

**ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA  
2015**

**SEPTIEMBRE DE 2015**



**Gipuzkoako Foru Aldundia**  
Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua  
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio



**biziker**  
Consultoría en Movilidad  
Mugikortasun Aholkularitza

**Dirección técnica del estudio**

Edorta Bergua

**Equipo de trabajo de Biziker**

Ander Irazusta  
Cati Martín  
Guillermo García  
Jon Olabe



**ÍNDICE**

1. INTRODUCCIÓN	4
2. METODOLOGÍA	5
3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LOS/AS CICLISTAS Y LAS BICICLETAS	8
3.1 Clasificación en función de la edad y el género	8
3.2 Clasificación por tipo de actividad	9
3.3 Clasificación de la población ciclista en función del número de acompañantes	10
3.4 Tipo de bicicleta utilizada	11
3.5 Nivel de equipamiento de la bicicleta (I): timbre y luz	13
3.6 Nivel de equipamiento de la bicicleta (II): silla infantil	16
3.7 Utilización del casco	16
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	25
5. VALORACIÓN CICLISTA	27
5.1 Percepción de la seguridad ciclista	27
5.2 Valoración de la vía ciclista	28
5.3 Influencia sobre la elección del modo de transporte	38
6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES	42
6.1 Clasificación en función de la edad y el sexo	42
6.2 Clasificación por tipo de actividad	43
6.3 Clasificación de los peatones en función del número de acompañantes	43
7. USO PEATONAL	44
7.1 Frecuencia de uso	44
7.2 Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento	46
8. VALORACIÓN PEATONAL	47
8.1 Percepción de la seguridad por parte de los peatones	47
8.2 Valoración peatonal de la vía ciclista	47
9. PRINCIPALES CONCLUSIONES	56
ANEXOS: 1. FICHA TÉCNICA	59
2. CUESTIONARIO	60
3. SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS	62

## 1. INTRODUCCIÓN

El objetivo de este estudio es conocer una serie de características de los usuarios de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa, a través de una encuesta realizada tanto a peatones como a ciclistas. Desde la creación en 2007 del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, 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 cada año, y por otra parte la encuesta antes mencionada.

La información sobre los usuarios y sobre el tipo de utilización que estos hacen de las vías ciclistas 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 bicicleta que utilizan. Por un lado se analizan los datos relacionados con la edad, el sexo y la actividad principal de los usuarios, y por otro lado, se analiza el equipamiento de la población ciclista en distintos aspectos (casco, timbre, luz y silla infantil).

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

El cuarto apartado estudia la influencia de la red viaria existente en la elección del tipo 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 la opinión de estos últimos respecto a la infraestructura existente.

En los apartados quinto, sexto y séptimo se analizan las características peatonales, 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.

En anexo se adjuntan las opiniones expresadas libremente por las personas encuestadas. Las valoraciones, quejas y solicitudes recogidas pueden ser de gran valor a la hora de analizar las puntuaciones recibidas, así como para definir los criterios de mejoras futuras de las vías ciclistas.

## 2. METODOLOGÍA

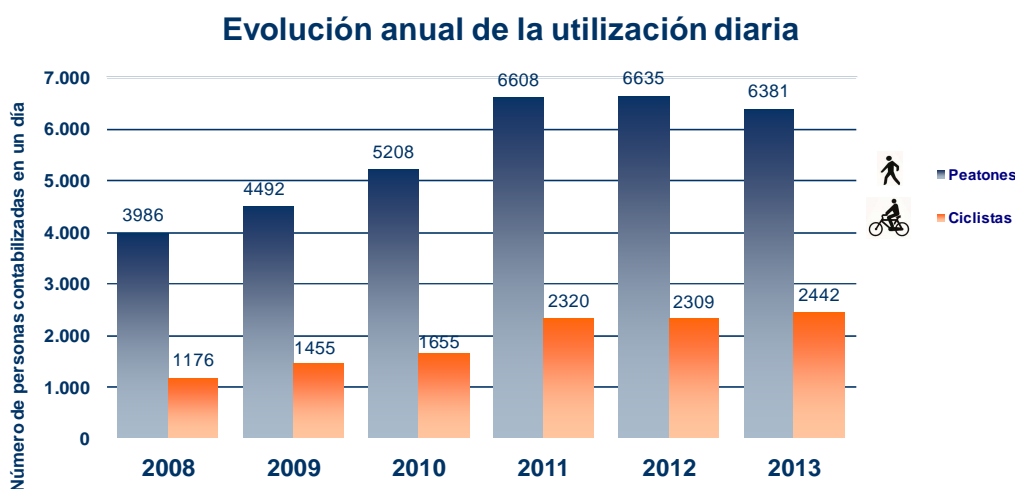
Con el fin de conocer la utilización de las vías ciclistas de Gipuzkoa se ha planteado el análisis cuantitativo de los resultados obtenidos a través de una encuesta a usuarios. El universo de este estudio está constituido por usuarios en días laborables de las 15 vías ciclistas que son objeto de supervisión por parte del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, y que se enumeran 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 datos contrastada, gracias a los resultados 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 Leitzarán.

Datos de interés sobre esta fuente de información: en el año 2013 la red de vías ciclistas superó los 3,2 millones de trayectos contabilizados, de los que el 72% eran peatones y el 28% ciclistas (los últimos datos contabilizados confirman la tendencia a alza del porcentaje de ciclistas con respecto a los peatones)<sup>1</sup>.

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



<sup>1</sup> Para mayor información sobre los datos de utilización registrados, consultar el informe “Conteos de utilización de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 2014”.

2. Gráfico: Evolución anual del porcentaje de usuarios ciclistas



Las encuestas a peatones y ciclistas están realizadas en base a dos muestras diferentes. Con el fin de alcanzar un nivel de representatividad estadística suficiente, el número de encuestas realizadas a ciclistas ascendió a 400<sup>2</sup>, obteniéndose 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 estadísticamente significativa, permite al menos estudiar la evolución de las tendencias de utilización.

El método utilizado para 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 que registra cada una, eligiéndose posteriormente 8 de entre ellas y atribuyendo proporcionalmente a cada grupo y a cada trayecto un número determinado de encuestas a realizar. La siguiente tabla muestra el reparto del número de encuestas realizadas en cada itinerario.

1. Tabla: Reparto de las encuestas por trayectos

VÍA CICLISTA	ENCUESTAS A CICLISTAS	ENCUESTAS A PEATONES
1. AZPETIA - AZKOITIA	45	29
2. TOLOSA - ALEGIA	89	22
3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE	67	25
4. LEGAZPI - URRETXU	48	23
5. AZKOITIA - ZUMARRAGA	40	12
6. SORALUZE - BERGARA	49	14
7. ZIZURKIL - ASTEASU	25	10
8. ESKORIATZA - ARETXABALETA	37	15
TOTAL	400	150

<sup>2</sup> Los resultados de la muestra se han ponderado en función de los datos reales registrados según el género, (datos obtenidos mediante conteos manuales). Así, en algunas tablas el total de participantes de la muestra varía en ocasiones entre 399 y 401 personas, debido a la ponderación realizada.

Previamente se ha determinado el reparto del número de encuestas a realizar en función de los datos registrados por los contadores automáticos (se han tenido en cuenta criterios horarios y de género).

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 la encuestación pudiera realizarse en una misma jornada. Sin embargo, debido a la influencia de la climatología adversa en el descenso del número de usuarios, se han necesitado 10 días para conseguir muestras significativas de las 8 vías ciclistas seleccionadas.

Además, se ha realizado un conteo manual de los usuarios (encuestados y no encuestados) que transitaban por las vías seleccionadas el día de la encuestación, diferenciando el modo de transporte y el género de los mismos. El objetivo de los conteos era 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 periodo de realización de la encuestación ha sido del 11 de mayo al 19 de junio de 2015.

### **El cambio en la metodología empleada y sus consecuencias**

El universo y los métodos utilizados tanto en los análisis de 2013 como en 2014 y 2015 cambian con respecto a los empleados en los dos años anteriores (2011 y 2012). Los motivos principales de dicho cambio fueron los siguientes:

a) El universo seleccionado en las primeras encuestaciones 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 universo, incluyendo a todas las personas usuarias<sup>3</sup>.

b) El método de recogida de información anterior consistía en realizar el mayor número de encuestas posible durante la jornada elegida y se ponderaban 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 variaciones notables 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.

---

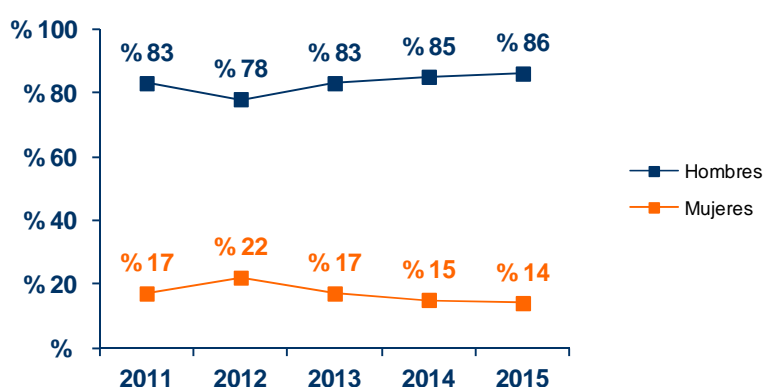
<sup>3</sup> Al hablar de movilidad diferenciamos dos tipos distintos de desplazamiento: desplazamientos cotidianos, es decir, relacionados con el trabajo, estudios, compras, gestiones u otros motivos, y desplazamientos recreativos o deportivos, relacionados con el paseo, el ocio o el deporte.

### 3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS VÍAS CICLISTAS Y SUS USUARIOS

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

Los datos obtenidos mediante los conteos manuales reflejan que el 86% de la población ciclista son hombres y el 14% mujeres (el 13,52% más concretamente)<sup>4</sup>. El porcentaje de mujeres ciclistas ha disminuido 1 punto con respecto a 2014 (ya que entonces eran el 14,54%), y 3 puntos con respecto a 2013. Así pues, debemos señalar la tendencia a la baja del porcentaje de mujeres ciclistas de los últimos tres años (resulta particularmente interesante observar la evolución a partir de 2013, ya que, como se ha explicado en el apartado anterior, el cambio de metodología se produjo en dicho año).

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 y el uso de la bicicleta (En Gipuzkoa el 97% de los hombres sabe utilizar una bicicleta, frente al 79% de las mujeres)<sup>5</sup>.
- 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 poseen 1,3 bicicletas).
- La percepción de falta de seguridad es mayor entre las mujeres (34%) que entre los hombres (25%).
- El uso deportivo de la bicicleta está más extendido entre los hombres (el 60% de los hombres ciclistas de Gipuzkoa utiliza la bicicleta con fines deportivos, frente al 36% de las mujeres ciclistas). Este factor resulta determinante, teniendo en cuenta que uno de los principales motivos de utilización de las vías ciclistas forales es el deporte.

En cuanto a la edad, el 46% de la población ciclista tiene entre 25 y 44 años, y el 34% entre 45 y 64 años (ambos grupos de edad han experimentado un descenso de 3 puntos con respecto a 2014). Los porcentajes de usuarios jóvenes (menores de 24 años) y de personas mayores (mayores de 65 años) son el 10% y el 9%

<sup>4</sup> Obtenemos la misma proporción en función de la muestra recogida, con el 87% de hombres.

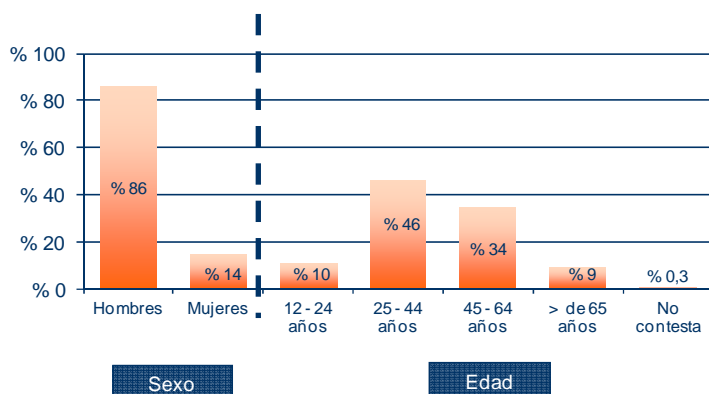
<sup>5</sup> Siadeco: Estudio sociológico sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa 2014. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2014.



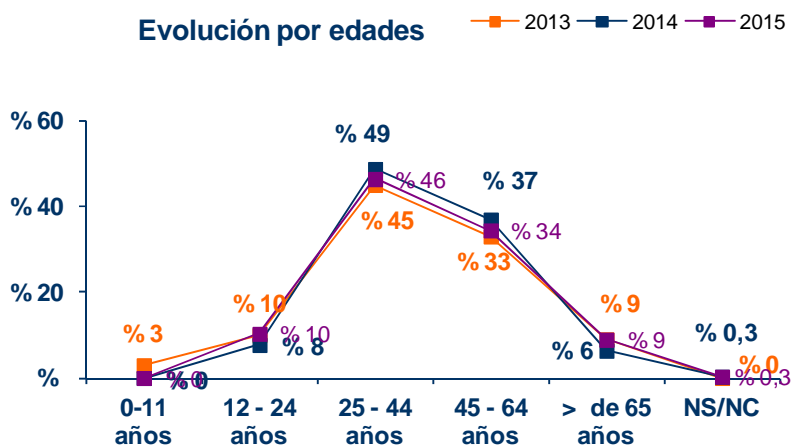
respectivamente. El análisis de la evolución de los últimos tres años refleja que los datos se mantienen estables en todas las franjas de edad.

Los resultados relativos a las personas mayores de 65 años coinciden con los datos generales de Gipuzkoa. Sin embargo, esto no ocurre en el caso de los jóvenes entre 15 y 24 años, que son quienes más utilizan la bicicleta (62%). La media de edad ciclista es de 45 años (17 años menor que la media peatonal).

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



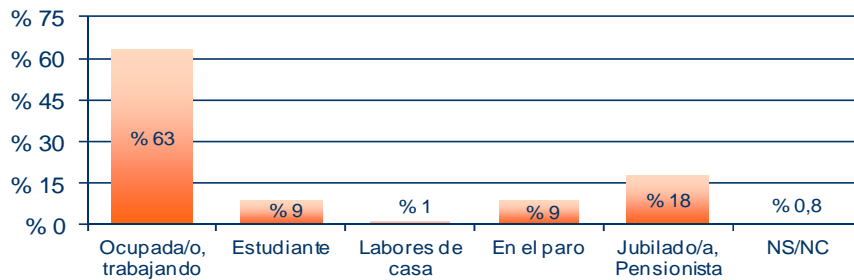
5. Gráfico: Evolución anual del reparto por edades



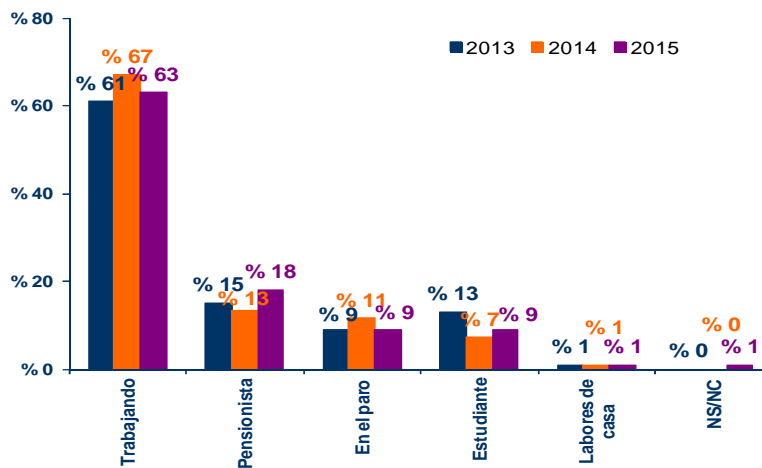
### 3.2 Clasificación por tipo de actividad

Una amplia mayoría de las personas ciclistas encuestadas (63%) declaran estar ocupadas o trabajando actualmente (un 4% menos que en 2014). Los jubilados y pensionistas representan el 18% de la población ciclista encuestada (5 puntos más que en 2014), los estudiantes el 9% (2 puntos más que en 2014), y las personas desempleadas el 9% (2 puntos menos que en 2014).

6. Gráfico: 3.2 Clasificación de la población ciclista por tipo de actividad



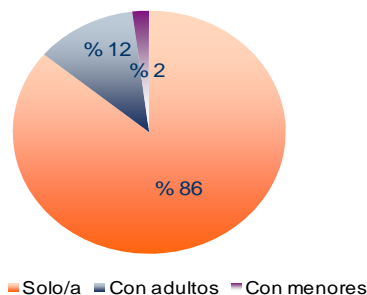
7. Gráfico: Evolución anual del reparto por edades



### 3.3 Clasificación de la población ciclista en función del número de acompañantes

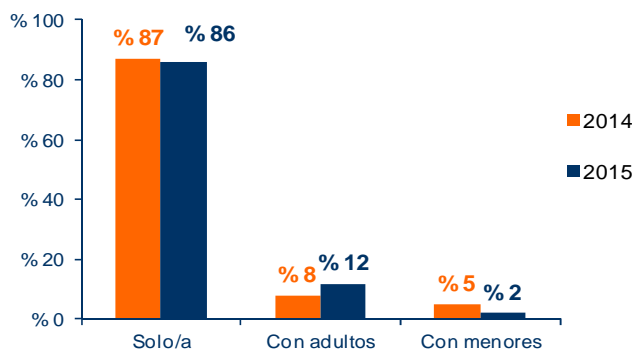
La gran mayoría de ciclistas de la red foral (el 86%) realiza el desplazamiento en solitario. El 12% de la población ciclista se desplaza en compañía de otro adulto y el 2% en compañía de niños. Los ciclistas que van acompañados forman en su mayoría grupos de 1,7 ciclistas de media (el 68% va acompañado de una sola persona).

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



Comparando estos datos con los de 2014 veremos que el porcentaje de personas que realizan el trayecto en solitario se ha mantenido prácticamente igual (con un solo punto de diferencia). Sin embargo el porcentaje de personas que realizan el trayecto ciclista acompañadas de niños ha disminuido en 3 puntos (del 5% al 2%) y la de personas adultas que lo realizan en compañía de otro adulto ha aumentado en 4 puntos (del 8% al 12%).

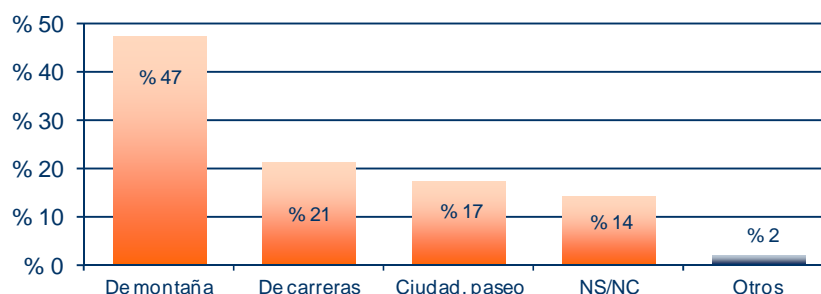
9. Gráfico: ¿Realiza el desplazamiento en compañía de otra persona? (evolución anual)



### 3.4 Tipo de bicicleta utilizada

Las observaciones realizadas muestran que el 47% de las bicicletas utilizadas son de montaña, el 21% de carreras, el 17% de ciudad (o paseo) y el 14% de otro tipo. Estos porcentajes varían sustancialmente de año en año, lo cual puede ser debido al siguiente motivo: la variedad de bicicletas disponibles en el mercado se ha ampliado considerablemente, dificultando establecer una diferenciación clara entre los 4 tipos principales de bicicletas. El criterio subjetivo de cada encuestador pasa a jugar un papel importante a la hora de realizar la clasificación, a pesar de lo cual hay una característica que se ha mantenido invariable: la bicicleta de montaña y la de carreras son respectivamente las más utilizadas.

