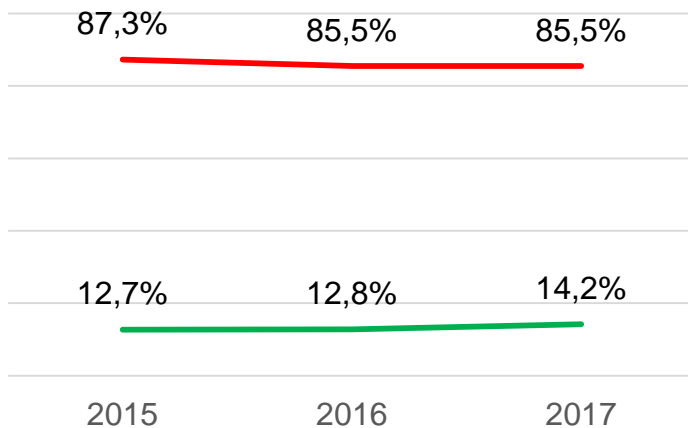
100%



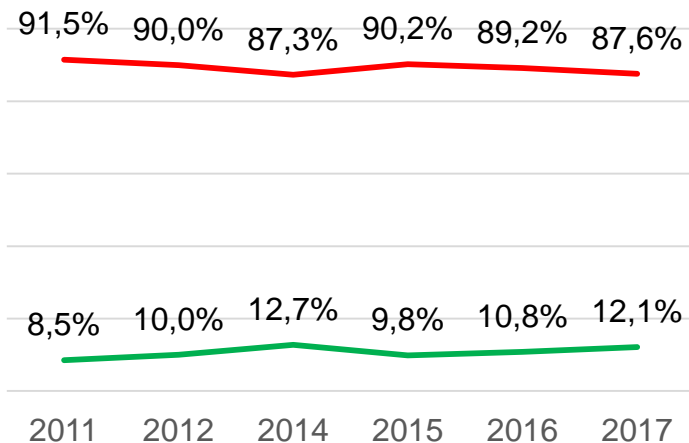
— Sí  
— No

## NOMÉS USUARIS: HEU TINGUT ALGUN ACCIDENT ANANT AMB BICI EN ELS DARRERS CINQ ANYS?

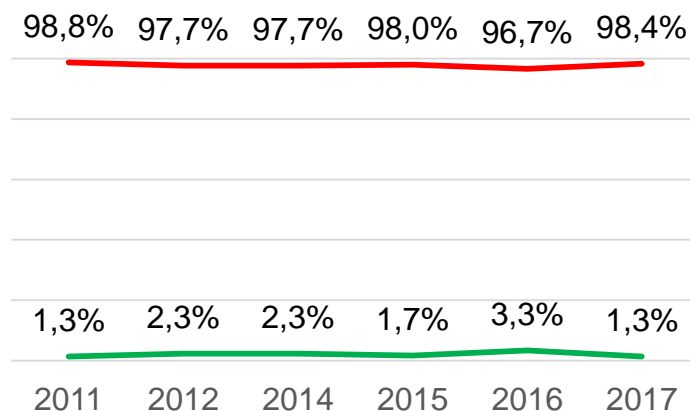
Base: Usuaris de bicicleta n=581



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



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



- La taxa d'accidents amb bici ha augmentat lleugerament amb 1,4 punts percentuals respecte 2016.
- En canvi, ha disminuït 2 punts percentuals la taxa de conductors que han tingut accidents amb ciclistes
- La taxa de vianants que han patit un atropellament per una bicicleta ha augmentat en 1,3 punts percentuals.

# Seguretat viaria i característiques sociodemogràfiques



Total mostra (n=800)

