

**ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA
2016**

SEPTIEMBRE DE 2016



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



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 sexo	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	42
6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES	46
6.1 Clasificación en función de la edad y el sexo	46
6.2 Clasificación por tipo de actividad	47
6.3 Clasificación de los peatones en función del número de acompañantes	48
7. USO PEATONAL	49
7.1 Frecuencia de uso	49
7.2 Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento	51
8. VALORACIÓN PEATONAL	52
8.1 Percepción de la seguridad por parte de los peatones	52
8.2 Valoración peatonal de la vía ciclista	53
9. PRINCIPALES CONCLUSIONES	64
ANEXOS: 1. FICHA TÉCNICA	67
2. CUESTIONARIO	68
3. SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS	70

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 éstos 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 de los peatones, 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 el 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

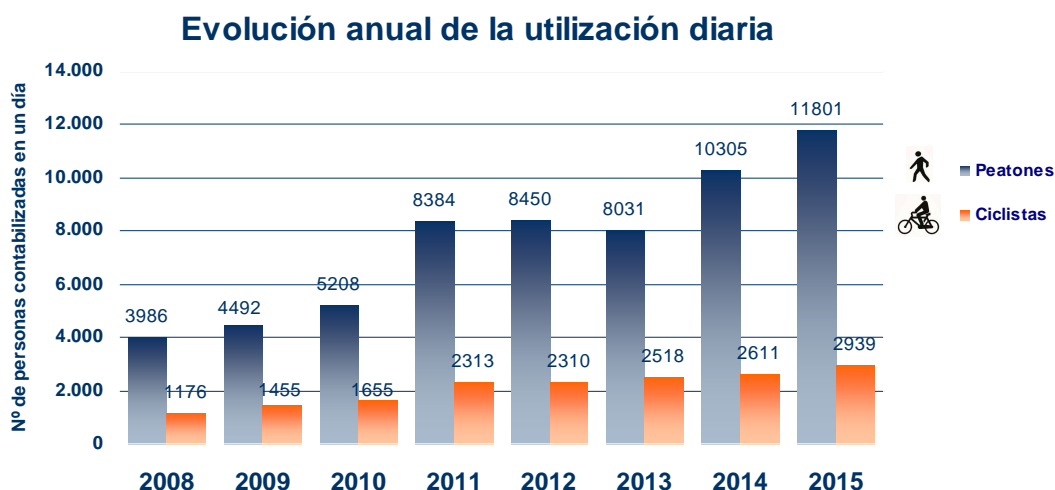
Con el fin de conocer la utilización de las vías ciclistas de Gipuzkoa se ha planteado el análisis cuantitativo de los resultados obtenidos a través de una encuesta a usuarios. El universo de este estudio está constituido por usuarios en días laborables de las 18 vías ciclistas que son objeto de supervisión por parte del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, y que se enumeran a continuación:

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

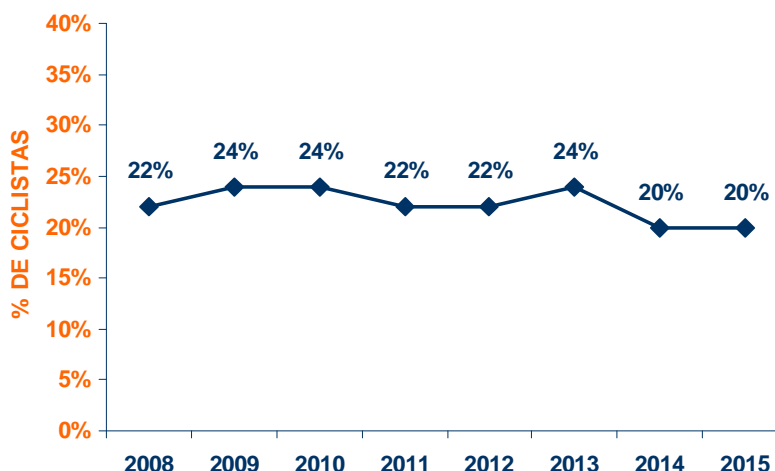
Para obtener una muestra significativa, se ha utilizado una base de sondeo representativa a partir de los resultados obtenidos mediante los conteos automáticos llevados a cabo por el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa.

Un dato de interés sobre esta fuente de información es que en el año 2015 la red de vías ciclistas superó los 5,3 millones de trayectos contabilizados, de los que el 80% eran peatones y el 20% ciclistas.

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



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 400¹, 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. AZPEITIA - AZKOITIA	45	29
2. TOLOSA - ALEGIA	85	23
3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE	71	25
4. LEGAZPI - URRETXU	47	18
5. AZKOITIA - ZUMARRAGA	43	17
6. SORALUZE - BERGARA	49	14
7. ZIZURKIL - ASTEASU	28	15
8. ESKORIATZA - ARETXABALETA	32	9
TOTAL	400	150

¹ Los resultados de la muestra se han ponderado en función de los datos reales registrados según el sexo, (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, teniendo en cuenta criterios horarios y de sexo.

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 al descenso del número de usuarios provocado por la climatología adversa, se han necesitado 10 días para conseguir las muestras fijadas en 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 durante la encuestación, diferenciando el modo de transporte y el sexo de los mismos. El objetivo de los conteos era obtener información contrastada sobre el sexo de los usuarios de cada vía estudiada. Posteriormente, las muestras obtenidas se han ponderado en función de los datos relativos al sexo de los usuarios.

El periodo de realización de la encuestación ha sido del 25 de mayo al 21 de junio de 2016.

El cambio en la metodología empleada y sus consecuencias

El universo y los métodos utilizados, tanto en los análisis de 2013, como en 2014, 2015 y 2016, cambian con respecto a los empleados en 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 usuarias².

b) El método de recogida de información anterior consistía en realizar el mayor número de encuestas posible durante la jornada elegida, ponderándose posteriormente los datos de utilización obtenidos (nº de encuestados y reparto en función del sexo). Sin embargo, durante los dos últimos años, los tamaños de las muestras han sido previamente establecidos, realizándose la ponderación únicamente en función del sexo.

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.

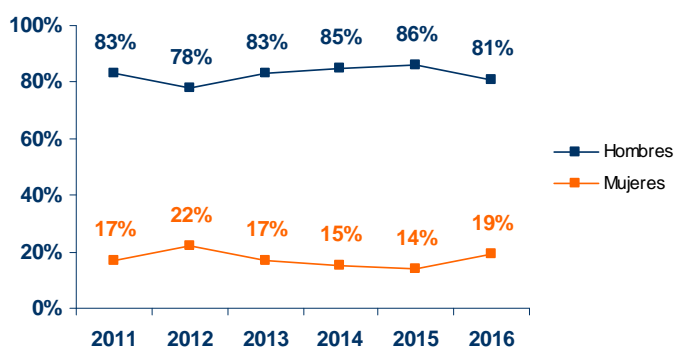
² Al hablar de movilidad diferenciamos dos tipos distintos de desplazamiento: desplazamientos cotidianos, es decir, relacionados con el trabajo, estudios, compras, gestiones u otros motivos, y desplazamientos recreativos o deportivos, relacionados con el paseo, el ocio o el deporte.

3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS VÍAS CICLISTAS Y SUS USUARIOS

3.1 Clasificación en función de la edad y el sexo

Los datos obtenidos mediante los conteos manuales reflejan que el 81% de la población ciclista son hombres y el 19% mujeres (el 19,1% más exactamente)³. El porcentaje de mujeres ciclistas ha aumentado 5 puntos con respecto a 2015 (ya que entonces eran el 14%), de manera que se ha invertido significativamente la tendencia a la baja de los tres años anteriores, registrándose la proporción femenina más alta desde que se utiliza la misma metodología (se ha aplicado la misma metodología entre 2013 y 2016). Cabe reseñar que este incremento de la proporción femenina se ha producido en la mayoría de las vías ciclistas.

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



De todos modos la diferencia entre sexos en relación a la utilización de la bicicleta sigue siendo grande. Entre los motivos de la diferencia tan significativa podemos citar los siguientes:

- 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)⁴.
- 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 deportivo.

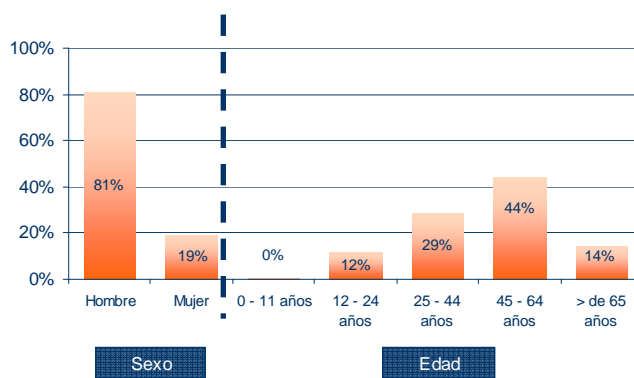
En cuanto a la edad, el 44% de la población ciclista tiene entre 45 y 64 años (en esta franja de edad se ha producido el último año una subida de 6 puntos), en paralelo al proceso general de envejecimiento demográfico, y el 29% entre 25 y 44 años (un incremento de 14 puntos respecto a 2015). Los porcentajes de usuarios jóvenes

³ Obtenemos la misma proporción en función de la muestra recogida, con el 18,75% de mujeres.

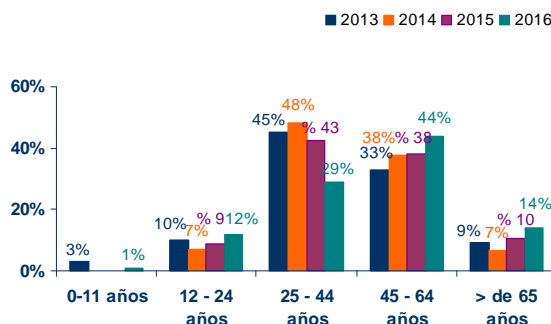
⁴ Siadeco: Estudio sociológico sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa 2014. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2014.

(menores de 24 años) y de personas mayores (mayores de 65 años) son el 13% y el 14% respectivamente (en estas dos franjas ha habido una subida de 4 puntos). El análisis de la evolución de los últimos cuatro años refleja una tendencia a subir la edad media de los ciclistas, siendo este último año la edad media de 47 años (2 años más que en 2015), 13 años mayor que la de los peatones.