10. Gráfico: Tipo de bicicleta utilizada



El tipo de bicicleta utilizada varía sustancialmente si se analiza en función del género. La mayor diferencia se produce en el caso de las bicicletas de paseo o ciudad, utilizadas por el 50% de las mujeres y únicamente por el 12% de los hombres.

Por otra parte, el porcentaje de hombres que utiliza la bicicleta de montaña es del 50% y el de mujeres el 28%. La bicicleta de carreras es la elegida por el 23% 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	40 % 12	27 % 50	67 % 17
	Montaña	173 % 50	15 % 28	188 % 47
	Carreras	80 % 23	4 % 7	84 % 21
	Otros	48 % 14	7 % 13	55 % 14
	NS/NC	5 % 1	1 % 2	6 % 2
	<b>Total</b>	<b>346 % 100</b>	<b>54 % 100</b>	<b>400 % 100</b>

Resulta muy interesante relacionar los datos relativos al tipo de bicicleta con los motivos para su uso para comprobar su nivel de coincidencia, ya que éste nos puede dar cuenta de la extensión de la cultura de la bicicleta como medio de desplazamiento cotidiano entre el universo elegido.

3. Tabla: Tipo de bicicleta en relación con el tipo de movilidad<sup>6</sup>

		Tipo de movilidad		Total
		Despl. cotidianos	Despl. Ocio, Deporte	
Tipo de bicicleta	Ciudad, Paseo	34 % 26	32 % 12	66 % 17
	Montaña	69 % 53	119 % 44	188 % 47
	Carreras	11 % 8	74 % 28	85 % 21
	Otros	15 % 11	40 % 15	55 % 14
	NS/NC	2 % 2	4 % 1	6 % 2
	<b>Total</b>	<b>131 % 100</b>	<b>269 % 100</b>	<b>400 % 100</b>

<sup>6</sup> 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.

El 53% de la población ciclista que utiliza la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos utiliza la bicicleta de montaña para sus desplazamientos, mientras que solo el 26% utiliza la bicicleta de paseo, teóricamente más adaptada a este tipo de desplazamiento (aun así, 9 puntos por encima de la media). Resulta digno de mención que el 94% de los estudiantes encuestados 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 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	23	1	10	19	13	66
		% 26	% 6	% 38	% 26	% 7	% 17
	Montaña	44	16	9	30	89	188
		% 50	% 94	% 35	% 42	% 45	% 47
	Carreras	7	0	4	6	68	85
		% 8	% 0	% 15	% 8	% 35	% 21
Otros	13	0	2	17	23	55	
	% 15	% 0	% 8	% 24	% 12	% 14	
NS/NC	1	0	1	0	4	6	
	% 1	% 0	% 4	% 0	% 2	% 2	
Total		88	17	26	72	197	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

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	
Tipo de bicicleta	Ciudad, Paseo	3	34	23	6	66
		% 7	% 18	% 17	% 17	% 17
	Montaña	27	88	63	10	188
		% 66	% 47	% 46	% 28	% 47
	Carreras	10	44	25	6	85
		% 24	% 24	% 18	% 17	% 21
Otros	0	18	24	13	55	
	% 0	% 10	% 18	% 36	% 14	
NS/NC	1	2	2	1	6	
	% 2	% 1	% 1	% 3	% 2	
Total		41	186	137	36	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

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

El timbre y la luz son dos elementos fundamentales del equipamiento de una bicicleta. Su papel con respecto a la seguridad de los usuarios 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.

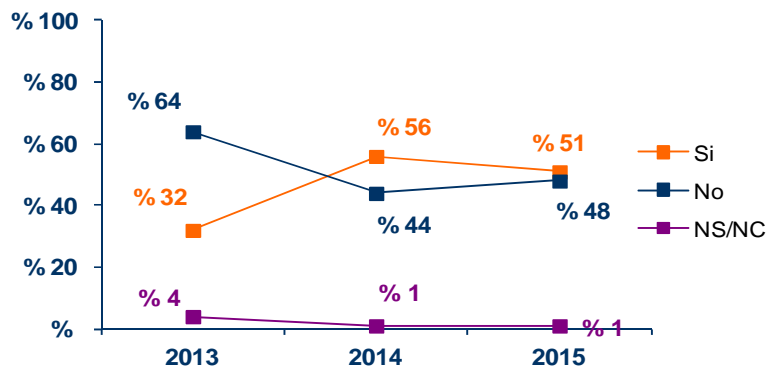
El uso del timbre puede resultar muy útil para evitar situaciones de tensión y accidentes. El porcentaje de ciclistas de la red foral que cuenta con un timbre en su bicicleta es bastante elevado (51%), aunque si lo comparamos con los datos del año anterior, su uso ha bajado en 5 puntos.

En cuanto a la luz, además de ser de gran utilidad para aumentar la visibilidad de la propia bicicleta al amanecer, al anochecer y al atravesar túneles, es también un equipamiento obligatorio en dichas situaciones. El porcentaje de bicicletas equipadas con luz es inferior al de bicicletas equipadas con timbre (34%) y su descenso con respecto a los datos del año anterior es de 11 puntos (45% en 2014).

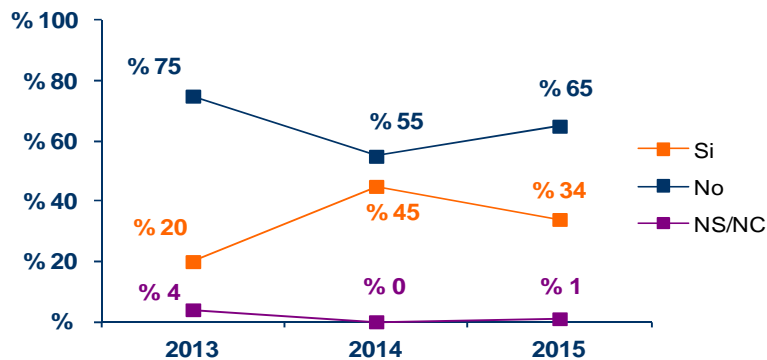
11. Gráfico: ¿Está la bicicleta equipada con un timbre? 12. Gráfico: ¿Está la bicicleta equipada con una luz?



13. Gráfico: Evolución anual del porcentaje de bicicletas dotadas de timbre

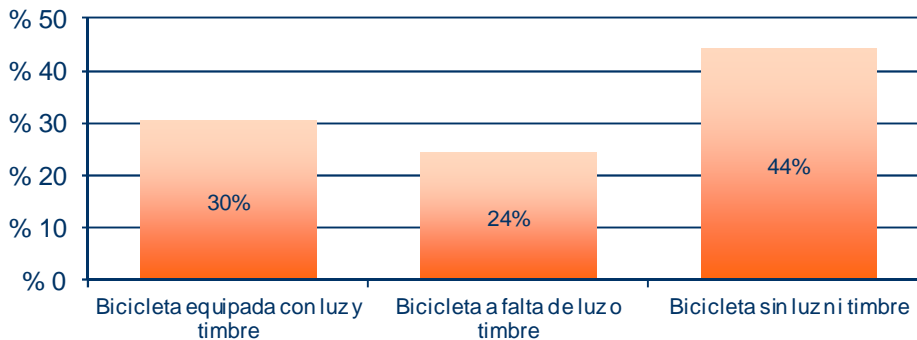


14. Gráfico: Evolución anual del porcentaje de bicicletas dotadas de luz

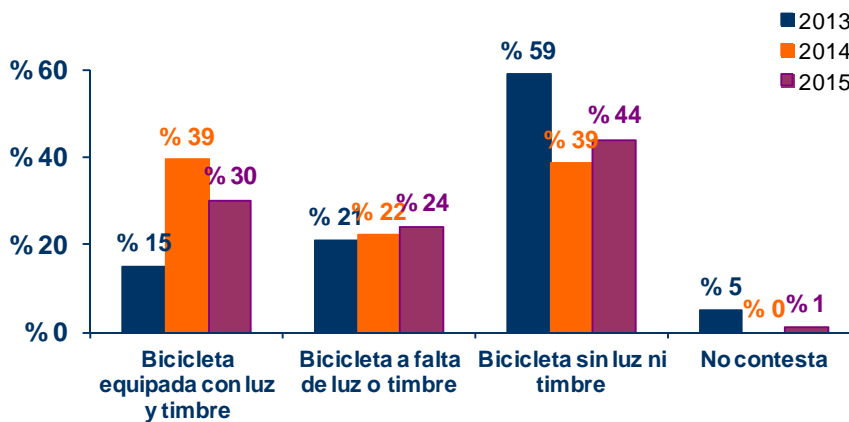


El porcentaje de bicicletas equipadas con ambos accesorios es del 30% (un 9% menos que el año anterior). El porcentaje de bicicletas que no lleva ninguno de los dos accesorios es del 44% (un 5% más que el año anterior). La evolución de los últimos 3 años muestra que el incremento del uso de ambos accesorios que se produjo entre 2013 y 2014 ha sufrido una pequeña caída en 2015.

15. Gráfico: ¿Dispone la bicicleta de luz y de timbre?



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



Si analizamos estos datos en función del tipo de movilidad veremos que, aunque no existen diferencias significativas entre el uso cotidiano y el uso recreativo o deportivo, las bicicletas utilizadas para un uso cotidiano muestran un mayor nivel de equipamiento, tal y como cabe esperar.

6. Tabla: Utilización del timbre y la luz 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	46 % 35	75 % 28	121 % 30
	Bicicleta sin timbre o sin luz	37 % 28	60 % 22	97 % 24
	Bicicleta sin timbre ni luz	47 % 36	129 % 48	176 % 44
Total		130 % 100	269 % 100	399 % 100

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

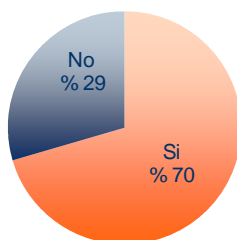
El número de bicicletas equipadas con una silla de niño es del 2,5% (porcentaje idéntico al de 2014) de las cuales el 20% iba con un niño dentro (el 0,5% del total de bicicletas).

### 3.7 Utilización del casco

El análisis de los datos relativos a la utilización del casco resulta muy valioso para comprobar cuál es el nivel de aceptación real de este elemento, destinado a proteger la cabeza del propio ciclista en caso de accidente, y 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 la población ciclista menor de 16 años.

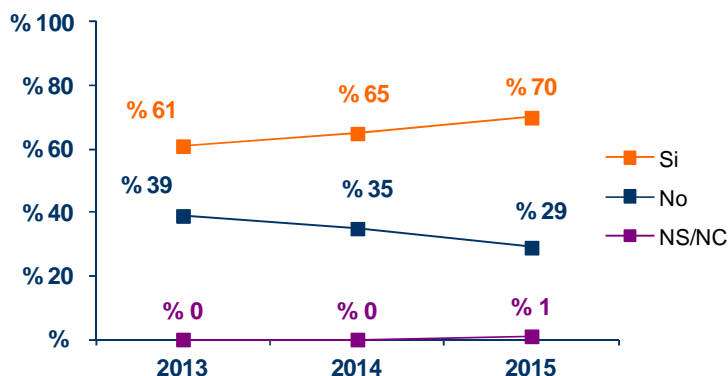
Se puede decir que el uso del casco está claramente cada vez más extendido entre los usuarios de la red foral de vías ciclistas de Gipuzkoa, visto que el 70% de la población ciclista encuestada lo llevaba puesto. El aumento registrado en 2014 de 4 puntos se ha visto acompañado por otro de 5 puntos en 2015.

17. Gráfico: ¿Utilizan los ciclistas el casco?





18. Gráfico: Evolución anual del uso del casco (¿Utilizan los ciclistas el casco?)



Si comparamos el uso del casco por géneros veremos que existe una diferencia de 6 puntos entre ambos grupos. El 65% de las mujeres encuestadas llevaba casco, frente al 71% 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: Utilización del casco en función del género.

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Utilización del casco	Si	245 % 71	35 % 65	280 % 70
	No	99 % 29	18 % 33	117 % 29
Total		346 % 100	54 % 100	400 % 100

El uso del casco está muy extendido entre la población ciclista mayor de 25 años (más del 70%), y sigue estando poco extendido entre los ciclistas de 12 a 24 años (34%). Aun así, en 2014 se ha producido un incremento notable de utilización del casco entre los jóvenes (en el año 2014 tan sólo era del 13%).

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

		Grupos de edad				Total
		12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> de 65 años	
Utilización del casco	Si	14 % 34	130 % 70	102 % 74	34 % 94	280 % 70
	No	26 % 63	54 % 29	35 % 25	2 % 6	117 % 29
Total		41 % 100	185 % 100	138 % 100	36 % 100	400 % 100

Si comparamos la utilización del casco en función del tipo de movilidad, los ciclistas cotidianos (desplazamiento por motivos de trabajo, compras y gestiones de todo tipo) utilizan menos el casco comparados con los ciclistas recreativos o deportistas (aquellos cuyas motivaciones principales son el ocio o el deporte). El 44% de los primeros lo utiliza frente al 83% de los segundos (una diferencia de casi 40 puntos).

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

		Tipo de movilidad		Total
		Desplazamientos cotidianos	Desplazamientos de ocio o deporte	
Utilización del casco	Si	57 % 44	222 % 83	279 % 70
	No	73 % 56	44 % 16	117 % 29
Total		130 % 100	269 % 100	399 % 100

La utilización del casco en función del tipo de movilidad refleja unos datos bastante coherentes con respecto al tipo de bicicleta utilizada. El 93% de los ciclistas montados en bicicleta de carreras llevaba el casco puesto, frente al 56% de los ciclistas con bicicleta de paseo (cabe destacar que en 2014 éstos eran únicamente el 26%). Esta diferencia tan significativa, y que todavía persiste, entre los dos tipos de movilidad puede ser debida a dos factores:

- a) El uso del casco supone una mayor molestia para los ciclistas que van al trabajo (mayor sudoración, problemas con el peinado) que para los ciclistas deportivos, a los cuales el uso del casco no penaliza de la misma manera.
- b) El nivel de riesgo asumido por los ciclistas deportivos 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 casco<sup>7</sup>.

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	37 % 56	119 % 63	79 % 93	42 % 76	3 % 50	280 % 70
	No	29 % 44	68 % 36	6 % 7	13 % 24	1 % 17	117 % 29
Total		66 % 100	188 % 100	85 % 100	55 % 100	6 % 100	400 % 100

<sup>7</sup> Otra cuestión interesante a estudiar 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.

Los datos presentados, junto con otros datos que evaluaran 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 utilización del casco: la costumbre de utilizar el casco, su utilidad, el nivel de protección que ofrece en distintas situaciones, su recomendación, idoneidad u obligatoriedad.

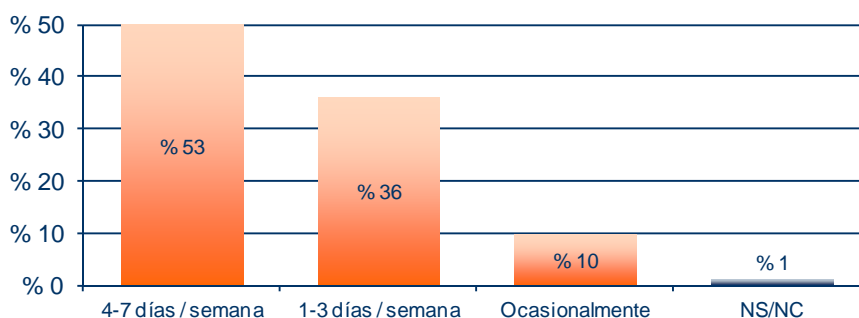
#### 4. USO DE LA BICICLETA

##### 4.1 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.

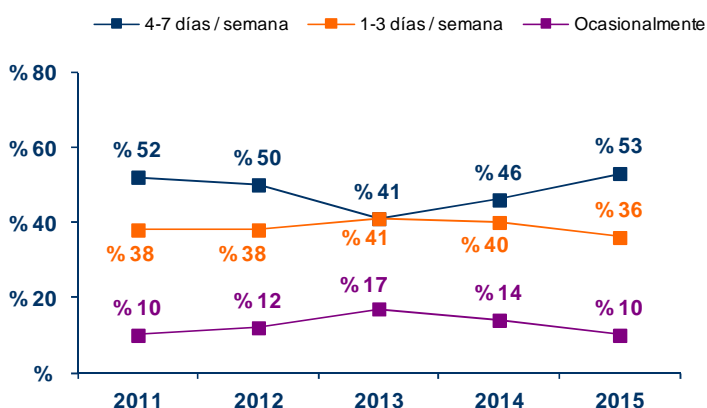
El 53% de la población ciclista encuestada declara utilizar la vía ciclista al menos 4 veces por semana, y otro 36% de una a tres veces. El 10% restante utiliza las vías ciclistas de manera ocasional.

19. Gráfico: Frecuencia de utilización ciclista de las vías ciclistas



Los índices de frecuencia de utilización de los últimos 5 años se mantienen bastante estables. Los usuarios con una frecuencia de utilización mayor a 3 días por semana son siempre mayoría, seguidos siempre de cerca por los usuarios de 1 a 3 veces por semana.

20. 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 diferencias bastante pequeñas, contrariamente a 2014 donde las diferencias fueron muy superiores. El porcentaje de hombres que utiliza las vías ciclistas de manera esporádica es del 9%, mientras que entre las mujeres es del 13%. 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 entre los 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	188 % 54	24 % 45	212 % 53
	1-3 días / semana	123 % 36	21 % 40	144 % 36
	Ocasionalmente	32 % 9	7 % 13	39 % 10
Total		346 % 100	53 % 100	399 % 100

También encontramos grandes diferencias entre los usuarios de la vía ciclista con carácter cotidiano y los usuarios con carácter deportivo o recreativo: El 69% de los primeros utiliza la bicicleta al menos 4 veces por semana, frente al 46% de los segundos. Esta diferencia viene ocasionada principalmente por el grupo formado por estudiantes y por personas que acuden al trabajo, que son los que más se diferencian del resto en cuanto a la frecuencia de utilización. En ambos grupos la proporción de usuarios cuya frecuencia de utilización es de, al menos, 4 veces por semana, alcanza el 72% y el 94%, respectivamente.

12. Tabla: Frecuencia de utilización en función del 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	90 % 69	123 % 46	213 % 53
	1-3 días / semana	28 % 22	116 % 43	144 % 36
	Ocasionalmente	10 % 8	29 % 11	39 % 10
Total		130 % 100	270 % 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 no existen grandes diferencias, siendo los más jóvenes y las personas mayores quienes más utilizan la vía ciclista. En cuanto a los adultos cabe indicar que, como en otros ámbitos de la vida, cuanto mayor es la edad, mayor es la tendencia a fijar las costumbres.

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	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	26 % 63	95 % 51	66 % 48	26 % 72	213 % 53
	1-3 días / semana	10 % 24	71 % 38	55 % 40	8 % 22	144 % 36
	Ocasionalmente	4 % 10	18 % 10	16 % 12	1 % 3	39 % 10
Total		41 % 100	185 % 100	138 % 100	36 % 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.