100%



Accidents	Accident com a ciclista*		Accident com a vianant		*Els accidents com a ciclista s'han analitzat sobre la mostra d'usuaris i com a vianants sobre la mostra total
	Seguretat viaria	Sí	No	Sí	
Home	16,4	83,6	11,2	88,8	<u>Accidents com a ciclistes:</u>
Dona	11,4	88,6	13,1	86,9	Els homes i els espanyols son més propensos a tenir accidents.
12-24	16,7	83,3	13,3	86,8	Quan a l'edat els de 25 a 39 són els menys propensos a tenir accidents.
25-39	10,2	89,9	13,7	86,3	
40-54	17,1	82,9	13,7	86,3	Ens els municipis petits també hi ha menys possibilitats de rebre accidents.
55-69	15,1	84,9	8,3	91,7	
70-79	17,3	82,7	9,5	90,5	Quan el nivell d'estudis és més elevat és més possible tenir accidents.
≤ 10.000	11,1	88,9	12,3	87,7	Els aturats són els més propensos a tenir accidents i els estudiants els que menys.
10.001-100.000	14,7	85,3	13,2	86,8	
100.001-500.000	15,9	84,1	13,5	86,5	<u>Accidents com a vianants:</u>
> 500.000	14,6	85,4	8,7	91,3	No hi ha diferència significativa entre cap de les variables amb la chi quadrat. Però a nivell descriptiu es destaca:
Baix	15,3	84,7	10,6	89,4	Les dones i els espanyols són més propensos a tenir un accident com a vianant.
Mitjà	12,5	87,5	11,2	88,8	
Alt	15,6	84,4	14,5	85,5	Quan a l'edat els de 55 a 69 són els més propensos a tenir accidents.
Ocupats	14,0	86,0	12,3	87,7	En els habitats grans és menys propens a tenir un accident com a vianant.
Aturats	20,8	79,2	14,8	85,2	
Jubilats pensió	13,2	86,8	10,7	89,3	A major nivell d'estudis més propens a tenir accident com a vianant.
Tasques llar	12,1	88,0	4,7	95,3	Els estudiants són els més propensos a tenir accidents i les tasques de llar les que menys.
Estudiants	10,8	89,2	17,9	82,1	
Espanyols	14,5	85,5	12,2	87,8	
Estrangers	10,2	89,8	10,5	89,5	

4.6

## El paper de l'administració



# El paper de l'Administració

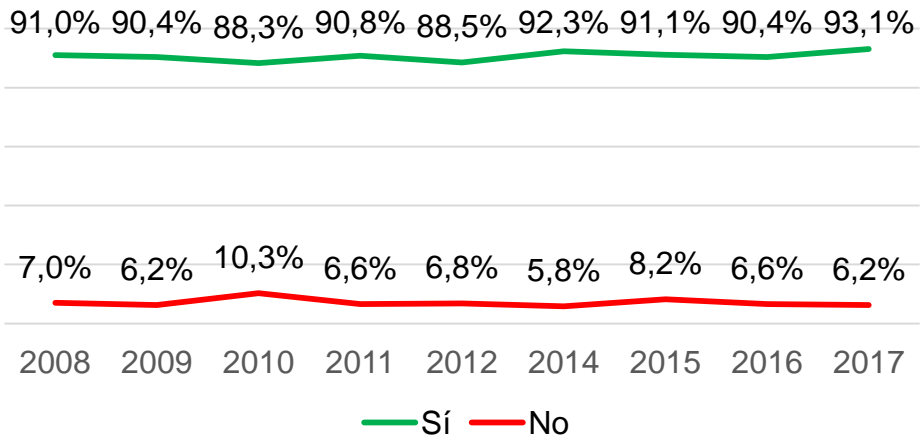


Total mostra (n=800)

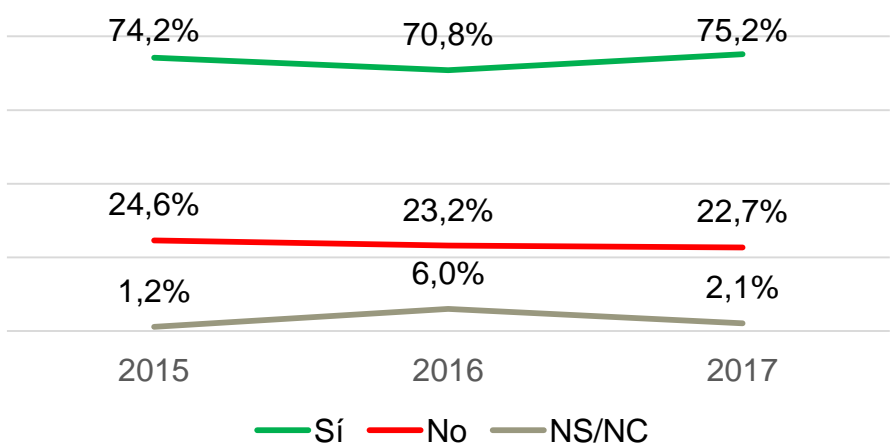
100%



## EN GENERAL, CREIEU QUE LES ADMINISTRACIONS HAURIEN DE FOMENTAR MOLT, BASTANT, POC O GENS L'ÚS DE LA BICICLETA



## EN GENERAL, CREIEU QUE CAL INVERTIR MÉS PER ADAPTAR EL SEU MIUNICIPI A LA BICICLETA?



- Un 93,4% de la població està bastant d'acord amb què les administracions haurien de fomentar l'ús de la bicicleta (valoració més alta de tota la sèrie històrica)
- La taxa ha augmentat gairebé 3 punts percentuals respecte el 2016.

