



# ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA 2021

Septiembre de 2021



**Dirección técnica del estudio**

Edorta Bergua

**Equipo de trabajo de Deitel Direct, S.L.**

Idoia Martínez

Josune Irureta

Jose Sararola

## INDICE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. INTRODUCCIÓN</b>   | <b>5</b>  |
| <b>2. METODOLOGÍA</b>  | <b>7</b>  |
| <b>3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS PERSONAS CICLISTAS Y DE LAS BICICLETAS</b>  | <b>12</b> |
| 3.1. Clasificación en función de la edad y el género                                 | 12        |
| 3.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta           | 13        |
| 3.3. Clasificación por tipo de actividad   | 14        |
| 3.4. Clasificación de la población ciclista en función del número de acompañantes    | 15        |
| 3.5. Tipo de bicicleta utilizada   | 17        |
| 3.6. Nivel de equipamiento de la bicicleta (I): timbre y luz                         | 21        |
| 3.7. Nivel de equipamiento de la bicicleta (II): silla infantil                      | 26        |
| 3.8. Utilización del casco   | 26        |
| <b>4. USO DE LA BICICLETA</b>  | <b>30</b> |
| 4.1. Frecuencia de uso   | 30        |
| 4.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento                                   | 33        |
| 4.3. Distancia del desplazamiento  | 35        |
| 4.4. Motivos de elección de la bicicleta como modo de transporte                     | 40        |
| 4.5. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta                   | 42        |
| <b>5. VALORACIÓN CICLISTA</b>  | <b>45</b> |
| 5.1. Percepción de la seguridad ciclista   | 45        |
| 5.2. Valoración de la vía ciclista   | 46        |
| 5.2.1. Valoración del estado del firme   | 47        |
| 5.2.2. Valoración del estado de la señalización                                      | 49        |
| 5.2.3. Valoración del estado de la iluminación                                       | 51        |
| 5.2.4. Valoración respecto a los niveles de convivencia                              | 53        |
| 5.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana                         | 55        |
| 5.2.6. Valoración general de las vías ciclistas                                      | 58        |
| 5.3. Influencia de la red de vías ciclistas sobre la elección del modo de transporte | 64        |
| 5.3.1. Opción de realizar el trayecto en coche                                       | 64        |
| 5.3.2. Modo de transporte utilizado en ausencia de la vía ciclista                   | 65        |
| <b>6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES</b>  | <b>69</b> |
| 6.1. Clasificación en función de la edad y el género                                 | 69        |
| 6.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta           | 70        |
| 6.3. Clasificación por tipo de actividad   | 71        |
| 6.4. Clasificación en función del número de acompañantes                             | 72        |
| <b>7. USO PEATONAL</b>   | <b>73</b> |
| 7.1. Frecuencia de uso   | 73        |
| 7.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento                                   | 76        |
| 7.3. Distancia del desplazamiento  | 78        |
| <b>8. VALORACIÓN PEATONAL</b>  | <b>81</b> |
| 8.1. Percepción de la seguridad por parte de los peatones                            | 81        |
| 8.2. Valoración peatonal de la vía ciclista  | 83        |
| 8.2.1. Valoración del estado del firme   | 83        |
| 8.2.2. Valoración del estado de la señalización                                      | 85        |
| 8.2.3. Valoración del estado de la iluminación                                       | 87        |
| 8.2.4. Valoración con respecto a los niveles de convivencia                          | 89        |
| 8.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana                         | 91        |



|  |            |
|--|------------|
| 8.2.6. Valoración general de la vía ciclista                           | 93         |
| <b>9. PRINCIPALES CONCLUSIONES</b>                                     | <b>98</b>  |
| <b>ANEXO I – FICHA TÉCNICA</b>   | <b>102</b> |
| <b>ANEXO II – CUESTIONARIO PARA CICLISTAS</b>                          | <b>104</b> |
| <b>ANEXO III – CUESTIONARIO PARA PEATONES</b>                          | <b>106</b> |
| <b>ANEXO IV – SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS</b>              | <b>107</b> |
| <b>ANEXO V – MENCIONES DE PUNTOS O TRAMOS SEÑALADOS COMO INSEGUROS</b> | <b>118</b> |



## 1. INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente Estudio es conocer una serie de características de las personas usuarias (peatones y ciclistas) de la Red de vías ciclistas forales de Gipuzkoa.

Desde la creación en 2007 del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, se utilizan dos herramientas principales para el estudio del funcionamiento de las vías ciclistas. Por una parte, la red de contadores automáticos de ciclistas y peatones, y por otra, la encuestación a personas usuarias que se realiza anualmente con la única excepción de 2020, año en el que no fue posible llevarla a cabo debido a la pandemia y la situación de alerta sanitaria por Covid-19.

La importancia de la información acerca de las personas usuarias y del tipo de uso que hacen de las vías ciclistas viene dada porque se considera una herramienta fundamental para una adecuada gestión de la Red de vías ciclistas, la planificación de proyectos, así como de diseño de una política eficaz para el fomento de su utilización.

El Estudio consta de un total de nueve apartados. En este primer apartado introductorio se definen los objetivos del estudio, pasando posteriormente en el segundo apartado a describir la metodología utilizada.

Los apartados tercero, cuarto y quinto incluyen diversa información sobre la población ciclista. El apartado tercero está destinado a la descripción de las características principales de las personas ciclistas y de las bicicletas que utilizan. Así, se detallan los datos relativos a su edad, distribución por género, idioma elegido, tipo de actividad, etc. También se incluye la información sobre el tipo de bicicleta utilizada, su nivel de equipamiento, utilización del casco, etc.

El cuarto apartado contiene información relativa al uso de la bicicleta por parte de las personas ciclistas, frecuencia de uso, tipo de movilidad, motivo y distancia de desplazamiento, de elección de la bicicleta como modo de transporte, etc.

Por último, en el apartado quinto se incluyen las valoraciones de las personas ciclistas usuarias sobre diversos aspectos de las vías ciclistas, su percepción de seguridad, así como la influencia que tiene la Red de vías ciclistas sobre la elección del modo de transporte.

De la misma forma, en los tres apartados siguientes se incluyen datos sobre las características de la población peatonal, el uso que realizan de las vías ciclistas, y sus valoraciones sobre las mismas.

Para finalizar se incluyen en el apartado noveno las principales conclusiones derivadas del Estudio.



El Estudio se completa con cinco anexos que recogen, la ficha técnica, el modelo de cuestionario utilizado, tanto para ciclistas como para peatones, las sugerencias realizadas por las personas encuestadas, así como las menciones que han realizado a tramos o puntos que consideran inseguros.



## 2. METODOLOGÍA

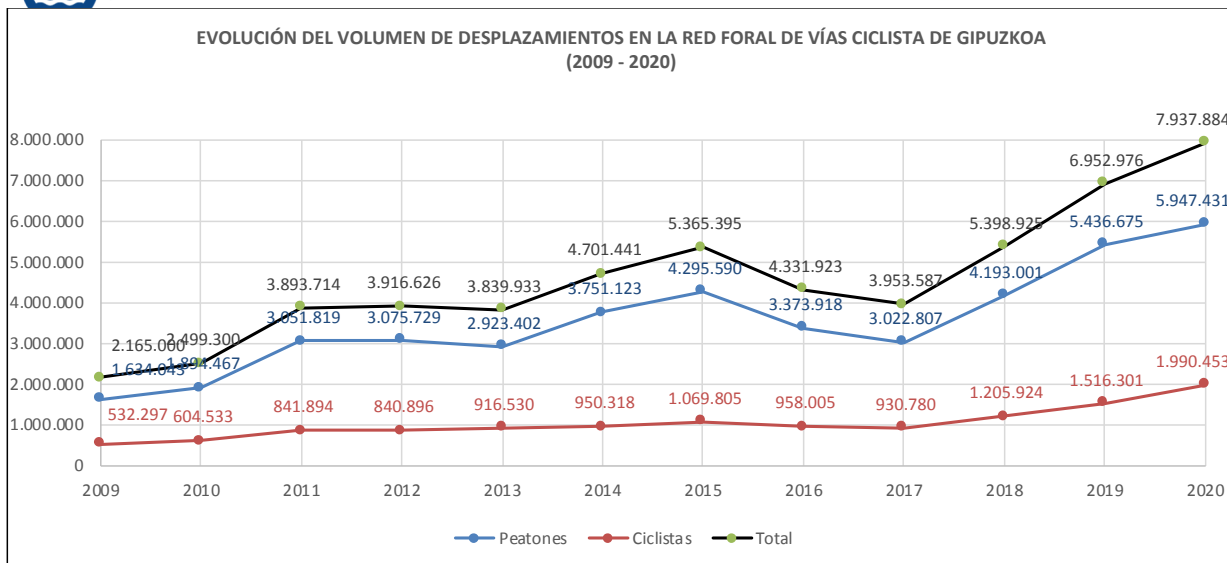
Con el objetivo de conocer la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa, se plantea el análisis cuantitativo de los resultados obtenidos a través de una encuesta presencial a personas usuarias (ciclistas y peatones).

El universo del estudio está constituido por personas usuarias en días laborables de 18 de las vías ciclistas que son objeto de supervisión por parte del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa:

1. Azpeitia-Azkoitia.
2. Tolosa-Alegia.
3. Astigarraga-Martutene.
4. Legazpi-Urretxu.
5. Azkoitia-Zumarraga.
6. Soraluze-Bergara.
7. Elgoibar-Maltzaga.
8. Zizurkil-Asteasu.
9. Beasain-Ormaiztegi.
10. Eskoriatza-Aretxabaleta.
11. Segura-Idiazabal.
12. Azpeitia-Lasao.
13. Antzuola-Bergara.
14. Segura-Zegama.
15. Añorga-Errekalde.
16. Leitzaran.
17. Endarlatsa.
18. Oñati-Epele.

Para obtener una muestra significativa, se ha utilizado una base de sondeo representativa a partir de los resultados obtenidos mediante los conteos automáticos llevados a cabo por el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, y las estimaciones realizadas por el Servicio de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa sobre el total de desplazamientos en 2020.

La evolución histórica de los volúmenes de desplazamientos en la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa es la que figura en el siguiente gráfico.



El Servicio de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa estima que, teniendo en cuenta la longitud de la Red Foral de Vías Ciclistas (399 km), en 2020 se registraron un total de 7.937.884 desplazamientos, de los que 5.947.431 (75%) se hicieron andando y 1.990.453 (25%) en bicicleta.

Las encuestas se han realizado a dos muestras:

- a) Muestra de 400 ciclistas, lo que da un margen de error del 0,3% para un nivel de confianza del 95%.
- b) Muestra de 150 peatones, lo que da un margen de error del 0,5% para un nivel de confianza del 95%.

El margen de error de las muestras se ha obtenido calculando el volumen de desplazamientos que representan las personas encuestadas, a partir de sus respuestas sobre la frecuencia de uso. Estos datos se han relacionado con el volumen total de desplazamientos estimados en 2020 en la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

El método utilizado para la confección de la muestra ha sido el análisis de conglomerados. Las vías ciclistas correspondientes al universo de análisis se han clasificado en 3 grupos en función del número de desplazamientos que registran, eligiéndose posteriormente 8 vías y atribuyendo proporcionalmente a cada grupo y trayecto un número determinado de encuestas a realizar.

Hasta el Estudio de 2018, las 8 vías que formaban la muestra representativa fueron las siguientes:

1. Azpeitia – Azkoitia.
2. Tolosa – Alegia.
3. Astigarraga – Martutene.
4. Legazpi – Urretxu.





5. Azkoitia – Zumarraga.
6. Soraluze – Bergara.
7. Zizurkil - Asteasu.
8. Eskoriatza – Aretxabaleta.

En 2019, se introdujeron 2 variaciones en esta muestra representativa de 8 vías, de acuerdo con los resultados de los conteos de ciclistas y peatones de 2017:

1. Azpeitia – Azkoitia.
2. Tolosa – Alegia.
3. Astigarraga – Martutene.
4. Legazpi – Urretxu.
5. Azkoitia – Zumarraga.
6. Oñati – Epele.
7. Añorga – Errekalde.
8. Eskoriatza – Aretxabaleta.

Durante la realización del trabajo de campo para la elaboración del Estudio de 2021, la vía Añorga-Errekalde estaba fuera de servicio por obras, siendo sustituida por la vía Zizurkil-Asteasu. Por tanto, las **8 vías que forman la muestra representativa** para el Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa de 2021, han sido las siguientes:

1. Azpeitia – Azkoitia.
2. Tolosa – Alegia.
3. Astigarraga – Martutene.
4. Legazpi – Urretxu.
5. Azkoitia – Zumarraga.
6. Oñati – Epele.
7. Zizurkil - Asteasu.
8. Eskoriatza – Aretxabaleta.

El reparto del número de encuestas a realizar en cada una de estas 8 vías se ha ajustado de acuerdo a los últimos datos disponibles (año 2020) de los aforos de ciclistas y peatones.

| VÍAS CICLISTAS               | ENCUESTAS A<br>CICLISTAS | ENCUESTAS A<br>PEATONES | TOTAL      |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------|------------|
| 1. AZPEITIA – AZKOITIA       | 46                       | 37                      | 83         |
| 2. TOLOSA – ALEGIA           | 78                       | 14                      | 92         |
| 3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE   | 97                       | 22                      | 119        |
| 4. LEGAZPI – URRETXU         | 48                       | 37                      | 85         |
| 5. AZKOITIA – ZUMARRAGA      | 43                       | 10                      | 53         |
| 6. OÑATI - EPELE             | 54                       | 18                      | 72         |
| 7. ZIZURKIL – ASTEASU        | 16                       | 6                       | 22         |
| 8. ESKORIATZA – ARETXABALETA | 18                       | 6                       | 24         |
| <b>TOTAL</b>                 | <b>400</b>               | <b>150</b>              | <b>550</b> |



Además, al igual que en anteriores encuestaciones, se ha realizado un conteo manual de las personas usuarias (encuestadas y no encuestadas), diferenciando el modo de transporte y el género de las mismas. El objetivo ha sido disponer de información contrastada sobre la distribución por género que permitiese el control de esta variable para conocer la necesidad de ponderación de los resultados.

El conteo manual de personas usuarias se ha realizado en las 8 vías ciclistas seleccionadas, en las mismas fechas en las que se han realizado las encuestas (del 7 al 30 de junio de 2021), y en el horario empleado para la encuestación (de lunes a viernes de 8.00 a 20.00 horas).

Para ello, una de las personas del equipo de encuestación registraba manualmente, en formularios preparados al efecto, las personas usuarias en ambos sentidos de la vía, diferenciando el tipo de desplazamiento (ciclistas y peatones) y el género (mujeres y hombres). Este conteo manual se ha realizado durante periodos de 30 minutos cada 2 horas.

En esta ocasión, también se ha incluido en el conteo a los vehículos de movilidad personal (VMP). Se han contabilizado un total de 112 VMP, mientras que en el conteo realizado en 2019 solo se registró 1 VMP.

De acuerdo a los datos recogidos en el conteo manual, la distribución por género de las personas usuarias de las vías ciclistas, en función del tipo de desplazamiento es la siguiente:

#### Distribución por género del conteo manual de personas usuarias de las vías ciclistas

|           | HOMBRES | MUJERES |
|-----------|---------|---------|
| CICLISTAS | 75%     | 25%     |
| PEATONES  | 47%     | 53%     |
| VMP       | 61%     | 39%     |

La distribución por género de la muestra encuestada correlaciona con la distribución obtenida en el conteo manual de personas usuarias.

#### Distribución por género de la muestra de personas usuarias de las vías ciclistas encuestadas

|           | HOMBRES | MUJERES |
|-----------|---------|---------|
| CICLISTAS | 75%     | 25%     |
| PEATONES  | 46%     | 54%     |

A la hora de analizar los datos contenidos en este Estudio, y especialmente cuando se comparan datos obtenidos desde 2013, hay que tener en cuenta que ese año se



introdujeron los siguientes cambios respecto al universo de análisis y el método de recogida de información:

- a) El universo seleccionado antes de 2013 tenía en cuenta únicamente desplazamientos cotidianos, dejando al margen la utilización de las vías por motivos deportivos o de ocio. Para conocer la realidad del conjunto de usuarios, desde 2013 se completó este universo incluyendo a todas las personas usuarias.
- b) El método de recogida de información anterior consistía en realizar el mayor número de encuestas posibles durante la jornada elegida, ponderándose posteriormente los datos obtenidos (nº de personas encuestadas y distribución por género). Sin embargo, desde 2013 los tamaños de las muestras se establecen previamente, ponderándose los datos en función del género en caso necesario.
- c) Como se comentaba anteriormente, en 2019 se modificó la selección de 8 vías que forman la muestra representativa para el Estudio. Salen de esa selección Soraluze-Bergara y Zizurkil-Asteasu, y se incorporan Oñati-Epele y Añorga-Errekalde. Sin embargo, para el Estudio de 2021 Añorga-Errekalde está fuera de servicio por obras, por lo que se sustituye por Zizurkil-Asteasu
- d) En los cuestionarios utilizados para la realización de las encuestas se introdujo en 2019 un nuevo ítem para preguntar a las personas encuestadas, tanto ciclistas como peatones, sobre la distancia de sus desplazamientos.
- e) Finalmente, indicar que el horario de encuestación que en años anteriores ha sido de 7.30 h. a 19.30 horas, se ajustó desde 2019 a un horario de 8.00 a 20.00 horas.

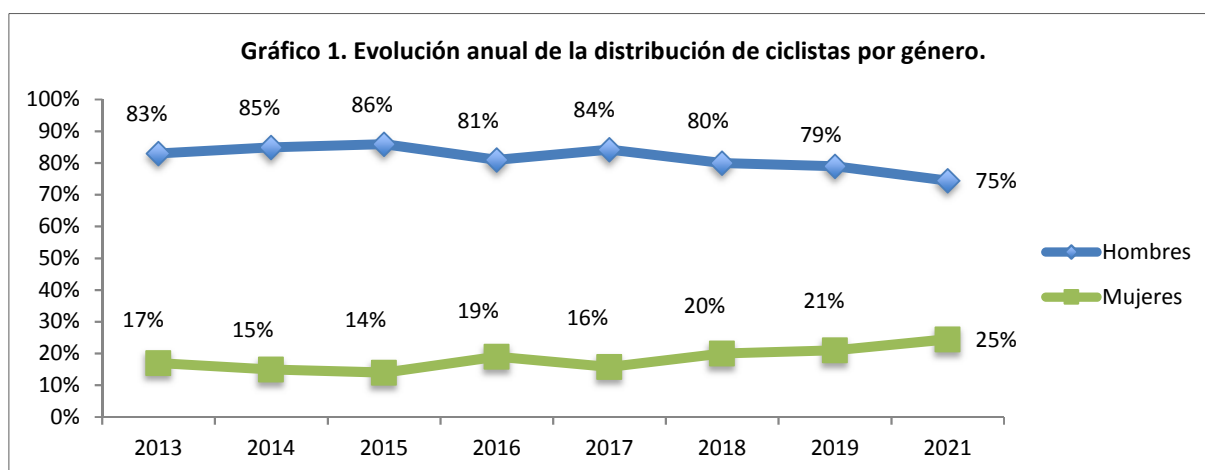
### 3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS PERSONAS CICLISTAS Y DE LAS BICICLETAS

#### 3.1. Clasificación en función de la edad y el género

Los datos obtenidos de los conteos manuales reflejan que **el 75% de la población ciclista son hombres y el 25% mujeres.**

**El porcentaje de mujeres ciclistas se ha incrementado en 4 puntos** respecto a 2019, pasando del 21% al 25%, la cifra más alta hasta ahora registrada, si bien se sigue constatando una importante diferencia entre géneros en relación a la utilización de la bicicleta en las vías ciclistas interurbanas.

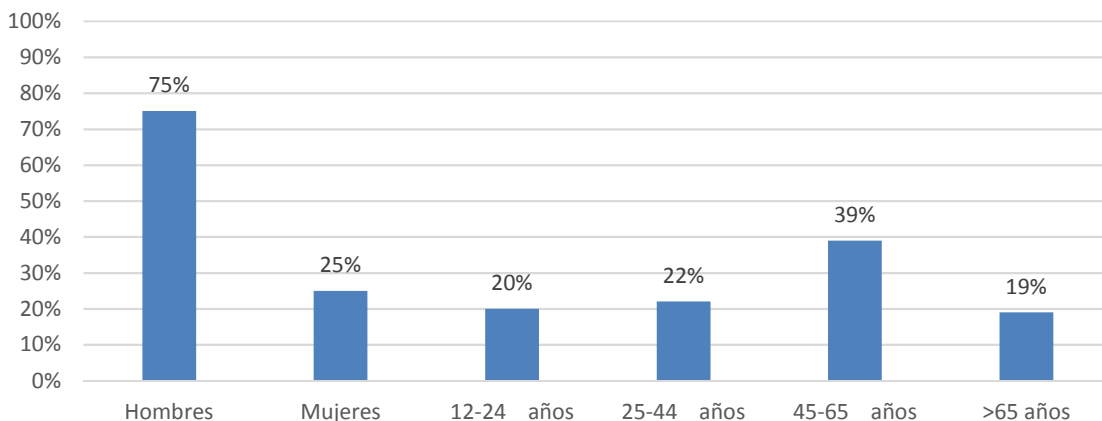
En la distribución por edad se puede observar que el porcentaje de mujeres ciclistas asciende hasta un 40% en el grupo de edad de 25 a 44 años, mientras que se sitúa en torno al 26% en los grupos de edad de 12 a 26 años y de 45 a 65 años. El porcentaje desciende bruscamente entre las personas mayores de 65 años (5,3%).



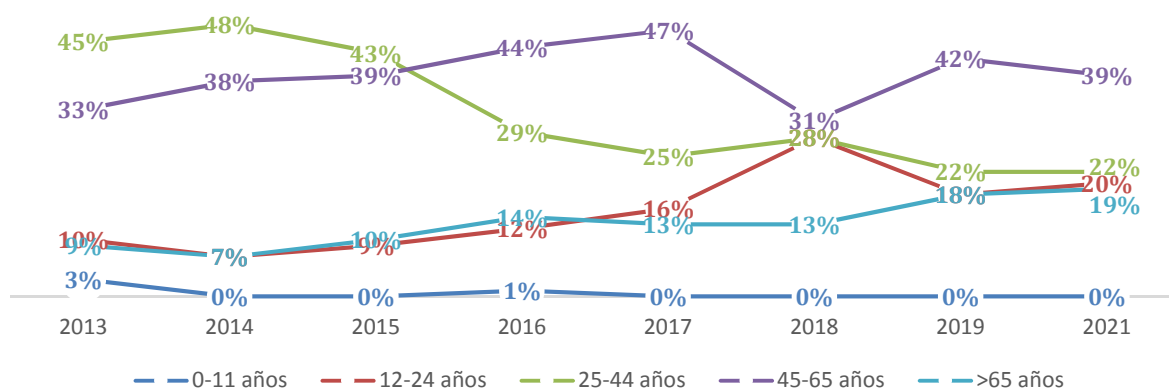
Por lo que respecta a la edad, el 39% de las personas ciclistas tienen entre 45 y 65 años, y un 22% entre 25 y 44 años. Es decir, el 61% de las personas ciclistas tienen entre 25 y 65 años, un 20% es menor de 25 años, y el 19% restante mayor de 65 años.

La edad media de las personas ciclistas es de 46 años, similar respecto a los resultados obtenidos en 2019. La edad media de las personas ciclistas es 17 años inferior a la edad media de peatones.

**Gráfico 2. Clasificación según edad y género**



**Gráfico 3. Evolución anual por edad**



En la evolución se observa que los porcentajes de distribución de las personas ciclistas por grupos de edad son muy similares a los obtenidos en el Estudio de 2019.

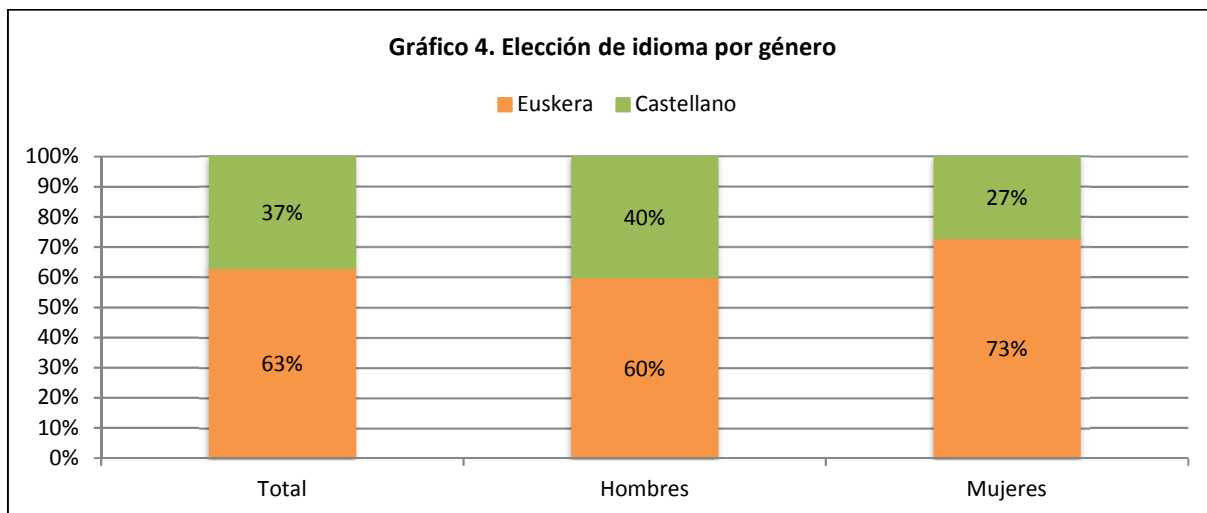
### 3.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta

Según los datos obtenidos en 2021 el euskera sigue siendo el idioma elegido mayoritariamente por las personas ciclistas entrevistadas para responder a la

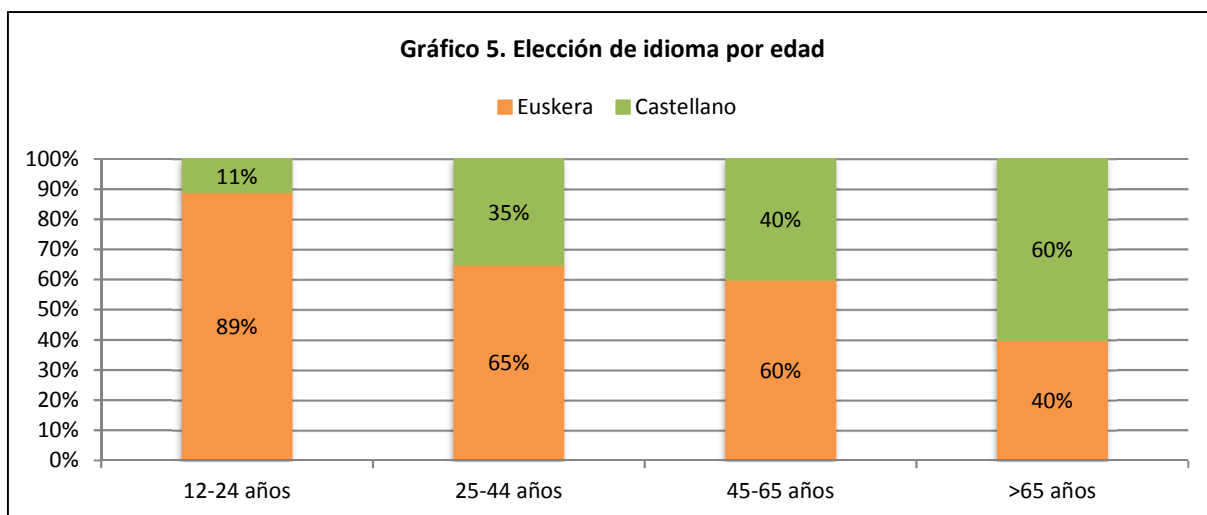
encuesta, ya que un 63% opta por este idioma, 6 puntos menos que en el Estudio de 2019.

Al igual que en Estudios precedentes, se siguen observando diferencias significativas en la elección del idioma en función del género y de la edad.

En relación al género, se observa que el 73% de las mujeres ciclistas eligen el euskera frente a un 60% de los hombres.



Si se analizan los datos por franjas de edad, se observa que a menor edad mayor uso del euskera como idioma en la encuesta. Así, el 89% de las personas menores de 25 años eligen el euskera, descendiendo este porcentaje a un 65% entre las de 25 a 44 años, a un 60% entre las de 45 a 64 años, y a un 40% entre las personas mayores de 65 años.

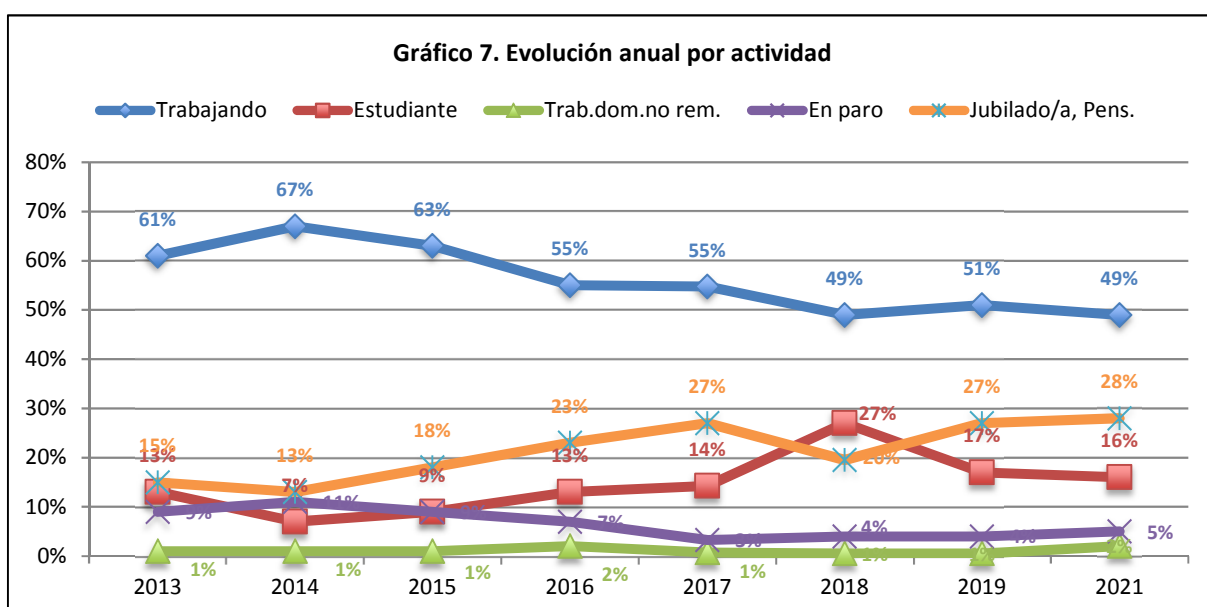
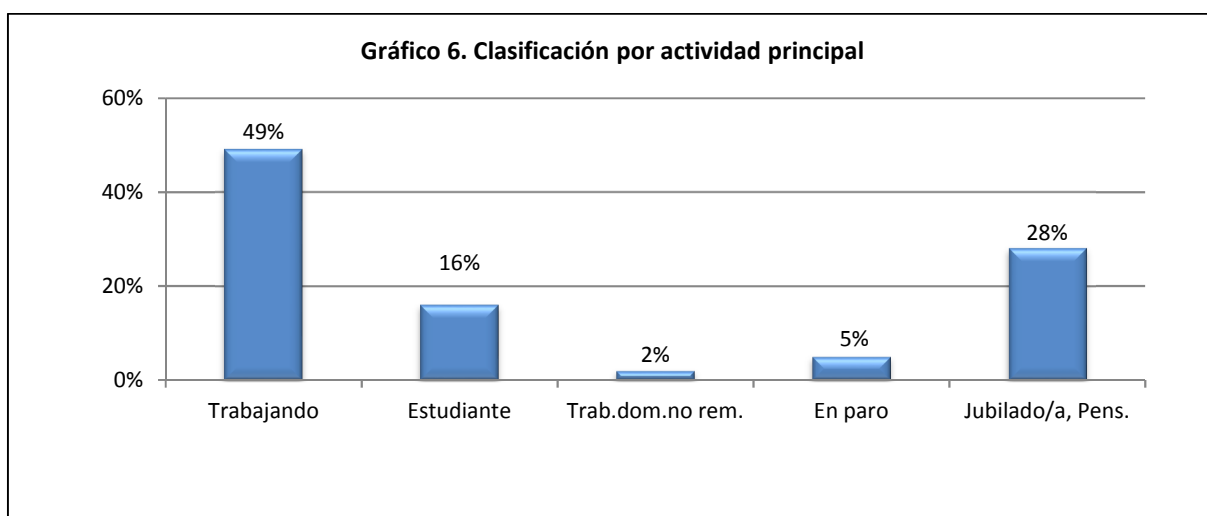


### 3.3. Clasificación por tipo de actividad

Prácticamente la mitad de las personas ciclistas declaran estar ocupadas o trabajando (49%), 2 puntos menos que en 2019, pero manteniéndose un porcentaje en torno al 50% desde 2018.

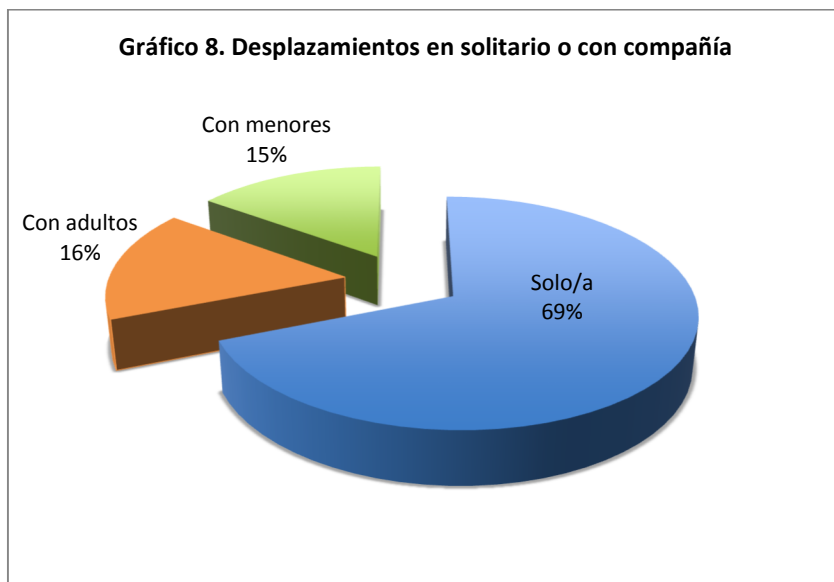
El porcentaje de estudiantes en 2021 (16%) es similar al obtenido en 2019 (17%). También se mantiene en cifras similares el porcentaje de personas jubiladas y pensionistas, 28% en 2021 y 27% en 2019.

Los porcentajes de personas desempleadas (5%) y de aquellas que declaran realizar trabajos domésticos no remunerados (2%) se incrementan 1 punto respecto a 2019.



### 3.4. Clasificación de la población ciclista en función del número de acompañantes

La mayoría de la población ciclista (69%) realiza sus desplazamientos en solitario, si bien este porcentaje desciende en 7 puntos respecto a los resultados de 2019. El 16% se desplaza en compañía de al menos 1 adulto (media de 1,5 acompañantes), y el 15% en compañía de menores (media de 2,3 acompañantes).

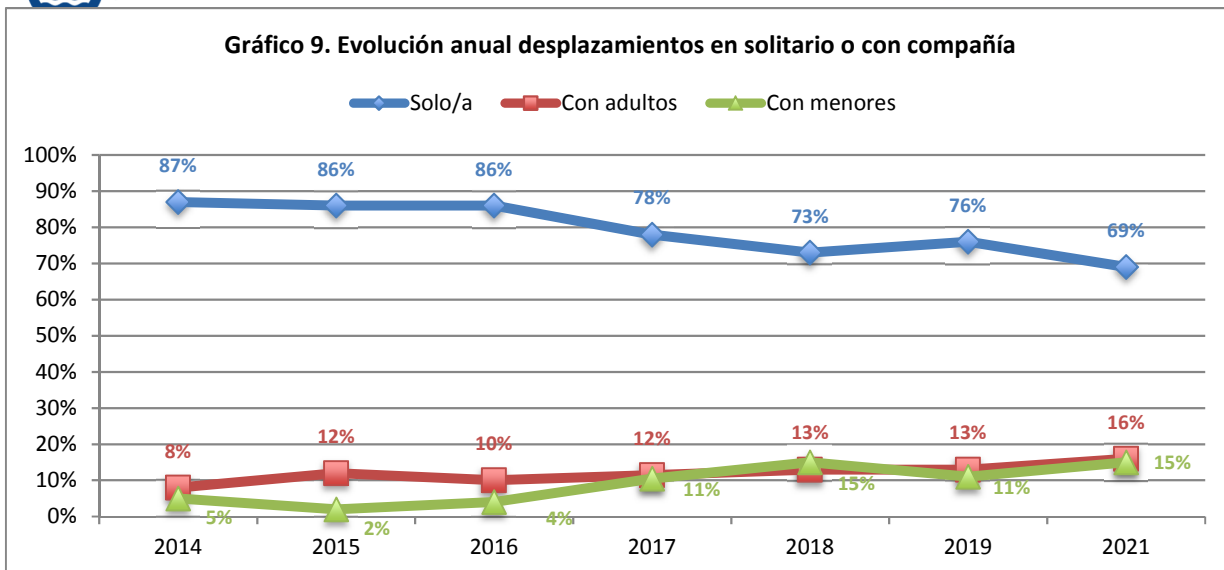


De las personas ciclistas que van acompañadas, al 57% los acompaña 1 ciclista más, a un 20% dos ciclistas, a un 9% tres ciclistas, a un 7% cuatro ciclistas, a un 5% cinco ciclistas, y el 2% restante va con un grupo de 6 ciclistas.

Si se comparan estos datos con los obtenidos en años anteriores (ver gráfico 9), se observa que el porcentaje de quienes realizan el desplazamiento en solitario cae por debajo del 70% por primera vez. Los desplazamientos en solitario son más habituales entre quienes realizan desplazamientos cotidianos (85%) que entre quienes se desplazan por ocio o deporte (66%).

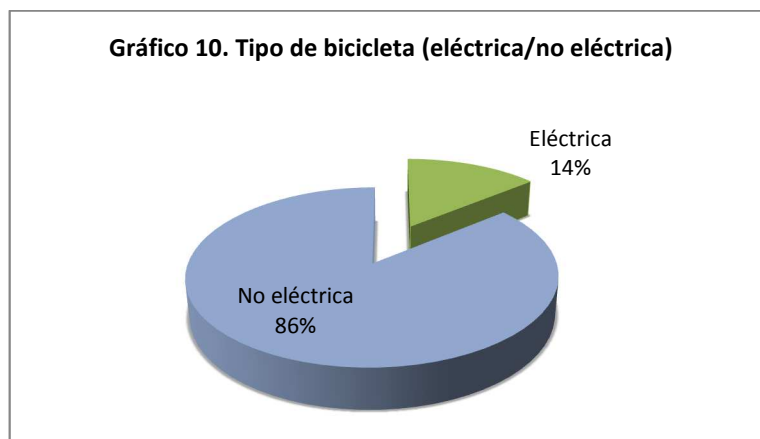
El porcentaje de personas ciclistas que realizan el desplazamiento acompañados de adultos es del 16%, incrementándose 3 puntos respecto al valor alcanzado en 2019. También se incrementa en 4 puntos el porcentaje de personas ciclistas que van acompañadas de menores (15%), volviendo a valores alcanzados en 2018.





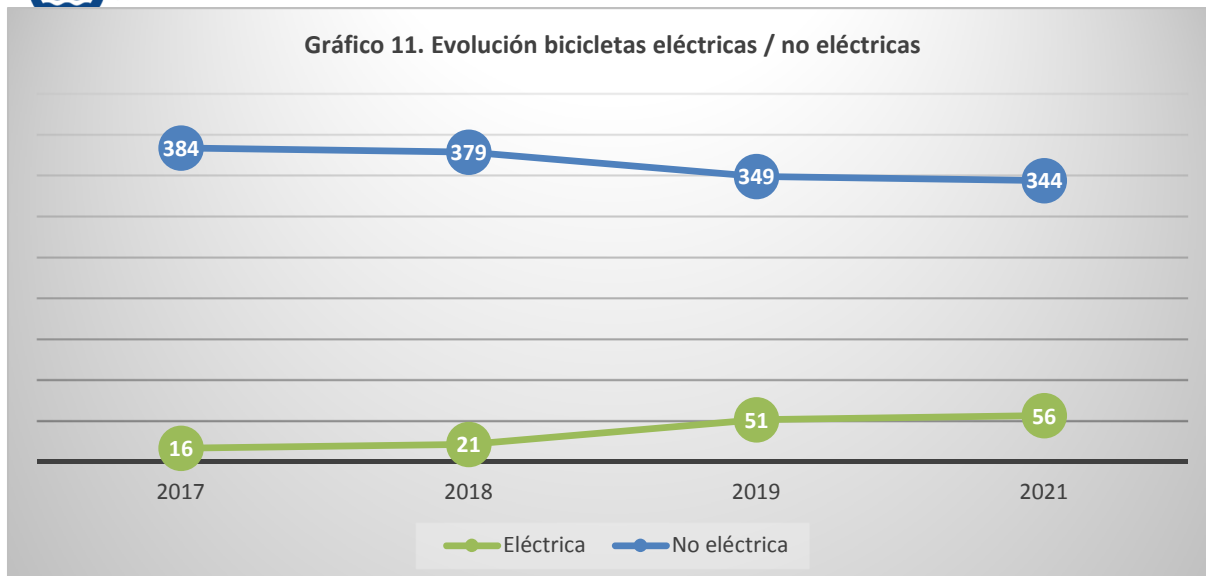
### 3.5. Tipo de bicicleta utilizada

De acuerdo con los datos recogidos en 2021 las bicicletas eléctricas suponen el 14% del total, lo que supone un incremento de 1 punto respecto a los datos de 2019.



Desde 2017, año en el que se inició el registro de bicicletas eléctricas, su presencia se ha multiplicado por 3,5.

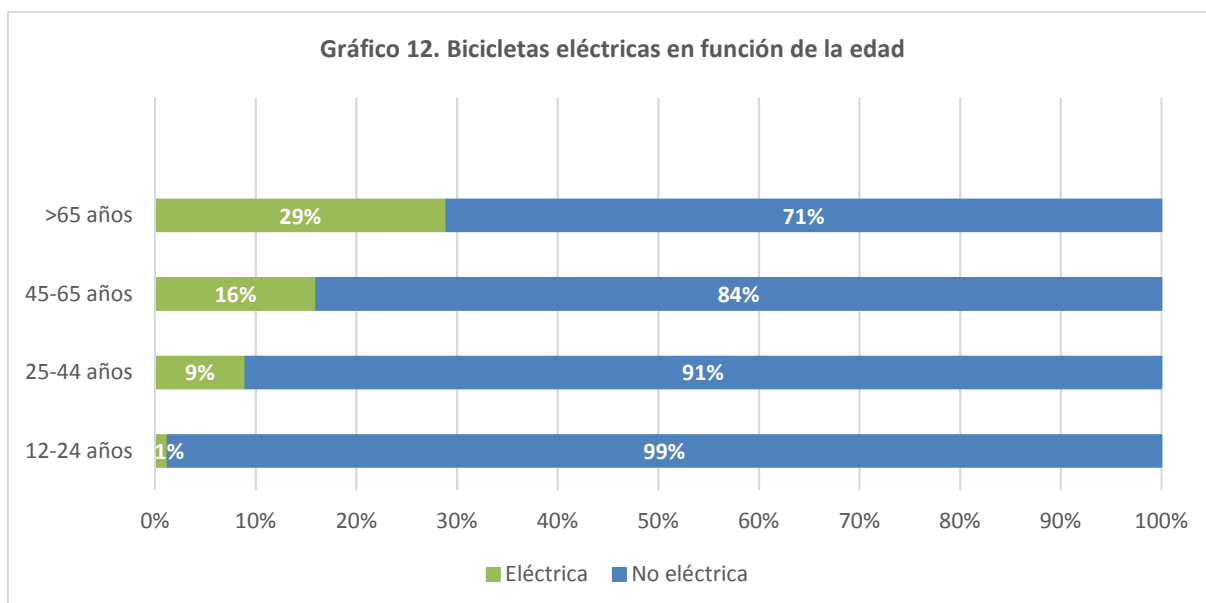
Gráfico 11. Evolución bicicletas eléctricas / no eléctricas



Los resultados obtenidos señalan que el uso de bicicletas eléctricas se acerca a la equiparación por género, ya que el 13,4% de los hombres y el 15,7% de las mujeres utilizan bicicletas eléctricas. Si se comparan estos datos con los obtenidos en 2019, es significativo el incremento del porcentaje de mujeres que utilizan bicicletas eléctricas, pasando de un 6% en 2019 a un 15,7% en 2021.

Se siguen observando diferencias significativas en el uso de bicicletas eléctricas en función de la edad de las personas encuestadas. Así, mientras que en el grupo de personas mayores de 65 años la utilización de bicicletas eléctricas alcanza el 29%, este porcentaje desciende al 16% en el grupo de edad de 45 a 65 años y al 9% en el de 25 a 44 años. Entre los menores de 25 años la presencia de bicicletas eléctricas es prácticamente testimonial con un 1,3%.

Gráfico 12. Bicicletas eléctricas en función de la edad

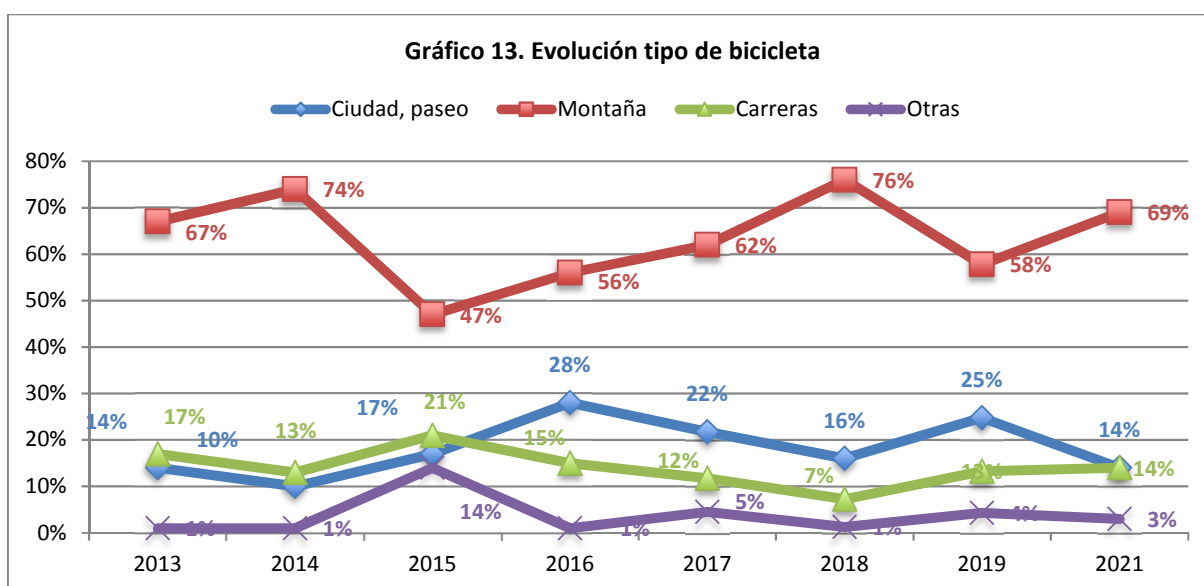


Por lo que se refiere al tipo de bicicleta utilizada, los resultados señalan que el 69% son de montaña, un 14% de ciudad (o paseo), otro 14% de carreras y el 3% restante corresponden a otros tipos. Esta distribución está en consonancia con el uso

predominante en la red foral ciclista, vinculado al ocio y a las prácticas deportivas, en las que las bicicletas más utilizadas son las de montaña y de carreras.

En el segmento de las bicicletas eléctricas el porcentaje de montaña es 2 puntos superior (71%), mientras que el de ciudad (o paseo) es 3 puntos inferior (11%). Solo el 4% son de carreras y el 14% restantes son de otros tipos, fundamentalmente plegables.

