

**ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE
GIPUZKOA 2014**

SEPTIEMBRE DE 2014



**Gipuzkoako
Foru Aldundia**
Mugikortasuneko eta Bide
Azpiegiturretako Departamentua



biziker
Consultoria en Movilidad
Mugikortasun Aholkularitza

Dirección Técnica

Edorta Bergua

Equipo de trabajo de Biziker

Ander Irazusta
Cati Martín
Guillermo García

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
2. METODOLOGÍA	5
3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS VÍAS CICLISTAS Y USUARIOS	8
3.1. Clasificación de la población ciclista en función de la edad y el género	8
3.2. Clasificación de la población ciclista por tipo de actividad	9
3.3. Clasificación de la población ciclista en función del número de acompañantes (de trayecto)	10
3.4. Tipo de bicicleta utilizada	10
3.5. Nivel de equipamiento de la bicicleta (I), timbre y luces	13
3.6. Nivel de equipamiento de la bicicleta (II), silla infantil	15
3.7. Uso del casco	15
4. USO DE LA BICICLETA	19
4.1. Frecuencia de uso	19
4.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento	22
4.3. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta	24
5. MOTIVACIONES Y VALORACIÓN CICLISTA	27
5.1. Motivos de utilización de las vías ciclistas	27
5.2. Percepción de la seguridad	28
5.3. Valoración de la vía ciclista	28
5.4. Influencia sobre la elección del modo de transporte	38
6. CARACTERÍSTICAS DE LOS DISTINTOS TIPOS DE PEATONES	43
6.1. Clasificación peatonal en función de la edad y el género	43
6.2. Clasificación peatonal por tipo de actividad	44
6.3. Clasificación peatonal en función del número de acompañantes	44
7. USO PEATONAL	44
7.1. Frecuencia de uso	44
7.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento	46
8. MOTIVACIONES Y VALORACIÓN PEATONAL	48
8.1. Motivos de utilización de las vías ciclistas	48
8.2. Percepción de la seguridad por parte de la población peatonal	48
8.3. Valoración de la vía ciclista por parte de la población peatonal	48
9. PRINCIPALES CONCLUSIONES	56
ANEXOS:	
1. FICHA TÉCNICA	59
2. CUESTIONARIO	60
3. SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS	62

1. INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente estudio es conocer una serie de características de la población que utiliza las vías ciclistas forales de Gipuzkoa, a través de una encuesta realizada tanto a peatones como a ciclistas. Desde la creación del Observatorio de la bicicleta de Gipuzkoa en 2007, se han desarrollado dos herramientas principales para el estudio del funcionamiento de las vías ciclistas. Por una parte la red de contadores automáticos de ciclistas y peatones, más extendida de año en año, y por otra parte la encuesta previamente mencionada.

La información sobre las personas que utilizan las vías ciclistas y sobre el tipo de uso que estas hacen de las mismas es una herramienta fundamental a la hora de gestionar adecuadamente la red de vías ciclistas, de decidir de manera justificada la planificación de proyectos y de diseñar una política eficaz para el fomento de la utilización de dichas vías.

El presente informe consta de 8 apartados principales: En el primer apartado se definen los objetivos del estudio y se describe la metodología utilizada.

En el segundo apartado se analizan una serie de características relacionadas con los usuarios ciclistas y con el tipo de bicicletas que utilizan. Por un lado se analizan los datos relacionados con la edad, el género y la actividad principal de las personas que utilizan las vías, y por otro lado se analiza el equipamiento ciclista en distintos aspectos (casco, timbre, luces y silla infantil).

En el tercer apartado se analizan el motivo del desplazamiento, la frecuencia de utilización de la vía ciclista y la influencia que la presencia de la vía ciclista tiene en con respecto al uso de la bicicleta.

El cuarto apartado estudia la influencia de la red viaria existente en la elección del modo de transporte una vez analizados los motivos de la utilización de las vías ciclistas, la percepción de la seguridad por parte de la población ciclista y su opinión en relación con las infraestructuras existentes.

En los apartados quinto, sexto y séptimo se analizan las características de la población peatonal, el tipo de uso que hacen de las vías ciclistas y la opinión que tienen de las infraestructuras existentes.

Por último, el apartado número ocho recoge las principales conclusiones derivadas de este estudio.

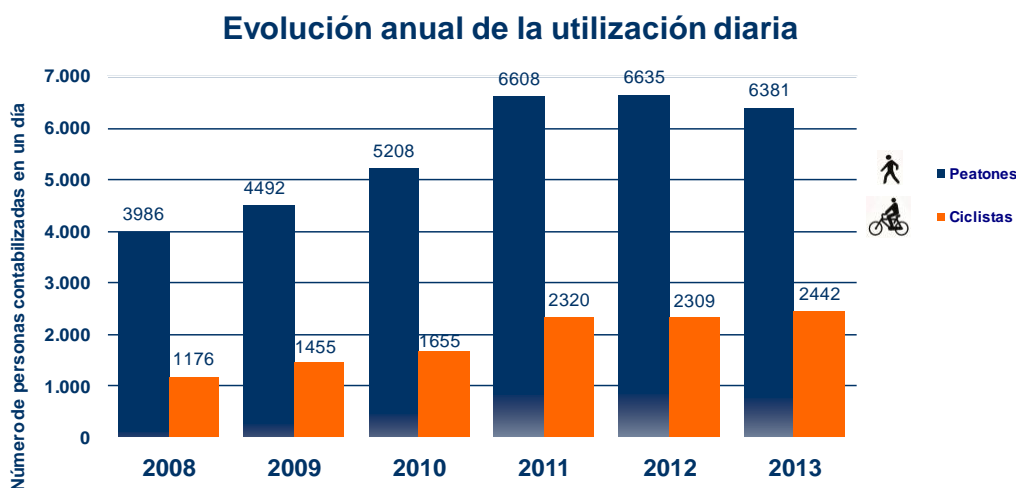
2. METODOLOGÍA

Con el fin de conocer la utilización de las vías ciclistas de Gipuzkoa se ha planteado el análisis cuantitativo de los resultados obtenidos a través de una encuesta a usuarios. El universo de este estudio está constituido por usuarios en días laborables de las 15 vías ciclistas que se encuentran bajo la supervisión del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, enumeradas a continuación:

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

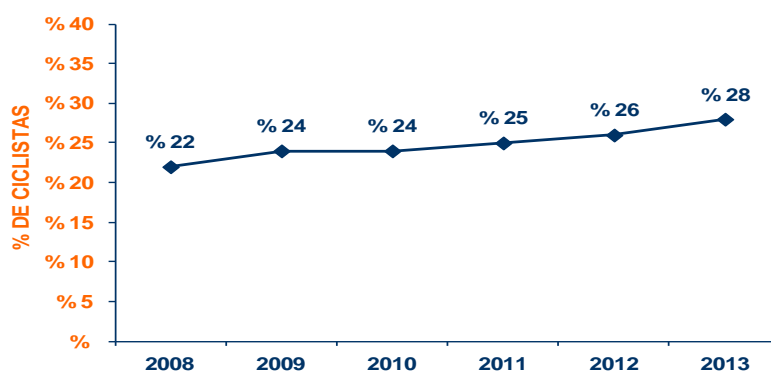
Para obtener una muestra significativa, se ha utilizado una base de sondeo contrastada y representativa del universo a observar, más concretamente, los datos obtenidos mediante los conteos automáticos llevados a cabo por el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, omitiéndose los datos correspondientes a las vías verdes de Endarlatsa y Leizaran. Datos de interés sobre esta fuente de información: En 2013 la red de vías ciclistas superó los 3,2 millones de trayectos contabilizados, de los cuales el 72% fueron peatones y el 28% ciclistas. (Los últimos datos contabilizados confirman la tendencia al alza del porcentaje de ciclistas con respecto al de peatones)¹

1. Gráfico: Evolución anual registrada del número de trayectos cotidianos en la red foral



¹ Para mayor información sobre los datos de utilización registrados, consultar el informe “Conteos de utilización de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 2013”

2. Gráfico: Evolución anual del porcentaje de usuarios ciclistas



Las encuestas a peatones y ciclistas se han realizado en base a dos muestras diferentes. Para alcanzar un nivel de representatividad estadística suficiente, el número de encuestas realizadas a ciclistas ascendió a 400², obteniendo así un margen de error igual o inferior al 5%, lo cual permite realizar cruces de datos con un margen de error aceptable.

El número de encuestas realizadas a peatones fue de 150, cantidad que, aun no siendo suficiente para obtener una muestra estadística significativa, permite al menos estudiar la evolución de las tendencias de utilización.

El método utilizado en la confección de la muestra ha sido el de análisis de conglomerados. Las vías ciclistas correspondientes a dicho universo se han clasificado en 3 grupos distintos en función del número de desplazamientos con los que cuenta cada una, eligiéndose posteriormente 8 de entre ellas y estableciendo para cada grupo y cada trayecto un número determinado de encuestas a realizar. La siguiente tabla muestra el reparto del número de encuestas realizadas en cada trayecto.

1. Tabla: Reparto de las encuestas por trayectos

VÍA CICLISTA	ENCUESTAS A CICLISTAS	ENCUESTAS A PEATONES
1. AZPETIA - AZKOITIA	45	29
2. TOLOSA - ALEGIA	88	23
3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE	68	25
4. LEGAZPI - URRETXU	47	22
5. AZKOITIA - ZUMARRAGA	40	12
6. SORALUZE - BERGARA	52	15
7. ZIZURKIL - ASTEASU	28	9
8. ESKORIATZA - ARETXABAETA	32	15
TOTAL	400	150

² Los resultados de la muestra se han ponderado en función de los datos reales de porcentajes obtenidos en cuanto al género, (porcentajes obtenidos mediante los conteos manuales). Así, el total de participantes de la muestra varía en ocasiones entre 399 y 401 personas, debido a la ponderación realizada.

En un primer momento se ha determinado el reparto del número de encuestas a realizar basado en los datos previamente obtenidos mediante contadores automáticos (se han tenido en cuenta criterios horarios y de género). Las características de la muestra obtenida coinciden con las del uso real de la vía.

Las encuestas se han realizado a pie de vía, cuando las personas encuestadas hacían uso de las mismas.

El tamaño de la muestra se ha diseñado para que pudiera ser recogido en una misma jornada. Sin embargo, debido a la influencia de la climatología adversa en el número de usuarios, se han necesitado 11 días para conseguir las muestras significativas de las 8 vías ciclistas seleccionadas.

Además, se ha realizado un conteo manual de las personas (encuestadas y no encuestadas) que transitaban por las vías seleccionadas el día de las encuestas, diferenciando el modo de transporte y el género de las mismas. El objetivo de los conteos era el de obtener información contrastada sobre el género de los usuarios de cada vía estudiada. Posteriormente, las muestras obtenidas se han ponderado en función de los datos relativos al género de los usuarios.

El plazo de realización de las encuestas ha sido: Del 27 de mayo al 22 de junio de 2014.

El cambio de metodología empleada y sus consecuencias

El universo y los métodos utilizados tanto en los análisis de 2013 como en 2014 varían con respecto a los empleados en los dos años anteriores (2011 y 2012). Los motivos principales de dicho cambio son los siguientes:

a) El universo seleccionado en las primeras encuestas tenía en cuenta únicamente los desplazamientos realizados con motivo de actividades cotidianas, dejando al margen la utilización por motivos deportivos o de ocio. Para conocer la realidad del conjunto de usuarios, en los dos últimos años se ha completado este universo³, incluyendo a todos los tipos de usuarios.

b) El método de recogida de información anterior consistía en realizar el mayor número de encuestas posible durante la jornada elegida para después ponderar los datos de utilización obtenidos (nº de encuestados y reparto en función del género). Sin embargo, durante los dos últimos años, las muestras a recoger han sido previamente establecidas, realizándose la ponderación únicamente en función del género.

Estas modificaciones han producido notables variaciones en las series históricas de algunas de las variables. En consecuencia, a la hora de comparar los datos obtenidos a partir de 2013 hay que tener en cuenta dichas modificaciones.

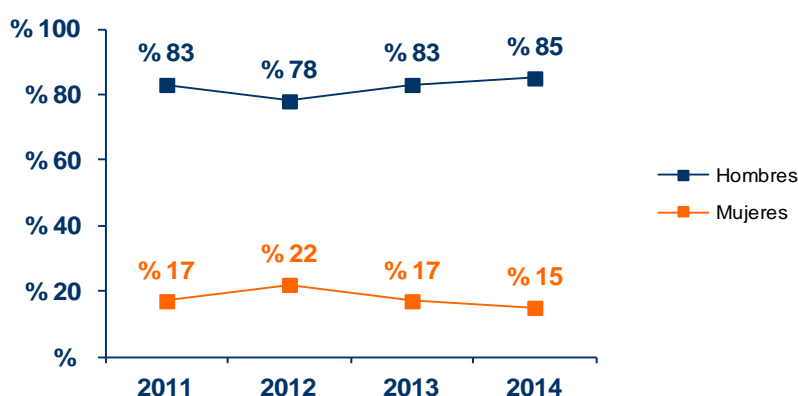
³ Al hablar de movilidad diferenciamos dos tipos distintos de desplazamiento: desplazamientos cotidianos, es decir, relacionados con el trabajo, estudios, compras, gestiones u otros motivos, y desplazamientos recreativos o deportivos, relacionados con el paseo, el ocio o el deporte.

3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS VÍAS CICLISTAS Y USUARIOS

3.1 Clasificación en función de la edad y el género

Los datos obtenidos mediante los conteos manuales reflejan que el 85% de la población ciclista eran hombres y el 15% mujeres (el 14,54 % más concretamente)⁴. El porcentaje de mujeres ciclistas ha disminuido 2 puntos con respecto a 2013 (casi 3 puntos, ya que entonces eran el 17,45%), y 7 puntos con respecto a 2012. Cabe señalar la tendencia a la disminución del porcentaje de mujeres ciclistas presentes⁵ (ver serie histórica de las proporciones).

3. Gráfico: Evolución anual de la distribución de ciclistas por género



Entre los motivos de la diferencia tan significativa podemos citar los siguientes (factores que están a su vez interrelacionados):

- Diferencia entre el nivel de conocimiento del uso de la bicicleta (En Gipuzkoa el 97% de los hombres sabe utilizar una bicicleta, contra el 79% de las mujeres)⁶.
- El nivel de propiedad de bicicletas de las mujeres es inferior (En Gipuzkoa los hombres tienen una media de 1,5 bicicletas, mientras que las mujeres tienen de media 1,3 bicicletas).
- El uso deportivo de la bicicleta está más extendido entre los hombres. Este factor resulta determinante, teniendo en cuenta que uno de los principales motivos de utilización de las vías ciclistas es el deporte.

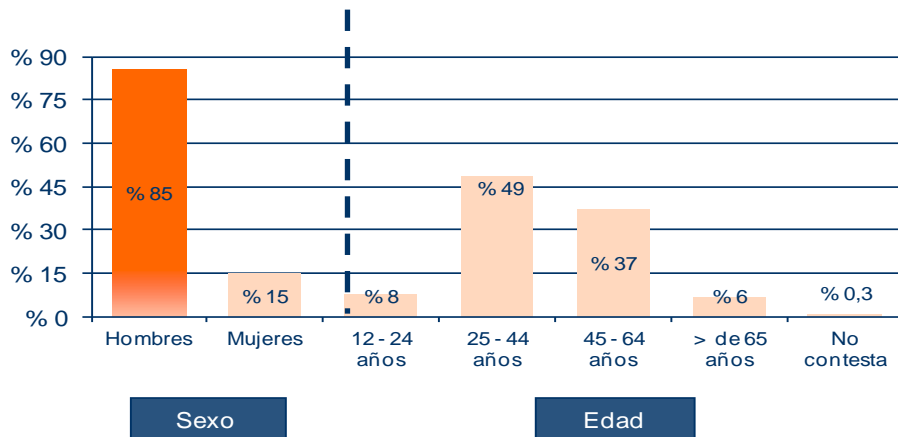
En cuanto a la edad, el 49% de la población ciclista tiene entre 25 y 44 años y el 37% entre 45 y 64 años (ambos grupos de edad han experimentado un aumento de 4 puntos con respecto a 2013). Los porcentajes de usuarios jóvenes (menores de 24 años) y de personas mayores (mayores de 65 años) han descendido 5 y 3 puntos respectivamente con relación a 2013. Debemos destacar por tanto la disminución de usuarios jóvenes y mayores y el aumento de usuarios en edades intermedias. En el caso de los jóvenes podemos citar motivos demográficos. La edad media ciclista es de 44 años (13 años menos que la media peatonal).

⁴ Obtenemos la misma proporción en función de la muestra recogida, con el 85% de hombres.

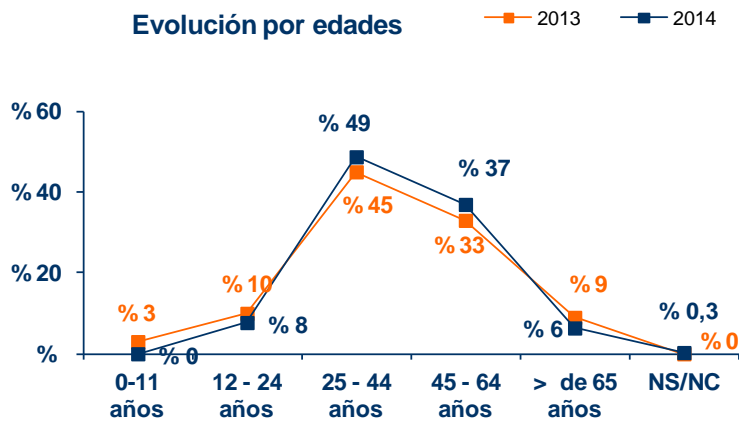
⁵ Aun así, cabe señalar, en lo que se refiere a los valores absolutos obtenidos, que en 2014 el número de trayectos realizados en bicicleta por mujeres ha ascendido un 38% con respecto a 2013, mientras que el de hombres se ha incrementado un 71%.

⁶ Estudio sociológico sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa 2014. DFG

4. Gráfico: 3.1 Clasificación en función de la edad y el género



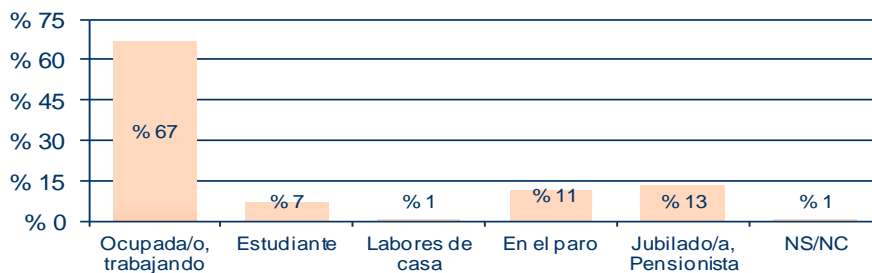
5. Gráfico: Evolución anual del reparto por edades



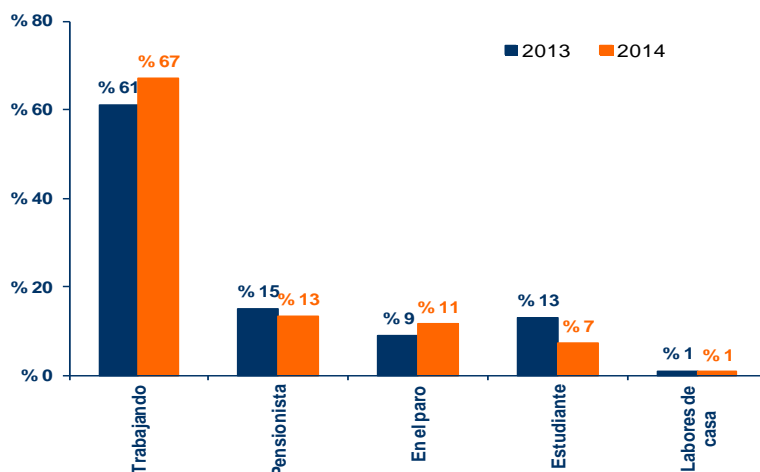
3.2 Clasificación por tipo de actividad

Una amplia mayoría de la población ciclista encuestada declara estar ocupada o trabajando actualmente. (Un 6% más que en 2013). Los jubilados y pensionistas representan el 13% de la población ciclista encuestada, los estudiantes el 7% y las personas desempleadas el 11% (2 puntos más que en 2013).

6. Gráfico: 3.2 Clasificación ciclista por tipo de actividad



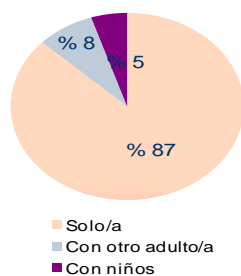
7. Gráfico: Evolución anual del reparto por edades



3.3 Clasificación ciclista en función del número de acompañantes (de trayecto)

La gran mayoría de ciclistas de la red foral, el 87% realiza el desplazamiento en solitario. El 8% de la población ciclista realiza el desplazamiento en compañía de otro adulto y el 5% en compañía de niños. Las personas que van acompañadas forman en su mayoría grupos de entre 2 y 3 ciclistas. (El 80% va acompañado de una sola persona).

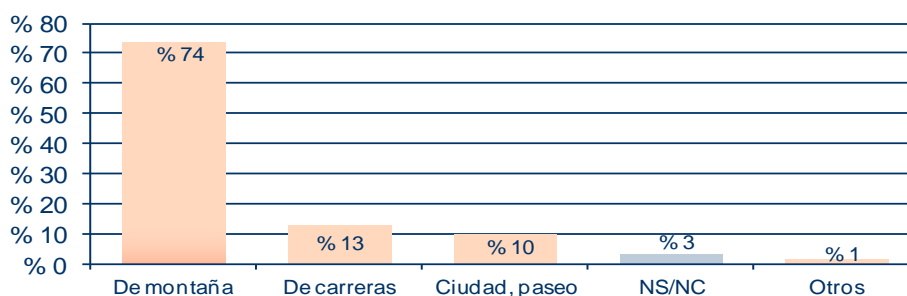
8. Gráfico: ¿Realiza el desplazamiento en compañía de otra persona?