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



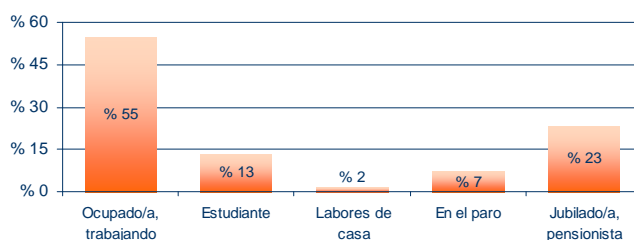
5. Gráfico: Evolución anual del reparto por edades



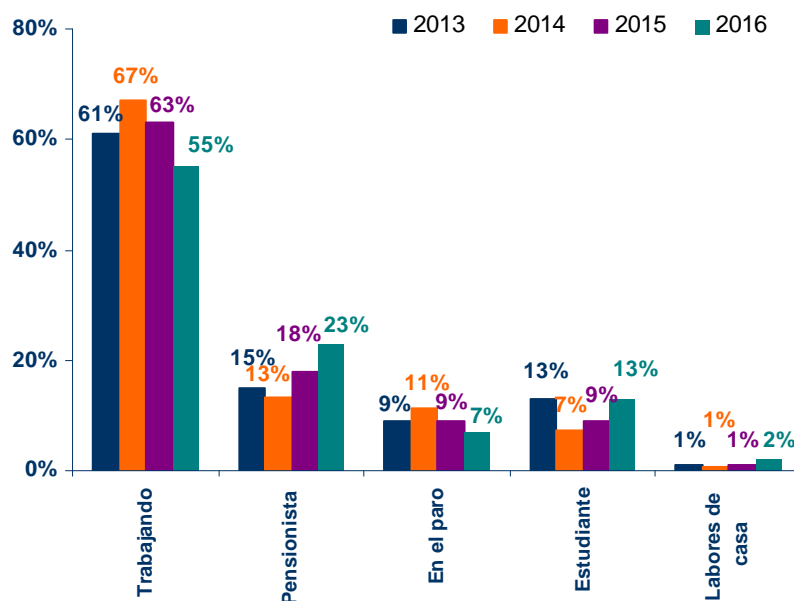
3.2 Clasificación por tipo de actividad

Una amplia mayoría de las personas ciclistas encuestadas (55%) declaran estar ocupadas o trabajando actualmente (esta proporción ha bajado 8 puntos con respecto a 2015). Los jubilados y pensionistas representan el 23% (5 y 10 puntos más que en 2015 y 2014, respectivamente), los estudiantes el 13% (4 puntos menos que en 2015), y las personas desempleadas el 7% (2 puntos menos que en 2015).

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



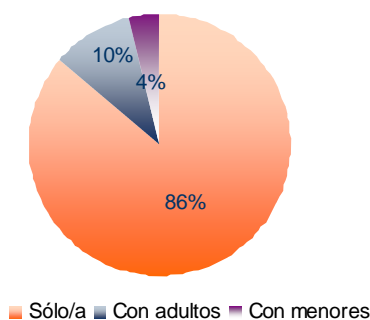
7. Gráfico: Evolución anual del reparto por edades



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 10% de la población ciclista se desplaza en compañía de, al menos, otro adulto y el 4% en compañía de niños ciclistas. El 78% de los ciclistas que van acompañados va con un ciclista más, el 12% con dos ciclistas más y el restante 10% circula en grupos formados por un mínimo de 4 personas.

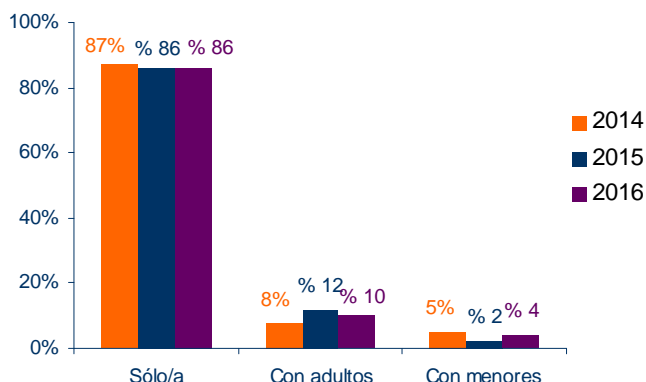
8. Gráfico: ¿Realiza el desplazamiento en compañía de otra persona?



Comparando estos datos con los de los años anteriores veremos que el porcentaje de personas que realizan el trayecto en solitario se ha mantenido prácticamente igual. Sin embargo, el porcentaje de personas que realizan el trayecto ciclista acompañadas de niños ha aumentado en 2 puntos (pasando del 2% al 4%)⁵.

⁵ En la mayoría de los casos quien va acompañado de un menor es a su vez menor (niños/as que van juntos a la escuela).

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

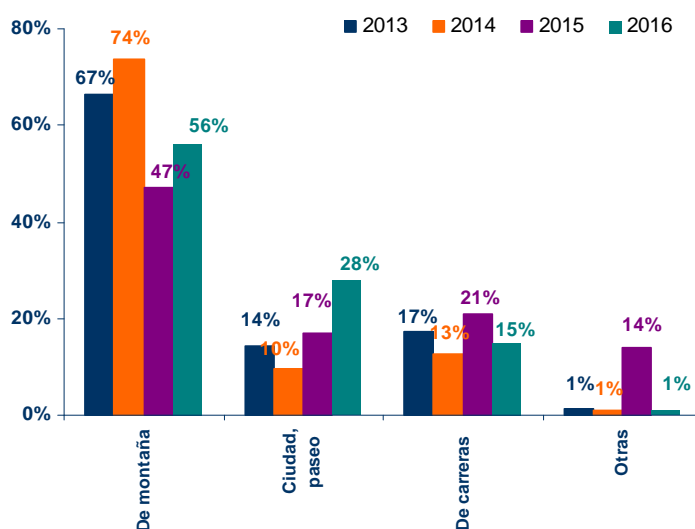


3.4 Tipo de bicicleta utilizada

Las observaciones realizadas muestran que el 56% de las bicicletas utilizadas son de montaña, el 28% de ciudad (o paseo), el 21% de carreras, y el 1% 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 es la más utilizada.

El uso de la bicicleta eléctrica en Gipuzkoa es cada vez más notorio. En 2016 en la Red Foral el 6% de las bicicletas “de ciudad” era eléctrica (7 entre 112 bicicletas).

10. Gráfico: Tipo de bicicleta utilizada



El tipo de bicicleta utilizada varía sustancialmente si se analiza en función del sexo. La mayor diferencia se produce en el caso de las bicicletas de paseo o ciudad, utilizadas por el 49% de las mujeres y únicamente por el 23% de los hombres.

Por otra parte, el porcentaje de hombres que utiliza bicicleta de montaña es del 59% y el de mujeres el 44%. La bicicleta de carreras es la elegida por el 17% de los hombres, frente a solo un 5% 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 sexo

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Tipo de bicicleta	Ciudad, paseo	73 23%	38 49%	111 28%
	De montaña	192 59%	34 44%	226 56%
	De carreras	56 17%	4 5%	60 15%
	Otro tipo	1 0%	1 1%	2 0%
	NS/NC	2 1%	0 0%	2 0%
Total		324 100%	77 100%	401 100%

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 movilidad⁶

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio, Deporte	
Tipo de bicicleta	Ciudad, paseo	72 48%	38 15%	110 28%
	De montaña	66 44%	160 64%	226 57%
	De carreras	9 6%	51 20%	60 15%
	Otro tipo	1 1%	1 0%	2 1%
	NS/NC	2 1%	0 0%	2 1%
Total		150 100%	250 100%	400 100%

⁶ 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.

La mayoría de los ciclistas que utiliza la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos utiliza bicicletas de ciudad o de paseo, teóricamente más adaptada a este tipo de desplazamiento. Aún y todo un 44% utiliza bicicletas de montaña.

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

		Motivo de desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidado, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Tipo de bicicleta	Ciudad, paseo	44 54%	8 30%	20 48%	27 27%	11 7%	110 28%
	De montaña	29 36%	18 67%	19 45%	69 70%	91 60%	226 57%
	De carreras	6 7%	1 4%	2 5%	3 3%	48 32%	60 15%
	Otro tipo	1 1%	0 0%	0 0%	0 0%	1 1%	2 1%
	NS/NC	1 1%	0 0%	1 2%	0 0%	0 0%	2 1%
Total		81 100%	27 100%	42 100%	99 100%	151 100%	400 100%

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

		Franjas de edad					Total
		0 - 11 años	12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> de 65 años	
Tipo de bicicleta	Ciudad, paseo	0 0%	10 21%	29 25%	55 31%	16 28%	110 28%
	De montaña	2 100%	34 71%	61 53%	96 54%	33 57%	226 57%
	De carreras	0 0%	4 8%	24 21%	23 13%	9 16%	60 15%
	Otro tipo	0 0%	0 0%	0 0%	2 1%	0 0%	2 1%
	NS/NC	0 0%	0 0%	1 1%	1 1%	0 0%	2 1%
Total		2 100%	48 100%	115 100%	177 100%	58 100%	400 100%

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.

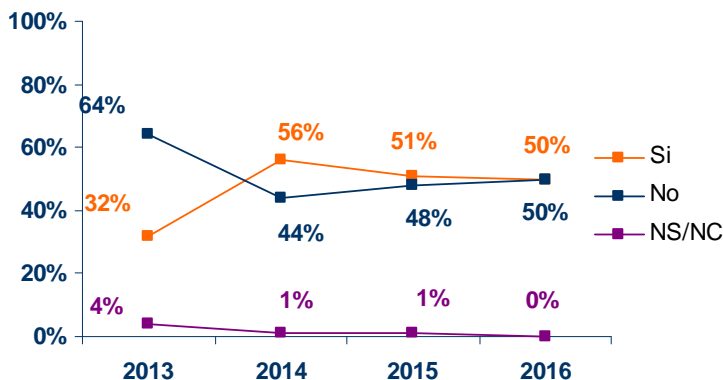
El uso del timbre puede resultar muy útil para evitar situaciones de tensión y accidentes. El porcentaje de ciclistas de la red foral que tiene timbre en su bicicleta es de tan sólo el 50%, manteniéndose una proporción similar a la registrada en los años anteriores.