- Un 75,2% de la població està bastant d'acord amb que cal invertir més per adaptar el seu municipi a la bicicleta
- La taxa ha augmentat 5,4 punts percentuals respecte el 2016.

# El paper de l'administració i característiques sociodemogràfiques



Total mostra  
(n=800)

100%



Administració	Invertir més			Comentari	
	Seguretat viària	Sí	No		NS/NC
Home		73,9	24,0	2,1	La població està, en general, força d'acord a que l'Administració inverteixi més en adaptar els municipis a l'ús de la bicicleta, ressaltant que hi estan molt a favor els municipis d'entre 100.001 i 500.000 habitants i els usuaris de bicicleta (en front els no usuaris).
Dona		76,5	21,4	2,1	
12-24		79,4	18,4	2,2	També s'ha de destacar la major inclinació que mostren les persones amb estudis de nivell intermig a estar en contra de la mesura amb una diferència significativa.
25-39		77,5	21,9	0,7	
40-54		78,2	18,9	2,9	
55-69		70,4	26,0	3,6	
70-79		62,4	37,6	0,0	
≤ 10.000		66,2	32,2	1,7	També s'ha de destacar la major inclinació que mostren les persones amb estudis de nivell intermig a estar en contra de la mesura amb una diferència significativa.
10.001-100.000		74,6	22,5	2,9	
100.001-500.000		95,0	4,3	0,7	
> 500.000		66,2	31,6	2,2	
Baix		77,5	17,8	4,8	També s'ha de destacar la major inclinació que mostren les persones amb estudis de nivell intermig a estar en contra de la mesura amb una diferència significativa.
Mitjà		68,0	29,7	2,3	
Alt		84,1	15,6	0,3	
Usuaris		81,6	17,1	1,3	També s'ha de destacar la major inclinació que mostren les persones amb estudis de nivell intermig a estar en contra de la mesura amb una diferència significativa.
No usuaris		69,3	27,9	2,8	
Ocupats		76,1	21,5	2,4	També s'ha de destacar la major inclinació que mostren les persones amb estudis de nivell intermig a estar en contra de la mesura amb una diferència significativa.
Aturats		78,0	20,6	1,5	
Jubilats pensió		70,9	27,6	1,5	
Tasques llar		71,8	23,4	4,8	
Estudiants		82,4	17,6	0,0	
Espanyols		75,2	22,6	2,2	També s'ha de destacar la major inclinació que mostren les persones amb estudis de nivell intermig a estar en contra de la mesura amb una diferència significativa.
Estrangers		75,0	25,0	0,0	

# 5

## RESUM I CONCLUSIONS DESTACADES

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

### PERFIL DELS USUARIS I DISPONIBILITAT DE BICICLETA

- Pràcticament la totalitat de **la població (90,3%) sap anar amb bicicleta**, i a un 27,2% dels que no hi saben anar els agradaria aprendre'n.
- El **perfil de l'usuari típic de la bicicleta a Catalunya l'any 2017** és un home de 39,57 anys, ocupat, de nacionalitat espanyola, que viu en un municipi d'entre 10 i 100 mil habitants, i que té un nivell d'estudis mig.
- **El 77,0% dels catalans té alguna bicicleta a casa seva**, 2,14 bicicletes per llar de mitjana i unes 6,3 milions de bicicletes a Catalunya. La mitjana de bicicletes incrementa en els municipis més petits i es redueix als municipis més grans. El lloc més utilitzat per guardar-al és el garatge o el pàrquing
- Botigues i grans superfícies especialitzades en esports i ciclisme són els **principals llocs de compra** amb una despesa mitjana de 611,81 euros tot i que la proporció més alta és del 17,7% amb una despesa d'entre 250 i 500 euros. La bicicleta de muntanya és la més popular. L'antiguitat típica de les bicicletes a casa és actualment de més de 10 anys (18,4).