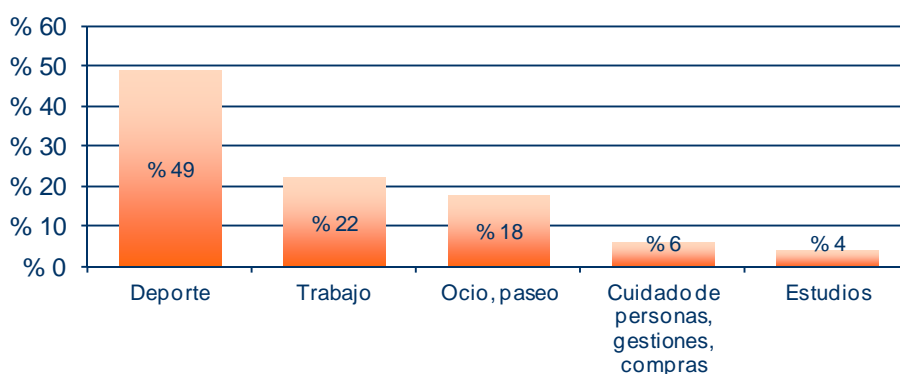
		Tipo de actividad						Total
		Ocupado/a, trabajando	Estudiante	Labores de casa	En el paro	Jubilado/a, pensionista	NS/NC	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	127 % 50	22 % 65	1 % 25	13 % 37	49 % 68	1 % 33	213 % 53
	1-3 días / semana	103 % 41	6 % 18	2 % 50	16 % 46	15 % 21	2 % 67	144 % 36
	Ocasionalmente	20 % 8	5 % 15	1 % 25	6 % 17	7 % 10	0 % 0	39 % 10
Total		252 % 100	34 % 100	4 % 100	35 % 100	72 % 100	3 % 100	400 % 100

## 4.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento

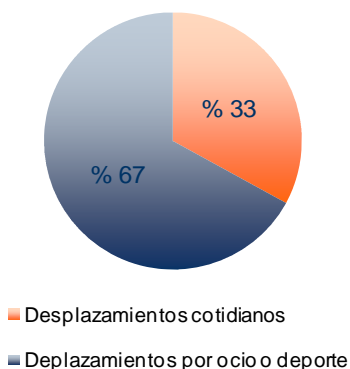
El análisis de los motivos de desplazamiento nos permite conocer el papel de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa como infraestructura de transporte (además de su más conocido papel como infraestructura deportiva y recreativa).

En cuanto a los motivos de desplazamiento, el 49% de la población ciclista encuestada lo hace para la práctica deportiva y el 18% para el ocio o paseo (el porcentaje conjunto es del 67%). El 22% alega motivos de trabajo, el 6% estudios y el 4% restante, gestiones, compras, visitas o cuidados (el porcentaje total de usuarios cotidianos es del 33%).

21. Gráfico: Motivos de desplazamiento de los ciclistas



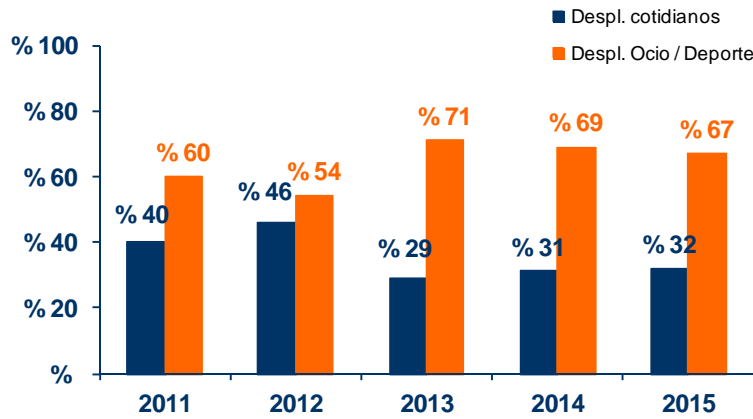
22. Gráfico: Tipo de movilidad de los ciclistas



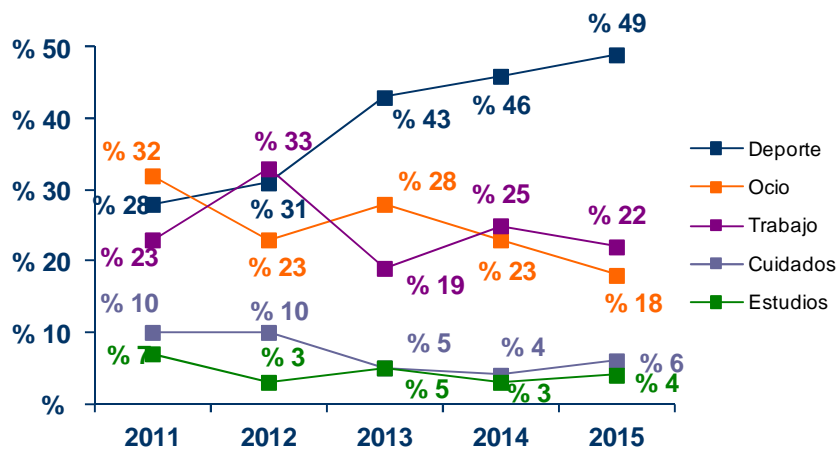
En cuanto a la evolución se refiere el porcentaje de desplazamientos con carácter cotidiano se ha incrementado en 2 puntos en 2015 con respecto a 2014, pasando del 31% al 33%. Este aumento se ha producido principalmente entre las personas que utilizan la vía por motivos de “cuidado de personas, gestiones, compras”, así como por motivo de “estudios”, con una subida de 2 puntos y 1 punto respectivamente. También podemos destacar otros dos fenómenos: el incremento de desplazamientos directamente relacionados con el deporte, que pasa del 46% al 49% y el descenso de los desplazamientos por motivos de “ocio, paseo”, que baja del 23% al 18%.

Para comprender la importante variación con respecto a los datos de 2011 y 2012 léase el apartado 2. Metodología. *Cambio en la metodología empleada y sus consecuencias*).

23. Gráfico: Evolución anual de los ciclistas en función del tipo de movilidad



24. 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 (51% las mujeres, 30% los hombres).

16. Tabla: Motivo del desplazamiento en función del género

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Motivo del desplazamiento	Trabajo	69 % 20	18 % 34	87 % 22
	Estudios	10 % 3	7 % 13	17 % 4
	Cuidados, Gestiones, Compras	24 % 7	2 % 4	26 % 7
	Ocio, Paseo	65 % 19	6 % 11	71 % 18
	Deporte	177 % 51	20 % 38	197 % 49
	<b>Total</b>	<b>345 % 100</b>	<b>53 % 100</b>	<b>398 % 100</b>

Los desplazamientos cotidianos pierden claramente importancia cuanto mayor es la edad. El grupo de edad en el que este tipo de desplazamiento tiene mayor influencia está entre 12-24 años, en el que los desplazamientos cotidianos representan el 61% del total; en el grupo entre 25-44 años la proporción es del 39%, en el de 45-64 es el 21% y en los mayores de 65 años solo el 14%. Esta tendencia coincide con el importante peso que tienen los desplazamientos de carácter deportivo y de ocio entre los mayores de 45, donde representan el 80% del total de desplazamientos.

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

		Grupos de edad				Total
		12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> de 65 años	
Motivo del desplazamiento	Trabajo	2 % 5	62 % 34	23 % 17	0 % 0	87 % 22
	Estudios	17 % 41	0 % 0	0 % 0	0 % 0	17 % 4
	Cuidados, Gestiones, Compras	6 % 15	9 % 5	6 % 4	5 % 14	26 % 7
	Ocio, Paseo	2 % 5	18 % 10	37 % 27	15 % 42	72 % 18
	Deporte	14 % 34	96 % 52	72 % 52	16 % 44	198 % 50
	<b>Total</b>	<b>41 % 100</b>	<b>185 % 100</b>	<b>138 % 100</b>	<b>36 % 100</b>	<b>400 % 100</b>

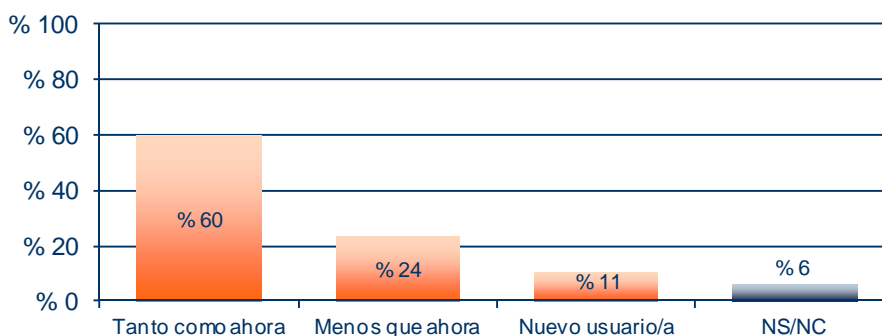


### 4.3 Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta

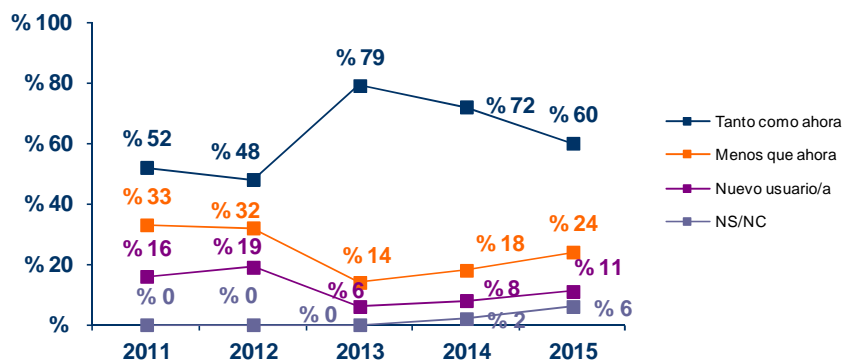
Además de potenciar el uso cotidiano de la bicicleta, la existencia de la red de vías ciclistas tiene una influencia en la promoción del uso de la bicicleta con carácter general. El 60% de la población ciclista encuestada declaró utilizar la bicicleta tanto como ahora antes de comenzar a utilizar la vía ciclista; el 24% declaró utilizarla menos que ahora; y el 11% declaró no haber utilizado nunca la bicicleta anteriormente. Estos datos pueden considerarse como una señal de la normalización del uso de la bicicleta. Y también nos permiten concluir que la existencia de la vía ciclista ha influido en un tercio de las personas encuestadas (el 35% concretamente) a la hora de utilizar la bicicleta, ya sea aumentando su uso o incentivando el uso de la bicicleta por primera vez.

Si observamos la evolución de este dato en los últimos tres años veremos que las vías ciclistas atraen cada año a un gran número de nuevos usuarios, y que el porcentaje de personas que responden “tanto como ahora” disminuye constantemente<sup>8</sup>.

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



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



<sup>8</sup> 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?”.

Si analizamos este factor en función del género encontraremos diferencias notables. El 40% de las mujeres declaró que utilizaba la bicicleta tanto como ahora, frente al 63% de los hombres. Es decir, el porcentaje de mujeres que utilizan la bicicleta más que ahora o que la utilizan por primera vez es del 56% (frente al 30% de los hombres). Estos datos reflejan el papel fundamental que juegan las vías ciclistas en la promoción de la utilización 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. El motivo de este escaso reflejo puede ser la “rotación” femenina, es decir, que a medida que se van incorporando nuevas mujeres usuarias se produzca un número de bajas de proporciones similares, fenómeno éste ya detectado en los últimos dos años.

18. Tabla: Utilización de la bicicleta anterior a la utilización 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

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 entre las personas que usan la bicicleta por motivo de “trabajo” (de los cuales un 57% declaró “utilizar menos” o “no utilizar” la bicicleta anteriormente).

19. Tabla: Utilización de la bicicleta anterior a la utilización de la vía ciclista en función del motivo de desplazamiento

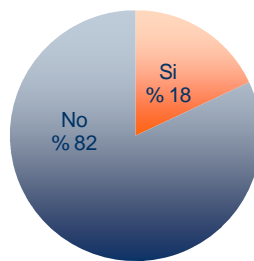
		Motivo del desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Utilización de la bicicleta previa a la existencia de la vía ciclista	Tanto como ahora	32 % 37	16 % 94	16 % 62	40 % 56	134 % 68	238 % 60
	Menos que ahora	31 % 36	1 % 6	6 % 23	17 % 24	39 % 20	94 % 24
	Nuevo usuario/a	18 % 21	0 % 0	4 % 15	11 % 15	9 % 5	42 % 11
	NS/NC	6 % 7	0 % 0	0 % 0	4 % 6	15 % 8	25 % 6
Total		87 % 100	17 % 100	26 % 100	72 % 100	197 % 100	399 % 100

## 5. VALORACIÓN CICLISTA

### 5.1 Percepción de la seguridad ciclista

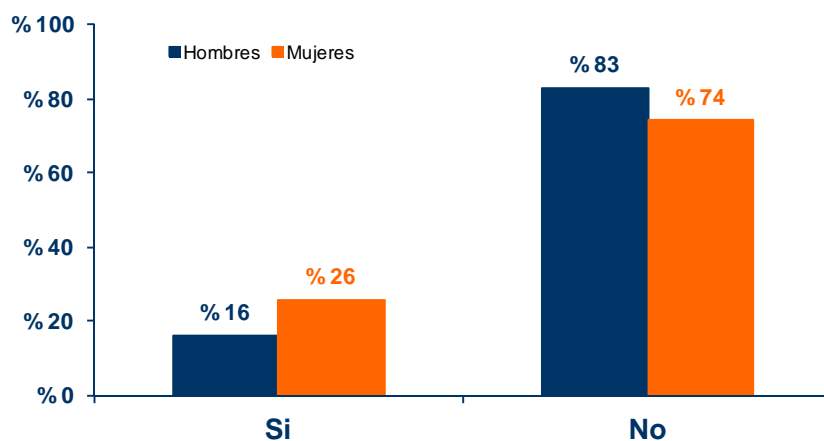
Una de las preguntas realizadas a los usuarios ha sido respecto a su percepción de seguridad, sin especificar si se trataba de seguridad vial o seguridad ciudadana. El 18% respondió que existía algún tramo del trayecto en el que no se sentía seguro (muchos de ellos especificaron el lugar en concreto, ver anexo 3). Esta proporción resulta bastante semejante a la obtenida en 2014 (16%).

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



Si observamos las respuestas en función del género veremos que existe una cierta diferencia entre ambos, aunque no demasiado grande: el porcentaje de mujeres que se siente insegura en algún tramo es del 26%, frente al 16% de los hombres.

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



## 5.2 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 a los usuarios sobre el estado de varios aspectos concretos de las vías: el firme o asfalto, la señalización, la iluminación, la convivencia entre usuarios, la percepción de seguridad y 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 aspecto, y los datos recogidos se han clasificado de la manera siguiente:

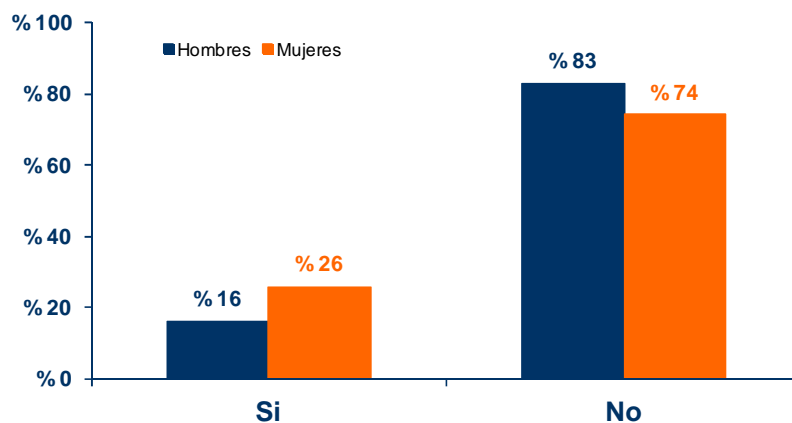
20. Tabla: Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción

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

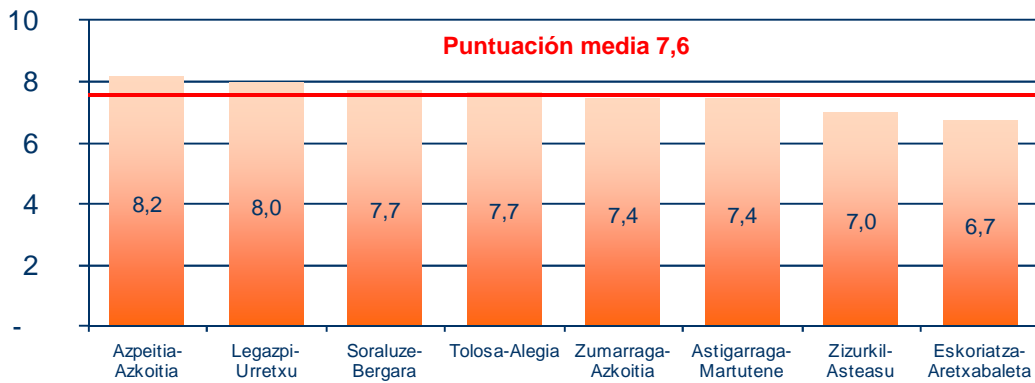
### Valoraciones con respecto al firme o asfalto

El 56% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado del firme o asfalto, y el 41% satisfechas. La puntuación media obtenida para el estado del firme es de 7,6 sobre 10 (muy satisfecho), siendo este factor el mejor valorado. La puntuación más baja fue para el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta, con 6,7 puntos (muy satisfecho), y la mayor puntuación fue para el tramo Azpeitia-Azkoitia con 8,2 puntos (muy satisfecho).

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

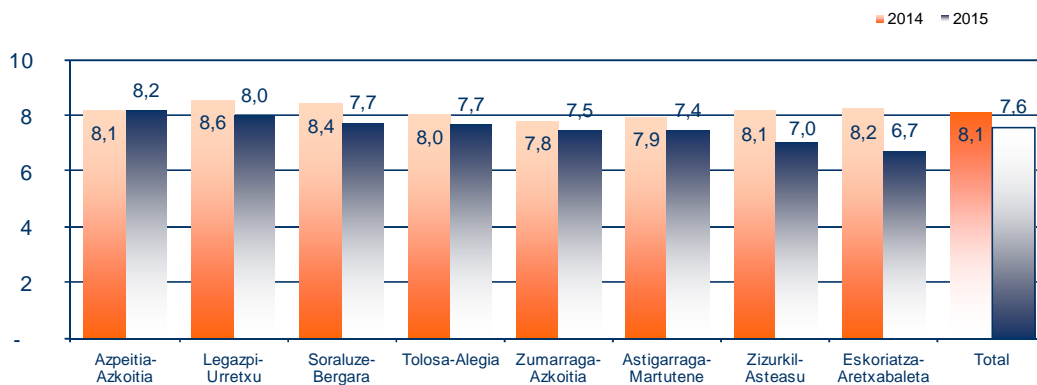


30. Gráfico: Valoración ciclista del estado del firme por tramos



Hay que señalar que la valoración de este aspecto ha empeorado notablemente con respecto al año anterior (0,5 puntos), pasando de 8,1 a 7,6 puntos. Con excepción del tramo Azpeitia-Azkoitia, la valoración del estado del asfalto ha empeorado notablemente, sobre todo en los tramos de Zizurkil-Asteasu y Eskoriatza-Aretxabaleta.

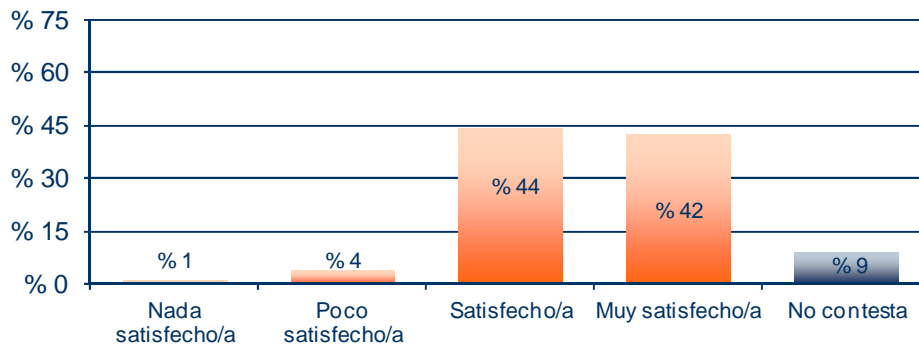
31. Gráfico: Evolución de la valoración del estado del firme por tramos



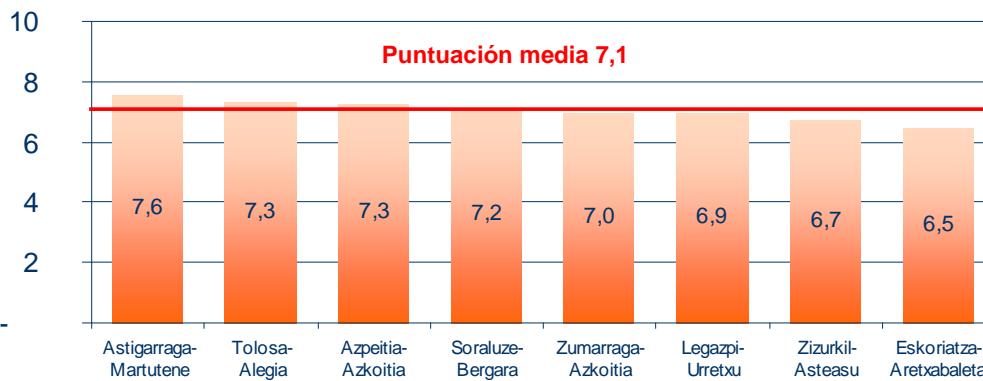
### Valoraciones con respecto a la señalización

El 42% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado de la señalización y el 44% se mostraron satisfechas. La valoración media obtenida por el estado de la señalización en el conjunto de la red es de 7,1 puntos (muy satisfecho). La puntuación más baja la obtuvo el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta con 6,5 puntos (satisfecho), y la más alta fue para el tramo Astigarraga-Martutene con 7,6 puntos (muy satisfecho).