En relación a los datos obtenidos en 2019, se observa un importante incremento de 11 puntos en el porcentaje de bicicletas de montaña, así como un descenso de 9 puntos en el porcentaje de las bicicletas de ciudad (o paseo), situándose así ambas puntuaciones en valores cercanos a los registrados en 2018.

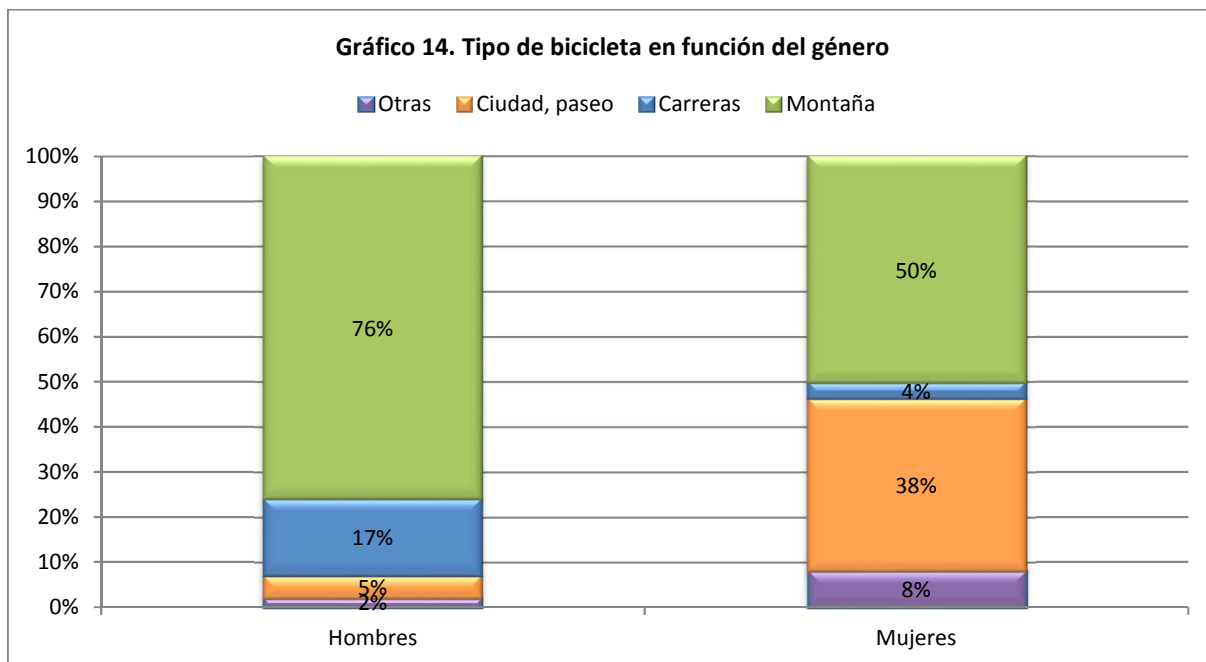


Como en estudios anteriores, se constatan diferencias significativas en cuanto al tipo de bicicleta utilizada en función del género. El tipo de bicicleta mayoritario, tanto en el caso de los hombres como de las mujeres, es el de montaña. No obstante, mientras que entre las mujeres el porcentaje de utilización de bicicletas de montaña es de un 50%, entre los hombres esta cifra asciende hasta el 76%. Hay que destacar el incremento en el uso de este tipo de bicicleta en los dos géneros, 16 puntos en hombres y 2 puntos en mujeres, respecto a los datos de 2019.

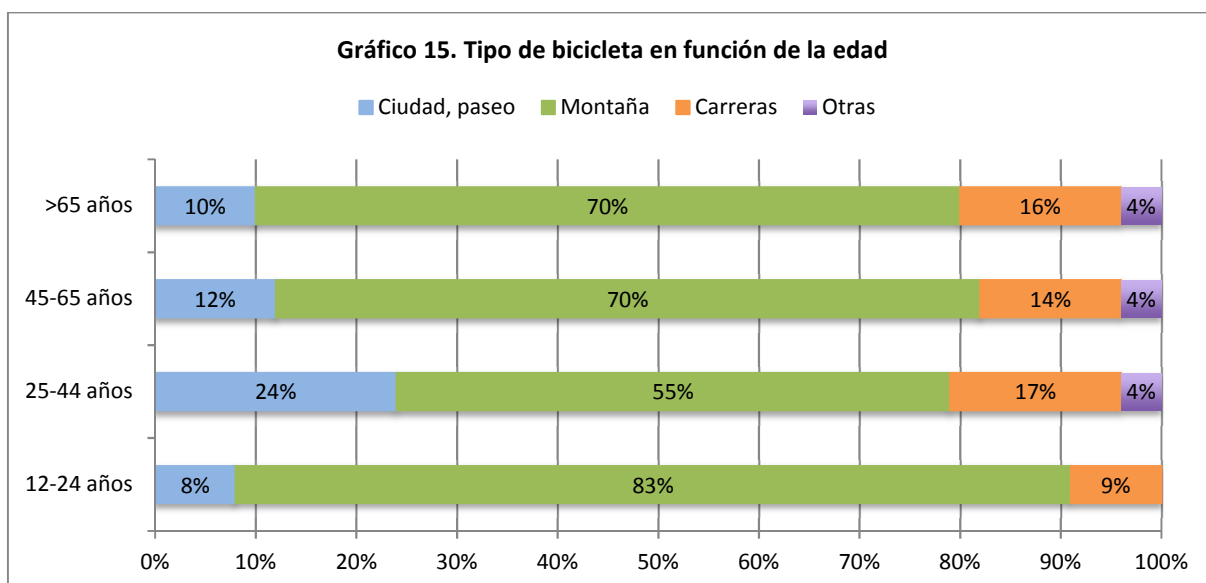
La bicicleta de ciudad o paseo es empleada por el 38% de las mujeres, y solo el 5% de hombres, descendiendo el porcentaje en 6 y 14 puntos respectivamente en relación a los datos obtenidos en 2019. Estas cifras están directamente relacionadas con el mayor uso de la bicicleta vinculado a la movilidad cotidiana (trabajo, estudios, compras...), por parte de las mujeres, actividades para las que las bicicletas de ciudad son más apropiadas.

Un 17% de los hombres y un 4% de las mujeres utilizan bicicletas de carreras, incrementándose su uso en 1 punto entre los hombres y manteniéndose el porcentaje entre las mujeres respecto a los resultados obtenidos en el estudio anterior.

Finalmente, un 2% de mujeres y un 8% de hombres emplean otros tipos de bicicletas, principalmente plegables (2,5%) y gravel bike (0,6%).



En cuanto al tipo de bicicleta por edad, se observa que la bicicleta de montaña es el tipo mayoritario en todos los grupos de edad, incrementándose su porcentaje de forma importante en todos los casos respecto a los datos obtenidos en 2019.



Se observa un descenso generalizado de las bicicletas de ciudad o paseo respecto a los datos de 2019, especialmente en las franjas de edad de 12-24 años y de 45-65 años.

Si relacionamos los datos relativos al tipo de bicicleta con los motivos para su uso comprobamos que la bicicleta de montaña es el tipo mayoritariamente utilizado en todos los casos. Destaca, en cualquier caso, el elevado uso de este tipo de bicicletas para acudir a los estudios, lo que podría indicar que los estudiantes las utilizan sea cual sea el tipo de desplazamiento.

En el Estudio de 2019 cuando el motivo del desplazamiento era el trabajo el tipo de bicicleta mayoritario era el de ciudad o paseo.

**Tabla 1. Tipo de bicicleta en función del motivo de desplazamiento**

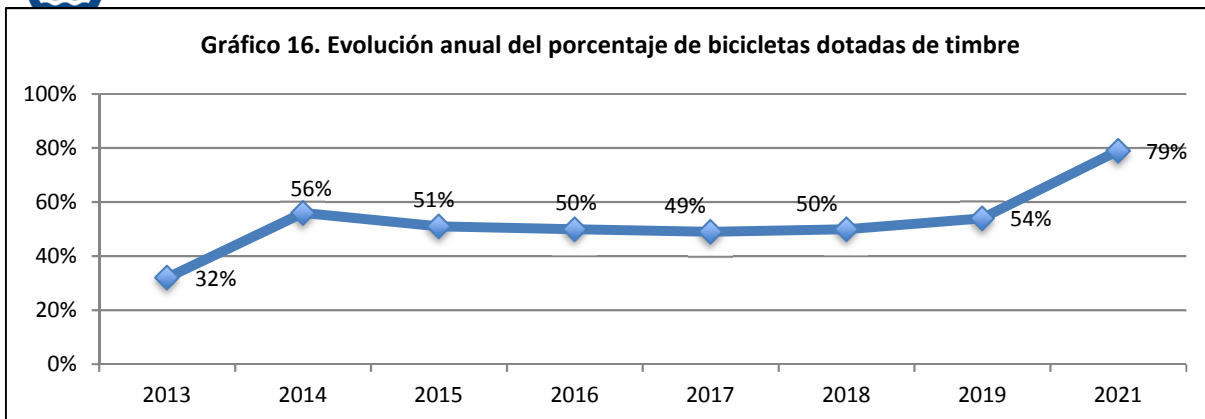
|               | Motivo de desplazamiento |           |                                |             |            | Total       |
|---------------|--------------------------|-----------|--------------------------------|-------------|------------|-------------|
|               | Trabajo                  | Estudios  | Cuidado, gestiones,<br>compras | Ocio, paseo | Deporte    |             |
| Ciudad, Paseo | 9<br>21%                 | 2<br>14%  | 4<br>21%                       | 31<br>25%   | 8<br>4%    | 54<br>14%   |
| Montaña       | 28<br>67%                | 12<br>86% | 14<br>74%                      | 81<br>65%   | 142<br>71% | 277<br>69%  |
| Carreras      | 1<br>2%                  | 0<br>0%   | 1<br>5%                        | 8<br>6%     | 46<br>23%  | 56<br>14%   |
| Otras         | 4<br>10%                 | 0<br>0%   | 0<br>0%                        | 5<br>4%     | 4<br>2%    | 13<br>3%    |
| <b>Total</b>  | 42<br>11%                | 14<br>4%  | 19<br>5%                       | 125<br>31%  | 200<br>50% | 400<br>100% |

### 3.6. Nivel de equipamiento de la bicicleta (I): timbre y luz

El timbre y la luz son dos elementos fundamentales del equipamiento de una bicicleta por su importancia respecto a la seguridad de las personas usuarias de las vías ciclistas forales, así como en relación a la convivencia entre las mismas.

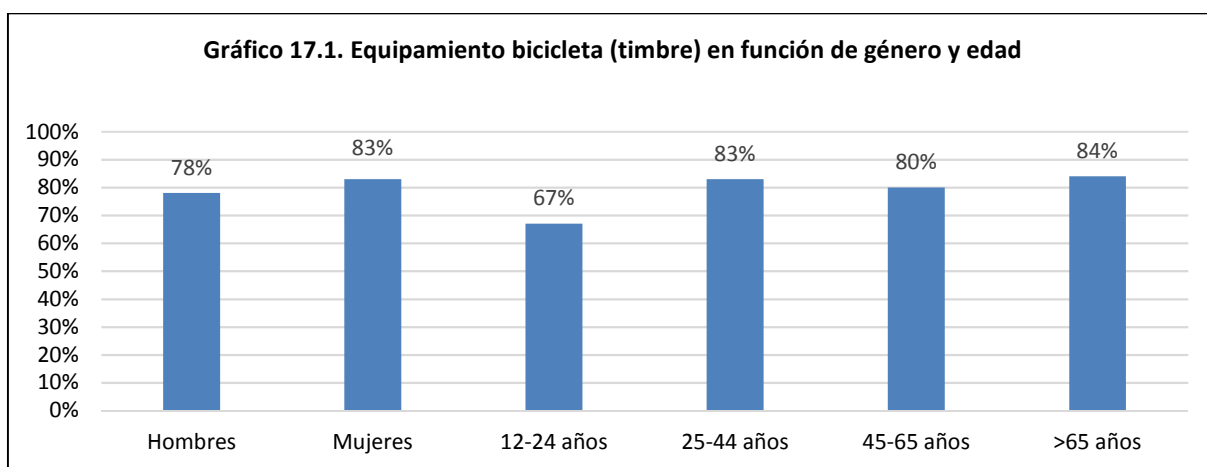
Hay que destacar en los resultados obtenidos en 2021 el importante incremento detectado en el porcentaje de bicicletas que cuentan con timbre y/o luz. Se trata de un incremento generalizado por lo que cabe deducir que, desde el anterior estudio de 2019, se ha producido una considerable renovación del parque de bicicletas, o bien, se ha dotado a las ya existentes de este equipamiento con el que anteriormente no contaban.

El uso del timbre puede resultar de gran utilidad para evitar situaciones de tensión y accidentes, y además, es obligatorio llevarlo sea cual sea el tipo de bicicleta utilizado. El porcentaje de bicicletas equipadas con timbre alcanza un valor récord del 79%, incrementándose en 25 puntos respecto a los resultados obtenidos en 2019.

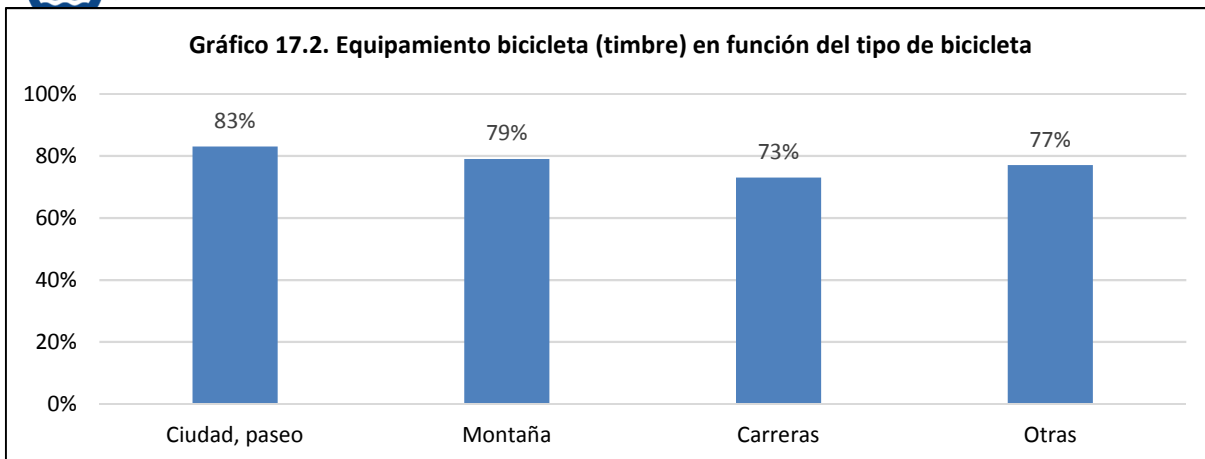


El porcentaje de bicicletas equipadas con timbre se incrementa en 27 puntos en el caso de los hombres (78%) y en 17 en el caso de las mujeres (83%), dejando la diferencia por género en solo 5 puntos.

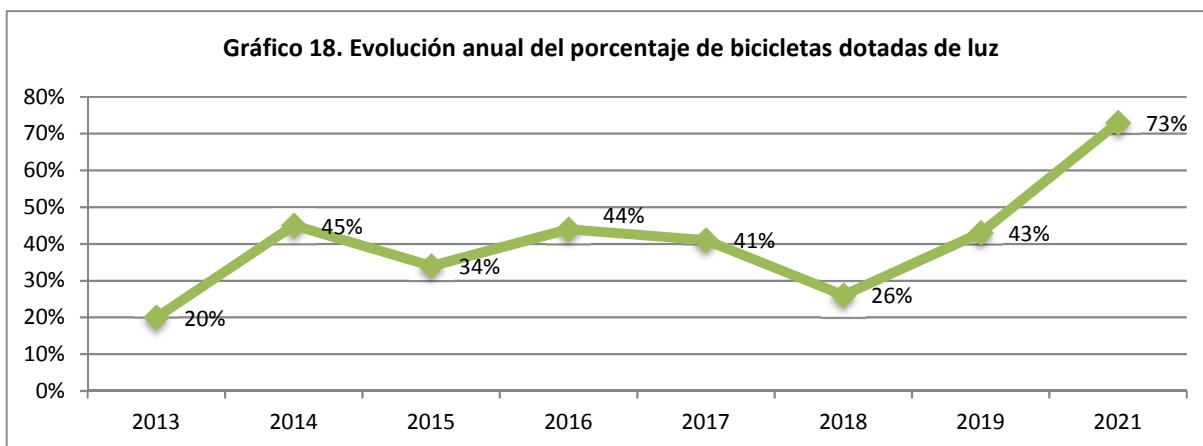
El incremento del porcentaje de bicicletas equipadas con timbre también es generalizado en todos los grupos de edad, alcanzando valores iguales o superiores al 80% en el caso de personas mayores de 24 años. Si bien en el caso de las personas menores de 25 años este porcentaje baja hasta un 67%, se registra un incremento de 18 puntos porcentuales también en este grupo de edad.



También se observan un incremento generalizado en función del tipo de bicicleta, especialmente en el caso de las bicicletas de montaña y las de carreras. El porcentaje de bicicletas equipadas con timbre se sitúa en valores por encima del 73% en todos los casos.

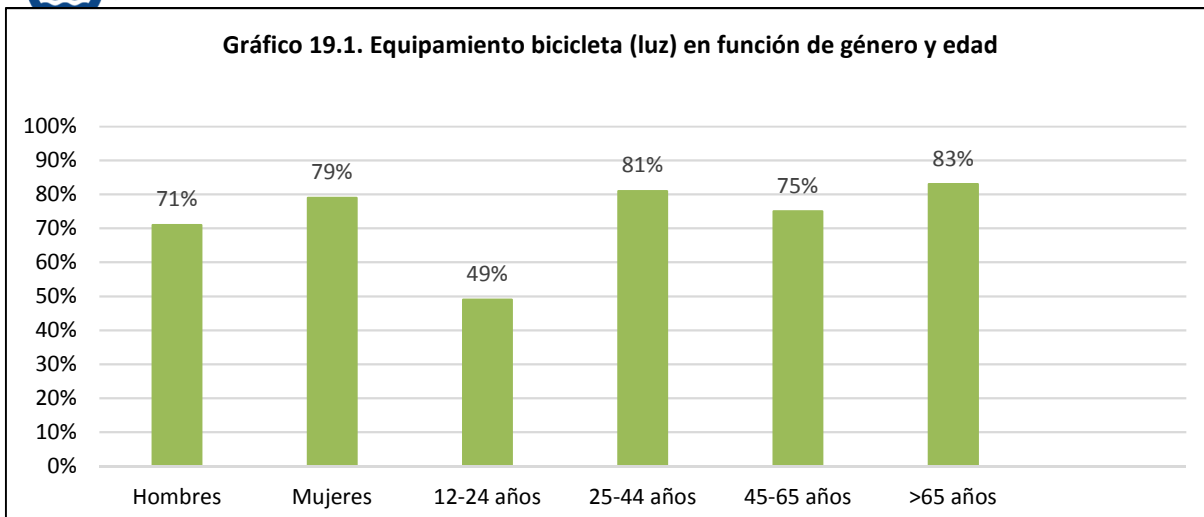


La luz es un elemento de gran utilidad para aumentar la visibilidad, siendo obligatoria su utilización entre el ocaso y la salida del sol, y al atravesar túneles y pasos inferiores. El porcentaje de bicicletas equipadas con luz es del 73%, 6 puntos menos que las equipadas con timbre. Se registra un incremento de 30 puntos respecto a los resultados obtenido en 2019.

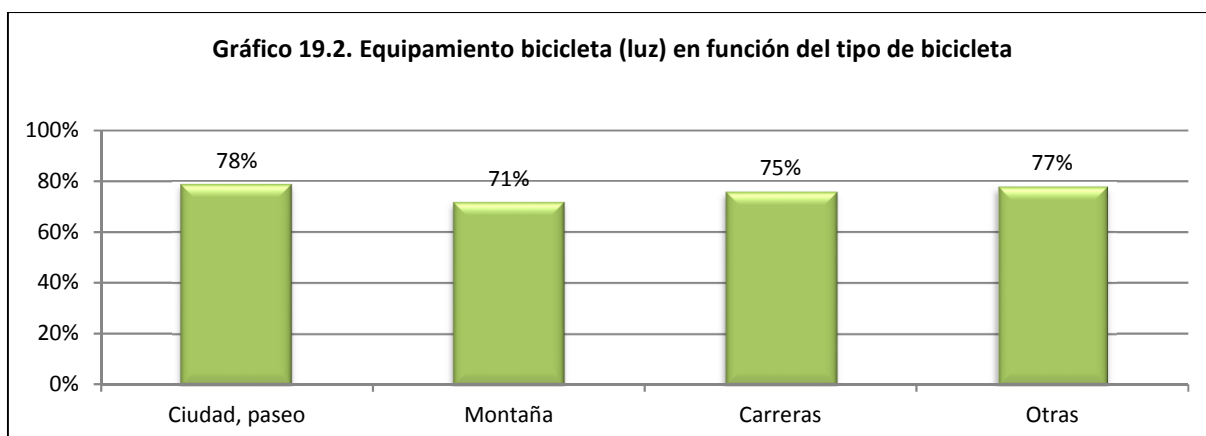


En el caso de la luz, también el incremento es generalizado. En el caso de los hombres se observa un incremento de 41 puntos alcanzando así el 79%, y en el caso de las mujeres el incremento es de 26 puntos y llega a un 71%.

Respecto a la edad, si bien se observa un importante incremento en todos los grupos de edad, en el caso de las personas más jóvenes el porcentaje de bicicletas equipadas con luz es del 49%, mientras que este porcentaje es igual o superior al 75% en el caso de las personas mayores de 24 años.

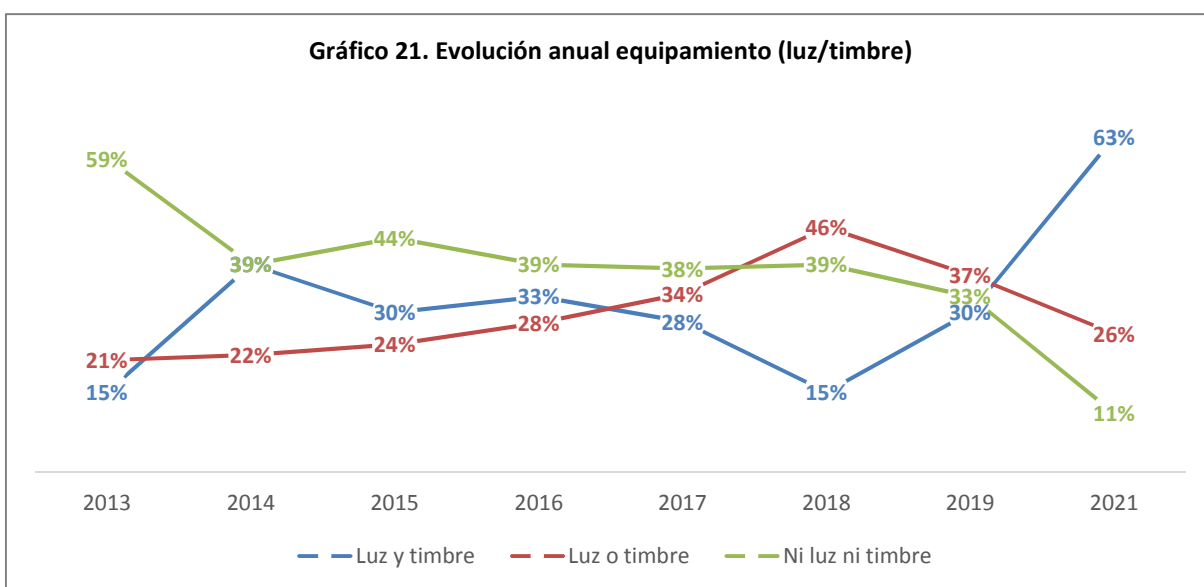
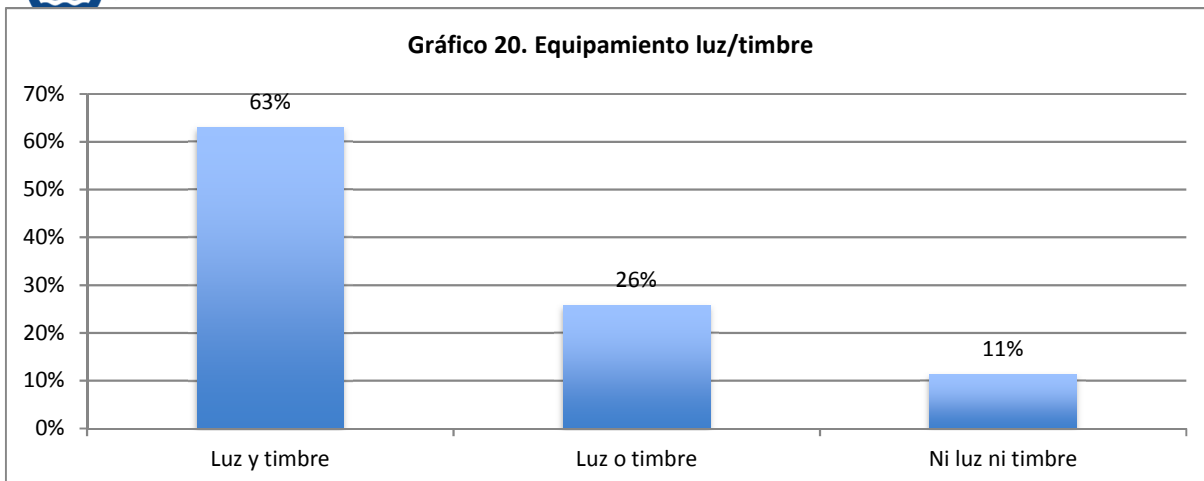


El porcentaje de bicicletas equipadas con luz es superior al 70% en todos los tipos de bicicleta.



El porcentaje de bicicletas equipadas con ambos accesorios (luz y timbre) es del 63%, más del doble que en 2019. Se reduce en 22 puntos el porcentaje de bicicletas que no disponen de ninguno de los 2 accesorios, del 33% en 2019 al 11% en 2021.





Si se analizan los datos del nivel de equipamiento (luz y timbre) en función del tipo de movilidad, se observa un incremento de 36 puntos en las bicicletas utilizadas para ocio y deporte (64%), y de 19 puntos en las que se utilizan para uso cotidiano (57%). En ambos casos desciende significativamente el porcentaje de bicicletas que no cuentan con ninguno de estos dos elementos.

**Tabla 2. Equipamiento (luz/timbre) en función del motivo de desplazamiento**

|              | Tipo de movilidad   |                | Total |
|--------------|---------------------|----------------|-------|
|              | Movilidad cotidiana | Ocio y deporte |       |
| Luz y timbre | 43                  | 209            | 252   |
|              | 57%                 | 64%            | 63%   |



|                  |           |            |            |
|------------------|-----------|------------|------------|
| Luz o timbre     | 26<br>35% | 77<br>24%  | 103<br>26% |
| Ni luz ni timbre | 6<br>8%   | 39<br>12%  | 45<br>11%  |
| <b>Total</b>     | <b>75</b> | <b>325</b> | <b>400</b> |

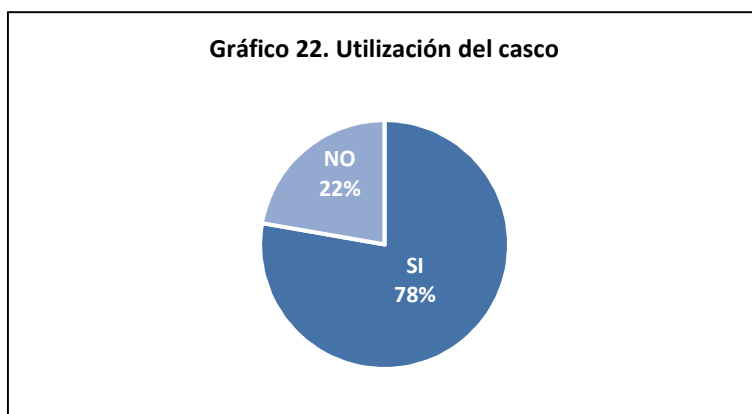
### 3.7. Nivel de equipamiento de la bicicleta (II): silla infantil

El número de bicicletas equipadas con una silla de niño/a es del 3,5%, lo que supone un incremento de 2,5 puntos respecto a 2019. En un 71% de los casos las sillas iban ocupadas en el momento de realizarse la encuesta.

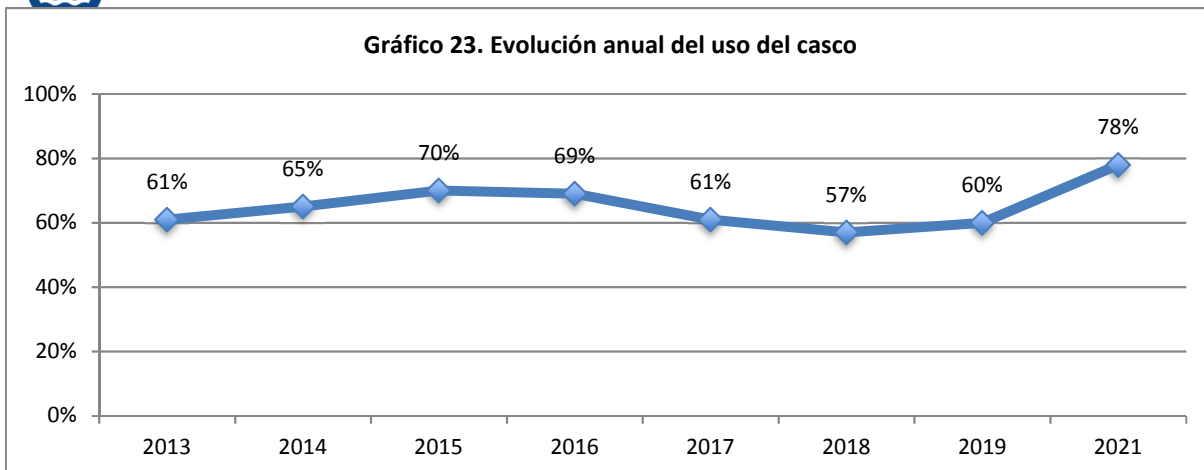
### 3.8. Utilización del casco

La encuestación realizada nos permite conocer en qué medida se utiliza el casco entre las personas ciclistas que transcurren por la Red Foral de Vías Ciclistas <sup>1</sup>.

Según los datos recogidos, se observa un importante incremento del porcentaje de utilización del casco entre las personas ciclistas, pasando del 59,5% en 2019 a un 78% en 2021.



<sup>1</sup> La Ley de Tráfico y Seguridad Vial, en su artículo 47, establece que el uso del casco es obligatorio para los/as ciclistas menores de 16 años, y para cualquier ciclista que circule en vía interurbana. Las vías ciclistas forales no entran dentro de la categoría legal de vía interurbana, la cual se refiere a vías para la circulación general de vehículos a motor. Por tanto, en las vías ciclistas forales el uso del casco no es obligatorio para los/as ciclistas de 16 o más años.



El aumento del uso del casco entre las personas ciclistas es especialmente significativo en el caso de las mujeres, con un incremento de 42 puntos (30% en 2019 y 72% en 2021). En el caso de los hombres también se registra un mayor uso del casco, que pasa del 67% en 2019 al 80% en 2021.

La habitual diferencia significativa respecto a la utilización del casco en función del género queda así reducida a 8 puntos.

**Tabla 3. Utilización del casco en función del género**

|               |    | Género     |           | Total      |
|---------------|----|------------|-----------|------------|
|               |    | Hombres    | Mujeres   |            |
| Uso del casco | SI | 238<br>80% | 73<br>72% | 311<br>78% |
|               | NO | 60<br>20%  | 29<br>28% | 89<br>22%  |

Por lo que respecta a la edad, la utilización del casco es mayoritaria entre los mayores de 24 años, con porcentajes superiores al 80% en todos los grupos de edad. Sin embargo, este porcentaje desciende hasta el 51% entre las personas ciclistas más jóvenes.

**Tabla 4. Utilización del casco en función de la edad**

|               |    | Tipo de movilidad |            |            |          | Total |
|---------------|----|-------------------|------------|------------|----------|-------|
|               |    | 12-24 años        | 25-44 años | 45-65 años | >65 años |       |
| Uso del casco | SI | 40                | 74         | 129        | 68       | 311   |
|               |    | 51%               | 83%        | 83%        | 89%      | 78%   |
|               | NO | 39                | 15         | 27         | 8        | 89    |
|               |    | 49%               | 17%        | 17%        | 11%      | 22%   |

Si se analizan los datos de utilización del casco en función del tipo de movilidad se observa que, si bien el aumento de su uso es generalizado, sigue siendo superior entre aquellas personas cuyas motivaciones son el ocio o el deporte (81%). Entre quienes realizan desplazamientos cotidianos (trabajo, estudios, compras y gestiones), el uso del casco se ha incrementado en 27 puntos, alcanzando el 65% de las personas encuestadas y reduciendo su distancia respecto al grupo anterior.

**Tabla 5. Utilización del casco en función del tipo de movilidad**

|               |    | Tipo de movilidad   |                | Total |
|---------------|----|---------------------|----------------|-------|
|               |    | Movilidad cotidiana | Ocio y deporte |       |
| Uso del casco | SI | 48                  | 263            | 311   |
|               |    | 65%                 | 81%            | 78%   |
|               | NO | 27                  | 62             | 89    |
|               |    | 36%                 | 19%            | 22%   |

Los datos de utilización del casco en función del tipo de movilidad son coherentes con los datos en función del tipo de bicicleta utilizada. El 98% de las personas que utilizan bicicletas de carreras utilizan casco, frente al 61% de aquellas que utilizan bicicletas de ciudad o paseo.

Esta diferencia entre los dos tipos de movilidad, y que es persistente en el tiempo, puede ser debida a dos factores:

- El uso del casco supone una mayor molestia para las personas que van al trabajo (mayor sudoración, problemas con el peinado) que para las que practican ciclismo deportivo, a las cuales el uso del casco no penaliza de la misma manera.
- El nivel de riesgo asumido en el ciclismo deportivo es más elevado (mayor velocidad, utilización de vías con alto volumen de tráfico o en mal estado, etc.), lo que explicaría un mayor deseo de sentirse protegido. Asimismo, en esta modalidad ciclista se realizan un mayor número de desplazamientos por la red interurbana general, exponiéndose así a sanciones en caso de no utilizar el casco.

Por lo que respecta a las bicicletas eléctricas, el 95% de las personas que las utilizan llevan casco, lo que se explicaría por un deseo de contar con una mayor protección



dado que alcanzan mayores velocidades y, por tanto, aumenta el riesgo de sufrir un accidente y su gravedad.

**Tabla 6. Utilización del casco en función del tipo de bicicleta**

|               |    | Tipo de bicicleta |               |         |          |       |
|---------------|----|-------------------|---------------|---------|----------|-------|
|               |    | Eléctrica         | Ciudad, Paseo | Montaña | Carreras | Otras |
| Uso del casco | SI | 53                | 33            | 212     | 55       | 11    |
|               |    | 95%               | 61%           | 77%     | 98%      | 85%   |
|               | NO | 3                 | 21            | 65      | 1        | 2     |
|               |    | 5%                | 39%           | 23%     | 2%       | 15%   |

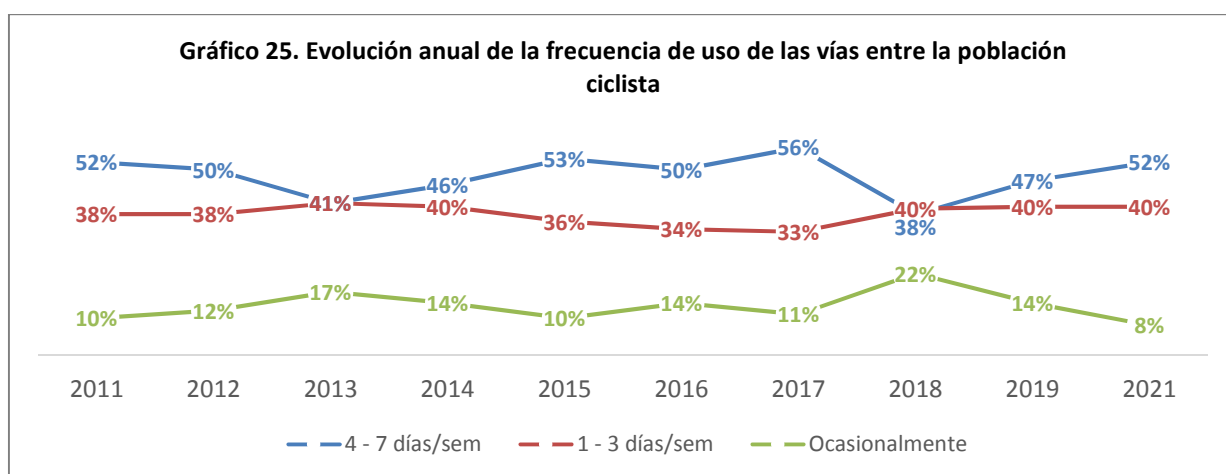
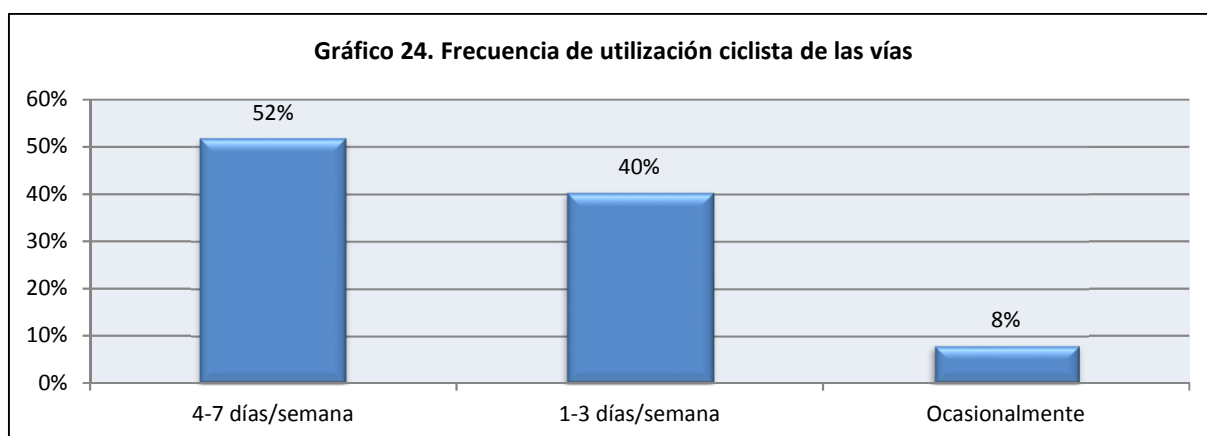
## 4. USO DE LA BICICLETA

### 4.1. Frecuencia de uso

Los datos sobre la frecuencia de utilización ciclista de las vías ciclistas forales proporcionan también información sobre sus niveles de aceptación y de fidelización de la red.

El 52% de las personas ciclistas encuestadas declaran utilizar la vía ciclista al menos 4 veces por semana, lo que supone volver a niveles superiores al 50% que no se alcanzaban desde 2017.

Un 40% declara utilizar la vía de 1 a 3 veces por semana, el mismo porcentaje que en 2019, mientras que el 8% restante afirma realizar un uso ocasional, el porcentaje más bajo en toda la serie histórica.



Los datos en función del género indican que, mientras que los hombres mantienen una frecuencia de uso similar (50% en 2019 y 51% en 2021), en el caso de las mujeres se observa un importante incremento de 18 puntos entre aquellas que declaran utilizar las vías ciclistas como mínimo 4 veces por semana (36% en 2019 y 54% en 2021).



Por primera vez desde que se realiza el Estudio, la frecuencia de uso es mayor entre las mujeres que entre los hombres. El porcentaje de hombres que utilizan ocasionalmente las vías ciclistas es del 9%, mientras que en el caso de las mujeres ha descendido hasta un 4%.

**Tabla 7. Frecuencia de utilización en función del género**

|                | Género     |            | Total       |
|----------------|------------|------------|-------------|
|                | Hombres    | Mujeres    |             |
| 4 - 7 días/sem | 152<br>51% | 55<br>54%  | 207<br>52%  |
| 1 - 3 días/sem | 118<br>40% | 43<br>42%  | 161<br>40%  |
| Ocasionalmente | 28<br>9%   | 4<br>4%    | 32<br>8%    |
| <b>Total</b>   | 298<br>75% | 102<br>26% | 400<br>100% |

Se encuentran diferencias significativas entre las personas ciclistas que utilizan las vías con carácter cotidiano y aquellas que las utilizan con carácter deportivo o recreativo. Así hasta un 83% de las primeras utilizan las vías al menos 4 veces por semana, frente al 45% de las segundas.

La diferencia entre ambos segmentos se amplía, ya que en el caso del ciclismo cotidiano esta alta frecuentación se ha incrementado en 17 puntos porcentuales respecto de 2019 (66%), mientras que ha aumentado 5 puntos en el ámbito deportivo o recreativo (40% en 2019).

**Tabla 8. Frecuencia de utilización en función del tipo de movilidad**

|                | Tipo de movilidad   |               | Total       |
|----------------|---------------------|---------------|-------------|
|                | Movilidad cotidiana | Ocio, deporte |             |
| 4 - 7 días/sem | 62<br>83%           | 145<br>45%    | 207<br>52%  |
| 1 - 3 días/sem | 10<br>13%           | 151<br>46%    | 161<br>40%  |
| Ocasionalmente | 3<br>4%             | 29<br>9%      | 32<br>8%    |
| <b>Total</b>   | 75<br>19%           | 325<br>81%    | 400<br>100% |

Esta diferencia está ocasionada principalmente por los grupos de personas trabajadoras y estudiantes, quienes utilizan las vías al menos 4 veces por semana, el 95% en el primer caso, y el 93% en el segundo.

**Tabla 9. Frecuencia de utilización en función del motivo de desplazamiento**

|                | Motivo de desplazamiento |           |                                 |             |            | Total       |
|----------------|--------------------------|-----------|---------------------------------|-------------|------------|-------------|
|                | Trabajo                  | Estudios  | Cuidados, gestiones,<br>compras | Ocio, paseo | Deporte    |             |
| 4 - 7 días/sem | 40<br>95%                | 13<br>93% | 9<br>47%                        | 52<br>42%   | 93<br>47%  | 207<br>52%  |
| 1 - 3 días/sem | 2<br>5%                  | 1<br>7%   | 7<br>37%                        | 64<br>51%   | 87<br>44%  | 161<br>40%  |
| Ocasionalmente | 0<br>0%                  | 0<br>0%   | 3<br>16%                        | 9<br>7%     | 20<br>10%  | 32<br>8%    |
| <b>Total</b>   | 42<br>11%                | 14<br>4%  | 19<br>5%                        | 125<br>31%  | 200<br>50% | 400<br>100% |

Si se analiza la relación entre edad y frecuencia de utilización, se observa que el mayor porcentaje de la frecuencia de al menos 4 viajes por semana se registra entre las personas mayores de 65 años. Esta alta frecuentación se incrementa en 17 puntos en este grupo de edad (44% en 2019 y 61% en 2021), y en 13 puntos entre las personas de 25 a 44 años (40% en 2019 y 53% en 2021). Sin embargo, entre los menores de 25 y las personas entre 45 y 65 años, se observan ligeros descensos, de 2 y 1 punto respectivamente.

**Tabla 10. Frecuencia de utilización en función de la edad**

|                | Edad       |            |            |           | Total       |
|----------------|------------|------------|------------|-----------|-------------|
|                | 12-24 años | 25-44 años | 45-65 años | >65 años  |             |
| 4 - 7 días/sem | 35<br>44%  | 47<br>53%  | 79<br>51%  | 46<br>61% | 207<br>52%  |
| 1 - 3 días/sem | 30<br>38%  | 34<br>38%  | 68<br>44%  | 29<br>38% | 161<br>40%  |
| Ocasionalmente | 14<br>18%  | 8<br>9%    | 9<br>6%    | 1<br>1%   | 32<br>8%    |
| <b>Total</b>   | 79<br>20%  | 89<br>22%  | 156<br>39% | 76<br>19% | 400<br>100% |

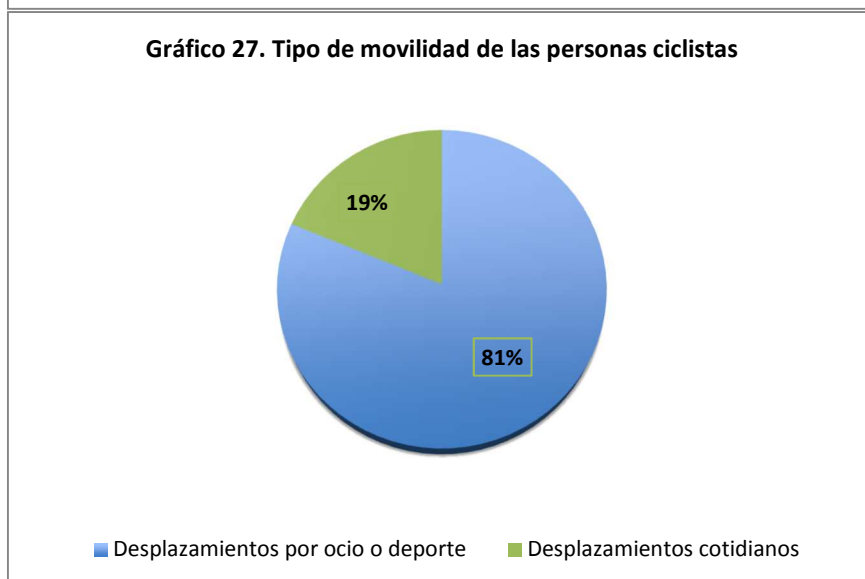
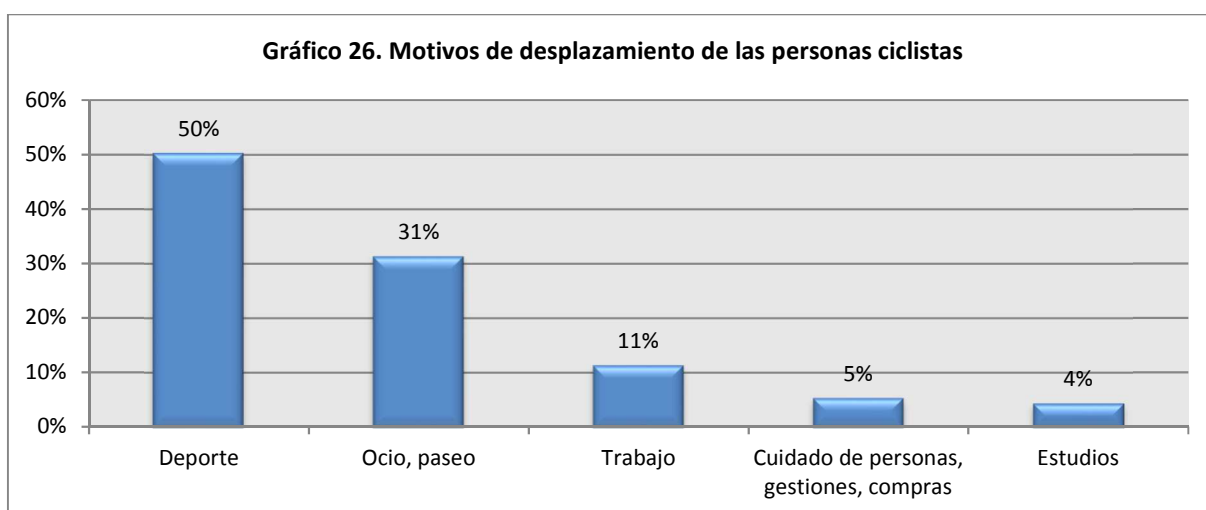


## 4.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento

El análisis de los motivos de desplazamiento permite conocer el papel de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa como infraestructura de transporte cotidiano, además del que desempeña para finalidades deportivas y recreativas.