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, 44%, con un incremento de 10 puntos con respecto al año anterior⁷.

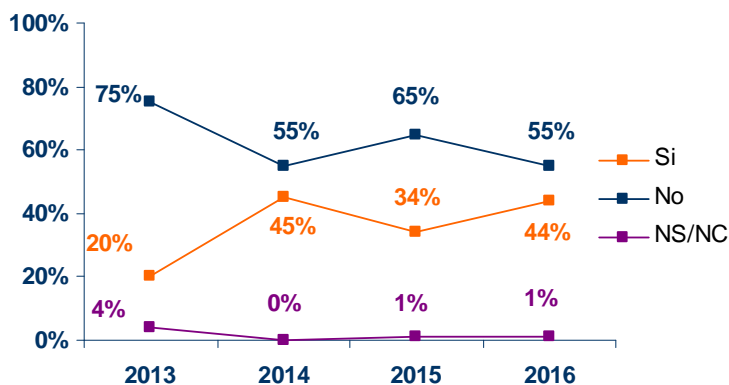
11. Gráfico: ¿Está la bicicleta equipada con un timbre? 12. Gráfico: ¿Está la bicicleta equipada con una luz?



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



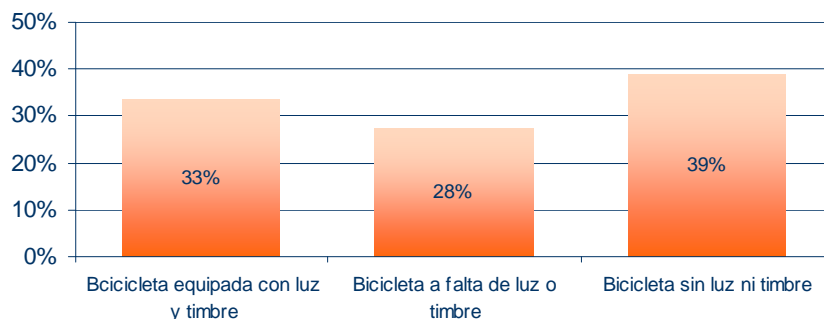
14. Gráfico: Evolución anual del porcentaje de bicicletas dotadas de luz



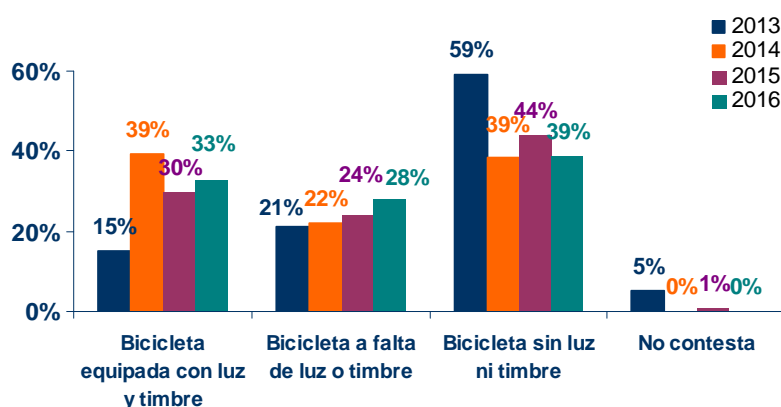
⁷ Debe aclararse que una indeterminado número de ciclistas aseguran ponerle luz a la bicicleta de noche, aunque en el momento de la encuesta no la tuviesen consigo.

El porcentaje de bicicletas equipadas con ambos accesorios es del 33% (3 puntos menos que en el año 2015), y el porcentaje de bicicletas sin timbre ni luz es del 39% (5 puntos superior al año 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 ocio/deporte	
¿ La bicicleta está equipada con timbre y luz?	Bicicleta equipada con timbre y luz	58	75	133
		39%	30%	33%
	Bicicleta sin timbre o sin luz	40	70	110
		27%	28%	28%
	Bicicleta sin timbre ni luz	51	104	155
		34%	42%	39%
Total		149	249	398
		100%	100%	100%

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

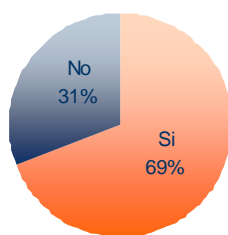
El número de bicicletas equipadas con una silla de niño es del 0,8% (1,7 puntos menos que en 2014 y 2015). Todas las sillitas iban vacías.

3.7 Utilización del casco

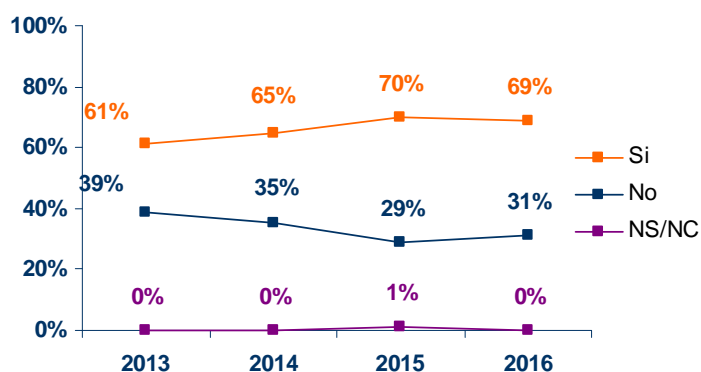
El análisis de los datos relativos a la utilización del casco resulta muy valioso para comprobar cuál es el nivel de aceptación real de este elemento, destinado a proteger la cabeza del propio ciclista en caso de accidente, y si se cumple con la obligatoriedad de su uso en vías interurbanas. Debe recordarse que en el año 2015 la obligatoriedad del uso del casco en vías interurbanas se amplió también a las vías urbanas para la población ciclista menor de 16 años.

Tras la notable subida de años anteriores, en 2016 el uso del casco se ha mantenido en 2016, es decir, una mayoría de ciclistas lo utiliza, en concreto, el 69%.

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 sexos veremos que existe una diferencia de 11 puntos entre ambos grupos (esta diferencia ha aumentado en 5 puntos). El 71% de las hombres encuestados llevaba casco, frente al 60% de los mujeres. 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 sexo.

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Utilización del casco	Si	231 71%	46 60%	277 69%
	No	93 29%	31 40%	124 31%
Total		324 100%	77 100%	401 100%

El uso del casco está muy extendido entre la población ciclista mayor de 45 años (más del 75%), mientras que menos de la mitad de los ciclistas menores de 25 años lo utilizan. Hay que reseñar que muchos estudiantes, en vez de llevar el casco puesto en la cabeza, lo llevan guardado en su mochila o colgado del manillar.

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

		Franjas de edad					Total
		0 - 11 años	12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> de 65 años	
Utilización del casco	Si	1 50%	22 46%	73 63%	133 75%	48 83%	277 69%
	No	1 50%	26 54%	42 37%	44 25%	10 17%	123 31%
Total		2 100%	48 100%	115 100%	177 100%	58 100%	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 comparado con los ciclistas recreativos o deportistas (aquellos cuyas motivaciones principales son el ocio o el deporte). El 49% de los primeros lo utiliza frente al 82% de los segundos (una diferencia de 33 puntos).

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

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio, Deporte	
Utilización del casco	Si	73 49%	204 82%	277 69%
	No	77 51%	46 18%	123 31%
Total		150 100%	250 100%	400 100%

La utilización del casco en función del tipo de movilidad refleja unos datos bastante coherentes con respecto al tipo de bicicleta utilizada. El 95% de los ciclistas montados en bicicleta de carreras llevaba el casco puesto, frente al 52% de los ciclistas con bicicleta de paseo (cabe destacar que en el año 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 casco⁸.

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

		Tipo de bicicleta					Total
		Ciudad, Paseo	De montaña	De carreras	Otras	NS/NC	
Utilización del casco	Si	57 52%	161 71%	57 95%	1 50%	1 50%	277 69%
	No	53 48%	65 29%	3 5%	1 50%	1 50%	123 31%
Total		110 100%	226 100%	60 100%	2 100%	2 100%	400 100%

Los datos presentados, junto con otros datos que evaluarán el nivel de riesgo y el número de accidentes, serían muy útiles a la hora de alimentar la reflexión y el debate en materia de 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.

⁸ Otra cuestión interesante a estudiar sería conocer 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.

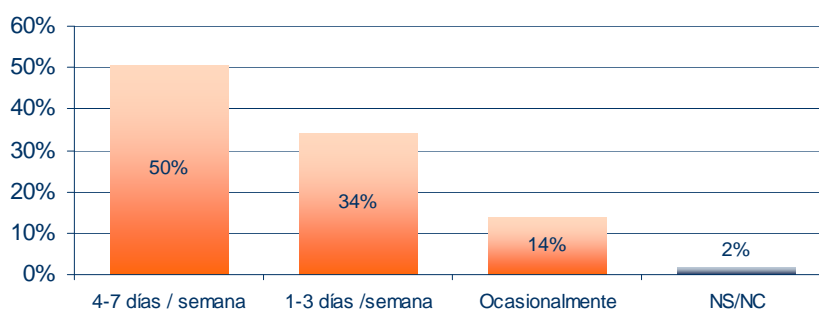
4. USO DE LA BICICLETA

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.

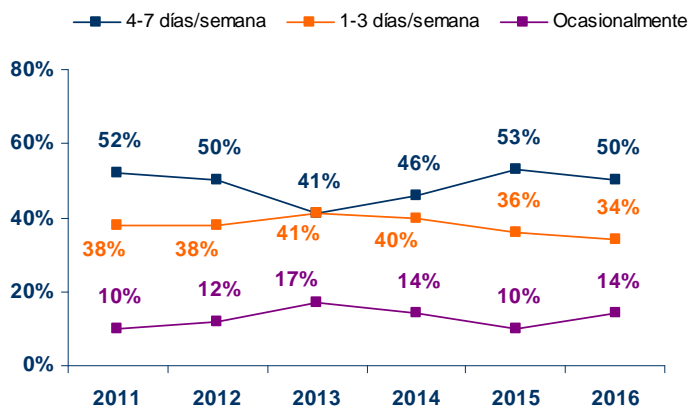
El 50% de la población ciclista encuestada declara utilizar la vía ciclista al menos 4 veces por semana, y otro 34% de una a tres veces. El 14% restante utiliza las vías ciclistas de manera ocasional.