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

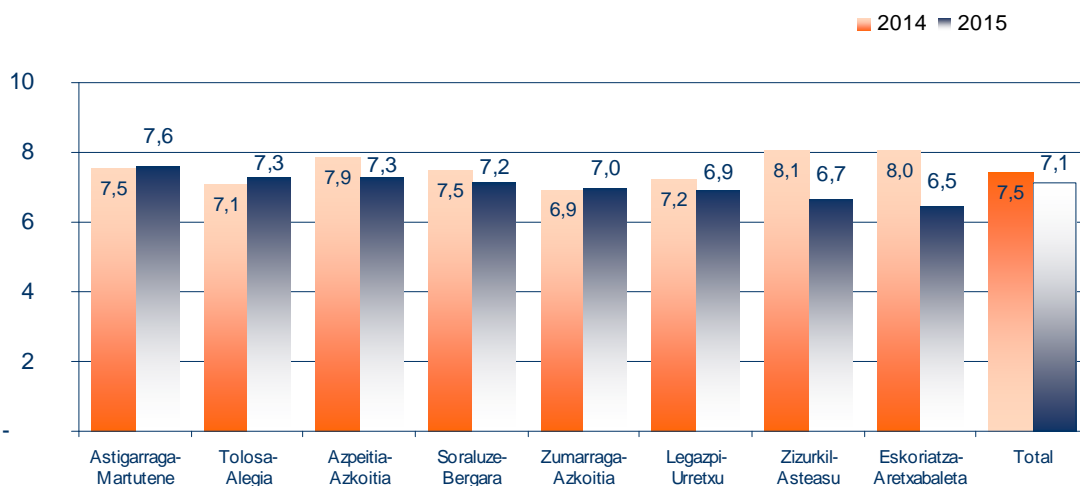


33. Gráfico: Valoración ciclista del estado de la señalización por tramos



El nivel de valoración de la señalización también ha empeorado, pasando del 7,5 al 7,1. Aun así, a pesar de que la valoración ha bajado en 5 tramos, también ha aumentado ligeramente en otros tres.

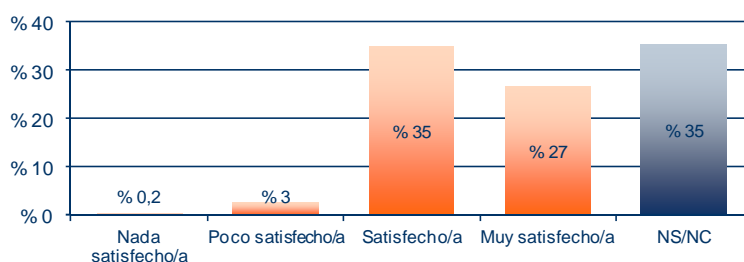
34. Gráfico: Evolución de la valoración de la señalización por tramos



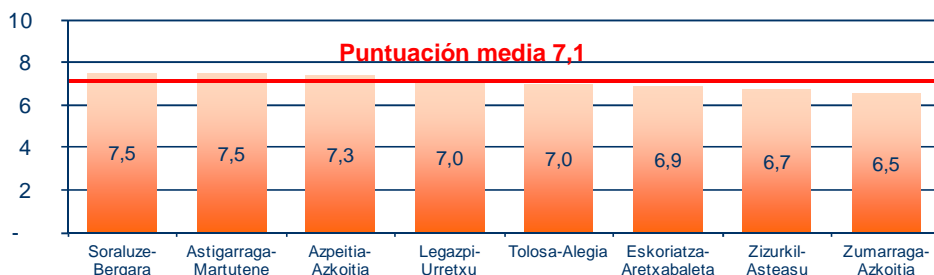
### Valoraciones con respecto a la iluminación

El 27% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado de la iluminación y el 35% satisfechas. La puntuación media obtenida en cuanto a la iluminación en el conjunto de la red de vías ciclistas es de 7,1 puntos (muy satisfecho), idéntica puntuación que en la señalización. Cabe señalar que el 35% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración de este aspecto, ya que declararon no utilizar las vías ciclistas en los momentos del día en que éstas se encuentran iluminadas. La puntuación más baja la obtuvo el tramo Zumarraga-Azkoitia, con 6,5 puntos (satisfecho).

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

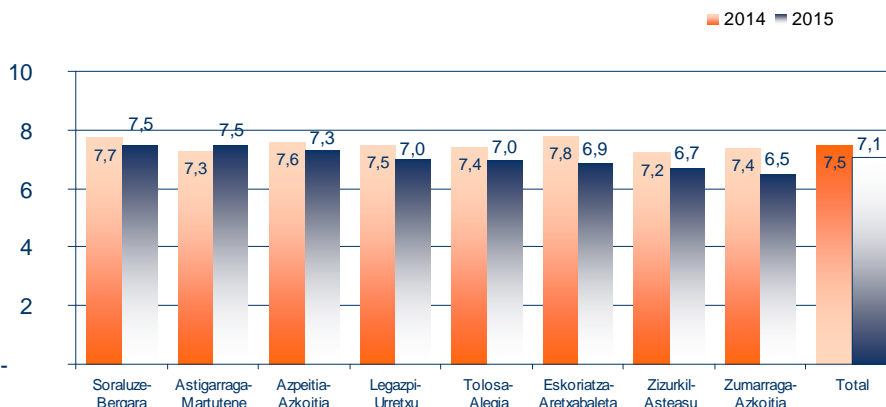


36. Gráfico: Valoración ciclista del estado de la iluminación por tramos



El nivel de valoración de la iluminación también ha empeorado respecto del año pasado, pasando del 7,5 al 7,1. El tramo de Astigarraga-Martutene es el único en el que la valoración ha mejorado (una mejora de 2 décimas). En todos los demás tramos la valoración ha empeorado.

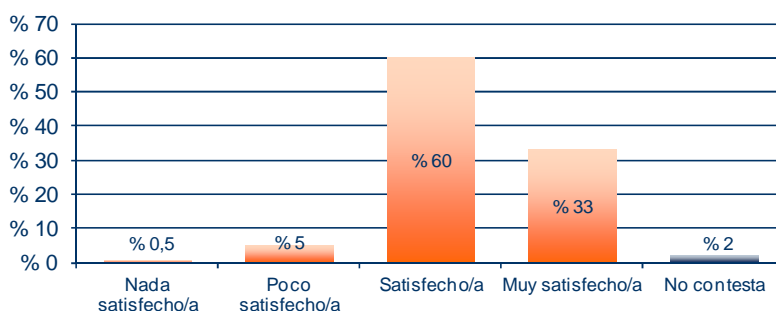
37. Gráfico: Evolución de la valoración del estado de la iluminación por tramos



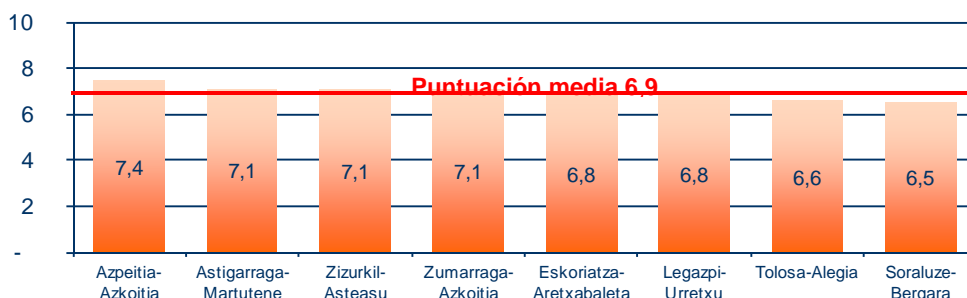
### Valoración con respecto a los niveles de convivencia

La convivencia entre los distintos tipos de usuarios es el aspecto que peor valoración recibe en las encuestas realizadas, con una puntuación de 6,9 puntos (satisfecho). El porcentaje de personas encuestadas que muestran un nivel de valoración insuficiente o muy insuficiente (puntuación menor de 5) ha disminuido 10 puntos. La puntuación más baja fue para el tramo Soraluze-Bergara, con 6,5 puntos (satisfecho) y la mayor puntuación la recibió el tramo Azpeitia-Azkoitia, con 7,2 puntos (muy satisfecho).

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

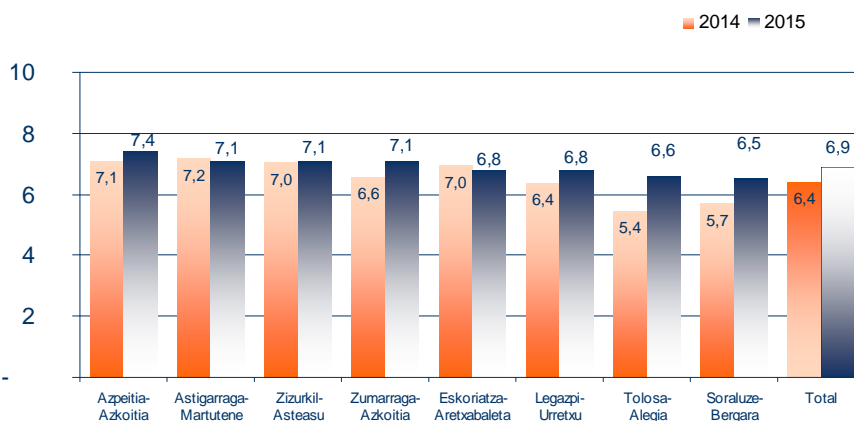


39. Gráfico: Valoración ciclista del nivel de convivencia por tramos



Hay que señalar que la valoración de este aspecto ha mejorado en 0,5 puntos con respecto al año anterior (6,9 puntos en lugar de 6,4). Resulta destacable la mejora de 1,2 puntos en la valoración del tramo Tolosa-Alegia.

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

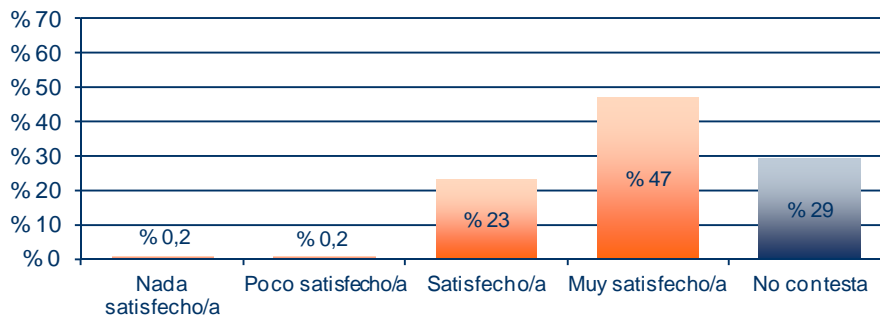




### Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana

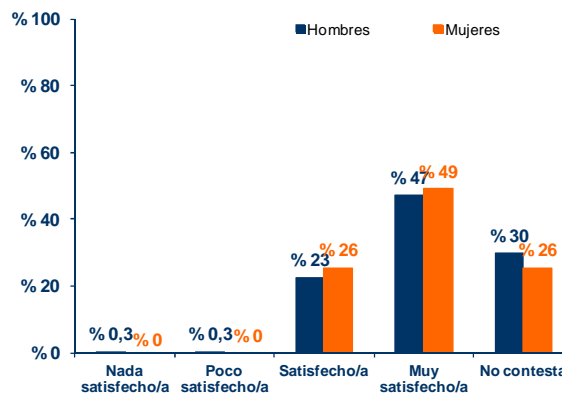
Una de las preguntas incorporadas al cuestionario por segundo año consecutivo ha sido la de la percepción de la seguridad ciudadana. La valoración de los ciclistas en este aspecto ha sido de muy satisfecho en un 47% y satisfecho en un 23%. La mejor puntuación ha sido para el tramo Legazpi-Urretxu, con 8,7 puntos (en la que se ha cerrado y acondicionado una fábrica colindante que contribuía a empeorar los niveles de percepción de la seguridad).

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

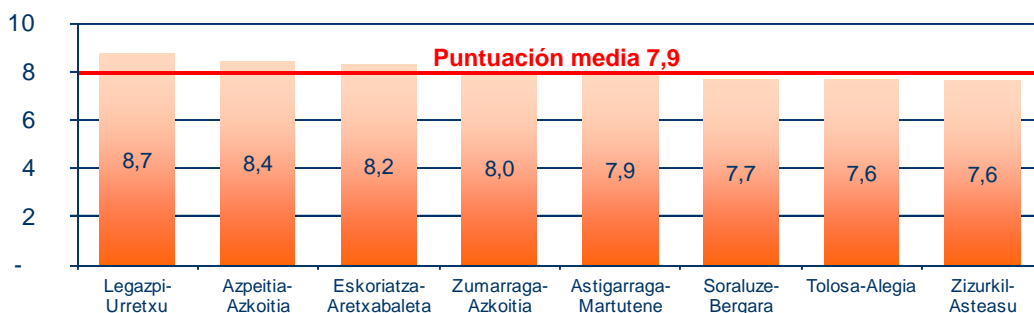


No existen grandes diferencias entre la percepción de la seguridad observada entre hombres y mujeres ciclistas. El porcentaje de satisfacción de las mujeres es superior al de los hombres en 5 puntos (75% y 70% respectivamente).

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

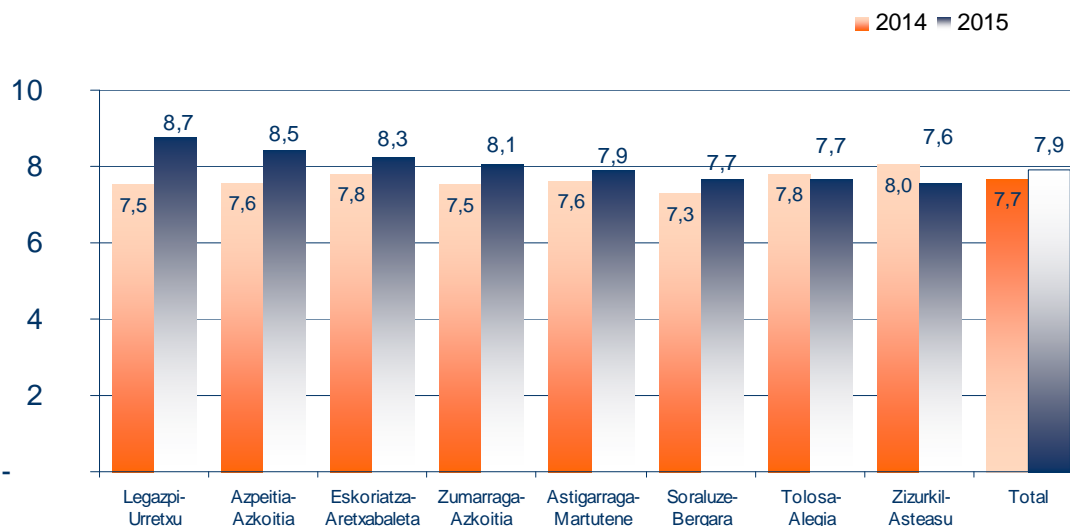


43. Gráfico: Valoración ciclista respecto a la percepción de la seguridad ciudadana por tramos



La percepción de la seguridad ciudadana y la de la convivencia han sido las únicas cuyos datos han mejorado. Esta mejora se ha observado en casi todos los tramos, con la excepción del tramo Tolosa-Alegia y Zizurkil-Asteasu.

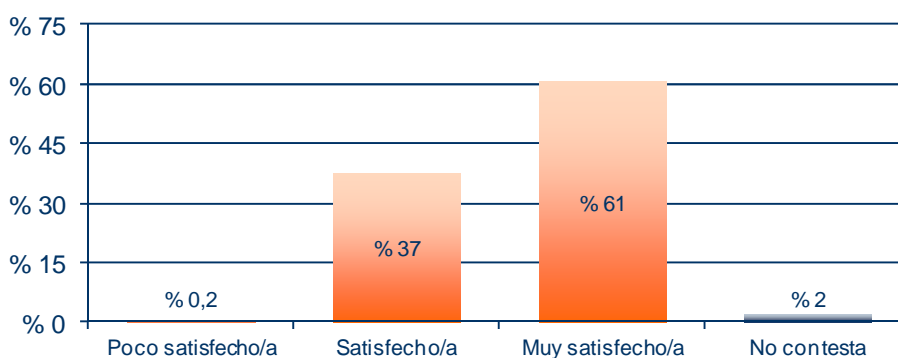
44. Gráfico: Evolución de la valoración de la seguridad ciudadana por tramos



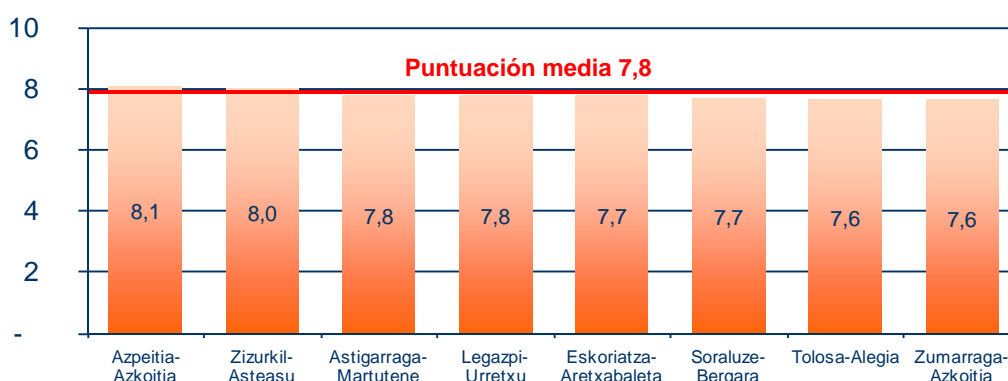
### Valoración general de la vía ciclista

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, al igual que en 2014 (a pesar de que el porcentaje ha disminuido 8 centésimas pasando del 7,84 al 7,76). El 61% de los ciclistas se mostraron muy satisfechos con el estado general de la vía y el 37% satisfechos. La vía ciclista mejor valorada fue la de Azpeitia-Azkoitia, con 8,1 puntos, y la peor valorada la de Tolosa-Alegia y Zumarraga-Azkoitia con 7,6 puntos.