3.4 Tipo de bicicleta utilizada

El 74% de las bicicletas utilizadas en la red foral son bicicletas de montaña (un 7% más que en 2013), el 13% son bicicletas de carreras (con un descenso de 4 puntos) y el 10% bicicletas de ciudad o de paseo (también han bajado un 4%). El dato más significativo en cuanto al tipo de bicicleta es el descenso del uso de bicicletas de carreras con respecto a 2013. Los datos relativos al aumento de las bicicletas de montaña y al descenso de bicicletas de ciudad o de paseo hay que analizarlos con cierta perspectiva, ya que la clasificación en un grupo o en el otro puede variar en función de la persona que realiza el conteo. Por ejemplo; cierto tipo de bicicletas, originalmente concebidas como bicicleta de montaña, tienen las mismas posibilidades de ser consideradas como bicicleta de paseo tras haber sufrido una serie de modificaciones (guardabarros, parrilla, cesta o alforjas).

9. Gráfico: Tipo de bicicleta utilizada



El tipo de bicicleta utilizada varía sustancialmente si se analiza en función del género. La mayor diferencia se produce con las bicicletas de paseo o ciudad, utilizadas por el 38% de las mujeres y únicamente por el 5% de los hombres.

Por otra parte, el porcentaje de hombres que utiliza la bicicleta de montaña es del 77% y el de mujeres el 52%. La bicicleta de carreras es la elegida por el 14% de los hombres, frente a solo un 7% de las mujeres. Uno de los motivos principales de este resultado puede ser el alto nivel de frecuencia de desplazamientos de carácter cotidiano y el reducido porcentaje de desplazamientos deportivos que se da entre las mujeres encuestadas.

2. Tabla: Reparto del tipo de bicicleta utilizada en función del género

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Tipo de bicicleta	Ciudad, Paseo	16 % 5	22 % 38	38 % 10
	Montaña	264 % 77	30 % 52	294 % 74
	Carreras	47 % 14	4 % 7	51 % 13
	Otros	4 % 1	0 % 0	4 % 1
	NS/NC	10 % 3	2 % 3	12 % 3
Total		341 % 100	58 % 100	399 % 100

Resulta muy interesante relacionar los datos relativos al tipo de bicicleta con el tipo de uso (tipo de movilidad) para comprobar su nivel de coincidencia. Dicho nivel de coincidencia permite en cierto modo comprobar el nivel de percepción del universo elegido en relación con la bicicleta como medio de transporte.

3. Tabla: Tipo de bicicleta en relación con el tipo de movilidad⁷

		Tipo de movilidad		Total
		Despl. cotidianos	Despl. Ocio, Deporte	
Tipo de bicicleta	Ciudad, Paseo	20 % 16	19 % 7	39 % 10
	Montaña	87 % 70	208 % 75	295 % 74
	Carreras	12 % 10	38 % 14	50 % 13
	Otros	1 % 1	3 % 1	4 % 1
	NS/NC	4 % 3	8 % 3	12 % 3
Total		124 % 100	276 % 100	400 % 100

Resulta interesante llegar a las siguientes conclusiones: El 70% de la población ciclista de tipo cotidiano utiliza la bicicleta de montaña para sus desplazamientos y otro 10% la bicicleta de carreras, mientras que solo el 16% utiliza la bicicleta de paseo (teóricamente más adaptada a este tipo de desplazamiento). Resulta digno de mención que el 90% de la población estudiantil encuestada elija la bicicleta de montaña para sus desplazamientos al centro de enseñanza. Existen diversos motivos que podrían ayudarnos a comprender esta realidad, por ejemplo, el hecho de que, hasta hace poco tiempo, la mayoría de las bicicletas que se adquirían con el fin de realizar ejercicio o deporte. (El leve incremento del número de bicicletas vendidas en los últimos años hace pensar que esta tendencia está cambiando).

4. Tabla: Tipo de bicicleta en relación con los motivos de desplazamiento

		Motivo del desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	Ocio, Paseo	Deporte	
Tipo de bicicleta	Ciudad, Paseo	15 % 15	1 % 9	4 % 29	17 % 18	2 % 1	39 % 10
	Montaña	68 % 69	10 % 91	9 % 64	70 % 75	138 % 75	295 % 74
	Carreras	11 % 11	0 % 0	1 % 7	2 % 2	36 % 20	50 % 13
	Otros	1 % 1	0 % 0	0 % 0	2 % 2	1 % 1	4 % 1
	NS/NC	4 % 4	0 % 0	0 % 0	2 % 2	6 % 3	12 % 3
Total		99 % 100	11 % 100	14 % 100	93 % 100	183 % 100	400 % 100

⁷ Se diferencian dos tipos distintos de desplazamiento: desplazamientos cotidianos, es decir, relacionados con el trabajo, estudios, compras, gestiones y otros motivos, y desplazamientos recreativos o deportivos, relacionados con el paseo, el ocio o el deporte.

5. Tabla: Tipo de bicicleta en función de la edad

		Grupos de edad					Total
		12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> de 65 años	No contesta	
Tipo de bicicleta	Ciudad, Paseo	2 % 6	19 % 10	15 % 10	3 % 12	0 % 0	39 % 10
	Montaña	24 % 77	146 % 75	110 % 74	15 % 60	0 % 0	295 % 74
	Carreras	2 % 6	24 % 12	18 % 12	5 % 20	1 % 100	50 % 13
	Otros	1 % 3	0 % 0	1 % 1	2 % 8	0 % 0	4 % 1
	NS/NC	2 % 6	6 % 3	4 % 3	0 % 0	0 % 0	12 % 3
	Total	31 % 100	195 % 100	148 % 100	25 % 100	1 % 100	400 % 100

3.5 Nivel de equipamiento de la bicicleta (I), timbre y luces

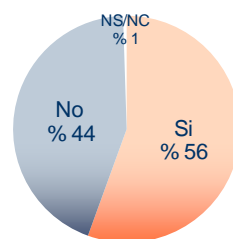
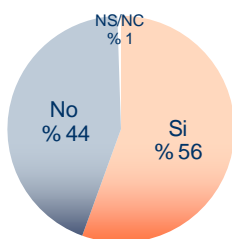
El timbre y las luces son dos elementos fundamentales del equipamiento de una bicicleta. Su papel con respecto a la seguridad y a la convivencia entre los distintos tipos de usuarios resulta de vital importancia. Además, llevar timbre es obligatorio, sea cual sea el tipo de bicicleta utilizado.

Por otra parte, su uso puede resultar realmente útil para evitar situaciones de tensión y accidentes. El porcentaje de ciclistas de la red foral que cuenta con un timbre en su bicicleta es bastante elevado (56%), sobre todo si lo comparamos con los datos del año anterior (32%).

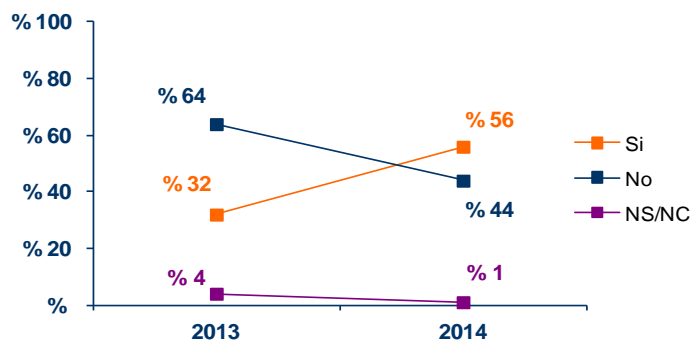
Las luces son de gran utilidad para aumentar la visibilidad de la propia bicicleta al amanecer, al anochecer y al atravesar túneles y son obligatorias en dichas situaciones. El porcentaje de bicicletas equipadas con luces es bastante elevado (45%) y su incremento con respecto a los datos del año anterior es significativo. (21% en 2013).

10. Gráfico: ¿Está la bicicleta equipada con un timbre?

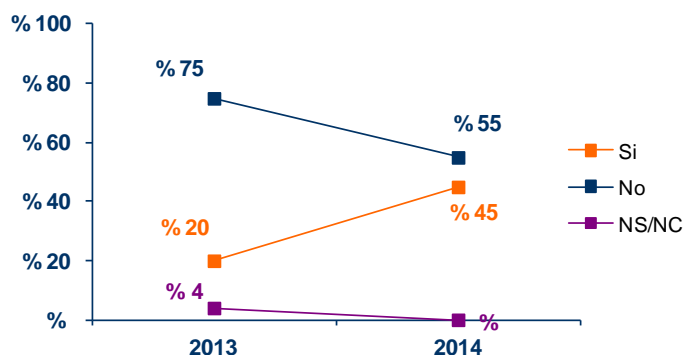
11. Gráfico: ¿Está la bicicleta equipada con luces?



12. Gráfico: Evolución anual del uso del timbre (¿Está la bicicleta equipada con un timbre?)

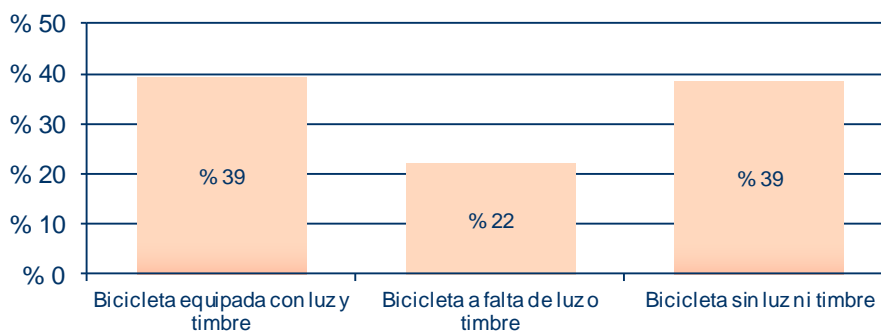


13. Gráfico: Evolución anual del uso de las luces (¿Está la bicicleta equipada con luces?)

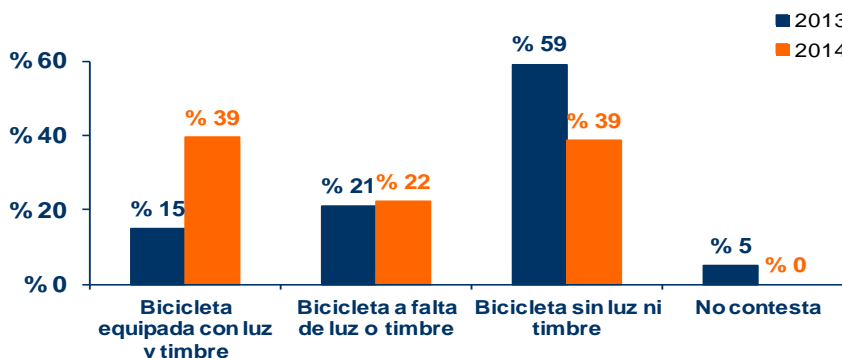


El porcentaje de bicicletas equipadas con ambos accesorios (timbre y luces) es el 39% (un 24% más que el año anterior). El porcentaje de bicicletas que no lleva ninguno de los dos accesorios es también el 39% (un 20% menos que el año anterior). Si observamos la evolución de estos dos elementos podemos considerar que la tendencia a disponer del equipamiento necesario se ha extendido notablemente. Este cambio puede estar relacionado con la polémica mediática generada en torno a la obligatoriedad del uso del casco y a la reglamentación en materia de uso de la bicicleta.

14. Gráfico: ¿Dispone la bicicleta de luces y de timbre?



15. Gráfico: Evolución anual del nivel de equipamiento (¿Dispone la bicicleta de luces y de timbre?)



Si analizamos estos datos en función del tipo de movilidad veremos que no existen diferencias significativas entre el uso cotidiano y el uso recreativo o deportivo. Las bicicletas destinadas a un uso cotidiano estaban claramente mejor equipadas el año anterior. Por lo tanto, es entre los usuarios de tipo recreativo y deportivo donde más se ha incrementado la tendencia a equipar ambos elementos en el presente ejercicio.

6. Tabla: Utilización del timbre y las luces en función del tipo de movilidad

		Tipo de movilidad		Total
		Desplazamientos cotidianos	Desplazamientos de ocio o deporte	
¿La bicicleta está equipada con timbre y luz?	Bicicleta equipada con	50	106	156
		% 40	% 39	% 39
	Bicicleta sin timbre o sin luz	30	58	88
		% 24	% 21	% 22
	Bicicleta sin timbre ni luz	44	110	154
		% 35	% 40	% 39
Total		124	274	398
		% 100	% 100	% 100

3.6 Nivel de equipamiento de la bicicleta (II), silla infantil

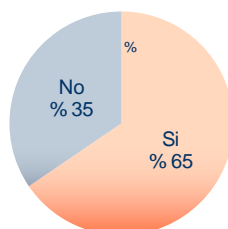
El número de bicicletas equipadas con una silla infantil es del 2,5%, de las cuales el 60% iban ocupadas (el 1,5% del total de bicicletas).

3.7 Uso del casco

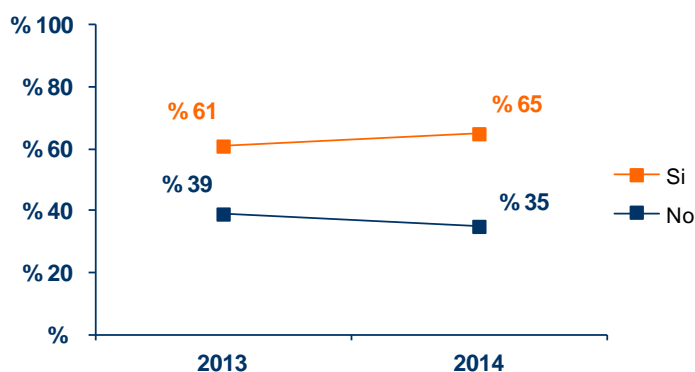
El análisis de los datos sobre el uso del casco resulta muy valioso para comprobar el nivel de aceptación real de este elemento destinado a proteger la cabeza del propio ciclista en caso de accidente, así como para comprobar si se cumple con la obligatoriedad de su uso en vías interurbanas. El análisis comparativo de los datos obtenidos este año con respecto a los años anteriores ha resultado particularmente interesante. De hecho, la obligatoriedad del uso del casco en vías interurbanas se ha ampliado también a las vías urbanas para personas menores de 16 años.

Se puede decir que el uso del casco está bastante extendido entre la población ciclista de la red foral de vías ciclistas de Gipuzkoa, visto que el 65% de las personas encuestadas lo llevaba puesto. Esto representa un incremento del 4% con respecto al año anterior.

16. Gráfico: ¿Utiliza la población ciclista el caso?



17. Gráfico: Evolución anual del uso del casco (¿Utiliza la población ciclista el casco?)



Si comparamos el uso del casco por géneros veremos que existe una diferencia del 30% entre ambos grupos. Solo el 41% de las mujeres encuestadas llevaba caso, frente al 70% de los hombres. Esto puede ser debido a la mayor utilización para uso deportivo que realizan los hombres (hay que aclarar que la mayoría de ciclistas de carretera utiliza casco).

7. Tabla: Uso del casco en función del género.

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Utilización del casco	Si	238 % 70	24 % 41	262 % 66
	No	104 % 30	34 % 59	138 % 35
Total		342 % 100	58 % 100	400 % 100

El uso del casco está muy extendido entre la población ciclista de 25 a 64 años (el 70% aproximadamente), algo menos extendido entre los ciclista de más de 65 años (56%), y muy poco extendido entre las personas de 12 a 24 años (13%).

8. Tabla: Uso del casco en función de la edad

		Grupos de edad					Total
		12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> de 65 años	No contesta	
Utilización del casco	Si	4 % 13	140 % 72	103 % 70	14 % 56	1 % 100	262 % 66
	No	27 % 87	55 % 28	45 % 30	11 % 44	0 % 0	138 % 35
Total		31 % 100	195 % 100	148 % 100	25 % 100	1 % 100	400 % 100

Si comparamos el uso del casco en función del tipo de movilidad, las personas que realizan desplazamientos cotidianos (por motivos de trabajo, compras y gestiones de todo tipo) son las que menos utilizan el casco, con un 46%, comparadas con la población ciclista de carácter recreativo o deportivo (cuyas motivaciones principal son el ocio o el deporte) con un 74%.

9. Tabla: Uso del casco en función del tipo de movilidad

		Tipo de movilidad		Total
		Desplazamientos cotidianos	Desplazamientos de ocio o deporte	
Utilización del casco	Si	57 % 46	205 % 74	262 % 66
	No	67 % 54	71 % 26	138 % 35
Total		124 % 100	276 % 100	400 % 100

El uso del casco en función del tipo de movilidad refleja unos datos bastante coherentes con respecto al tipo de bicicleta utilizada. El 84% de las personas que circulaban en bicicleta de carreras llevaba el casco puesto, frente al 26% de las personas en bicicleta de paseo. Esta diferencia tan significativa entre los dos tipos de movilidad puede ser debida a dos factores:

- a) El uso del casco supone una mayor molestia para la población ciclista que va al trabajo (mayor sudoración, problemas con el peinado) que para las personas que hacen un uso deportivo, a quienes el uso del casco no penaliza de la misma manera.
- b) El nivel de riesgo asumido por personas que hacen un uso deportivo, es mayor (mayor velocidad, utilización de vías en mal estado, etc.), realizando también mayor número de desplazamientos por la red principal, con la correspondiente exposición a sanciones en caso de no utilizar el casco⁸.

⁸ Otra materia interesante de estudio es el nivel de protección real que ofrece el casco, la percepción que tiene la persona que lo utiliza y el nivel de riesgo que está dispuesta a asumir en función de dicha percepción.

10. Tabla: En función del casco y del tipo de bicicleta

		Tipo de bicicleta					Total
		Ciudad, paseo	Montaña	Carreras	Otros	NS/NC	
Utilización del casco	Si	10	199	42	2	8	261
		% 26	% 67	% 84	% 50	% 67	% 65
casco	No	28	96	8	2	4	138
		% 74	% 33	% 16	% 50	% 33	% 35
Total		38	295	50	4	12	399
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Los datos presentados, junto con otros datos que evaluarán el nivel de riesgo y el número de accidentes, serían muy útiles a la hora de alimentar la reflexión y el debate en materia de uso del casco: la costumbre de utilizar el casco, su utilidad, el nivel de protección que ofrece en distintas situaciones, su recomendación, idoneidad o su obligatoriedad.

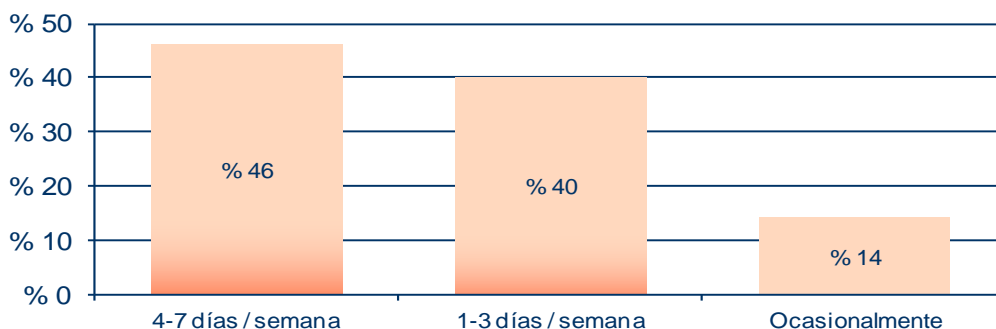
4. USO DE LA BICICLETA

4.1 Frecuencia de uso

Al preguntar sobre la frecuencia de utilización de la red de vías ciclistas obtenemos datos sobre el nivel de aceptación y de fidelización de la red.

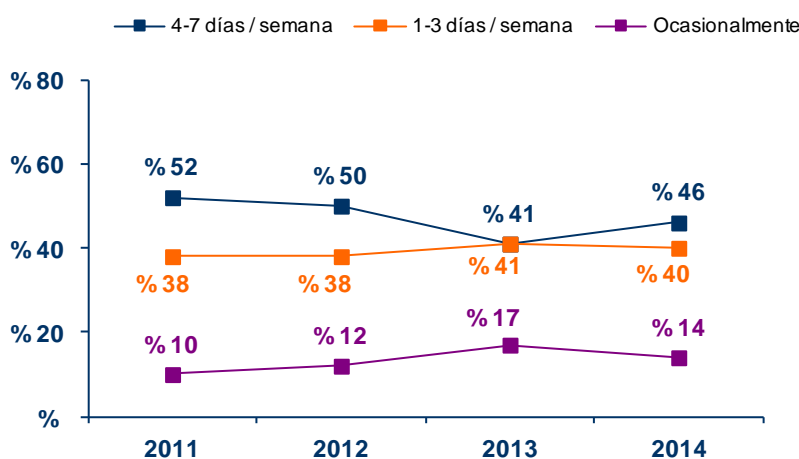
El 46% de la población ciclista encuestada declara utilizar la vía ciclista al menos 4 veces por semana, y otro 40% de una a tres veces. El 14% restante utiliza las vías ciclistas de manera ocasional.

18. Gráfico: Frecuencia de utilización de las vías ciclistas por parte de la población ciclista



Los índices de frecuencia de utilización de los últimos 4 años se mantienen bastante estables. Los usuarios con una frecuencia de utilización mayor a 3 días por semana son siempre mayoría, seguidos de cerca por los usuarios de 1 a 3 veces por semana.

19. Gráfico: Evolución anual de la frecuencia de utilización de las vías entre la población ciclista



Si analizamos la frecuencia de utilización en función del género encontraremos grandes diferencias. El porcentaje de hombres que utiliza las vías ciclistas de manera esporádica es del 12% mientras que entre las mujeres es del 26%. Quizás esto sea debido al mayor porcentaje de utilización deportiva que encontramos entre los hombres, o a la mayor frecuencia de utilización de la bicicleta entre los usos de

carácter deportivo. También podemos citar una mayor tendencia entre los hombres a coger la bicicleta en días de lluvia (que también se refleja en el porcentaje de ciclistas cotidianos).

11. Tabla: Frecuencia de utilización en función del género.

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	165 % 48	19 % 33	184 % 46
	1-3 días / semana	136 % 40	24 % 41	160 % 40
	Ocasionalmente	41 % 12	15 % 26	56 % 14
Total		342 % 100	58 % 100	400 % 100

También encontramos grandes diferencias entre las personas que utilizan la vía ciclista con carácter cotidiano y quienes lo hacen con carácter deportivo o recreativo: El 70% las personas del primer grupo utiliza la bicicleta al menos 4 veces por semana, frente al 35% de las del segundo. El grupo formado por estudiantes y por personas que acuden al trabajo es el que más se diferencian del resto en cuanto a la frecuencia de utilización. En dicho grupo la proporción de usuarios cuya frecuencia de utilización es de al menos 4 veces por semana alcanza el 73%.