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



Los índices de frecuencia de utilización de los últimos 6 años se mantienen bastante estables. Los usuarios con una frecuencia de utilización mayor a 3 días por semana son siempre mayoría, seguidos de cerca por los usuarios de 1 a 3 veces por semana.

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 sexo encontraremos ligeras diferencias. Por ejemplo, el porcentaje de hombres que utiliza las vías ciclistas de manera esporádica es del 11%, mientras que entre las mujeres es del 24%. 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 (en los viajes cotidianos la frecuencia entre mujeres también es más baja).

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

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días/semana	175 54%	26 34%	201 50%
	1-3 días/semana	107 33%	30 39%	137 34%
	Ocasionalmente	37 11%	18 24%	55 14%
	NS/NC	5 2%	2 3%	7 2%
Total		324 100%	76 100%	400 100%

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 39% 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 78% y el 80%, respectivamente.

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

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio, Deporte	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días/semana	105 70%	97 39%	202 51%
	1-3 días/semana	33 22%	103 41%	136 34%
	Ocasionalmente	10 7%	45 18%	55 14%
	NS/NC	2 1%	5 2%	7 2%
Total		150 100%	250 100%	400 100%

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

		Motivo de desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidado, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días/semana	65 80%	21 78%	19 45%	34 34%	63 42%	202 51%
	1-3 días/semana	14 17%	6 22%	13 31%	37 37%	66 44%	136 34%
	Ocasionalmente	0 0%	0 0%	10 24%	27 27%	18 12%	55 14%
	NS/NC	2 2%	0 0%	0 0%	1 1%	4 3%	7 2%
Total		81 100%	27 100%	42 100%	99 100%	151 100%	400 100%

Si analizamos la influencia de la edad en la frecuencia de utilización comprobaremos que en todos los grupos de edad la frecuentación de entre 4 y 7 días por semana ronda el 50%. La proporción más alta de frecuencia baja (ocasional) se produce entre los jóvenes de entre 12 y 24 años.

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

		Franjas de edad					Total
		0 - 11 años	12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> de 65 años	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días/semana	2 100%	24 50%	50 43%	99 56%	27 47%	202 51%
	1-3 días/semana	0 0%	12 25%	46 40%	55 31%	23 40%	136 34%
	Ocasionalmente	0 0%	12 25%	17 15%	19 11%	7 12%	55 14%
	NS/NC	0 0%	0 0%	2 2%	4 2%	1 2%	7 2%
Total		2 100%	48 100%	115 100%	177 100%	58 100%	400 100%

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

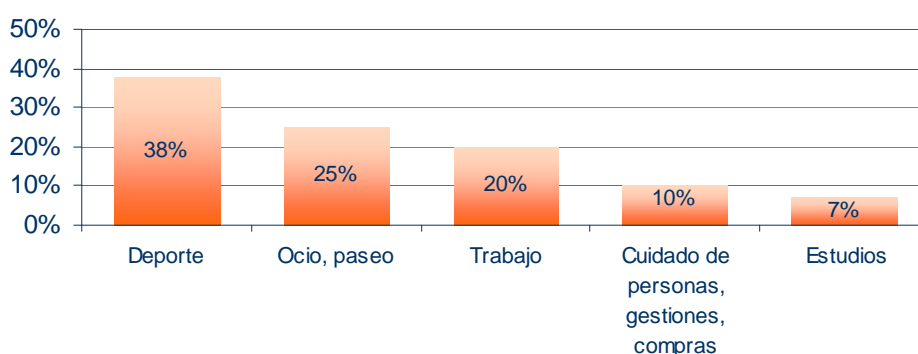
		Tipo de actividad						Total
		Ocupado/a, trabajando	Estudiante	Labores de casa	En el paro	Jubilado/a, pensionista	NS/NC	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	127 % 50	22 % 65	1 % 25	13 % 37	49 % 68	1 % 33	213 % 53
	1-3 días / semana	103 % 41	6 % 18	2 % 50	16 % 46	15 % 21	2 % 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, casi el 38% de la población ciclista encuestada lo hace para la práctica deportiva (concretamente el 37,5%), y el 25% para el ocio o paseo (el porcentaje conjunto es del 62%). El 20% alega motivos de trabajo, el 10% gestiones, compras, visitas o cuidados, y otro 7% estudios, suponiendo el porcentaje total de usuarios cotidianos el 37,5%.

21. Gráfico: Motivos de desplazamiento de los ciclistas



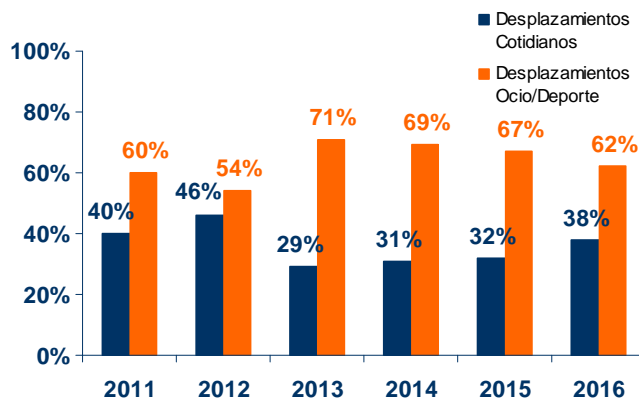
22. Gráfico: Tipo de movilidad de los ciclistas



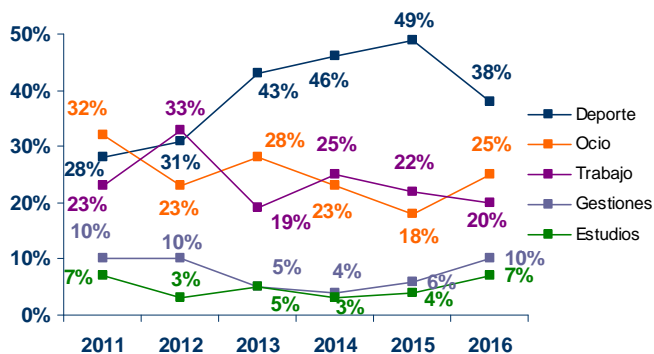
En cuanto a la evolución se refiere el porcentaje de desplazamientos con carácter cotidiano se ha incrementado en casi 5 puntos en 2016 con respecto a 2015, pasando del 33% al 38%. Este aumento se ha producido principalmente entre las personas que utilizan la vía por motivos de “cuidado de personas, gestiones, compras”, así como por motivo de “estudios”, con una subida de 4 y 3 puntos respectivamente. El motivo “trabajo” ha bajado 2 puntos. También podemos destacar otros dos fenómenos: el descenso de desplazamientos directamente relacionados con el deporte, que pasa del 49% al 38% y el incremento de los desplazamientos por motivos de “ocio, paseo”, que suben del 18% al 25%.

En el siguiente gráfico puede observarse la tendencia al incremento de viajes cotidianos. Para comprender la importante variación con respecto a los datos de 2011 y 2012 léase el capítulo 2 *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 sexo, observamos que las mujeres utilizan las vías ciclistas para desplazamientos cotidianos en mayor proporción que los hombres (42% las mujeres, 37% los hombres).

16. Tabla: Motivo del desplazamiento en función del sexo

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Motivo de desplazamiento	Trabajo	65	16	81
		20%	21%	20%
	Estudios	22	5	27
		7%	7%	7%
	Cuidado, gestiones, compras	31	11	42
		10%	14%	11%
Ocio, paseo		68	32	100
		21%	42%	25%
Deporte		138	12	150
		43%	16%	38%
Total		324	76	400
		100%	100%	100%

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 65% del total; en el grupo entre 25-44 años la proporción es del 48%, en el de 45-64 es el 33% y en los mayores de 65 años solo el 10%.

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

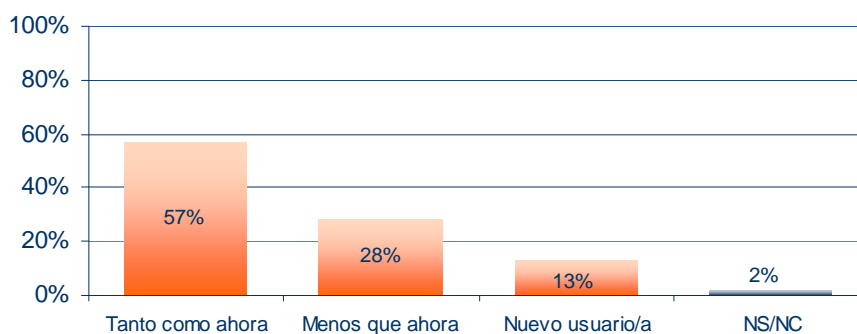
		Franjas de edad					Total
		0 - 11 años	12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> de 65 años	
Motivo de desplazamiento	Trabajo	0	2	41	38	0	81
		0%	4%	36%	21%	0%	20%
	Estudios	1	22	3	1	0	27
		50%	46%	3%	1%	0%	7%
	Cuidado, gestiones, compras	0	7	10	19	6	42
		0%	15%	9%	11%	10%	11%
Ocio, paseo	1	13	17	44	24	99	
	50%	27%	15%	25%	41%	25%	
Deporte	0	4	44	75	28	151	
	0%	8%	38%	42%	48%	38%	
Total		2	48	115	177	58	400
		100%	100%	100%	100%	100%	100%

4.3 Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta

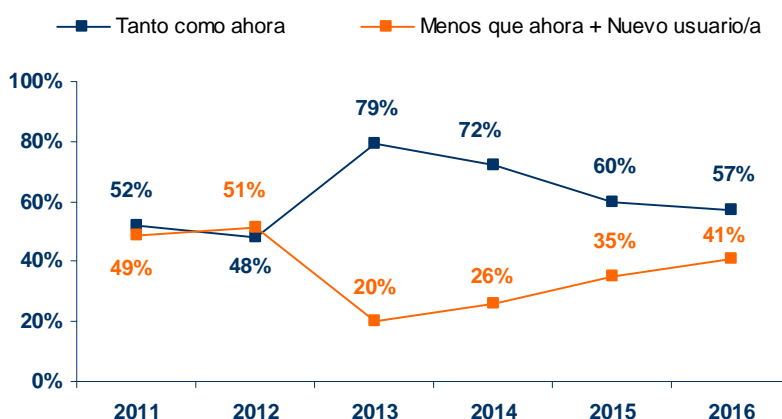
Además de potenciar el uso cotidiano de la bicicleta, la existencia de la red de vías ciclistas tiene una influencia en la promoción del uso de la bicicleta con carácter general. Casi el 60% de la población ciclista encuestada declaró que antes de comenzar a utilizar la vía ciclista usaba la bicicleta tanto como ahora; el 28% declaró utilizarla menos que ahora; y el 13% declaró no haber usado 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 4 de cada 10 ciclistas (el 41% 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 constantemente⁹.