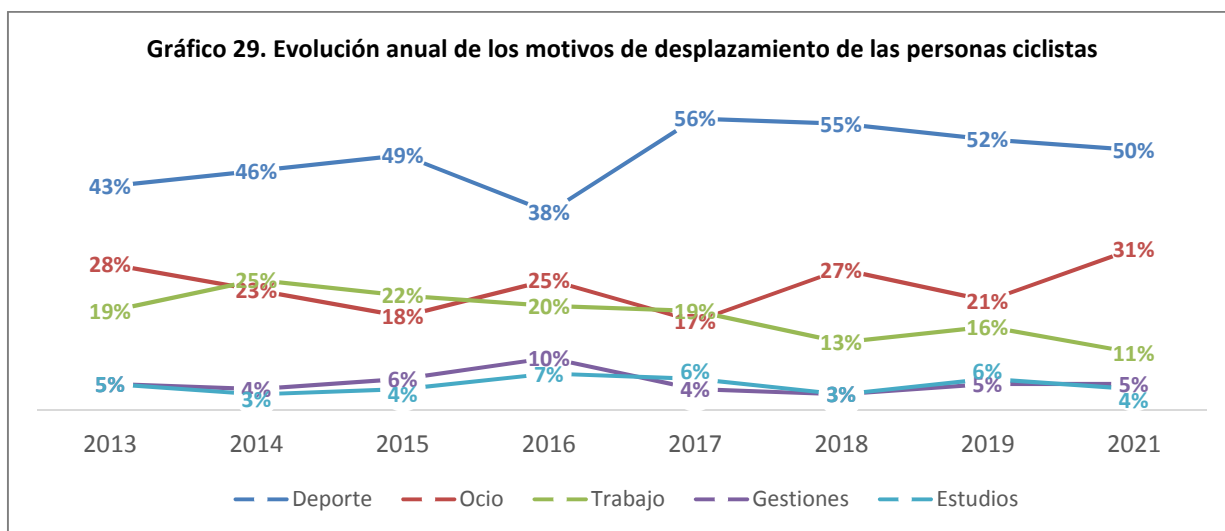
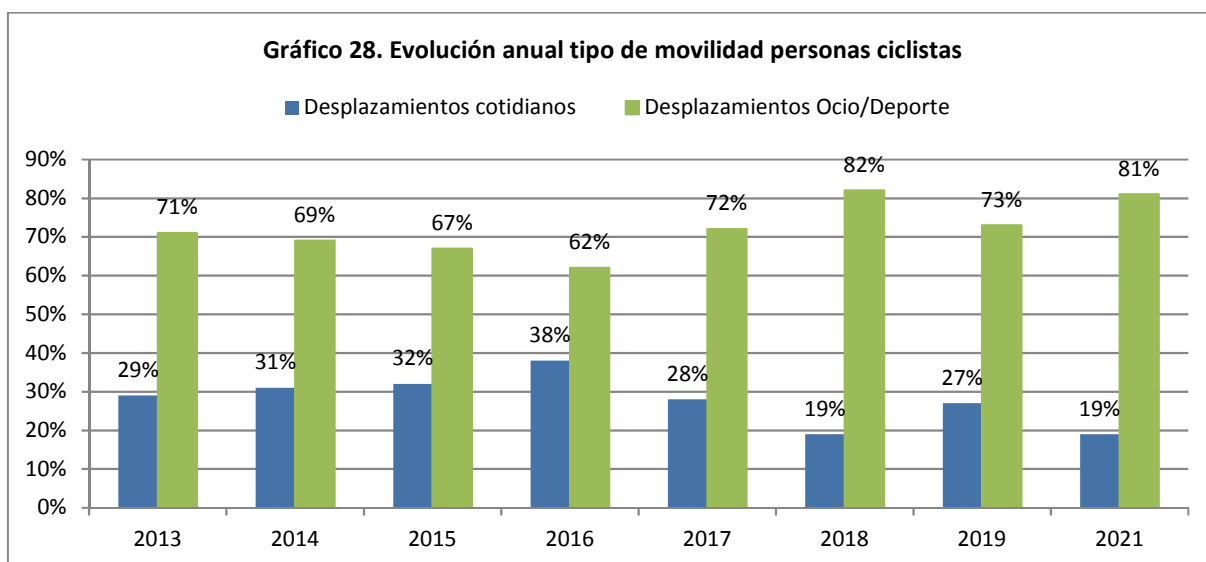
El 50% de las personas encuestadas utiliza el viario ciclista para la práctica deportiva, y un 31% para el ocio o paseo. El porcentaje conjunto es del 81%, 8 puntos más que en 2019.

El 11% señala motivos de trabajo, un 4% estudios y el 5% restante gestiones, compras o cuidados. El porcentaje conjunto de personas que realizan desplazamientos cotidianos es del 19%.



Los desplazamientos cotidianos han descendido 8 puntos respecto a 2019, registrando niveles similares a 2018.

Los desplazamientos por ocio o deporte se incrementan 8 puntos de forma global, ya que si bien es en los desplazamientos de ocio en los que se observa un mayor incremento, hay que tener en cuenta que la diferencia entre ocio y deporte puede ser subjetiva, y en muchos casos la persona encuestada tiene dificultades para distinguir entre estas dos categorías.



Si se analizan los datos sobre el tipo de movilidad en relación al género se observa que los desplazamientos cotidianos suponen el 25% de los desplazamientos de las mujeres y el 17% del de los hombres. Esta diferencia es especialmente reseñable en los desplazamientos para acudir al trabajo, en los que el porcentaje de mujeres (18%) es más del doble del que se da entre los hombres (8%).

El ocio o deporte es el motivo del 83% de los desplazamientos de los hombres y el 75% de los de las mujeres.



**Tabla 11. Motivos de desplazamiento en función del género**

|   | Género     |            | Total       |
|---|------------|------------|-------------|
|   | Hombres    | Mujeres    |             |
| Trabajo                                 | 24<br>8%   | 18<br>18%  | 42<br>11%   |
| Estudios                                | 11<br>4%   | 3<br>3%    | 14<br>4%    |
| Cuidado de personas, gestiones, compras | 15<br>5%   | 4<br>4%    | 19<br>5%    |
| Ocio, paseo                             | 80<br>27%  | 45<br>44%  | 125<br>31%  |
| Deporte                                 | 168<br>56% | 32<br>31%  | 200<br>50%  |
| <b>Total</b>                            | 298<br>75% | 102<br>26% | 400<br>100% |

El porcentaje de desplazamientos cotidianos desciende en todos los grupos de edad, y de forma más acusada, entre los menores de 25 años (-12 puntos) y las personas entre 45 y 65 años (-11 puntos). El descenso es de 3 puntos en el grupo de edad de 25 a 44 años, y de 2 puntos entre los mayores de 65 años.

**Tabla 12. Motivos de desplazamiento en función de la edad**

|   |            |            |            |           | Total       |
|---|------------|------------|------------|-----------|-------------|
|   | 12-24 años | 25-44 años | 45-65 años | >65 años  |             |
| Trabajo                                 | 3<br>4%    | 17<br>19%  | 22<br>14%  | 0<br>0%   | 42<br>11%   |
| Estudios                                | 14<br>18%  | 0<br>0%    | 0<br>0%    | 0<br>0%   | 14<br>4%    |
| Cuidado de personas, gestiones, compras | 1<br>1%    | 6<br>7%    | 9<br>6%    | 3<br>4%   | 19<br>5%    |
| Ocio, paseo                             | 20<br>25%  | 30<br>34%  | 49<br>31%  | 26<br>34% | 125<br>31%  |
| Deporte                                 | 41<br>52%  | 36<br>40%  | 76<br>49%  | 47<br>62% | 200<br>50%  |
| <b>Total</b>                            | 79<br>20%  | 89<br>22%  | 156<br>39% | 76<br>19% | 400<br>100% |

### 4.3. Distancia del desplazamiento

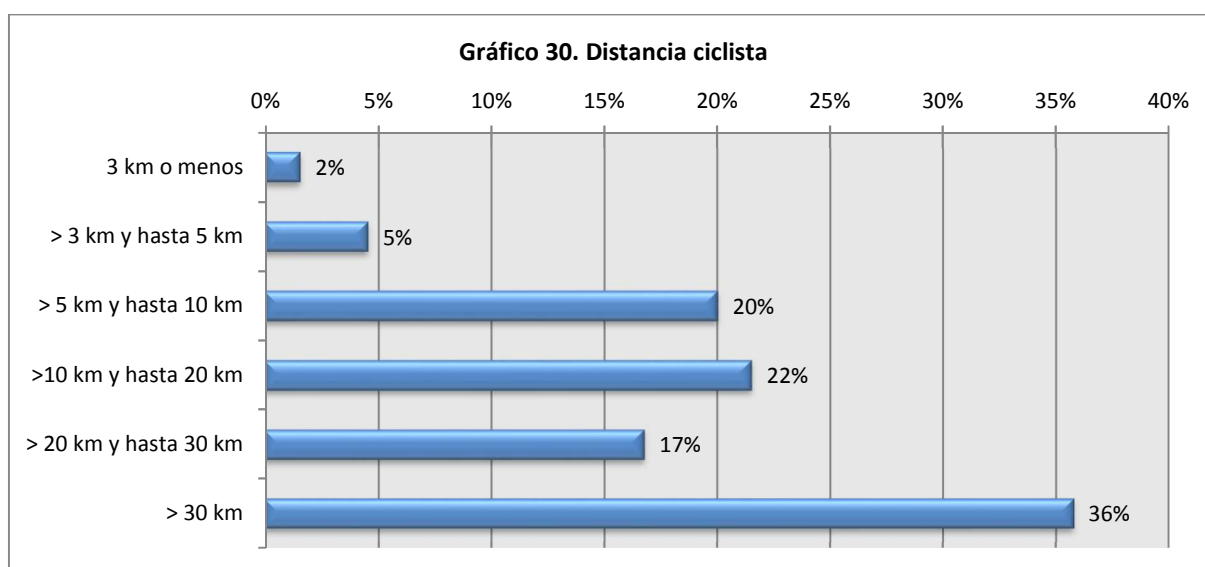
En el Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de 2019 se introdujo un nuevo ítem para conocer la distancia total del desplazamiento (ida y vuelta) que estaban haciendo las personas encuestadas en el momento de realizar la encuesta.

Para responder a esta cuestión, se ofrece a las personas ciclistas encuestadas las siguientes posibles respuestas:

- 3 km o menos.
- Más de 3 km y hasta 5 km.
- Más de 5 km y hasta 10 km.
- Más de 10 km y hasta 20 km.
- Más de 20 km y hasta 30 km.
- Más de 30 km.

Más de la mitad de las personas ciclistas encuestadas (53%) afirma estar realizando un desplazamiento superior a 20 kilómetros, 4 puntos más que en 2019.

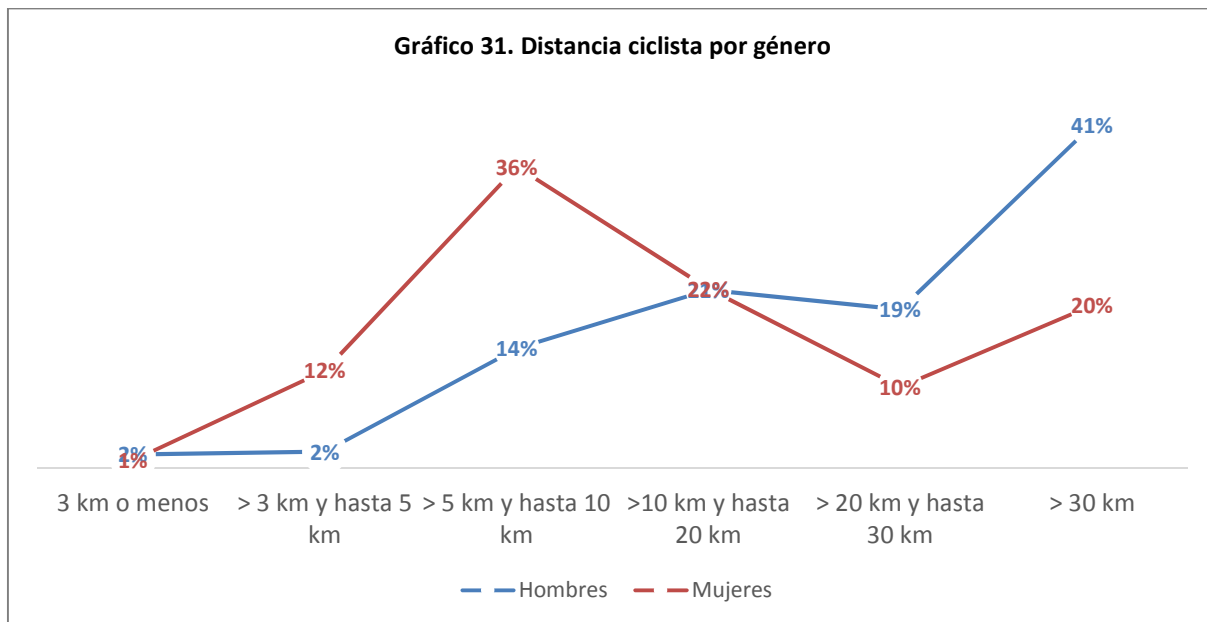
Solamente el 2% de las personas ciclistas encuestadas afirman realizar un desplazamiento inferior a los 3 kilómetros, 5 puntos menos que en 2019.



Si se analizan los resultados por género, se observa que el 41% de los hombres ciclistas encuestados afirman realizar recorridos superiores a los 30 km. Este porcentaje asciende hasta el 60% para distancias superiores a los 20 km. Estos resultados son similares a los obtenidos en 2019.

Sin embargo, en el caso de las mujeres se observa un incremento en las distancias de los desplazamientos que realizan, respecto a los resultados obtenidos en 2019.

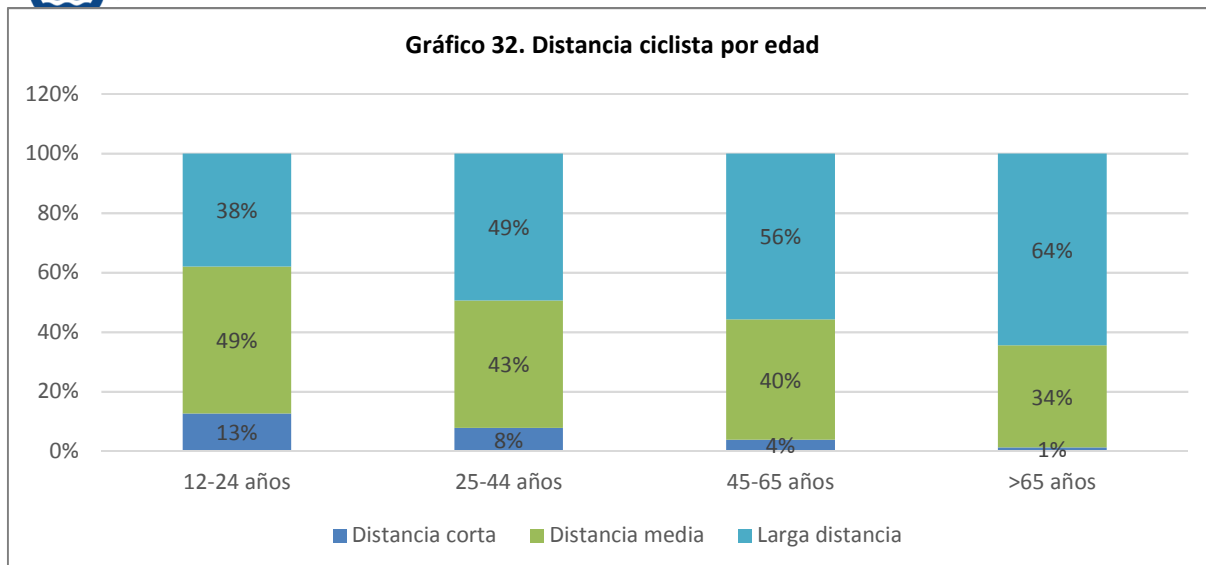
El porcentaje de mujeres que afirman realizar recorridos superiores a 20 km prácticamente se duplica y pasa de un 15% en 2019 a un 29% en 2021.



Para analizar los resultados obtenidos en función de la edad de las personas encuestadas, se ha tenido en cuenta la siguiente tabla de equivalencias.

**Tabla 13. Equivalencias distancias recorridas ciclistas**

| Distancia           | Equivalencia    |
|---------------------|-----------------|
| <3 km y hasta 5 km  | Distancia corta |
| >5 km y hasta 20 km | Distancia media |
| >20 km              | Distancia larga |



Al igual que en 2019, se sigue observando una relación directa entre la edad y la distancia del desplazamiento, a más edad mayor es la distancia recorrida.

Así, entre las personas mayores de 45 años son mayoritarios los recorridos de larga distancia (más de 20 km), mientras que el porcentaje es del 49% en el grupo de edad de 25 a 44 años y desciende hasta el 38% entre las personas menores de 25 años.

Entre los más jóvenes son más habituales los recorridos de hasta 20 km (62%), disminuyendo este porcentaje a medida que se incrementa la edad de las personas ciclistas: 51% en el grupo de edad de 25 a 44 años, 44% entre los de 45 a 65 años y un 35% en el caso de las personas ciclistas mayores de 65 años.

Los desplazamientos cortos (5 km o menos) suponen el 15% de las personas ciclistas más jóvenes y solamente el 1% de las mayores de 65 años.

Por lo que respecta a la relación entre la distancia del desplazamiento y el tipo de movilidad se observa, como es lógico, que la distancia es mayor en aquellos desplazamientos de ocio y deporte, y menor en los de movilidad cotidiana (trabajo, estudios, cuidados, gestiones y compras).

El 42% de los desplazamientos por ocio o deporte superan los 30 km, y hasta un 61% supera los 20 km. Los resultados son similares a los obtenidos en 2019.

Sin embargo, solo en el 13% de los desplazamientos de movilidad cotidiana se realizan más de 20 km, siendo mayoritarios (76%) los medios (entre 5 y 20 km) que se incrementan en 17 puntos con respecto a 2019, al tiempo que se reducen en 10 puntos los viajes de 3 km o menos.



**Tabla 14. Distancia ciclista en función del tipo de movilidad**

|              |                            | Tipo de movilidad   |                | Total       |
|--------------|----------------------------|---------------------|----------------|-------------|
|              |                            | Movilidad cotidiana | Ocio y deporte |             |
| Distancia    | 3 km o menos               | 2<br>3%             | 4<br>1%        | 6<br>2%     |
|              | Más de 3 km y hasta 5 km   | 6<br>8%             | 12<br>4%       | 18<br>5%    |
|              | Más de 5 km y hasta 10 km  | 32<br>43%           | 48<br>15%      | 80<br>20%   |
|              | Más de 10 km y hasta 20 km | 25<br>33%           | 61<br>19%      | 86<br>22%   |
|              | Más de 20 km.y hasta 30 km | 5<br>7%             | 62<br>19%      | 67<br>17%   |
|              | Más de 30 km               | 5<br>7%             | 138<br>42%     | 143<br>36%  |
| <b>Total</b> |                            | 75<br>19%           | 325<br>81%     | 400<br>100% |

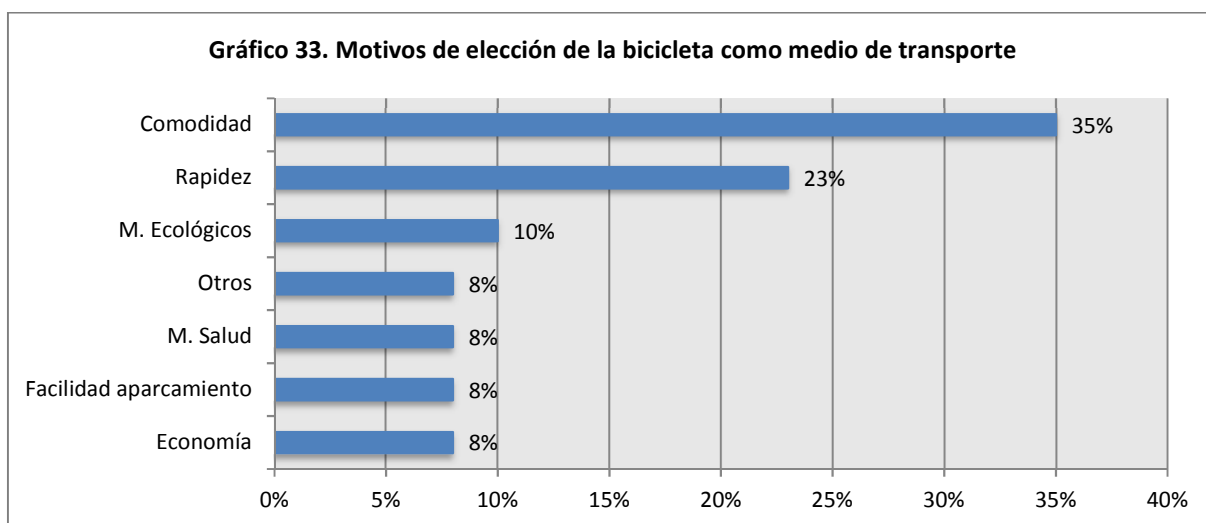
#### 4.4. Motivos de elección de la bicicleta como modo de transporte

La pregunta sobre los motivos de elección de la bicicleta como modo de transporte se realiza a aquellas personas que no han señalado el deporte como la principal razón para utilizar las vías ciclistas forales.

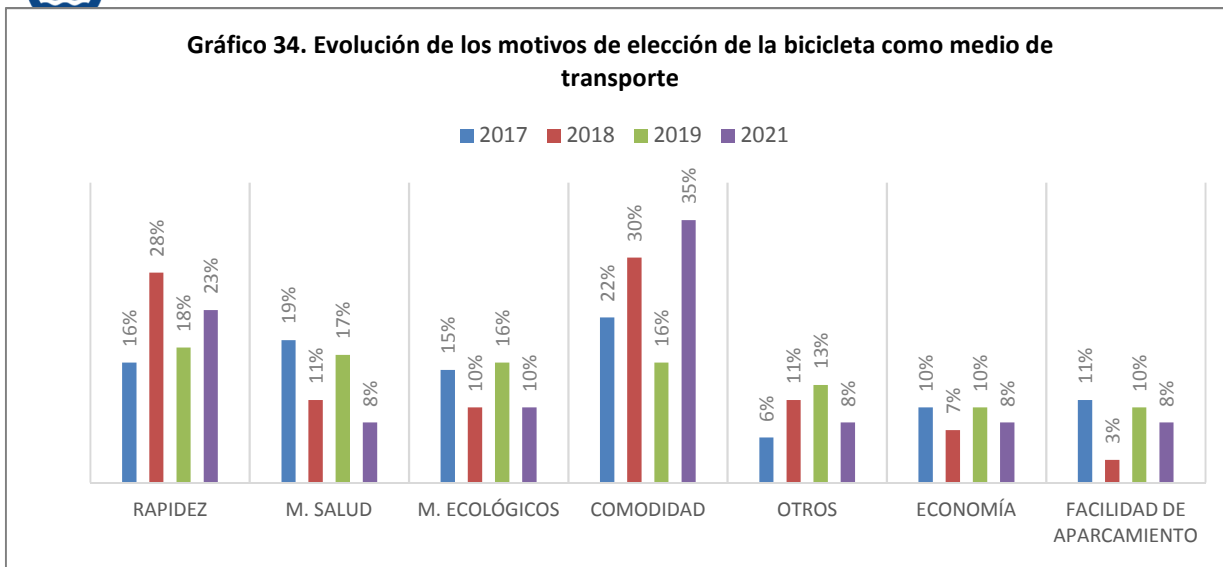
Los principales motivos aducidos por las personas ciclistas han sido la comodidad (35%) y la rapidez (23%), al igual que ha venido ocurriendo, por lo general, en las anteriores encuestaciones.

A más distancia se situarían los motivos ecológicos (10%), motivos de salud (8%), economía (8%) y facilidad de aparcamiento (8%). Además, hay otro 8% que aducen "Otros motivos" entre los que destacan, fundamentalmente, la posibilidad de compartir tiempo y actividad con los hijos, y la seguridad.

La evolución temporal de estos resultados durante los últimos años ha sido bastante cambiante, pudiéndose tan sólo destacar que la facilidad de aparcamiento y la economía están siempre entre los menos seleccionados, así como que la comodidad alcanza ahora el mayor porcentaje desde que se iniciaron estas mediciones.







Si se analizan los motivos de elección en función del género, se observa que tanto para las mujeres como para los hombres, son la comodidad y la rapidez los motivos con un mayor peso, sin que en el resto de motivos se aprecien diferencias reseñables.

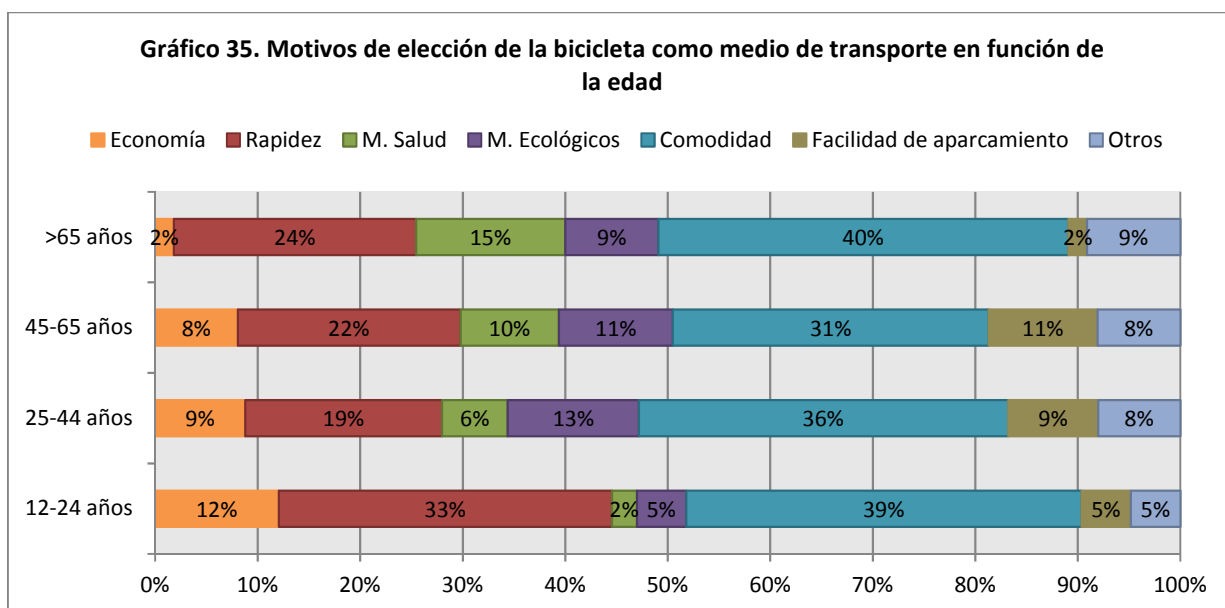
**Tabla 15. Motivos de elección de la bicicleta en función del género**

|                           | Género     |            | Total       |
|---------------------------|------------|------------|-------------|
|                           | Hombres    | Mujeres    |             |
| Economía                  | 23         | 15         | 38          |
|                           | 8%         | 9%         | 8%          |
| Rapidez                   | 66         | 41         | 107         |
|                           | 23%        | 24%        | 23%         |
| Motivos de salud          | 28         | 9          | 37          |
|                           | 10%        | 5%         | 8%          |
| Motivos ecológicos        | 25         | 22         | 47          |
|                           | 9%         | 13%        | 10%         |
| Comodidad                 | 101        | 59         | 160         |
|                           | 35%        | 35%        | 35%         |
| Facilidad de aparcamiento | 23         | 14         | 37          |
|                           | 8%         | 8%         | 8%          |
| Otros                     | 26         | 9          | 35          |
|                           | 9%         | 5%         | 8%          |
| <b>Total</b>              | <b>292</b> | <b>169</b> | <b>461</b>  |
|                           | <b>63%</b> | <b>37%</b> | <b>100%</b> |

(\*) La pregunta es de respuesta múltiple, por lo que el total de respuestas es superior al número de personas encuestadas a las que se realiza esta pregunta.

Si se analizan los resultados en función de la edad de las personas encuestadas, también se observa que son la comodidad y la rapidez los motivos mayoritarios en todos los grupos de edad, debiendo destacarse que el primero es notablemente más señalado por parte de las personas entre 12 y 24 años (33%).

En el siguiente gráfico puede observarse el diferente peso de cada motivo en cada uno de los grupos de edad.

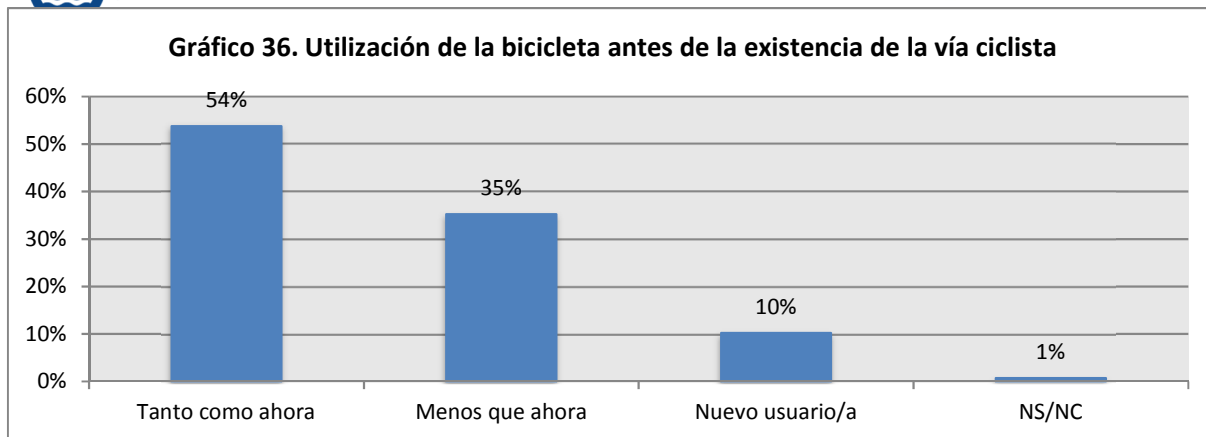


Asimismo, cabe mencionar que el motivo económico incrementa su modesta importancia conforme en función inversa a la edad de las personas ciclistas; justo en sentido opuesto de lo que ocurre con el motivo relativo a la salud.

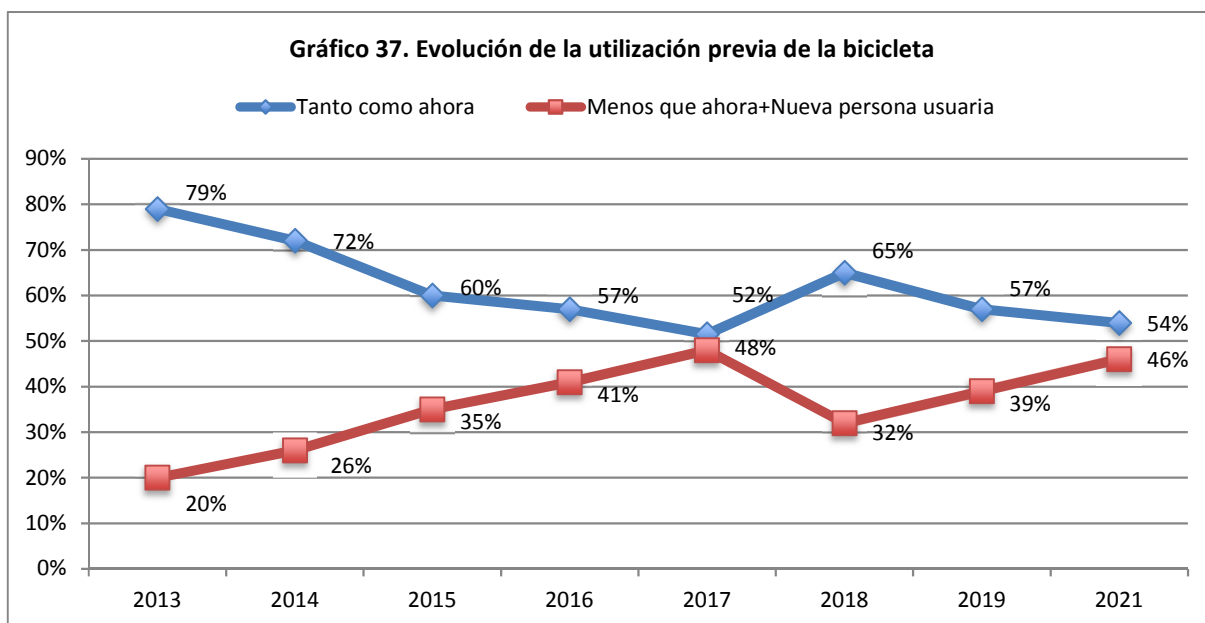
#### 4.5. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta

Además de potenciar el uso cotidiano de la bicicleta, la existencia de la red foral de vías ciclistas tiene una influencia en la promoción de la movilidad ciclista con carácter general. El 54% de la población ciclista encuestada declaró que antes de utilizar la vía ciclista usaba la bicicleta tanto como ahora, un 35% declaró utilizarla menos que ahora, y un 10% afirmó no haber usado la bicicleta anteriormente.

Se observa un incremento de 6 puntos porcentuales en la influencia de la existencia de la vía ciclista a la hora de utilizar la bicicleta, bien aumentando su uso, o bien incentivando la utilización de la bicicleta por primera vez.



Si se analiza la evolución de estos datos, se puede observar que se sitúan dentro de una horquilla de valores similares a los obtenidos en 2017.



Analizando los datos en función del género se vuelve a observar, un año más, que la influencia de la existencia de la vía ciclista en la utilización de la bicicleta es mayor entre las mujeres (54%), que entre los hombres (43%), especialmente en cuanto a nuevas personas usuarias (17% mujeres y 8% hombres).

Tabla 16. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta en función del género



|                           | Género             |                    | Total               |
|---------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
|                           | Hombres            | Mujeres            |                     |
| Sí, tanto como ahora      | 169<br>57%         | 46<br>45%          | 215<br>54%          |
| Sí, pero menos que ahora  | 103<br>35%         | 38<br>37%          | 141<br>35%          |
| No, soy nuevo/a usuario/a | 24<br>8%           | 17<br>17%          | 41<br>10%           |
| NS/NC                     | 2<br>1%            | 1<br>1%            | 3<br>1%             |
| <b>Total</b>              | <b>298<br/>75%</b> | <b>102<br/>26%</b> | <b>400<br/>100%</b> |

Si se analiza esta influencia en función de los motivos de desplazamiento, se observa que la presencia de la vía ciclista influye en especial a la hora de fomentar el uso de la bicicleta entre aquellas personas que realizan desplazamientos cotidianos por cuidados, gestiones y compras.

En el estudio de 2019 la influencia era mayor en aquellas personas que realizaban desplazamientos cotidianos por trabajo y estudios.

**Tabla 17. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta en función del motivo de desplazamiento**

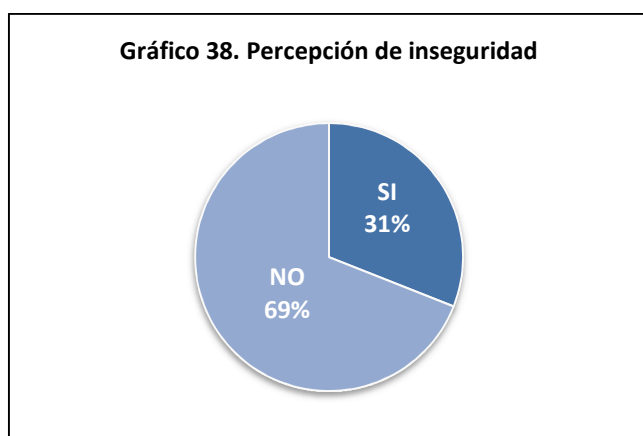
|                              | Motivo de desplazamiento |                  |                                 |                    |                    | Total               |
|------------------------------|--------------------------|------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
|                              | Trabajo                  | Estudios         | Cuidados, gestiones,<br>compras | Ocio, paseo        | Deporte            |                     |
| Sí, tanto como ahora         | 21<br>50%                | 9<br>64%         | 4<br>21%                        | 57<br>46%          | 124<br>62%         | 215<br>54%          |
| Sí, pero menos que ahora     | 18<br>43%                | 5<br>36%         | 12<br>63%                       | 51<br>41%          | 55<br>28%          | 141<br>35%          |
| No, soy nuevo/a<br>usuario/a | 3<br>7%                  | 0<br>0%          | 3<br>16%                        | 14<br>11%          | 21<br>11%          | 41<br>10%           |
| NS/NC                        | 0<br>0%                  | 0<br>0%          | 0<br>0%                         | 3<br>2%            | 0<br>0%            | 3<br>1%             |
| <b>Total</b>                 | <b>42<br/>11%</b>        | <b>14<br/>4%</b> | <b>19<br/>5%</b>                | <b>125<br/>31%</b> | <b>200<br/>50%</b> | <b>400<br/>100%</b> |

## 5. VALORACIÓN CICLISTA

### 5.1. Percepción de la seguridad ciclista

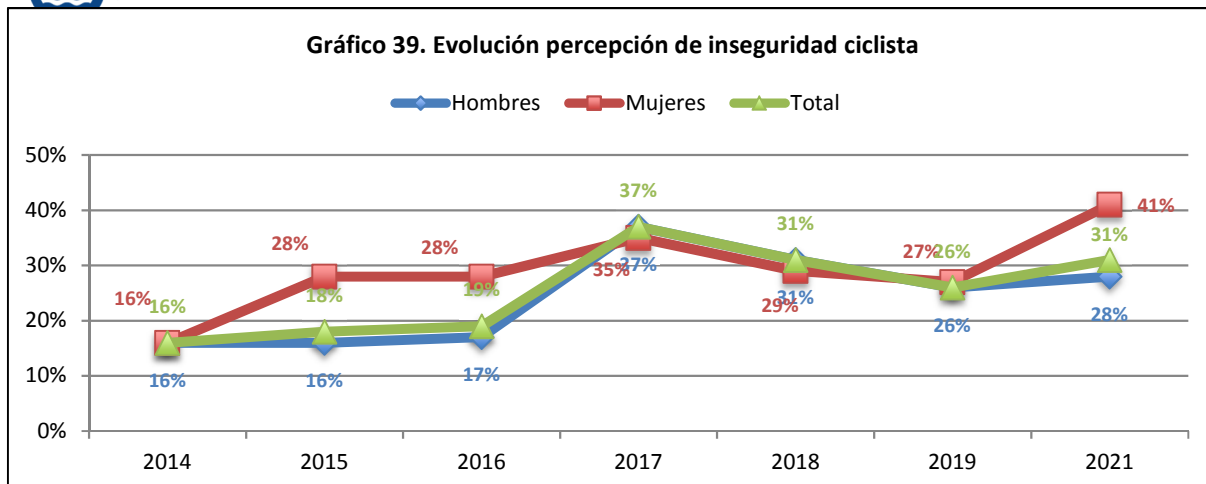
Una de las cuestiones que se plantea a las personas encuestadas se centra en su percepción de seguridad. Concretamente se les pregunta si hay algún punto o tramo de la vía ciclista en el que se sientan inseguras, sin especificar si se hace referencia a la seguridad vial o a la seguridad ciudadana.

El 31% de las personas encuestadas respondieron que se sentían inseguras en algún punto o tramo de la vía ciclista, lo que supone un incremento de 5 puntos respecto a 2019, igualando el resultado alcanzado en 2018, pero manteniéndose en unos niveles similares a los registrados en los últimos 3 años. En cualquier caso, es preciso advertir que la percepción de inseguridad prácticamente se ha duplicado desde 2014.



Si se analizan los resultados en función del género, se observa que la percepción de inseguridad crece especialmente en las mujeres con un incremento de 14 puntos porcentuales respecto a 2019. Ésta preocupante cifra es la más alta alcanzada hasta la fecha.

En el caso de los hombres, también se registra un incremento de la percepción de la inseguridad, aunque en este caso de solo 2 puntos.



Las personas que afirmaron sentirse inseguras realizaron un total de 125 menciones de puntos o tramos de las vías ciclistas. Se ha realizado una agrupación de estas menciones por cada vía ciclista que se incluyen en el Anexo V de este Estudio.

## 5.2. Valoración de la vía ciclista

La información sobre la valoración que las personas usuarias realizan resulta de gran utilidad para mejorar las condiciones que ofrece la red actual de vías ciclistas, y planificar de forma adecuada el diseño y construcción de otras vías proyectadas.

El cuestionario utilizado ha recogido preguntas dirigidas a las personas usuarias sobre el estado de diversos aspectos del viario ciclista foral, como el firme o asfalto, la señalización, iluminación, convivencia entre personas usuarias, percepción de seguridad, y en general, su valoración global teniendo en cuenta todos estos aspectos.

Para conocer el grado de satisfacción, la valoración propuesta ha sido de 0 a 10 puntos para cada uno de los aspectos, y los datos recogidos se han clasificado de la siguiente forma:

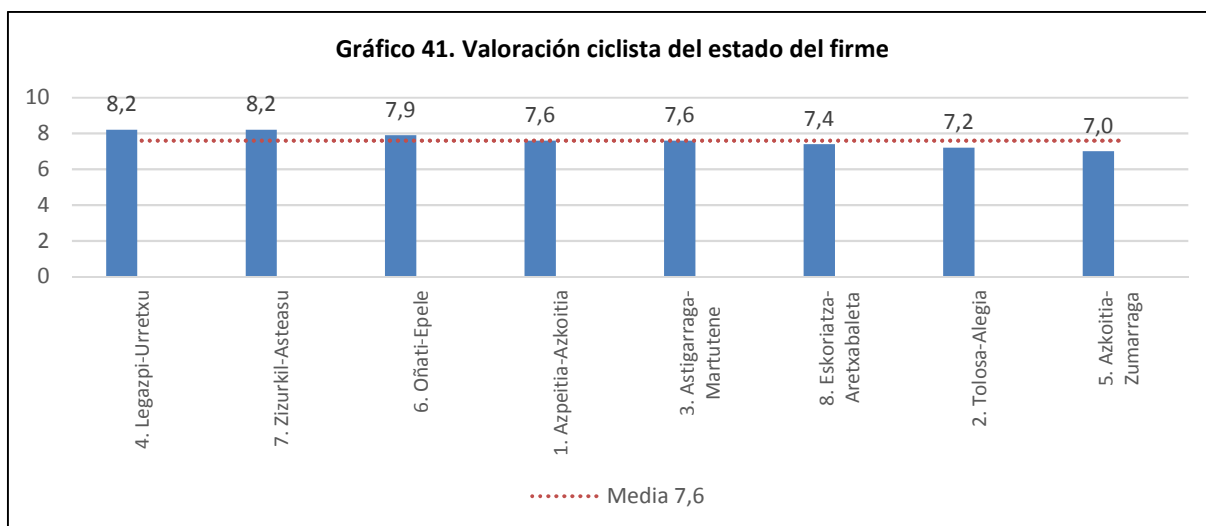
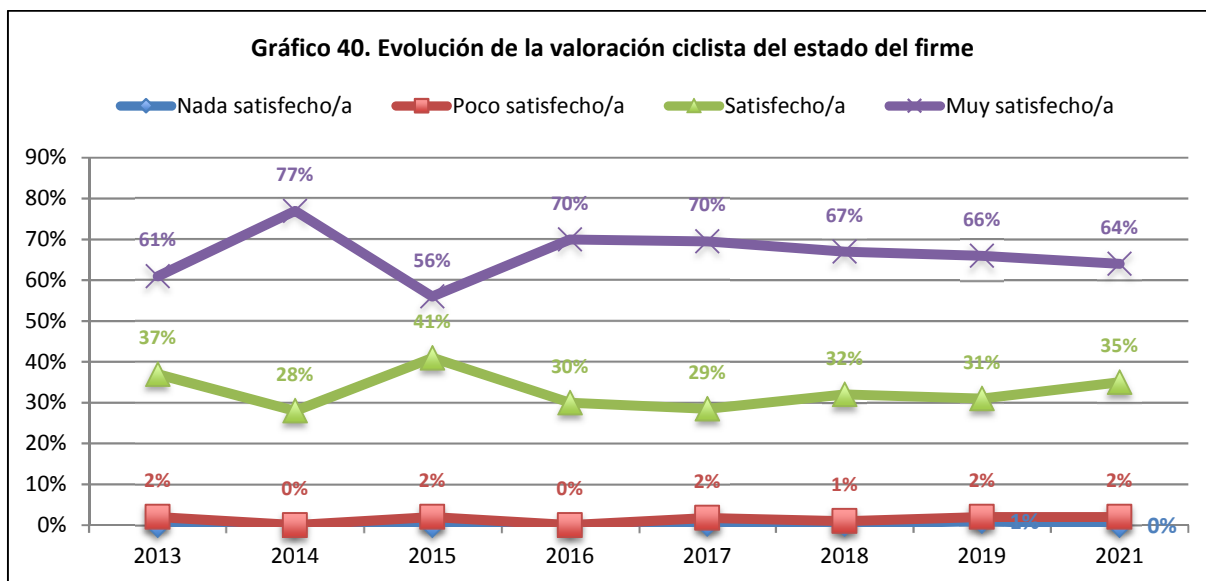
**Tabla 18. Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción**

| Valoración en puntos | Equivalencia      |
|----------------------|-------------------|
| 0, 1, 2              | Nada satisfecho/a |
| 3, 4                 | Poco satisfecho/a |
| 5, 6, 7              | Satisfecho/a      |
| 8, 9, 10             | Muy satisfecho/a  |

### 5.2.1. Valoración del estado del firme

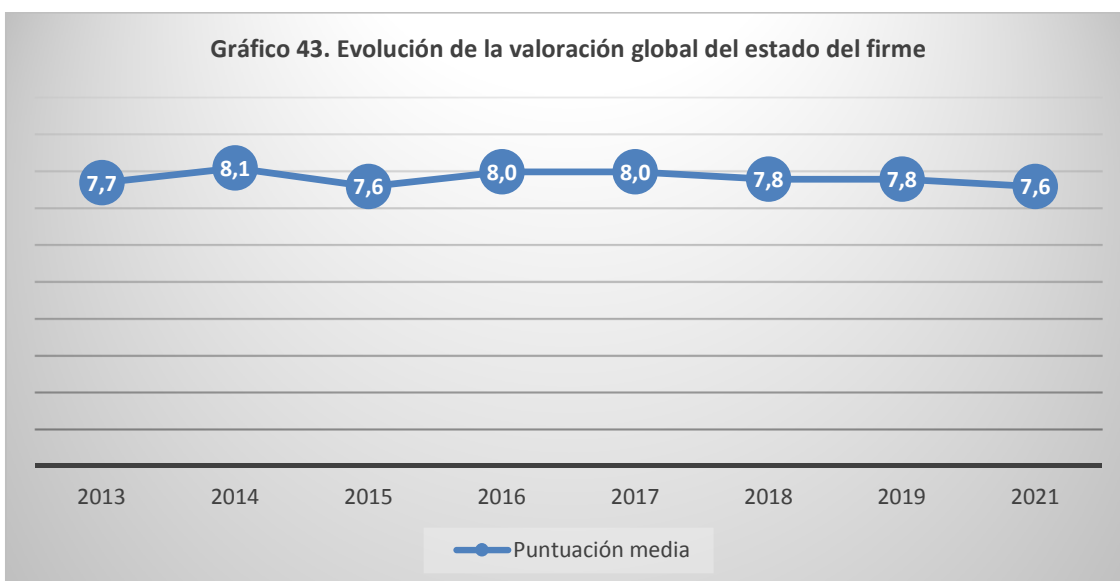
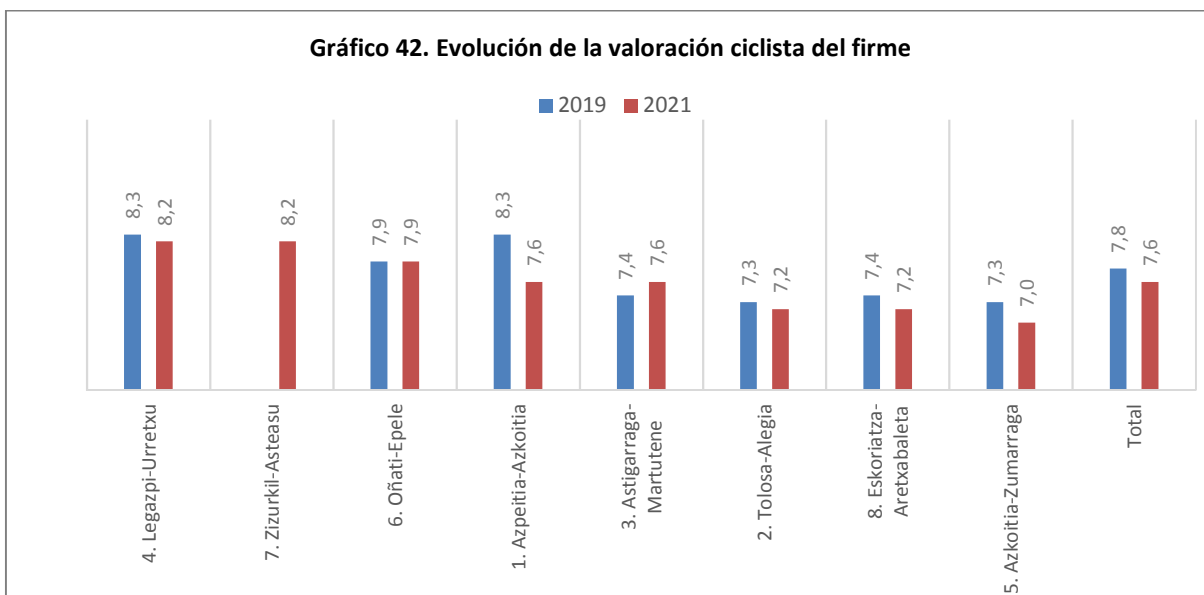
El 98% de las personas ciclistas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado del firme o asfalto (63% muy satisfechas y 35% satisfechas). La puntuación media obtenida para el estado del firme o asfalto es de 7,6 puntos sobre 10, siendo el aspecto mejor valorado por la población ciclista.