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

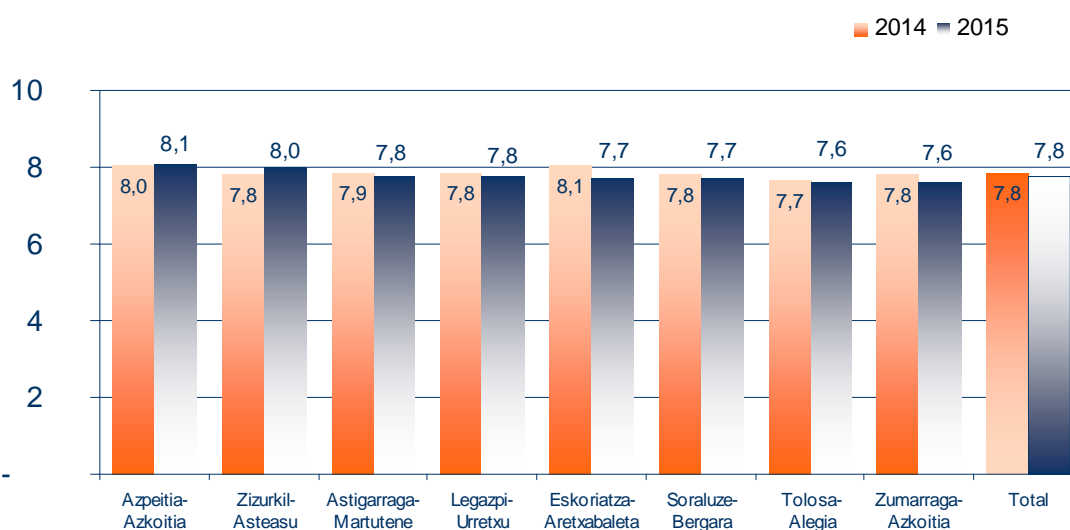


46. Gráfico: Valoración ciclista respecto al estado general de las vías, por tramos



Si observamos la valoración general por tramos veremos que se han producido variaciones de 0,2 puntos como máximo en prácticamente todas las vías, y que la valoración general ha empeorado en una décima (concretamente 8 centésimas). En el caso del tramo Eskoriatza-Aretxabaleta la disminución ha sido de 0,4 puntos, destacando las bajadas en la valoración del estado del asfalto, la señalización y la iluminación. 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 encuestadas.

47. Gráfico: Evolución de la valoración general por tramos



En cuanto a la puntuación media de la valoración general podemos destacar lo siguiente: la diferencia entre el tramo mejor valorado (8,1 puntos) y el peor valorado (7,6 puntos) es de 0,5 puntos. Un total de 4 vías se encuentran por debajo de la media de valoración, otras dos en la media y las otras dos por encima. Cabe destacar los pobres resultados obtenidos por el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta, con 4 apartados por debajo de la media general.

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

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

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

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

VIA CICLISTA	Firme / Asfalto			Señalización			Iluminación			Convivencia			Seguridad			GENERAL		
	2014	2015	Δ	2014	2015	Δ	2014	2015	Δ	2014	2015	Δ	2014	2015	Δ	2014	2015	Δ
Azpeitia-Azkoitia	8,1	8,2	0,0	7,9	7,3	-0,6	7,6	7,3	-0,3	7,1	7,4	0,4	7,6	8,5	0,9	8,0	8,1	0,1
Zizurkil-Asteasu	8,1	7,0	-1,1	8,1	6,7	-1,4	7,5	6,7	-0,8	7,0	7,1	0,0	8,0	7,6	-0,4	7,8	8,0	0,2
Astigarraga-Martutene	7,9	7,4	-0,5	7,5	7,6	0,0	7,3	7,5	0,2	7,2	7,1	-0,1	7,6	7,9	0,3	7,9	7,8	-0,1
Legazpi-Urretxu	8,6	8,0	-0,6	7,2	6,9	-0,3	7,5	7,0	-0,5	6,4	6,8	0,4	7,5	8,7	1,2	7,8	7,8	-0,1
Eskoriatza-Aretxabaleta	8,2	6,7	-1,5	8,0	6,5	-1,6	7,8	6,9	-0,9	7,0	6,8	-0,2	7,8	8,3	0,4	8,1	7,7	-0,3
Soraluze-Bergara	8,4	7,7	-0,7	7,5	7,2	-0,3	7,7	7,5	-0,2	5,7	6,5	0,8	7,3	7,7	0,4	7,8	7,7	-0,1
Tolosa-Alegia	8,0	7,7	-0,4	7,1	7,3	0,2	7,4	7,0	-0,4	5,4	6,6	1,1	7,8	7,7	-0,1	7,7	7,6	-0,1
Zumarraga-Azkoitia	7,8	7,5	-0,4	6,9	7,0	0,0	7,4	6,5	-0,9	6,6	7,1	0,5	7,5	8,1	0,5	7,8	7,6	-0,2
Puntuación Media	8,1	7,6	-0,5	7,5	7,1	-0,3	7,5	7,1	-0,4	6,4	6,9	0,5	7,7	7,9	0,3	7,8	7,8	-0,1

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

Si analizamos la valoración general de los tramos desde el punto de vista de la frecuencia de uso veremos que cuanto mayor es la frecuencia de utilización más baja es la valoración de las personas que los utilizan.

23. 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	1	0	0	1
		% 0	% 0	% 0	% 0
	Satisfecho/a	88	52	8	150
		% 41	% 36	% 21	% 38
	Muy satisfecho/a	120	90	30	242
	% 56	% 63	% 77	% 61	
	No contesta	4	2	1	7
		% 2	% 1	% 3	% 2
Total		213	144	39	400
		% 100	% 100	% 100	% 100

El grupo de nuevos usuarios de la bicicleta es quienes mejor valoración general otorgan. El 71% de las personas que no utilizaban la bicicleta antes de existir la vía ciclista se ha mostrado “muy satisfecha” con el estado general de la vía, 10 puntos por encima de la valoración media.

24. Tabla: Nivel de satisfacción en función de la utilización de la bicicleta previa a la existencia de la vía.

		Nivel de utilización de la bicicleta previo a su existencia			Total
		Tanto como ahora	Menos que ahora	Nuevo usuario/a	
Valoración General de la Vía Ciclista	No satisfecho	1 % 0	0 % 0	0 % 0	1 % 0
	Satisfecho	92 % 38	39 % 41	12 % 29	150 % 37
	Muy satisfecho	141 % 59	56 % 59	30 % 71	243 % 61
Total		239 % 100	95 % 100	42 % 100	401 % 100

También el motivo de desplazamiento tiene su influencia en la valoración obtenida. Así, el 82% de las personas que utilizan la vía ciclista por motivo de “estudios” se han mostrado muy satisfechas con el estado general de la vía, 21 puntos por encima de la media.

25. Tabla: Nivel de satisfacción en función del motivo del desplazamiento

		Motivo del desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Valoración General de la Vía Ciclista	No satisfecho	0 % 0	0 % 0	0 % 0	0 % 0	1 % 1	1 % 0
	Satisfecho	32 % 37	3 % 18	8 % 31	23 % 32	84 % 42	150 % 38
	Muy satisfecho	53 % 61	14 % 82	18 % 69	47 % 65	110 % 56	242 % 61
Total		87 % 100	17 % 100	26 % 100	72 % 100	198 % 100	400 % 100

El grupo de personas desempleadas es el que peor ha valorado el estado de la vía ciclista. Solo el 50% de las personas de este grupo se mostraron muy satisfechas, frente al 61% de media.

26. Tabla: Nivel de satisfacción en función tipo de actividad

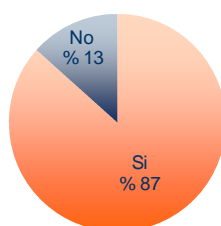
		Actividad					Total
		Ocupado/a, Trabajando	Estudiante	Labores de casa	En el paro	Jubilado/a, Pensionista	
Valoración General de la Vía Ciclista	No satisfecho	1 % 0	0 % 0	0 % 0	0 % 0	0 % 0	1 % 0
	Satisfecho	90 % 36	11 % 32	1 % 25	18 % 51	29 % 40	150 % 38
	Muy satisfecho	154 % 61	23 % 68	3 % 75	17 % 49	43 % 60	242 % 61
Total		252 % 100	34 % 100	4 % 100	35 % 100	72 % 100	400 % 100

### 5.3 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 realizar el trayecto en coche?



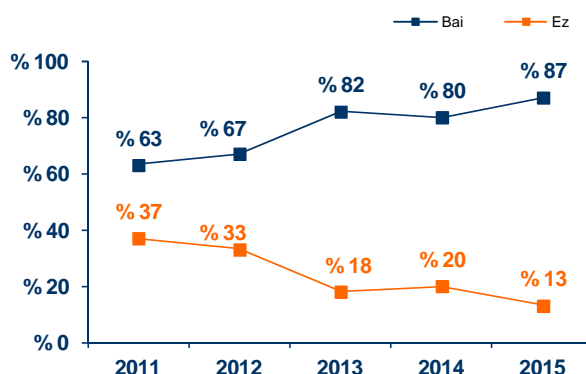
El 87% de los ciclistas de tipo cotidiano tiene la posibilidad de realizar el trayecto en coche. Este porcentaje bastante elevado se ve ligeramente reducido entre los estudiantes, cuyo nivel de “cautividad” con respecto a la bicicleta (dependencia de la bicicleta o de los medios de transporte públicos) es mayor.

27. 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	77 % 90	13 % 76	15 % 83	105 % 87
	No	9 % 10	4 % 24	3 % 17	16 % 13
Total		86 % 100	17 % 100	18 % 100	121 % 100

Si observamos la evolución de esta variable veremos que el porcentaje de personas que tiene la posibilidad de realizar el mismo trayecto en coche ha aumentado. Una posible interpretación de este dato es que una parte de los usuarios que realizaban el trayecto cotidiano en coche haya decidido utilizar la bicicleta para esos mismos desplazamientos, demostrando un mayor nivel de concienciación al respecto.

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



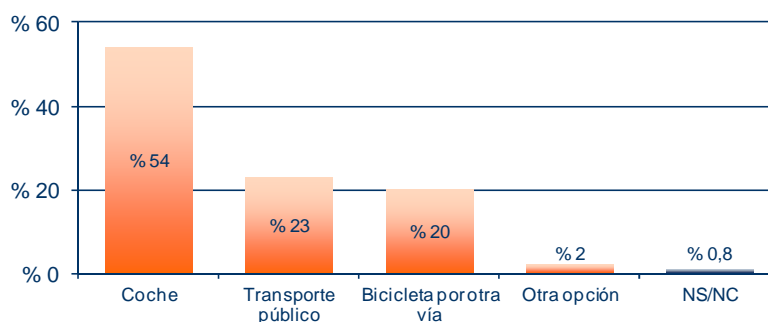
### Cuál sería el modo de transporte utilizado en ausencia de la vía ciclista<sup>9</sup>

Preguntando a las personas que utilizan la bicicleta para actividades cotidianas qué modo de transporte utilizarían en caso de no existir la vía ciclista, 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 medio de transporte debido a la ausencia de vías alternativas que garanticen un mínimo de seguridad vial.

El 54% de las personas que utilizan la bicicleta para actividades cotidianas utilizaría el coche, el 23% el transporte público y el 20% seguiría utilizando la bicicleta, aun en ausencia de vías ciclistas disponibles. El 2% mostró una preferencia por otro modo de transporte, sobre todo por caminar.

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



<sup>9</sup> Aunque los resultados de esa tabla se basan en una estadística de 122 individuos, la muestra de base es de 400. A esos 400 solo se les hizo la pregunta de si tenían la posibilidad de realizar el trayecto en coche, y 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 ser cautelosos a la hora de analizar las conclusiones extraídas del cruce de datos, pudiendo ser éstas más bien el reflejo de una situación puntual.

Si analizamos el porcentaje de personas encuestadas que realizaría el mismo trayecto en transporte público (23%) en función del género, encontramos grandes diferencias entre hombres (19%) y mujeres (41%), ya que las mujeres muestran una mayor tendencia a utilizar este medio de transporte. El porcentaje de mujeres que realizaría el mismo trayecto en bicicleta por otro camino (15%) también es inferior al de los hombres (21%). 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.

28. Tabla: Medio de transporte alternativo elegido en función del género

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Medio de transporte alternativo en ausencia de vía ciclista	En bicicleta por otra vía	20 % 21	4 % 15	24 % 20
	Coche	54 % 56	12 % 44	66 % 54
	Transporte público	18 % 19	11 % 41	29 % 24
	Otra opción	3 % 3	0 % 0	3 % 2
	<b>Total</b>	<b>96 % 100</b>	<b>27 % 100</b>	<b>123 % 100</b>

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 22%. Esta proporción disminuye entre quienes van a trabajar (20%). El porcentaje más bajo se da entre los estudiantes (18%).

La elección del automóvil entre las personas que realizan el trayecto por motivos de trabajo representa el 59% (12 y 26 puntos más que entre quienes realizan el trayecto por motivos de “estudios” o de “cuidados, gestiones, compras” respectivamente). El 35% de las personas que se desplazan por motivo de estudios elegiría el transporte público.

29. Tabla: Medio de transporte alternativo 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	17 % 20	3 % 18	4 % 22	24 % 20
	Coche	51 % 59	8 % 47	6 % 33	65 % 54
	Transporte público	16 % 19	6 % 35	6 % 33	28 % 23
	Otra opción	1 % 1	0 % 0	2 % 11	3 % 2
<b>Total</b>	<b>86 % 100</b>	<b>17 % 100</b>	<b>18 % 100</b>	<b>121 % 100</b>	



Si observamos la elección en función de la edad veremos que el automóvil es el medio alternativo preferido de la población entre 25 y 44 años de edad (60%), lo cual coincide con las personas con mayor índice de actividad laboral. Por otra parte, el transporte público es el que predomina como alternativa entre las personas de 12 a 24 años.

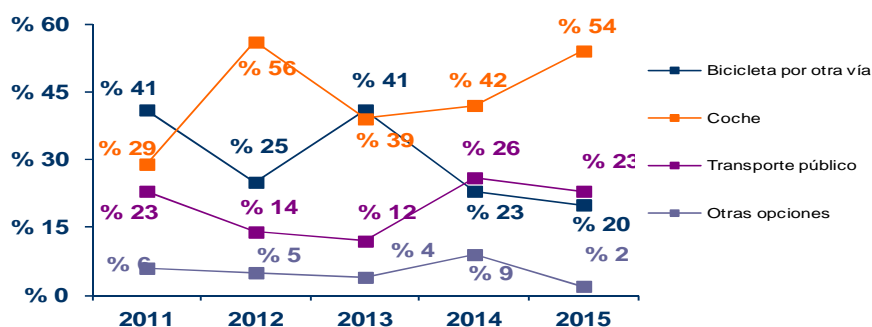
30. Tabla: Medio de transporte alternativo elegido en función de la edad

		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	3 % 14	13 % 19	8 % 30	0 % 0	24 % 20
	Coche	9 % 43	42 % 60	13 % 48	1 % 33	65 % 54
	Transporte público	9 % 43	13 % 19	6 % 22	0 % 0	28 % 23
	Otra opción	0 % 0	1 % 1	0 % 0	2 % 67	3 % 2
	Total	21 % 100	70 % 100	27 % 100	3 % 100	121 % 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 muestra una tendencia continua a la baja durante los últimos tres años, siendo el 2015 el año con el porcentaje más bajo. Esto puede ser debido a la percepción cada vez más baja en cuanto al nivel de seguridad ofrecido por las carreteras.
- La elección del coche como medio de transporte “alternativo” ha aumentado en 12 puntos durante el mismo periodo.
- La elección del transporte público también ha disminuido (pasando del 26% al 23%).
- El porcentaje de quienes eligen “otras opciones” ha sido el que mayor disminución ha experimentado (pasando del 9% al 2%). Sabiendo que al elegir esa opción lo que se hace habitualmente es ir caminando, podemos considerar el dato como negativo desde el punto de vista de la movilidad sostenible/activa.

51. Gráfico: Evolución anual de la alternativa elegida.



## 6. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN PEATONAL

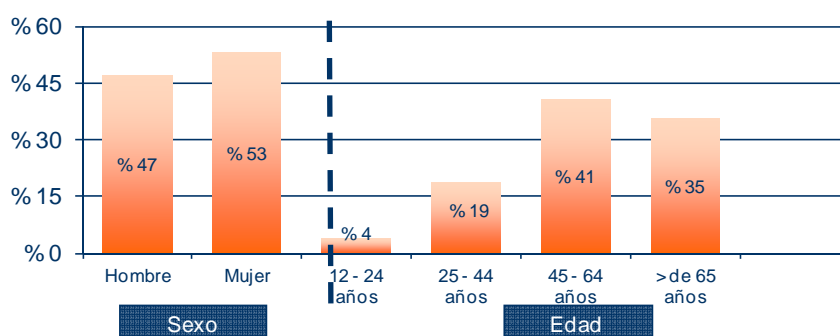
Debemos tener en cuenta que la información contenida en el capítulo dedicado a los peatones ha sido extraída de una muestra de 150 encuestas y no tiene, por lo tanto, un valor estadístico muy alto. Sin embargo consideramos que puede ser útil para conocer las tendencias en cuanto a los factores estudiados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

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

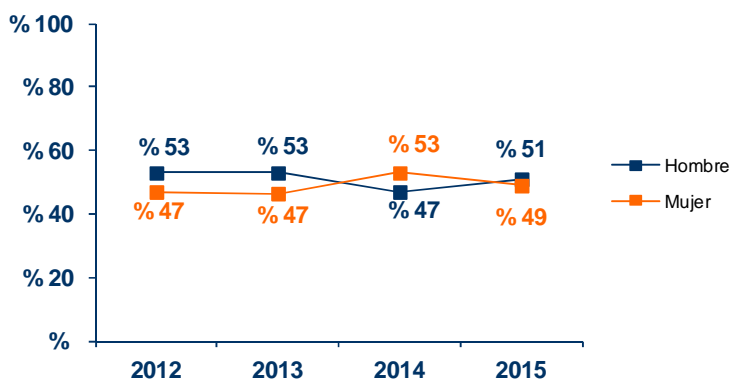
Los datos de las encuestas muestran que el 49% de las personas encuestadas eran mujeres y el 51% hombres. Al compararlo con los datos de años anteriores veremos que prácticamente se ha mantenido el equilibrio de género en el número de personas encuestadas que realiza el trayecto a pie.

En cuanto a la edad, el 84% de las personas encuestadas era mayor de 45 años. Resulta significativo que solo el 17% de la población peatonal tenga menos de 45 años (los menores de 25 años han representado únicamente el 2%). La media de edad es de 62 años (mientras que la media de edad ciclista es 17 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 peatones por género<sup>10</sup>

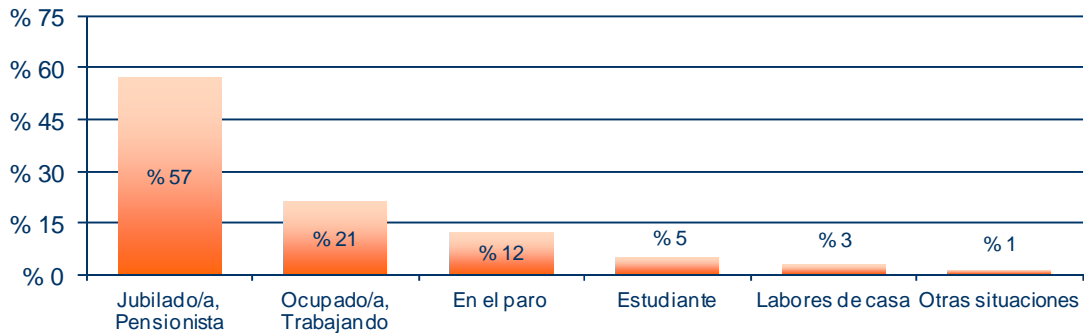


<sup>10</sup> No existen datos de 2011, ya que no se realizaron conteos manuales de peatones.

## 6.2 Clasificación por tipo de actividad

Seis de cada diez peatones (el 57%) son personas jubiladas o pensionistas. El 21% trabaja actualmente o tiene alguna ocupación, el 12% está en paro, el 5% estudiando y el 3% realiza tareas domésticas.