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



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

Si analizamos este factor en función del sexo encontraremos diferencias notables. El 28% de las mujeres declaró que utilizaba antes la bicicleta tanto como ahora, frente al 64% de los hombres. Es decir, el porcentaje de mujeres que previamente usan la bicicleta menos o que lo hacen por primera vez, es del 71% (frente al 35% 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.

18. Tabla: Utilización de la bicicleta anterior a la utilización de la vía ciclista en función del sexo

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Utilización de la bicicleta previa a la existencia de la vía ciclista	Tanto como ahora	206 64%	21 28%	227 57%
	Menos que ahora	77 24%	36 47%	113 28%
	Nuevo usuario	34 11%	18 24%	52 13%
	NS/NC	6 2%	1 1%	7 2%
Total		323 100%	76 100%	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 “estudios” (de los cuales un 67% 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

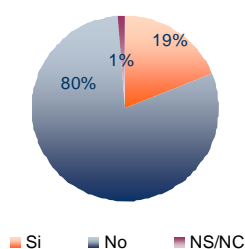
		Motivo de desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidado, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Utilización de la bicicleta previa a la existencia de la vía ciclista	Tanto como ahora	37 46%	9 33%	20 48%	47 47%	115 77%	228 57%
	Menos que ahora	28 35%	13 48%	15 36%	34 34%	22 15%	112 28%
	Nuevo usuario	16 20%	5 19%	5 12%	15 15%	11 7%	52 13%
	NS/NC	0 % 0	0 % 0	2 % 5	3 % 3	2 % 1	7 % 2
Total		81 100%	27 100%	42 100%	99 100%	150 100%	399 100%

5. VALORACIÓN CICLISTA

5.1 Percepción de la seguridad ciclista

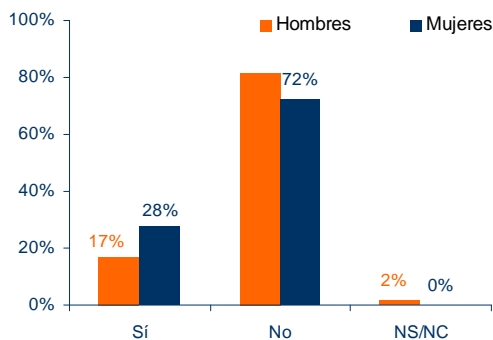
Una de las preguntas realizadas a los usuarios ha sido respecto a su percepción de seguridad, sin especificar si se trataba de seguridad vial o seguridad ciudadana. El 19% respondió que existía algún tramo del trayecto en el que no se sentía seguro. Esta proporción resulta bastante semejante a la obtenida en 2015 (18%).

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

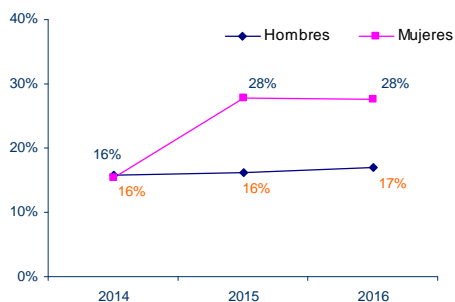


Si observamos las respuestas en función del sexo veremos que existe una cierta diferencia entre ambos, aunque no demasiado grande: el porcentaje de mujeres que se siente insegura en algún tramo es del 28%, frente al 17% de los hombres. No se ha producido un cambio significativo respecto al año 2015.

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



29. Gráfico: Evolución anual de los ciclistas que se sientes inseguros en algún punto o tramo (en función del sexo)



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:

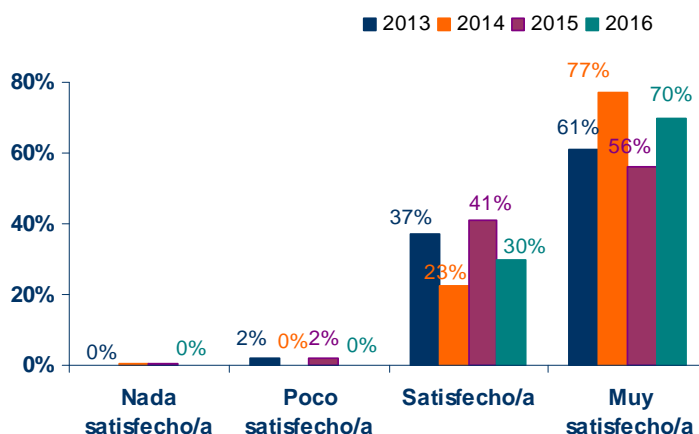
20. Tabla: Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción

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

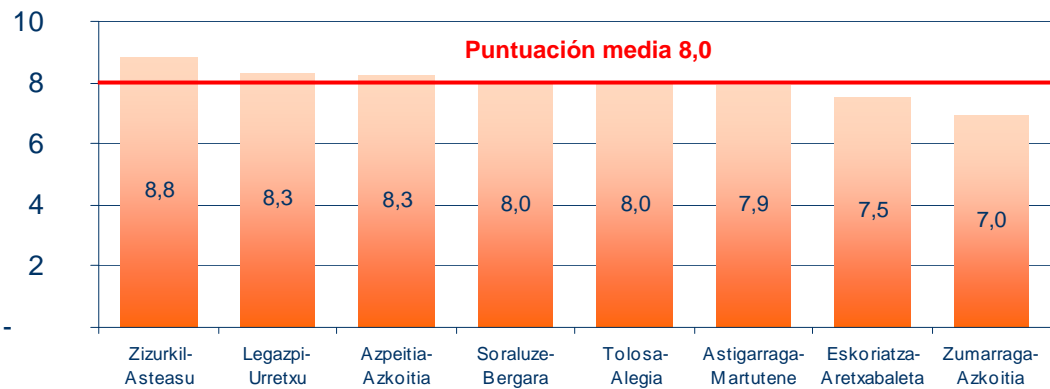
Valoraciones con respecto al firme o asfalto

El 70% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado del firme o asfalto, y el 30% satisfechas. La puntuación media obtenida para el estado del firme es de 8 sobre 10 (muy satisfecho), siendo este, tras la seguridad ciudadana, el factor mejor valorado. La puntuación más baja fue para la vía Zumarraga-Azkoitia, con 7 puntos (satisfecho), y la mayor puntuación fue para el tramo Zizurkil-Asteasu con 8,8 puntos (muy satisfecho).

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

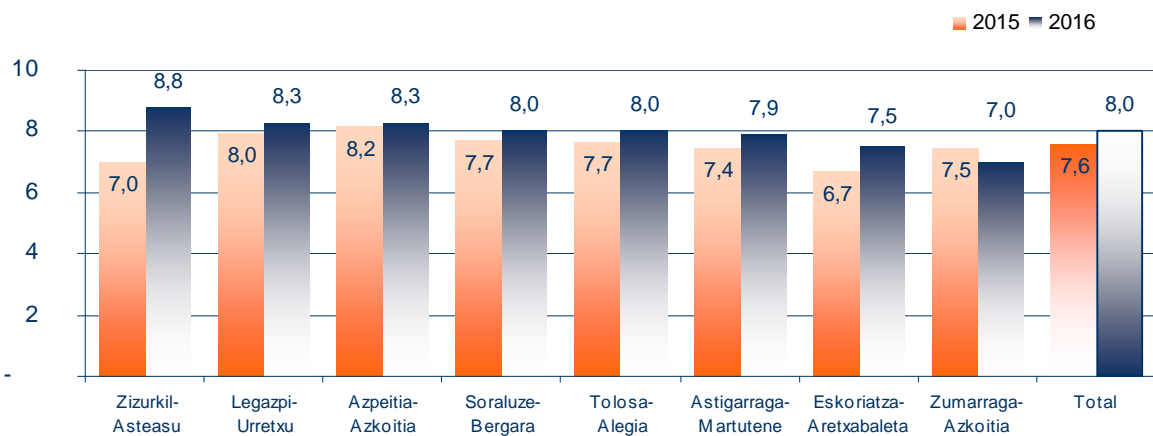


31. Gráfico: Valoración ciclista del estado del firme por tramos

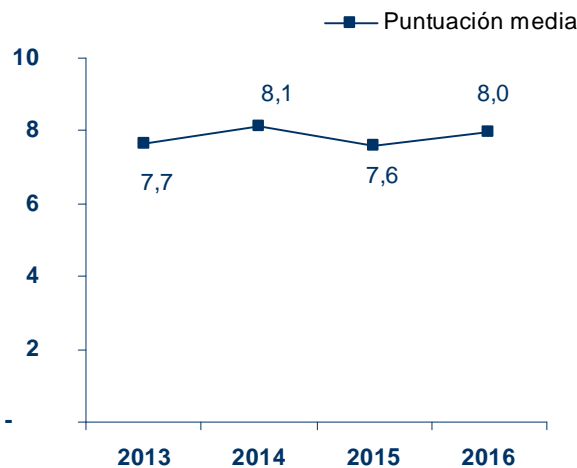


Hay que señalar que la valoración de este aspecto ha mejorado notablemente con respecto al año anterior (0,4 puntos), pasando de 7,6 a 8,0 puntos. Con excepción del tramo Zumarraga-Azkoitia, la valoración del estado del asfalto ha mejorado notablemente, sobre todo en los tramos de Zizurkil-Asteasu y Eskoriatza-Aretxabaleta.