### L'ÚS DE LA BICICLETA

- **El 47,8% de la població utilitza la bicicleta amb alguna freqüència.** Concretament, un **9,6% hi va a diari o gairebé**, i un 18,7% almenys un cop per setmana. Un 20,5% dels entrevistats havia utilitzat la bicicleta la setmana anterior al treball de camp, un 9,8% el dia anterior i, aproximadament, un 8,7% ho havia fet per desplaçaments quotidians.
- **El passeig, el lleure o el turisme (62,5%) és l'ús més habitual que té la bicicleta**, per davant de l'esport (47,2%) i els desplaçaments quotidians (38,1%).
  - Els usuaris que fan servir la bicicleta per **desplaçaments quotidians** com anar a la feina, al centre d'estudis o per altres desplaçaments en fan sobretot un ús diari, amb un recorregut mig de 4,58 km, 3,36 Km i 4,15 Km, respectivament.
  - Els usuaris que fan servir la bicicleta per a fer **ciclisme esportiu** com ara cicloturisme de petits circuits de mitjà o llarg recorregut, esports de carretera i cicloturisme esportiu no en fan mai o gairebé mai d'ús de la bicicleta, amb un recorregut mig de 14,47 Km, 26,63 Km i 25,09 Km, respectivament. Paral·lelament, els usuaris d'esports de muntanya en fan només algunes vegades d'ús de la bicicleta, amb un recorregut mig de 21,71 Km.
  - Els usuaris que fan servir la bicicleta per a fer **desplaçaments de passeig, lleure o turisme** en fan sobretot un ús setmanal amb un recorregut mig de 9,81 Km

- **Gairebé un 56% dels usuaris de la bicicleta circulen habitualment per camins** (sent especialment usuaris de 40 a 54 anys), vies verdes o muntanya, i gairebé el **50% per nuclis urbans** (sent especialment dones estrangeres grans que viuen a Barcelona i tenen estudis elevats). No arriben al **19%**, els ciclistes que circulen habitualment **per carretera** (sent especialment homes estrangers joves de municipis petits amb estudis baixos).
  - Les **principals dificultats** que tenen els ciclistes tant per desplaçar-se per ciutat com per carretera són **la manca de suficients espais adequats per anar amb bicicleta, la interacció amb el trànsit motoritzat**.
    - El risc de robatori també destaca com una de les principals dificultats pels que circulen per ciutat i les condicions atmosfèriques per que circulen per carretera.
  - 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 i vies verdes, fan servir menys el casc, les llums i elements reflectants. La vorera es fa servir en massa proporció, fet que ocasiona problemes de convivència amb els vianants (set de cada deu fa ús de les voreres sempre o a vegades).
  - Dos de cada tres **ciclistes de carretera** circulen amb casc i fan servir llums quan hi ha poca visibilitat. Gairebé un 58% utilitza elements reflectants quan hi ha poca visibilitat i gairebé un 55% 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.
  - Tres de cada quatre ciclistes que circulen per **camins**, vies verdes o senders de muntanya circulen per llocs amb poc trànsit i dos de cada tres utilitzen el casc i fa servir llums quan falta visibilitat. Un 57,4% porten elements reflectants. N'hi ha més que circulen en grup que sols.
  - **Un 9,2% dels ciclistes que tenen bici per a ús personal forma part d'alguna associació, club o federació de ciclisme.**

### RISC DE ROBATORIS I MESURES DE PREVENCIÓ

- **Gairebé un 22% 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, així com també quan els municipis són grans.
- Gairebé 7 de cada 10 entrevistats pren mesures per evitar que li robin la bicicleta. La mesura més utilitzada és lligar-la amb la cadena.
- Gairebé cinc de cada deu entrevistats amb bici per a ús personal es mostren proclius a registrar-la si l'Ajuntament oferís la possibilitat i fins i tot més s'estaria més predisposat a assegurar-la si les prestacions del segur són interessants en relació amb la quota.

### IMATGE I PERCEPCIÓ: atributs

- **Tal i com ja va succeir a l'any 2016, l'esport i les qüestions relacionades amb l'ecologisme, la no contaminació i que es saludable són a l'any 2017, els tres principals avantatges** associats espontàniament a la bicicleta.
- **Pel que fa als inconvenients d'anar amb bicicleta, similarment al 2016, aquest 2017 el més esmentat 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 primera posició com la paraula més associada amb anar amb bicicleta, seguit de medi ambient (a diferència del 2016 que la segona paraula era esport)..