12. Tabla: Frecuencia de utilización en función tipo de movilidad.

		Tipo de movilidad		Total
		Desplazamientos cotidianos	Desplazamientos de ocio o deporte	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	88 % 70	96 % 35	184 % 46
	1-3 días / semana	27 % 22	133 % 48	160 % 40
	Ocasionalmente	10 % 8	46 % 17	56 % 14
Total		125 % 100	275 % 100	400 % 100

13. Tabla: Frecuencia de utilización en función de la actividad.

		Motivo del desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	73 % 73	8 % 73	7 % 50	25 % 27	71 % 39	184 % 46
	1-3 días / semana	21 % 21	2 % 18	4 % 29	41 % 45	92 % 50	160 % 40
	Ocasionalmente	6 % 6	1 % 9	3 % 21	26 % 28	20 % 11	56 % 14
Total		100 % 100	11 % 100	14 % 100	92 % 100	183 % 100	400 % 100

Si analizamos la influencia de la edad en la frecuencia de utilización comprobaremos que cuanto mayor es la edad mayor es el nivel de fidelización, dado que la tendencia a fijar las costumbres aumenta con el paso de los años.

14. Tabla: Frecuencia de utilización en función de la edad.

		Grupos de edad					Total
		12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> de 65 años	No contesta	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	17 % 55	90 % 46	59 % 40	17 % 68	1 % 100	184 % 46
	1-3 días / semana	6 % 19	73 % 37	73 % 49	8 % 32	0 % 0	160 % 40
	Ocasionalmente	8 % 26	32 % 16	16 % 11	0 % 0	0 % 0	56 % 14
Total		31 % 100	195 % 100	148 % 100	25 % 100	1 % 100	400 % 100

El dato más relevante si tenemos en cuenta el tipo de actividad es la mayor frecuencia de utilización por parte de estudiantes y jubilados.

15. Tabla: Frecuencia de utilización en función de la actividad.

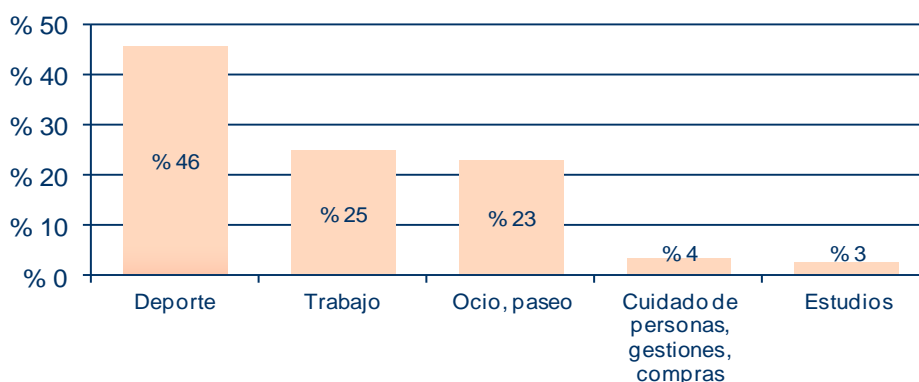
		Tipo de actividad						Total
		Ocupado/a, trabajando	Estudiante	Labores de casa	En el paro	Jubilado/a, pensionista	NS/NC	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	123 % 46	16 % 55	2 % 67	13 % 28	30 % 57	1 % 50	185 % 46
	1-3 días / semana	110 % 41	7 % 24	1 % 33	18 % 39	23 % 43	1 % 50	160 % 40
	Ocasionalmente	35 % 13	6 % 21	0 % 0	15 % 33	0 % 0	0 % 0	56 % 14
Total		268 % 100	29 % 100	3 % 100	46 % 100	53 % 100	2 % 100	401 % 100

4.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento

El análisis de los motivos de desplazamiento nos permite conocer el papel de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa como infraestructura de transporte (además de su más conocido papel como infraestructura deportiva y recreativa).

En cuanto a los motivos de desplazamiento, el 46% de la población ciclista encuestada lo hace con carácter deportivo y el 23% para ocio o paseo (el porcentaje conjunto es del 69%). El 25% alega motivos de trabajo, el 3% estudios y el 4% restante, gestiones, compras, visitas o cuidados (el porcentaje total de usuarios cotidianos es del 31%). En 2014 se ha producido un fenómeno que debemos destacar: El motivo “trabajo” ha superado a “ocio-paseo” en cuanto al nivel de importancia, pasando del tercer puesto al segundo.

20. Gráfico: Motivos de desplazamiento de la población ciclista

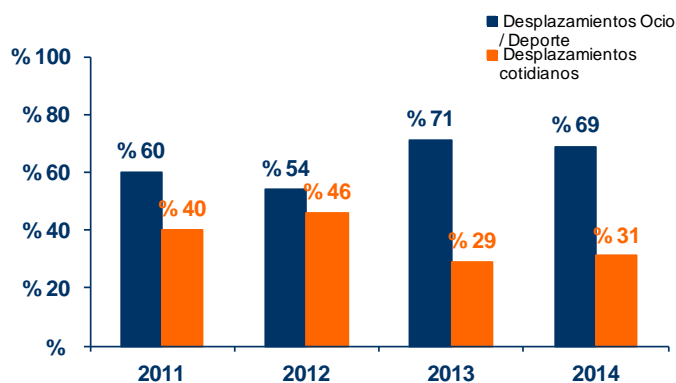


21. Gráfico: Tipo de movilidad de la población ciclista

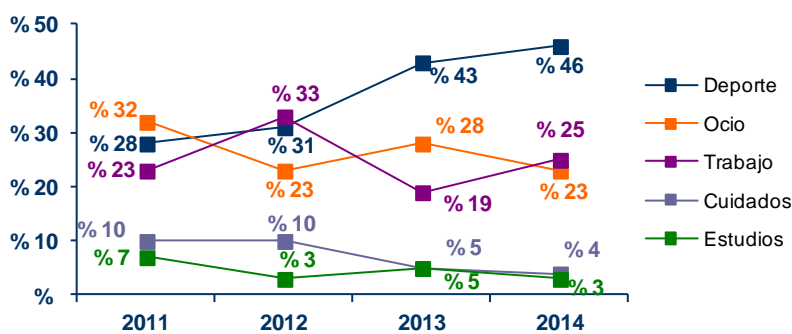


En cuanto a la evolución se refiere, el porcentaje de desplazamientos con carácter cotidiano se ha incrementado en 2 puntos, pasando del 29% al 31%. Este ascenso se fundamenta en el motivo “trabajo”, que se ha incrementado en un 6%. Para comprender la importante variación con respecto a los datos de 2011 y 2012 léase el apartado 2. Metodología. *Evolución con respecto a la metodología empleada en años anteriores y sus consecuencias*).

22. Gráfico: Evolución anual de la población ciclista en función del tipo de movilidad



23. Gráfico: Evolución anual de la distribución de ciclistas por motivo de desplazamiento



Si analizamos el tipo de movilidad en función del género observamos que las mujeres utilizan las vías ciclistas para desplazamientos cotidianos en mayor proporción que los hombres (39% las mujeres, 30% los hombres). Otro dato a destacar es la diferencia entre géneros en cuanto al motivo “deporte”: el 50% de los hombres frente al 19% de las mujeres. Uno de los motivos que pueden justificar esta diferencia es la menor proporción de practicantes de deportes entre las mujeres, dato que se acentúa enormemente en el caso del ciclismo por carretera, tradicionalmente reservado a los hombres de manera casi exclusiva.

16. Tabla: Motivo del desplazamiento en función del género

Motivo del desplazamiento	Sexo		Total
	Hombre	Mujer	
Trabajo	81	19	100
	% 24	% 32	% 25
Estudios	9	2	11
	% 3	% 3	% 3
Cuidados, Gestiones, Compras	12	2	14
	% 4	% 3	% 4
Ocio, Paseo	67	25	92
	% 20	% 42	% 23
Deporte	172	11	183
	% 50	% 19	% 46
Total	341	59	400
	% 100	% 100	% 100

Los desplazamientos cotidianos van perdiendo importancia cuanto mayor es la edad. El grupo de edad de 0 a 24 años es donde mayor importancia tiene este tipo de desplazamiento. Esta proporción se sitúa en el 34% en el grupo de 25 a 44 años, en el 25% en el grupo entre 45 y 64, y solamente en el 4% en el grupo de más de 65 años.

17. Tabla: Motivo del desplazamiento en función de la edad

		Adin taldeak					Guztira
		12 - 24 urtekoak	25 - 44 urtekoak	45 - 64 urtekoak	> 65 urtekoak	Ez du erantzuten	
Bidaiaren arrazoia	Lana	6 % 19	58 % 30	35 % 24	0 % 0	0 % 0	99 % 25
	Ikasketak	11 % 35	0 % 0	0 % 0	0 % 0	0 % 0	11 % 3
	Zaintzak, Gestioak,	3 % 10	8 % 4	2 % 1	1 % 4	0 % 0	14 % 4
	Aisia, Paseatzea	7 % 23	38 % 19	36 % 24	12 % 48	0 % 0	93 % 23
	Kirola	4 % 13	91 % 47	75 % 51	12 % 48	1 % 100	183 % 46
Guztira		31 % 100	195 % 100	148 % 100	25 % 100	1 % 100	400 % 100

18. Tabla: Evolución anual del motivo de desplazamiento en función de la edad

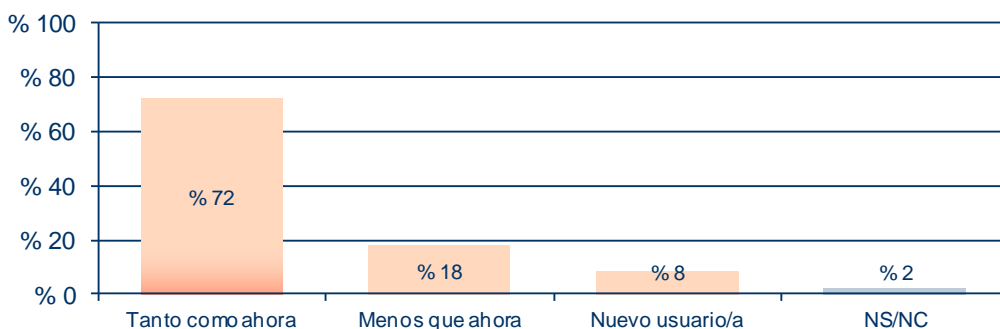
		Adin taldeak									
		0 - 11 urtekoak		12 - 24 urtekoak		25 - 44 urtekoak		45 - 64 urtekoak		> 65 urtekoak	
		2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Bidaiaren arrazoia	Lana	% 0	% 0	% 3	% 19	% 25	% 30	% 22	% 24	% 0	% 0
	Ikasketak	% 82	% 0	% 30	% 35	% 0	% 0	% 0	% 0	% 0	% 0
	Gestioak, bisitak, erosketak	% 0	% 0	% 3	% 10	% 5	% 4	% 7	% 1	% 0	% 4
	Aisia, paseatzea	% 18	% 0	% 40	% 23	% 23	% 19	% 29	% 24	% 46	% 48
	Kirola	% 0	% 0	% 25	% 13	% 46	% 47	% 43	% 51	% 54	% 48

4.3 Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta

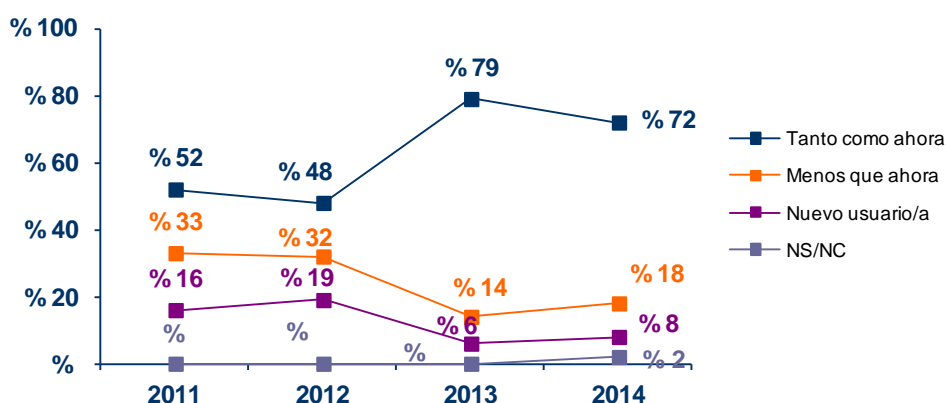
Además de potenciar el uso cotidiano de la bicicleta, la existencia de la red de vías ciclistas influye en la promoción del uso de la bicicleta con carácter general. El 72% de la población ciclista encuestada declaró utilizar la bicicleta tanto como ahora antes de comenzar a utilizar las vías ciclistas, el 18% declaró utilizarla menos que ahora y el 8% declaró no haber utilizado nunca la bicicleta anteriormente. Estos datos pueden considerarse como una señal de la normalización del uso de la bicicleta.

Si analizamos este factor en función del género encontraremos diferencias notables. El 41% de las mujeres declaró que utilizaba la bicicleta tanto como ahora, frente al 77% de los hombres. El porcentaje de mujeres que utilizan más la bicicleta es del 57% frente al 21% de los hombres. Estos datos reflejan el papel fundamental que juegan las vías ciclistas en la promoción del uso de la bicicleta por parte de las mujeres, a pesar de que este incremento de mujeres no se vea reflejado en la evolución anual del reparto de ciclistas por género (puede ser debido a que las nuevas incorporaciones femeninas coincidan con bajas de otras mujeres que las utilizaban hasta ahora).

24. Gráfico: ¿Utilizabas la bicicleta antes de existir esta vía ciclista?



25. Gráfico: Evolución anual de la utilización previa de la bicicleta entre la población ciclista



En 2014, el porcentaje de ciclistas que no utilizaba la bicicleta o que la utilizaba menos antes de utilizar la vía ciclista ha aumentado con respecto a 2013⁹.

19. Tabla: Utilización de la bicicleta anterior a la uso de la vía ciclista en función del género

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Utilización de la bicicleta previa a la existencia de la vía ciclista	Tanto como ahora	264 % 77	24 % 41	288 % 72
	Menos que ahora	50 % 15	22 % 38	72 % 18
	Nuevo usuario/a	21 % 6	11 % 19	32 % 8
	NS/NC	6 % 2	1 % 2	7 % 2
Total		341 % 100	58 % 100	399 % 100

⁹ Debemos señalar que la pregunta cambió en 2014. En lugar de preguntar “¿Utilizabas la bicicleta antes de existir esta vía ciclista?” la nueva pregunta fue: “¿Utilizabas la bicicleta antes de utilizar esta vía ciclista?”.

Al analizar esta influencia sobre la utilización de la bicicleta en función de los motivos de desplazamiento podemos destacar la siguiente conclusión: la presencia de la vía ciclista ha tenido una notable influencia a la hora de fomentar el uso de la bicicleta, sobre todo en los grupos de “ocio y paseo” y “trabajo” como motivo del desplazamiento (de los cuales un 40% y un 33% respectivamente declararon “utilizar menos” o “no utilizar” la bicicleta anteriormente). Sin embargo, la suma de estas dos respuestas no representó más que el 16% de la población ciclista cuyo motivo de desplazamiento era “deporte”.

20. Tabla: Utilización de la bicicleta anterior al uso de la vía ciclista en función del motivo de desplazamiento

		Motivo del desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Utilización de la bicicleta previa a la existencia de la vía ciclista	Tanto como ahora	66 % 66	9 % 82	10 % 71	53 % 57	150 % 82	288 % 72
	Menos que ahora	23 % 23	2 % 18	4 % 29	27 % 29	17 % 9	73 % 18
	Nuevo usuario/a	10 % 10	0 % 0	0 % 0	10 % 11	13 % 7	33 % 8
	NS/NC	1 % 1	0 % 0	0 % 0	3 % 3	3 % 2	7 % 2
Total		100 % 100	11 % 100	14 % 100	93 % 100	183 % 100	401 % 100

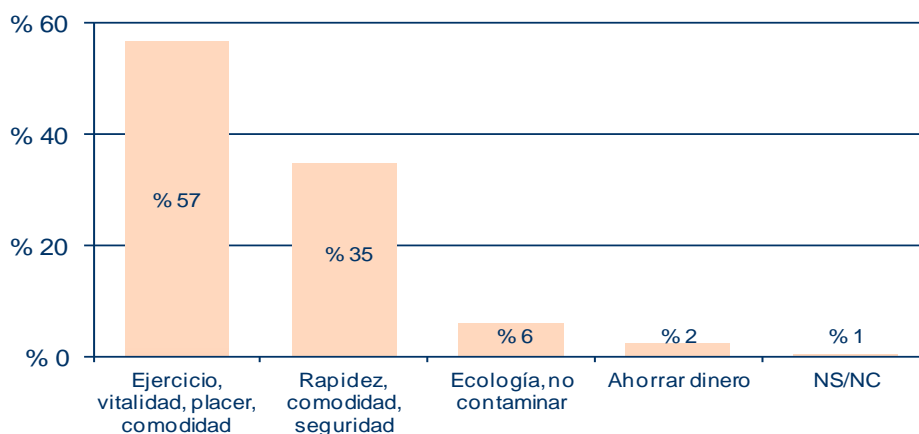
5. MOTIVACIONES Y VALORACIÓN DE LA POBLACIÓN CICLISTA

5.1 Motivos de utilización de las vías ciclistas

La utilización y la aportación de las vías ciclistas interurbanas se han relacionado tradicionalmente con el ejercicio físico y la tranquilidad. Pero al preguntar a los usuarios a cerca de los efectos positivos principales que la presencia de la vía ciclista les aporta podemos medir el nivel de importancia de otro tipo de motivaciones. Esto nos permite conocer y entender mejor el modo en que los usuarios viven y entienden la red de vías ciclistas y, por ejemplo, valorar la importancia de la preocupación por el medio ambiente o por la economía personal de cada uno. Hemos intentado definir lo más claramente posible la motivación principal de cada usuario a la hora de utilizar la vía ciclista, proponiéndoles elegir una única respuesta principal entre todas las opciones posibles.

Entre los efectos positivos principales que les aporta el uso de la bicicleta, el 57% de las personas encuestadas eligió la opción “Ejercicio, vitalidad, placer, tranquilidad”, el 35% eligió la opción “rapidez, comodidad, o seguridad”, el 6% “Ecología, no contaminar” y el 2% “Ahorro de dinero”.

26. Gráfico: Vías ciclistas en función de los efectos positivos que aportan



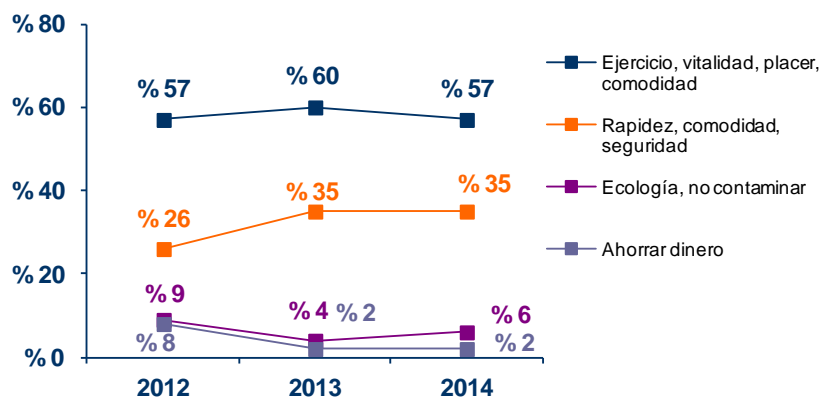
21. Tabla: Efectos positivos de las vías ciclistas en función del motivo de desplazamiento

		Motivo del desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Efectos positivos que aporta a los usuarios	Ejercicio, vitalidad,	37	0	6	79	104	226
		% 37	% 0	% 43	% 86	% 57	% 57
	Ecología, no contaminar	14	0	4	2	3	23
		% 14	% 0	% 29	% 2	% 2	% 6
	Rapidez, comodidad,	41	9	3	10	76	139
	% 41	% 82	% 21	% 11	% 42	% 35	
Ahorrar dinero	5	2	1	1	0	9	
	% 5	% 18	% 7	% 1	% 0	% 2	
NS/NC	2	0	0	0	0	2	
	% 2	% 0	% 0	% 0	% 0	% 1	
Total		99	11	14	92	183	399
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Si observamos los efectos positivos en función del motivo de desplazamiento podremos constatar diferencias notables entre los usuarios. Así, los usuarios cuyo motivo principal de desplazamiento es el trabajo valoran más los efectos positivos de “ecología, no contaminar” (14%) y “ahorrar dinero” (5%). Sin embargo el grupo de usuarios cuyo motivo principal de desplazamiento son los estudios valoran más “rapidez, comodidad y seguridad” (82%)

Los efectos positivos medioambientales y económicos han obtenido una mayor valoración que en 2013.

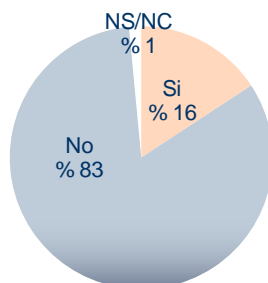
27. Gráfico: Evolución anual de los efectos positivos que aporta el uso de la vía ciclista



5.2 Percepción de la seguridad

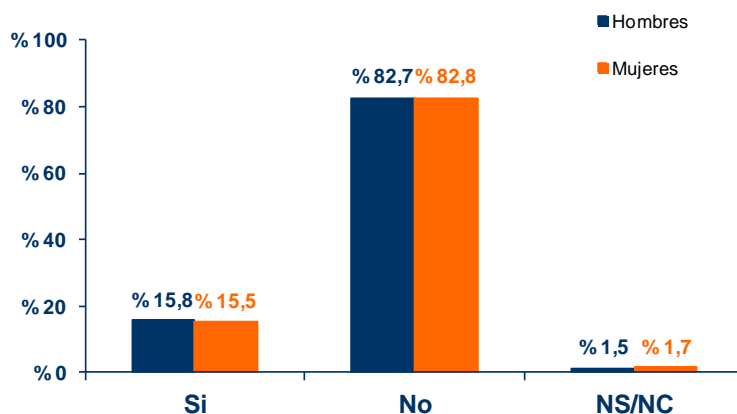
Una de las preguntas realizadas ha sido la de la percepción de la seguridad, sin especificar si se trataba de seguridad vial o seguridad ciudadana. El 16% de las personas encuestadas respondió que existía algún tramo del trayecto en el que no se sentían seguras (muchas de ellos especificaron el lugar en concreto, ver anexo 3)

28. Gráfico: ¿Existe algún punto o tramo en el que no te sientes seguro/a?



No hemos detectado diferencias de género en las respuestas proporcionadas.