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



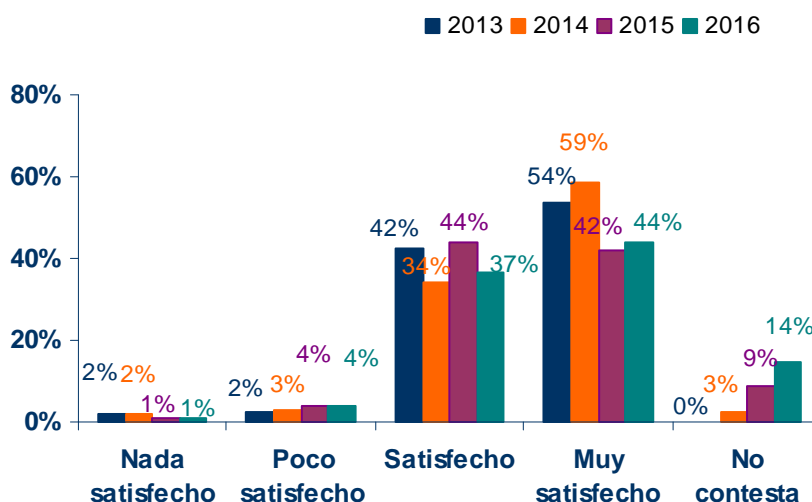
33. Gráfico: Evolución de la valoración general del estado del firme



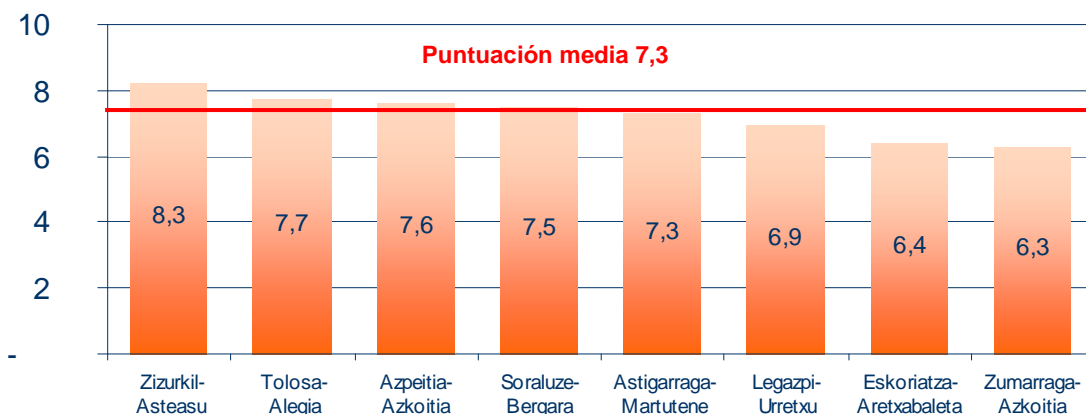
Valoraciones con respecto a la señalización

El 44% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado de la señalización y el 37% se manifestaron satisfechas. La valoración media obtenida por el estado de la señalización en el conjunto de la red es de 7,3 puntos (satisfecho). La puntuación más baja la obtuvo el tramo Zumarraga-Azkoitia con 6,3 puntos (satisfecho), y la más alta fue para el tramo Zizurkil-Asteasu con 7,6 puntos (satisfecho).

34. Gráfico: Evolución del nivel de satisfacción ciclista respecto al estado de la señalización

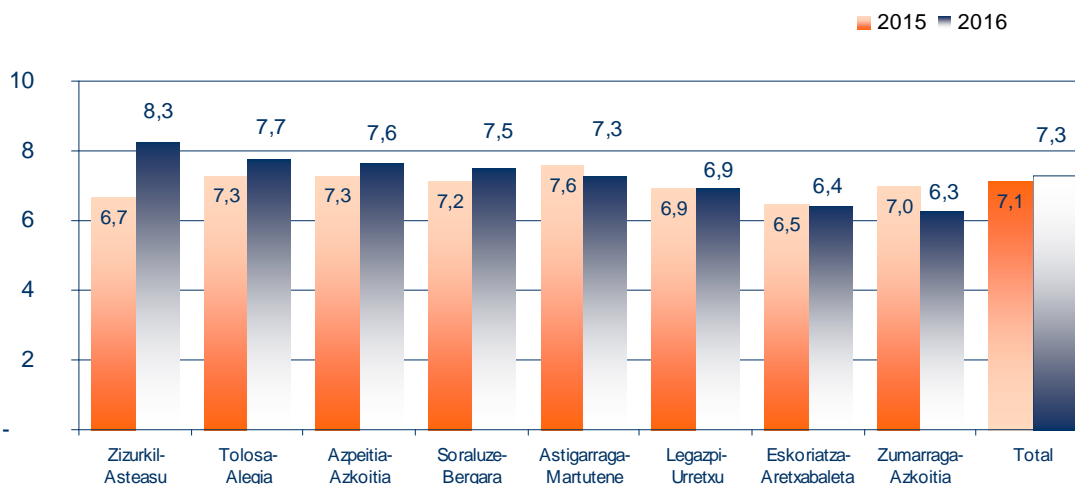


35. Gráfico: Valoración ciclista del estado de la señalización por tramos

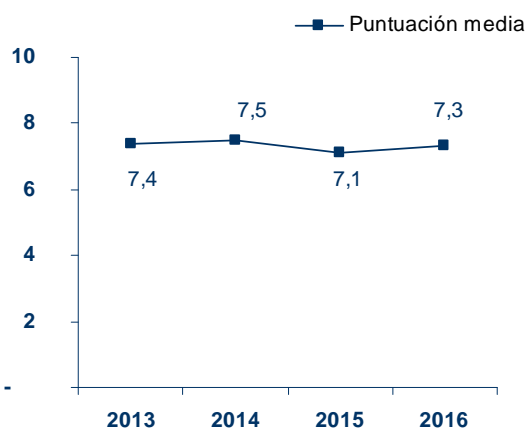


Con respecto al año 2015 la valoración de la señalización también ha mejorado, pasando del 7,1 al 7,3. Aun así, aunque la valoración ha subido en 4 tramos, ha bajado en otros tres.

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



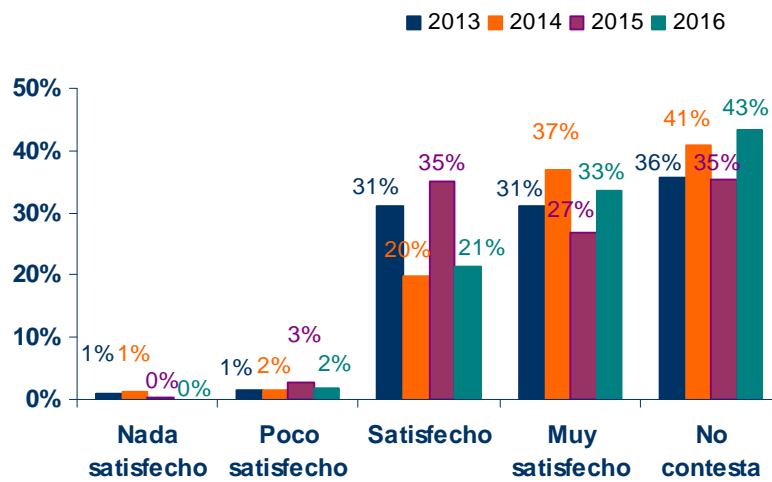
37. Gráfico: Evolución de la valoración general de la señalización



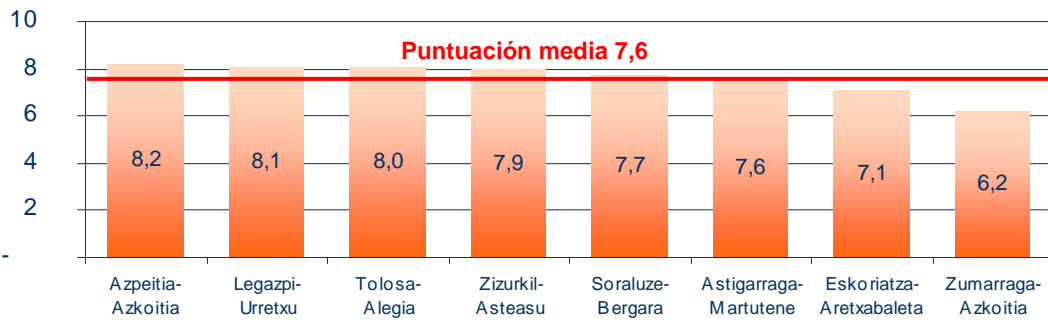
Valoraciones con respecto a la iluminación

El 33% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado de la iluminación y el 21% satisfechas. La puntuación media obtenida en cuanto a la iluminación en el conjunto de la red de vías ciclistas es de 7,6 puntos (satisfecho). Cabe señalar que el 43% 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 6,2 puntos (satisfecho).

38. Gráfico: Evolución del nivel de satisfacción ciclista respecto al estado de la iluminación

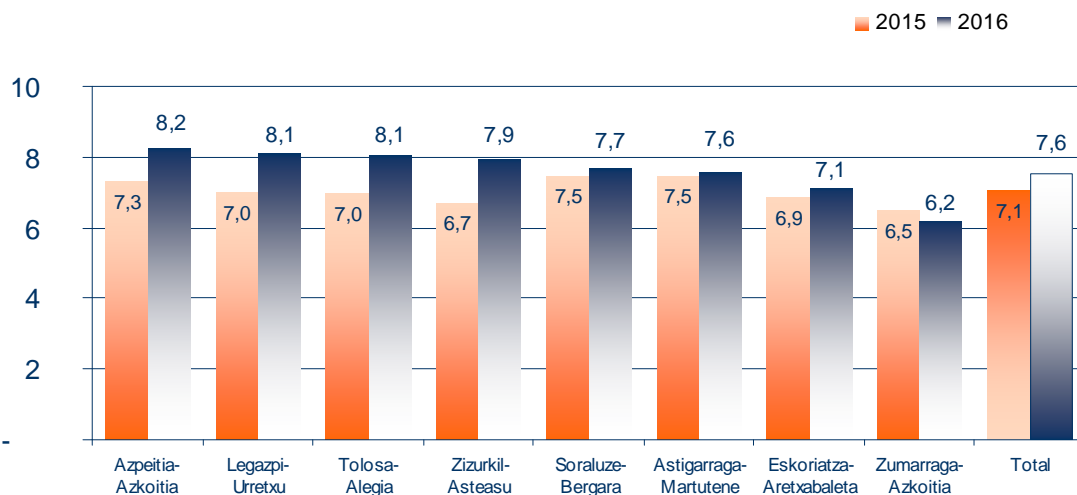


39. Gráfico: Valoración ciclista del estado de la iluminación por tramos

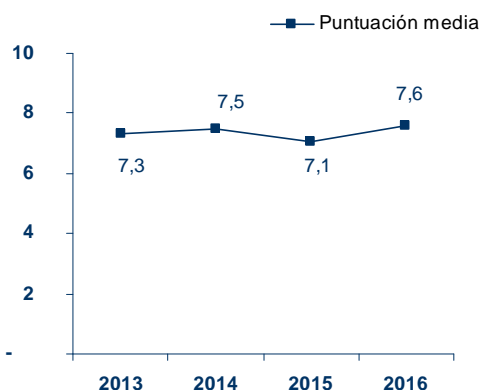


El nivel de valoración de la iluminación ha mejorado respecto del año pasado, pasando del 7,1 al 7,6. A excepción del tramo Zumarraga-Azkoitia (donde ha bajado 3 décimas) en todas las demás vías la valoración ha mejorado (y en algunas vías notablemente).