Las puntuaciones más altas en este aspecto han sido para las vías Legazpi-Urretxu y Zizurkil-Asteasu con 8,2 puntos. Este último no se incluyó en el estudio de 2019, por lo que no hay datos comparativos respecto al año anterior.



La valoración global del estado del firme o asfalto obtenida en 2021 desciende 0,2 puntos respecto a 2019. Si se analizan las valoraciones de las distintas vías ciclistas, se observa que, respecto a los datos del estudio anterior, la valoración de este aspecto se

incrementa (+0,2 puntos) en la vía Astigarraga-Martutene, se mantiene en Oñati-Epele y empeora en el resto de las vías: Azpeitia-Azkoitia (-0,7 puntos), Tolosa Alegia (-0,1 puntos), Legazpi Urretxu (-0,1 puntos), Azkoitia-Zumarraga (-0,3 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (-0,2 puntos).



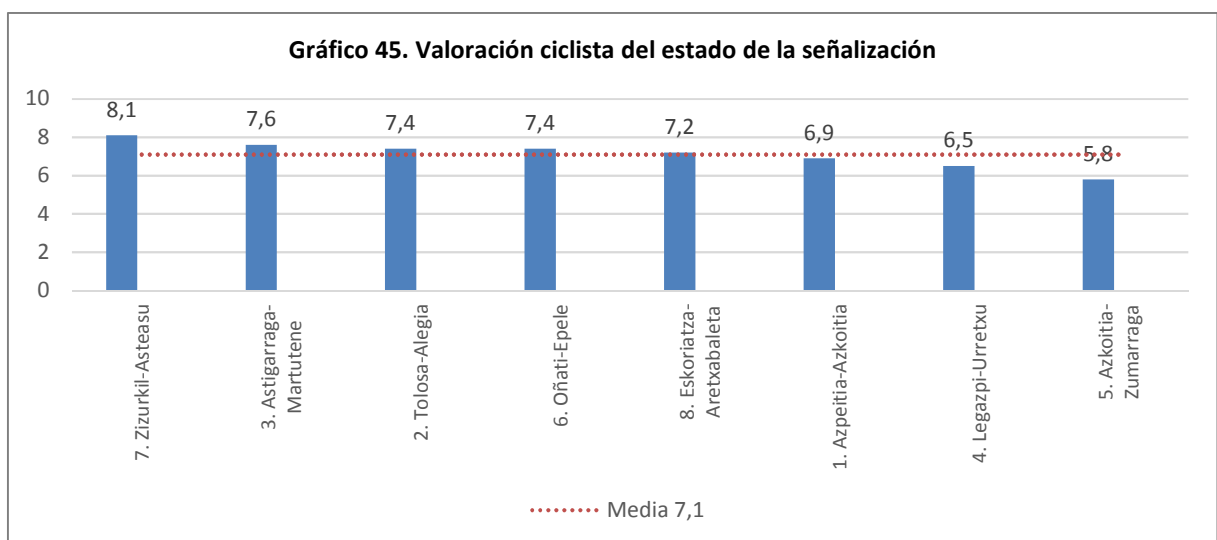
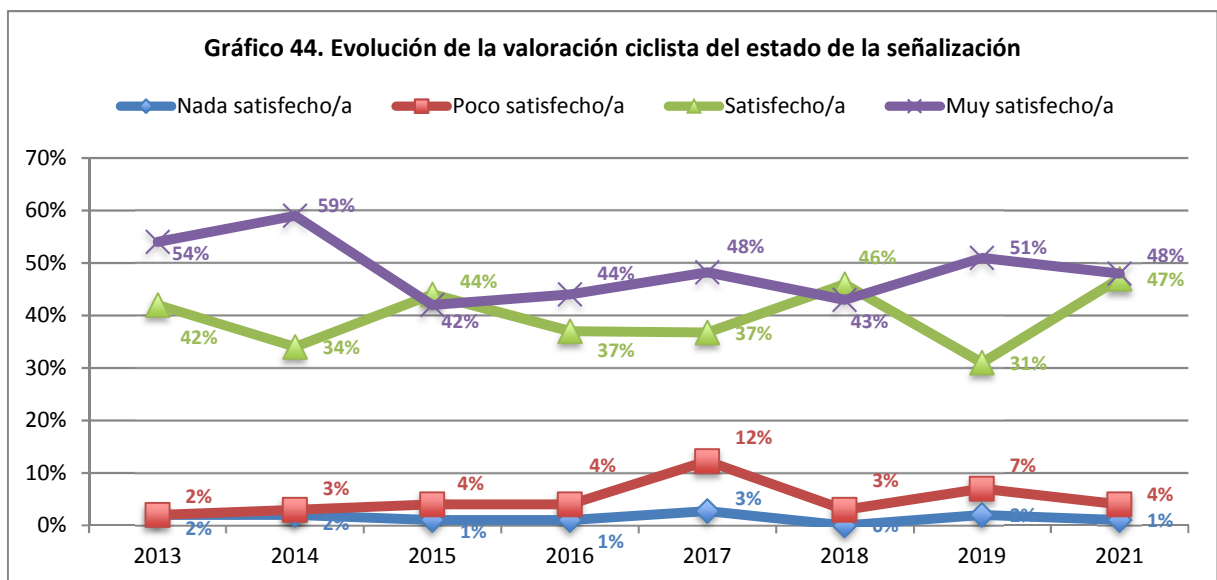


### 5.2.2. Valoración del estado de la señalización

El 95% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la señalización (48% muy satisfechas y 47% satisfechas), 13 puntos más que en 2019. Un 1% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración sobre este aspecto.

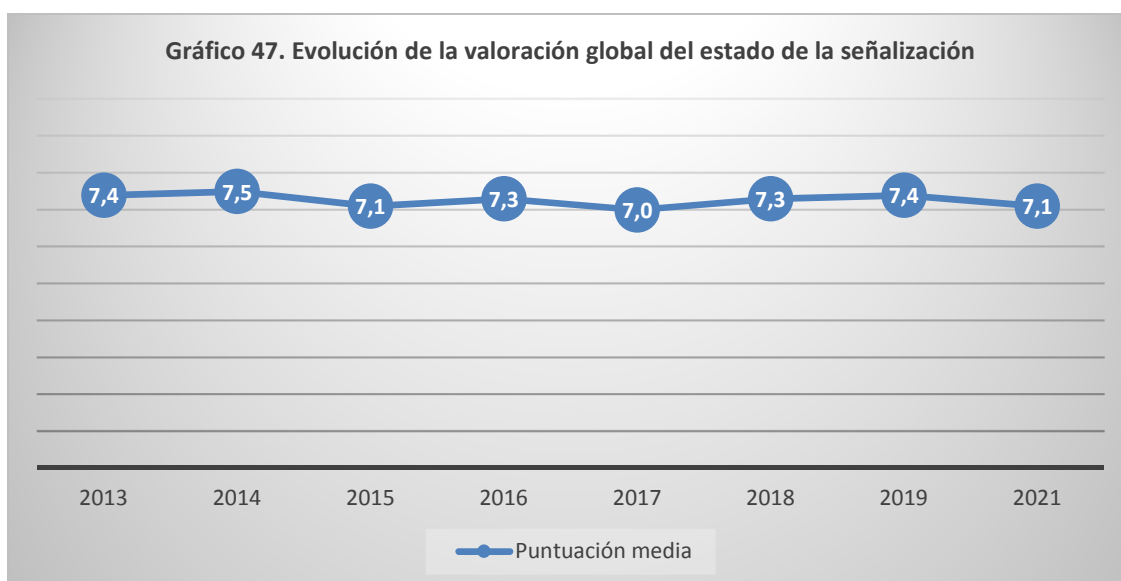
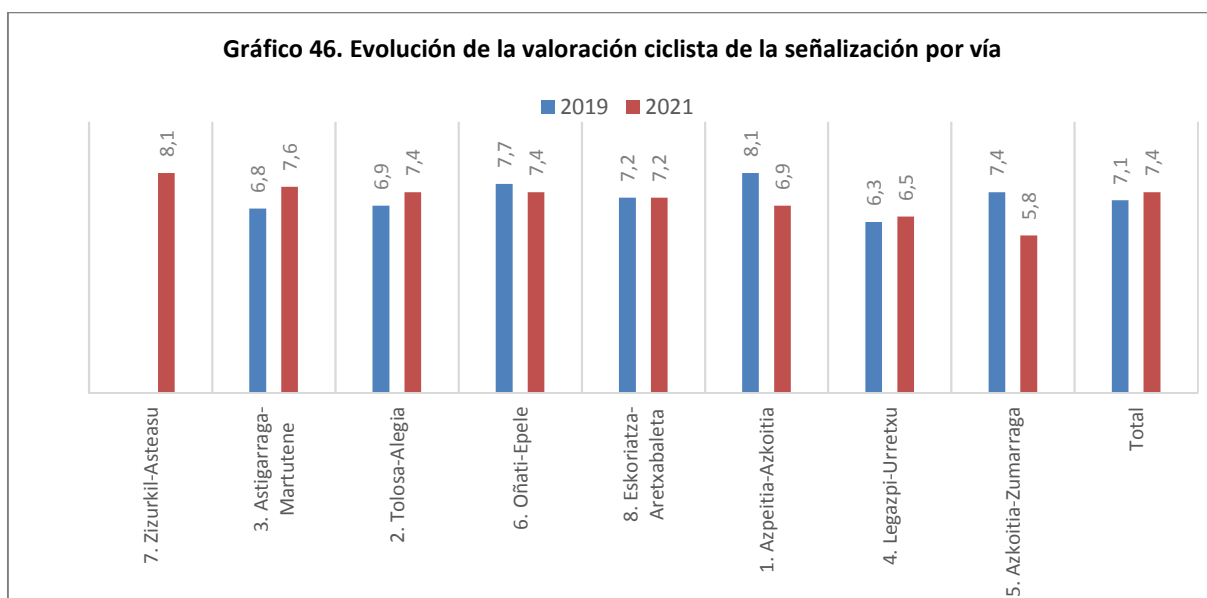
Sin embargo, la puntuación media del estado de la señalización es de 7,1 puntos sobre 10, lo que supone un descenso de 0,3 puntos respecto a los resultados alcanzados en 2019.

La puntuación más alta en este aspecto ha sido para la vía Zizurkil-Asteasu con 8,1 puntos, y la más baja para la vía Azkoitia-Zumarraga con 5,8 puntos.



En relación a los resultados obtenidos en el 2019, se observa que la valoración sobre la señalización mejora en 3 de las vías analizadas: Tolosa-Alegia (+0,5 puntos), Astigarraga-Martutene (+0,8 puntos) y Legazpi-Urretxu (+0,2 puntos).

La valoración se mantiene en el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta, y desciende en otras 3 de las vías analizadas. Es especialmente significativo el descenso en el tramo Azkoitia-Zumarraga (-1,6 puntos) y Azpeitia-Azkoitia (-1,2 puntos). En el tramo Oñati-Epele el descenso es de 0,3 puntos.



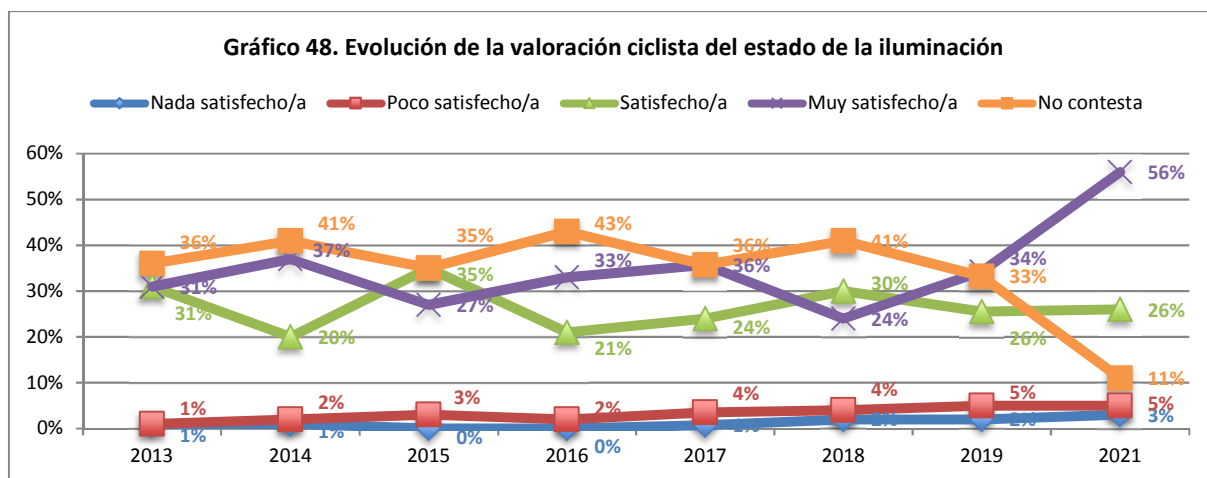
### 5.2.3. Valoración del estado de la iluminación

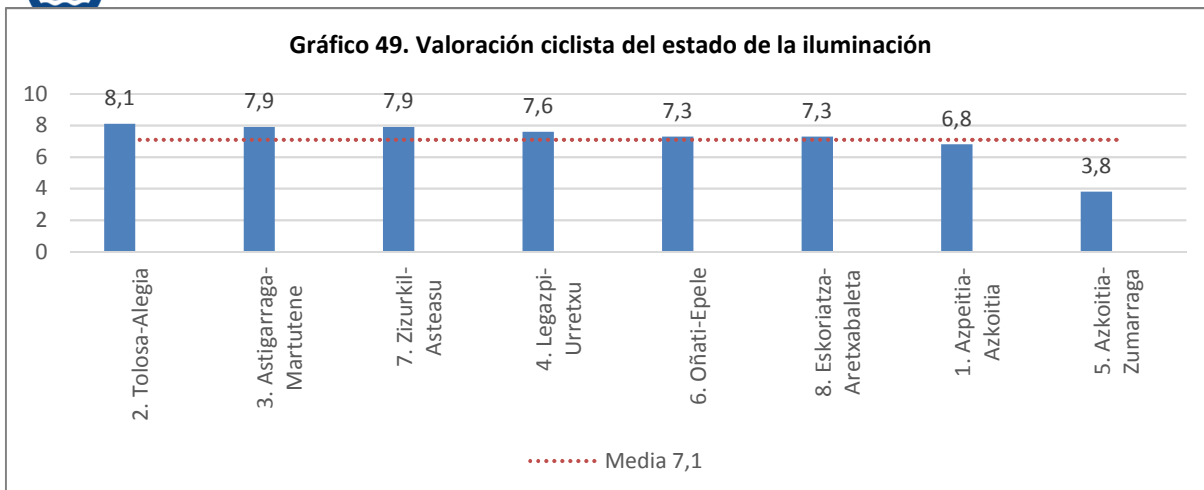
El 82% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la iluminación de las vías ciclistas (un 56% muy satisfechas y un 26% satisfechas), 20 puntos más que en 2019.

Hay que señalar que el 11% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración. No obstante, destaca el notable descenso de las no respuestas, ya que en 2019 hasta un 33% de las personas ciclistas encuestadas no realizaron valoración sobre el estado de la iluminación.

En este caso también se observa que, si bien se incrementa el porcentaje de personas satisfechas o muy satisfechas con el estado de la iluminación de las vías ciclistas, la puntuación media obtenida (7,1 puntos) es menor que en 2019 (7,2 puntos).

La puntuación más alta ha sido para el tramo Tolosa-Alegia (8,1 puntos) y la más baja corresponde a Azkoitia-Zumarraga con solo 3,8 puntos, y que es consecuencia directa de la interrupción de la iluminación que se ha producido en algunos túneles a causa del mal estado de la instalación eléctrica, circunstancia que aún no ha sido solventada.





Como se observa en el cuadro siguiente, la valoración sobre el estado de la iluminación mejora de forma significativa en 2 vías ciclistas, Tolosa-Alegia (+1,1 puntos) y Astigarraga-Martutene (+1,4 puntos).

En sentido opuesto, se observan descensos considerables en otras 2 vías: Azpeitia-Azkoitia (-1,1 puntos) y, especialmente, Azkoitia-Zumarraga (-2,7 puntos). También se observan descensos, más moderados, en las valoraciones en otras 2 vías: Legazpi-Urretxu (-0,1 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (-0,3 puntos).

La valoración en el tramo Oñati-Epele se mantiene respecto a los resultados de 2019.

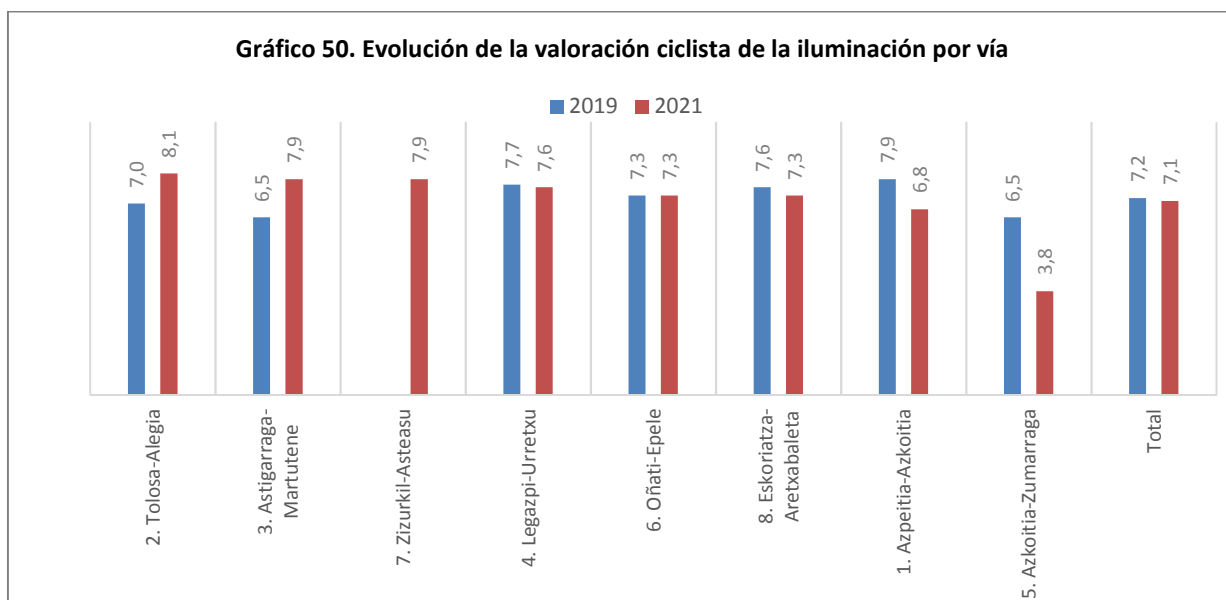
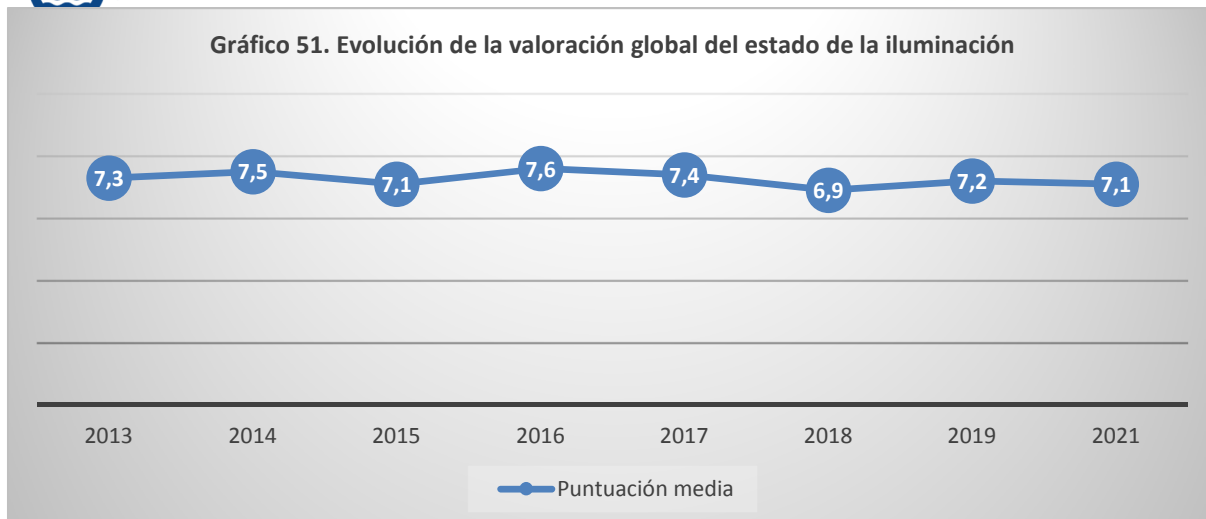


Gráfico 51. Evolución de la valoración global del estado de la iluminación



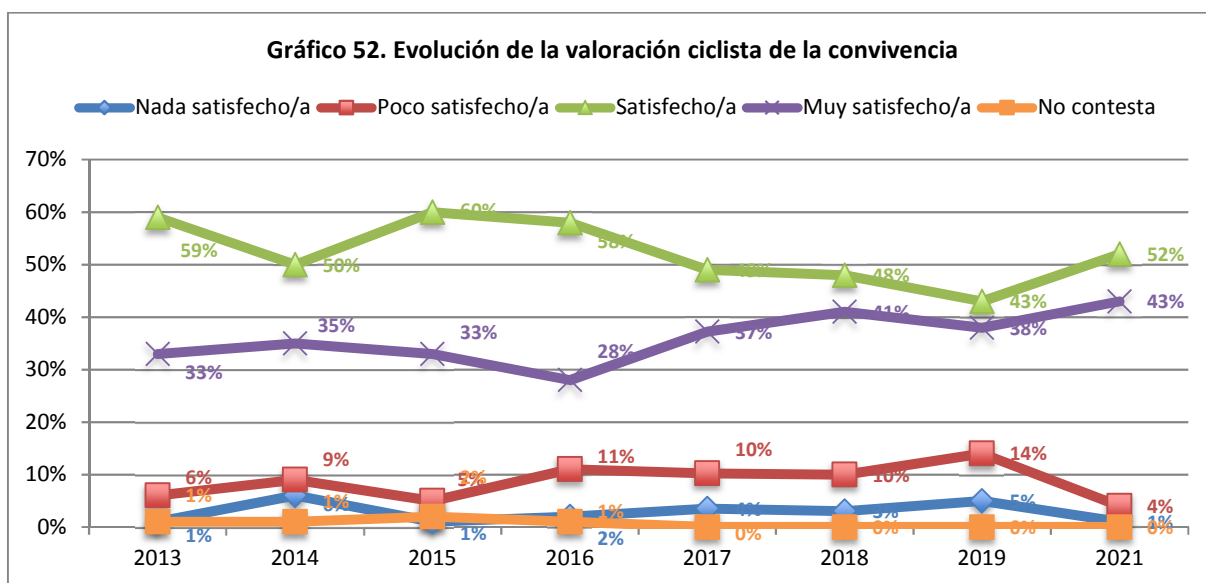
#### 5.2.4. Valoración respecto a los niveles de convivencia

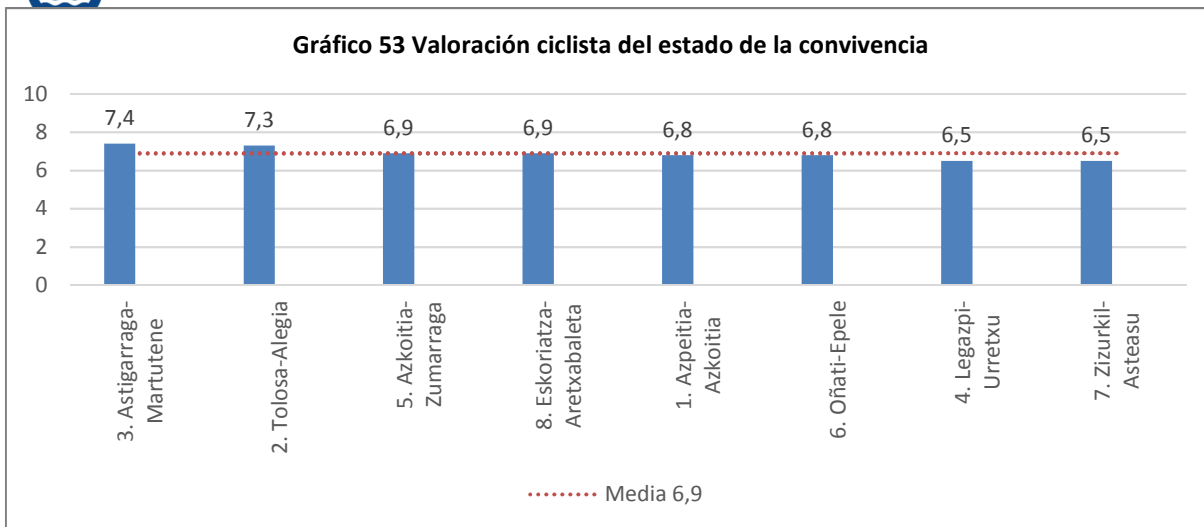
El 95% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas (52%) o muy satisfechas (43%) respecto a los niveles de convivencia en las vías ciclistas forales, lo que supone un incremento de 14 puntos respecto al estudio de 2019.

La puntuación media que la población ciclista otorga a la convivencia es de 6,9 puntos, lo que supone un incremento de 0,3 puntos respecto a la puntuación alcanzada en 2019. No obstante, continúa siendo el aspecto sometido a valoración que recibe la puntuación media más baja.

En 2021 la puntuación más baja se obtiene en Legazpi-Urretxu y Zizurkil-Asteasu con 6,5 puntos. La mejor valoración corresponde al tramo Astigarraga-Martutene con 7,4 puntos.

Gráfico 52. Evolución de la valoración ciclista de la convivencia





La valoración global de la convivencia sube de forma significativa en el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta (+2,1 puntos) y en Tolosa-Alegia (+1,5 puntos). También se observan incrementos en Astigarraga-Martutene (+0,7 puntos) y Oñati-Epele (+0,6 puntos).

La valoración se mantiene en el tramo Azpeitia-Azkoitia y desciende en Legazpi-Urretxu (-0,1 puntos) y Azkoitia-Zumarraga (-0,2 puntos).

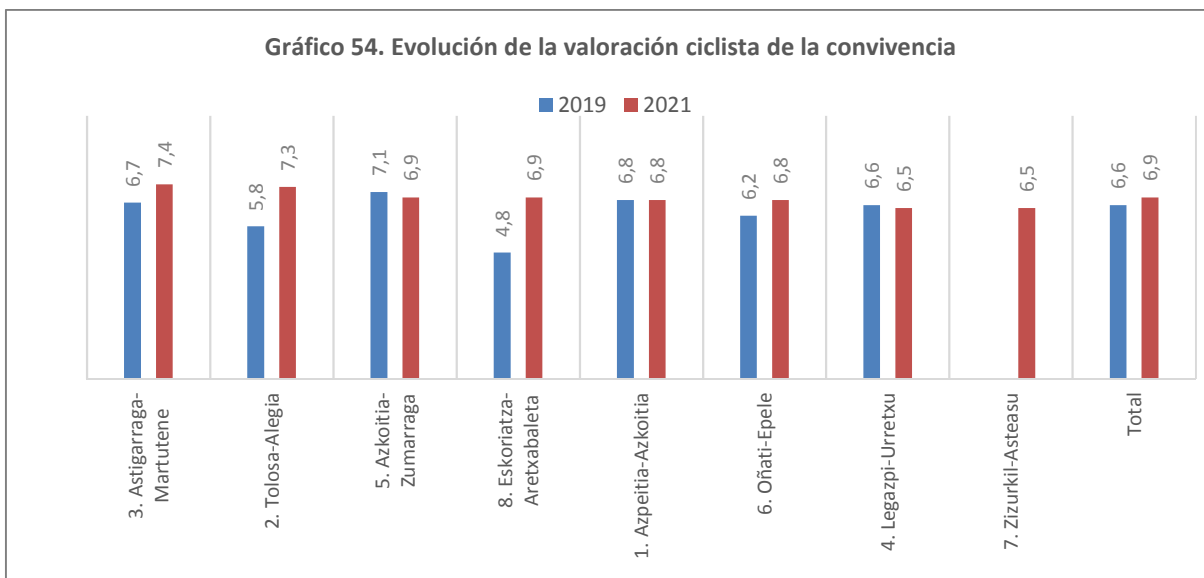
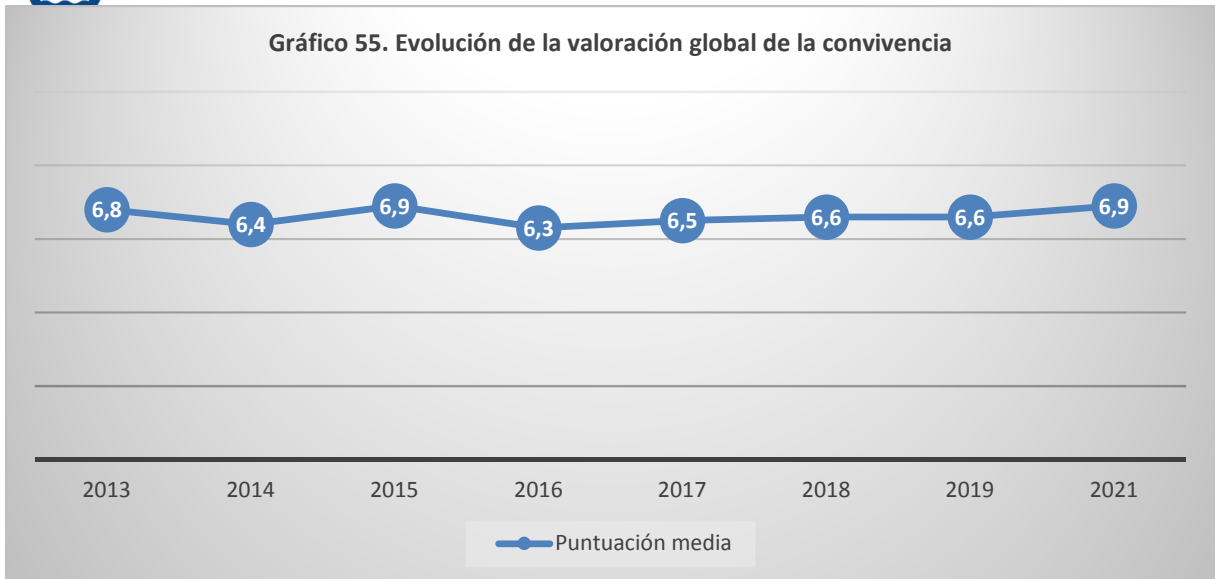




Gráfico 55. Evolución de la valoración global de la convivencia

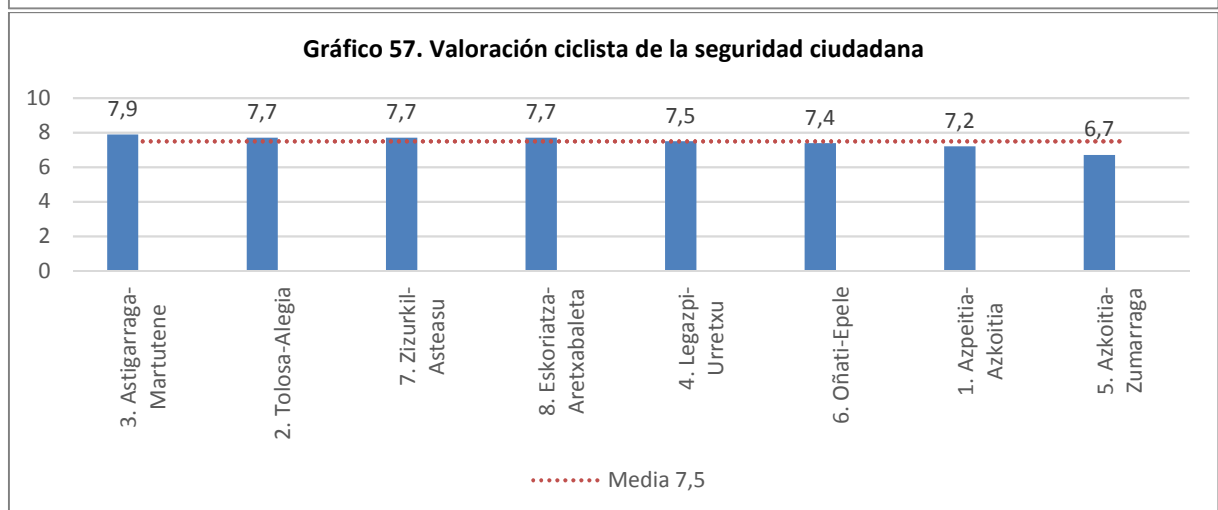
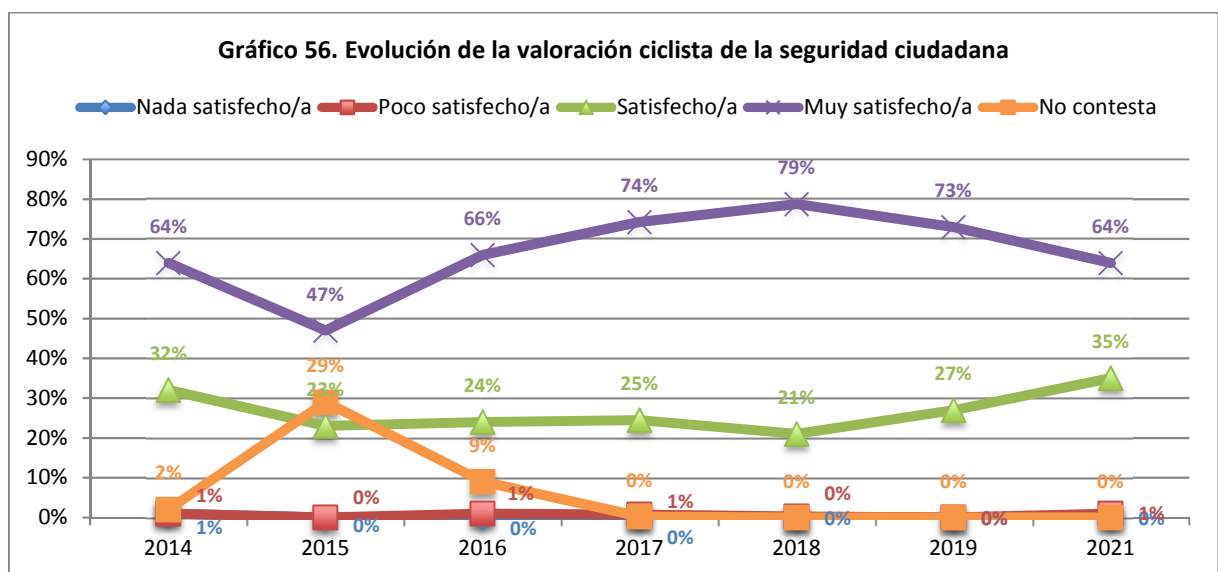


### 5.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana

El 99% de las personas encuestadas se muestran satisfechas o muy satisfechas con la seguridad ciudadana en las vías ciclistas forales (59% muy satisfechas y 40% satisfechas). Sin embargo, baja 9 puntos el porcentaje de ciclistas que valoran muy satisfactoriamente la seguridad ciudadana, mientras que se incrementa en 8 puntos quienes la valoran como satisfactoria.

Esta evolución, y no la correspondiente a las personas poco o nada satisfechas, que se mantienen en un 1%, provoca que la percepción de la seguridad ciudadana obtenga una puntuación media de 7,5 puntos. Esto supone un descenso de 0,7 puntos respecto al anterior estudio de 2019 y es la puntuación más baja obtenida en este aspecto desde 2014.

La vía ciclista con la puntuación más elevada en este apartado es Astigarraga-Martutene con 7,9 puntos, y la que obtiene la más baja es el tramo Azkoitia-Zumarraga con 6,7 puntos.

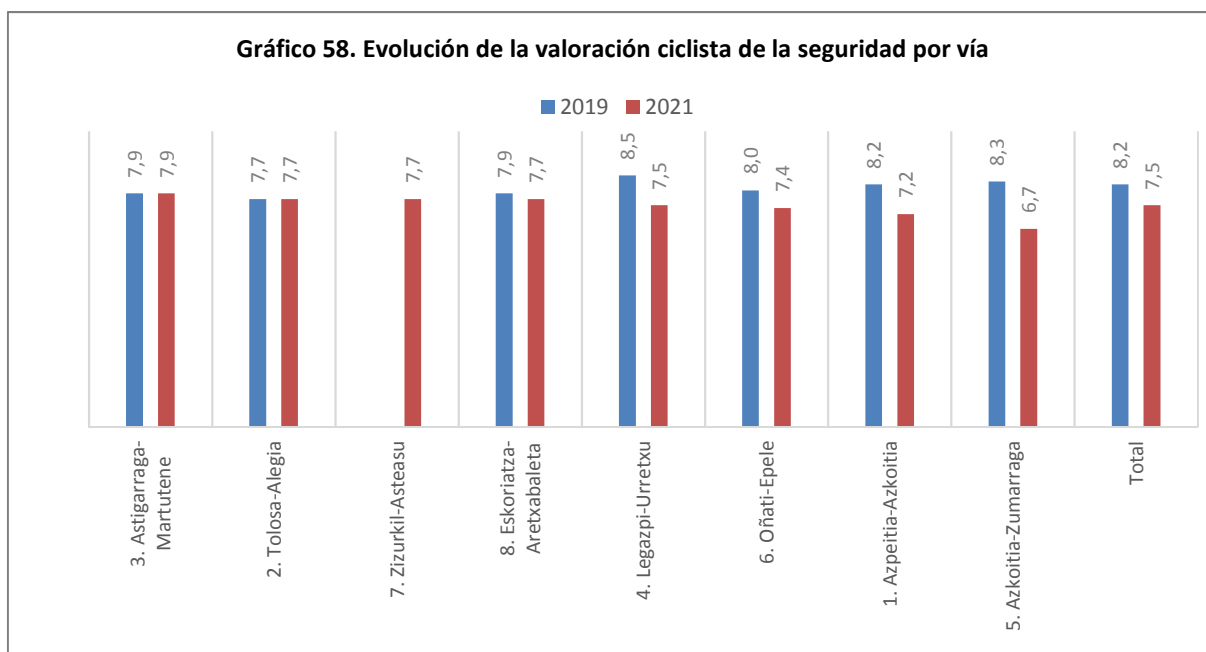




Se observa un descenso generalizado en todas las vías ciclistas analizadas, excepto en Tolosa-Alegia y Astigarraga-Martutene en las que se mantiene la puntuación alcanzada en 2019.

En el resto de vías analizadas en 2019 y 2021 se observa un descenso en la valoración de la seguridad ciudadana: Azpeitia-Azkoitia (-1,0 punto), Legazpi-Urretxu (-1,0 punto), Azkoitia-Zumarraga (-1,6 puntos), Oñati-Epele (-0,6 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (0,2 puntos).

Hay que recordar que el tramo Zizurkil-Asteasu no formó parte de la muestra de vías analizadas en el estudio de 2019.

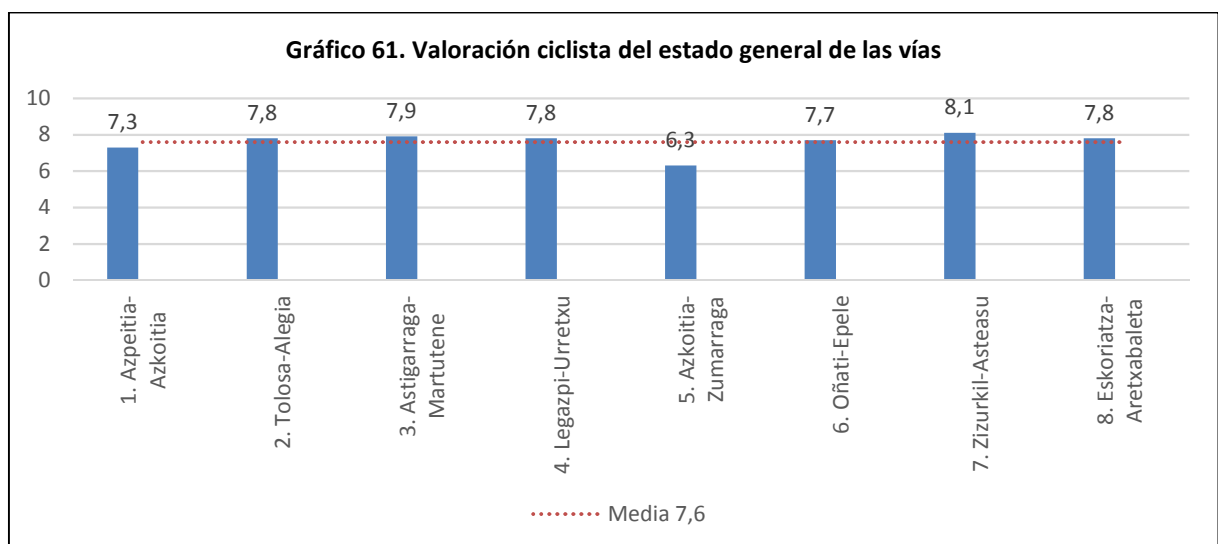
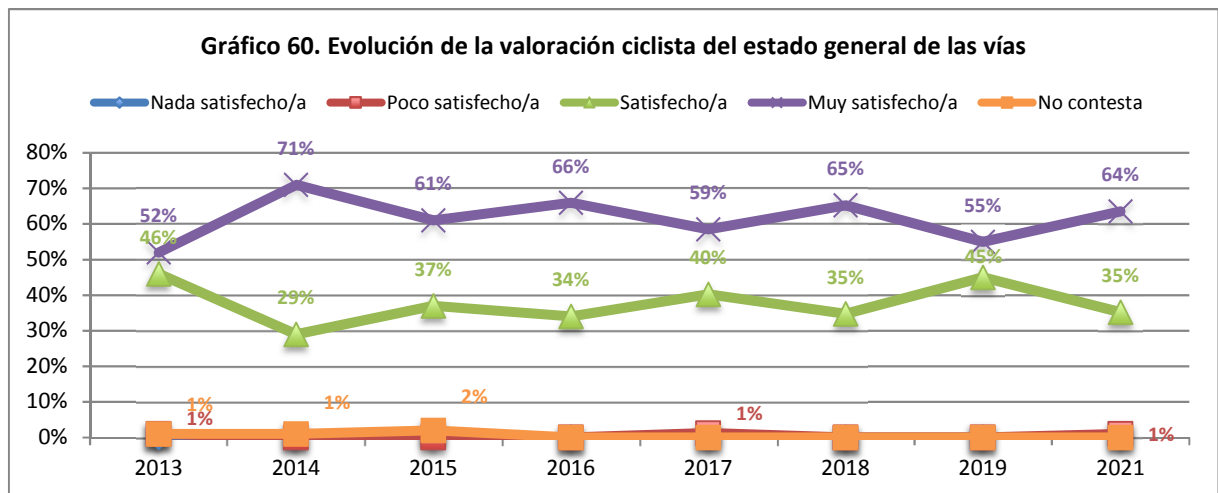


### 5.2.6. Valoración general de las vías ciclistas

El 99% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas (64% muy satisfechas y 35% satisfechas) con el estado general de las vías ciclistas (considerando conjuntamente todos sus aspectos parciales: estado del firme, señalización, iluminación, convivencia y seguridad ciudadana).

La puntuación media se mantiene en 7,6 puntos, en un nivel similar al registrado durante los últimos 7 años.

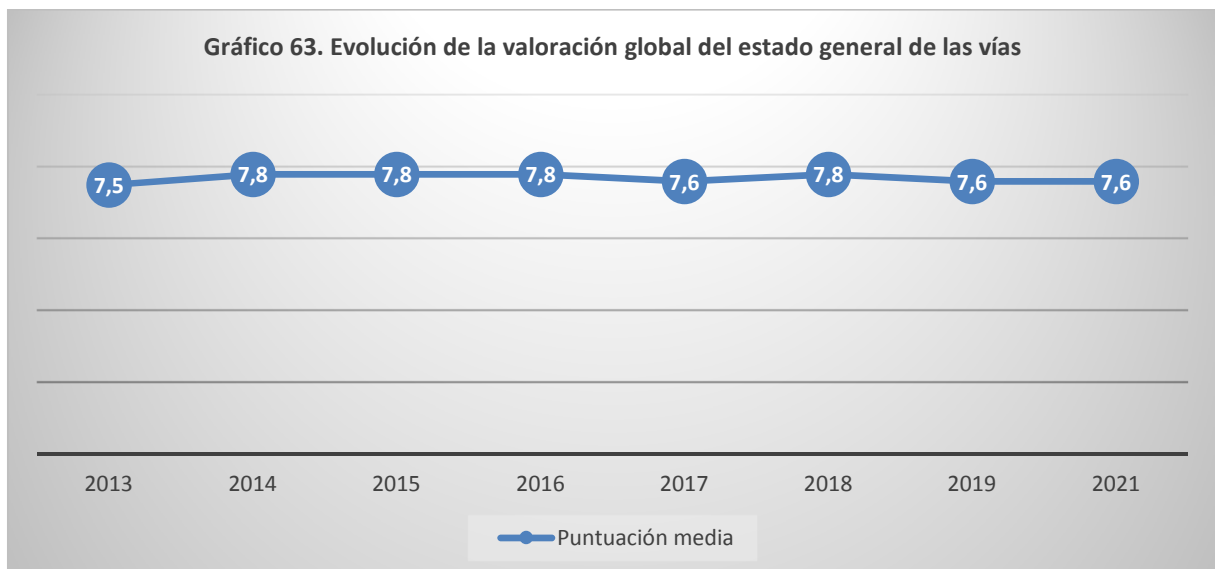
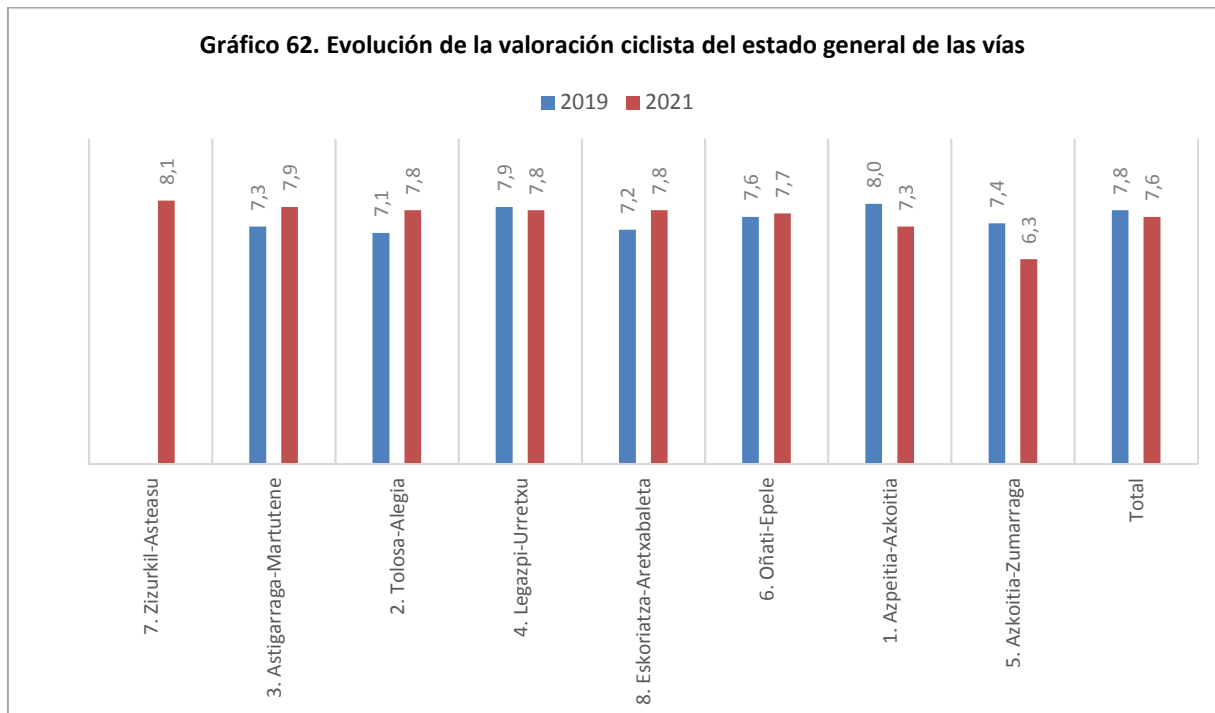
La vía ciclista mejor valorada es Zizurkil-Asteasu con 8,1 puntos y la peor valorada Azkoitia-Zumarraga con 6,3 puntos, condicionada por sus bajas puntuaciones en cuanto a la iluminación y señalización de la vía



La valoración del estado general de las vías sigue siendo alta, aunque continúa descendiendo en el tramo Azpeitia-Azkoitia (-0,7 puntos) y Azkoitia-Zumarraga (-1,1 puntos), vías en las que ya se registraron descensos en la valoración del estado general

en el estudio de 2019. También se observa un ligero descenso en el tramo Legazpi-Urretxu (-0,1 puntos).