29. Gráfico: ¿Existe algún punto o tramo en el que no te sientes seguro/a? (en función del género)



5.3 Valoración de la vía ciclista

Para mejorar las condiciones que ofrece la red actual de vías ciclistas y planificar de manera más adecuada el diseño y realización de las vías en proyecto de construcción, es fundamental conocer la valoración de los usuarios sobre las vías ciclistas en particular y sobre la red de vías ciclistas en general.

Se han realizado preguntas concretas sobre el estado de multitud de aspectos concretos de las vías: el firme o asfalto, la señalización, la iluminación, la convivencia entre usuarios, la percepción de seguridad, así como la valoración global teniendo en cuenta todos estos aspectos. Para conocer el grado de satisfacción, la valoración propuesta era de 0 a 10 para cada punto, y los datos recogidos se han clasificado de la manera siguiente:

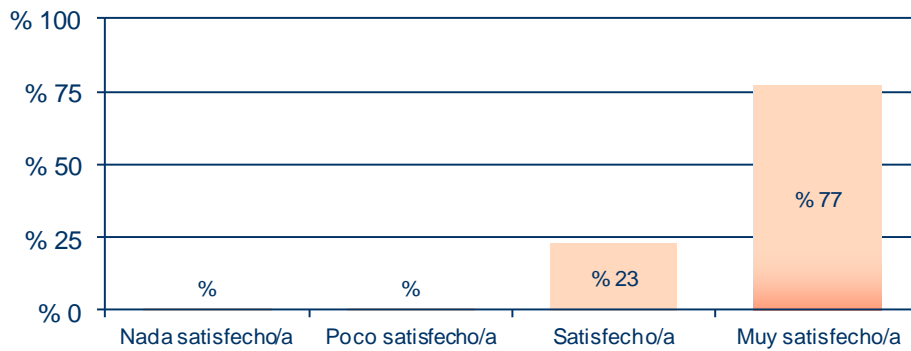
22. Tabla: Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción

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

Valoraciones con respecto al firme o asfalto

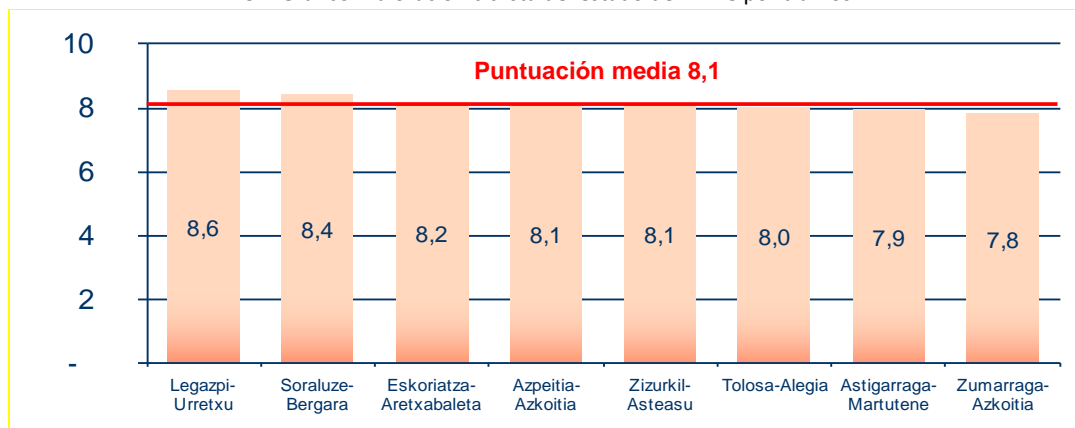
El 77% de las personas encuestadas se mostro muy satisfecha con el estado del firme o asfalto y el 23% satisfecha. La puntuación media obtenida para el estado del firme es de 8,1 sobre 10 (muy satisfecho/a), siendo este factor el mejor valorado. La puntuación más baja la obtuvo el tramo Zumarraga-Azkoitia, con un 7,8% y la puntuación más alta fue para el tramo Legazpi-Urretxu con 8,5 puntos de valoración media.

30. Gráfico: Nivel de satisfacción ciclista respecto al estado del firme

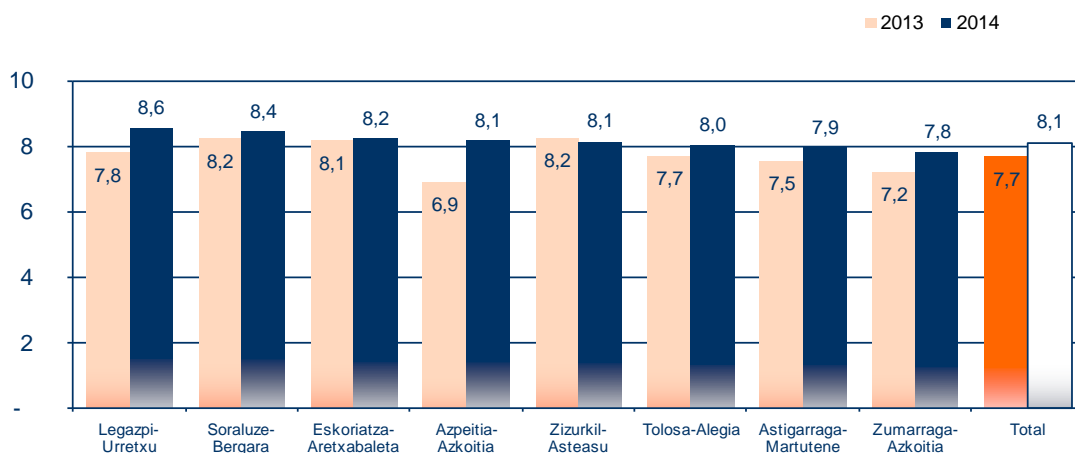


La valoración general sobre el estado del firme ha evolucionado de manera positiva respecto al año anterior. (8,1 frente a 7,7) Aunque esta mejor valoración se ha producido en todos los tramos, el tramo que mayor incremento ha tenido en sus valoraciones es el de Azpeitia-Azkoitia, que en 2013 recibió unas valoraciones bastante bajas debido a problemas puntuales.

31. Gráfico: Valoración ciclista del estado del firme por tramos



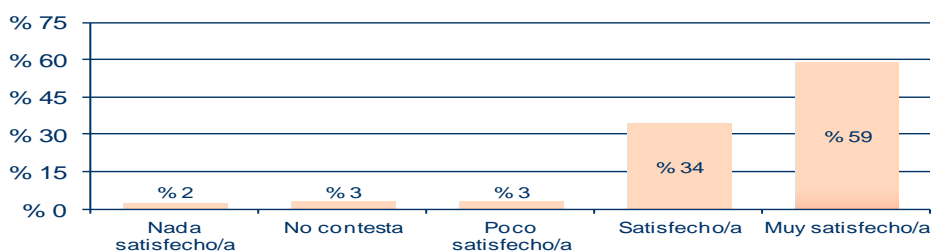
32. Gráfico: Evolución de la valoración del estado del firme por tramos



Valoraciones con respecto a la señalización

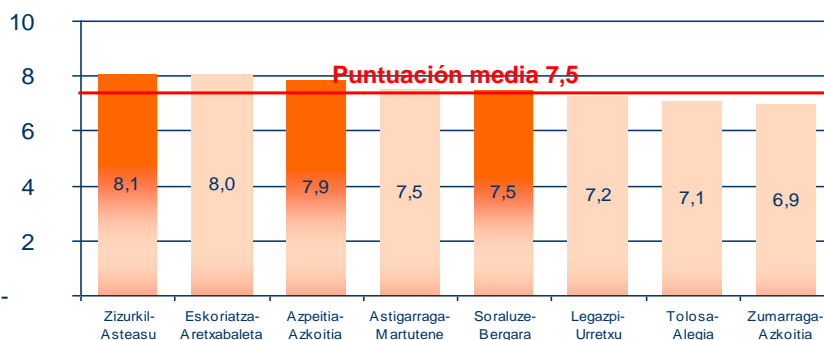
El 59% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado del firme o asfalto y el 34% se mostraron satisfechas. La valoración media obtenida por el estado de la señalización en el conjunto de la red es de 7,5 puntos (muy satisfecho/a), siendo el segundo aspecto peor valorado por las personas que la utilizan. La puntuación más baja la obtuvo el tramo Zumarraga-Azkoitia, con un 6,9% (satisfecho/a) y la puntuación más alta fue para el tramo Zizurkil-Asteasu con 8,1 puntos de valoración media.

33. Gráfico: Nivel de satisfacción ciclista respecto al estado de la señalización

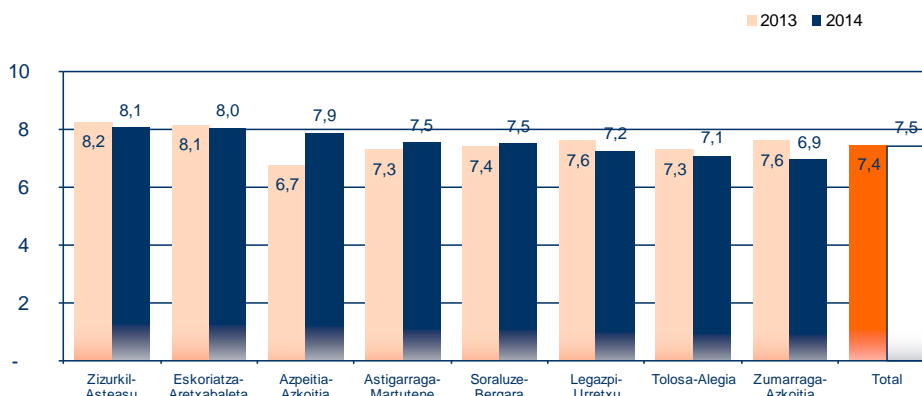


No se ha registrado prácticamente ninguna evolución en el nivel de valoración de la señalización, cuya puntuación ha pasado de 7,4 a 7,5. En algunos tramos el nivel de valoración ha disminuido, mientras que en otros se ha registrado un ligero ascenso (en el tramo Azpeitia-Azkoitia el ascenso es significativo).

34. Gráfico: Valoración ciclista del estado de la señalización por tramos



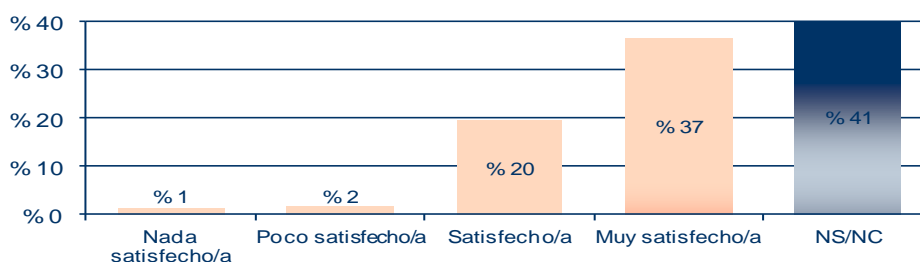
35. Gráfico: Evolución de la valoración del estado del firme por tramos



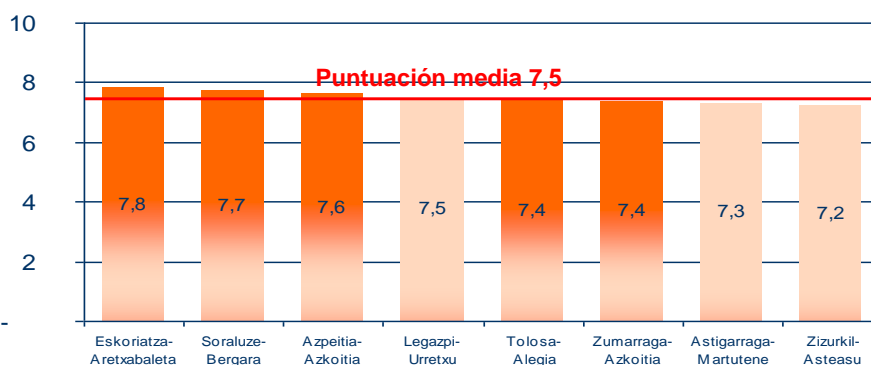
Valoraciones con respecto a la iluminación

El 77% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado de la iluminación y el 20% satisfechas. La puntuación media obtenida por la iluminación en el conjunto de la red de vías ciclistas es de 7,5 puntos (muy satisfecho/a), idéntica puntuación que en la señalización. Cabe señalar que el 41% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración de este punto, ya que declararon no utilizar las vías ciclistas en los momentos del día en que estas se encuentran iluminadas. La puntuación más baja la obtuvo el tramo Zizurkil-Asteasu, con 7,2 puntos (satisfecho/a) y la puntuación más alta fue para el tramo Zizurkil-Asteasu con 7,8 puntos de valoración media (muy satisfecho/a).

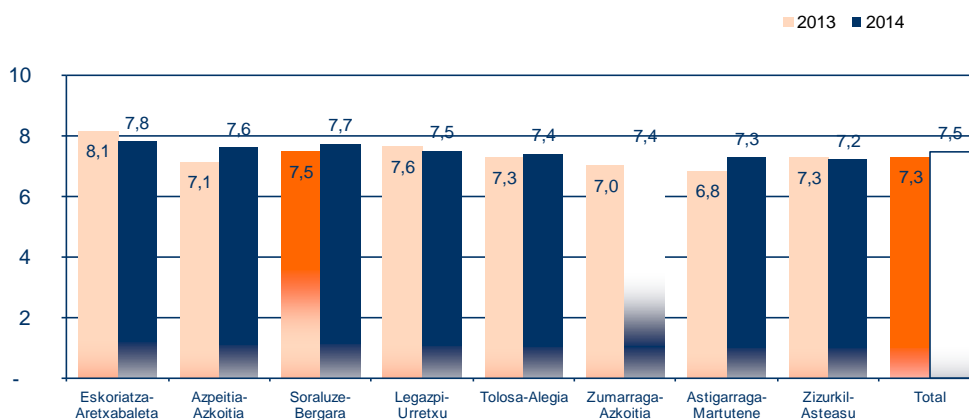
36. Gráfico: Nivel de satisfacción ciclista respecto al estado de la iluminación



37. Gráfico: Valoración ciclista del estado de la iluminación por tramos



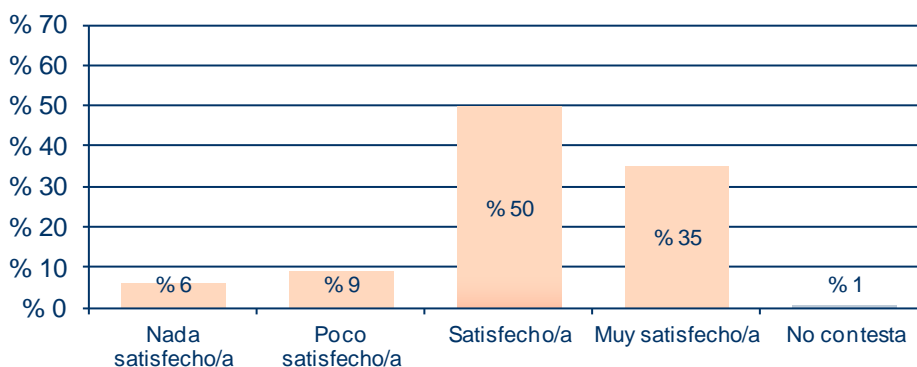
38. Gráfico: Evolución de la valoración del estado de la iluminación por tramos



Valoración con respecto a los niveles de convivencia

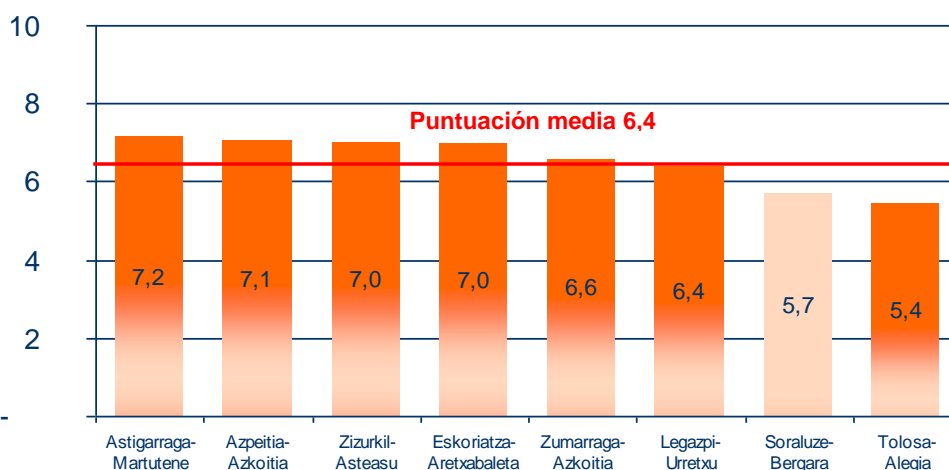
La convivencia entre los distintos tipos de usuarios/as es el punto que peor valoración tiene en función de las encuestas realizadas, con una puntuación de 6,4 puntos (satisfecho/a). El porcentaje ciclistas de personas muy satisfechas en este aspecto es de únicamente el 35%. Cabe destacar que el 15% de las encuestas realizadas muestran un nivel de valoración insuficiente o muy insuficiente (puntuación menor de 5). La puntuación más baja la obtuvo el tramo Tolosa-Alegia con 5,4 puntos (satisfecho/a) y la más alta fue para el tramo Astigarraga-Martutene con 7,2 puntos (muy satisfecho/a).

39. Gráfico: Nivel de satisfacción ciclista respecto al nivel de convivencia

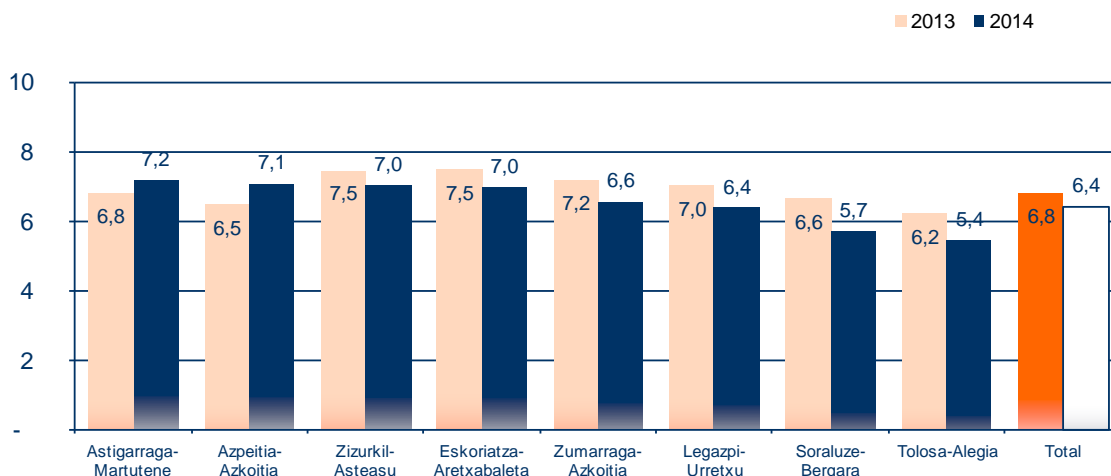


Hay que señalar que la valoración de este aspecto a empeorado en 0,4 puntos con respecto al año anterior (6,4 puntos en lugar de 6,8). Si observamos la evolución de este aspecto por tramos, veremos que el descenso se ha producido en todos menos en Astigarraga-Martutene y en Azpeitia-Azkoitia.

40. Gráfico: Valoración ciclista del nivel de convivencia por tramos



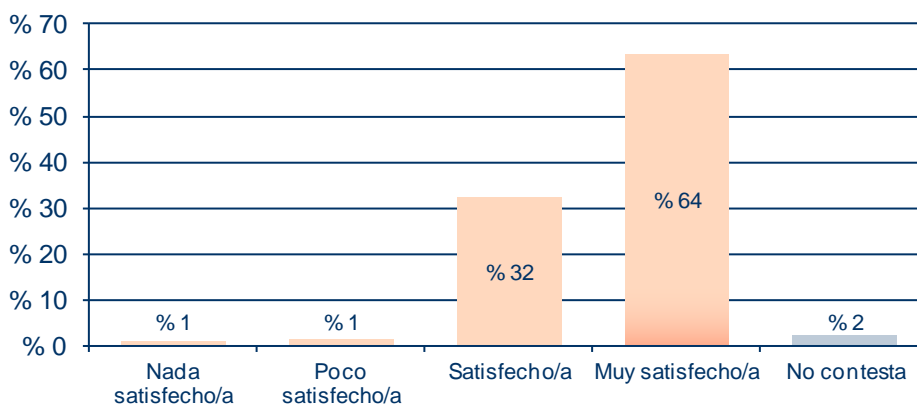
41. Gráfico: Evolución de la valoración del nivel de convivencia por tramos



Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana

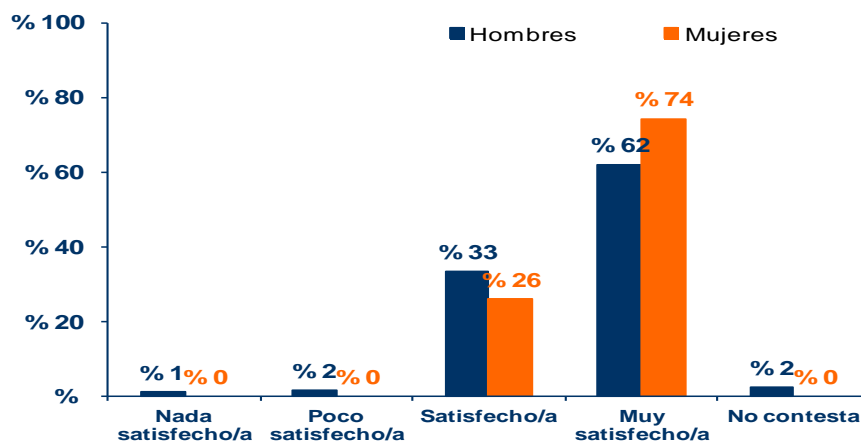
Una de las preguntas incorporadas al cuestionario este año ha sido la de la percepción de la seguridad ciudadana. La valoración ciclista en este aspecto ha sido de muy positiva en un 64% y positiva en un 32%.