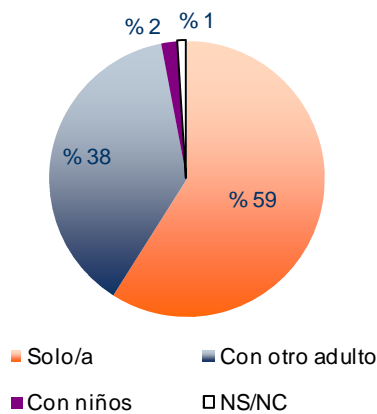
54. Gráfico: Clasificación de los peatones por tipo de actividad



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

La mayoría de peatones de la red foral (el 59%) realiza el desplazamiento en solitario. El 38% realiza el desplazamiento en compañía de otro adulto y el 2% en compañía de niños.

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



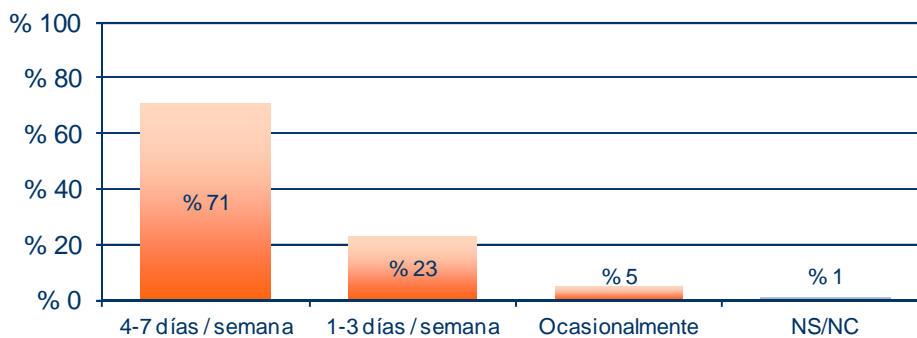
## 7. USO PEATONAL

### 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.

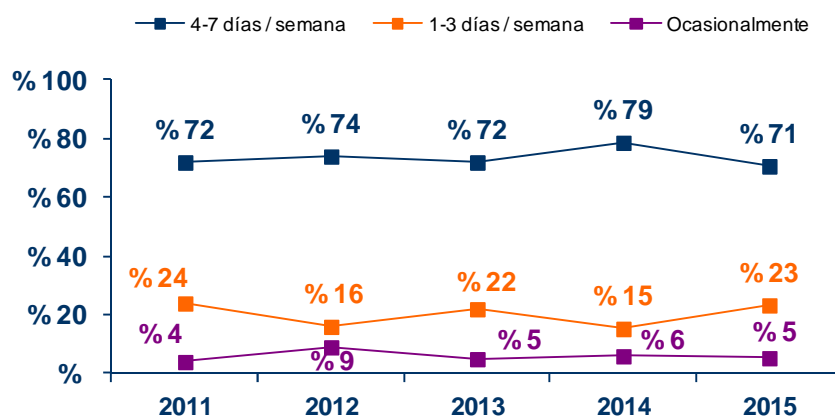
El 71% de las personas encuestadas declara utilizar la vía ciclista al menos 4 veces por semana, y otro 23% de una a tres veces.

56. Gráfico: Frecuencia de utilización de las vías ciclistas por parte de los peatones



Si observamos la evolución de la frecuencia de utilización veremos que el nivel de fidelización respecto al uso de las vías ciclistas se ha mantenido, y que cada año más del 70% de las personas encuestadas declara 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 86% 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-peatonal). 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-peatonal.

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	1 % 33	12 % 55	38 % 62	55 % 86	106 % 71	118 % 79
	1-3 días / semana	1 % 33	9 % 41	17 % 28	8 % 13	35 % 23	23 % 15
	Ocasionalmente	1 % 33	1 % 5	5 % 8	1 % 2	8 % 5	9 % 6
Total		3 % 100	22 % 100	61 % 100	64 % 100	150 % 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.

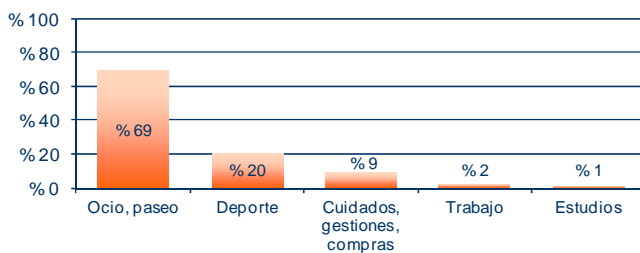
		Actividad						Total
		Ocupado/a, Trabajando	Estudiante	Labores de casa	En el paro	Jubilado/a, Pensionista	Otras situaciones	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	17 % 53	2 % 50	9 % 50	7 % 88	70 % 81	1 % 50	106 % 71
	1-3 días / semana	13 % 41	1 % 25	7 % 39	1 % 13	12 % 14	1 % 50	35 % 23
	Ocasionalmente	2 % 6	1 % 25	1 % 6	0 % 0	4 % 5	0 % 0	8 % 5

## 7.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento

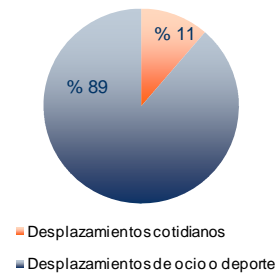
El análisis de los motivos de desplazamiento en la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa nos permite comprobar el papel cada vez más importante de otros motivos de utilización, además de verificar su importancia como espacio recreativo y de paseo.

En cuanto a los motivos de desplazamiento, el 69% de las personas encuestadas lo utiliza para ocio o paseo y el 20% con carácter deportivo (el porcentaje conjunto es del 89%). El 9% alega motivos de gestiones, compras, visitas o cuidados, el 2% trabajo, y el 1% restante, estudios (el porcentaje total de usuarios cotidianos es del 11%).

58. Gráfico: Motivos de desplazamiento entre peatones



59. Gráfico: Tipo de movilidad peatonal

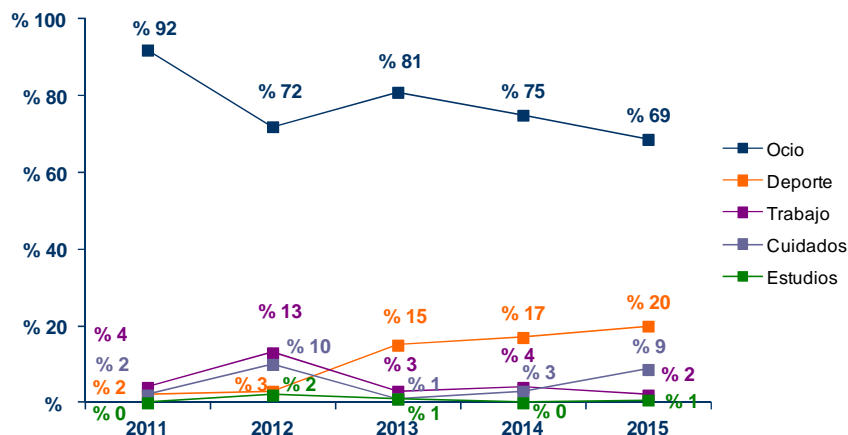


En 2015, el porcentaje de trayectos de uso cotidiano ha sido del 11%, cuatro puntos superior a 2014, y 6 puntos superior a 2013 (años en los que esta cifra alcanzó un 7% y un 5%, respectivamente).

Los resultados más relevantes corresponden al grupo “compras, gestiones o cuidados” donde se ha pasado del 3% en 2014, al 9% en 2015.

Al igual que en el caso de los ciclistas, el porcentaje de desplazamientos por motivos de ocio o paseo ha disminuido 6 puntos. Sin embargo, el porcentaje de desplazamientos con carácter deportivo ha aumentado un 3%.

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

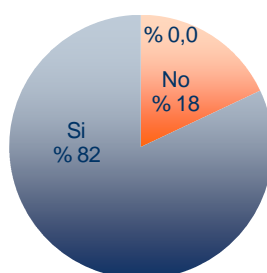


## 8. VALORACIÓN PEATONAL

### 8.1 Percepción peatonal de la seguridad

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 18% de las personas encuestadas declaró que existe algún punto del tramo en el que no se sienten seguras.

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



### 8.2 Valoración peatonal de la vía ciclista

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 los peatones sobre las vías ciclistas en particular y sobre la red de vías ciclistas en general.

Al igual que a la población ciclista, también a los peatones se les 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 aspecto, y los datos recogidos se han clasificado de la manera siguiente:

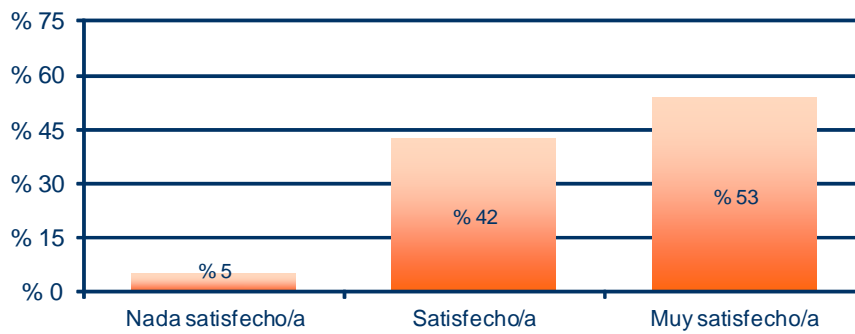
33. Tabla: Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción

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

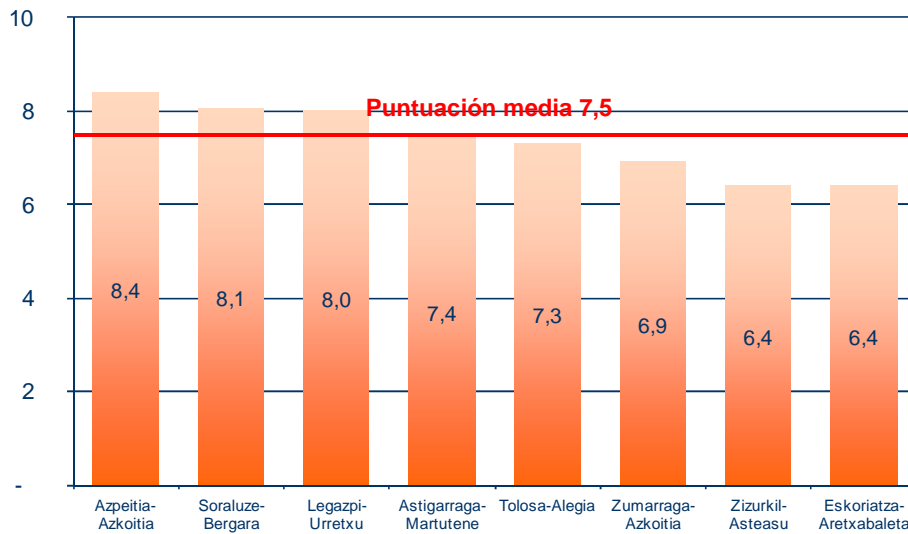
### Valoraciones con respecto al firme o asfalto

El 53% de las personas encuestadas se mostró muy satisfecho con el estado del firme o asfalto y el 42% satisfecho. La puntuación media obtenida para el estado del firme es de 7,5 sobre 10 (muy satisfecho). La puntuación más baja fue para el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta, con 6,4 puntos (satisfecho) y la mayor puntuación fue para el tramo Azpeitia-Azkoitia con 8,4 puntos (muy satisfecho).

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



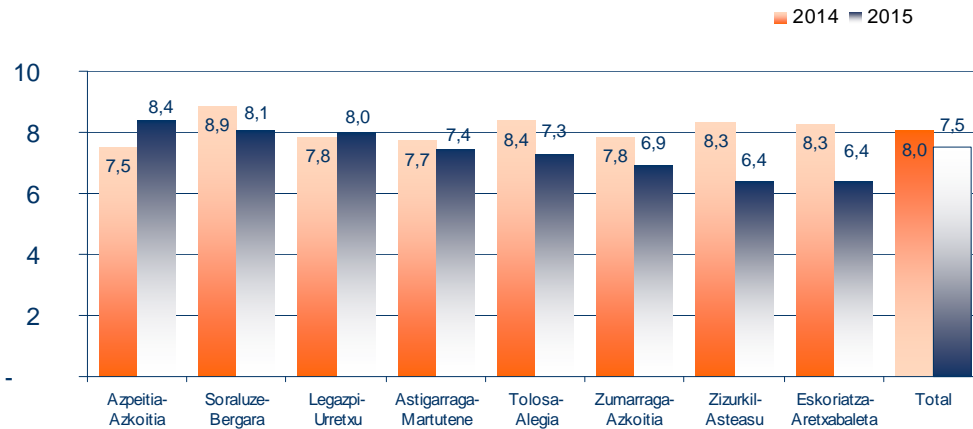
63. Gráfico: Valoración peatonal del estado del firme por tramos



Si observamos la evolución anual veremos que se ha producido descenso de la puntuación general, pasando de 8,0 a 7,5 puntos.



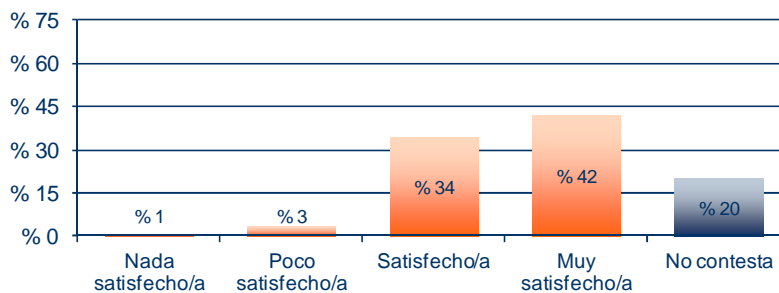
64. Gráfico: Evolución de la valoración del estado del firme por tramos



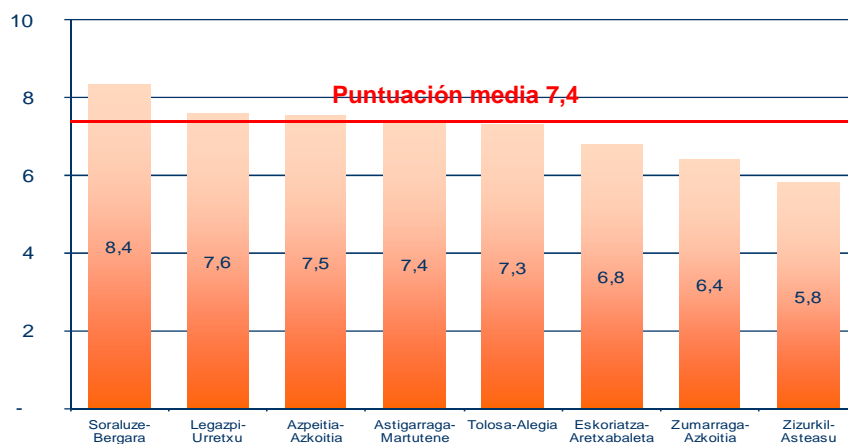
### Valoraciones con respecto a la señalización

El 42% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado del firme o asfalto y el 34% satisfechas. La valoración media obtenida por el estado de la señalización en el conjunto de la red es de 7,4 puntos (satisfecho). La puntuación más baja la obtuvo el tramo Zizurkil-Asteasu, con 5,8 puntos (satisfecho), y la puntuación más alta fue para el tramo Soraluze-Bergara, con 8,4 puntos de valoración media (muy satisfecho).

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

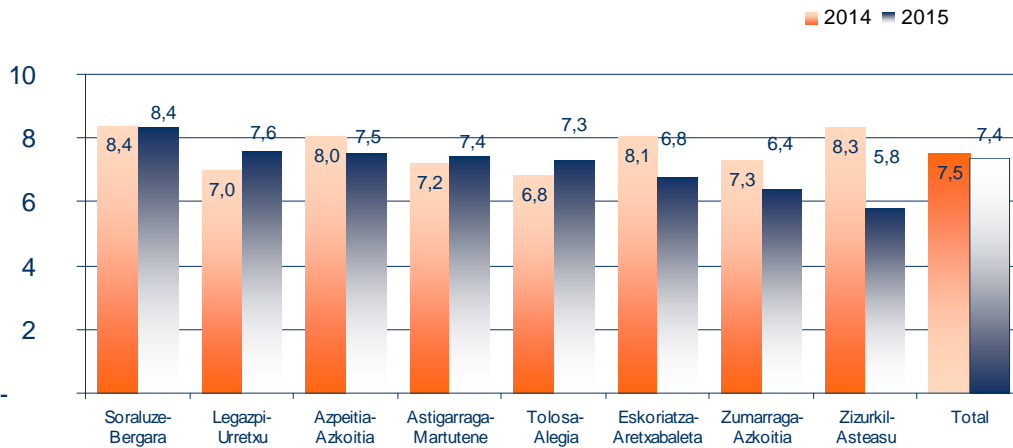


66. Gráfico: Valoración peatonal del estado de la señalización por tramos



La valoración global de la señalización ha descendido 0,1 puntos en el último año y la valoración ha empeorado en la mitad de los tramos.

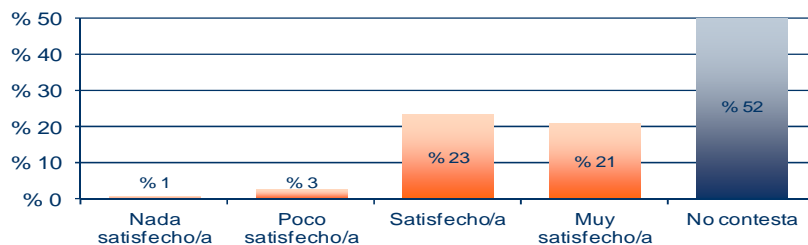
67. Gráfico: Evolución de la valoración de la señalización por tramos



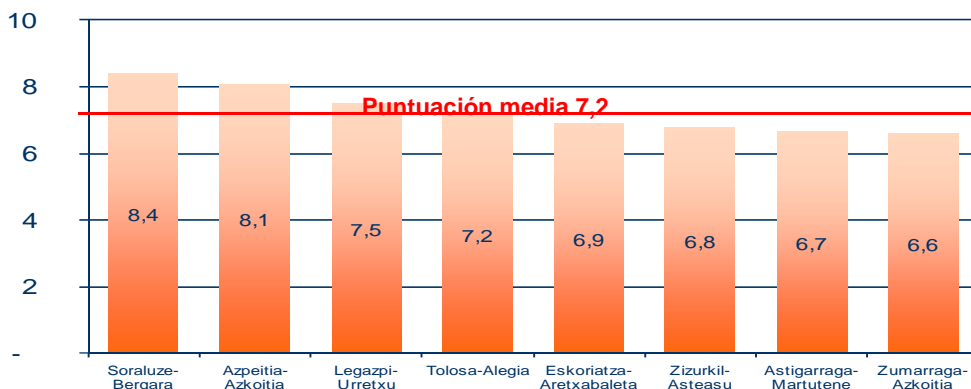
### Valoraciones con respecto a la iluminación

El 21% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado de la iluminación y el 23% satisfechas. La puntuación media obtenida para el estado de la señalización es de 7,2 sobre 10 (satisfecho). La puntuación más baja la obtuvo el tramo Zumarraga-Azkoitia, con 6,6 puntos (satisfecho), y la puntuación más alta fue para el tramo Soraluze-Bergara con 8,4 puntos de valoración media (muy satisfecho).