Las valoraciones del estado general suben en 4 de las vías analizadas: Tolosa-Alegia (+0,7 puntos), Astigarraga-Martutene (+0,6 puntos), Oñati-Epele (+0,1 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (+0,6 puntos).



Si se analizan las puntuaciones medias generales, se observa que de las 8 vías analizadas, 6 están por encima de la media, 1 en la media, y 1 por debajo.

Destaca de forma positiva la vía Astigarraga-Martutene porque obtiene puntuaciones por encima de la media en todos los aspectos valorados. También hay que destacar que hay otras 3 vías que obtienen las puntuaciones más altas en 4 de los 5 aspectos valorados, así como en la valoración general: Tolosa-Alegia, Zizurkil-Asteasu y Eskoriatza-Aretxabaleta.

En sentido negativo destaca Azkoitia-Zumarraga que obtiene la peor valoración general, tal como se viene repitiendo desde 2015, además de puntuaciones por debajo de la media en todos los aspectos valorados a excepción de la convivencia.

**Tabla 19. Valoraciones ciclistas por tramos**

|                            | Firme/asfalto | Señalización | Iluminación | Convivencia | Seguridad  | General    |
|----------------------------|---------------|--------------|-------------|-------------|------------|------------|
| 1. Azpeitia-Azkoitia       | 7,6           | 6,9          | 6,8         | 6,8         | 7,2        | <b>7,3</b> |
| 2. Tolosa-Alegia           | 7,2           | 7,4          | 8,1         | 7,3         | 7,7        | <b>7,8</b> |
| 3. Astigarraga-Martutene   | 7,6           | 7,6          | 7,9         | 7,4         | 7,9        | <b>7,9</b> |
| 4. Legazpi-Urretxu         | 8,2           | 6,5          | 7,6         | 6,5         | 7,5        | <b>7,8</b> |
| 5. Azkoitia-Zumarraga      | 7,0           | 5,8          | 3,8         | 6,9         | 6,7        | <b>6,3</b> |
| 6. Oñati-Epele             | 7,9           | 7,4          | 7,3         | 6,8         | 7,4        | <b>7,7</b> |
| 7. Zizurkil-Asteasu        | 8,2           | 8,1          | 7,9         | 6,5         | 7,7        | <b>8,1</b> |
| 8. Eskoriatza-Aretxabaleta | 7,4           | 7,2          | 7,3         | 6,9         | 7,7        | <b>7,8</b> |
| <b>Puntuación media</b>    | <b>7,6</b>    | <b>7,1</b>   | <b>7,1</b>  | <b>6,9</b>  | <b>7,5</b> | <b>7,6</b> |

Puntuación igual o superior a la media.

Si se analizan las puntuaciones obtenidas respecto a las 2019 se observa que, si bien la puntuación de la valoración general se mantiene, descienden las puntuaciones en todos los aspectos analizados a excepción de la convivencia.

Destaca especialmente el descenso de la puntuación sobre la seguridad de las vías ciclistas (-0,7 puntos), seguido del descenso de la puntuación de la señalización (-0,2 puntos), el firme/asfalto (-0,2 puntos) y la iluminación (-0,1 puntos).

Es preciso advertir que el tramo Azkoitia-Zumarraga sobresale negativamente por registrar desde 2013 las menores puntuaciones en cuanto al firme/asfalto, así como por obtener una muy baja puntuación (3,8 puntos) en su iluminación.

La convivencia es el único aspecto cuya puntuación mejora respecto a los resultados de 2019 con un incremento de +0,3 puntos. No obstante continúa siendo el aspecto que obtiene la valoración más baja.



Tabla 20. Evolución anual de las valoraciones ciclistas por tramos

| Apartado           | Año  | Azpeitia<br>Azkoitia | Tolosa<br>Alegia | Astigarraga<br>Martutene | Legazpi<br>Urretxu | Azkoitia<br>Zumarraga | Oñati-<br>Epele | Zizurkil-<br>Asteasu | Eskoriatza<br>Aretxabaleta | Puntuación<br>media |
|--------------------|------|----------------------|------------------|--------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|----------------------|----------------------------|---------------------|
| Firme/Asfalto      | 2013 | 6,9                  | 7,7              | 7,5                      | 7,8                | 7,2                   | -               | 8,2                  | 8,1                        | 7,7                 |
|                    | 2014 | 8,1                  | 8,0              | 7,9                      | 8,6                | 7,8                   | -               | 8,1                  | 8,2                        | 8,1                 |
|                    | 2015 | 8,2                  | 7,7              | 7,4                      | 8,0                | 7,5                   | -               | 7,0                  | 6,7                        | 7,6                 |
|                    | 2016 | 8,3                  | 8,0              | 7,9                      | 8,3                | 7,0                   | -               | 8,8                  | 7,5                        | 8,0                 |
|                    | 2017 | 8,4                  | 7,3              | 8,0                      | 8,7                | 7,8                   | -               | 8,3                  | 7,1                        | 8,0                 |
|                    | 2018 | 8,1                  | 7,5              | 8,1                      | 8,3                | 7,3                   | -               | -                    | 7,1                        | 7,8                 |
|                    | 2019 | 8,3                  | 7,3              | 7,4                      | 8,3                | 7,3                   | 7,9             | -                    | 7,4                        | 7,8                 |
|                    | 2021 | 7,6                  | 7,2              | 7,6                      | 8,2                | 7,0                   | 7,9             | 8,2                  | 7,4                        | 7,6                 |
| Señalización       | 2013 | 6,7                  | 7,3              | 7,3                      | 7,6                | 7,6                   | -               | 8,2                  | 8,1                        | 7,4                 |
|                    | 2014 | 7,9                  | 7,1              | 7,5                      | 7,2                | 6,9                   | -               | 8,1                  | 8,0                        | 7,5                 |
|                    | 2015 | 7,3                  | 7,3              | 7,6                      | 6,9                | 7,0                   | -               | 6,7                  | 6,5                        | 7,1                 |
|                    | 2016 | 7,6                  | 7,1              | 7,3                      | 6,9                | 6,3                   | -               | 8,3                  | 6,4                        | 7,3                 |
|                    | 2017 | 7,5                  | 6,9              | 7,3                      | 6,8                | 6,4                   | -               | 8,0                  | 6,3                        | 7,0                 |
|                    | 2018 | 8,2                  | 7,3              | 7,4                      | 7,0                | 7,5                   | -               | -                    | 6,7                        | 7,3                 |
|                    | 2019 | 8,1                  | 6,9              | 6,8                      | 6,3                | 7,4                   | 7,7             | -                    | 7,2                        | 7,4                 |
|                    | 2021 | 6,9                  | 7,4              | 7,6                      | 6,5                | 5,8                   | 7,4             | 8,1                  | 7,2                        | 7,1                 |
| Iluminación        | 2013 | 7,1                  | 7,3              | 6,8                      | 7,6                | 7,0                   | -               | 7,3                  | 8,1                        | 7,3                 |
|                    | 2014 | 7,6                  | 7,4              | 7,3                      | 7,5                | 7,4                   | -               | 7,2                  | 7,8                        | 7,5                 |
|                    | 2015 | 7,3                  | 7,0              | 7,5                      | 7,0                | 6,5                   | -               | 6,7                  | 6,9                        | 7,1                 |
|                    | 2016 | 8,2                  | 8,1              | 7,6                      | 8,1                | 6,2                   | -               | 7,9                  | 7,1                        | 7,6                 |
|                    | 2017 | 8,2                  | 7,1              | 6,5                      | 8,2                | 7,4                   | -               | 7,0                  | 6,5                        | 7,4                 |
|                    | 2018 | 8,3                  | 6,5              | 6,6                      | 7,7                | 6,0                   | -               | -                    | 6,4                        | 6,9                 |
|                    | 2019 | 7,9                  | 7,0              | 6,5                      | 7,7                | 6,5                   | 7,3             | -                    | 7,6                        | 7,2                 |
|                    | 2021 | 6,8                  | 8,1              | 7,9                      | 7,6                | 3,8                   | 7,3             | 7,9                  | 7,3                        | 7,1                 |
| Convivencia        | 2013 | 6,5                  | 6,2              | 6,8                      | 7,0                | 7,2                   | -               | 7,5                  | 7,5                        | 6,8                 |
|                    | 2014 | 7,1                  | 5,4              | 7,2                      | 6,4                | 6,6                   | -               | 7,0                  | 7,0                        | 6,4                 |
|                    | 2015 | 7,4                  | 6,6              | 7,1                      | 6,8                | 7,1                   | -               | 7,1                  | 6,8                        | 6,9                 |
|                    | 2016 | 6,6                  | 6,2              | 6,8                      | 5,2                | 6,6                   | -               | 7,0                  | 5,6                        | 6,3                 |
|                    | 2017 | 6,9                  | 6,4              | 7,0                      | 5,9                | 6,1                   | -               | 7,5                  | 5,9                        | 6,5                 |
|                    | 2018 | 7,2                  | 6,2              | 7,1                      | 6,2                | 7,3                   | -               | -                    | 5,6                        | 6,6                 |
|                    | 2019 | 6,8                  | 5,8              | 6,7                      | 6,6                | 7,1                   | 6,2             | -                    | 4,8                        | 6,6                 |
|                    | 2021 | 6,8                  | 7,3              | 7,4                      | 6,5                | 6,9                   | 6,8             | 6,5                  | 6,9                        | 6,9                 |
| Seguridad          | 2013 | -                    | -                | -                        | -                  | -                     | -               | -                    | -                          | -                   |
|                    | 2014 | 7,6                  | 7,8              | 7,6                      | 7,5                | 7,5                   | -               | 8,0                  | 7,8                        | 7,7                 |
|                    | 2015 | 8,5                  | 7,7              | 7,9                      | 8,7                | 8,0                   | -               | 7,6                  | 8,3                        | 7,9                 |
|                    | 2016 | 8,7                  | 8,3              | 8,3                      | 8,3                | 7,5                   | -               | 8,5                  | 8,3                        | 8,2                 |
|                    | 2017 | 8,3                  | 7,9              | 8,2                      | 7,9                | 8,0                   | -               | 8,6                  | 8,1                        | 8,2                 |
|                    | 2018 | 8,5                  | 8,1              | 8,1                      | 8,1                | 8,1                   | -               | -                    | 8,2                        | 8,2                 |
|                    | 2019 | 8,2                  | 7,7              | 7,9                      | 8,5                | 8,3                   | 8,0             | -                    | 7,9                        | 8,2                 |
|                    | 2021 | 7,2                  | 7,7              | 7,9                      | 7,5                | 6,7                   | 7,4             | 7,7                  | 7,7                        | 7,5                 |
| Valoración General | 2013 | 7,1                  | 7,3              | 7,2                      | 7,8                | 7,8                   | -               | 8,1                  | 8,1                        | 7,5                 |
|                    | 2014 | 8,0                  | 7,7              | 7,9                      | 7,8                | 7,8                   | -               | 7,8                  | 8,1                        | 7,8                 |
|                    | 2015 | 8,1                  | 7,6              | 7,8                      | 7,8                | 7,6                   | -               | 8,0                  | 7,7                        | 7,8                 |
|                    | 2016 | 7,9                  | 7,9              | 7,9                      | 7,9                | 7,2                   | -               | 8,5                  | 7,6                        | 7,8                 |
|                    | 2017 | 7,9                  | 7,3              | 7,6                      | 7,7                | 7,3                   | -               | 8,0                  | 7,2                        | 7,6                 |
|                    | 2018 | 8,4                  | 7,5              | 7,8                      | 7,9                | 7,7                   | -               | -                    | 7,4                        | 7,8                 |
|                    | 2019 | 8,0                  | 7,1              | 7,3                      | 7,9                | 7,4                   | 7,6             | -                    | 7,2                        | 7,6                 |
|                    | 2021 | 7,3                  | 7,8              | 7,9                      | 7,8                | 6,3                   | 7,7             | 8,1                  | 7,8                        | 7,6                 |

Puntuación igual o superior a la media.

Las personas ciclistas más habituales muestran mayor satisfacción con las vías ciclistas que las que realizan un uso ocasional.

**Tabla 21. Nivel de satisfacción en función de la frecuencia de utilización**

|                   | Frecuencia de utilización de la vía ciclista |                    |                  | Total               |
|-------------------|--|--------------------|------------------|---------------------|
|                   | 4-7<br>días/semana                           | 1-3<br>días/semana | Ocasionalmente   |                     |
| Nada satisfecho/a | 0<br>0%                                      | 1<br>1%            | 0<br>0%          | 1<br>0%             |
| Poco satisfecho/a | 3<br>1%                                      | 1<br>1%            | 0<br>0%          | 4<br>1%             |
| Satisfecho/a      | 69<br>33%                                    | 58<br>36%          | 14<br>44%        | 141<br>35%          |
| Muy satisfecho/a  | 135<br>65%                                   | 101<br>63%         | 18<br>56%        | 254<br>64%          |
| <b>Total</b>      | <b>207<br/>52%</b>                           | <b>161<br/>40%</b> | <b>32<br/>8%</b> | <b>400<br/>100%</b> |

Aunque no se aprecian diferencias significativas en función del nivel de utilización de la bicicleta previo a la existencia de las vías ciclistas, la proporción de personas muy satisfechas es ligeramente inferior entre las personas que son nuevas usuarias.

**Tabla 22. Nivel de satisfacción en función de la utilización previa a la existencia de la vía**

|                   | Nivel de utilización de la bicicleta previo a su existencia |                    |                      |                 | Total               |
|-------------------|---|--------------------|----------------------|-----------------|---------------------|
|                   | Tanto como<br>ahora   | Menos que<br>ahora | Nuevo/a<br>usuario/a | NS/NC           |                     |
| Nada satisfecho/a | 0<br>0%   | 0<br>0%            | 1<br>2%              | 0<br>0%         | 1<br>0%             |
| Poco satisfecho/a | 2<br>1%   | 2<br>1%            | 0<br>0%              | 0<br>0%         | 4<br>1%             |
| Satisfecho/a      | 71<br>33%   | 52<br>37%          | 16<br>39%            | 2<br>67%        | 141<br>35%          |
| Muy satisfecho/a  | 142<br>66%  | 87<br>62%          | 24<br>59%            | 1<br>33%        | 254<br>64%          |
| <b>Total</b>      | <b>215<br/>54%</b>  | <b>141<br/>35%</b> | <b>41<br/>10%</b>    | <b>3<br/>1%</b> | <b>400<br/>100%</b> |

Se aprecian diferencias significativas en la valoración realizada en función del motivo de desplazamiento. Así, las personas que realizan desplazamientos cotidianos por estudios, cuidados, gestiones personales y compras son las que muestran mayor satisfacción, con un 79% de muy satisfechas, 19 puntos más que las que se desplazan para practicar deporte (60%).

**Tabla 23. Nivel de satisfacción en función del motivo del desplazamiento**

|                   | Motivo de desplazamiento |           |                       |             |            | Total       |
|-------------------|--------------------------|-----------|-----------------------|-------------|------------|-------------|
|                   | Trabajo                  | Estudios  | Cuidado, gest., comp. | Ocio, paseo | Deporte    |             |
| Nada satisfecho/a | 0<br>0%                  | 0<br>0%   | 0<br>0%               | 0<br>0%     | 1<br>1%    | 1<br>0%     |
| Poco satisfecho/a | 1<br>2%                  | 0<br>0%   | 0<br>0%               | 0<br>0%     | 3<br>2%    | 4<br>1%     |
| Satisfecho/a      | 13<br>31%                | 3<br>21%  | 4<br>21%              | 45<br>36%   | 76<br>38%  | 141<br>35%  |
| Muy satisfecho/a  | 28<br>67%                | 11<br>79% | 15<br>79%             | 80<br>64%   | 120<br>60% | 254<br>64%  |
| <b>Total</b>      | 42<br>11%                | 14<br>4%  | 19<br>5%              | 125<br>31%  | 200<br>50% | 400<br>100% |

En cuanto a la actividad, los estudiantes son los que mejor valoran el estado general de las vías ciclistas, con un 74% que se muestran muy satisfechas (10 puntos por encima de la media).

**Tabla 24. Nivel de satisfacción en función del tipo de actividad**

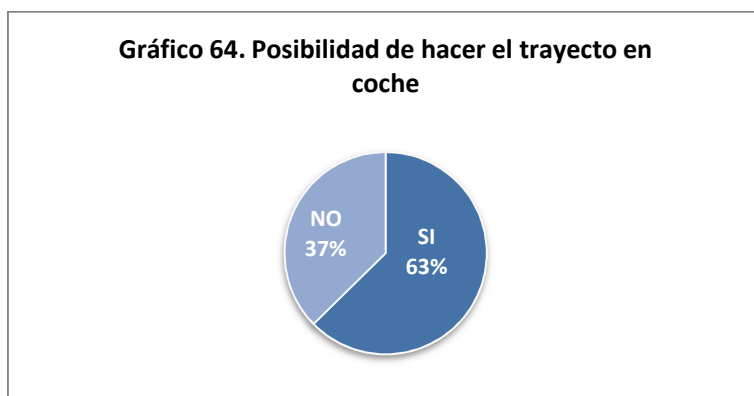
|                   | Actividad  |            |                           |           |                         |         |         | Total       |
|-------------------|------------|------------|---------------------------|-----------|-------------------------|---------|---------|-------------|
|                   | Trabajando | Estudiante | Trabajo doméstico no rem. | En paro   | Jubilado/a, Pensionista | Otras   | NS/NC   |             |
| Nada satisfecho/a | 0<br>0%    | 0<br>0%    | 0<br>0%                   | 0<br>0%   | 1<br>1%                 | 0<br>0% | 0<br>0% | 1<br>0%     |
| Poco satisfecho/a | 3<br>2%    | 0<br>0%    | 0<br>0%                   | 0<br>0%   | 1<br>1%                 | 0<br>0% | 0<br>0% | 4<br>1%     |
| Satisfecho/a      | 73<br>38%  | 17<br>26%  | 4<br>44%                  | 8<br>40%  | 39<br>35%               | 0<br>0% | 0<br>0% | 141<br>35%  |
| Muy satisfecho/a  | 118<br>61% | 48<br>74%  | 5<br>56%                  | 12<br>60% | 71<br>63%               | 0<br>0% | 0<br>0% | 254<br>64%  |
| <b>Total</b>      | 194<br>49% | 65<br>16%  | 9<br>2%                   | 20<br>5%  | 112<br>28%              | 0<br>0% | 0<br>0% | 400<br>100% |

### 5.3. influencia de la red de vías ciclistas sobre la elección del modo de transporte

#### 5.3.1. Opción de realizar el trayecto en coche

Resulta de interés conocer si las personas que hacen un uso cotidiano de la bicicleta (quienes la utilizan para ir al trabajo, centro de estudios, realizar gestiones o compras) tienen la posibilidad de hacer el trayecto en coche, ya que este dato permite saber el grado de su apuesta por la bicicleta, aun teniendo acceso a la alternativa motorizada.

El 63% de las personas ciclistas de tipo cotidiano afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche. Este porcentaje es 21 puntos inferior respecto al resultado obtenido en 2019, y recuperando valores similares a los registrados en 2017 y 2018.

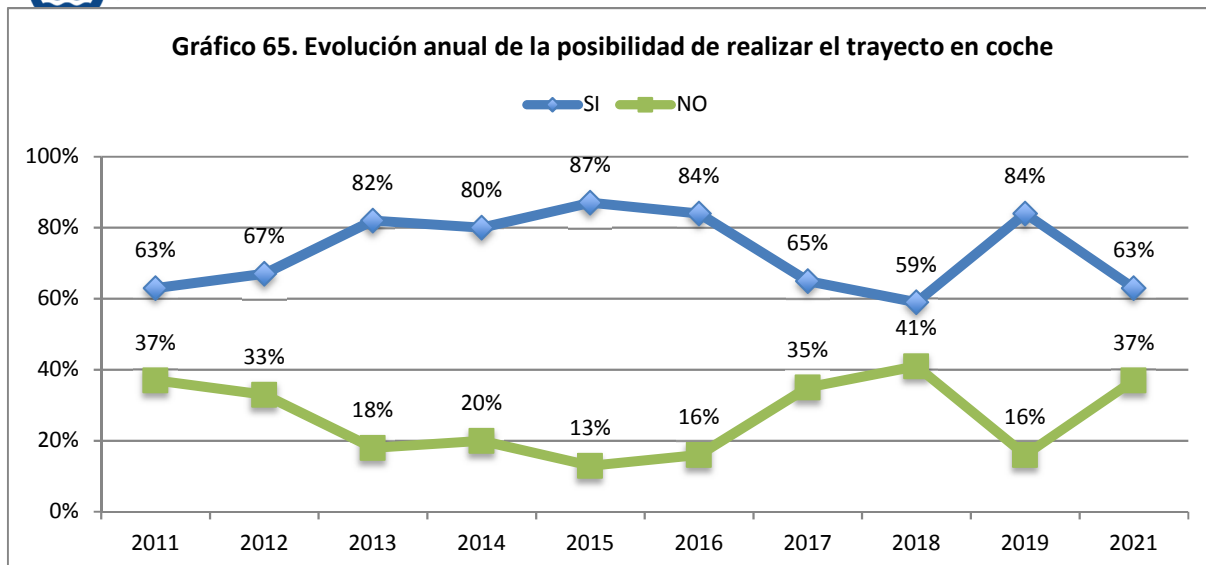


El porcentaje de quienes afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche varía ampliamente en función del motivo del desplazamiento. Así, mientras que el 79% de las personas encuestadas cuyo motivo de desplazamiento es acudir al trabajo afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche, este porcentaje baja al 58% entre quienes el motivo de desplazamiento es por cuidados y gestiones varias. En el caso de las personas cuyo motivo de desplazamiento son los estudios el porcentaje es del 21%.

**Tabla 25. Posibilidad de realizar el trayecto en coche en función del motivo de desplazamiento**

|              | Motivos de desplazamiento |           |                              | Total      |
|--------------|---------------------------|-----------|------------------------------|------------|
|              | Trabajo                   | Estudios  | Cuidados, gestiones, compras |            |
| SI           | 33<br>79%                 | 3<br>21%  | 11<br>58%                    | 47<br>63%  |
| NO           | 9<br>21%                  | 11<br>79% | 8<br>42%                     | 28<br>37%  |
| <b>Total</b> | 42<br>56%                 | 14<br>19% | 19<br>25%                    | 75<br>100% |





A la hora de valorar estos resultados hay que tener en cuenta que, si bien la muestra de personas ciclistas es de 400, solo se ha realizado esta pregunta a aquellas cuyos motivos de desplazamiento eran de tipo cotidiano. Por tanto, estos resultados están basados en una submuestra de 75 personas.

### 5.3.2. Modo de transporte utilizado en ausencia de la vía ciclista

Preguntando a quienes utilizan la bicicleta para actividades cotidianas qué modo de transporte utilizarían en caso de no existir la vía ciclista se puede medir el nivel de lealtad o compromiso con respecto a la bicicleta; y en caso de reafirmar su intención de seguir utilizando la bicicleta, el nivel de seguridad y el atractivo que ofrecen las vías alternativas.

Hay que tener en cuenta que puede darse el caso de personas que muestran una gran lealtad respecto a la utilización de la bicicleta, pero que se ven obligadas a utilizar otro medio de transporte debido a la ausencia de vías alternativas que garanticen un mínimo de seguridad vial, confort o no supongan alargar sensiblemente la longitud del itinerario.

El 37% de las personas que utilizan la bicicleta para actividades cotidianas optaría por el transporte público en caso de no existir la vía ciclista, otro 31% afirma que seguiría usando la bicicleta por otra vía, el 25% utilizaría el coche y un 4% optaría por otros modos, especialmente caminar.

Comparando estos resultados con los obtenidos en 2019 (ver gráfico 66), cabe destacar que la opción del transporte público se incrementa en 16 puntos, convirtiéndose junto al uso de bici por otra vía en las opciones elegidas mayoritariamente. Hay que advertir que los resultados que obtiene la alternativa del

transporte público es la cifra la más elevada que esta alternativa ha registrado hasta la fecha.

Este hecho podría estar relacionado con la captación de nuevos usuarios procedentes del transporte público y que, como consecuencia de la pandemia, habrían optado ahora por sustituir este modo por la bicicleta.

La alternativa del coche (25%) queda en tercer lugar, y además obtiene su peor resultado desde el inicio de la serie histórica.

Si se analizan los datos en función del género, se puede observar que el uso de bici por otra vía pasa a ser la primera opción para las mujeres (52%), seguida del transporte público (36%), con el coche como última opción a una importante distancia (12%). Para los hombres, el transporte público es la primera opción (36%), seguida del coche (32%), la bici por otra vía (20%), y finalmente caminar como última opción (6%).

Así, pues, se constata el importante papel que juegan las vías ciclistas a efectos de lograr que aumenten los desplazamientos en bicicleta, en especial entre las mujeres.

**Tabla 26. Medio de transporte alternativo elegido en función del género.**

|                      | Género    |           | Total      |
|----------------------|-----------|-----------|------------|
|                      | Hombres   | Mujeres   |            |
| En bici por otra vía | 10<br>20% | 13<br>52% | 23<br>31%  |
| Coche                | 16<br>32% | 3<br>12%  | 19<br>25%  |
| Transporte público   | 19<br>38% | 9<br>36%  | 28<br>37%  |
| Otra opción          | 3<br>6%   | 0<br>0%   | 3<br>4%    |
| NS/NC                | 2<br>4%   | 0<br>0%   | 2<br>3%    |
| <b>Total</b>         | 50<br>67% | 25<br>33% | 75<br>100% |

Analizando en profundidad esta variable en función del motivo del desplazamiento, puede observarse que el uso de la bici por otra vía es la primera opción para aquellas personas que lo realizan por motivos de trabajo (50%), seguido del coche (26%) y el transporte público (24%).

Sin embargo, para aquellas que se desplazan en bicicleta por motivos de estudios la opción principal es el transporte público (71%), seguido por el uso de la bici por otra vía (14%) y andar (14%).

En el caso de aquellas personas que realizan el desplazamiento por cuidados, gestiones y compras, el coche (42%) y el transporte público (42%) son las opciones mayoritariamente elegidas.

**Tabla 27. Medio de transporte alternativo elegido en función del motivo de desplazamiento**

|                      | Motivo de desplazamiento |           |                              | Total      |
|----------------------|--------------------------|-----------|------------------------------|------------|
|                      | Trabajo                  | Estudios  | Cuidados, gestiones, compras |            |
| En bici por otra vía | 21<br>50%                | 2<br>14%  | 0<br>0%                      | 23<br>31%  |
| Coche                | 11<br>26%                | 0<br>0%   | 8<br>42%                     | 19<br>25%  |
| Transporte público   | 10<br>24%                | 10<br>71% | 8<br>42%                     | 28<br>37%  |
| Otra opción          | 0<br>0%                  | 2<br>14%  | 1<br>5%                      | 3<br>4%    |
| NS/NC                | 0<br>0%                  | 0<br>0%   | 2<br>11%                     | 2<br>3%    |
| <b>Total</b>         | 42<br>56%                | 14<br>19% | 19<br>25%                    | 75<br>100% |

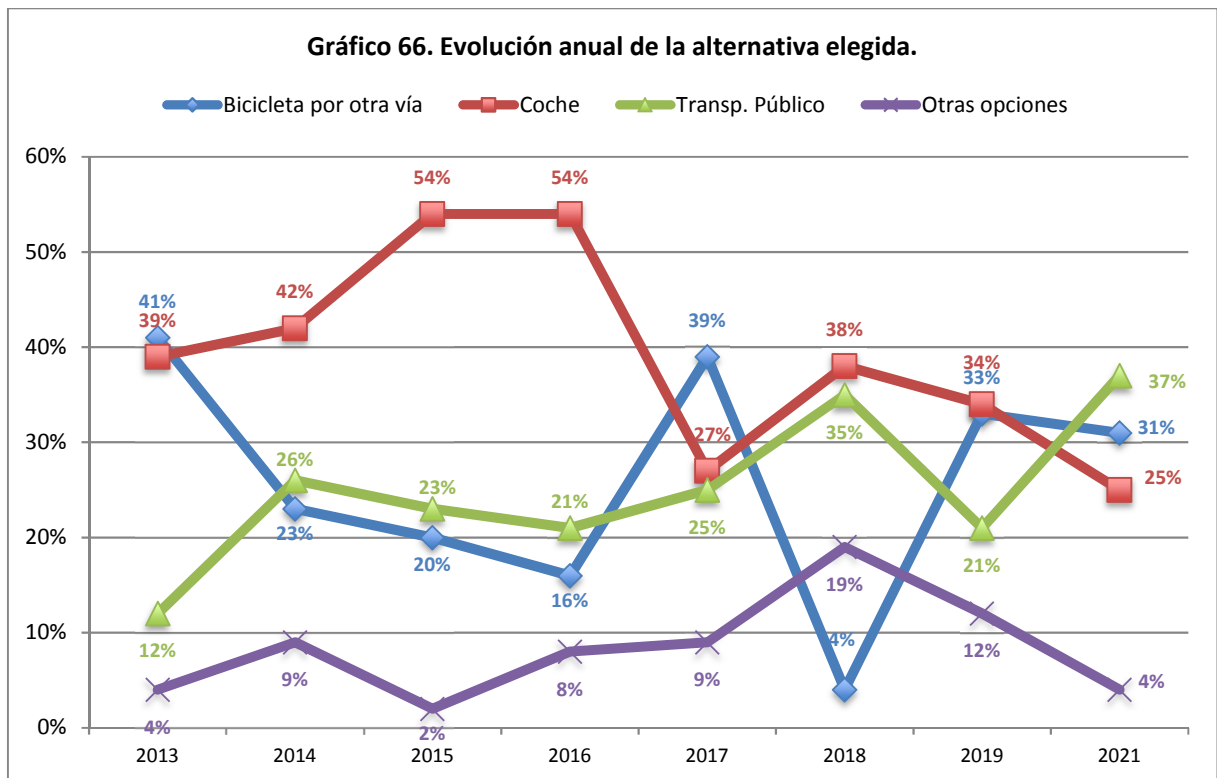
Si se analizan los datos en función de la edad, y sin considerar a las personas mayores de 65 años <sup>1</sup>, se observa que el nivel de compromiso con la bicicleta es mayor en las personas de entre 25 y 65 años (35% en total) que entre los menores de 25 años (22%).

Por su parte, la opción del coche se incrementa a medida que lo hace la edad de las personas usuarias. En sentido contrario, la alternativa del transporte público disminuye conforme mayor es la edad de las personas ciclistas.

**Tabla 28. Medio de transporte alternativo elegido en función de la edad**

|                      | Edad       |            |            |          | Total      |
|----------------------|------------|------------|------------|----------|------------|
|                      | 12-24 años | 25-44 años | 45-65 años | >65 años |            |
| En bici por otra vía | 4<br>22%   | 9<br>39%   | 10<br>32%  | 0<br>0%  | 23<br>31%  |
| Coche                | 1<br>6%    | 6<br>26%   | 10<br>32%  | 2<br>67% | 19<br>25%  |
| Transporte público   | 11<br>61%  | 7<br>30%   | 9<br>29%   | 1<br>33% | 28<br>37%  |
| Otra opción          | 2<br>11%   | 0<br>0%    | 1<br>3%    | 0<br>0%  | 3<br>4%    |
| NS/NC                | 0<br>0%    | 1<br>4%    | 1<br>3%    | 0<br>0%  | 2<br>3%    |
| <b>Total</b>         | 18<br>24%  | 23<br>31%  | 31<br>41%  | 3<br>4%  | 75<br>100% |

<sup>1</sup> Hay que tener en cuenta que en esta submuestra sólo hay 3 personas mayores de 65 años, por lo que los resultados relativos a este grupo deben valorarse con precaución.



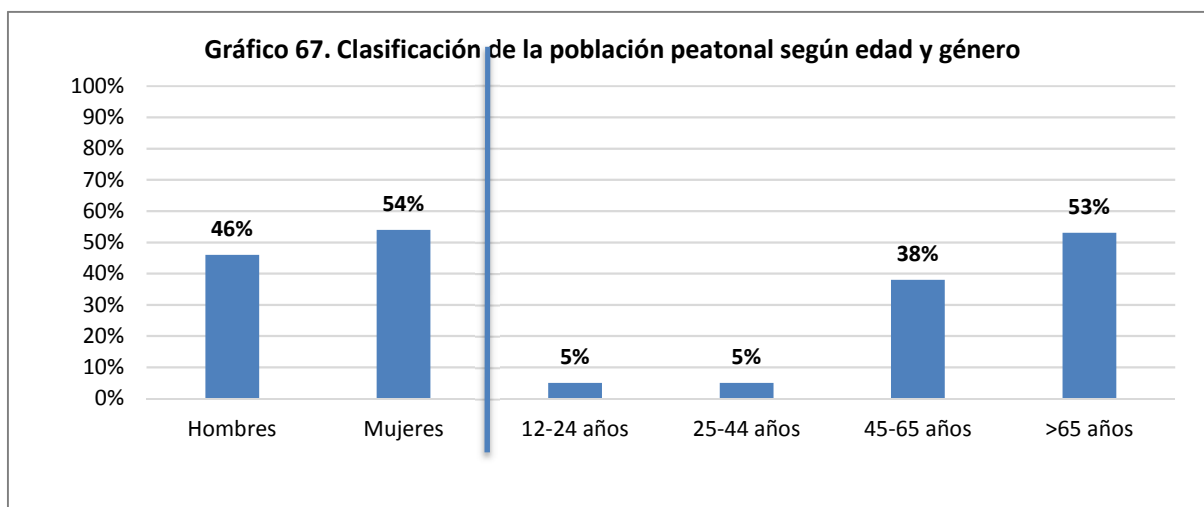
## 6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES

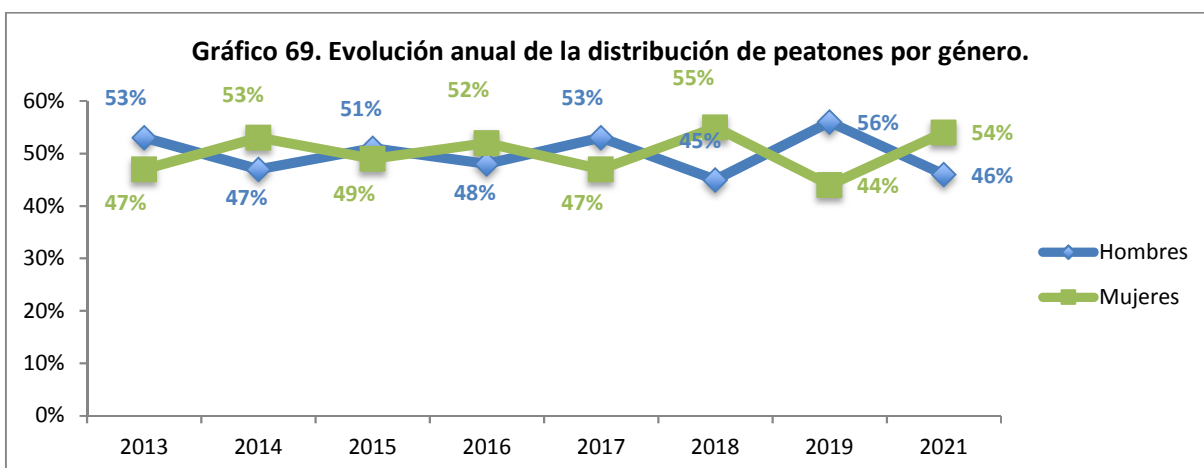
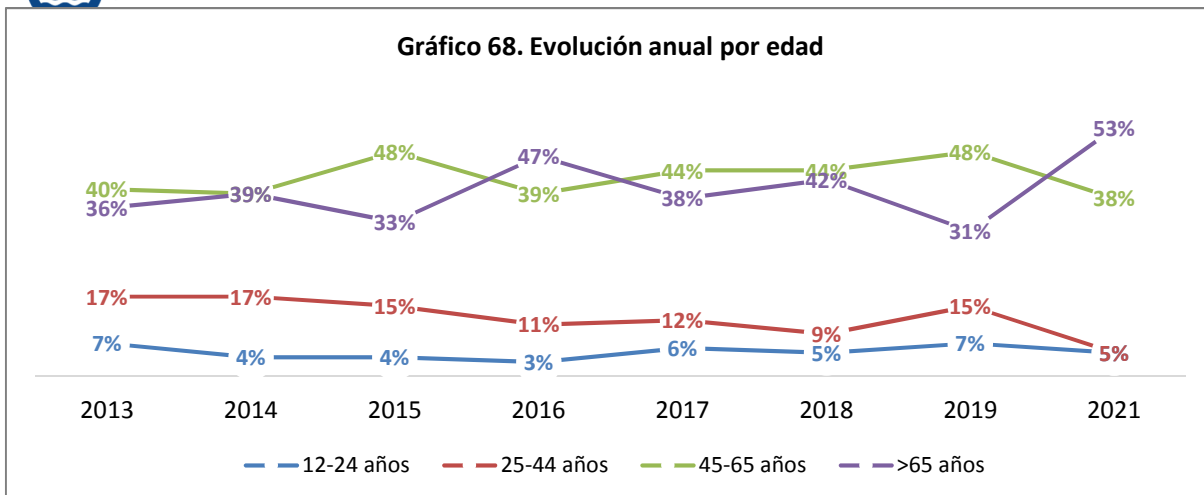
### 6.1. Clasificación en función de la edad y el género

La distribución de la población peatonal encuestada en función del género mantiene una pauta histórica caracterizada por una prevalencia alterna de cada uno de los géneros cada dos años, en un rango de valores bastante regular. En esta ocasión el porcentaje de mujeres es ligeramente superior (54% de mujeres y un 46% de hombres).

La edad media de la población peatonal es de 63 años, 17 años más que la media de la población ciclista.

La edad media de la población peatonal se ha incrementado en 6 años respecto a los datos de 2019. Las personas mayores de 45 años siguen constituyendo una amplia mayoría (91%), que incluso se ha incrementado respecto a 2019 en 12 puntos. Hay que destacar, más en concreto, el segmento de personas mayores de 65 años, que por primera vez superan más de la mitad del total (53%), y registran un incremento de 22 puntos respecto 2019.



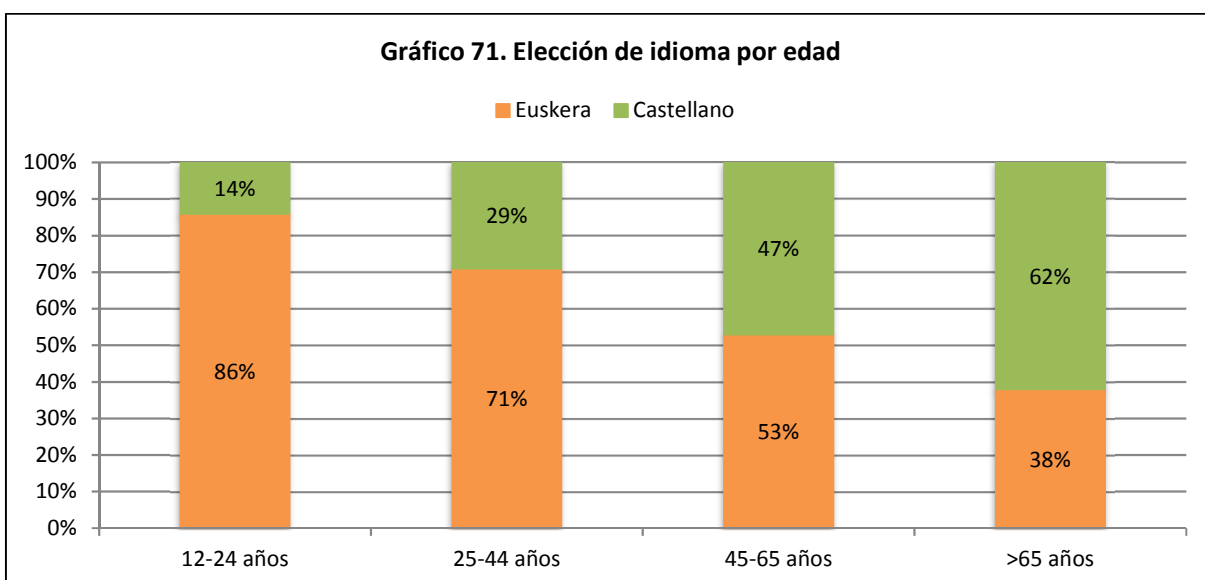
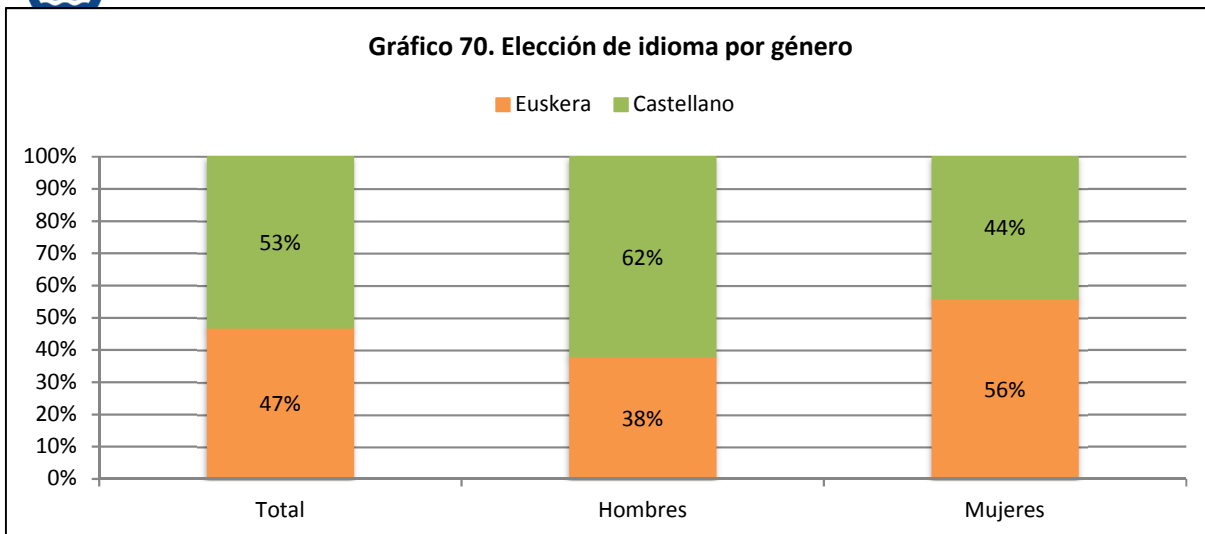


## 6.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta

El euskera es el idioma elegido por el 47% de las personas peatonas encuestadas, 10 puntos menos que en 2019.

Se observa que mientras que la mayoría de las mujeres eligen el euskera como idioma (56%), este porcentaje baja 18 puntos en el caso de los hombres (38%)

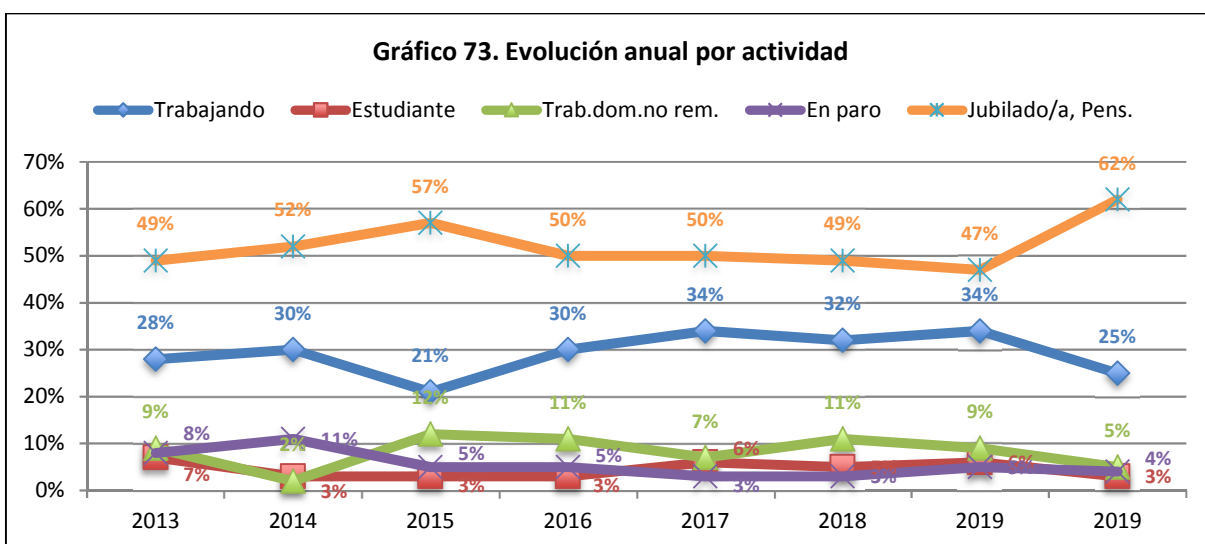
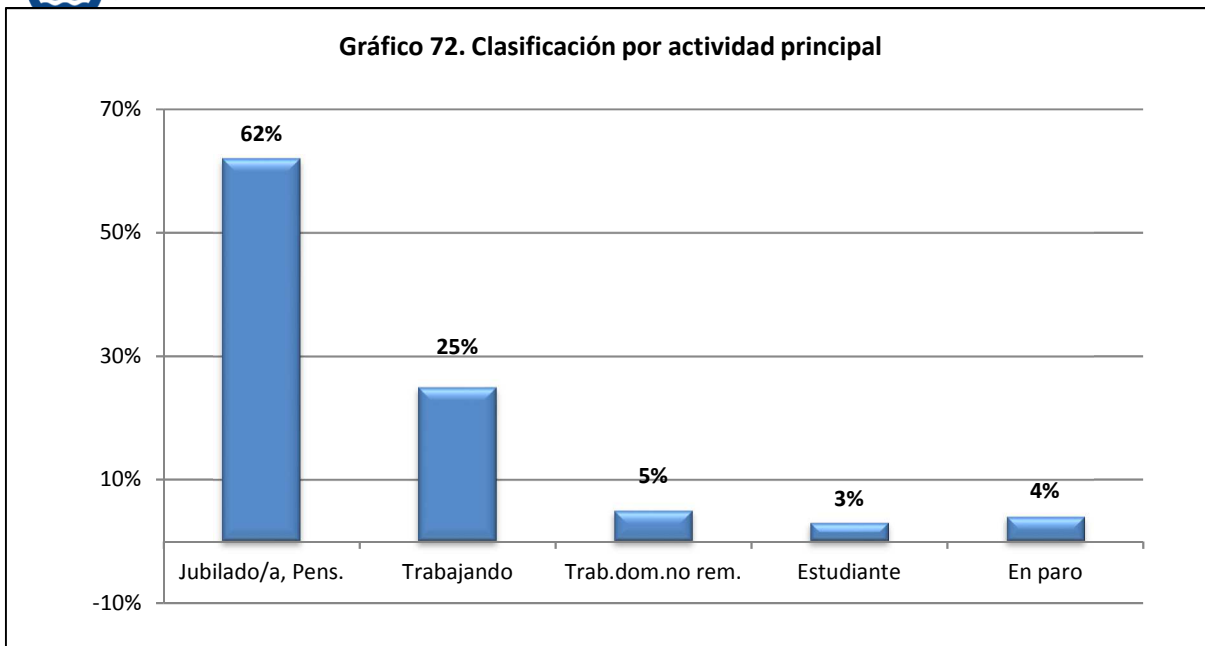
Si se observan los resultados en función de la edad puede comprobarse que el euskera es el idioma elegido mayoritariamente entre los menores de 65 años, si bien su peso desciende conforme mayor es la edad de las personas encuestadas. Entre las personas mayores de 65 años, el porcentaje de personas que eligen el euskera desciende a un 38%.