42. Gráfico: Nivel de satisfacción ciclista respecto a la percepción de la seguridad ciudadana

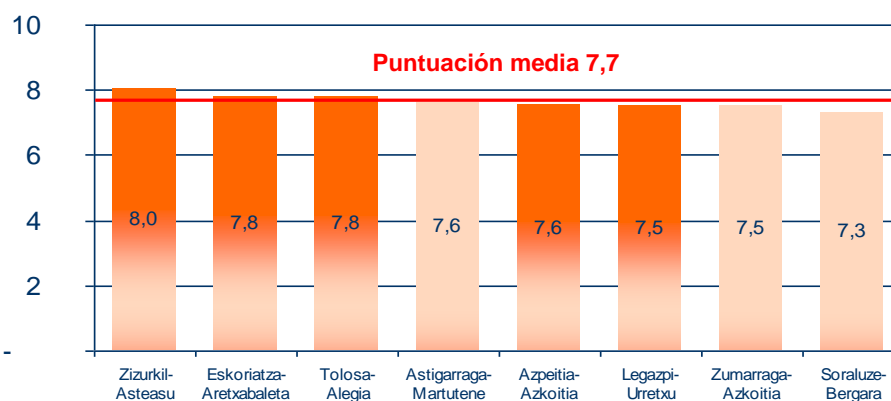


Existen diferencias entre las valoraciones de la percepción de la seguridad ciudadana obtenidas entre ciclistas mujeres y hombres, ya que las primeras muestran un mayor nivel de satisfacción (74%) que los segundos (62%).

43. Gráfico: Nivel de satisfacción ciclista respecto a la percepción de la seguridad ciudadana en función del género



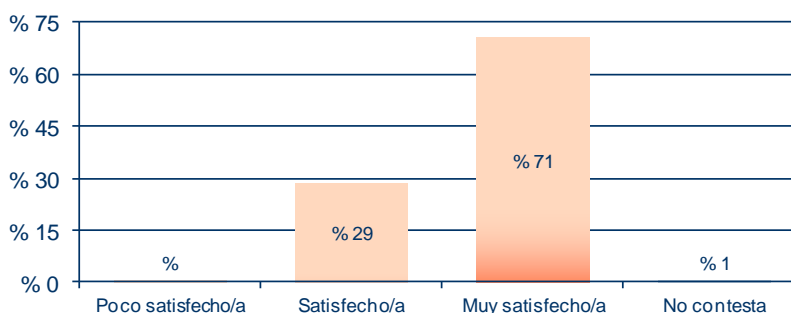
44. Gráfico: Valoración ciclista respecto a la percepción de la seguridad ciudadana por tramos



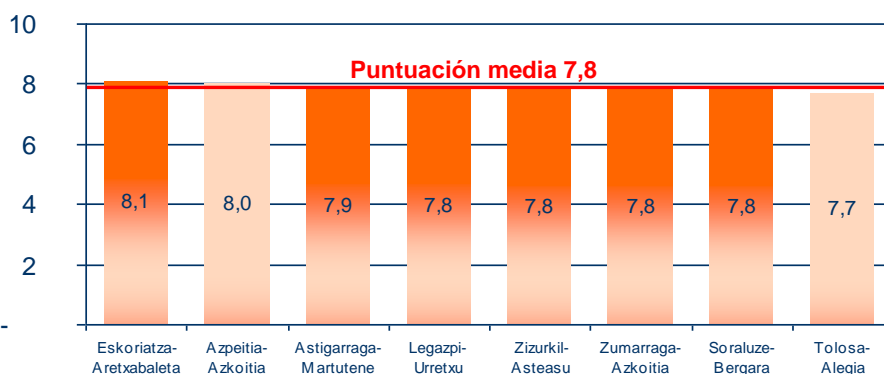
Valoración general de la vía ciclista

La valoración media general obtenida por las infraestructuras ciclistas en función de aspectos generales, tales como el estado del firme, la señalización, la iluminación, la convivencia y la seguridad ciudadana fue de 7,8 puntos, 0,3 puntos mayor que en 2013. El 71% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado general de la vía y el 29% satisfechas. La vía ciclista mejor valorada fue la de Eskoriatza-Aretxabaleta, con 8,1 puntos, y la peor valorada la de Tolosa-Alegia, con 7,7 puntos.

45. Gráfico: Nivel de satisfacción ciclista respecto al estado general de las vías

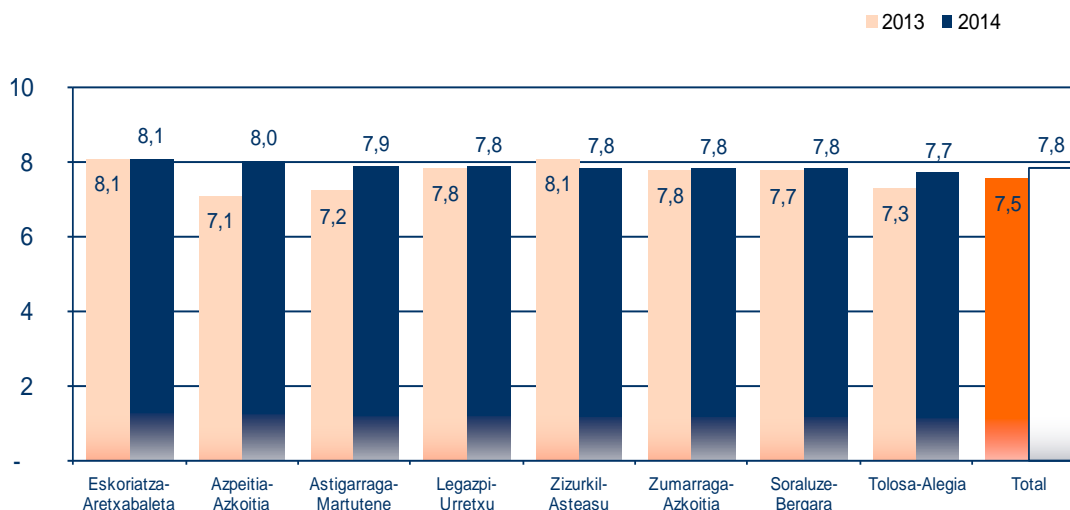


46. Gráfico: Valoración ciclista respecto al estado general de las vías por tramos



Los tramos que el año pasado tuvieron una valoración “baja” han tenido una evolución muy positiva respecto a la valoración del estado general de la vía: Azeitia-Azkoitia y Astigarraga-Martutene (0,9 y 0,7 puntos de mejora respectivamente)¹⁰. También debemos citar la mejora de 0,4 puntos en la valoración del tramo Tolosa-Alegia. En el resto de tramos se han repetido las puntuaciones en cuanto a la valoración general de las vías, excepto en el tramo Zizurkil-Asteasu, donde se ha producido un descenso de 0,3 puntos. Para entender la evolución de la valoración general puede resultar muy útil consultar el anexo al presente informe, relativo a la observación de las vías ciclistas y a las aportaciones realizadas por las personas encuestadas¹¹.

47. Gráfico: Evolución de la valoración general por tramos




En cuanto a la puntuación media general podemos destacar lo siguiente: La diferencia entre el tramo mejor valorado (8,1 puntos) y el peor valorado (7,7 puntos) es de 0,4 puntos mientras que en el año anterior esta diferencia era de 1 punto. Este año el único tramo que se encuentra por debajo de la media es el de Tolosa-Alegia, que está valorado por debajo de la media en 4 de los 5 aspectos tenidos en cuenta.

¹⁰ En las fechas de realización de la encuesta en 2013 se produjeron problemas puntuales de drenaje y de poda en el tramo Azeitia-Azkoitia, y en el tramo Astigarraga-Martutene hubo problemas concretos de iluminación durante esas fechas.

¹¹ La versión de 2014 del cuestionario incluye el apartado de la seguridad ciudadana, no contemplado en 2013.



23. Tabla: Valoración ciclista de los distintos aspectos por tramos

VÍA CICLISTA	Firme/Asfalto	Señalización	Iluminación	Convivencia	Seguridad	GENERAL
Eskoriatza-Aretxabaleta	8,2	8,0	7,8	7,0	7,8	8,1
Azpeitia-Azkoitia	8,1	7,9	7,6	7,1	7,6	8,0
Astigarraga-Martutene	7,9	7,5	7,3	7,2	7,6	7,9
Legazpi-Urretxu	8,6	7,2	7,5	6,4	7,5	7,8
Zizurkil-Asteasu	8,1	8,1	7,5	7,0	8,0	7,8
Zumarraga-Azkoitia	7,8	6,9	7,4	6,6	7,5	7,8
Soraluze-Bergara	8,4	7,5	7,7	5,7	7,3	7,8
Tolosa-Alegia	8,0	7,1	7,4	5,4	7,8	7,7
Puntuación media	8,1	7,5	7,5	6,4	7,7	7,8

 Puntuación igual o superior a la media en este apartado
 Puntuación inferior a la media en este apartado

24. Tabla: Valoración ciclista de los distintos aspectos por tramos (evolución anual)

VÍA CICLISTA	Firme / Asfalto			Señalización			Iluminación			Convivencia			Seguridad	GENERAL		
	2014	2013	Δ	2014	2013	Δ	2014	2013	Δ	2014	2013	Δ	2014	2014	2013	Δ
Eskoriatza-Aretxabaleta	8,2	8,1	0,1	8,0	8,1	-0,1	7,8	8,1	-0,3	7,0	7,5	-0,5	7,8	8,1	8,1	0,0
Azpeitia-Azkoitia	8,1	6,9	1,2	7,9	6,7	1,2	7,6	7,1	0,5	7,1	6,5	0,6	7,6	8,0	7,1	0,9
Astigarraga-Martutene	7,9	7,5	0,4	7,5	7,3	0,2	7,3	6,8	0,5	7,2	6,8	0,4	7,6	7,9	7,2	0,7
Legazpi-Urretxu	8,6	7,8	0,8	7,2	7,6	-0,4	7,5	7,6	-0,1	6,4	7,0	-0,6	7,5	7,8	7,8	0,0
Zizurkil-Asteasu	8,1	8,2	-0,1	8,1	8,2	-0,1	7,5	7,3	0,2	7,0	7,5	-0,5	8,0	7,8	8,1	-0,3
Zumarraga-Azkoitia	7,8	7,2	0,6	6,9	7,6	-0,7	7,4	7,0	0,4	6,6	7,2	-0,6	7,5	7,8	7,8	0,0
Soraluze-Bergara	8,4	8,2	0,2	7,5	7,4	0,1	7,7	7,5	0,2	5,7	6,6	-0,9	7,3	7,8	7,7	0,1
Tolosa-Alegia	8,0	7,7	0,3	7,1	7,3	-0,2	7,4	7,3	0,1	5,4	6,2	-0,8	7,8	7,7	7,3	0,4
Puntuación media	8,1	7,7	0,4	7,5	7,4	0,1	7,5	7,3	0,2	6,4	6,8	-0,4	7,7	7,8	7,5	0,3

 Puntuación igual o superior a la media en este apartado
 Puntuación inferior a la media en este apartado

Si analizamos la valoración general en función de la frecuencia de utilización no encontramos grandes diferencias entre las distintas categorías: Las personas que utilizan las vías esporádicamente tienen una opinión ligeramente mejor que la de la media de usuarios. (Un 75% se muestra muy satisfecho/a frente a un 71% de media). Aun así el 73% de quienes utilizan la vía más de 3 veces por semana se muestran muy satisfechos.

25. Tabla: Nivel de satisfacción en función de la frecuencia de utilización

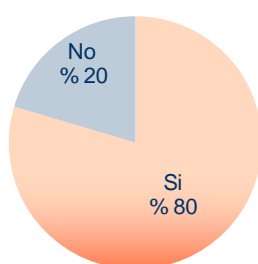
		Frecuencia de utilización de la vía ciclista			Total
		4-7 días / semana	1-3 días / semana	Ocasionalmente	
Valoración general de la vía ciclista	Nada satisfecho/a	0	1	0	1
		% 0	% 1	% 0	% 0
	Satisfecho/a	49	52	14	115
		% 27	% 33	% 25	% 29
	Muy satisfecho/a	134	106	42	282
	% 73	% 66	% 75	% 71	
	No contesta	1	1	0	2
		% 1	% 1	% 0	% 1
Total		184	160	56	400
		% 100	% 100	% 100	% 100

5.4 Influencia de la red de vías ciclistas sobre la elección del modo de transporte

Opción de realizar el trayecto en coche

Resulta de gran interés analizar la posibilidad o no que los usuarios de tipo cotidiano (aquellas personas que utilizan la bicicleta para ir al trabajo, al centro de estudios y para realizar gestiones o compras) tienen de hacer el trayecto en coche, ya que esto permite conocer la influencia que la presencia de las vías ciclistas tiene sobre ellos. Esta información puede resultar de gran utilidad a la hora de diseñar las estrategias orientadas a atraer a usuarios potenciales a la red de vías ciclistas.

48. Gráfico: ¿Tiene la posibilidad de de realizar el trayecto en coche?

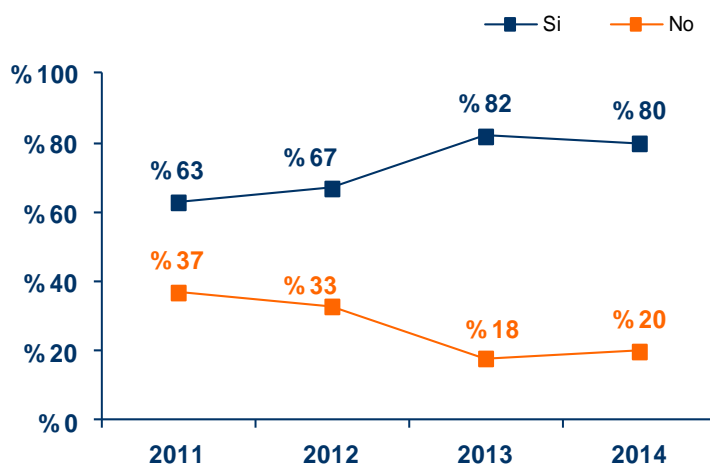


El 80% de la población ciclista de tipo cotidiano tiene la posibilidad de realizar el trayecto en coche. Este porcentaje bastante elevado se ve muy reducido entre los estudiantes, cuyo nivel de “cautividad” con respecto a la bicicleta es mayor (Dependencia de la bicicleta o de los medios de transporte públicos).

26. Tabla: Posibilidad de realizar el trayecto en coche en función del motivo de desplazamiento

		Motivo del desplazamiento			Total
		Trabajo	Estudios	Cuidados, Gestiones, Compras	
Posibilidad de realizar el trayecto en coche	Si	85 % 85	3 % 27	9 % 82	97 % 80
	No	15 % 15	8 % 73	2 % 18	25 % 20
Total		100 % 100	11 % 100	11 % 100	122 % 100

49. Gráfico: Evolución anual de la posibilidad de realizar el trayecto en coche



Si observamos la evolución de esta variable en los últimos años podemos deducir que la posibilidad de realizar el mismo trayecto en coche aumentó en 2013 y se ha mantenido estable en 2014.

Cuál sería el medio de transporte utilizado en ausencia de la vía ciclista¹²

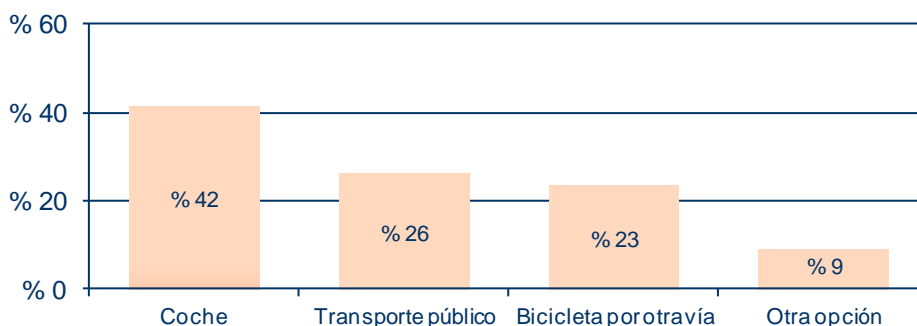
Al preguntar qué medio de transporte utilizarían en caso de no existir la vía ciclista a las personas que utilizan la bicicleta para actividades cotidianas, podemos medir el nivel de lealtad o compromiso con respecto a la bicicleta, y en caso de seguir utilizando la bicicleta, el nivel de seguridad y el atractivo que ofrecen las vías alternativas.

Hay que tener en cuenta que puede darse el caso de que personas que muestran una gran lealtad respecto a la utilización de la bicicleta, se vean obligadas a utilizar otro tipo de transporte debido a la ausencia de vías alternativas que garanticen un mínimo de seguridad vial.

El 42% de las personas que utilizan la bicicleta para actividades cotidianas utilizaría el coche, el 26% el transporte público y el 23% seguiría utilizando la bicicleta, aun en ausencia de vías ciclistas disponibles. El 9% mostró una preferencia por otro modo de transporte, sobre todo por caminar.

¹² Aunque los resultados de esa tabla se basan en una estadística de 122 individuos, la muestra de base es de 400. De esos 400 solo se les hizo la pregunta de si tenían la posibilidad de realizar el trayecto en coche y de qué tipo de transporte elegirían en caso de no existir la vía ciclista a quienes realizaban desplazamientos de tipo cotidiano. Teniendo en cuenta que el nivel de fiabilidad estadística es bajo hay que tener cuidado a la hora de analizar las conclusiones extraídas del cruce de datos, siendo estas más bien el reflejo de una situación puntual.

50. Gráfico: Cual sería el medio de transporte utilizado en ausencia de la vía ciclista



Si analizamos el porcentaje de personas encuestadas que realizaría el mismo trayecto en bicicleta por otro camino (23%) en función del género encontramos grandes diferencias entre hombres (27%) y mujeres (9%). Esto puede ser debido a la distinta percepción que ambos grupos tienen de lo que es una vía segura, siendo las mujeres las que mayor nivel de seguridad y comodidad demandan a los caminos y carreteras.

La diferencia de porcentaje de quienes utilizarían el coche en función del género es menor (52% de las mujeres y 39% de los hombres). En lo que respecta a la elección de medios de transporte públicos, la diferencia es aún menor (30% y 24% respectivamente).

27. Tabla: Medio de transporte elegido en función del género

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Medio de transporte alternativo en ausencia de vía ciclista	En bicicleta por otra vía	27 % 27	2 % 9	29 % 24
	Coche	39 % 39	12 % 52	51 % 42
	Transporte público	24 % 24	7 % 30	31 % 25
	Otra opción	9 % 9	2 % 9	11 % 9
Total		99 % 100	23 % 100	122 % 100

Si utilizamos como variable el motivo de desplazamiento, las personas que mayor nivel de lealtad muestran con respecto al uso de la bicicleta (aquellas que seguirían realizando el trayecto en bicicleta pero por otro camino) son aquellas cuyo principal motivo de desplazamiento es el realizar compras, gestiones o cuidados con el 27%. El hecho de que ese comportamiento sea mayoritario entre los jóvenes puede tener que ver con el mayor atrevimiento que muestran en todas las facetas de la vida. Esta proporción disminuye entre quienes van a trabajar (23%). El porcentaje más bajo se da entre los estudiantes (18%).

28. Tabla: Medio de transporte elegido en función del motivo de desplazamiento

		Motivo del desplazamiento			Total
		Trabajo	Estudios	Cuidados, Gestiones, Compras	
Medio de transporte alternativo en ausencia de vía ciclista	En bicicleta por otra vía	23 % 23	2 % 18	3 % 27	28 % 23
	Coche	46 % 46	3 % 27	2 % 18	51 % 42
	Transporte público	22 % 22	4 % 36	6 % 55	32 % 26
	Otra opción	9 % 9	2 % 18	0 % 0	11 % 9
Total		100 % 100	11 % 100	11 % 100	122 % 100

En cuanto a la edad se refiere, el dato más significativo es el siguiente: cuanto más joven se es, mayor tendencia a utilizar el transporte público como medio alternativo. El uso del coche se extiende a partir de los 25 años de edad.

29. Tabla: Medio de transporte elegido en función de la edad

		Grupos de edad				Total
		12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> de 65 años	
Medio de transporte alternativo en ausencia de vía ciclista	En bicicleta por otra vía	5 % 26	13 % 20	10 % 27	0 % 0	28 % 23
	Coche	4 % 21	30 % 46	17 % 46	0 % 0	51 % 42
	Transporte público	8 % 42	17 % 26	6 % 16	1 % 100	32 % 26
	Otra opción	2 % 11	5 % 8	4 % 11	0 % 0	11 % 9
Total		19 % 100	65 % 100	37 % 100	1 % 100	122 % 100

Como es lógico, las personas con un nivel de manejo de la bicicleta más alto son las que muestran un mayor “nivel de compromiso” con la bicicleta. El 29% de las personas que utilizaban la bicicleta para usos cotidianos antes de existir la vía ciclista seguiría utilizándola aunque la vía ciclista desapareciese. Esta proporción es del 14% entre quienes utilizaban la bicicleta menos que cuando se construyó la vía ciclista y del 0% entre quienes no usaban la bicicleta anteriormente.