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



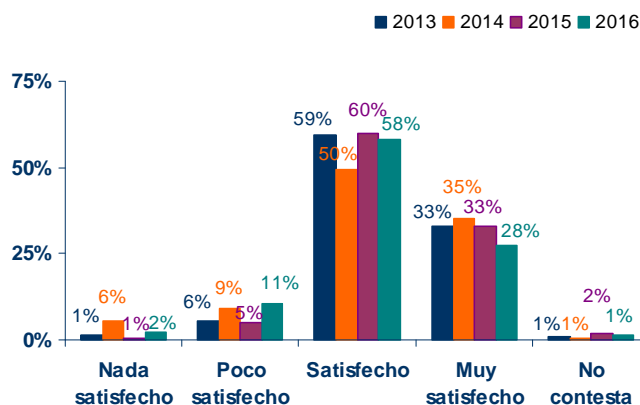
41. Gráfico: Evolución de la valoración general de la iluminación



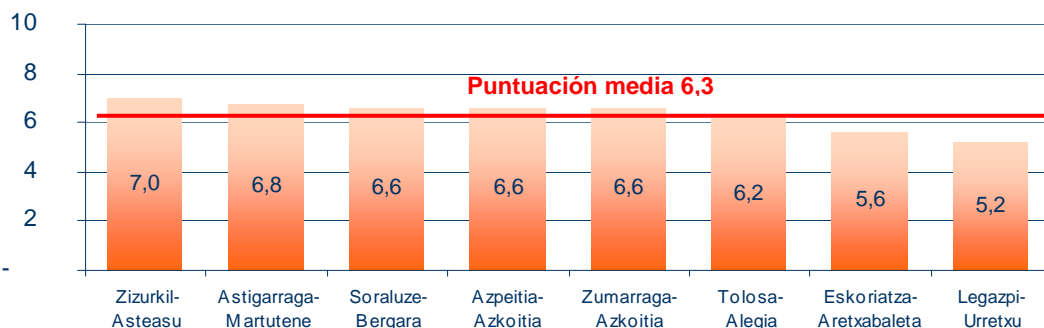
Valoración con respecto a los niveles de convivencia

La convivencia entre los distintos tipos de usuarios es el aspecto que peor valoración recibe en las encuestas realizadas, con una puntuación de 6,3 puntos (satisfecho). La puntuación más baja fue para la vía Legazpi-Urretxu, con 5,2 puntos y la mayor puntuación la recibió el tramo Zizurkil-Asteasu, con 7,2 puntos.

42. Gráfico: Evolución del nivel de satisfacción ciclista respecto al nivel de convivencia

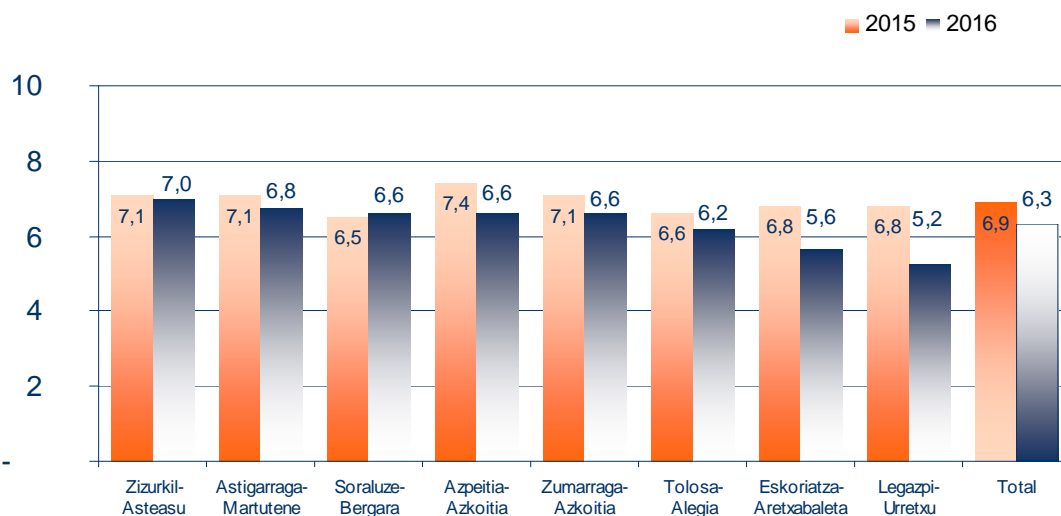


43. Gráfico: Valoración ciclista del nivel de convivencia por tramos

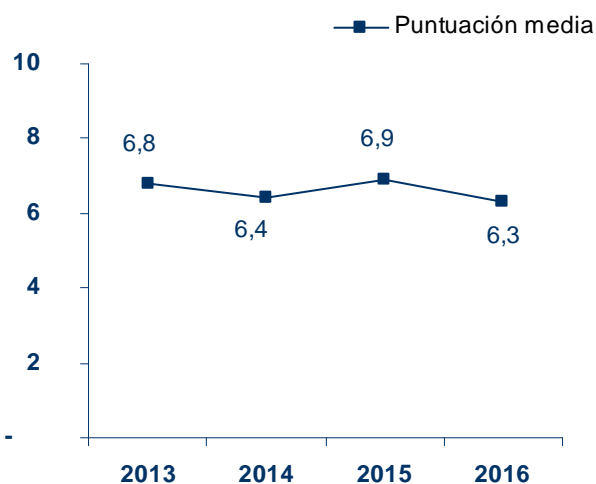


Hay que señalar que la valoración de este aspecto ha empeorado en 0,6 puntos con respecto al año anterior (bajando de 6,9 a 6,3 puntos). A excepción de la vía Soraluze-Bergara en todas las demás vías ha bajado la puntuación.

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



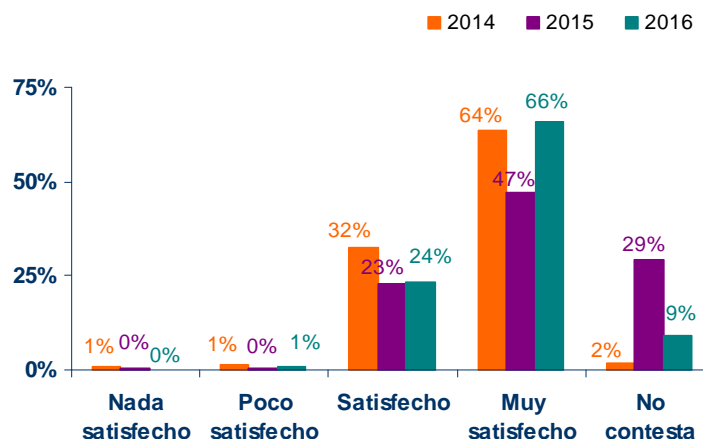
45. Gráfico: Evolución de la valoración general de la convivencia



Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana

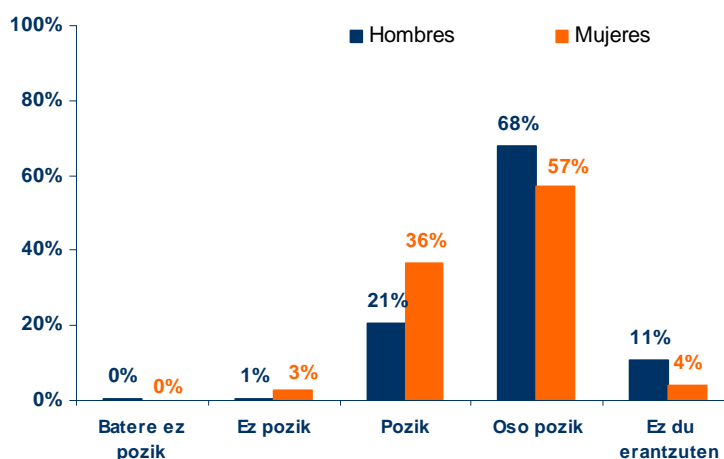
Una de las preguntas incorporadas al cuestionario por tercer año consecutivo ha sido la de la percepción de la seguridad ciudadana. La valoración de los ciclistas en este aspecto ha sido muy satisfactoria en un 66%, y satisfactoria en un 24%. La mejor puntuación ha sido para el tramo Azpeitia-Azkoitia, con 8,7 puntos.

46. Gráfico: Evolución del nivel de satisfacción ciclista respecto a la percepción de la seguridad ciudadana

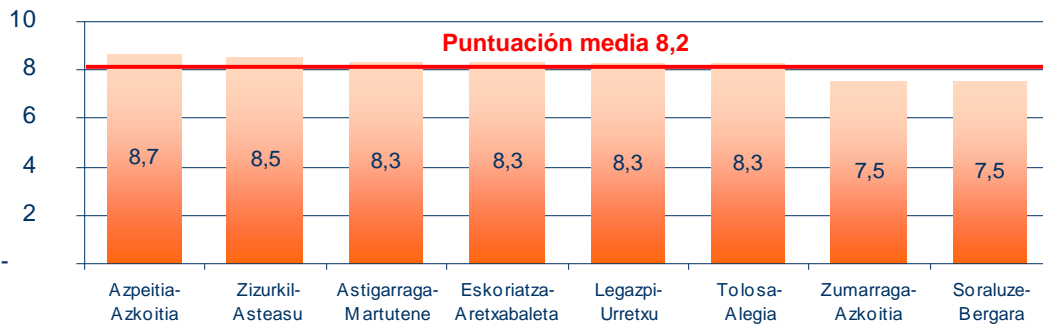


Se observan diferencias entre la percepción de la seguridad observada entre hombres y mujeres ciclistas. El porcentaje de hombres que están muy satisfechos es 11 puntos mayor que el de mujeres (68% y 57% respectivamente).