### 6.3. Clasificación por tipo de actividad

El 62% de la población peatonal está jubilada o son pensionistas y un 25% está trabajando. Además, encontramos que el 5% realiza trabajos domésticos no remunerados, un 3% son estudiantes, y el 4% restante está en paro.

Hay que destacar que el porcentaje de población peatonal jubilada o pensionista se ha incrementado 15 puntos respecto a los datos de 2019, alcanzando el máximo desde el inicio de la serie en 2013, tal como se puede observar en el gráfico 73.



#### 6.4. Clasificación en función del número de acompañantes

Prácticamente la mitad de las personas peatonas (51%) realiza el desplazamiento en solitario, un 45% en compañía de, al menos, otra persona adulta, y el 3% restante en compañía de, al menos, 1 niño/a.

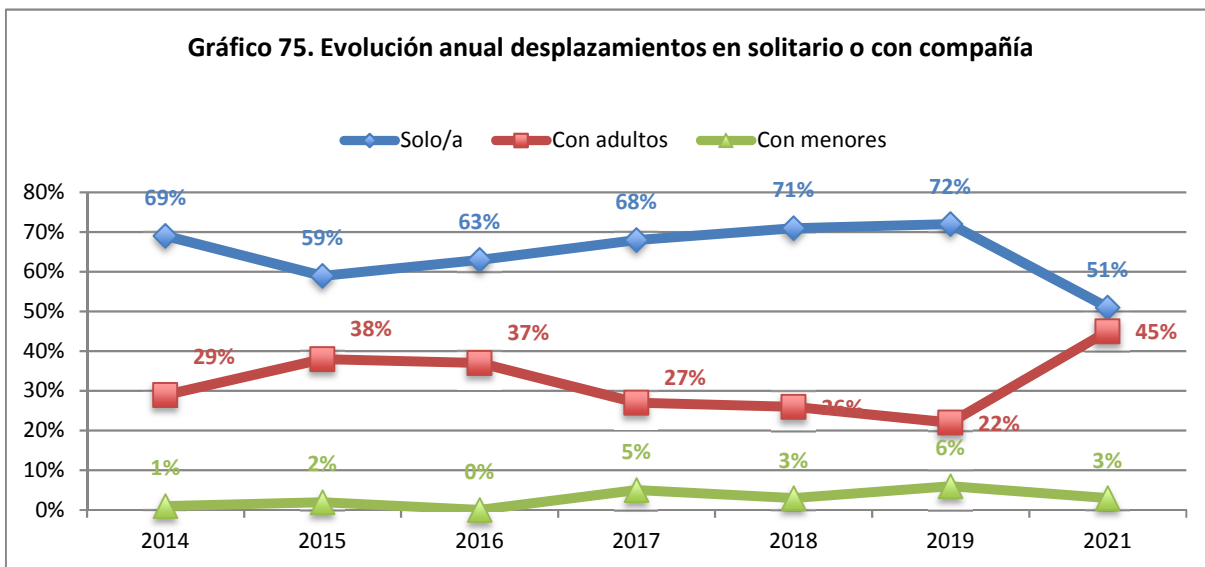
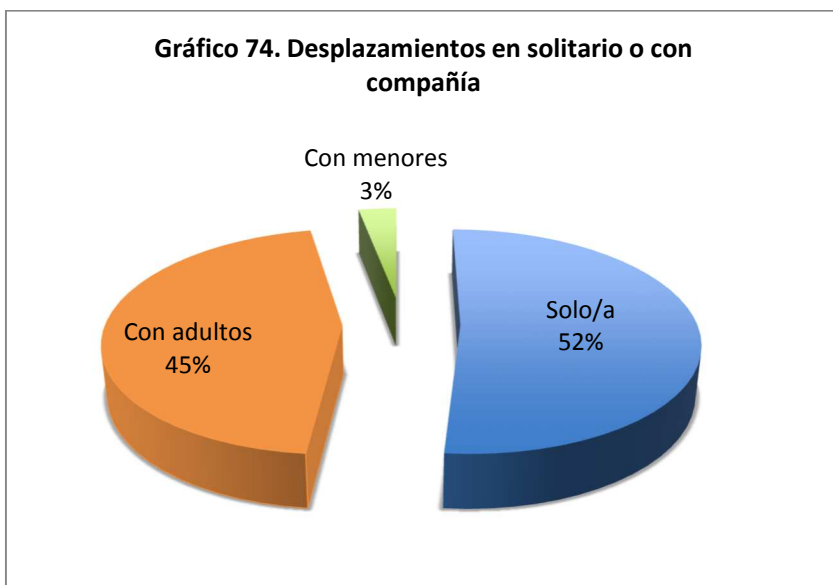
Si se comparan estos datos con los obtenidos para la población ciclista, se puede observar que los desplazamientos en solitario de las personas peatonas son 18 puntos inferiores a las de las ciclistas (51% y 69% respectivamente).

También se aprecian diferencias en los desplazamientos que se realizan en compañía, ya que mientras que en la población ciclista éstos se reparten en un porcentaje similar



entre adultos y menores, en la población peatonal estos desplazamientos se realizan mayoritariamente con otros adultos.

El porcentaje de peatones que realizan el desplazamiento en compañía de, al menos, otra persona adulta se duplica respecto a los resultados de 2019, pasando de un 22% a un 45%.



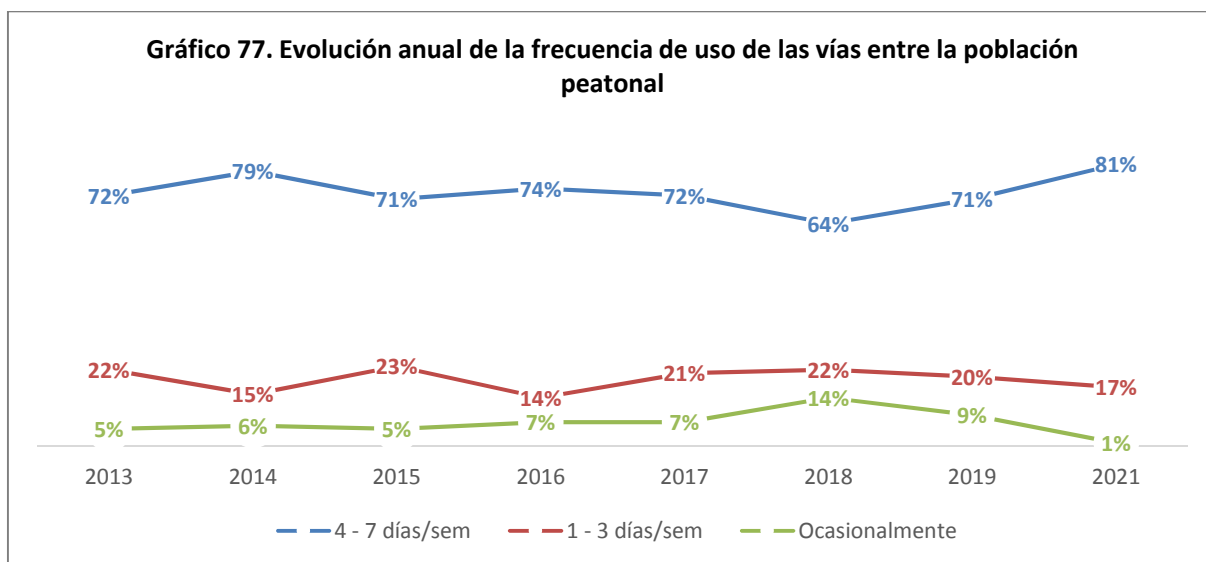
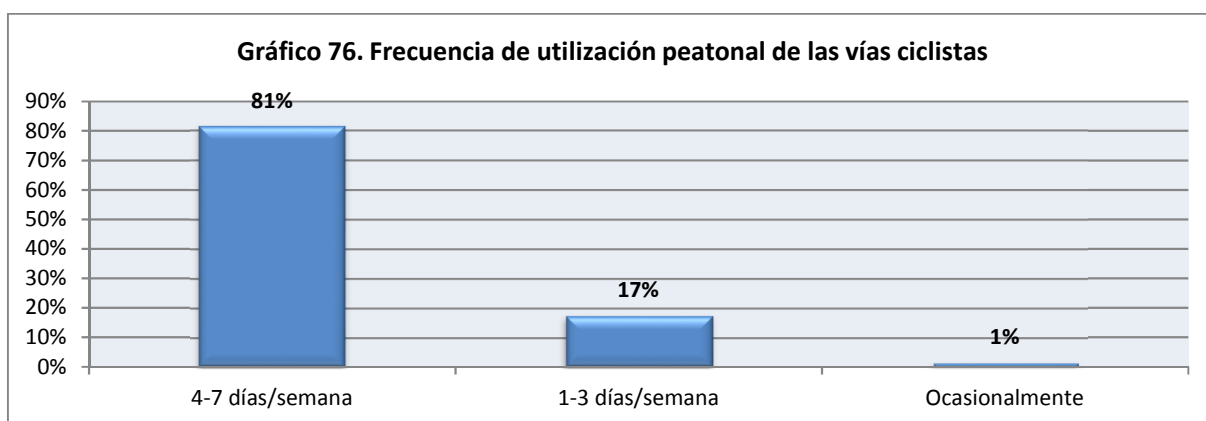
## 7. USO PEATONAL

### 7.1. Frecuencia de uso

El 81% de las personas encuestadas afirma utilizar la vía ciclista, al menos, 4 días por semana, 10 puntos más que en 2019. Un 17% de 1 a 3 días por semana, y el 1% restante de forma ocasional.

Es significativo el incremento del uso habitual en unos datos que han oscilado en un rango de valores bastante regular a lo largo de la serie histórica.

Si se comparan estos datos con los obtenidos en la población ciclista, se observa que el nivel de frecuencia peatonal es significativamente superior, ya que el porcentaje de peatones que utiliza la vía un mínimo de 4 días por semana es 29 puntos superior.



Si se analizan los datos de frecuencia en función de la edad, se observa un importante nivel de fidelización respecto a la utilización de la vía ciclista en todos los grupos de edad, a excepción de las personas entre 25 y 44 años.

Hay que destacar que el 89% de las personas mayores de 65 años afirman utilizar las vías ciclistas un mínimo de 4 días por semana. La principal causa puede ser la necesidad y/o costumbre de realizar con frecuencia algún tipo de ejercicio suave o

paseo, teniendo en cuenta que, en algunas localidades, el único espacio para practicar este tipo de ejercicio o paseo es la vía ciclista-peatonal.

**Tabla 29. Frecuencia de utilización peatonal en función de la edad**

|                | Edad       |            |            |           | Total       |
|----------------|------------|------------|------------|-----------|-------------|
|                | 12-24 años | 25-44 años | 45-65 años | >65 años  |             |
| 4 - 7 días/sem | 6<br>86%   | 3<br>43%   | 43<br>75%  | 70<br>89% | 122<br>81%  |
| 1 - 3 días/sem | 1<br>14%   | 4<br>57%   | 13<br>23%  | 8<br>10%  | 26<br>17%   |
| Ocasionalmente | 0%         | 0%         | 1<br>2%    | 1<br>1%   | 2<br>1%     |
| <b>Total</b>   | 7<br>5%    | 7<br>5%    | 57<br>38%  | 79<br>53% | 150<br>100% |

Si se relacionan los datos de frecuencia con la actividad principal de las personas encuestadas, se observa un marcado menor porcentaje de utilización por parte de las personas que trabajan con respecto al resto de tipos de actividad.

**Tabla 30. Frecuencia de utilización peatonal en función de la actividad**

|                | Actividad  |            |                                 |          |            | Total       |
|----------------|------------|------------|---------------------------------|----------|------------|-------------|
|                | Trabajando | Estudiante | Trabajo doméstico no remunerado | En paro  | Jubilado/a |             |
| 4 - 7 días/sem | 22<br>58%  | 4<br>80%   | 8<br>100%                       | 5<br>83% | 83<br>89%  | 122<br>81%  |
| 1 - 3 días/sem | 15<br>39%  | 1<br>20%   | 0%                              | 1<br>17% | 9<br>10%   | 26<br>17%   |
| Ocasionalmente | 1<br>3%    | 0%         | 0%                              | 0%       | 1<br>1%    | 2<br>1%     |
| <b>Total</b>   | 38<br>25%  | 5<br>3%    | 8<br>5%                         | 6<br>4%  | 93<br>62%  | 150<br>100% |

## 7.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento

El análisis de los motivos de desplazamiento en las vías ciclistas permite conocer su importancia como espacio recreativo y de paseo, así como infraestructura de acceso a otro tipo de actividades y ocupaciones.

El motivo de utilización de la vía para aproximadamente la mitad de las personas peatonas es el ocio o paseo (74%), que unido a otro 18% que alegan como motivo el deporte, conforman un bloque de motivos que suma un total del 92% de los desplazamientos peatonales (1 punto más que en 2019).

Estos resultados mantienen a grandes rasgos las pautas registradas en los últimos 6 años (ver gráfico 79), aunque en esta ocasión es superior el porcentaje de personas que señalan como motivo de utilización de la vía el ocio o paseo, respecto al deporte.

No obstante, tal y como se comentaba en el caso de la población ciclista, hay que tener en cuenta que la diferencia entre ocio y deporte puede ser subjetiva, y en muchos casos la persona encuestada tiene dificultades para distinguir entre estas dos categorías.

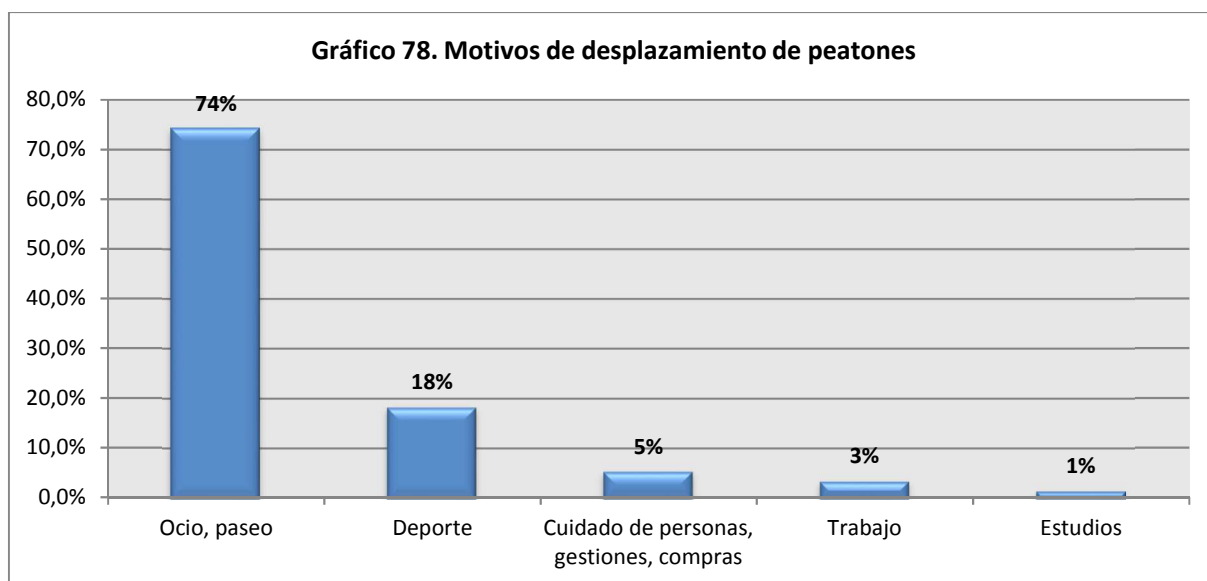


Gráfico 79. Tipo de movilidad peatonal

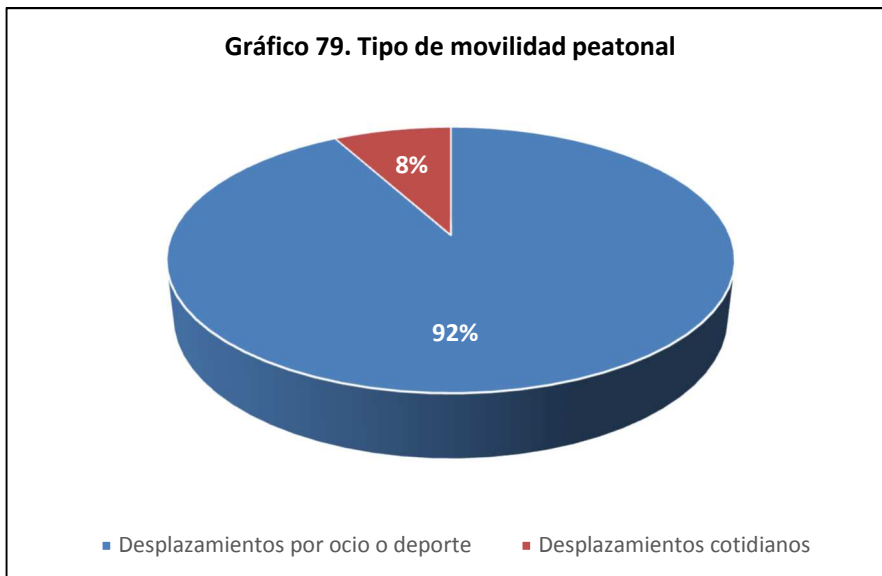
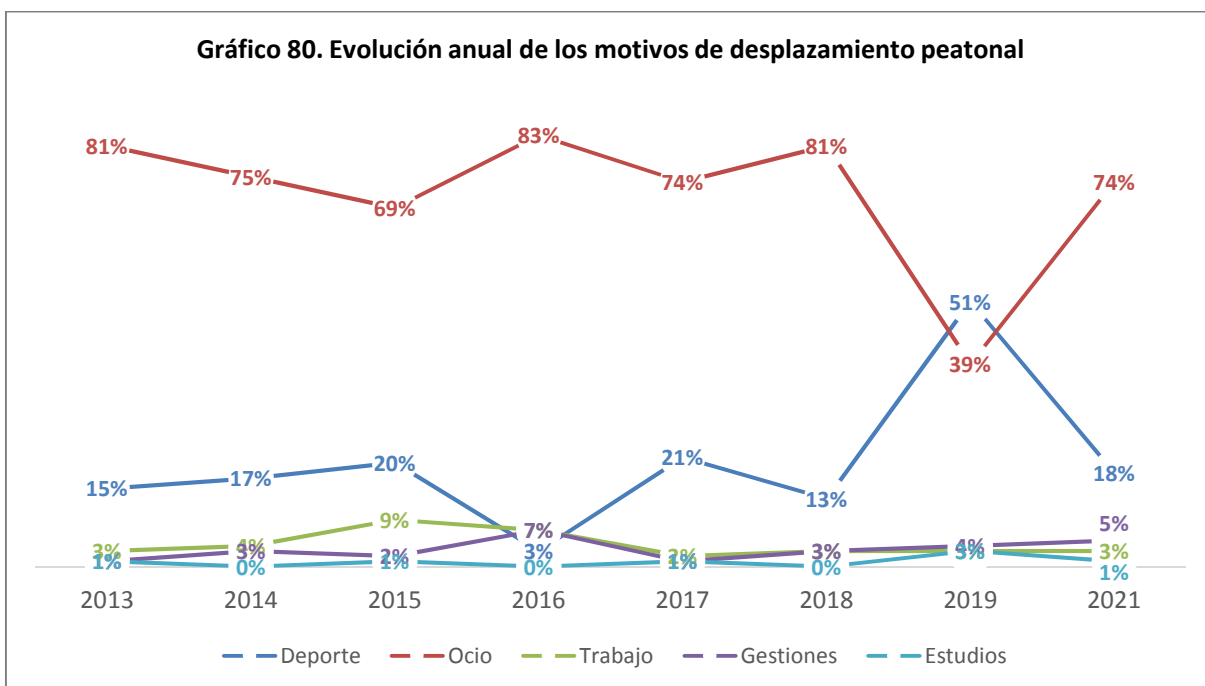


Gráfico 80. Evolución anual de los motivos de desplazamiento peatonal





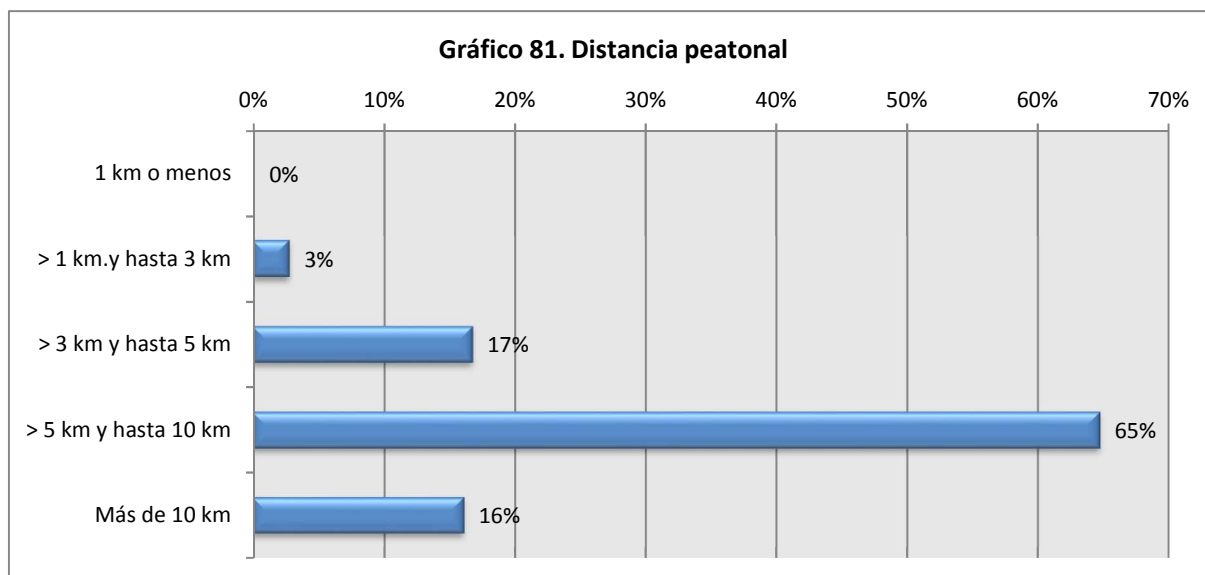
### 7.3. Distancia del desplazamiento

A las personas peatonas también se les ha cuestionado sobre la distancia total recorrida (ida y vuelta) en el desplazamiento que estaban haciendo en el momento de realizar la encuesta.

En este caso, las alternativas de respuesta propuestas han sido las siguientes:

- 1 km o menos.
- Más de 1 km y hasta 3 km.
- Más de 3 km y hasta 5 km.
- Más de 5 km y hasta 10 km.
- Más de 10 km.

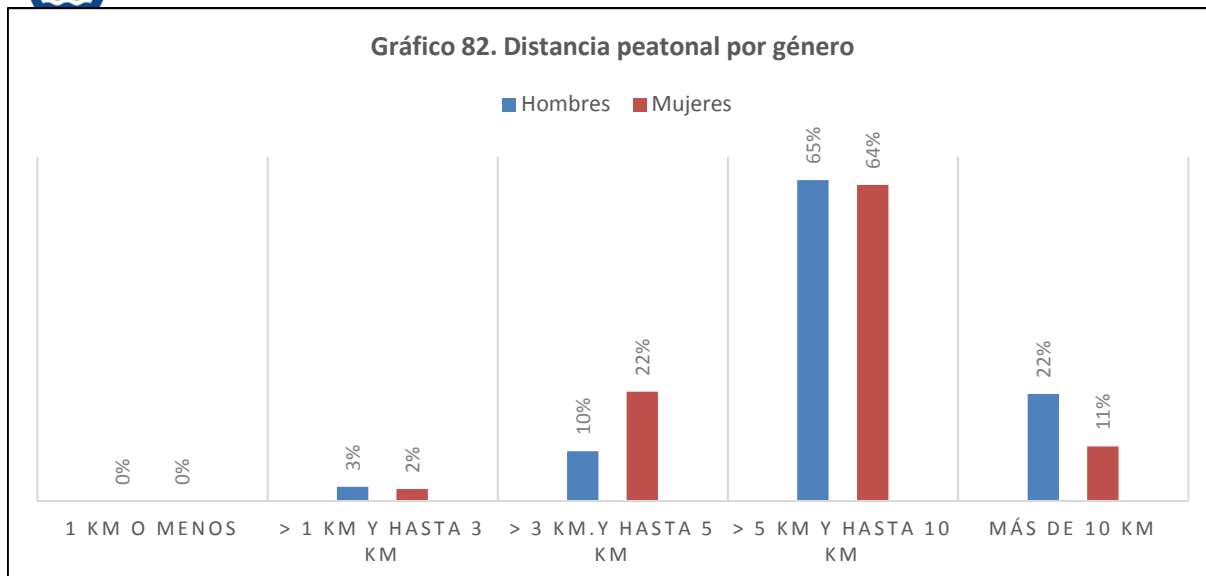
El 81% de las personas encuestadas afirma realizar recorridos superiores a los 5 km, 8 puntos más que en 2019.



Si se analizan los resultados por género, se puede observar que el 65% de los hombres y el 64% de las mujeres realizan recorridos entre 5 y 10 km. También se dan porcentajes similares en el caso de recorridos de menos de hasta 3 km (3% hombre y 2% mujeres).

Sin embargo, sí se aprecian diferencias significativas en otras distancias. Así, mientras que un 22% de los hombres afirman realizar recorridos superiores a los 10 km, en el caso de las mujeres ese porcentaje baja al 11%.

En el caso de los desplazamientos de entre 3 y 5 km se da la situación inversa, ya que el 22% de mujeres y el 10% de hombres afirman realizar esta distancia en su recorrido.



Para analizar la distancia de los desplazamientos en función de la edad, se ha tenido en cuenta la siguiente tabla de equivalencias.

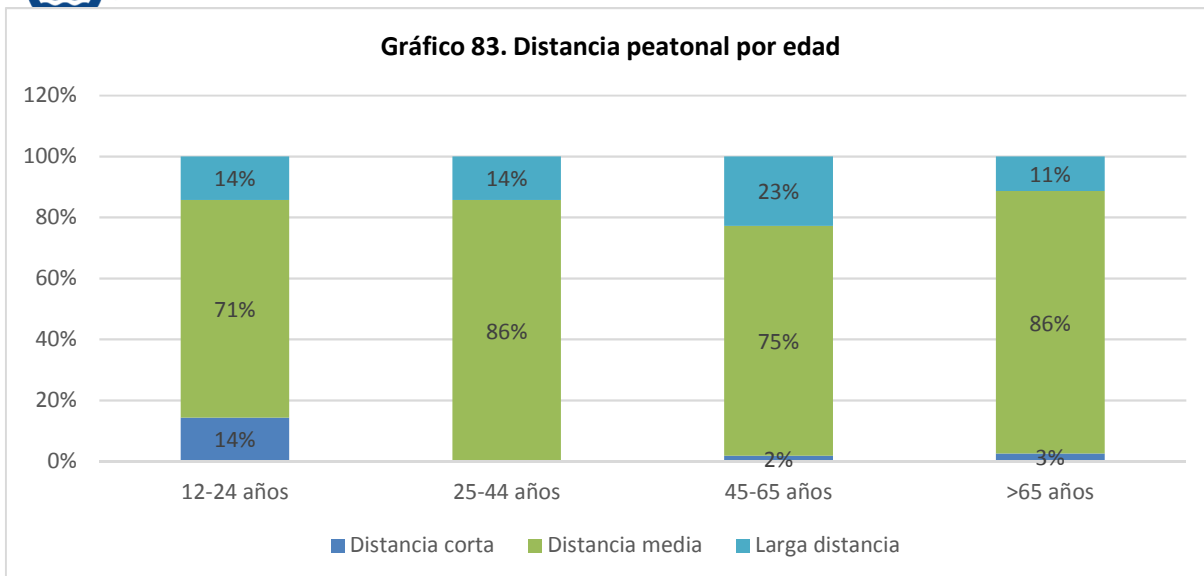
**Tabla 31. Equivalencias distancias recorridas peatones**

| Distancia           | Equivalencia    |
|---------------------|-----------------|
| Hasta 3 km          | Distancia corta |
| >3 km y hasta 10 km | Distancia media |
| >10 km              | Distancia larga |

Los recorridos de distancias medias (entre 3 y 10 km) son mayoritarios en todos los grupos de edad, con porcentajes superiores al 70%.

En el caso de los recorridos de distancia corta (hasta 3 km), el porcentaje solo es significativo en el caso de las personas menores de 25 años con un 14%.

Prácticamente 1 de cada 4 personas de entre 45 y 65 años realiza un recorrido de larga distancia (más de 10 km), descendiendo el porcentaje hasta el 14% en las personas menores de 45 años, y el 11% en las mayores de 65 años.



Por lo que respecta a la relación entre la distancia del desplazamiento y el tipo de movilidad se observa, como es lógico, que la distancia es mayor en aquellos desplazamientos de ocio y deporte, y menor en los de movilidad cotidiana (trabajo, estudios, cuidados, gestiones y compras).

El 82% de los desplazamientos por ocio o deporte superan los 5 km, mientras este porcentaje baja al 67% en el caso de los desplazamientos de movilidad cotidiana. Hay que destacar el incremento en la distancia del desplazamiento que se observa en ambos tipos de movilidad, especialmente en los desplazamientos de movilidad cotidiana. Mientras que en 2019 la diferencia entre la movilidad cotidiana y el ocio y deporte en desplazamientos superiores a los 5 km era de 65 puntos, en 2021 se ha reducido a 15 puntos.

**Tabla 32. Distancia peatonal en función del tipo de movilidad**

|              |                           | Tipo de movilidad   |                | Total |
|--------------|---------------------------|---------------------|----------------|-------|
|              |                           | Movilidad cotidiana | Ocio y deporte |       |
| Distancia    | 1 km o menos              | 0%                  | 0%             | 0%    |
|              | Más de 1 km y hasta 3 km  | 1                   | 3              | 4     |
|              |                           | 8%                  | 2%             | 3%    |
|              | Más de 3 km y hasta 5 km  | 3                   | 22             | 25    |
|              |                           | 25%                 | 16%            | 17%   |
|              | Más de 5 km y hasta 10 km | 6                   | 91             | 97    |
|              |                           | 50%                 | 66%            | 65%   |
|              | Más de 10 km              | 2                   | 22             | 24    |
|              |                           | 17%                 | 16%            | 16%   |
| <b>Total</b> |                           | 12                  | 138            | 150   |
|              |                           | 8%                  | 92%            | 100%  |

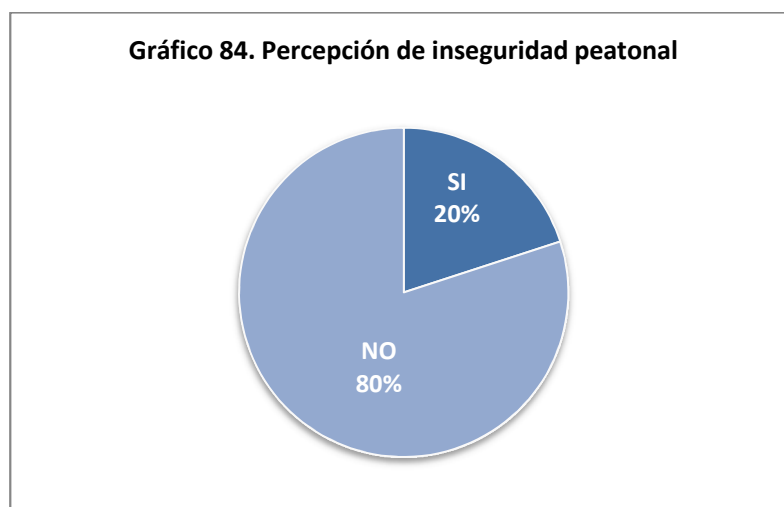


## 8. VALORACIÓN PEATONAL

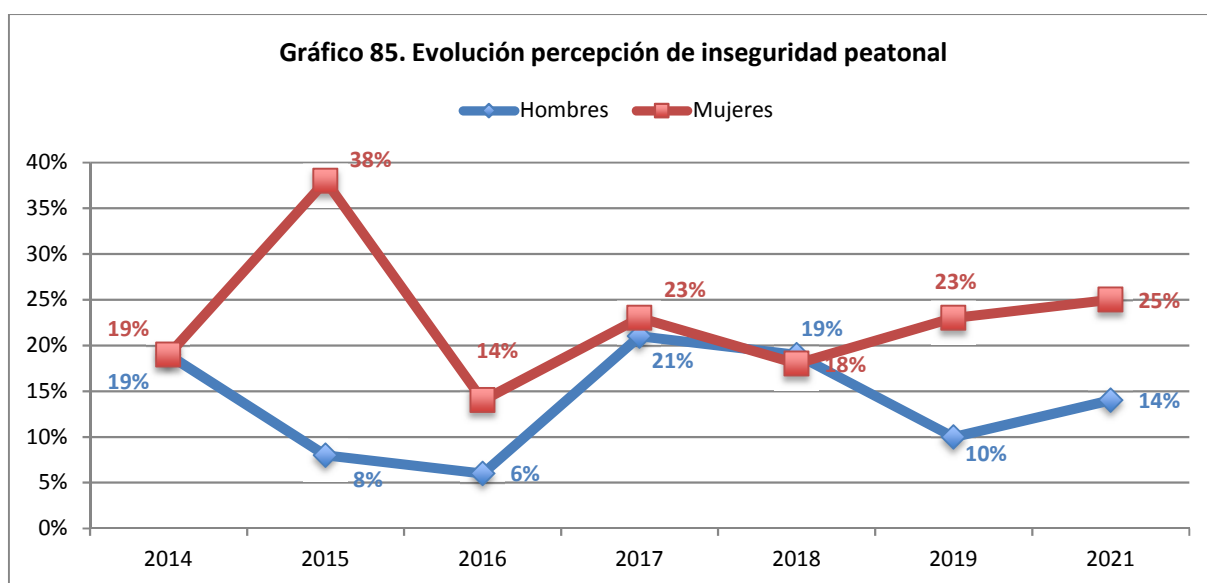
### 8.1. Percepción de la seguridad por parte de los peatones

A las personas peatonas también se les ha preguntado sobre si existe algún punto o tramo de las vías ciclistas en las que no se sienten seguras, sin especificar si se trataba de seguridad vial o seguridad ciudadana.

El 20% responden afirmativamente a esta cuestión, lo que supone 5 puntos más que en 2019.



Si se analizan los resultados en función del género, se observa que la percepción de inseguridad sigue siendo superior entre las mujeres (25%) que entre los hombres (14%), como ha sido pauta general a lo largo de la serie histórica, si bien con fluctuaciones en su magnitud. La percepción de inseguridad se ha incrementado en ambos géneros.





También se encuentran diferencias significativas sobre la percepción de inseguridad en función de la edad. Así, analizando las respuestas a esta cuestión se constata que la percepción de inseguridad es mayor entre los más jóvenes y va disminuyendo a medida que se incrementa la edad.

**Tabla 33. Percepción de inseguridad en función de la edad**

|                      |    | Grupos de edad |            |            |          | Total |
|----------------------|----|----------------|------------|------------|----------|-------|
|                      |    | 12-24 años     | 25-44 años | 45-65 años | >65 años |       |
| Inseguridad peatonal | SI | 3              | 2          | 12         | 13       | 30    |
|                      |    | 43%            | 29%        | 21%        | 16%      | 20%   |
| NO                   |    | 4              | 5          | 45         | 66       | 120   |
|                      |    | 57%            | 71%        | 79%        | 84%      | 80%   |
| Total                |    | 7              | 7          | 57         | 79       | 150   |
|                      |    | 5%             | 5%         | 38%        | 53%      | 100%  |

Las personas que respondieron afirmativamente a esta cuestión realizaron un total de 30 menciones de puntos o tramos inseguros. Se ha realizado una agrupación de estas menciones por cada vía ciclista y se incluyen en el Anexo V del presente Estudio.

## 8.2. Valoración peatonal de la vía ciclista

Al igual que a la población ciclista, también a las personas peatonas se les ha preguntado sobre su valoración de las vías ciclistas, tanto global, como de diversos aspectos como el firme, la señalización, la iluminación, la convivencia entre personas usuarias, o su percepción de la seguridad.

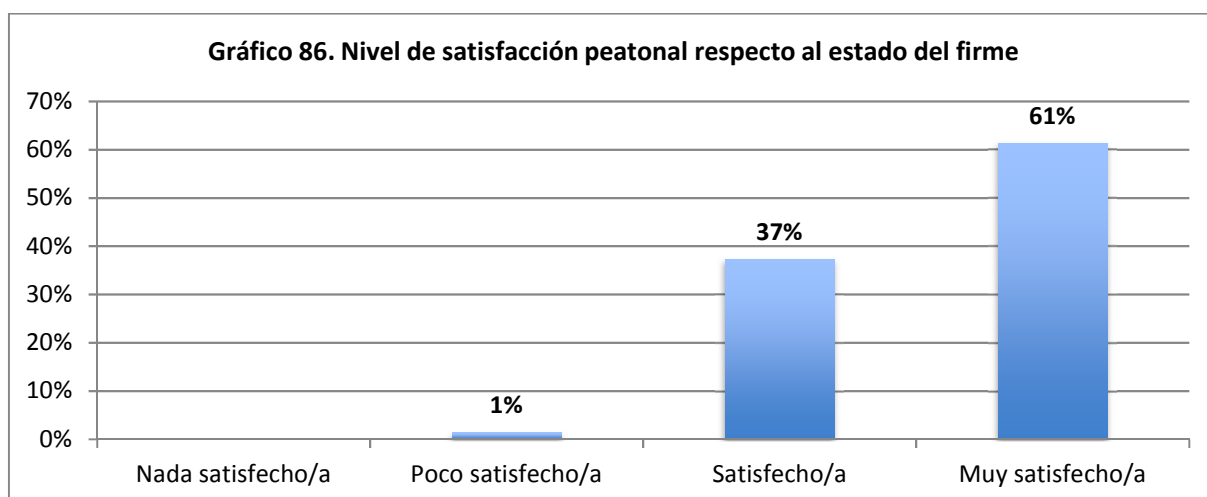
Para conocer el grado de satisfacción, la valoración propuesta era de 0 a 10 puntos para cada uno de los aspectos, y los datos recogidos se han clasificado de la siguiente forma:

**Tabla 34. Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción**

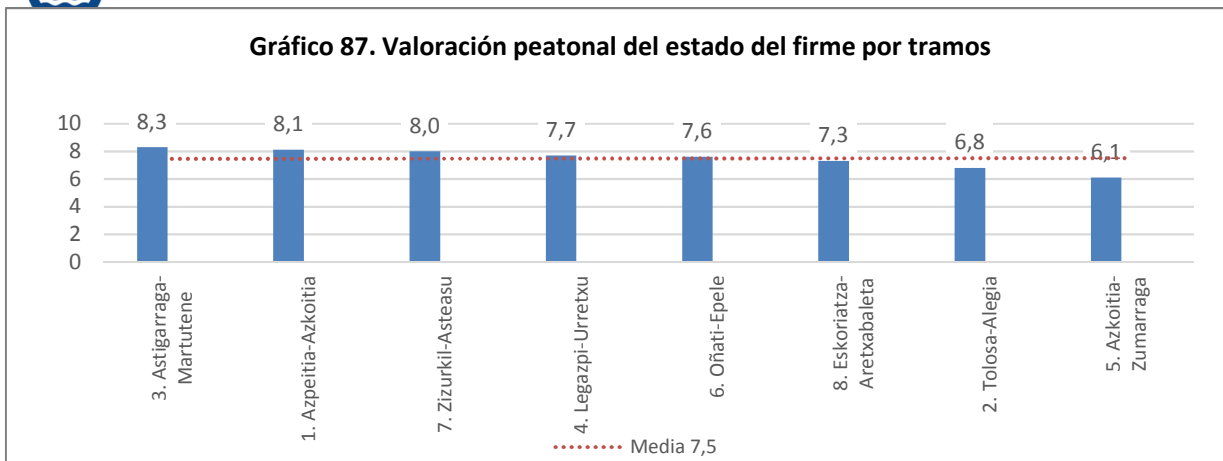
| Valoración en puntos | Equivalencia      |
|----------------------|-------------------|
| 0, 1, 2              | Nada satisfecho/a |
| 3, 4                 | Poco satisfecho/a |
| 5, 6, 7              | Satisfecho/a      |
| 8, 9, 10             | Muy satisfecho/a  |

### 8.2.1. Valoración del estado del firme

El estado del firme es el aspecto mejor valorado por las personas peatonas, que le otorgan una valoración media de 7,5 puntos. El 98% se mostraron muy satisfechas o satisfechas con el estado del firme (61% muy satisfechas y 37% satisfechas).



La puntuación más alta se registra en el tramo Astigarraga-Martutene con 8,3 puntos, y la más baja en los tramos Azkoitia-Zumarraga con 6,1 puntos.



La puntuación media general se ha incrementado en 1 décima respecto a 2019, pasando de 7,4 a 7,5 puntos. La valoración del firme se incrementa en 3 vías: Azpeitia-Azkoitia (+0,5 puntos), Astigarraga-Martutene (+1,3 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (+0,3 puntos). En otras 3 vías la puntuación baja: Tolosa-Alegia (-0,6 puntos), Legazpi-Urretxu (-0,1 puntos) y Azkoitia-Zumarraga (-1,0 punto).

En el tramo Oñati-Epele se mantiene la puntuación obtenida en 2021. El tramo Zizurkil-Asteasu no se incluyó en el estudio de 2019, por lo que no hay datos comparativos. Es una de las 3 vías con puntuación igual o superior a 8,0 puntos en la valoración del estado del firme.

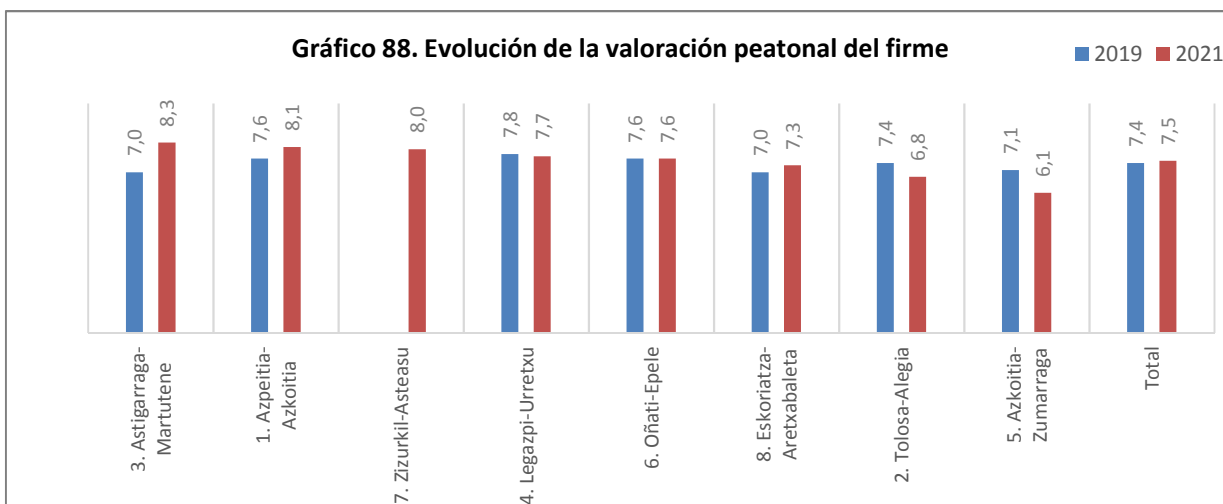
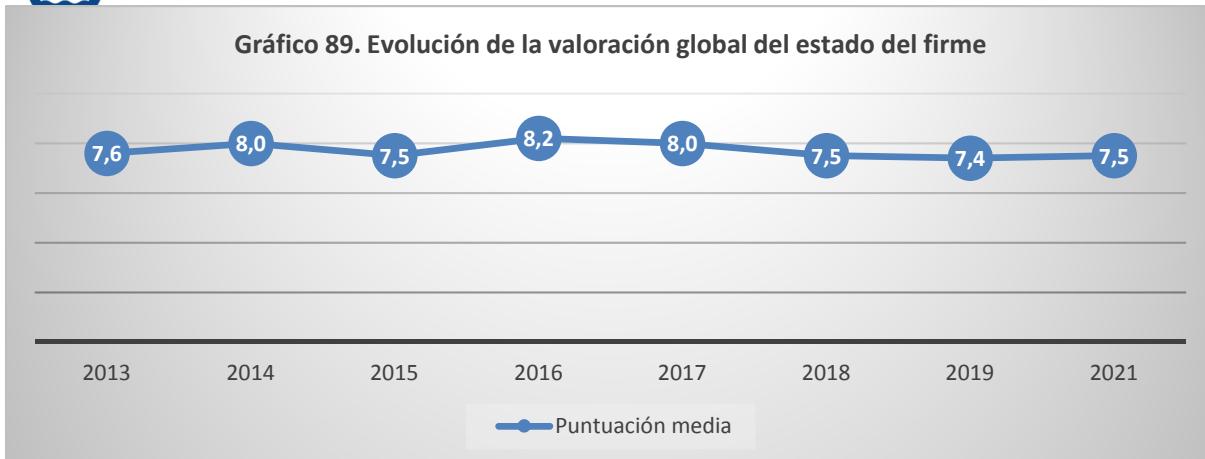


Gráfico 89. Evolución de la valoración global del estado del firme



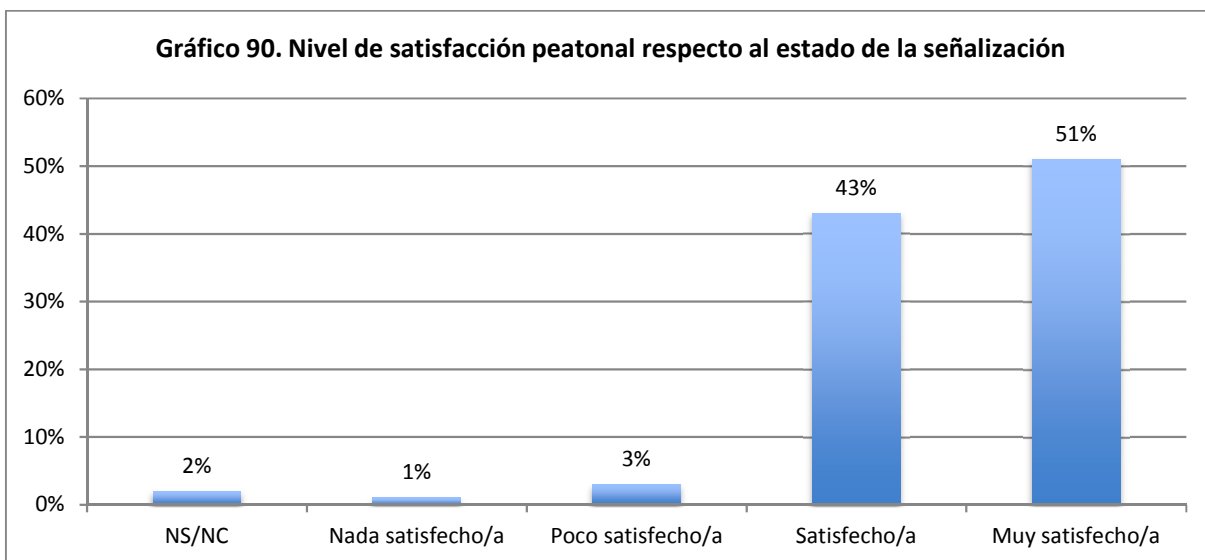
### 8.2.2. Valoración del estado de la señalización

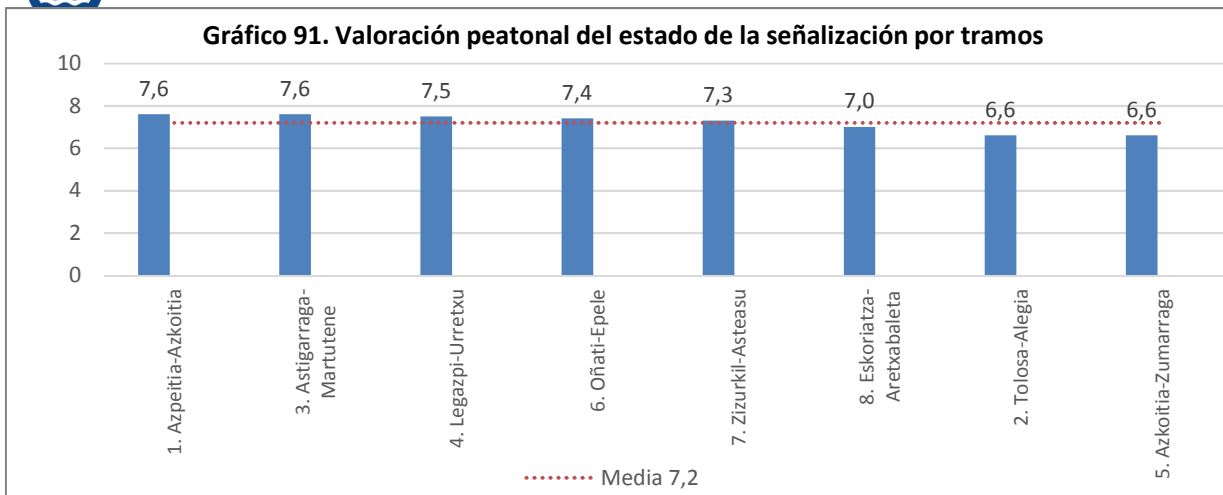
El 94% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la señalización (51% muy satisfechas y 43% satisfechas). Hay que señalar que el 2% de las personas encuestadas no realizan ninguna valoración sobre este aspecto.