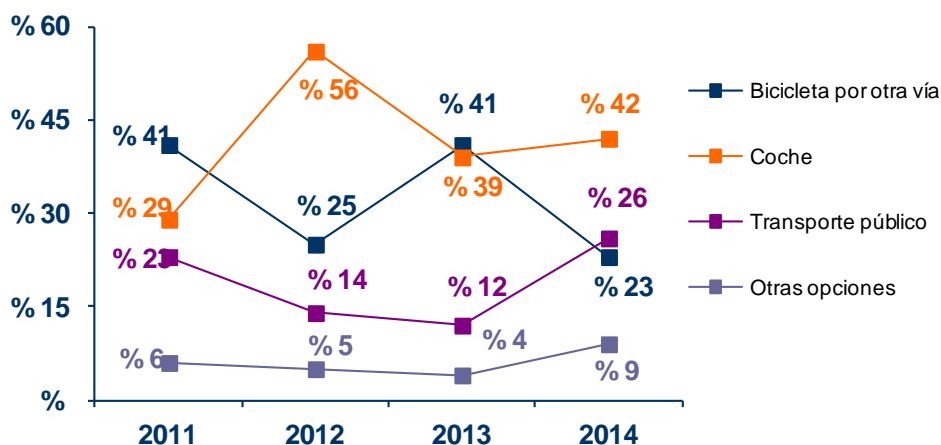
30. Tabla: Medio de transporte elegido en función de la utilización previa de la bicicleta

		Nivel de utilización de la bicicleta previo a la existencia de la vía ciclista			Total
		Tanto como ahora	Menos que ahora	Nuevo usuario/a	
Personas dispuestas a utilizar la bicicleta en cualquier circunstancia	Personas dispuestas a seguir usando la bicicleta	24 % 29	4 % 14	0 % 0	28 % 23
	Personas no dispuestas a seguir usando la bicicleta	58 % 71	24 % 86	10 % 100	92 % 77
Total		82 % 100	28 % 100	10 % 100	120 % 100

Si estudiamos la evolución de esta variable durante los últimos cuatro años observaremos variaciones relativamente difíciles de interpretar:

- La proporción de personas encuestadas que seguiría utilizando la bicicleta para realizar el trayecto por otra vía ha sufrido grandes variaciones, subiendo y bajando durante los últimos años, siendo el % de este año el más bajo (23%).
- También la elección del automóvil ha sufrido variaciones, aunque los datos de 2014 y 2013 son muy similares (42% y 39% respectivamente).
- La elección del transporte público se está consolidando, con una subida del 14% este año, llegando a ser el segundo medio de transporte alternativo elegido y alcanzando los niveles de 2011. Es posible que la labor realizada por la Diputación Foral en relación con el transporte público (procesos participativos y mejora de los servicios) esté relacionada con este aumento.
- También el porcentaje de quienes eligen “otras opciones” ha aumentado. Sabiendo que al elegir esa opción lo que se hace habitualmente es ir caminando, podemos considerar el dato como positivo desde el punto de vista de la movilidad sostenible.

51. Gráfico: Evolución anual de la alternativa elegida.



6. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN PEATONAL

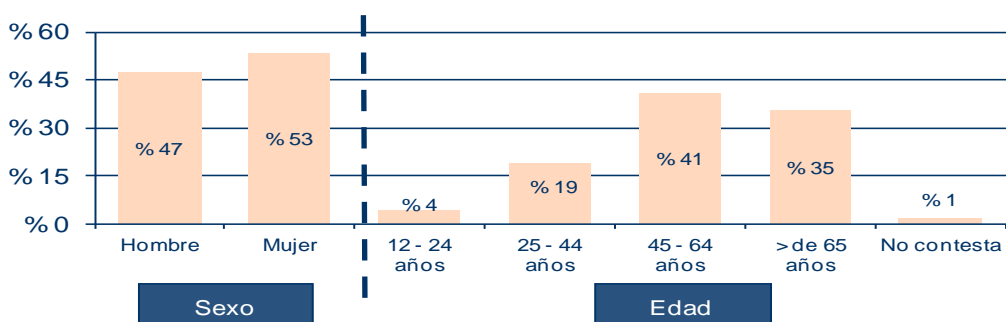
Debemos tener en cuenta que la información contenida en el capítulo dedicado a la población peatonal ha sido extraída de una muestra de 150 encuestas y no tiene por lo tanto un valor estadístico muy alto. Sin embargo consideramos que puede ser útil para conocer las tendencias en cuanto a los factores estudiados (sobre todo porque el grupo de peatones es mucho más homogéneo que el de ciclistas, al menos en los aspectos recogidos en este estudio).

6.1 Clasificación de la población peatonal en función de la edad y el sexo

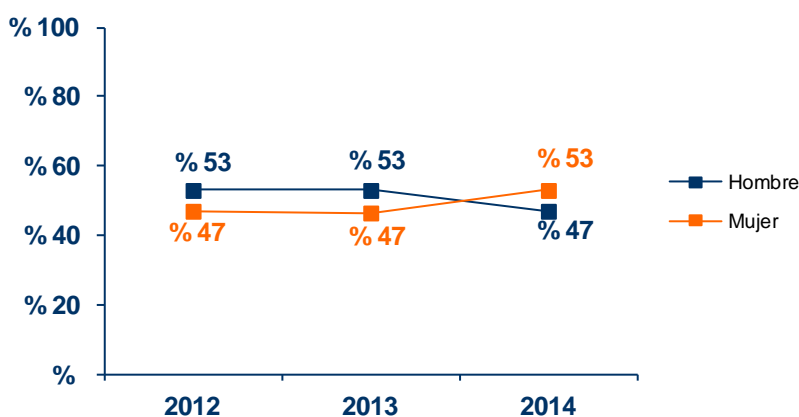
Los datos de las encuestas muestran que el 53% de las personas encuestadas eran mujeres y el 47% hombres. Al compararlo con los datos de años anteriores veremos que se ha revertido la tendencia de 2012 y 2013, siendo las mujeres mayoría por un estrecho margen.

En cuanto a la edad, el 76% de las personas encuestadas era mayor de 45 años. Resulta significativo que solo el 23% de la población peatonal tiene menos de 45 años. La media de edad es de 56 años (mientras que la media de edad ciclista es 14 años más joven).

52. Gráfico: Clasificación de la población peatonal en función de la edad y el sexo



53. Gráfico: Evolución anual de la distribución de ciclistas por género¹³

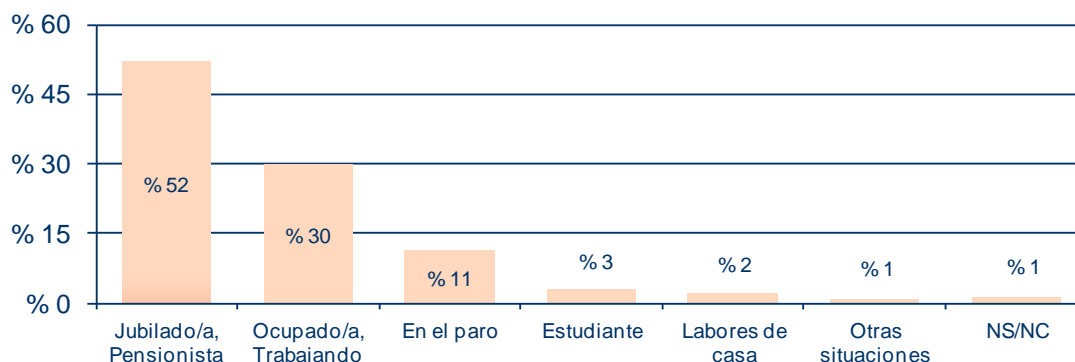


¹³ No existen datos de 2011, ya que no se realizaron conteos manuales de peatones.

6.2 Clasificación por tipo de actividad

La mitad de las personas encuestadas, el 52%, son personas jubiladas o pensionistas. El 30% trabaja actualmente o tiene alguna ocupación, el 11% está en el paro, el 3% estudiando y el 2% realiza tareas domésticas. El 1% estudia y el 2% realiza tareas domésticas.

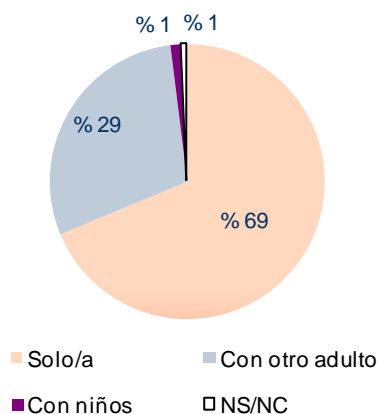
54. Gráfico: Clasificación de la población peatonal por tipo de actividad



6.3 Clasificación de la población peatonal en función del número de acompañantes

La mayoría de peatones de la red foral, el 69% realiza el desplazamiento en solitario. El 29% realiza el desplazamiento en compañía de otro adulto y el 1% en compañía de niños.

55. Gráfico: ¿Realiza el desplazamiento en compañía de otra persona?



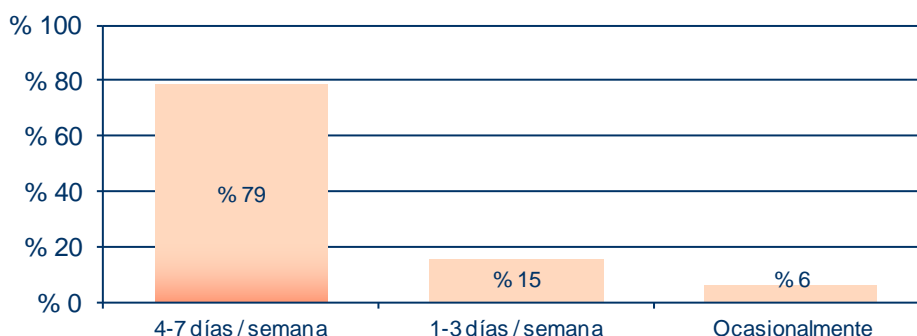
7. USO PEATONAL

7.1 Frecuencia de uso

Al preguntar sobre la frecuencia de utilización peatonal de la red de vías ciclistas obtenemos datos sobre el nivel de aceptación y de fidelización de la red.

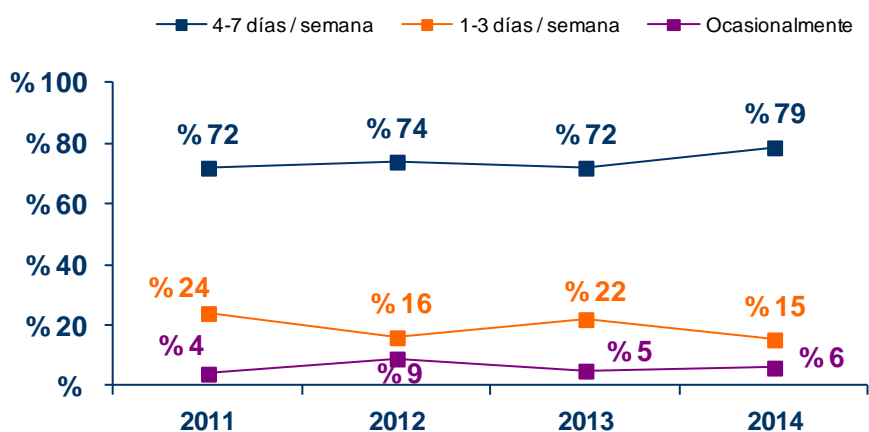
El 79% de las personas encuestadas declara utilizar la vía ciclista al menos 4 veces por semana, y otro 15% de una a tres veces. El 6% restante utiliza las vías ciclistas de manera ocasional.

56. Gráfico: Frecuencia de utilización de las vías ciclistas por parte de la población peatonal



Si observamos la evolución de la frecuencia de utilización veremos que el nivel de fidelización respecto al uso de las vías ciclistas ha aumentado, con un incremento del 7% entre las personas que declaran utilizar la vía al menos 4 veces por semana.

57. Gráfico: Evolución anual de la frecuencia de uso peatonal



Si analizamos la frecuencia de utilización en función de la edad podemos detectar el siguiente modelo de comportamiento: cuanto mayor es la edad, mayor es el nivel de fidelización respecto al uso de la vía.

En este sentido, cabe destacar que el 94% de las personas encuestadas mayores de 65 años utiliza las vías ciclistas al menos 4 veces por semana. La principal causa puede ser la necesidad y la costumbre que las personas mayores tienen de realizar algún tipo de ejercicio suave o paseo (en los ambulatorios y centros de salud de varias localidades, el tipo de ejercicio que se recomienda a las personas mayores es precisamente el paseo por la vía ciclista). De hecho, en varias localidades, a falta de otros espacios adaptados, el único modo existente de realizar este tipo de paseo es utilizar la vía ciclista.

31. Tabla: Frecuencia de utilización peatonal en función de la edad.

		Grupos de edad					Total
		12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> de 65 años	No contesta	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	4 % 67	14 % 50	48 % 79	50 % 94	2 % 100	118 % 79
	1-3 días / semana	2 % 33	10 % 36	8 % 13	3 % 6	0 % 0	23 % 15
	Ocasionalmente	0 % 0	4 % 14	5 % 8	0 % 0	0 % 0	9 % 6
Total		6 % 100	28 % 100	61 % 100	53 % 100	2 % 100	150 % 100

El dato más relevante si tenemos en cuenta el tipo de actividad es la mayor frecuencia de utilización por parte de personas jubiladas o desempleadas.

32. Tabla: Frecuencia de utilización peatonal en función de la actividad.

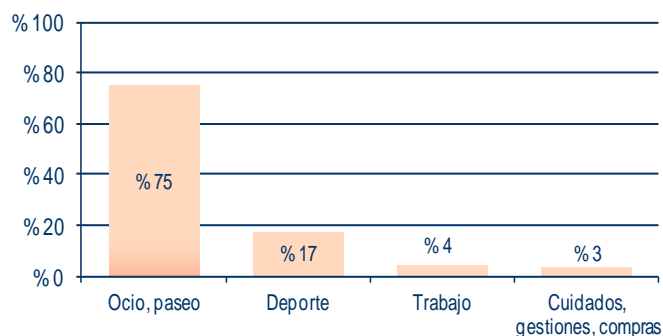
		Actividad							Total
		Ocupado/a, Trabajando	Estudiante	Labores de casa	En el paro	Jubilado/a, Pensionista	Otras situaciones	NS/NC	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	26 % 58	2 % 50	3 % 100	15 % 88	69 % 88	1 % 100	2 % 100	118 % 79
	1-3 días / semana	14 % 31	1 % 25	0 % 0	1 % 6	7 % 9	0 % 0	0 % 0	23 % 15
	Ocasionalmente	5 % 11	1 % 25	0 % 0	1 % 6	2 % 3	0 % 0	0 % 0	9 % 6
Total		45 % 100	4 % 100	3 % 100	17 % 100	78 % 100	1 % 100	2 % 100	150 % 100

7.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento

El análisis de los motivos de desplazamiento en la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa nos permite comprobar el papel cada vez más importante de otros motivos de utilización, además de verificar su importancia como espacio recreativo y de paseo.

En cuanto a los motivos de desplazamiento, el 75% de las personas encuestadas lo utiliza para ocio o paseo y el 23% con carácter deportivo (el porcentaje conjunto es del 93%). El 4% alega motivos de trabajo y el 3% restante, gestiones, compras, visitas o cuidados (el porcentaje total de usuarios cotidianos es del 7%).

58. Gráfico: Motivos de desplazamiento entre peatones



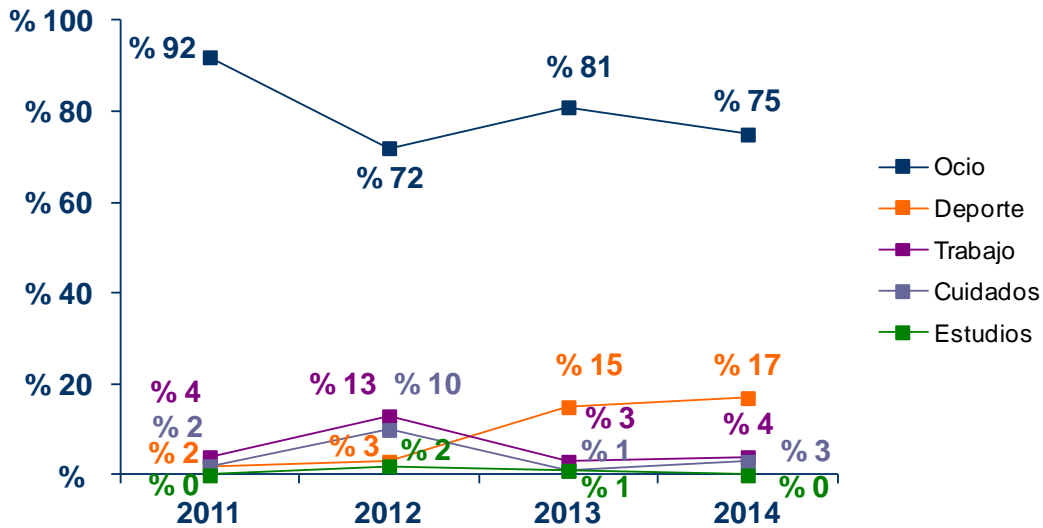
59. Gráfico: Tipo de movilidad peatonal



En 2014, el porcentaje de trayectos de uso cotidiano ha sido del 7%, más de dos puntos superior a 2013 (4%). Los datos son mucho más parecidos a los de 2011, donde se produjo un 6% de trayectos de uso cotidiano.

El elevado porcentaje de usuarios cotidianos de 2012 es por una parte debido al anteriormente citado (metodología) cambio de universo utilizado, y también a la climatología particularmente favorable que se produjo durante las dos semanas en las que se realizaron las encuestas.

60. Gráfico: Evolución anual de la distribución de peatones por motivo de desplazamiento

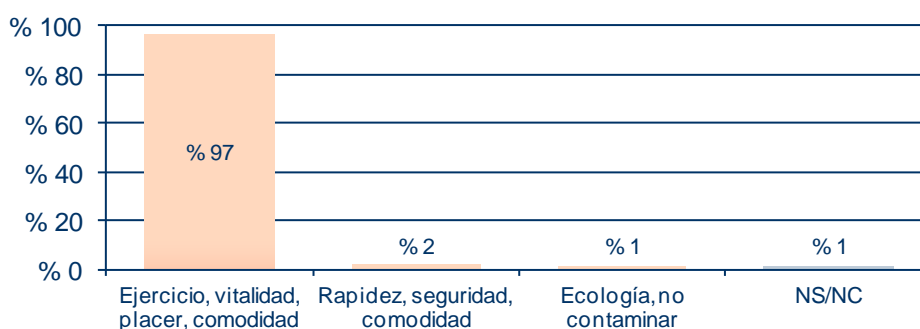


8. MOTIVACIONES Y VALORACIÓN DE LA POBLACIÓN PEATONAL

8.1 Motivos de utilización de las vías ciclistas

Al igual que en el caso de la población ciclista, la población peatonal, al ser preguntada por los efectos positivos principales que les aporta el uso de la vía ciclista, dieron una respuesta relacionada con el motivo principal de utilización. El 91% de las personas encuestadas respondió que el efecto positivo principal es “ejercicio, vitalidad, placer, tranquilidad”.

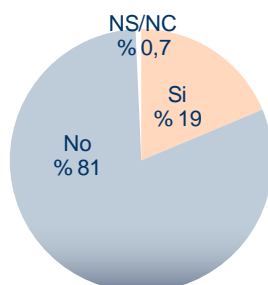
61. Gráfico: Vías ciclistas en función de los efectos positivos que aportan a la población peatonal



8.2 Percepción de la seguridad por parte de la población peatonal

Una de las preguntas realizadas a la población peatonal ha sido la de la percepción de la seguridad, sin especificar si se trataba de seguridad vial o seguridad ciudadana. El 19% de las personas encuestadas declaró que existe algún punto del tramo en el que no se sienten seguras.

62. Gráfico: ¿Existe algún punto o tramo en el que no te sientes seguro/a?



8.3 Valoración de la vía ciclista por parte de la población peatonal

Para mejorar las condiciones de uso peatonal que ofrece la red actual de vías ciclistas y planificar de manera más adecuada el diseño y realización de las vías en proyecto de

construcción, es fundamental conocer la valoración de la población peatonal sobre las vías ciclistas en particular y sobre la red de vías ciclistas en general.

Al igual que a la población ciclista, también a la población peatonal se le ha preguntado sobre el estado de multitud de aspectos concretos de las vías: el firme o asfalto, la señalización, la iluminación, la convivencia entre usuarios, la percepción de seguridad, así como la valoración global teniendo en cuenta todos estos aspectos. Para conocer el grado de satisfacción, la valoración propuesta era de 0 a 10 para cada punto, y los datos recogidos se han clasificado de la manera siguiente:

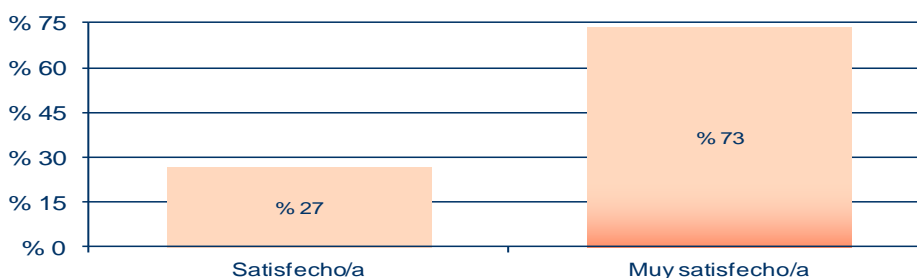
33. Tabla: Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción

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

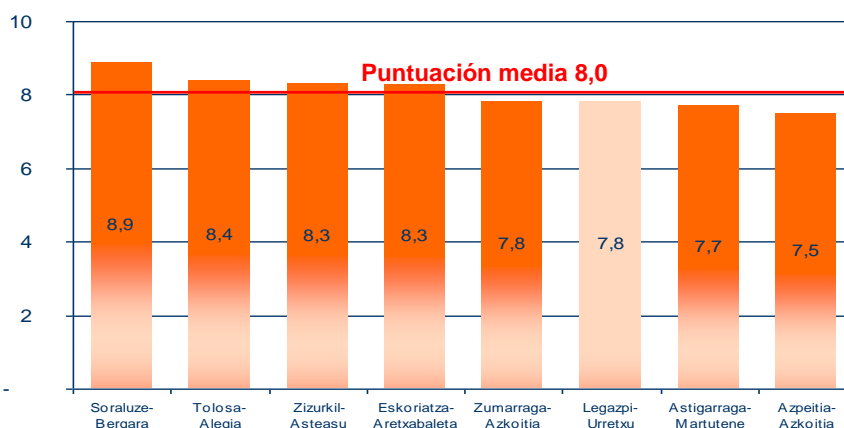
Valoraciones con respecto al firme o asfalto

El 73% de las personas encuestadas se mostro muy satisfecha con el estado del firme o asfalto y el 27% satisfecha. La puntuación media obtenida para el estado del firme es de 8,0 sobre 10 (muy satisfecho/a). La puntuación más baja fue para el tramo Azpeitia-Azkoitia, con 7,5 puntos (muy satisfecho/a) y la mayor puntuación fue para el tramo Soraluze-Bergara con 8,9 puntos (muy satisfecho/a).