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

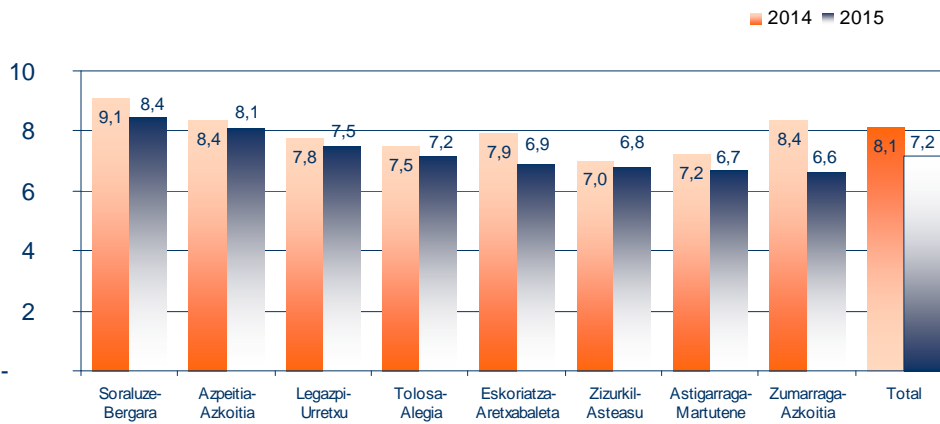


69. Gráfico: Valoración peatonal del estado de la iluminación por tramos



En lo que a la evolución se refiere, podemos ver que ha empeorado en casi todos los tramos y la puntuación media ha pasado de 8,1 a 7,2 puntos.

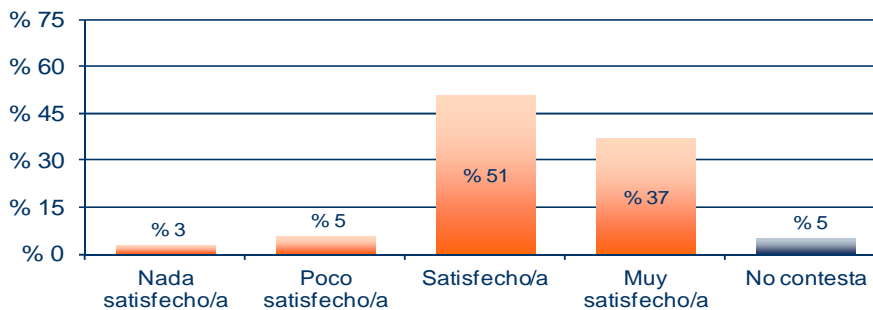
70. Gráfico: Evolución de la valoración del estado de la iluminación por tramos



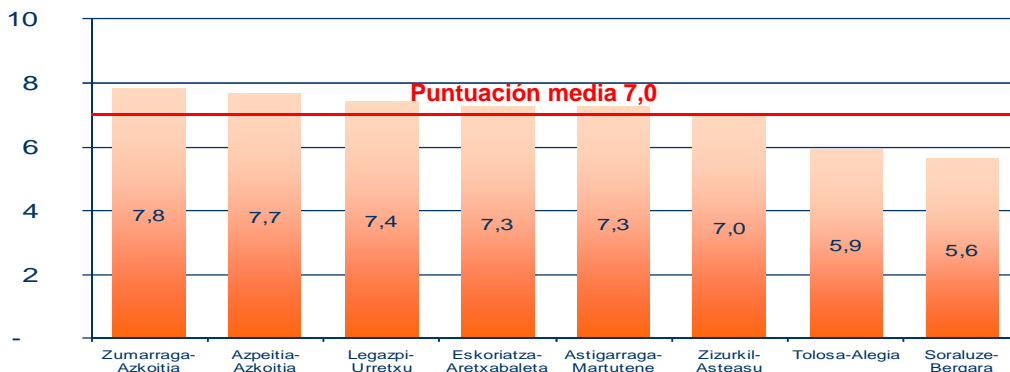
### Valoración con respecto a los niveles de convivencia

La convivencia entre los distintos tipos de usuarios es el aspecto que peor valoración tiene en función de las encuestas realizadas, con una puntuación de 7,0 puntos (satisfecho). El porcentaje de peatones muy satisfechos en este aspecto es del 37%. Cabe destacar que el 8% de las personas encuestadas están poco o muy poco satisfechas (puntuación menor de 5).

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

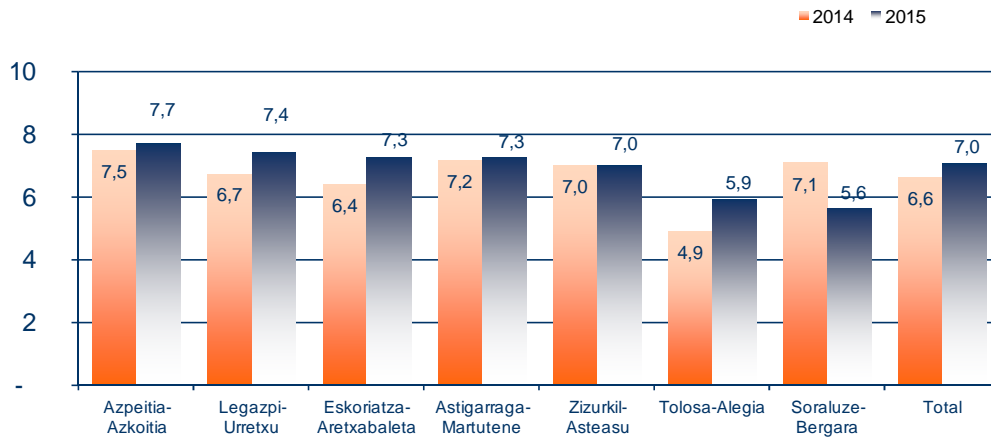


72. Gráfico: Valoración peatonal del nivel de convivencia por tramos



En cuanto a la evolución de los resultados cabe destacar la mejora del tramo Tolosa-Alegia de casi un punto, aunque los datos obtenidos se mantienen por debajo del 6 (5,9). Así mismo, el tramo Soraluze-Bergara ha obtenido una valoración de 5,6 puntos (con un descenso significativo de casi 1,5 puntos).

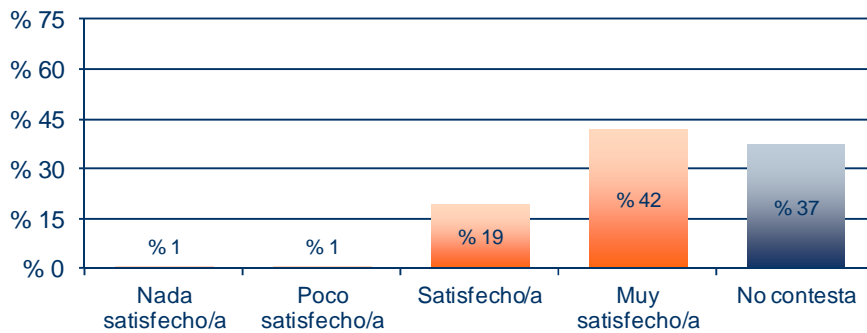
73. Gráfico: Evolución de la valoración del nivel de convivencia por tramos



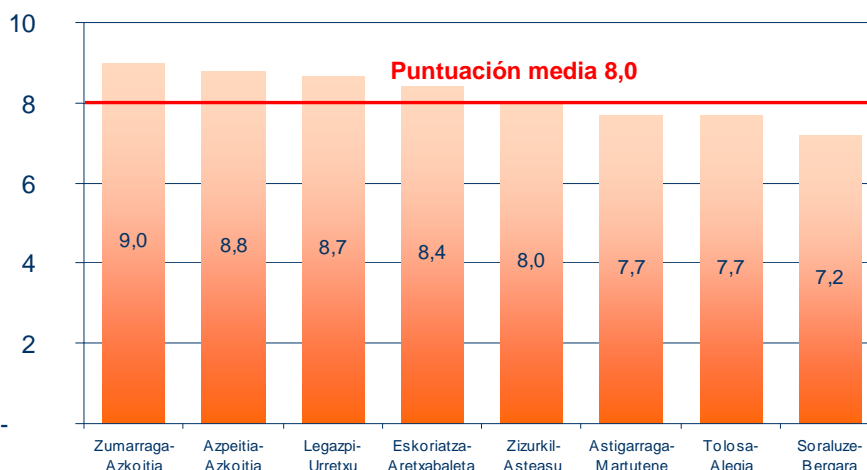
### Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana

El 42% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas y el 19% satisfechas en este aspecto. Podemos resaltar que más de un tercio de las personas encuestadas no contestó a esta pregunta. El tramo que mayor sensación de seguridad transmite es el de Zumarraga-Azkoitia, y el que menos el de Soraluze-Bergara.

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

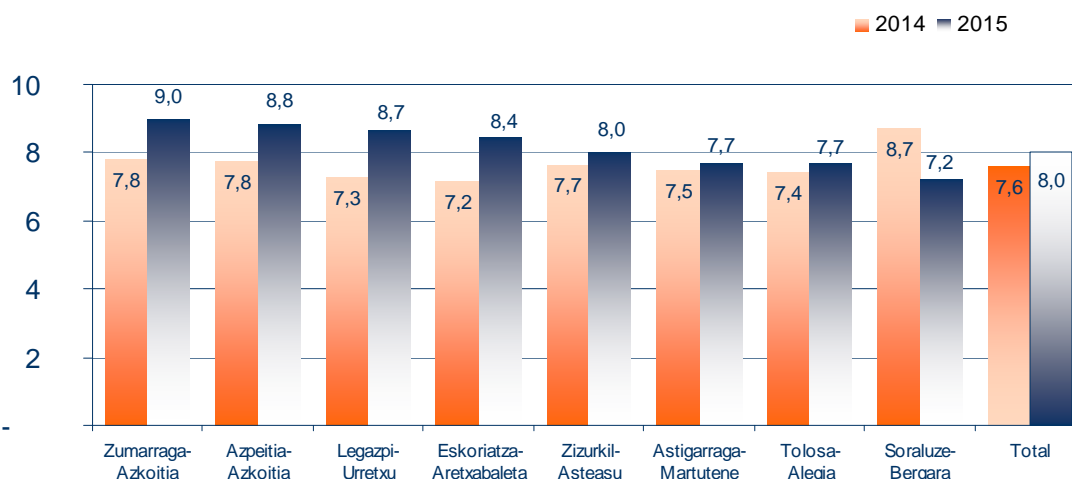


75. Gráfico: Puntuación de la percepción de la seguridad ciudadana por tramos



Si tenemos en cuenta la evolución, la vía ciclista con mayor incremento fue la de Soraluze-Bergara, con 0,4 puntos de mejoría.

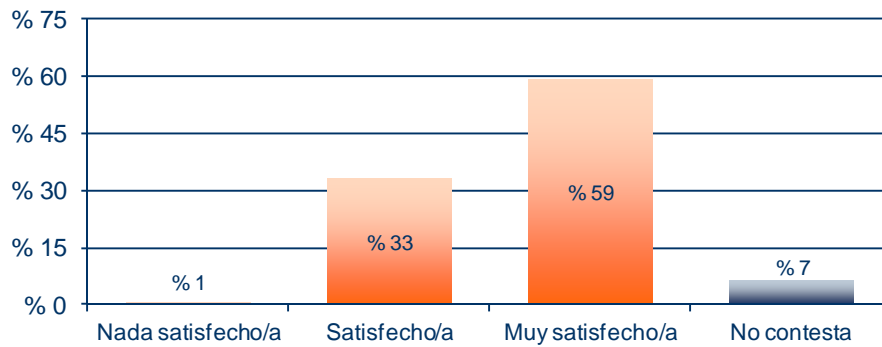
76. Gráfico: Evolución de la valoración de la seguridad ciudadana por tramos



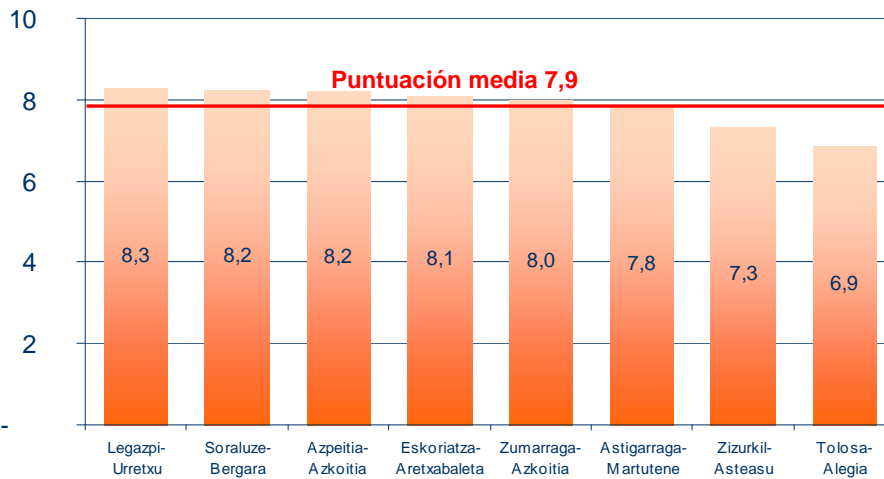
### Valoración general de la vía ciclista

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 7,9 puntos (0,1 puntos más que en 2014). El 59% de las personas encuestadas se mostró muy satisfecha a nivel general, y el 33% satisfecha. La vía ciclista mejor valorada fue la de Legazpi-Urretxu, con 8,3 puntos, y la peor valorada la de Tolosa-Alegia, con 6,9 puntos.

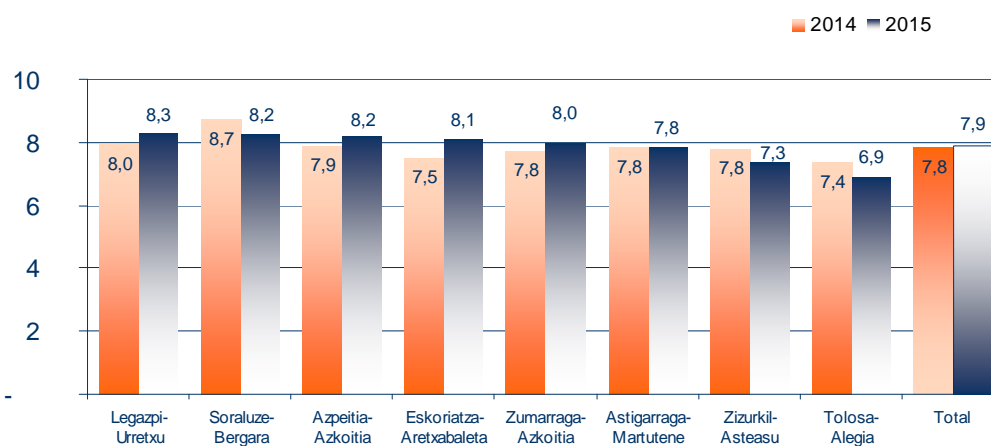
77. Gráfico: Nivel de satisfacción peatonal respecto al estado general de las vías



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

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

 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	Asfalto			Señalización			Iluminación			Convivencia			Seguridad			GENERAL		
	2014	2015	Δ	2014	2015	Δ	2014	2015	Δ	2014	2015	Δ	2014	2015	Δ	2014	2015	Δ
Legazpi-Urretxu	7,8	8,0	0,2	7,0	7,6	0,6	7,8	7,5	-0,3	6,7	7,4	0,7	7,3	8,7	1,4	8,0	8,3	0,3
Soraluze-Bergara	8,9	8,1	-0,8	8,4	8,4	0,0	9,1	8,4	-0,7	7,1	5,6	-1,5	8,7	7,2	-1,5	8,7	8,2	-0,5
Azpeitia-Azkoitia	7,5	8,4	0,9	8,0	7,5	-0,5	8,4	8,1	-0,3	7,5	7,7	0,2	7,8	8,8	1,0	7,9	8,2	0,3
Eskoriatza-Aretxabaleta	8,3	6,4	-1,9	8,1	6,8	-1,3	7,9	6,9	-1,0	6,4	7,3	0,9	7,2	8,4	1,2	7,5	8,1	0,6
Zumarraga-Azkoitia	7,8	6,9	-0,9	7,3	6,4	-0,9	8,4	6,6	-1,8	6,8	7,8	1,0	7,8	9,0	1,2	7,8	8,0	0,2
Astigarraga-Martutene	7,7	7,4	-0,3	7,2	7,4	0,2	7,2	6,7	-0,5	7,2	7,3	0,0	7,5	7,7	0,2	7,8	7,8	0,0
Zizurkil-Asteasu	8,3	6,4	-1,9	8,3	5,8	-2,5	7,0	6,8	-0,2	7,0	7,0	0,0	7,7	8,0	0,3	7,8	7,3	-0,5
Tolosa-Alegia	8,4	7,3	-1,1	6,8	7,3	0,5	7,5	7,2	-0,3	4,9	5,9	1,0	7,4	7,7	0,3	7,4	6,9	-0,5
Puntuación Media	8,0	7,5	-0,5	7,5	7,4	-0,1	8,1	7,2	-0,9	6,6	7,0	0,4	7,6	8,0	0,4	7,8	7,9	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 los ciclistas en función del género está muy desequilibrado, ya que los hombres representan el 86% del total. Cabe señalar la tendencia al incremento de esta diferencia entre hombres y mujeres en los últimos años.

El 80% 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 (10% y 9%, respectivamente). Aun así, si observamos la evolución de los últimos años, debemos señalar la tendencia al aumento de la edad media de la población ciclista, la cual se sitúa en 45 años en 2015 (siendo de 44 años en 2014, y de 42 años en 2013).

La mayoría de las personas que utilizan la bicicleta en las vías ciclistas está empleada (63%), mientras que el 18% está jubilada, el 9% es estudiante, el 1% se dedica a tareas domésticas y el 9% está en paro.

El reparto de peatones en función del género es mucho más equilibrado, con un 51% de hombres y un 49% de mujeres.

El 84% de los peatones encuestados tiene más de 45 años, con una media de edad de 62 años, siendo el peatón tipo de edad adulta-anciana.

La mayoría de las personas encuestadas (57%) está jubilada o es pensionista. Otro 21% 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 2 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, utilizan la vía ciclista al menos una vez por semana para hacer deporte o ejercicio moderado, utilizando una bicicleta de montaña no equipada con luz 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 pedalear por la vía ciclista.

2. **Ciclistas adultos que utilizan la bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo.** También utilizan principalmente la bicicleta de montaña, no están equipados con luz pero sí con timbre en un mayor porcentaje que el perfil anterior. No utilizan casco. Antes de existir la vía ciclista utilizaban la bicicleta tanto como ahora, (sobre todo en el caso de los hombres). 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. Cabe destacar la gran importancia de la presencia femenina en este grupo.



## 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.

## UTILIZACIÓN 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 7 de cada 10). Aun así, en los dos últimos años se ha producido un aumento del 9%, pasando del 61% en 2013, y del 65% en 2014 al 70% en 2015.

## EQUIPAMIENTO DE LAS BICICLETAS: LUZ Y TIMBRE

El porcentaje de bicicletas que circulan por la Red Foral de Vías Ciclistas equipadas con timbre es mediano, ya que solo el 51% de las bicicletas está equipada con este accesorio (lo que representa un descenso de 5 puntos respecto a 2014). En cuanto a las luces, su nivel de equipación es aún más bajo, con sólo un 34% de bicicletas equipadas, lo cual representa un descenso de 9 puntos respecto al año anterior.

Teniendo en cuenta el importante papel que la utilización de ambos accesorios desempeña, en el ámbito de la seguridad y de la convivencia, son datos que han de tenerse en cuenta para 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 (47%). Si analizamos el tipo de bicicleta en función del uso que se le da, da la impresión de que aún queda un gran margen en la extensión de la cultura de la bicicleta como medio de transporte. El 81% de los ciclistas 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 al ocio o el deporte, ya que el 67% de los desplazamientos realizados tiene que ver con estos motivos de desplazamiento (49% por deporte, y 18% por ocio o paseo).

Su papel como infraestructura de transporte entre la población ciclista es también importante. Así, un tercio del total de los desplazamientos (el 33%) está relacionado con actividades de carácter cotidiano (22% por trabajo, 6% por cuidados, gestiones o compras, 4% por estudios). Hay que destacar que en los últimos dos años los desplazamientos de tipo cotidiano han aumentado 4 puntos, pasando del 29% en 2013, y 31% en 2014, al 33% en 2015.

Entre los peatones se confirma el motivo de desplazamiento relacionado con el ocio, paseo y deporte, que representa un 89% del total de desplazamientos. Pero también

hay que señalar que los desplazamientos de tipo cotidiano han subido en los últimos 2 años del 4% de 2013, y 7% de 2014, al 11% de 2015.