La valoración media general del estado de la señalización es de 7,2 puntos (satisfecho/a). La puntuación más alta se alcanza en los tramos Azpeitia-Azkoitia y Astigarraga-Martutene con 7,6 puntos.

Las puntuaciones más bajas se dan en el tramo Tolosa-Alegia y Azkoitia-Zumarraga con 6,6 puntos.

Gráfico 90. Nivel de satisfacción peatonal respecto al estado de la señalización





La puntuación media general se mantiene respecto a 2019. La valoración del estado de la señalización se incrementa en 4 de los tramos analizados: Azpeitia-Azkoitia (+0,6 puntos), Astigarraga-Martutene (+0,5 puntos), Legazpi-Urretxu (+0,8 puntos) y Oñati-Epele (+0,6 puntos). La puntuación desciende en 3 tramos: Tolosa-Alegia (-0,4 puntos), Azkoitia-Zumarraga (-0,9 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (-0,9 puntos).

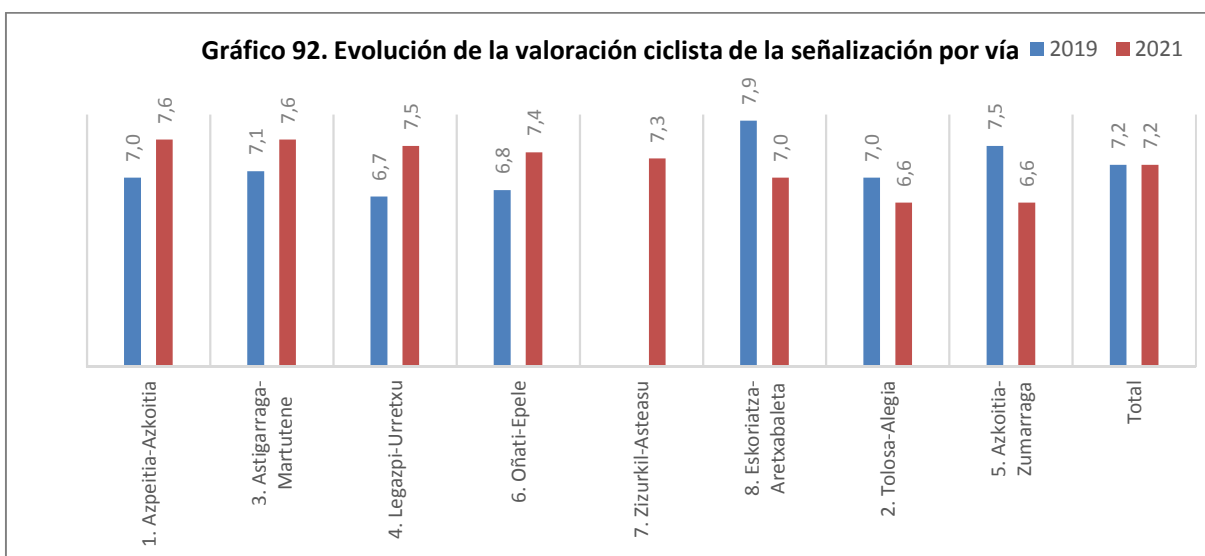
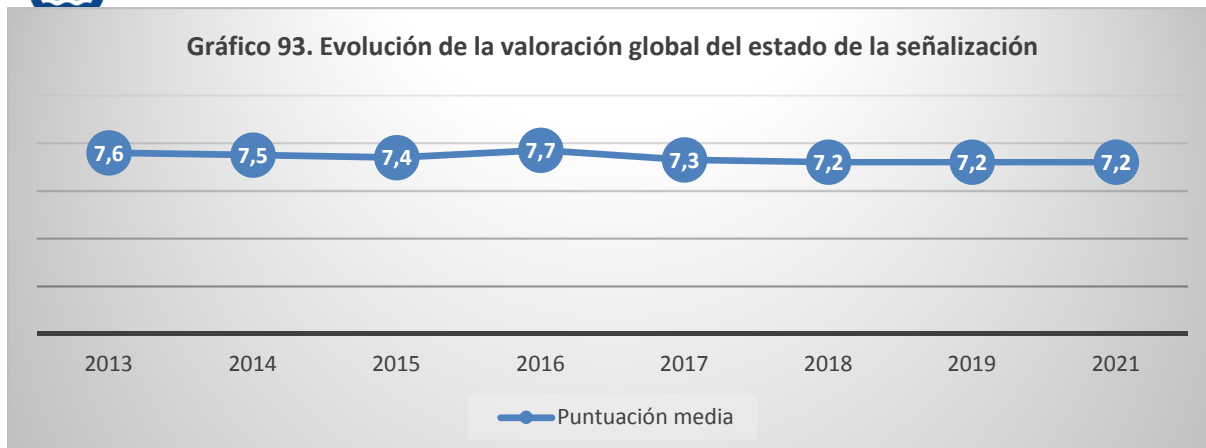


Gráfico 93. Evolución de la valoración global del estado de la señalización

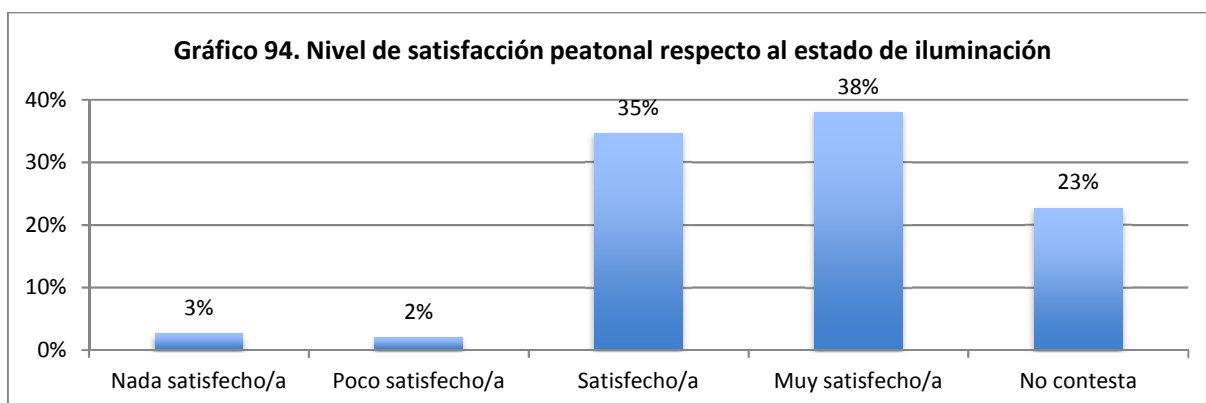


### 8.2.3. Valoración del estado de la iluminación

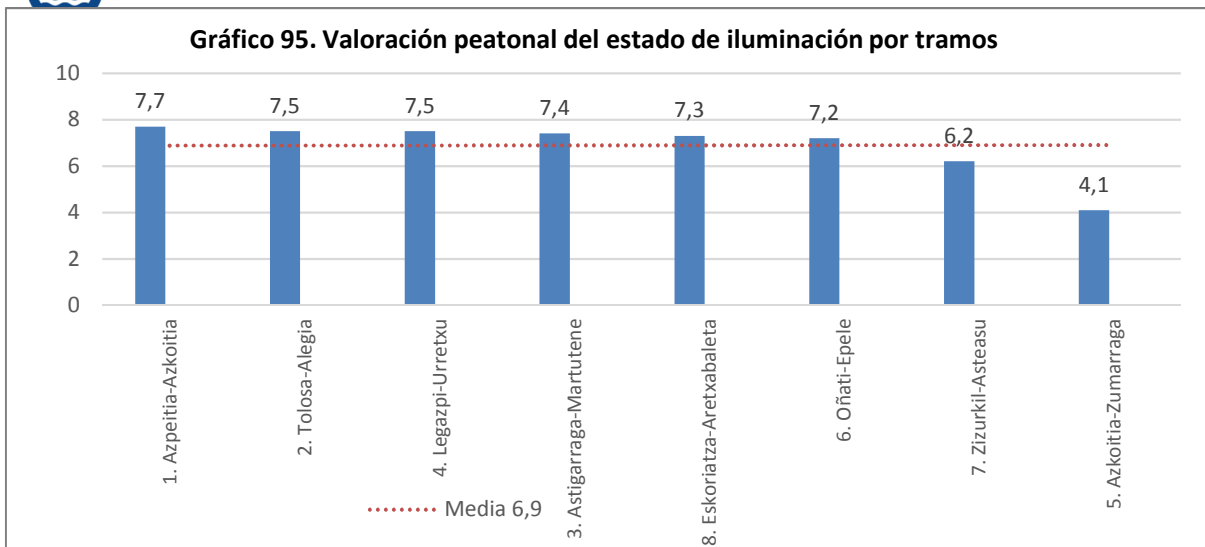
El 73% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la iluminación de las vías ciclistas (un 38% muy satisfechas y un 35% satisfechas). El 23% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración sobre este aspecto<sup>2</sup>.

La iluminación es el aspecto sometido a valoración que recibe la puntuación media más baja con 6,9 puntos, siendo éste el registro más bajo de toda la serie histórica. Cabe destacar que la puntuación más baja se alcanza en el tramo Azkoitia-Zumarraga con 4,1 puntos. La puntuación más alta corresponde al tramo Azpeitia-Azkoitia con 7,7 puntos

Gráfico 94. Nivel de satisfacción peatonal respecto al estado de iluminación



<sup>2</sup> Este elevado nivel de no respuestas está en consonancia con el alto número de personas usuarias que no transitan por la red peatonal-ciclista tras la puesta del sol, y que carecen, por tanto, de opinión propia sobre el estado de la iluminación.



La puntuación media general para el estado de la iluminación ha descendido 1 décima respecto a 2019. La valoración desciende a menos de la mitad en el tramo Azkoitia-Zumarraga (-3,2 puntos) y de forma leve en Azpeitia-Azkoitia (-0,1 puntos).

En el resto de las vías analizadas sube la valoración: Tolosa-Alegia (+0,7 puntos), Astigarraga-Martutene (+1,0 punto), Legazpi-Urretxu (+0,5 puntos), Oñati-Epele (+0,1 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (+0,2 puntos).

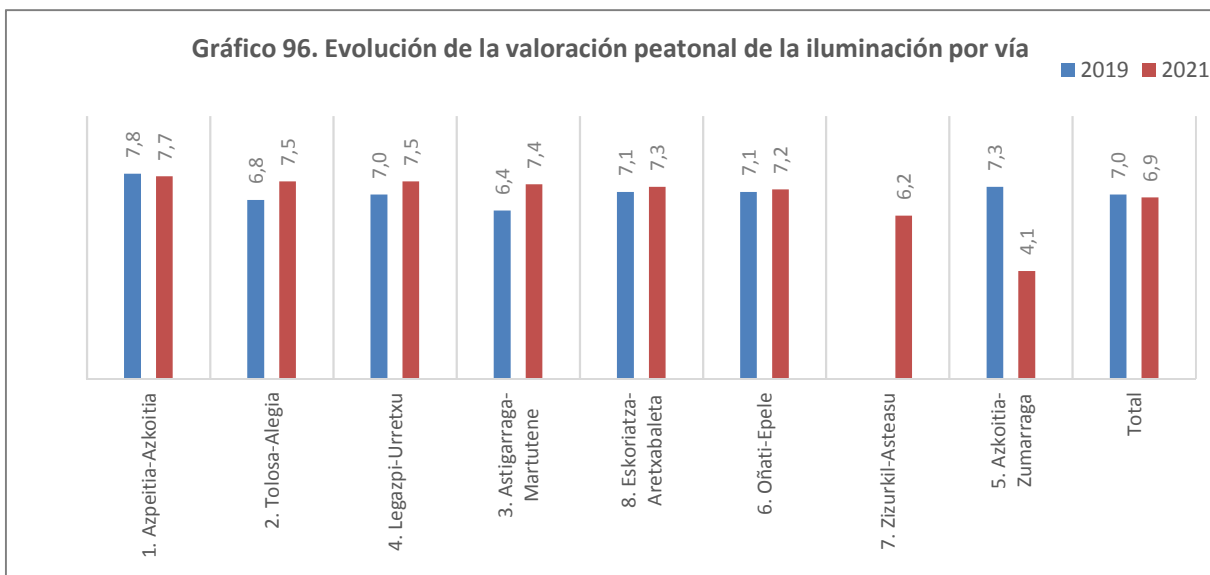
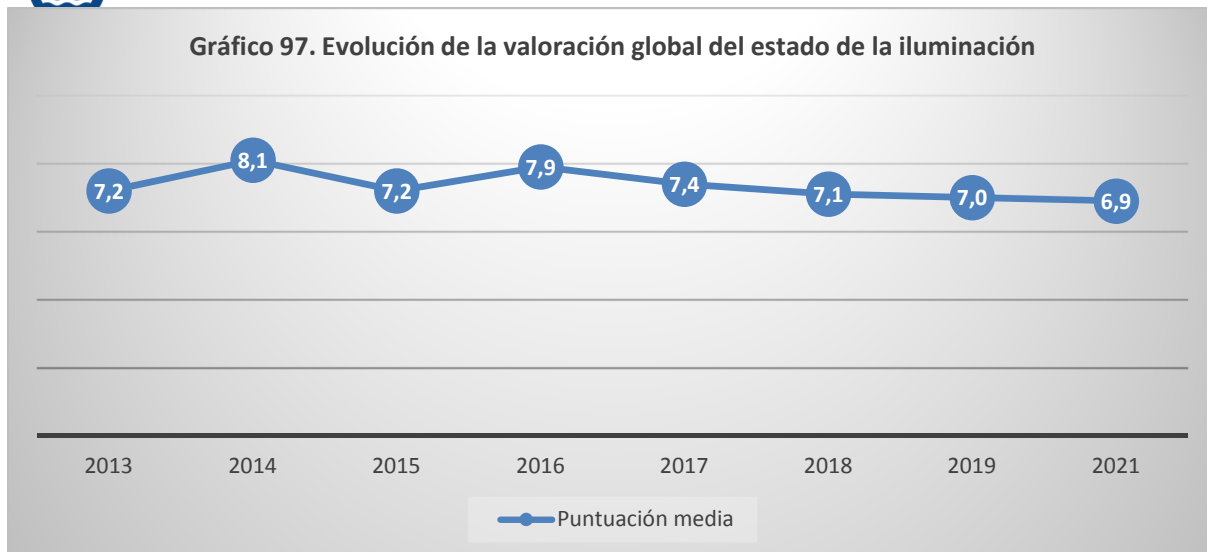




Gráfico 97. Evolución de la valoración global del estado de la iluminación

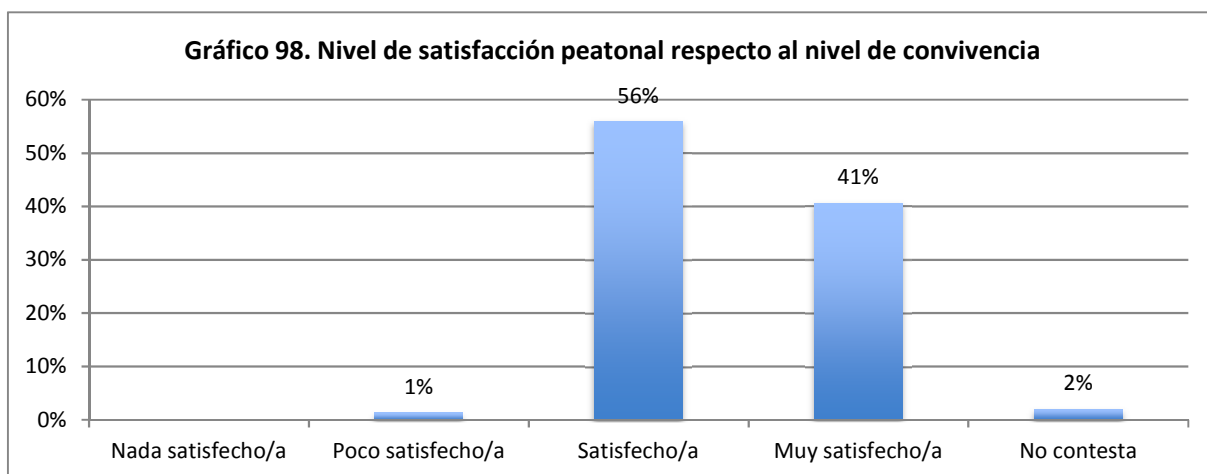


#### 8.2.4. Valoración con respecto a los niveles de convivencia

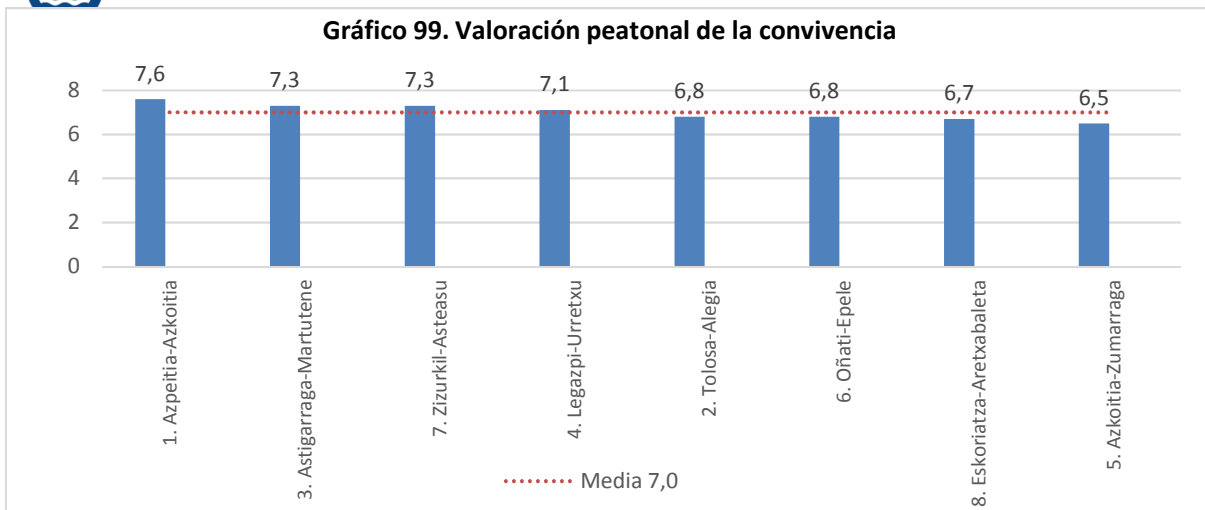
El 97% de la población peatonal se declara muy satisfecha (41%) o satisfecha (56%) en relación a la convivencia entre los diferentes tipos de personas usuarias.

La puntuación media general de la convivencia es de 7,0 puntos, lo que supone un incremento de 4 décimas respecto a 2019.

Gráfico 98. Nivel de satisfacción peatonal respecto al nivel de convivencia



La puntuación más alta de este aspecto se da en el tramo Azpeitia-Azkoitia (7,6 puntos), y la más baja en Azkoitia-Zumarraga (6,5 puntos).



La puntuación media general sobre el nivel de convivencia se incrementa en todas las vías analizadas, siendo especialmente significativo el incremento en Tolosa-Alegia (+1,2 puntos), ya que ha sido el tramo que ha venido recibiendo peor valoración en este aspecto en toda la serie histórica (si bien sigue registrando una puntuación inferior a la media). También hay que destacar el incremento en el tramo Legazpi-Urretxu (+1,1 puntos) y Oñati-Epele (+0,9 puntos).

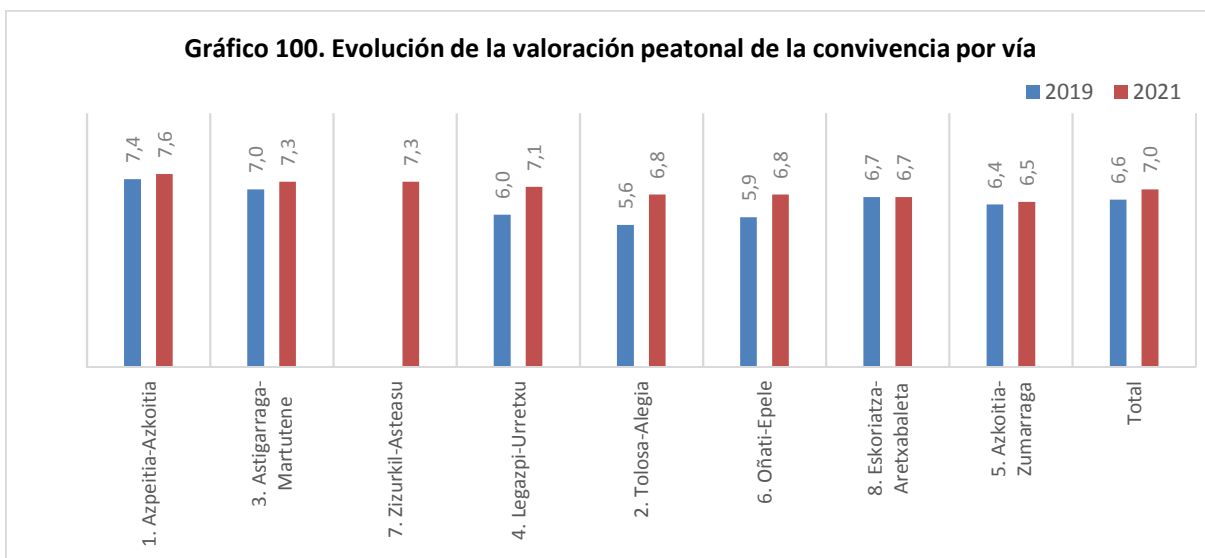


Gráfico 101. Evolución de la valoración global de la convivencia



### 8.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana

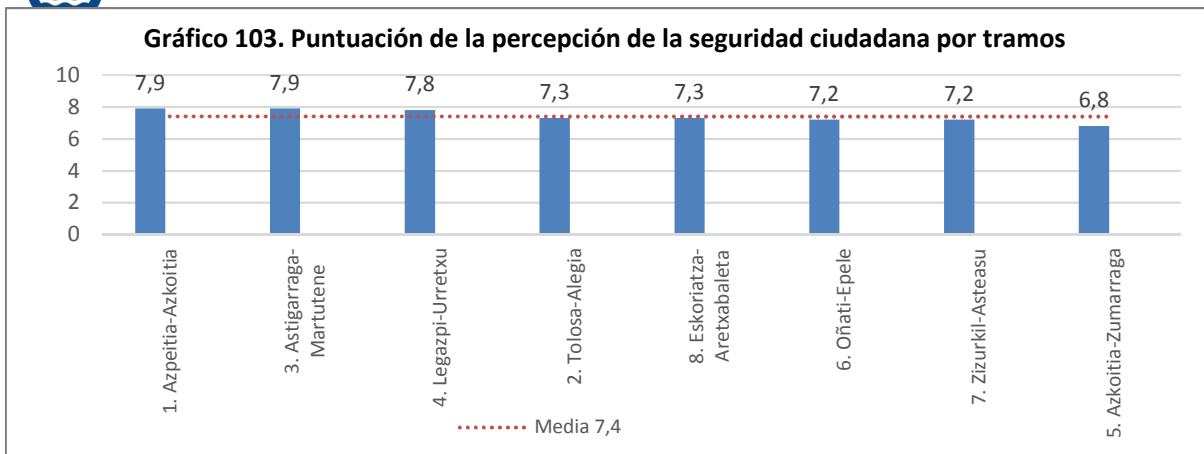
La seguridad ciudadana es el segundo aspecto mejor valorado por la población peatonal por detrás del firme o asfalto, con una puntuación media de 7,4 puntos. Sin embargo, ésta es la puntuación más baja de este aspecto a lo largo de toda la serie histórica, y 0,2 puntos menor que la obtenida en 2019.

El 98% de las personas encuestadas afirma sentirse muy satisfecha (63%) o satisfecha (35%) en relación a este aspecto.

Gráfico 102. Nivel de satisfacción peatonal respecto a la percepción de seguridad ciudadana



Los tramos que obtienen la valoración más alta son Azpeitia-Azkoitia y Astigarraga-Martutene con 7,9 puntos, y el que menor valoración recibe es Azkoitia-Zumarraga con 6,8 puntos.



La puntuación media general sobre la percepción de la seguridad ciudadana desciende 0,2 puntos respecto a 2019. La valoración de este aspecto baja en 4 de las vías analizadas: Azpeitia-Azkoitia (-0,4 puntos) Tolosa-Alegia (-0,3 puntos), Azkoitia-Zumarraga (-0,8 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (-0,3 puntos).

La puntuación se mantiene en Legazpi-Urretxu y Oñati-Epele, y sube en el tramo Astigarraga-Martutene (+0,4 puntos).

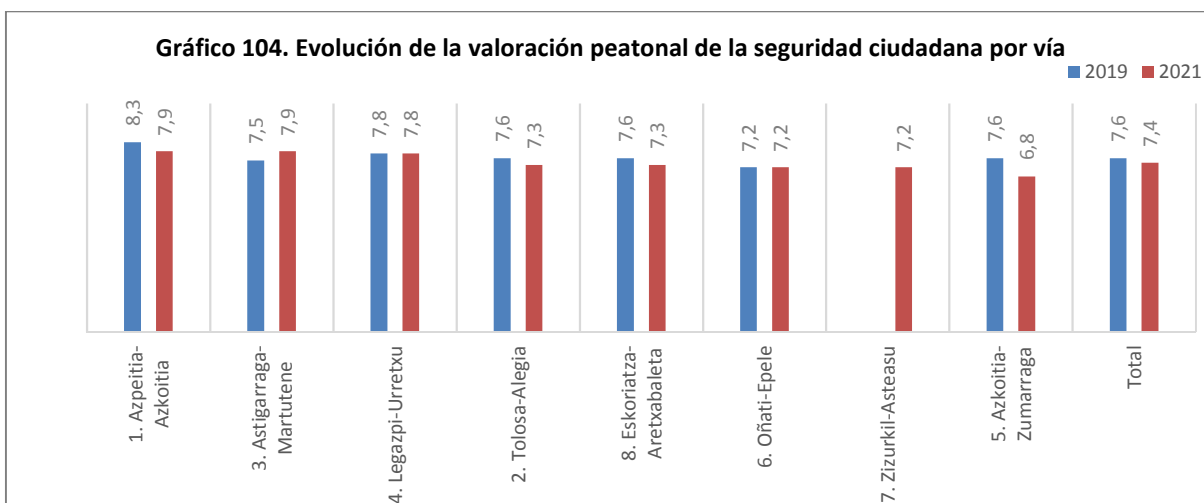
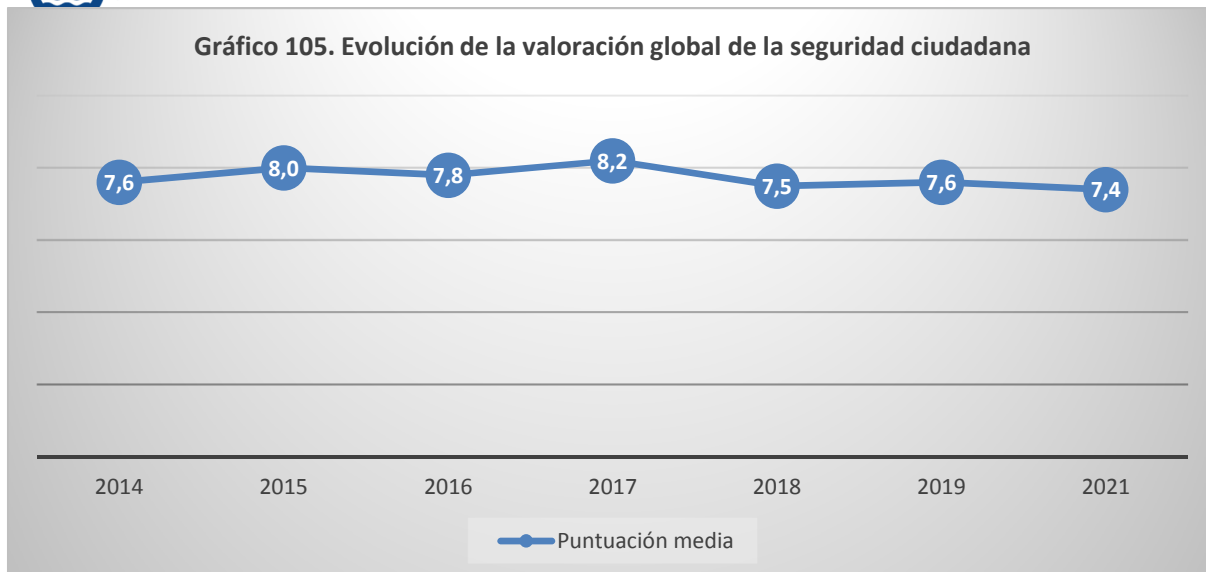


Gráfico 105. Evolución de la valoración global de la seguridad ciudadana

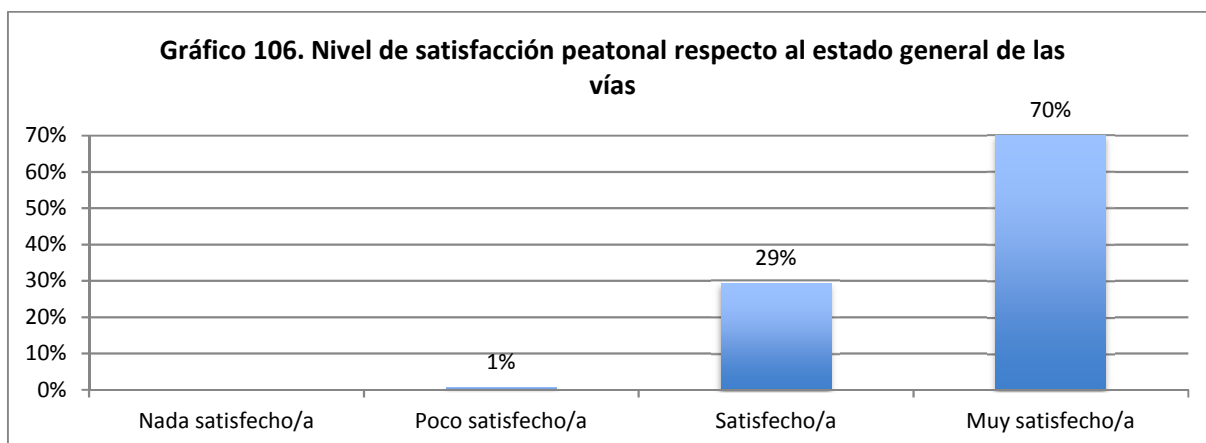


### 8.2.6. Valoración general de la vía ciclista

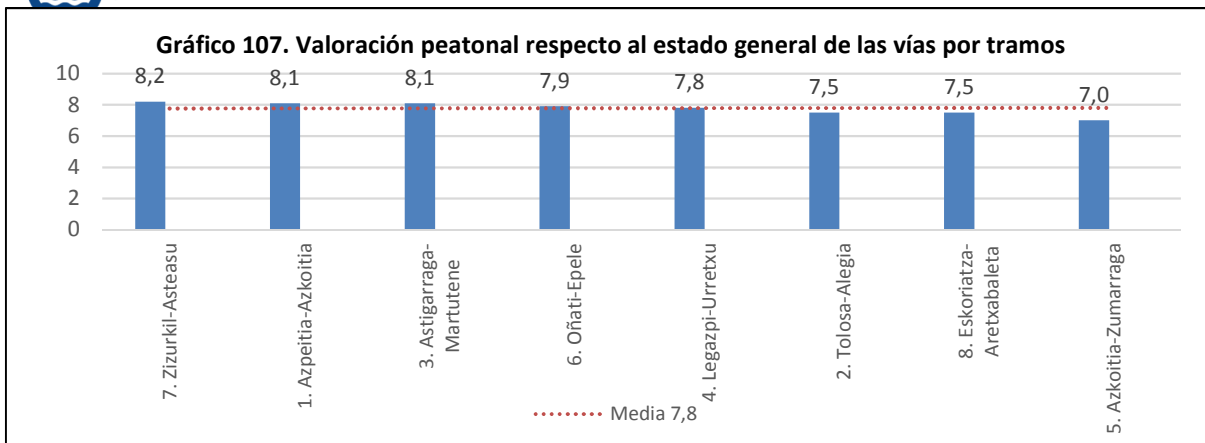
La valoración media general que otorgan las personas peatonas a las vías ciclistas es de 7,8 puntos, lo que supone un incremento de 0,5 puntos respecto a 2019.

El 70% de las personas encuestadas se muestran muy satisfechas en general con la vía ciclista, otro 29% satisfechas, y solamente el 1% se manifiesta poco satisfecho. En comparación con los resultados de 2019 se observa que las personas muy satisfechas se han incrementado en 19 puntos porcentuales, mientras que el peso de las satisfechas se ha reducido 20 puntos.

Gráfico 106. Nivel de satisfacción peatonal respecto al estado general de las vías



El tramo que recibe la valoración general más alta es Zizurkil-Asteasu con 8,2 puntos y el peor valorado Azkoitia-Zumarraga con 7,0 puntos.



La puntuación media general se ha incrementado en medio punto respecto a 2019, y lo hace en todas las vías a estudio con resultados comparables, a excepción de Azkoitia-Zumarraga que desciende 2 décimas.

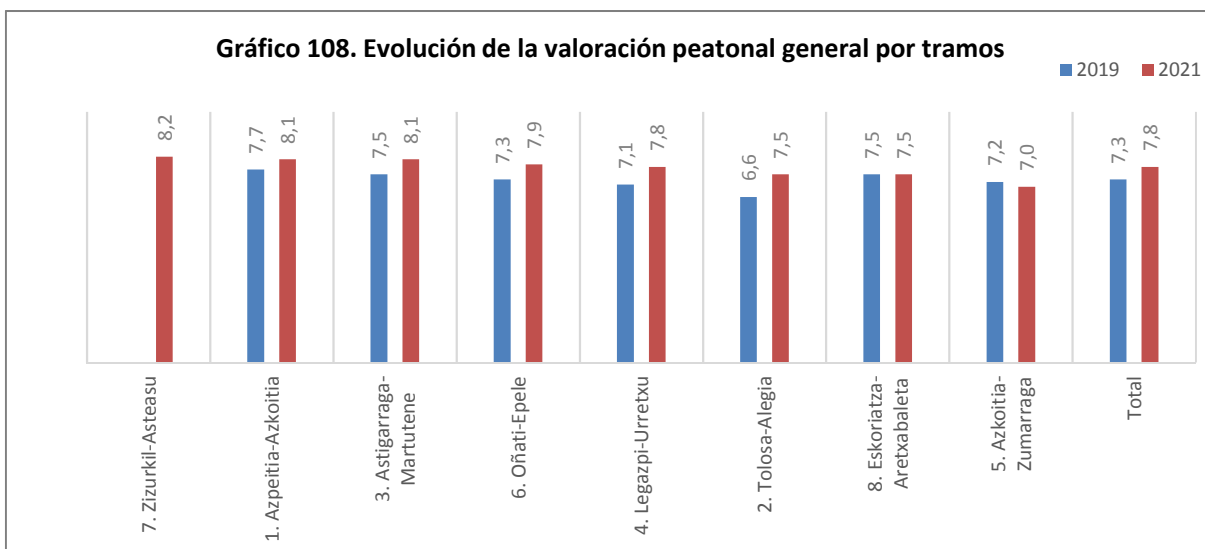
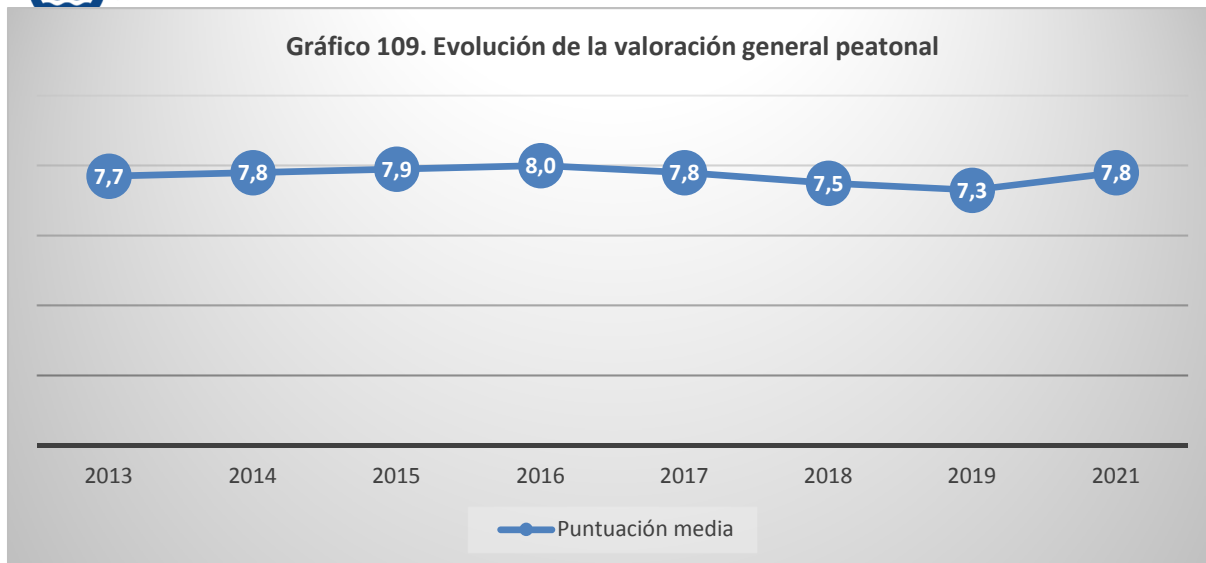


Gráfico 109. Evolución de la valoración general peatonal



Si se analizan las puntuaciones medias generales, se observa que hay 5 vías con valores por encima de la media (Azpeitia-Azkoitia, Astigarraga-Martutene, Legazpi-Urretxu, Oñati-Epele y Zizurkil-Asteasu), y 3 por debajo (Tolosa-Alegia, Azkoitia-Zumarraga y Eskoriatza-Aretxabaleta).

Destacan de forma positiva los tramos Azpeitia-Azkoitia, Astigarraga-Martutene y Legazpi-Urretxu ya que alcanzan puntuaciones que superan la media en todos los aspectos valorados.

En sentido contrario destaca el tramo Azkoitia-Zumarraga que obtiene las valoraciones más bajas en todos los aspectos, además de en la valoración general. No obstante, hay que destacar que la valoración general de este tramo es de 7,0 puntos, mientras que la puntuación de cada uno de los aspectos se sitúa por debajo de esa puntuación.

Tabla 35. Valoración peatonal de todos los aspectos por tramos

|                            | Firme/asfalto | Señalización | Iluminación | Convivencia | Seguridad  | General    |
|----------------------------|---------------|--------------|-------------|-------------|------------|------------|
| 1. Azpeitia-Azkoitia       | 8,1           | 7,6          | 7,7         | 7,6         | 7,9        | 8,1        |
| 2. Tolosa-Alegia           | 6,8           | 6,6          | 7,5         | 6,8         | 7,3        | 7,5        |
| 3. Astigarraga-Martutene   | 8,3           | 7,6          | 7,4         | 7,3         | 7,9        | 8,1        |
| 4. Legazpi-Urretxu         | 7,7           | 7,5          | 7,5         | 7,1         | 7,8        | 7,8        |
| 5. Azkoitia-Zumarraga      | 6,1           | 6,6          | 4,1         | 6,5         | 6,8        | 7,0        |
| 6. Oñati-Epele             | 7,6           | 7,4          | 7,2         | 6,8         | 7,2        | 7,9        |
| 7. Zizurkil-Asteasu        | 8,0           | 7,3          | 6,2         | 7,3         | 7,2        | 8,2        |
| 8. Eskoriatza-Aretxabaleta | 7,3           | 7,0          | 7,3         | 6,7         | 7,3        | 7,5        |
| <b>Puntuación media</b>    | <b>7,5</b>    | <b>7,2</b>   | <b>6,9</b>  | <b>7,0</b>  | <b>7,4</b> | <b>7,8</b> |

Puntuación igual o superior a la media.

Tabla 36. Evolución anual de las valoraciones por tramos

| Apartado              | Año  | Azpeitia<br>Azkoitia | Tolosa<br>Alegia | Astigarraga<br>Martutene | Legazpi<br>Urretxu | Azkoitia-<br>Zumarraga | Oñati<br>Epele | Zizurkil-<br>Asteasu | Eskoriatza<br>Aretxabaleta | Puntuación<br>media |
|-----------------------|------|----------------------|------------------|--------------------------|--------------------|------------------------|----------------|----------------------|----------------------------|---------------------|
| Firme/Asfalto         | 2013 | 6,6                  | 7,9              | 8,0                      | 7,4                | 6,9                    | -              | 7,8                  | 8,5                        | 7,6                 |
|                       | 2014 | 7,5                  | 8,4              | 7,7                      | 7,8                | 7,8                    | -              | 8,3                  | 8,3                        | 8,0                 |
|                       | 2015 | 8,4                  | 7,3              | 7,4                      | 8,0                | 6,9                    | -              | 6,4                  | 6,4                        | 7,5                 |
|                       | 2016 | 7,7                  | 7,9              | 8,7                      | 8,8                | 7,9                    | -              | 9,4                  | 8,3                        | 8,2                 |
|                       | 2017 | 8,0                  | 8,2              | 8,2                      | 8,1                | 7,6                    | -              | 8,1                  | 7,4                        | 8,0                 |
|                       | 2018 | 7,9                  | 7,7              | 8,2                      | 7,7                | 6,5                    | -              | -                    | 6,6                        | 7,5                 |
|                       | 2019 | 7,6                  | 7,4              | 7,0                      | 7,8                | 7,1                    | 7,6            | -                    | 7,0                        | 7,4                 |
| 2021                  | 8,1  | 6,8                  | 8,3              | 7,7                      | 6,1                | 7,6                    | 8,0            | 7,3                  | 7,5                        |                     |
| Señalización          | 2013 | 7,4                  | 7,6              | 7,7                      | 7,7                | 7,5                    | -              | 7,5                  | 7,7                        | 7,6                 |
|                       | 2014 | 8,0                  | 6,8              | 7,2                      | 7,0                | 7,3                    | -              | 8,3                  | 8,1                        | 7,5                 |
|                       | 2015 | 7,5                  | 7,3              | 7,4                      | 7,6                | 6,4                    | -              | 5,8                  | 6,8                        | 7,4                 |
|                       | 2016 | 7,9                  | 7,1              | 8,1                      | 7,6                | 7,2                    | -              | 9,2                  | 6,9                        | 7,7                 |
|                       | 2017 | 7,9                  | 8,2              | 7,1                      | 6,2                | 6,5                    | -              | 8,3                  | 6,7                        | 7,3                 |
|                       | 2018 | 7,9                  | 7,1              | 7,4                      | 6,4                | 7,3                    | -              | -                    | 6,9                        | 7,2                 |
|                       | 2019 | 7,0                  | 7,0              | 7,1                      | 6,7                | 7,5                    | 6,8            | -                    | 7,9                        | 7,2                 |
| 2021                  | 7,6  | 6,6                  | 7,6              | 7,5                      | 6,6                | 7,4                    | 7,3            | 7,0                  | 7,2                        |                     |
| Iluminación           | 2013 | 7,0                  | 8,0              | 6,2                      | 7,3                | 6,9                    | -              | 7                    | 8,3                        | 7,2                 |
|                       | 2014 | 8,4                  | 7,5              | 7,2                      | 7,8                | 8,4                    | -              | 7                    | 7,9                        | 8,1                 |
|                       | 2015 | 8,1                  | 7,2              | 6,7                      | 7,5                | 6,6                    | -              | 6,8                  | 6,9                        | 7,2                 |
|                       | 2016 | 8,3                  | 8,0              | 8,0                      | 8,3                | 7,5                    | -              | 9                    | 7,4                        | 7,9                 |
|                       | 2017 | 8,1                  | 8,0              | 7,6                      | 7,4                | 7,4                    | -              | 7,3                  | 5,7                        | 7,4                 |
|                       | 2018 | 7,6                  | 6,3              | 6,1                      | 7,5                | 7,5                    | -              | -                    | 6,3                        | 7,1                 |
|                       | 2019 | 7,8                  | 6,8              | 6,4                      | 7,0                | 7,3                    | 7,1            | -                    | 7,1                        | 7,0                 |
| 2021                  | 7,7  | 7,5                  | 7,4              | 7,5                      | 4,1                | 7,2                    | 6,2            | 7,3                  | 6,9                        |                     |
| Convivencia           | 2013 | 6,4                  | 6,2              | 7,6                      | 7,2                | 6,3                    | -              | 6,6                  | 7,5                        | 6,8                 |
|                       | 2014 | 7,5                  | 4,9              | 7,2                      | 6,7                | 6,8                    | -              | 7                    | 6,4                        | 6,6                 |
|                       | 2015 | 7,7                  | 5,9              | 7,3                      | 7,4                | 7,8                    | -              | 7                    | 7,3                        | 7,0                 |
|                       | 2016 | 7,8                  | 5,5              | 7,3                      | 5,3                | 7,2                    | -              | 8,3                  | 6,4                        | 6,8                 |
|                       | 2017 | 7,9                  | 6,4              | 6,9                      | 6,1                | 6,9                    | -              | 6,6                  | 6,3                        | 6,7                 |
|                       | 2018 | 7,1                  | 5,3              | 7,2                      | 6,9                | 5,8                    | -              | -                    | 5,8                        | 6,3                 |
|                       | 2019 | 7,4                  | 5,6              | 7,0                      | 6,0                | 6,4                    | 5,9            | -                    | 6,7                        | 6,6                 |
| 2021                  | 7,6  | 6,8                  | 7,3              | 7,1                      | 6,5                | 6,8                    | 7,3            | 6,7                  | 7,0                        |                     |
| Seguridad             | 2013 | -                    | -                | -                        | -                  | -                      | -              | -                    | -                          | -                   |
|                       | 2014 | 7,8                  | 7,4              | 7,5                      | 7,3                | 7,8                    | -              | 7,7                  | 7,2                        | 7,6                 |
|                       | 2015 | 8,8                  | 7,7              | 7,7                      | 8,7                | 9,0                    | -              | 8                    | 8,4                        | 8,0                 |
|                       | 2016 | 8,6                  | 7,5              | 7,5                      | 7,9                | 7,6                    | -              | 8                    | 7,7                        | 7,8                 |
|                       | 2017 | 8,2                  | 8,6              | 8,2                      | 7,6                | 7,9                    | -              | 8,2                  | 8,3                        | 8,2                 |
|                       | 2018 | 7,8                  | 7,7              | 8,0                      | 7,7                | 7,5                    | -              | -                    | 6,4                        | 7,5                 |
|                       | 2019 | 8,3                  | 7,6              | 7,5                      | 7,8                | 7,6                    | 7,2            | -                    | 7,6                        | 7,6                 |
| 2021                  | 7,9  | 7,3                  | 7,9              | 7,8                      | 6,8                | 7,2                    | 7,2            | 7,3                  | 7,4                        |                     |
| Valoración<br>General | 2013 | 7,4                  | 7,3              | 8,0                      | 7,6                | 7,9                    | -              | 7,6                  | 8,2                        | 7,7                 |
|                       | 2014 | 7,9                  | 7,4              | 7,8                      | 8,0                | 7,8                    | -              | 7,8                  | 7,5                        | 7,8                 |
|                       | 2015 | 8,2                  | 6,9              | 7,8                      | 8,3                | 8,0                    | -              | 7,3                  | 8,1                        | 7,9                 |
|                       | 2016 | 8,2                  | 7,8              | 8,2                      | 7,5                | 7,9                    | -              | 9                    | 7,7                        | 8,0                 |
|                       | 2017 | 8,2                  | 8,2              | 7,7                      | 7,4                | 7,6                    | -              | 7,9                  | 7,2                        | 7,8                 |
|                       | 2018 | 8,0                  | 7,1              | 7,6                      | 7,9                | 7,5                    | -              | -                    | 6,7                        | 7,5                 |
|                       | 2019 | 7,7                  | 6,6              | 7,5                      | 7,1                | 7,2                    | 7,3            | -                    | 7,5                        | 7,3                 |
| 2021                  | 8,1  | 7,5                  | 8,1              | 7,8                      | 7,0                | 7,9                    | 8,2            | 7,5                  | 7,8                        |                     |

Puntuación igual o superior a la media.