63. Gráfico: Nivel de satisfacción peatonal respecto al estado del firme

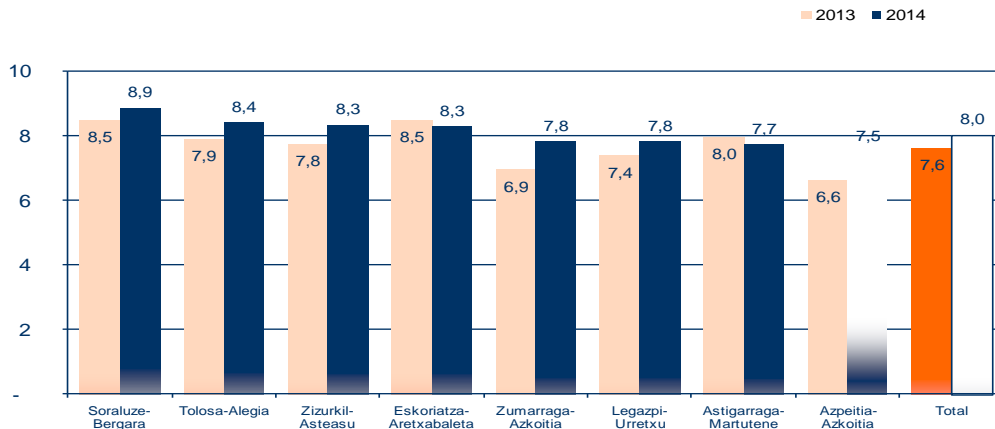


64. Gráfico: Valoración peatonal del estado del firme por tramos



Si observamos la evolución anual veremos que se ha producido una notable mejora general pasando de 7,6 a 8,0 puntos. Al igual que en 2013 el tramo mejor valorado es el de Soraluze-Bergara y el peor valorado el de Azpeitia-Azkoitia (a pesar de haber mejorado sus resultados en casi un punto).

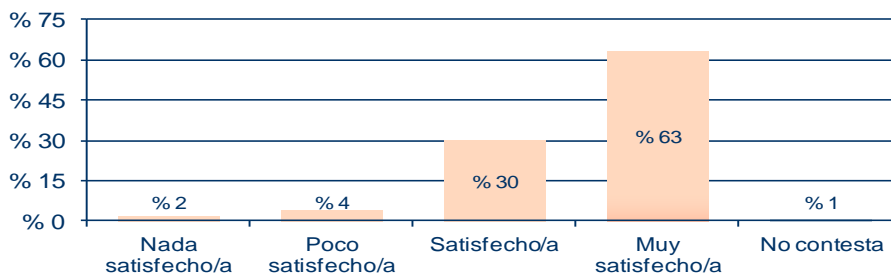
65. Gráfico: Evolución de la valoración del estado del firme por tramos



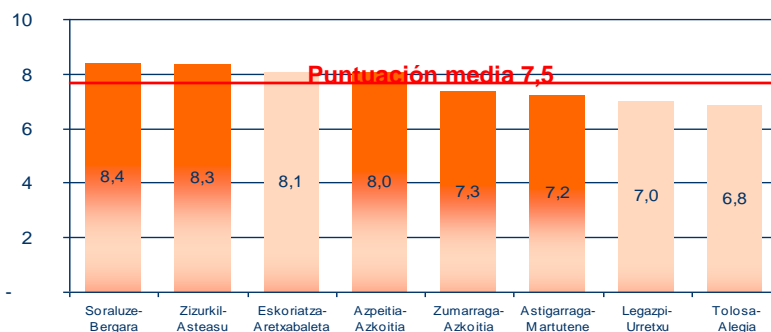
Valoraciones con respecto a la señalización

El 59% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado del firme o asfalto y el 34% satisfechas. La puntuación media obtenida para el estado del firme es de 7,5 sobre 10 (muy satisfecho/a). La puntuación más baja fue para el tramo Tolosa-Azpeitia, con 6,8 puntos (satisfecho/a) y la mayor puntuación fue para el tramo Soraluze-Bergara con 8,4 puntos (muy satisfecho/a).

66. Gráfico: Nivel de satisfacción peatonal respecto al estado de la señalización

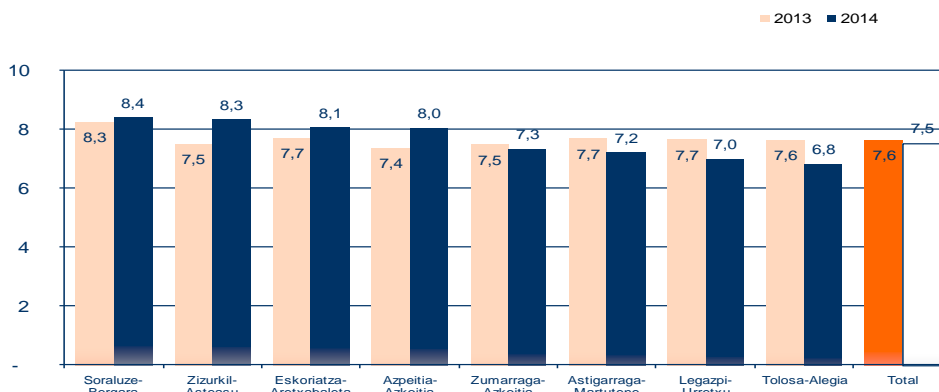


67. Gráfico: Valoración peatonal del estado de la señalización por tramos



La valoración global de la señalización ha descendido 0,1 puntos en el último año. En la mitad de los tramos la valoración ha mejorado mientras que en la otra mitad ha empeorado.

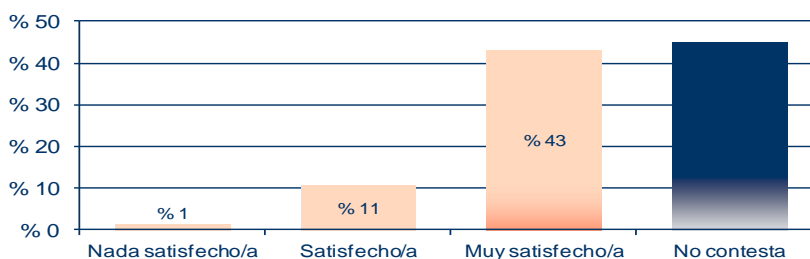
68. Gráfico: Evolución de la valoración de la señalización por tramos



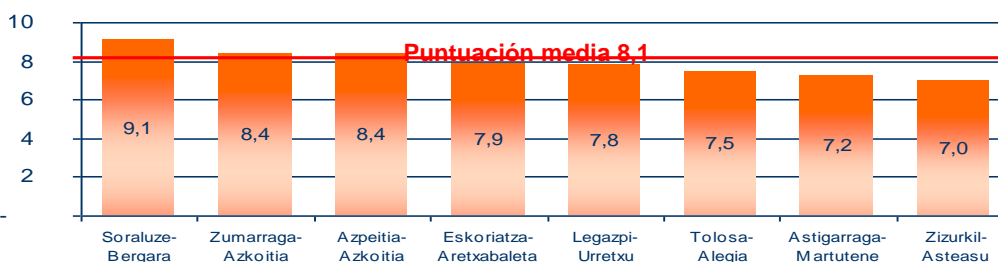
Valoraciones con respecto a la iluminación

El 43% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado de la iluminación y el 11% satisfechas. La puntuación media obtenida para el estado de la señalización es de 8,1 sobre 10 (muy satisfecho/a). Cabe señalar que el 45% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración de este punto, ya que declararon no utilizar las vías ciclistas en los momentos del día en que estas se encuentran iluminadas. La puntuación más baja la obtuvo el tramo Zizurkil-Asteasu, con 7,0 puntos (muy satisfecho/a) y la puntuación más alta fue para el tramo Soraluze-Bergara con 9,1 puntos de valoración media (muy satisfecho/a).

69. Gráfico: Nivel de satisfacción peatonal respecto al estado de la iluminación

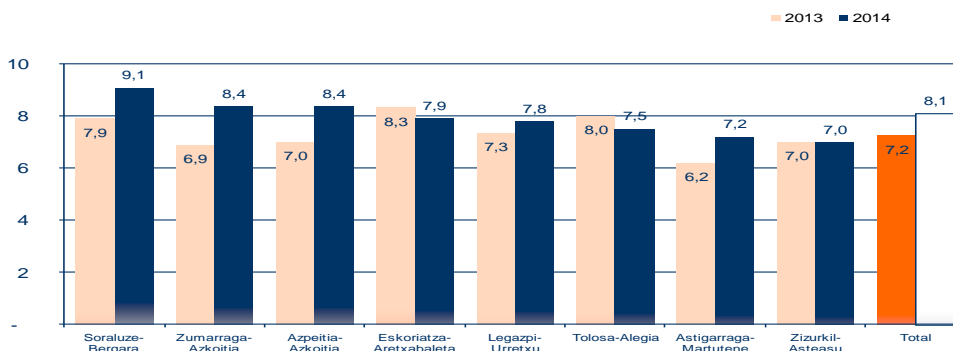


70. Gráfico: Valoración peatonal del estado de la iluminación por tramos



En lo que a la evolución se refiere, podemos ver que ha mejorado en casi todos los tramos. La baja puntuación obtenida el año pasado por el tramo Astigarraga-Martutene fue debida a un problema concreto de iluminación ya solucionado.

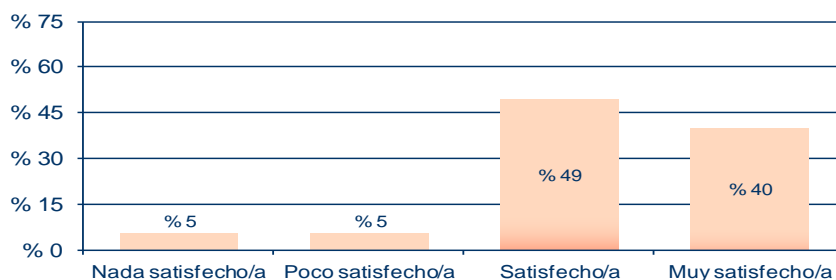
71. Gráfico: Evolución de la valoración del estado de la iluminación por tramos



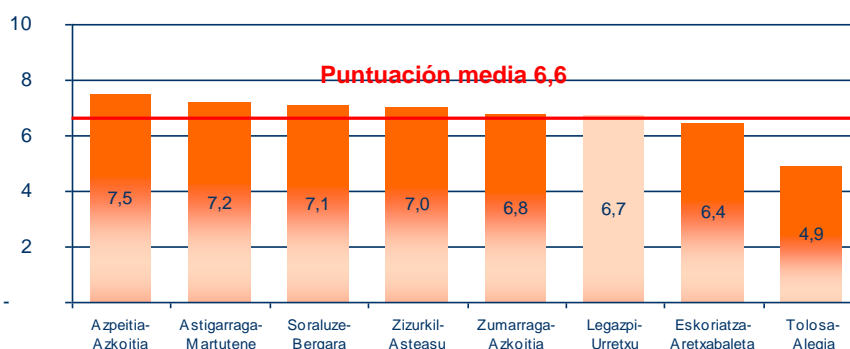
Valoración con respecto a los niveles de convivencia

La convivencia entre los distintos tipos de usuarios/as es el punto que peor valoración tiene en función de las encuestas realizadas, con una puntuación de 6,6 puntos (satisfecho/a). El porcentaje de peatones muy satisfechos en este aspecto es del 40%. Cabe destacar que el 10% de las personas encuestadas están poco o muy poco satisfechas (puntuación menor de 5). La puntuación más baja la obtuvo el tramo Tolosa-Alegia con 4,9 puntos (no satisfecho/a) y la más alta fue para el tramo Azpeitia-Azkoitia con 7,5 puntos (muy satisfecho/a).

72. Gráfico: Nivel de satisfacción peatonal respecto al nivel de convivencia

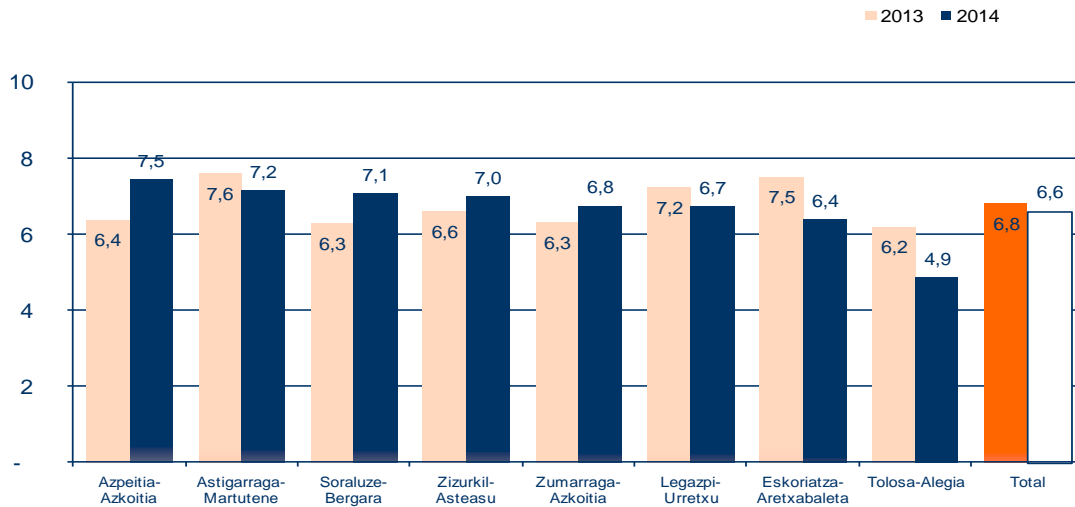


73. Gráfico: Valoración peatonal del nivel de convivencia por tramos



Al observar la evolución de esta variable comprobaremos un gran descenso en la valoración de este aspecto en los tramos de Eskoriatza-Aretxabaleta y sobre todo Tolosa-Alegia (cuya puntuación es inferior a 5).

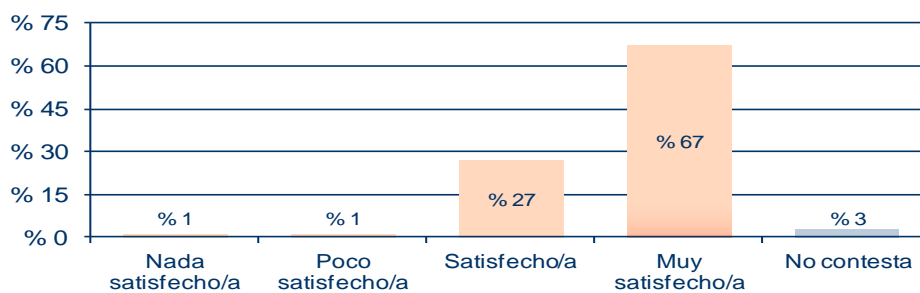
74. Gráfico: Evolución de la valoración del nivel de convivencia por tramos



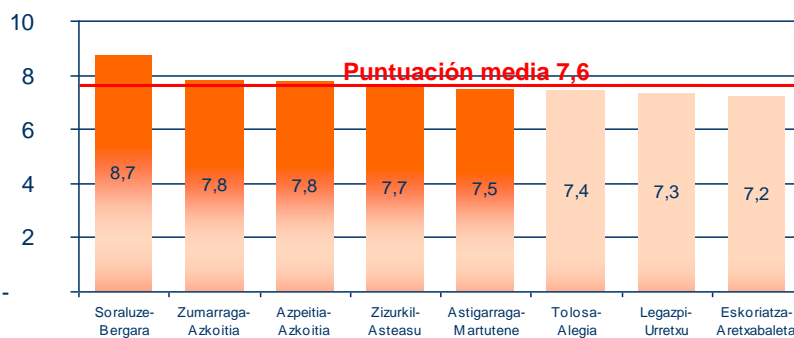
Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana

El 67% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas y el 27% satisfechas en este aspecto. El tramo que mayor sensación de seguridad transmite es el de Soraluze-Bergara y el que menos el de Eskoriatza-Aretxabaleta, seguramente a causa del túnel).

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



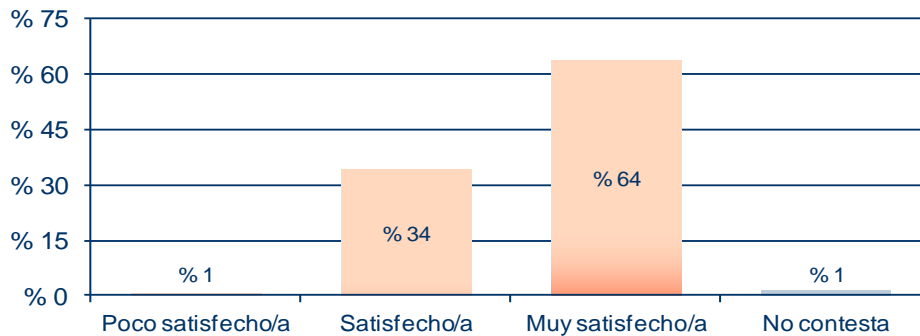
76. Gráfico: Puntuación de la percepción de la seguridad ciudadana por tramos



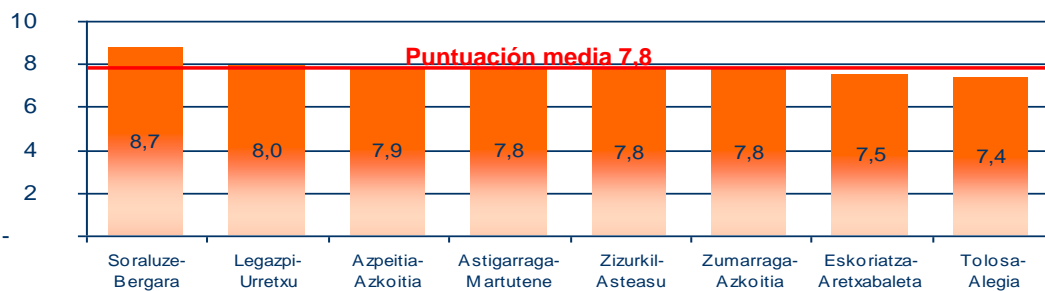
Valoración general de la vía ciclista

La valoración media general obtenida por las infraestructuras ciclistas en función de aspectos generales, tales como el estado del firme, la señalización, la iluminación y la convivencia fue de 7,7 puntos. El 61% de las personas encuestadas se mostró muy satisfecho a nivel general y el 37% satisfecho. La vía ciclista mejor valorada fue la de Eskoriatza-Aretxabaleta, con 8,2 puntos, y la peor valorada la de Tolosa-Alegia, con 7,3 puntos.

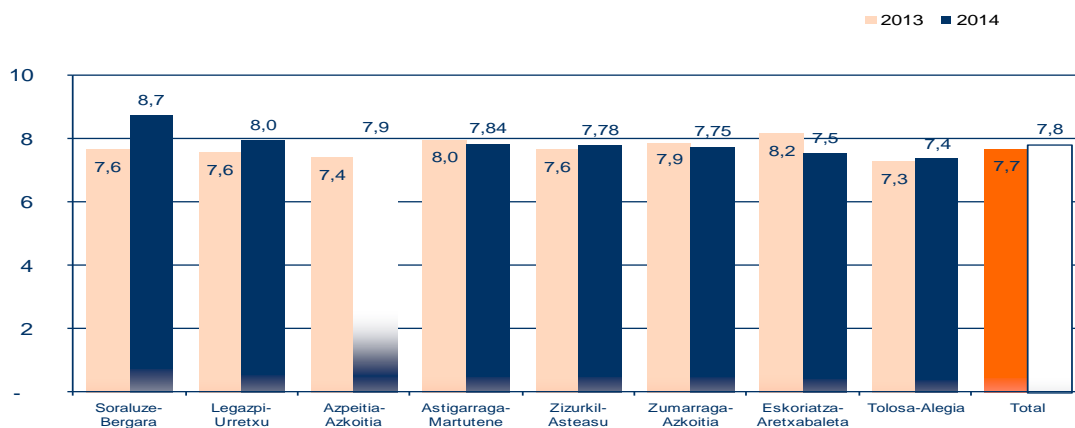
77. Gráfico: Nivel de satisfacción peatonal respecto al estado general de las vías



78. Gráfico: Valoración peatonal respecto al estado general de las vías, por tramos





79. Gráfico: Evolución de la valoración general por tramos





34. Tabla: Valoración peatonal de los distintos aspectos por tramos

VÍA CICLISTA	Firme/Asfalto	Señalización	Iluminación	Convivencia	Seguridad	GENERAL
Soraluze-Bergara	8,9	8,4	9,1	7,1	8,7	8,7
Legazpi-Urretxu	7,8	7,0	7,8	6,7	7,3	8,0
Azpeitia-Azkoitia	7,5	8,0	8,4	7,5	7,8	7,9
Astigarraga-Martutene	7,7	7,2	7,2	7,2	7,5	7,8
Zizurkil-Asteasu	8,3	8,3	7,0	7,0	7,7	7,8
Zumarraga-Azkoitia	7,8	7,3	8,4	6,8	7,8	7,8
Eskoriatza-Aretxabaleta	8,3	8,1	7,9	6,4	7,2	7,5
Tolosa-Alegia	8,4	6,8	7,5	4,9	7,4	7,4
Puntuación media	8,0	7,5	8,1	6,6	7,6	7,8

 Puntuación igual o superior a la media en este apartado
 Puntuación inferior a la media en este apartado

35. Tabla: Valoración peatonal de los distintos aspectos por tramos (evolución anual)

VÍA CICLISTA	Firme / Asfalto			Señalización			Iluminación			Convivencia			Seguridad	GENERAL		
	2014	2013	Δ	2014	2013	Δ	2014	2013	Δ	2014	2013	Δ	2014	2014	2013	Δ
Soraluze-Bergara	8,9	8,5	0,4	8,4	8,3	0,1	9,1	7,9	1,2	7,1	6,3	0,8	8,7	8,7	7,6	1,1
Legazpi-Urretxu	7,8	7,4	0,4	7,0	7,7	-0,7	7,8	7,3	0,5	6,7	7,2	-0,5	7,3	8,0	7,5	0,5
Azpeitia-Azkoitia	7,5	6,6	0,9	8,0	7,4	0,6	8,4	7,0	1,4	7,5	6,4	1,1	7,8	7,9	7,4	0,5
Astigarraga-Martutene	7,7	8,0	-0,3	7,2	7,7	-0,5	7,2	6,2	1,0	7,2	7,6	-0,4	7,5	7,8	8,0	-0,2
Zizurkil-Asteasu	8,3	7,8	0,5	8,3	7,5	0,8	7,0	7,0	0,0	7,0	6,6	0,4	7,7	7,8	7,6	0,2
Zumarraga-Azkoitia	7,8	6,9	0,9	7,3	7,5	-0,2	8,4	6,9	1,5	6,8	6,3	0,5	7,8	7,8	7,9	-0,1
Eskoriatza-Aretxabaleta	8,3	8,5	-0,2	8,1	7,7	0,4	7,9	8,3	-0,4	6,4	7,5	-1,1	7,2	7,5	8,2	-0,7
Tolosa-Alegia	8,4	7,9	0,5	6,8	7,6	-0,8	7,5	8,0	-0,5	4,9	6,2	-1,3	7,4	7,4	7,3	0,1
Puntuación media	8,0	7,6	0,4	7,5	7,6	-0,1	8,1	7,2	0,9	6,6	6,8	-0,2	7,6	7,8	7,7	0,1

 Puntuación igual o superior a la media en este apartado
 Puntuación inferior a la media en este apartado

9. PRINCIPALES CONCLUSIONES

CLASIFICACIÓN DE PEATONES Y CICLISTAS EN FUNCIÓN DEL GÉNERO, LA EDAD Y EL TIPO DE ACTIVIDAD

El reparto de porcentajes de utilización en función del género entre la población ciclista está muy desequilibrado, ya que los hombres representan el 85% del total. Cabe señalar la tendencia al incremento de esta diferencia entre hombres y mujeres en los últimos años.