### 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 depèn d'augmentar l'ús de la bicicleta. També, que és més **ràpida** que els cotxes en les distàncies curtes i mitjanes. També la majoria considera aquesta mobilitat **còmode** i permet **estalviar temps**.
- Contràriament, el que es posa més en qüestió segueix sent el que es tracti d'un transport **segur** (aproximadament 1 de cada 2 persones). Tanmateix, que sigui **saludable** és qüestionat per aproximadament 1 de cada 3 persones.
- El 87,9% considera que s'han **d'adequar espais reservats a les bicicletes al transport públic**, percentatge que es redueix uns 17 punts percentuals a la ciutat de Barcelona.
- Prop del 80% coneix l'existència d'algun **sistema de bicicleta pública**. D'aquests sistemes, només un 6,4% hi està abonat. Si ho comparem amb l'any 2016, hi ha un petit percentatge menor de coneixement de sistema de bicicleta pública, però hi ha un petit percentatge major de gent abonada, on sobretot destaca el Bicing. Malgrat la poca pràctica es valora positivament que s'implantin sistemes d'aquest tipus.



### IMATGE I PERCEPCIÓ: cicloturisme

- Gairebé un 65% dels entrevistats diu **conèixer o haver sentit a parlar** de rutes de cicloturisme.
  - D'aquestes persones, un 77,8% en sap mencionar alguna, destacant les ubicades a la zona de l'Ebre i del Delta de l'Ebre i també les ubicades a les comarques gironines. Les comarques centrals i la província de Lleida són les que tenen menys mencions i, per tant, la que ha de promocionar més aquesta modalitat.

### IMATGE I PERCEPCIÓ: seguretat viària

- Un 38% de la població considera que, **en general, els conductors de vehicles a motor són respectuosos amb els ciclistes** i prop d'un 50% que **els ciclistes són respectuosos amb els vianants. Gairebé un 95% coneix l'obligació de respectar la distància lateral de seguretat i vuit de cada 10 persones coneix el senyal que recorda aquesta obligació.**
- **Poc més d'un 14% de les persones usuàries de la bicicleta han tingut un accident anant en bici** en els darrers cinc anys, sobretot els homes, que són espanyols, aturats amb un nivell d'estudis alt i que viuen en municipis entre 100.001 i 500.000 habitants.

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

- **Més d'un 93% de la població és partidària que les administracions fomentin l'ús de la bicicleta.**
  - Tres de cada 4 persones considera que cal invertir més per adaptar el seu municipi a la bicicleta, especialment en els de 100.001 i 500.000 habitants (un 95% ho considerarà oportú) i el gairebé un 82% entre les persones usuàries de la bicicleta.

### PREGUNTES REGISTRADES PER PRIMER COP AL 2016: lloc on va comprar l'última bici

- Un 33,1% ho va fer en una botiga especialitzada i un 32,3% en una gran superfície especialitzada d'esports.

### PREGUNTES REGISTRADES PER PRIMER COP AL 2016: abans de fer servir la bicicleta feieu servir algun altre mitjà?

- Un 73,1% de les persones usuàries ha afirmat que abans utilitzava altres mitjans dels quals els principals són el transport públic (58,5%) i el cotxe (42,5%).

### PREGUNTES REGISTRADES PER PRIMER COP AL 2016: despesa de cicloturisme

- Un 28,4% ha fet despeses en allotjament i la despesa mitjana ha estat de 33,23 euros
- Un 54,7% ha fet despeses en alimentació i la despesa mitjana ha estat de 30,54 euros
- Un 39,6% ha fet despeses en transport complementari i la despesa mitjana ha estat de 20,65 euros
- Un 12,4% ha fet despeses en mapes i la despesa mitjana ha estat de 8,98 euros
- Un 19% ha fet despeses en altres capítols i la despesa mitjana ha estat de 10,94 euros

### PREGUNTES REGISTRADES PER PRIMER COP AL 2016: habilitar l'aparcament per a bicicletes en els llocs on hi ha transport públic

- Un 94,3% considera que hauria d'haver-hi aparcament a prop del transport públic.