### **FRECUENCIA DE UTILIZACIÓN**

El 89% de los ciclistas de las vías ciclistas forales utiliza la red de vías al menos una vez por semana, de los cuales más de la mitad lo hace al menos 4 veces por semana. El grupo de ciclistas que más a menudo hace uso de estas vías es el de hombres que acuden al trabajo o al centro de estudios.

La frecuencia de utilización es mucho mayor entre los peatones que entre la población ciclista, ya que el 71% 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 descendido 0,08 puntos respecto a 2014 y la peatonal ha subido 0,1 puntos). El aspecto mejor valorado por la población ciclista es el de la seguridad, y el mejor valorado por la población peatonal es el estado del firme. El aspecto peor valorado por ambos tipos de población es la convivencia entre personas usuarias.

Las tres vías ciclistas mejor valoradas por la población ciclista han sido Azpeitia-Azkoitia, Zizurkil-Asteasu, Astigarraga-Martutene y Legazpi-Urretxu. Por su parte, las vías ciclistas mejor valoradas por la población peatonal han sido Legazpi-Urretxu, Soraluze-Bergara, Azpeitia-Azkoitia y Eskoriatza-Aretxabaleta. Los tramos peor valorados por la población ciclista han sido los de Zumarraga-Azkoitia y Tolosa-Alegia. El peor valorado por la población peatonal ha sido el de Tolosa-Alegia.

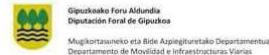
### **NIVEL DE COMPROMISO CON EL USO DE LA BICICLETA Y ELECCIÓN DE UN MEDIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO**

Al ser cuestionadas sobre el tipo de transporte que utilizarían en caso de no existir la vía ciclista, el 54% de las personas que usan la vía ciclista en bicicleta por motivos de carácter cotidiano contestó que cogería el coche (sobre un total del 87% de ellos que tiene la posibilidad de hacer el trayecto en coche). El transporte público sería el medio elegido por el 23%, mientras que otro 20% continuaría realizando el trayecto en bicicleta pero por otro camino (el nivel de compromiso respecto al uso de la bicicleta ha disminuido notablemente, mientras que ha aumentado el uso del transporte público).

.1. ANEXO: FICHA TÉCNICA

FICHA TÉCNICA																															
ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA - 2015																															
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 de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.																														
Base de sondeo	Universo determinado en base a los conteos de usuarios realizados en días laborables del 11 de mayo al 19 de junio de 2015.																														
CUESTIONARIO	Se ha utilizado un cuestionario expresamente diseñado para la realización de la encuesta.																														
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 07h30 a 19h30).</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Vía ciclista</th> <th>Encuesta a ciclistas</th> <th>Encuesta a peatones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tolosa - Alegia</td> <td>89</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>ASTIGARRAGA - MARTUTENE</td> <td>67</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>Azpeitia - Azkoitia</td> <td>45</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>Azkoitia - Zumarraga</td> <td>40</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Legazpi - Urretxu</td> <td>48</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>Soraluze - Bergara</td> <td>49</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>Eskoriatza - Aretxabaleta</td> <td>37</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>Zizurkil - Asteasu</td> <td>25</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td><b>Total encuestas</b></td> <td><b>400</b></td> <td><b>150</b></td> </tr> </tbody> </table>	Vía ciclista	Encuesta a ciclistas	Encuesta a peatones	Tolosa - Alegia	89	22	ASTIGARRAGA - MARTUTENE	67	25	Azpeitia - Azkoitia	45	29	Azkoitia - Zumarraga	40	12	Legazpi - Urretxu	48	23	Soraluze - Bergara	49	14	Eskoriatza - Aretxabaleta	37	15	Zizurkil - Asteasu	25	10	<b>Total encuestas</b>	<b>400</b>	<b>150</b>
Vía ciclista	Encuesta a ciclistas	Encuesta a peatones																													
Tolosa - Alegia	89	22																													
ASTIGARRAGA - MARTUTENE	67	25																													
Azpeitia - Azkoitia	45	29																													
Azkoitia - Zumarraga	40	12																													
Legazpi - Urretxu	48	23																													
Soraluze - Bergara	49	14																													
Eskoriatza - Aretxabaleta	37	15																													
Zizurkil - Asteasu	25	10																													
<b>Total encuestas</b>	<b>400</b>	<b>150</b>																													
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 error estadístico	5%																														
Fechas	Trabajo sobre el terreno realizado entre el 11 de mayo y el 19 de junio de 2015.																														
Etapas del proceso metodológico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recogida de datos sobre la base de sondeo.</li> <li>• Diseño de la metodología: Diseño de la muestra, preparación del cuestionario, formación de los encuestadores.</li> <li>• Desarrollo y seguimiento del trabajo sobre el terreno.</li> <li>• Registro de datos en soporte informático (Excel).</li> <li>• Procesamiento de los datos registrados, depuración, recodificación y explotación estadística de datos (SPSS).</li> </ul>																														

2. ANEXO: CUESTIONARIO



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

Data / Fecha:

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	Tximina / 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	LASTERKETAKOA / CARRERAS
MENDIKOA / MONTAÑA	BESTELAKOAK / OTRAS

**A. BI MODUENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS PARA AMBOS MODOS**

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

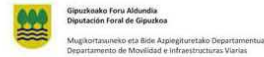
Pertsona kopurua inkestatuaz gain / Número de personas además del encuestado/a
- ("Norbaitekin batera" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute) Haurraren (adin bixikio) batekin al zabilzta? ¿Vas acompañado de algún/a niño/a (menor de edad)?
 

BAI / SI  
EZ / NO
- Zein da bidegorri hau erabiltzeko duzun arrazoi nagusia? / ¿Cuál es el motivo principal por el que sueles utilizar este bidegorri?
  - Lana / Trabajo
  - Ikasketak / Estudios
  - Zaintzak, Gestioak, Erosketak / Cuidado de personas, Gestiones, Compras
  - Aisia, Paseatzea / Ocio, Paseo
  - Kirola / Deporte
- Normalean zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Normalmente con qué frecuencia lo utilizas?
  - 4-7 egun/asteko / 4-7 días/semana
  - 1-3 egun/asteko / 1-3 días/semana
  - 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?
  - 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
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------
  - SEINALEZTAPENA** (argitasun, ballagamitasuna) / **SEÑALIZACIÓN** (claridad, utilidad)
 

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

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



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

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

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

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

7. 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
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------

8. 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?

9. 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 GALDERA/ PREGUNTA PARA CICLISTAS**

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

- 01. Bai, orain bezainbeste / Sí, 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 edo kirol txirrindularia bada pasa 14. galderara / Si es ciclista de ocio o deportivo pasar a la pregunta 14)

**C. EGUNEROKO TXIRRINDULARIENTZAKO GALDERA (4. galderan 01, 02 edo 03 erantzun dutenen txirrindularientzako)/ PREGUNTA PARA CICLISTAS COTIDIANOS/AS (para los ciclistas que en la pregunta 4. han respondido 01, 02 ó 03)**

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

- 01. Bai / Sí
- 02. Ez / No

12. Bidegorri hau ez balego, nola egingo zenuke bidaia hau? / ¿Cómo realizaría este 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**

13. **ZEIN URTETAN** jaio zinen? / En qué **AÑO** naciste? \_\_\_\_\_

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

- 01. Okupatua, Lanean / Ocupada/o, Trabajando
- 02. Ikaslea / Estudiante
- 03. Etxeko lanetan / Labores de casa
- 04. Langabezia / En paro
- 05. Jubilatua, Pensionista / Jubilada/o, Pensionista
- 06. Bestelako egoerak (zehaztu) / Otras situaciones (especificar) \_\_\_\_\_
- 07. ED/EE / NS/NC



## 3. ANEXO: SUGERENCIAS, QUEJAS Y PETICIONES DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS

**RED FORAL DE VÍAS CICLISTAS (8 VÍAS CICLISTAS):****USUARIOS****MUESTRA: 550 encuestas COMENTARIOS: 420 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,8**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	144
2	Conservación (mal estado del firme, pozos, vegetación)	75
3	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios...)	70
4	Problemas con los perros (excrementos, peligro al no ir atados)	34
5	Mejorar la iluminación	31
6	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces	29
7	Tramo o punto peligroso (curvas, cruces...)	15
8	Falta de seguridad ciudadana en algún punto	13
9	Pendiente demasiado pronunciada	3
10	Otros	8
	TOTAL	420

**CICLISTAS****MUESTRA: 400 encuestas COMENTARIOS: 267 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,7**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	75
2	Conservación (mal estado del firme, pozos, vegetación)	57
3	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios...)	29
4	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces	28
5	Mejorar la iluminación	27
6	Problemas con los perros (excrementos, peligro al no ir atados)	19
7	Tramo o punto peligroso (curvas, cruces...)	11
8	Falta de seguridad ciudadana en algún punto	8
9	Otros	6
	TOTAL	267

**PEATONES****MUESTRA: 150 encuestas COMENTARIOS: 153 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 1,0**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	49
2	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios...)	39
3	Conservación (mal estado del firme, pozos, vegetación)	22
4	Problemas con los perros (excrementos, peligro al no ir atados)	15
5	Falta de seguridad ciudadana en algún punto	5
6	Otros	5
7	Tramo o punto peligroso (curvas, cruces...)	4
8	Falta de iluminación	4
9	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces	3
	TOTAL	153

**ZIZURKIL-ASTEASU****USUARIOS****MUESTRA: 35 encuestas COMENTARIOS: 18 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,5**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia	5
2	Peligro en el cruce de Alkiza (colocar espejo)	4
3	Solicitudes de equipamiento	2
4	Resbaladizo en caso de lluvia	2
5	Mejorar la iluminación	2
6	Evitar la pendiente	1
7	Limpiar los excrementos caninos	1
8	Arreglar la barandilla	1
	TOTAL	18

**CICLISTAS****MUESTRA: 25 COMENTARIOS: 10 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,4**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Peligro en el cruce de Alkiza	3
2	Problemas de convivencia	3
3	Equipar con papeleras	1
4	Resbaladizo en caso de lluvia	1
5	Arreglar la barandilla	1
6	Mejorar la iluminación	1
	TOTAL	10

**PEATONES****MUESTRA: 10 encuestas COMENTARIOS: 8 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,8**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia	2
2	Peligro en el cruce de Alkiza	1
3	Evitar las pendientes	1
4	Equipar con papeleras	1
5	Resbaladizo en caso de lluvia	1
6	Limpiar los excrementos caninos	1
7	Mejorar la iluminación	1
	TOTAL	8



**SORALUZE-BERGARA****USUARIOS****MUESTRA: 63 encuestas COMENTARIOS: 56 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,9**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia con peatones (señalización)	21
2	Excrementos de perro	9
3	Sensación de falta de seguridad	7
4	Pasear con los perros atados	5
5	Prolongar el tramo	3
6	Firme en mal estado	3
7	Solicitudes de equipamiento	3
8	Iluminación insuficiente en Mekola (Ayuntamiento de Bergara)	2
9	Mantenimiento de hierbas y maleza bien cortados	2
10	Otros	1
	TOTAL	56

**CICLISTAS****MUESTRA: 49 COMENTARIOS: 32 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,7**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia con peatones (señalización)	10
2	Excrementos de perro	6
3	Prolongar el tramo	3
4	Iluminación insuficiente en Mekola (Ayuntamiento de Bergara)	2
5	Firme en mal estado	2
6	Sensación de falta de seguridad (en una curva oscura)	2
7	Peligro debido a perros sueltos	2
8	Ampliar la sección de la vía o habilitarla únicamente para ciclistas	2
9	Falta de seguridad (cerca de las chabolas)	1
10	Despilfarro de electricidad de noche	1
11	Habilitar un punto de limpieza de bicicletas	1
	TOTAL	32

**PEATONES****MUESTRA: 14 encuestas COMENTARIOS: 23 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 1,6**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia con ciclistas	9
2	Curva oscura en la llegada a Osintxu	4
3	Excrementos de perro	3
4	Pasear con los perros atados	3
5	Instalar fuentes	1
6	Instalar sanitarios	1
7	Mantenimiento de hierbas y maleza bien cortados	2
8	Firme en mal estado	1
	TOTAL	23



## ESKORIATZA-ARETXABALETA

### USUARIOS

MUESTRA: 52 encuestas COMENTARIOS: 50 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 1,0

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia	20
2	Mejorar el estado del asfalto	7
3	Solicitudes de equipamiento	5
4	Mejorar la iluminación	5
5	Desprendimientos de piedras y tierra	4
6	Curva peligrosa al lado del túnel (colocar espejo)	3
7	Prolongar el tramo	2
8	Excrementos de perro y peligro causado por perros	2
9	Cuesta demasiado pronunciada en algunos puntos	2
	TOTAL	50

### CICLISTAS

MUESTRA: 37 encuestas COMENTARIOS: 32 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,9

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia con peatones	15
2	Mejorar el estado del asfalto	4
3	Curva peligrosa al lado del túnel (colocar espejo)	3
4	Instalar una fuente	3
5	Iluminación defectuosa o ausente	3
6	Completar o alargar el tramo	2
7	Desprendimientos de tierra	2
	TOTAL	32

### PEATONES

MUESTRA: 15 encuestas COMENTARIOS: 18 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 1,2

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (bicicletas circulando a gran velocidad, ausencia de timbre)	5
2	Mejorar el estado del asfalto	3
3	Instalar una fuente	2
4	Desprendimientos de piedras y tierra	2
5	Mejorar la iluminación	2
6	Cuesta demasiado pronunciada	2
7	Excrementos canino o perros sin atar	2
	TOTAL	18

**LEGAZPI-URRETXU****USUARIOS****MUESTRA: 71 encuestas COMENTARIOS: 67 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,9**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Solicitudes de equipamiento	25
2	Problemas de convivencia con peatones	25
3	Mejorar el mantenimiento	7
4	Excrementos de perro y peligro causado por perros	4
5	Mejorar la iluminación	2
6	Suprimir el badén a la altura de Legazpi	2
7	Avisar del cierre de la vía con la suficiente antelación	2
	TOTAL	67

**CICLISTAS****MUESTRA: 48 encuestas COMENTARIOS: 41 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,9**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia con peatones	20
2	Instalar sanitarios	6
3	Mejorar el mantenimiento (firme, limpieza)	3
4	Mejorar la iluminación, prolongarla por la noche	2
5	Colocar bancos para sentarse	2
6	Suprimir el badén a la altura de Legazpi	2
7	Instalar fuentes	2
8	Avisar del cierre de la vía con la suficiente antelación	2
9	Excrementos de perro y peligro causado por perros	2
	TOTAL	41

**PEATONES****MUESTRA: 23 encuestas COMENTARIOS: 26 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 1,1**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Instalar sanitarios	6
2	Problemas de convivencia con ciclistas	5
3	Mejorar el mantenimiento (vegetación, limpieza)	4
4	Instalar una fuente	4
5	Colocar papeleras	3
6	Colocar bancos para sentarse	2
7	Pasear con los perros atados	2
	TOTAL	26

**ZUMARRAGA-AZKOITIA****USUARIOS****MUESTRA: 52 encuestas COMENTARIOS: 70 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 1,3**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia	21
2	Mejorar la iluminación en los túneles	17
3	Mejorar el mantenimiento	16
4	Solicitudes de equipamiento	12
5	Excrementos canino o perros sin atar	4
	TOTAL	70

**CICLISTAS****MUESTRA: 40 encuestas COMENTARIOS: 54 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 1,3**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Mejorar la iluminación en los túneles	16
2	Problemas de convivencia, mejorar la señalización	16
3	Mantenimiento (asfalto, corrimiento de tierras, piedras, agua en los túneles)	14
4	Instalar fuentes	4
5	Peligro por perros sueltos	2
6	Instalar sanitarios	2
	TOTAL	54

**PEATONES****MUESTRA: 12 encuestas COMENTARIOS: 16 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 1,3**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia con ciclistas	5
2	Instalar una fuente	4
3	Firme en mal estado	2
4	Pasear con los perros atados	2
5	Instalar sanitarios	1
6	Colocar bancos para sentarse	1
7	Mejorar la iluminación	1
	TOTAL	16

**AZPEITIA - AZKOITIA****USUARIOS****MUESTRA: 74 encuestas COMENTARIOS: 51 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,7**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Mantenimiento (suciedad, charcos, vegetación invasiva)	21
2	Solicitudes de equipamiento	11
3	Problemas de convivencia	10
4	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces	4
5	Pasear con los perros atados	3
6	Despilfarro de electricidad	1
	TOTAL	51

**CICLISTAS****MUESTRA: 45 encuestas COMENTARIOS: 27 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,6**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Mantenimiento (suciedad, charcos, vegetación invasiva)	16
2	Mejorar los enlaces (Retirar los adoquines del santuario de Loiola)	4
3	Problemas de convivencia con peatones	3
4	Sanitarios	2
5	Pasear con los perros atados	1
6	Habilitar un punto de limpieza de bicicletas	1
	TOTAL	27

**PEATONES****MUESTRA: 29 encuestas COMENTARIOS: 24 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,8**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia	7
2	Mantenimiento (suciedad, charcos, vegetación invasiva)	5
3	Instalar sanitarios	4
4	Colocar bancos para sentarse	4
5	Pasear con los perros atados	2
6	Esparcir sal en periodos de heladas	2
	TOTAL	24

**TOLOSA - ALEGIA****USUARIOS****MUESTRA: 111 encuestas COMENTARIOS: 58 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,5**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia	35
2	Solicitudes de equipamiento	7
3	Mejorar el mantenimiento (asfalto, socavones, limpieza)	6
4	Pasear con los perros atados	4
5	Tramos o puntos peligrosos	3
6	Programar la iluminación a una hora más temprana	2
7	Realizar enlaces con el centro ciudad, prolongar el tramo	1
	TOTAL	58

**CICLISTAS****MUESTRA: 89 encuestas COMENTARIOS: 45 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,5**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia	23
2	Mejorar el mantenimiento (socavones, limpieza)	5
3	Pasear con los perros atados	4
4	Instalar fuentes	4
5	El tramo de Artzabal es peligroso por causa del tráfico	3
6	Mejorar la iluminación	2
7	Instalar sanitarios	2
8	Realizar enlaces con el centro ciudad, prolongar el tramo	1
9	Asientos	1
	TOTAL	45

**PEATONES****MUESTRA: 22 inkesta COMENTARIOS: 13 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,61**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia	12
2	Puntos muy resbaladizos en caso de lluvia	1
	TOTAL	13

**ASTIGARRAGA - MARTUTENE****USUARIOS****MUESTRA: 92 encuestas COMENTARIOS: 53 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,6**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mejorar el enlace que va hasta Loiola (falta de continuidad, peligro)	19
2	Mejorar el mantenimiento	9
3	Problemas de convivencia	7
4	El tramo de Gartziategi da miedo	6
5	La rotonda de Astigarraga es peligrosa	5
6	Solicitudes de equipamiento	5
7	Problemas causados por perros	2
	TOTAL	53

**CICLISTAS****MUESTRA: 67 encuestas COMENTARIOS: 37 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,6**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mejorar el enlace que va hasta Loiola (falta de continuidad, peligro)	16
2	Mantenimiento (reparar socavones, mejorar el estado del asfalto)	9
3	El tramo de Gartziategi da miedo	5
4	Problemas de convivencia	3
5	Curva peligrosa en la rotonda de Astigarraga	2
6	Pasear con los perros atados	2
	TOTAL	37

**PEATONES****MUESTRA: 25 encuestas COMENTARIOS: 16 ÍNDICE DE COMENTARIOS: 0,6**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia	4
2	El paso de peatones de la rotonda de Astigarraga es peligroso	3
3	Arreglar la fuente	3
4	Mejorar el enlace que va hasta Loiola (falta de continuidad, peligro)	3
5	Colocar papeleras	1
6	El tramo de Gartziategi da miedo	1
7	Instalar sanitarios	1
	TOTAL	16