Si se analizan las valoraciones peatonales de los distintos aspectos evaluados respecto a las de 2019 se observa un ligero descenso (-0,1 puntos) en la valoración de la iluminación, siendo la puntuación más baja de toda la serie histórica y el aspecto peor valorado por la población peatonal. Desde el año 2016 se observa un descenso continuado en la valoración de la iluminación, destacando la baja valoración alcanzada este año en el tramo Azkoitia-Zumarraga.

También se observa un descenso en la valoración de la percepción de la seguridad ciudadana (-0,2 puntos).

Por su parte, la valoración sobre la señalización se mantiene, y suben las referentes a la convivencia (+0,4 puntos) y el firme o asfalto (+0,1 puntos).

La valoración general asciende en todas las vías a excepción de Azkoitia-Zumarraga, tramo en el que se constata una tendencia descendente desde 2015, y que obtiene la puntuación general más baja en 2021.



## 9. PRINCIPALES CONCLUSIONES

### Clasificación de ciclistas y peatones en función del género, edad, idioma utilizado y tipo de actividad

Si bien la distribución por género de la población ciclista de la Red Foral de Vías Ciclistas sigue mostrando un importante desequilibrio, con un 75% de hombres y un 25% de mujeres, continúa creciendo el porcentaje de mujeres, alcanzando la proporción más alta registrada hasta la fecha. Entre la población peatonal la distribución es más equilibrada con un 54% de mujeres y un 46% de hombres.

La edad media de la población ciclista es de 46 años, y el 61% tiene entre 25 y 65 años. Un 20% es menor de 25 años y otro 19% es mayor de 65 años. La edad media es 1 año inferior a la obtenida en 2019.

La edad media de la población peatonal es 17 años superior (63 años) a la de la población ciclista. El 91% es mayor de 45 años, y la edad media se ha incrementado 6 años respecto a los datos obtenidos en 2019.

Prácticamente la mitad de la población ciclista está trabajando (49%), mientras que el 62% de la población peatonal está jubilada o es pensionista.

El euskera es el idioma mayoritariamente elegido para realizar la encuesta entre la población ciclista (63%), mientras que el 53% de la población peatonal elige el castellano.

### Principales perfiles ciclistas

En la red de vías ciclistas de Gipuzkoa se pueden distinguir 2 tipos de perfiles ciclistas:

1. **Ciclistas que utilizan la vía ciclista para hacer deporte o para el ocio.** Representan el 81% de la población ciclista, 3 de cada 4 son hombres y tienen una edad media de 48 años. El 61% trabaja o estudia, y un 32% son personas jubiladas o pensionistas. Un 45% utiliza la vía ciclista entre 4 y 7 días a la semana y otro 46% entre 1 y 3 días. La mayoría utiliza una bicicleta de montaña, equipada con timbre y luz, y usa casco. Antes de existir la vía ciclista, el 56% utilizaba la bicicleta tanto como ahora. La mayoría (62%) realiza recorridos superiores a los 20 kilómetros.
2. **Ciclistas que utilizan la bicicleta para realizar desplazamientos cotidianos (trabajo, estudios, gestiones, compras, etc.)** Suponen el 19% de la población ciclista, y es un perfil que ha descendido 8 puntos respecto a 2019. El 67% son hombres y tienen una edad media de 40 años. La mayoría trabaja (56%) y un 19% son estudiantes. Prácticamente 3 de cada 4 utiliza bicicleta de montaña, la mayoría equipadas con timbre y luz. Solo un 8% utiliza una bicicleta que no está equipada con ninguno de estos elementos. La mayoría (65%) utiliza casco. El 83% utiliza la vía ciclista de 4 a 7 días por semana, y en este colectivo la influencia de la existencia de



la vía ciclista en el uso de la bicicleta es mayor. El 76% realiza recorridos de entre 5 y 20 kilómetros.

### Principal perfil de peatones

El perfil mayoritario de peatón correspondería a una persona mayor de 65 años (53%) que utiliza en solitario la vía ciclista al menos 4 veces por semana para pasear o hacer deporte. El 62% son personas jubiladas o pensionistas y un 25% están trabajando.

Se constata un notable envejecimiento peatonal, siendo la edad media de 63 años, 6 más que en 2019.

Se ha producido un fuerte incremento de los desplazamientos acompañados que representan un 45% del total, duplicando los que se registraban en 2019 (22%).

### Utilización del casco entre la población ciclista

Prácticamente 8 de cada 10 ciclistas usa casco, incrementándose de forma significativa su utilización. Hay diferencias significativas en cuanto a su uso en función del género, la edad y el tipo de movilidad. El casco es menos utilizado por las mujeres, las personas menores de 25 años y aquellas que utilizan la bicicleta para desplazamientos cotidianos.

### Equipamiento de las bicicletas: luz y timbre

También hay un importante incremento en el nivel de equipamiento de las bicicletas, alcanzando los mayores porcentajes de bicis equipadas con timbre y luz de toda la serie histórica.

Así, hasta un 79% de las bicicletas están equipadas con timbre y un 73% están equipadas con luz. El porcentaje de bicicletas equipadas con ambos elementos se duplica y llega hasta un 63%.

Hay que destacar además, que afortunadamente el número de bicicletas que no cuenta con ninguno de estos dos equipamientos, tan importantes para la seguridad y la convivencia entre las personas usuarias, desciende hasta un 11%.

### Tipo de bicicleta utilizada

La bicicleta de montaña continúa siendo la más utilizada por las personas ciclistas (69%).

El porcentaje de bicicletas eléctricas se mantiene en valores similares (14%) y suponen prácticamente 3 de cada 10 bicicletas entre las personas mayores de 65 años.

Por primera vez, se ha detectado en la red foral la presencia de los denominados vehículos de movilidad personal, habiéndose contabilizado un total de 112 de estos vehículos.

### Motivo del desplazamiento

El 81% de los desplazamientos ciclistas y el 92% de los desplazamientos de peatones están relacionados con el deporte o el ocio.

El porcentaje de desplazamientos cotidianos de la población ciclista desciende 8 puntos, del 27% al 19% respecto a los datos recogidos en 2019, y mantienen una tendencia decreciente iniciada en 2016, cuando representaban el doble (38%) que en la actualidad. Este descenso es especialmente mayor entre las personas de entre 12 y 24 años (12 puntos), y de 45-65 años (11 puntos).

En la población peatonal el porcentaje de desplazamientos cotidianos se mantiene con valores similares a 2019.

### **Distancia del desplazamiento**

Predominan los desplazamientos ciclistas superiores a 20 km (53%), 4 puntos más que en 2019. Sólo el 2% de las personas ciclistas efectúan trayectos inferiores a los 3 km, porcentaje que se ha reducido 5 puntos con respecto a 2019. El porcentaje de mujeres que realizan recorridos superiores a 20 km prácticamente se duplica y pasa de un 15% en 2019 a un 29% en 2021.

La distancia aumenta en aquellos desplazamientos de ocio y deporte (el 61% supera los 20 km), mientras que es menor en los de movilidad cotidiana (13% son de más de 20 km).

### **Frecuencia de utilización**

El 92% de la población ciclista frecuenta las vías ciclistas al menos 1 día por semana, y un 52% al menos 4 días por semana. Las personas mayores de 65 años y las que se desplazan por motivo de trabajo o estudios, son quienes las utilizan más frecuentemente. Hay un importante incremento en la frecuencia de uso de las vías ciclistas por parte de las mujeres, cuya frecuencia de uso es mayor que la de los hombres por primera vez.

La frecuencia de utilización es mayor aún entre la población peatonal, ya que el 81% usa las vías ciclistas al menos 4 días por semana, y hasta un 99% como mínimo 1 día por semana.

### **Valoración general de la vía ciclista**

En general, y teniendo en cuenta diversos aspectos, tanto ciclistas como peatones se muestran muy satisfechos con las vías ciclistas.

La puntuación general se mantiene en la población ciclista y sube medio punto en la peatonal. Hay que señalar que, en el caso de la población ciclista, si bien la valoración general se mantiene respecto a los resultados de 2019, bajan las puntuaciones de todos los aspectos valorados a excepción de la convivencia.

La puntuación media obtenida es de 7,6 puntos sobre 10 para la población ciclista y de 7,8 puntos para la población peatonal.



El firme o asfalto es el aspecto mejor valorado, tanto por la población ciclista (7,6 puntos) como para la población peatonal (7,5 puntos). La percepción de seguridad es el segundo aspecto mejor valorado, si bien hay que señalar que se observa un descenso tanto en la población ciclista (-0,7 puntos), como en la población peatonal (-0,2 puntos), siendo en ambos casos sus menores registros históricos.

La percepción de inseguridad por parte de las personas ciclistas se ha duplicado desde 2014, pasando del 16% al 31%. Esta tendencia se acentúa entre las mujeres ciclistas, entre las cuáles esta percepción es compartida por el 41%, cota jamás registrada hasta la fecha.

En el caso del colectivo peatonal, si bien el porcentaje de quienes perciben inseguridad es sensiblemente menor (20%), se ha incrementado 5 puntos.

Para la población ciclista el aspecto peor valorado es la convivencia, mientras que en el caso de la población peatonal es la iluminación. Respecto a la iluminación hay que destacar la muy baja valoración que tanto ciclistas como peatones otorgan a este aspecto en el tramo Azkoitia-Zumarraga.

La vía Azkoitia-Zumarraga es la que obtiene peor valoración general, tanto de ciclistas como de peatones, alcanzando sus más bajos resultados históricos en ambos colectivos. La mejor valorada es Zizurkil-Asteasu para ambos colectivos.

### **Nivel de compromiso con el uso de la bicicleta y elección de un medio de transporte alternativo**

Cuando se ha cuestionado a las personas ciclistas que usan la vía por motivos cotidianos, sobre el tipo de transporte por el que optarían en caso de no existir la vía ciclista, un 37% optaría por el transporte público, mientras que un 31% afirma que continuaría utilizando la bicicleta pero por otro camino. Un 25% emplearía el coche y otro 4% realizaría el trayecto andando. Se sigue constatando el importante papel que juegan las vías ciclistas a efectos de lograr que aumenten los desplazamientos en bicicleta, en especial entre las mujeres.



## ANEXO I – FICHA TÉCNICA

**Tipo de estudio:** Cuantitativo.

**Objetivos del estudio:** Obtener información sobre las personas usuarias y sobre el tipo de utilización que hacen de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa.

**Técnica empleada:** Entrevista personal presencial a través de cuestionario estructurado a una muestra representativa de las personas usuarias de las vías ciclistas forales.

**Cuestionarios:** Cuestionarios para personas ciclistas y peatones, expresamente diseñados para la realización de la encuesta.

**Universo de análisis:** Personas usuarias de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa (ciclistas y peatones).

### Planteamiento metodológico y justificación estadística:

- Se han realizado un total de 550 encuestas a personas elegidas al azar, 400 a personas ciclistas y 150 a peatones, repartidas en función de los 8 tramos seleccionados.
- Se han realizado también encuestas de reserva para utilizar en caso de cuestionarios no válidos por errores en la toma de datos, de las cuales se ha necesitado utilizar solamente 2 en la fase de validación y grabación.
- Las encuestas se han realizado en días laborables (de lunes a viernes) en horario de 8.00 a 20.00 horas.
- El muestreo ha sido estratificado en función de género, edad y flujos de las vías ciclistas.
- El margen de error es un 0,3% para un nivel de confianza del 95% en el caso de personas ciclistas, y de un 0,5% para un nivel de confianza del 95% en el caso de peatones.

### Distribución muestral:

| VÍAS CICLISTAS               | ENCUESTAS A<br>CICLISTAS | ENCUESTAS A<br>PEATONES | TOTAL      |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------|------------|
| 1. AZPEITIA – AZKOITIA       | 46                       | 37                      | 83         |
| 2. TOLOSA – ALEGIA           | 78                       | 14                      | 92         |
| 3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE   | 97                       | 22                      | 119        |
| 4. LEGAZPI – URRETXU         | 48                       | 37                      | 85         |
| 5. AZKOITIA – ZUMARRAGA      | 43                       | 10                      | 53         |
| 6. OÑATI - EPELE             | 54                       | 18                      | 72         |
| 7. ZIZURKIL – ASTEASU        | 16                       | 6                       | 22         |
| 8. ESKORIATZA – ARETXABALETA | 18                       | 6                       | 24         |
| <b>TOTAL</b>                 | <b>400</b>               | <b>150</b>              | <b>550</b> |



**Fechas de realización del trabajo de campo:** del 7 AL 30 de junio de 2021.

**Etapas del proceso metodológico:**

- Fase I. Preparación.
  - Elaboración de la propuesta técnica.
  - Diseño de la muestra.
  - Adaptación y preparación de cuestionarios.
  - Preparación de materiales para trabajo de campo: elementos identificativos, plantillas para conteo.
- Fase II. Trabajo de campo.
  - Realización de encuestas presenciales.
  - Conteos manuales.
- Fase III. Validación y grabación.
  - Validación de encuestas.
  - Grabación de encuestas.
- Fase IV. Resultados.
  - Explotación estadística.
  - Elaboración del Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa.



## ANEXO II – CUESTIONARIO PARA CICLISTAS

|   |   |
|---|---|
| Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta: <input style="width: 100px;" type="text"/>  |   |
| Bidegorria / Vía Ciclista: <input style="width: 90%; height: 20px;" type="text"/>   |   |
| Data / Fecha: <input style="width: 150px;" type="text"/>  | Ordua / Hora: <input style="width: 100px;" type="text"/>  |
| <b>Txirrindulariaren eta bizikletaren ekipamendua / Equipamiento de la/del ciclista y de la bicicleta</b><br><input type="checkbox"/> Kaskoa / Casco<br><input type="checkbox"/> Txirrina / Timbre<br><input type="checkbox"/> Argia / Luz<br><input type="checkbox"/> Haurrentzako aulkia / Silla para niño/a<br><input type="radio"/> Haurra eserita / Niño/a sentado/a<br><input type="radio"/> Hutsik / Vacía | <b>Sexua / Sexo</b><br><input type="radio"/> Gizonezkoa / Hombre<br><input type="radio"/> Emakumezkoa / Mujer<br><b>Hizkuntza / Idioma</b><br><input type="radio"/> Euskera<br><input type="radio"/> Castellano<br>Jaiotze urtea / Año de nacimiento: <input style="width: 100px;" type="text"/><br><b>Jarduera nagusia / Actividad principal</b><br><input type="checkbox"/> Norbere edo besteren konturako langilea / Persona trabajadora por cuenta ajena o propia<br><input type="checkbox"/> Ikaslea / Estudiante<br><input type="checkbox"/> Etxeko lan ordaindu gabeak / Trabajo doméstico no remunerado<br><input type="checkbox"/> Langabezian / En paro<br><input type="checkbox"/> Jubilatua, Pentsionista / Jubilada/o, Pensionista<br><input type="checkbox"/> Bestelako egoerak (zehaztu) / Otras situaciones (especificar)<br><input type="checkbox"/> ED/EE / NS/NC |
| <b>Elektrikoa/Eléctrica</b><br><input type="radio"/> BAI / SI<br><input type="radio"/> EZ / NO  | <b>Bizikleta mota / Tipo de bicicleta</b><br><input type="radio"/> Hirikoa, Paseokoa / Ciudad, Paseo<br><input type="radio"/> Mendikoa / Montaña<br><input type="radio"/> Lasterketakoa / Carreras<br><input type="radio"/> Bestelakoak / Otras<br><input style="width: 100px;" type="text"/>   |

1. Bidaia honetan, bakarrik zabilta ala norbaitekin batera? / En este viaje, ¿va sólo/a o acompañado/a?

- a. Bakarrik / Solo/a  
b. Norbaitekin batera / Acompañado/a

*("Norbaitekin batera" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)*

1.1. Zenbat lagunekin zabilta? / ¿Con cuántas personas va?

Pertsona kopurua inkestatuaz gain / Número de personas además del encuestado/a

1.2. Adin txikiko batekin al zabilta? / ¿Va acompañado de algún/a menor de edad?

- BAI / SI  
 EZ / NO

2. Zein da bidegorri hau erabiltzeko duzun arrazoi nagusia? / ¿Cuál es el motivo principal por el que suele utilizar este bidegorri?

- 1) Lana / Trabajo
- 2) Ikasketak / Estudios
- 3) Zaintzak, Gestioak, Erosketak / Cuidado de personas, Gestiones, Compras
- 4) Aisia, Paseatzea / Ocio, Paseo
- 5) Kirola / Deporte

*("1, 2, 3 edo 4" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)*

2.1. Zergatik aukeratzen duzu bizikleta zure bidaia egiteko? / ¿Por qué motivo elige la bicicleta para realizar sus desplazamientos?

- Ekonomia / Economía  
 Azkartasuna / Rapidez  
 Osasun arrazoiak / Motivos de salud  
 Arrazoi ekologikoak / Motivos ecológicos  
 Erosotasuna / Comodidad  
 Aparkatze erraztasuna / Facilidad de aparcamiento  
 Besteak / Otros

*Eguneroko txirrindularientzako galdera ("1, 2 edo 3" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)*

2.2. Bidaia hau autoan egiteko aukerarik al duzu? / ¿Tiene la posibilidad de hacer este desplazamiento en coche?

- BAI / SI  
 EZ / NO

2.3. Bidegorri hau ez balego, nola egingo zenuke bidaia hau? / ¿Cómo realizaría este desplazamiento en el caso de no existir este bidegorri?

- 1) Bizikletaz beste bide batetik / En bicicleta por otra vía
- 2) Autoa / Coche
- 3) Garraio publikoa / Transporte público
- 4) Beste aukeraren bat (idatzi) / Otra opción (escribir) \_\_\_\_\_
- 5) ED/EE / NS/NC





3. Orain egiten ari ziren desplazamenduan, zure helmugaraino zein distantzia egingo duzu guztira? / En el desplazamiento que Vd. está realizando ahora, ¿qué distancia va a recorrer en total hasta su destino?
- 1) 3 kilometro edo gutxiago / 3 km. o menos.
  - 2) 3 kilometro baino gehiago eta 5 kilometro arte / Más de 3 km. y hasta 5 km.
  - 3) 5 kilometro baino gehiago eta 10 kilometro arte / Más de 5 km. y hasta 10 km.
  - 4) 10 kilometro baino gehiago eta 20 kilometro arte / Más de 10 km. y hasta 20 km.
  - 5) 20 kilometro baino gehiago eta 30 kilometro arte / Más de 20 km. y hasta 30 km.
  - 6) 30 kilometro baino gehiago / Más de 30 km.
4. Normalean zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Normalmente con qué frecuencia lo utiliza?
- 1) 4-7 egun/asteko / 4-7 días/semana
  - 2) 1-3 egun/asteko / 1-3 días/semana
  - 3) Noizean behin / Ocasionalmente
5. Bidegorri hau erabiltzen hasi aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen? / ¿Utilizaba la bicicleta antes de utilizar este bidegorri?
- 1) Bai, orain bezainbeste / Sí, tanto como ahora
  - 2) Bai, baina orain baino gutxiago / Sí, pero menos que ahora
  - 3) Ez, erabiltzaile berria naiz / No, soy nuevo/a usuario/a
  - 4) ED/EE / NS/NC
6. Nola baloratzen dituzu, orohar, Otik 10era, bidegorri honen ondorengo alderdiak? (10 puntuazio onena eta 0 okerrena izanik) / ¿Cómo valora, en general, de 0 a 10, los siguientes aspectos del bidegorri? (siendo 10 la mejor puntuación y 0 la peor)

6.1. ZORU edo ASFALTOaren egoera (garbitasuna, zuloak, putzuak) / El estado del FIRME o ASFALTO (limpieza, baches, charcos)

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

6.2. SEINALEZTAPENA (argitasun, baliagarritasuna) / SEÑALIZACIÓN (claridad, utilidad)

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

6.3. ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

6.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA con otras personas usuarias

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

6.5. HERRITARREN SEGURTASUNAREN PERTZEPZIOA / PERCEPCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

7. Bidegorriaren ALDERDI GUZTIAK kontuan hartuta, zer puntuazio emango zenioke? / Considerando TODOS LOS ASPECTOS del bidegorri, ¿qué puntuación le daría?

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

8. Ba al da bidegorri honetan seguru sentitzen ez zaren puntu edo zatiren bat? / ¿Hay algún punto o tramo en este bidegorri en el que se sienta inseguro/a?

- BAI / SI  
 EZ / NO

(“BAI” erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)

8.1. Tokia zehaztuko al zenuke? / ¿Podría concretar el lugar?

9. Bidegorri honi buruzko IRADOKIZUNIK egin nahi al duzu? / ¿Quiere hacer alguna SUGERENCIA sobre este bidegorri?



## ANEXO III – CUESTIONARIO PARA PEATONES

|  |  |
|--|--|
| Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta: <input type="text"/>   |  |
| Bidegorria / Vía Ciclista: <input type="text"/>  |  |
| Data / Fecha: <input type="text"/>   | Ordua / Hora: <input type="text"/>   |
| Sexua / Sexo<br><input type="radio"/> Gizonezkoa / Hombre<br><input type="radio"/> Emakumezkoa / Mujer | Hizkuntza / Idioma<br><input type="radio"/> Euskera<br><input type="radio"/> Castellano  |
| Jaiotze urtea / Año de nacimiento <input type="text"/>   |  |
| Jarduera nagusia / Actividad principal   | <input type="checkbox"/> Norbere edo besteren konturako langilea / Persona trabajadora por cuenta ajena o propia<br><input type="checkbox"/> Ikaslea / Estudiante<br><input type="checkbox"/> Etxeko lan ordaindu gabeak / Trabajo doméstico no remunerado<br><input type="checkbox"/> Langabezian / En paro<br><input type="checkbox"/> Jubilatua, Pentsionista / Jubilada/o, Pensionista<br><input type="checkbox"/> Bestelako egoerak (zehaztu) / Otras situaciones (especificar)<br><input type="checkbox"/> ED/EE / NS/NC |

**1. Bidaia honetan, bakarrik zabilta ala norbaitekin batera? / En este viaje, ¿va sólo/a o acompañado/a?**

- a. Bakarrik / Solo/a
- b. Norbaitekin batera / Acompañado/a

*(“Norbaitekin batera” erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)*

**1.1. Zenbat lagunekin zabilta? / ¿Con cuántas personas va?**

Pertsona kopurua inkestatuaz gain / Número de personas además del encuestado/a

**1.2. Adin txikiko batekin al zabilta? / ¿Va acompañado de algún/a menor de edad?**

- BAI / SÍ
- EZ / NO

**2. Zein da bidegorri hau erabiltzeko duzun arrazoi nagusia? / ¿Cuál es el motivo principal por el que suele utilizar este bidegorri?**

- 1) Lana / Trabajo
- 2) Ikasketak / Estudios
- 3) Zaintzak, Gestioak, Erosketak / Cuidado de personas, Gestiones, Compras
- 4) Aisia, Paseatzea / Ocio, Paseo
- 5) Kirola / Deporte

**3. Orain egiten ari ziren desplazamenduan, zure helmugaraino zein distantzia egingo duzu guztira? / En el desplazamiento que Vd. está realizando ahora, ¿qué distancia va a recorrer en total hasta su destino?**

- 1) Kilometro 1 edo gutxiago / 1 km. o menos
- 2) Kilometro 1 baino gehiago eta 3 kilometro arte / Más de 1 km. y hasta 3 km.
- 3) 3 kilometro baino gehiago eta 5 kilometro arte / Más de 3 km. y hasta 5 km.
- 4) 5 kilometro baino gehiago eta 10 kilometro arte / Más de 5 km. y hasta 10 km.
- 5) 10 kilometro baino gehiago / Más de 10 km.



4. Normallean zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Normalmente con qué frecuencia lo utiliza?

- 1) 4-7 egun/asteko / 4-7 días/semana
- 2) 1-3 egun/asteko / 1-3 días/semana
- 3) Noizean behin / Ocasionalmente

5. Nola baloratzen dituzu, orohar, 0tik 10era, bidegorri honen ondorengo alderdiak? (10 puntuazio onena eta 0 okerrena izanik) / ¿Cómo valora, en general, de 0 a 10, los siguientes aspectos del bidegorri? (siendo 10 la mejor puntuación y 0 la peor)

5.1. ZORU edo ASFALTOaren egoera (garbitasuna, zuloak, putzuak) / El estado del FIRME o ASFALTO (limpieza, baches, charcos)

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

5.2. SEINALEZTAPENA (argitasun, baliagarritasuna) / SEÑALIZACIÓN (claridad, utilidad)

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

5.3. ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

5.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA con otras personas usuarias

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

5.5. HERRITARREN SEGURTASUNAREN PERTZEPZIOA / PERCEPCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

6. Bidegorriaren ALDERDI GUZTIAK kontuan hartuta, zer puntuazio emango zenioke? / Considerando TODOS LOS ASPECTOS del bidegorri, ¿qué puntuación le daría?

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |               |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | ED/EE / NS/NC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---------------|

7. Ba al da bidegorri honetan seguru sentitzen ez zaren puntu edo zatiren bat? / ¿Hay algún punto o tramo en este bidegorri en el que se sienta inseguro/a?

- BAI / SÍ
- EZ / NO

(“BAI” erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)

7.1. Tokia zehaztuko al zenuke? / ¿Podría concretar el lugar?

8. Bidegorri honi buruzko IRADOKIZUNIK egin nahi al duzu? / ¿Quiere hacer alguna SUGERENCIA sobre este bidegorri?

## ANEXO IV – SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS



## RED FORAL DE VÍAS CICLISTAS (8 VÍAS CICLISTAS):

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA : 550 encuestas MENCIONES: 692 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,3**

|    | Motivo de la sugerencia, queja o petición                      | Nº de menciones |
|----|--|-----------------|
| 1  | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 159             |
| 2  | Mejorar la señalización.                                       | 114             |
| 3  | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 86              |
| 4  | Mejorar la iluminación.  | 84              |
| 5  | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 73              |
| 6  | Falta de espacio.  | 51              |
| 7  | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados).          | 40              |
| 8  | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 33              |
| 9  | Tramo o punto peligroso.                                       | 18              |
| 10 | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 7               |
| 11 | Otros.   | 27              |

### CICLISTAS

**MUESTRA : 400 encuestas MENCIONES: 481 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,2**

|    | Motivo de la sugerencia, queja o petición                      | Nº de menciones |
|----|--|-----------------|
| 1  | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 117             |
| 2  | Mejorar la señalización.                                       | 90              |
| 3  | Mejorar la iluminación.  | 72              |
| 4  | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 44              |
| 5  | Falta de espacio.  | 37              |
| 6  | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 30              |
| 7  | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 29              |
| 8  | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados).          | 26              |
| 9  | Tramo o punto peligroso.                                       | 17              |
| 10 | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 2               |
| 11 | Otros.   | 17              |

### PEATONES



**MUESTRA : 150 encuestas MENCIONES: 211 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,4**

|    | <b>Motivo de la sugerencia, queja o petición</b>               | <b>Nº de menciones</b> |
|----|--|------------------------|
| 1  | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 57                     |
| 2  | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 42                     |
| 3  | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 29                     |
| 4  | Mejorar la señalización.                                       | 24                     |
| 5  | Falta de espacio.  | 14                     |
| 6  | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados).          | 14                     |
| 7  | Mejorar la iluminación.  | 12                     |
| 8  | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 5                      |
| 9  | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 3                      |
| 10 | Tramo o punto peligroso.                                       | 1                      |
| 11 | Otros.   | 10                     |

## AZPEITIA-AZKOITIA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 83 encuestas MENCIONES: 89 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,1**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 13              |
| 2   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 13              |
| 3   | Mejorar la iluminación.  | 12              |
| 4   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados).          | 12              |
| 5   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 11              |
| 6   | Mejorar la señalización.                                       | 9               |
| 7   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 8               |
| 8   | Falta de espacio.  | 8               |
| 9   | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 1               |
| 10  | Otros.   | 2               |

### CICLISTAS

**MUESTRA: 46 encuestas MENCIONES: 61 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,3**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 13              |
| 2   | Mejorar la iluminación.  | 12              |
| 3   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados).          | 10              |
| 4   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 9               |
| 5   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 6               |
| 6   | Falta de espacio.  | 5               |
| 7   | Mejorar la señalización.                                       | 3               |
| 8   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 2               |
| 9   | Otros.   | 1               |

### PEATONES

**MUESTRA: 37 encuestas MENCIONES: 28 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 6               |
| 2   | Mejorar la señalización.                                       | 6               |
| 3   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 5               |
| 4   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 4               |
| 5   | Falta de espacio.  | 3               |
| 6   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados).          | 2               |
| 7   | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 1               |
| 8   | Otros.   | 1               |



## TOLOSA-ALEGIA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 92 encuestas MENCIONES: 105 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,1**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 49              |
| 2   | Mejorar la señalización.                                       | 22              |
| 3   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 15              |
| 4   | Falta de espacio.  | 8               |
| 5   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 3               |
| 6   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 2               |
| 7   | Otros.   | 6               |

### CICLISTAS

**MUESTRA: 78 encuestas MENCIONES: 76 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,0**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 37              |
| 2   | Mejorar la señalización.                                       | 18              |
| 3   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 10              |
| 4   | Falta de espacio.  | 3               |
| 5   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 2               |
| 6   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 1               |
| 7   | Otros.   | 5               |

### PEATONES

**MUESTRA: 14 encuestas MENCIONES: 29 ÍNDICE DE MENCIONES: 2,0**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 12              |
| 2   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 5               |
| 3   | Falta de espacio.  | 5               |
| 4   | Mejorar la señalización.                                       | 4               |
| 5   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 2               |
| 6   | Otros.   | 1               |

## ASTIGARRAGA-MARTUTENE

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 119 encuestas MENCIONES: 120 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,0**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 34              |
| 2   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 19              |
| 3   | Tramo o punto peligroso.                                       | 16              |
| 4   | Falta de espacio.  | 13              |
| 5   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 12              |
| 6   | Mejorar la señalización.                                       | 9               |
| 7   | Mejorar la iluminación.  | 4               |
| 8   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 4               |
| 9   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 1               |
| 10  | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 1               |
| 11  | Otros.   | 7               |

### CICLISTAS

**MUESTRA: 97 encuestas MENCIONES: 99 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,0**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 31              |
| 2   | Tramo o punto peligroso.                                       | 16              |
| 3   | Falta de espacio.  | 13              |
| 4   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 11              |
| 5   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 10              |
| 6   | Mejorar la señalización.                                       | 8               |
| 7   | Mejorar la iluminación.  | 3               |
| 8   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 3               |
| 9   | Otros.   | 4               |

### PEATONES

**MUESTRA: 22 encuestas MENCIONES: 21 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,0**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 8               |
| 2   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 3               |
| 3   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 2               |
| 4   | Mejorar la señalización.                                       | 1               |
| 5   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 1               |
| 6   | Mejorar la iluminación.  | 1               |
| 7   | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 1               |
| 8   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 1               |
| 9   | Otros.   | 3               |





## LEGAZPI-URRETXU

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 85 encuestas MENCIONES: 109 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,3**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 43              |
| 2   | Mejorar la señalización.                                       | 37              |
| 3   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 9               |
| 4   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 9               |
| 5   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 6               |
| 6   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 2               |
| 7   | Mejorar la iluminación.  | 2               |
| 8   | Falta de espacio.  | 1               |

### CICLISTAS

**MUESTRA: 48 encuestas MENCIONES: 56 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,2**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Mejorar la señalización.                                       | 30              |
| 2   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 9               |
| 3   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 5               |
| 4   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 5               |
| 5   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 5               |
| 6   | Mejorar la iluminación.  | 2               |

### PEATONES

**MUESTRA: 37 encuestas MENCIONES: 53 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,4**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 34              |
| 2   | Mejorar la señalización.                                       | 7               |
| 3   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 4               |
| 4   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 4               |
| 5   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 2               |
| 6   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 1               |
| 7   | Falta de espacio.  | 1               |



## AZKOITIA-ZUMARRAGA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 53 encuestas MENCIONES: 106 ÍNDICE DE MENCIONES: 2,0**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Mejorar la iluminación.  | 39              |
| 2   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 23              |
| 3   | Mejorar la señalización.                                       | 19              |
| 4   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 13              |
| 5   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 4               |
| 6   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 2               |
| 7   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 2               |
| 8   | Falta de espacio.  | 1               |
| 9   | Otros.   | 3               |

### CICLISTAS

**MUESTRA: 43 encuestas MENCIONES: 78 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,8**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Mejorar la iluminación.  | 33              |
| 2   | Mejorar la señalización.                                       | 17              |
| 3   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 16              |
| 4   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 5               |
| 5   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 4               |
| 6   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 1               |
| 7   | Otros.   | 2               |

### PEATONES

**MUESTRA: 10 encuestas MENCIONES: 28 ÍNDICE DE MENCIONES: 2,8**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 8               |
| 2   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 7               |
| 3   | Mejorar la iluminación.  | 6               |
| 4   | Mejorar la señalización.                                       | 2               |
| 5   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 2               |
| 6   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 1               |
| 7   | Falta de espacio.  | 1               |
| 8   | Otros.   | 1               |



## OÑATI-EPELE

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 72 encuestas MENCIONES: 108 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,5

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Mejorar la iluminación.  | 18              |
| 2   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 18              |
| 3   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 18              |
| 4   | Falta de espacio.  | 15              |
| 5   | Mejorar la señalización.                                       | 10              |
| 6   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 7               |
| 7   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 7               |
| 8   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 6               |
| 9   | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 2               |
| 10  | Otros.   | 7               |

### CICLISTAS

MUESTRA: 54 encuestas MENCIONES: 77 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,4

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Mejorar la iluminación.  | 17              |
| 2   | Falta de espacio.  | 12              |
| 3   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 11              |
| 4   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 10              |
| 5   | Mejorar la señalización.                                       | 9               |
| 6   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 5               |
| 7   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 4               |
| 8   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 3               |
| 9   | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 1               |
| 10  | Otros.   | 5               |

### PEATONES

MUESTRA: 18 encuestas MENCIONES: 31 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,7

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 8               |
| 2   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 7               |
| 3   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 4               |
| 4   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 3               |
| 5   | Falta de espacio.  | 3               |
| 6   | Mejorar la iluminación.  | 1               |
| 7   | Mejorar la señalización.                                       | 1               |
| 8   | Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.                   | 1               |
| 9   | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 1               |
| 10  | Otros.   | 2               |



## ZIZURKIL-ASTEASU

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 22 encuestas MENCIONES: 26 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,2**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Mejorar la iluminación.  | 7               |
| 2   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 6               |
| 3   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 5               |
| 4   | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 3               |
| 5   | Falta de espacio.  | 2               |
| 6   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 1               |
| 7   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 1               |
| 8   | Mejorar la señalización.                                       | 1               |

### CICLISTAS

**MUESTRA: 18 encuestas MENCIONES: 16 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,9**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 5               |
| 2   | Mejorar la iluminación.  | 4               |
| 3   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 3               |
| 4   | Falta de espacio.  | 2               |
| 5   | Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.). | 1               |
| 6   | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 1               |

### PEATONES

**MUESTRA: 6 encuestas MENCIONES: 10 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,7**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 3               |
| 2   | Mejorar la iluminación.  | 3               |
| 3   | Falta de seguridad ciudadana.                                  | 2               |
| 4   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 1               |
| 5   | Mejorar la señalización.                                       | 1               |



## ESKORIATZA-ARETXABALETA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 24 encuestas MENCIONES: 29 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,5**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 7               |
| 2   | Mejorar la señalización.                                       | 7               |
| 3   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 5               |
| 4   | Falta de espacio.  | 3               |
| 5   | Mejorar la iluminación.  | 2               |
| 6   | Tramo o punto peligroso.                                       | 2               |
| 7   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 1               |
| 8   | Otros.   | 2               |

### CICLISTAS

**MUESTRA: 18 encuestas MENCIONES: 18 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,0**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 5               |
| 2   | Mejorar la señalización.                                       | 5               |
| 3   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 4               |
| 4   | Falta de espacio.  | 2               |
| 5   | Mejorar la iluminación.  | 1               |
| 6   | Tramo o punto peligroso.                                       | 1               |

### PEATONES

**MUESTRA: 6 encuestas MENCIONES: 11 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,8**

| Motivo de la sugerencia, queja o petición |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.). | 2               |
| 2   | Mejorar la señalización.                                       | 2               |
| 3   | Mejorar la iluminación.  | 1               |
| 4   | Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).    | 1               |
| 5   | Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).         | 1               |
| 6   | Falta de espacio.  | 1               |
| 7   | Tramo o punto peligroso.                                       | 1               |
| 8   | Otros.   | 2               |



## ANEXO V – MENCIONES DE PUNTOS O TRAMOS SEÑALADOS COMO INSEGUROS

### AZPEITIA-AZKOITIA

#### CICLISTAS

| Punto o tramo inseguro |  | Nº de menciones |
|------------------------|--|-----------------|
| 1                      | Carril bici estrecho.                                  | 1               |
| 2                      | Garmendipe cruce.(1)                                   | 4               |
|                        | Cruces en Azpeitia, no se ve bien si vienen coches.(1) |                 |
|                        | Cruces en ciudades, donde se corta el bidegorri.(1)    |                 |
|                        | En los cruces, al cruzar carreteras.(1)                |                 |
| 3                      | Paso de cebra en Sanjuandegi.                          | 1               |
| 4                      | Curva de Loiola.(1)                                    | 2               |
|                        | Curvas.(1)   |                 |
| 5                      | Al entrar en Lasao.                                    | 1               |
| 6                      | Los postes delante del albergue.                       | 1               |

#### PEATONES

| Punto o tramo inseguro |  | Nº de menciones |
|------------------------|--|-----------------|
| 1                      | A partir de Loiola hacia Azpeitia.   | 1               |
| 2                      | Antes de la depuradora, en el túnel después de la curva, los ciclistas van demasiado rápido. (1) | 2               |
|                        | Antes de la depuradora, en la curva y túneles. (1)   |                 |
| 3                      | Antes un perro que salía de un caserío.  | 1               |
| 4                      | Por la zona del albergue hay riesgo de caerse.   | 1               |
| 5                      | Dependiendo de la hora no iría sola.   | 1               |
| 6                      | Cuando los ciclistas pasan rápido.   | 1               |

## TOLOSA-ALEGIA

### CICLISTAS

| Punto o tramo inseguro |  | Nº de menciones |
|------------------------|--|-----------------|
| 1                      | En los cruces. (1)                                   | 6               |
|                        | Cruce con autovía. (4)                               |                 |
|                        | Cruces a carreteras. (1)                             |                 |
| 2                      | En la variante y junto a carretera.(1)               | 2               |
|                        | Debajo del puente de la variante.(1)                 |                 |
| 3                      | Ha habido robos.                                     | 1               |
| 4                      | Alegia, no hay carril bici.                          | 1               |
| 5                      | Niños con patinetes en Usabal.                       | 1               |
| 6                      | Hay barro en el túnel. (1)                           | 3               |
|                        | Túnel en Alegi, sube, baja y curva. (1)              |                 |
|                        | Túnel no tiene visibilidad. (1)                      |                 |
| 8                      | Puente de madera, sube, baja y curva.                | 1               |
| 9                      | Árboles tapan la luz y en invierno queda muy oscuro. | 1               |
| 10                     | Tramos en mal estado y bicis a mucha velocidad.      | 1               |

### PEATONES

| Punto o tramo inseguro |  | Nº de menciones |
|------------------------|--|-----------------|
| 1                      | Cruzando carreteras que hay muchas. (3)        | 5               |
|                        | En los cruces con las carreteras. (2)          |                 |
| 2                      | Con las bicicletas que van rápido. (1)         | 2               |
|                        | Con ciclistas a gran velocidad y en grupo. (1) |                 |



## ASTIGARRAGA-MARTUTENE

### CICLISTAS

| Punto o tramo inseguro |  | Nº de menciones |
|------------------------|--|-----------------|
| 1                      | Cruzar la rotonda de Astigarraga. (12)     | 13              |
|                        | En la rotonda al pasar con los niños. (1)  |                 |
| 2                      | Tramo en Martutene (intersección). (1)     | 3               |
|                        | Salida de Martutene. (2)                   |                 |
| 3                      | Obras en Martutene.                        | 1               |
| 4                      | Entre puentes, o del puente a Martutene.   | 1               |
| 5                      | Curva cerrada debajo del puente. (1)       | 7               |
|                        | Curva de Martutene. (2)                    |                 |
|                        | Curvas muy cerradas. (4)                   |                 |
| 6                      | Hay moho en las esquinas, resbaladizo. (1) | 4               |
|                        | Maleza que cubre el bidegorri. (3)         |                 |
| 7                      | Martutene por los bares, salen perros.     | 1               |

### PEATONES

| Punto o tramo inseguro |  | Nº de menciones |
|------------------------|--|-----------------|
| 1                      | Entrada al bidegorri, para coger el carril correcto. | 1               |
| 2                      | Curva en Martutene.                                  | 1               |
| 3                      | Fin de bidegorri en Martutene. (1)                   | 2               |
|                        | Tramo final en Martutene, falta señalización. (1)    |                 |





## LEGAZPI-URRETXU

### CICLISTAS

| Punto o tramo inseguro |  | Nº de menciones |
|------------------------|--|-----------------|
| 1                      | La zona de fábricas de Legazpi. (4)              | 5               |
|                        | Salida de la zona de fábricas muy peligroso. (1) |                 |
| 2                      | Entrada a Legazpi.                               | 3               |
| 3                      | Centro de Zumarraga.                             | 1               |

### PEATONES

| Punto o tramo inseguro |                           | Nº de menciones |
|------------------------|---------------------------|-----------------|
| 1                      | Del caserío hacia arriba. | 1               |
| 2                      | Las fábricas de Legazpi.  | 1               |



## AZKOITIA-ZUMARRAGA

### CICLISTAS

| Punto o tramo inseguro |   | Nº de menciones |
|------------------------|---|-----------------|
| 1                      | Las curvas de los túneles por falta de luz. (1)                     | 22              |
|                        | En el túnel con curva. (1)  |                 |
|                        | En el túnel largo por falta de luz. (2)                             |                 |
|                        | Los túneles porque falta luz. (16)                                  |                 |
|                        | En el túnel no se ve a peatones. (2)                                |                 |
| 2                      | Están cortando pinos y no hay nadie parando a peatones y ciclistas. | 1               |
| 3                      | Plaza Pirulo.   | 1               |
| 4                      | El tramo cercano al centro porque hay mucha gente.                  | 1               |

### PEATONES

| Punto o tramo inseguro |  | Nº de menciones |
|------------------------|--|-----------------|
| 1                      | Túneles.                                   | 1               |
| 2                      | Todo, por la falta de luz y los ciclistas. | 1               |

## OÑATI-EPELE

### CICLISTAS

| Punto o tramo inseguro                      |  | Nº de menciones |
|---|--|-----------------|
| 1   | Curvas de túneles yendo rápido. (1)  | 18              |
|   | Riesgo de atropellar peatones (niños) en los túneles el fin de semana. (1) |                 |
|   | En los túneles por la oscuridad y la humedad, se puede derrapar. (4)       |                 |
|   | Túneles y rotondas cuando anda con niños pequeños. (1)                     |                 |
|   | Túneles tienen curvas de 90 grados y no hay visibilidad. (1)               |                 |
|   | Curva estrecha en túneles. (1)   |                 |
|   | Pasando los túneles. (2)   |                 |
|   | El túnel debería tener la señalización iluminada. (1)                      |                 |
|   | Túnel de la gasolinera oscuro y arriesgado. (1)                            |                 |
|   | Túneles en invierno por falta de luz. (1)                                  |                 |
|   | En los túneles hay que gritar para que se aparten peatones. (1)            |                 |
|   | En los túneles peatones se enfadan si se toca el timbre. (1)               |                 |
|   | Túneles, van rápido. (1)   |                 |
| En los túneles, hay que pasar despacio. (1) |  |                 |
| 2   | Rotonda de Zubillaga por la fábrica de cemento, no hay paso de cebra. (3)  | 5               |
|   | Por las fábricas en Zubillaga. (1)   |                 |
|   | Pasando rotondas en Zubillaga. (1)   |                 |
| 3   | El cruce de la gasolinera es peligroso.                                    | 1               |
| 4   | Por la cantidad de gente que hay el fin de semana.                         | 1               |
| 5   | Zona de Epele (Ternua) es estrecho y se usa para carga y descarga.         | 1               |
| 6   | Curvas cerradas con musgo en las esquinas.                                 | 1               |

### PEATONES

| Punto o tramo inseguro |   | Nº de menciones |
|------------------------|---|-----------------|
| 1                      | En los cruces.  | 1               |
| 2                      | En los túneles y cruzando la carretera. (1)             | 4               |
|                        | En los túneles con bicis que van a mucha velocidad. (1) |                 |
|                        | En túnel y rotonda. (1)                                 |                 |
|                        | En los túneles. (1)                                     |                 |

## ZIZURKIL-ASTEASU



### **CICLISTAS**

| Punto o tramo inseguro |                         | Nº de menciones |
|------------------------|-------------------------|-----------------|
| 1                      | Cruce de carretera. (2) | 2               |
| 2                      | Tramos oscuros.         | 1               |

### **PEATONES**

| Punto o tramo inseguro |                                   | Nº de menciones |
|------------------------|-----------------------------------|-----------------|
| 1                      | Curva cerrada al lado del puente. | 2               |



## ESKORIATZA-ARETXABAETA

### CICLISTAS

| Punto o tramo inseguro |   | Nº de menciones |
|------------------------|---|-----------------|
| 1                      | En los túneles de Eskoriatza. (1)                           | 3               |
|                        | En los túneles pavimento resbaladizo y curvas cerradas. (1) |                 |
|                        | En el túnel curva cerrada. (1).                             |                 |
| 2                      | Pasos de cebra en el pueblo. (1)                            | 1               |

### PEATONES

| Punto o tramo inseguro |                                    |
|------------------------|------------------------------------|
| 1                      | Entradas y salidas de los túneles. |