El 86% de la población ciclista tiene entre 25 y 65 años. La presencia de jóvenes (menores de 25 años) y personas mayores (mayores de 65 años) es relativamente escasa (8% y 6% respectivamente). Esta tendencia se ha acentuado en los últimos años, siendo la media de edad entre la población ciclista de 44 años (en 2013 era de 42 años).

La mayoría de las personas que utilizan la bicicleta por las vías ciclistas está ocupada (67%) mientras que el 11% está desocupado. También es escasa la presencia de estudiantes y personas jubiladas (7% y 13% respectivamente).

El reparto de peatones en función del género es mucho más equilibrado con un 47% de hombres y un 53% de mujeres. Aun así, el % de hombres no alcanza la estadística de población, que sitúa a la población masculina en el 49%.

El 76% de los peatones encuestados tiene más de 45 años, con una media de edad de 56 años, siendo el peatón tipo de edad adulta-mayor.

La mayoría de las personas encuestadas (52%) esta jubilada o es pensionista. Otro 30% trabaja o tiene alguna ocupación y por último el 11% no tiene trabajo.

PRINCIPALES PERFILES CICLISTAS

En la red de vías ciclistas de Gipuzkoa destacan 3 tipos de perfiles ciclistas, que podemos clasificar como sigue, en función de su importancia cuantitativa:

1. **Ciclistas hombres de entre 25 y 64 años de edad que están trabajando en la actualidad** (el 60% de los hombres encuestados), utilizan la vía ciclista al menos una vez por semana para hacer deporte o ejercicio moderado, utilizando una bicicleta de montaña no equipada con luces ni timbre y llevan casco. Antes de existir la vía ciclista utilizaban la bicicleta tanto como ahora y los efectos positivos que más valoran son el hacer deporte, la vitalidad y el placer que les brinda la vía ciclista.

2. **Ciclistas adultos que utilizan la bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo** (23% de la población ciclista). También utilizan principalmente la bicicleta de montaña, pero con mayor porcentaje de equipamiento en luces y timbre. No utilizan casco. Antes de existir la vía ciclista utilizaban la bicicleta tanto como ahora (sobre todo los hombres) y los efectos positivos de la vía ciclista que más valoran son la rapidez y comodidad. Tienen la posibilidad de realizar el trayecto en coche y, en caso de no existir la vía ciclista utilizarían el coche para realizar el trayecto.

3. **Mujeres que van a pasear** (el 43% de las mujeres), optan mayoritariamente por el uso del casco y utilizan tanto bicicletas de paseo como de montaña. Los efectos positivos principales que más valoran son la posibilidad de hacer deporte y la tranquilidad. Más de la mitad de ellas utiliza la vía ciclista de 1 a 3 veces por semana.

PRINCIPAL PERFIL DE PEATONES

El perfil de peatón más extendido, con gran diferencia sobre el resto es el siguiente:

Una persona jubilada que utiliza la vía ciclista al menos 4 veces por semana para pasear o hacer ejercicio ligero y que se encuentra muy satisfecha con la vía ciclista.

USO DEL CASCO ENTRE LA POBLACIÓN CICLISTA

Debemos de hacer hincapié en el hecho de que, aun siendo su uso obligatorio en vía interurbanas, el uso del casco no está todavía demasiado extendido entre la población ciclista (lo usan 2 de cada 3). Aun así este último año se ha producido un aumento del 4%, pasando del 61% al 65%.

EQUIPAMIENTO DE LAS BICICLETAS: LUCES Y TIMBRE

El porcentaje de bicicletas que circulan por la Red Foral de Vías Ciclistas equipadas con timbre es medio o relativamente alto (56%). En los últimos años se ha producido un aumento del 24%. Aun así debemos recordar que llevar timbre es obligatorio para cualquier bicicleta. En cuanto a las luces, aunque su porcentaje de utilización es más bajo (45%), también ha subido un 24% en el último año.

Teniendo en cuenta el importante papel que estos accesorios desempeñan, tanto a nivel de seguridad como de convivencia, son datos que habrá que tener en cuenta de cara a potenciar una mejor utilización de las vías ciclistas.

TIPO DE BICICLETA UTILIZADA

La gran mayoría de bicicletas que se utilizan en la red foral son bicicletas de montaña (74%). Si analizamos el tipo de bicicleta en función del uso que se le da, comprobamos que aún queda margen de avance con respecto a considerar realmente la bicicleta como un medio de transporte. El 81% de las personas que utilizan la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos no utiliza el tipo de bicicleta que teóricamente mejor se adapta a sus desplazamientos, es decir, la bicicleta de paseo o de ciudad.

MOTIVO DEL DESPLAZAMIENTO

La utilización ciclista mayoritaria está enfocada a considerar las vías forales como infraestructuras dedicadas al ocio o el deporte, ya que el 69% de los desplazamientos realizados tiene que ver con estos motivos de desplazamiento (46% deporte y 23% ocio o paseo). Su papel como infraestructura de transporte entre la población ciclista es también muy importante. El 31% de los desplazamientos está relacionado con actividades de carácter cotidiano (25% trabajo, 4% cuidados, gestiones o compras, 3% estudios). Hay que destacar que en el último año los desplazamientos de tipo cotidiano han aumentado un 2%, pasando al 31%.

Entre la población peatonal se confirma el ya conocido motivo de desplazamiento relacionado con el ocio, paseo y deporte, que representa un 93% del total de desplazamientos. Pero también hay que señalar que los desplazamientos de tipo cotidiano han subido del 4% al 7%.

EFFECTOS POSITIVOS MÁS VALORADOS

Entre los efectos positivos principales que les aporta el uso de la bicicleta, el 57% de los encuestados eligió la opción “Ejercicio, vitalidad, placer, tranquilidad”, el 35% eligió la opción “rapidez, comodidad, o seguridad”, el 6% “Ecología, no contaminar” y el 2% “Ahorro de dinero”.

FRECUENCIA DE UTILIZACIÓN

El 86% de la población ciclista de las vías ciclistas forales utiliza la red de vías al menos una vez por semana, de los cuales más de la mitad utiliza dicha red al menos 4 veces por semana. El grupo de ciclistas que más a menudo utiliza la vía es el de hombres que acuden al trabajo o al centro de estudios. La frecuencia de utilización es mucho mayor entre la población peatonal que entre la población ciclista, ya que el 79% utiliza las vías ciclistas al menos 4 veces por semana. Las personas mayores de 65 años y las personas desempleadas son quienes utilizan las vías ciclistas con mayor frecuencia.

VALORACIÓN GENERAL DE LA VÍA CICLISTA

En general, y teniendo en cuenta diversos aspectos, tanto peatones como ciclistas se muestran muy satisfechos con el estado del tramo de vía que utilizan habitualmente. La puntuación media obtenida es de 7,8 puntos sobre 10 (la valoración ciclista ha subido 0,3 puntos y la peatonal 0,1). El aspecto mejor valorado es el estado del firme o asfalto y el peor valorado la convivencia entre los distintos tipos de usuarios.

Las tres vías ciclistas mejor valoradas por la población ciclista han sido Eskoriatza-Aretxabaleta, Azpeitia-Azkoitia y Astigarraga-Martutene. Por su parte, las tres vías ciclistas mejor valoradas por la población peatonal han sido Soraluze-Bergara, Legazpi-Urretxu y Azpeitia-Azkoitia. La vía ciclista peor valorada por ambos grupos ha sido la de Tolosa-Alegia, sobre todo debido a los problemas de convivencia entre los distintos tipos de usuarios.

NIVEL DE COMPROMISO CON EL USO DE LA BICICLETA Y ELECCIÓN DE UN MEDIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO

Al ser cuestionadas sobre el tipo de transporte que utilizarían en caso de no existir la vía ciclista, el 42% de las personas que utilizan la vía ciclista por motivos de carácter cotidiano contestó que utilizaría el coche (sobre un total del 80% de ellos que tiene la posibilidad de hacer el trayecto en coche). El transporte público sería el medio elegido por el 26%, mientras que otro 23% continuaría a realizar el trayecto en bicicleta pero por otro camino (el nivel de compromiso respecto al uso de la bicicleta ha disminuido notablemente y ha aumentado el del uso del transporte público).

1. ANEXO: FICHA TÉCNICA

FICHA TÉCNICA																															
ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA - 2014																															
Universo	Ciclistas y peatones que utilizan la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa																														
Técnica empleada	Realización de encuestas personales "in situ", utilizando un cuestionario estructurado y una muestra representativa del universo de ciclistas y peatones que utilizan la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.																														
Base de sondeo	Universo determinado en base a los conteos de usuarios realizados en días laborables de junio de 2013.																														
Cuestionario	El cuestionario utilizado para la realización de la encuesta ha sido diseñado expresamente.																														
Tamaño de la muestra	<p>400 encuestas a ciclistas y 150 a peatones, repartidos en función de los 8 tramos seleccionados, a personas elegidas al azar en función de una distribución por género y por horario de utilización (de 7.30 a 19.30).</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Vía ciclista</th> <th style="text-align: center;">Encuesta a ciclistas</th> <th style="text-align: center;">Encuesta a peatones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">TOLOSA - ALEGIA</td> <td style="text-align: center;">88</td> <td style="text-align: center;">23</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ASTIGARRAGA - MARTUTENE</td> <td style="text-align: center;">68</td> <td style="text-align: center;">25</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">AZPEITIA - AZKOITIA</td> <td style="text-align: center;">45</td> <td style="text-align: center;">29</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ZUMARRAGA-AZKOITIA</td> <td style="text-align: center;">40</td> <td style="text-align: center;">12</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">LEGAZPI-URRETXU</td> <td style="text-align: center;">47</td> <td style="text-align: center;">22</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">SORALUZE-BERGARA</td> <td style="text-align: center;">52</td> <td style="text-align: center;">15</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ESKORIATZA-ARETXABALETA</td> <td style="text-align: center;">32</td> <td style="text-align: center;">14</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ZIZURKIL-ASTEASU</td> <td style="text-align: center;">29</td> <td style="text-align: center;">15</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Total encuestas</td> <td style="text-align: center;">400</td> <td style="text-align: center;">150</td> </tr> </tbody> </table>	Vía ciclista	Encuesta a ciclistas	Encuesta a peatones	TOLOSA - ALEGIA	88	23	ASTIGARRAGA - MARTUTENE	68	25	AZPEITIA - AZKOITIA	45	29	ZUMARRAGA-AZKOITIA	40	12	LEGAZPI-URRETXU	47	22	SORALUZE-BERGARA	52	15	ESKORIATZA-ARETXABALETA	32	14	ZIZURKIL-ASTEASU	29	15	Total encuestas	400	150
Vía ciclista	Encuesta a ciclistas	Encuesta a peatones																													
TOLOSA - ALEGIA	88	23																													
ASTIGARRAGA - MARTUTENE	68	25																													
AZPEITIA - AZKOITIA	45	29																													
ZUMARRAGA-AZKOITIA	40	12																													
LEGAZPI-URRETXU	47	22																													
SORALUZE-BERGARA	52	15																													
ESKORIATZA-ARETXABALETA	32	14																													
ZIZURKIL-ASTEASU	29	15																													
Total encuestas	400	150																													
Tipo de muestreo	Estratificado en función del género, edad y flujos de las vías ciclistas.																														
Nivel de representatividad	95,5% suponiendo un muestreo simple al azar y siendo $p=0.5$																														
Margen de erro estadístico	% 5																														
Fechas	Trabajo sobre el terreno realizado entre el 27 de mayo y el 22 de junio de 2014.																														
Etapas del proceso metodológico	<ul style="list-style-type: none"> • Recogida de datos sobre la base de sondeo • Diseño de la metodología: Diseño de la muestra, preparación del cuestionario, formación de los encuestadores. • Desarrollo y seguimiento del trabajo sobre el terreno • Registro de datos en soporte informático (Excel). • Procesamiento de los datos registrados depuración, recodificación y explotación estadística de datos (SPSS) 																														

2. ANEXO: CUESTIONARIO



Bidegorria / Vía Ciclista: _____ Data / Fecha: _____
 Inkestaren zenbakia / N° de encuesta: _____
 Ordua / Hora: _____

Sexua / Sexo: GIZONEZKOA / HOMBRE / EMAKUMEZKOA / MUJER
 Garraiomodua / Modo de transporte: TXIRRINDULARIA / CICLISTA / OINEZKOA / PEATÓN/A

Txirindulariaren eta bizikletaren ekipamendua / Equipamiento de la/del ciclista y de la bicicleta

Kaskoa / Casco	Txirina / Timbre	Argia / Luz	Haurrentzako aulkia / Silla para niño/a	
BAI / SI	BAI / SI	BAI / SI	BAI / SI →	HAURRA ESERITA / NIÑO/A SENTADO/A
EZ / NO	EZ / NO	EZ / NO	EZ / NO	HUTSIK / VACIA

Bizikleta mota / Tipo de bicicleta: HIRIKOA, PASEORAKOA / CIUDAD, PASEO / MENDIKOA / MONTAÑA / LASTERKETAKOA / CARRERAS / BESTELAKOAK/ OTRAS

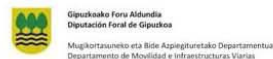
A. BI MODUENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS PARA AMBOS MODOS

- Bidaia honetan, bakarrik al zabilta ala norbaitekin batera? / En este viaje, ¿vas sólo/a o acompañado/a?
 - 01. Bakarrik / Solo/a
 - 02. Norbaitekin batera / Acompañado/a
- (*Norbaitekin batera* erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute) Zenbat lagunekin zabilta? / ¿Con cuántas personas vas?

Pertsona kopurua inkestatuaz gain / Número de personas además del encuestado/a
- (*Norbaitekin batera* erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute) Haurraren (adin txikiko) batekin al zabilta? ¿Vas acompañado de algún/a niño/a (menor de edad)?
 - BAI / SI
 - EZ / NO
- Zein da bidegorri hau erabiltzeko duzun arrazoi nagusia? / ¿Cuál es el motivo principal por el que sueles utilizar este bidegorri?
 - 01. Lana / Trabajo
 - 02. Ikasketak / Estudios
 - 03. Zaintzak, Gestioak, Erosketak / Cuidado de personas, Gestiones, Compras
 - 04. Aisia, Paseatzea / Ocio, Paseo
 - 05. Kirola / Deporte
- (Arrazoi nagusia "Lana", "Ikasketak" edo "Zaintzak, Gestioak, Erosketak" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute) Zergatik erabiltzen duzu bidegorria, zer eragin positibo nagusi suposatzen dizu? / ¿Por qué utilizas el bidegorri? ¿Qué efecto positivo principal te aporta?
 - 01. Ariketa, Bizitasuna, Plazerra, Lasaitasuna / Ejercicio, Vitalidad, Placer, Tranquilidad
 - 02. Ekologia, Ez kutsatzea / Ecología, No contaminar
 - 03. Azkartasuna, Erosotasuna, Segurtasuna / Rapidez, Comodidad, Seguridad
 - 04. Dirua aurreztea / Ahorro de dinero
 - 05. ED/EE / NS/NC
- Normalean zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Normalmente con qué frecuencia lo utilizas?
 - 01. 4-7 egun/asteko / 4-7 días/semana
 - 02. 1-3 egun/asteko / 1-3 días/semana
 - 03. Noizean behin / Ocasionalmente
- Nola baloratzen dituzu, orohar, 0tik 10era, bidegorri honen ondorengo alderdiak? / ¿Cómo valoras, en general, de 0 a 10, los siguientes aspectos del bidegorri?
 - 7.1. **ZORU** edo **ASFALTO**aren 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
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------
 - 7.2. **SEINALEZTAPENA** (argitasun, baliagarritasuna) / **SEÑALIZACIÓN** (claridad, utilidad)

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



7.3. **ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN**

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

7.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko **BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA** con otras personas usuarias

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

7.5. **HERRITARREN SEGURTASUNAREN PERTZEPZIOA / PERCEPCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA**

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

8. Bidegorriaren **ALDERDI GUZTIAK** kontuan hartuta, zer puntuazio emango zenioke? / Considerando **TODOS LOS ASPECTOS** del bidegorri, ¿Qué puntuación le darías?

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

9. Ba al da bidegorri honetan seguru sentitzen ez zaren puntu edo zatiren bat? / Hay algún punto o tramo en éste bidegorri en el que te sientas inseguro/a?

BAI / SI
EZ / NO

9.1. ("BAI" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute) Tokia zehaztuko al zenuke? ¿Podrías concretar el lugar?

10. Bidegorri honi buruzko **IRADOKIZUNIK** egin nahi al duzu? / ¿Quieres hacer alguna **SUGERENCIA** sobre este bidegorri?

(Oinezkoa bada pasa 14. galderara / Si es peatón/a pasar a la pregunta 14)

B. TXIRRINDULARIENTZAKO / PARA CICLISTAS

11. Bidegorri hau erabiltzen hasi aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen? / ¿Utilizabas la bicicleta antes de utilizar este bidegorri?

- 01. Bai, orain bezainbeste / Si, tanto como ahora
- 02. Bai, baina orain baino gutxiago / Sí, pero menos que ahora
- 03. Ez, erabiltzaile berria naiz / No, soy nuevo/a usuario/a
- 04. ED/EE / NS/NC

(Aisi/kirol txirrindularia bada pasa 14. galderara / Si es ciclista ocio/deportivo pasar a la pregunta 14)

C. EGUNEROKO TXIRRINDULARIENTZAKO / PARA CICLISTAS COTIDIANOSIAS

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

- 01. Bai / Si
- 02. Ez / No

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

- 01. Bizikletaz beste bide batetik / En bicicleta por otra vía
- 02. Autoa / Coche
- 03. Garraio publikoa / Transporte público
- 04. Beste aukeraren bat (idatzi) / Otra opción (escribir) _____
- 05. ED/EE / NS/NC

D. BI MODUENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS PARA AMBOS MODOS

14. **ZEIN URTETAN** jaio zinen? / En qué **AÑO** naciste? _____

15. Une honetan zein da zure **JARDUERA NAGUSIA** / ¿En este momento cuál es tu **ACTIVIDAD PRINCIPAL**?

- 01. Okupatua, Lanetan / Ocupado/a, Trabajando
- 02. Ikaslea / Estudiante
- 03. Etxeko lanetan / Labores de casa
- 04. Langabezian / En paro
- 05. Jubilatua, Pensionista / Jubilado/a, Pensionista
- 06. Bestelako egoerak (zehaztu) / Otras situaciones (especificar) _____
- 07. ED/EE / NS/NC

3. ANEXO: SUGERENCIAS, QUEJAS Y PETICIONES DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS**RED DE VÍAS CICLISTAS (LAS 8 VÍAS CICLISTAS): USUARIOS****MUESTRA: 550 encuestas COMENTARIOS: 503 ÍNDICE DE COMENTARIOS:**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	121
2	Tramo o punto peligroso (curvas, cruces...)	66
3	Ampliación del tramo (hasta el centro ciudad, hasta otra localidad)	62
4	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios...)	62
5	Conservación (mal estado del firme, pozos, vegetación)	56
6	Problemas con los perros (excrementos, peligro al no ir atados)	51
7	Falta de iluminación	26
8	Falta de seguridad ciudadana en algún punto	17
9	Pendiente demasiado pronunciada	9
10	Falta de señalización sobre la red y la vía ciclista	2
11	Otros	31
	TOTAL	503

RED DE VÍAS CICLISTAS (LAS 8 VÍAS CICLISTAS): CICLISTAS**MUESTRA: 455 encuestas COMENTARIOS: 338 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,7**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	70
2	Tramo o punto peligroso (curvas, cruces...)	55
3	Ampliación del tramo (hasta el centro ciudad, hasta otra localidad)	55
4	Problemas con los perros (excrementos, peligro al no ir atados)	34
5	Conservación (mal estado del firme, pozos, vegetación)	30
6	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios...)	23
7	Falta de iluminación	20
8	Falta de seguridad ciudadana en algún punto	11
9	Pendiente demasiado pronunciada	9
10	Falta de señalización	2
11	Otros	29
	TOTAL	338

RED DE VÍAS CICLISTAS (LAS 8 VÍAS CICLISTAS): PEATONES**MUESTRA: 150 encuestas COMENTARIOS: 165 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 1,1**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	51
2	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios...)	39
3	Conservación (mal estado del firme, pozos, vegetación)	26
4	Problemas con los perros (excrementos, peligro al no ir atados)	17
5	Tramo o punto peligroso (curvas, cruces...)	11
6	Ampliación del tramo (hasta el centro ciudad, hasta otra localidad)	7
7	Falta de iluminación	6
8	Falta de seguridad ciudadana en algún punto	6
9	Otros	2
	TOTAL	165