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

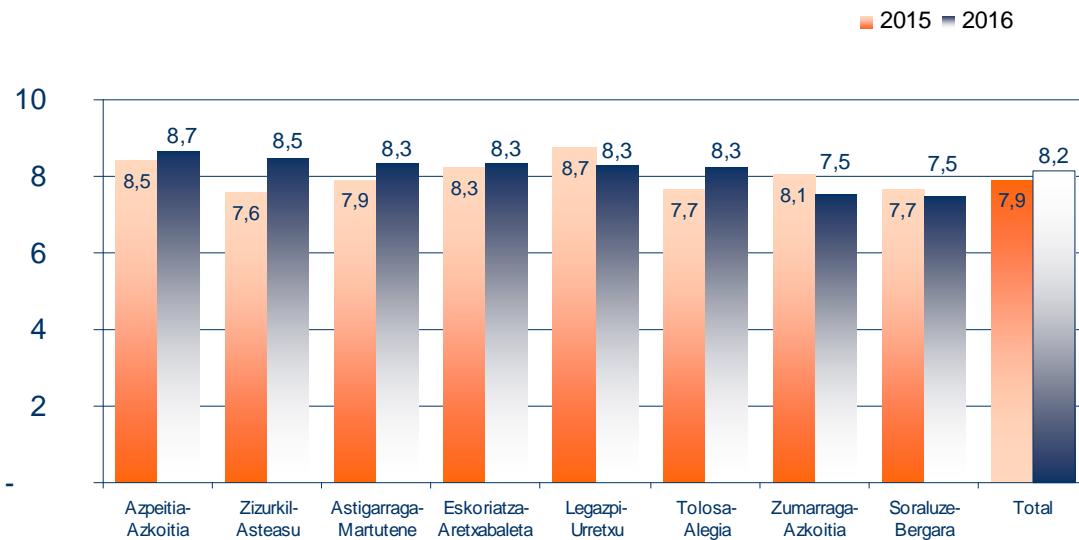


48. Gráfico: Valoración ciclista respecto a la percepción de la seguridad ciudadana por tramos

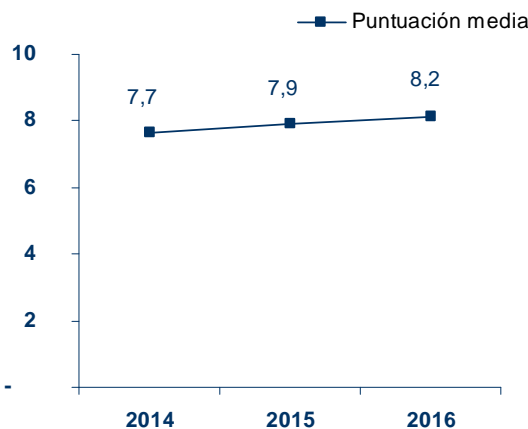


La valoración general de la percepción de la seguridad ciudadana ha subido 3 décimas, pero mientras ha subido en 4 vías en otras 3 ha bajado. En los 3 últimos años se ha mantenido la tendencia al alza.

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



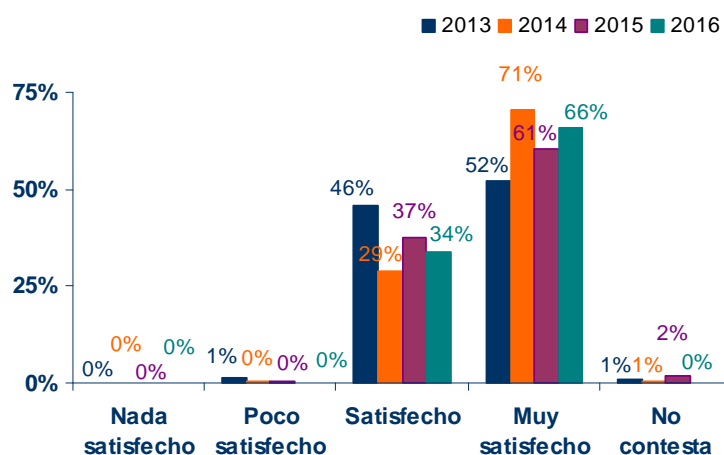
50. Gráfico: Evolución de la valoración general de la seguridad ciudadana



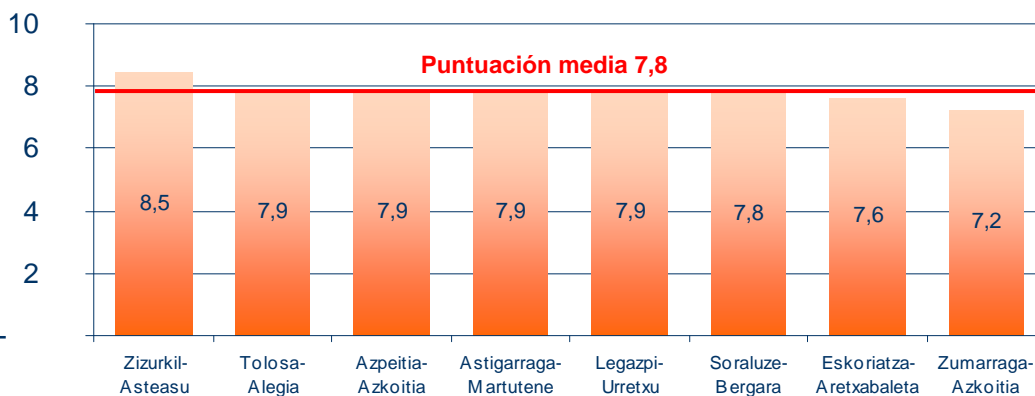
Valoración general de la vía ciclista

La valoración media general obtenida por las infraestructuras ciclistas en función del conjunto de aspectos (el estado del firme, señalización, iluminación, convivencia y seguridad ciudadana) fue de 7,8 puntos, la misma puntuación obtenida en los años 2014 y 2015 (aunque en realidad ha subido 7 centésimas pasando del 7,76 al 7,83). El 66% de los ciclistas se mostraron muy satisfechos con el estado general de la vía y el 34% satisfechos. La vía ciclista mejor valorada fue la de Zizurkil-Asteasu, con 8,5 puntos, y la peor valorada la de Zumarraga-Azkoitia con 7,6 puntos.

51. Gráfico: Evolución del nivel de satisfacción ciclista respecto al estado general de las vías

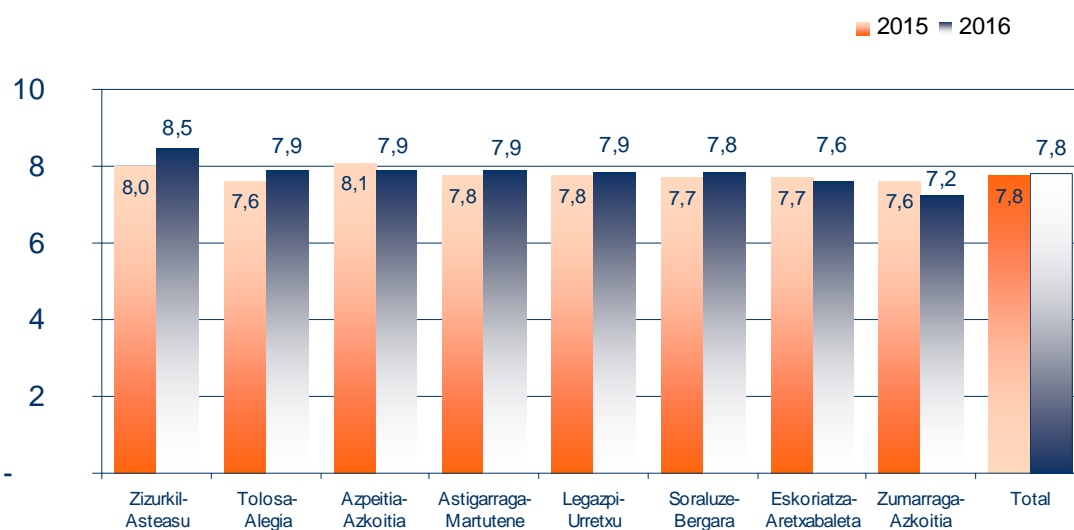


52. Gráfico: Valoración ciclista respecto al estado general de las vías, por tramos

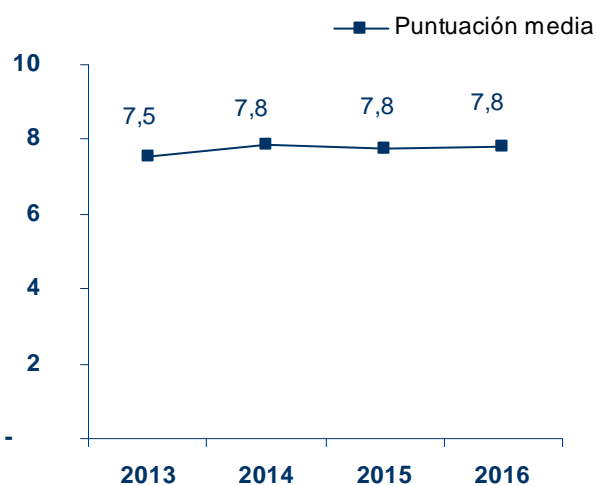


Si observamos la valoración general por tramos vemos que ha subido en 5 vías, mientras que ha bajado en otras 3 vías. Para entender la evolución de la valoración general puede resultar muy útil consultar el anexo al presente informe, relativo a la observación de las vías ciclistas y a las aportaciones realizadas por las personas encuestadas.

53. Gráfico: Evolución de la valoración general por tramos





54. Gráfico: Evolución de la valoración general



En cuanto a la puntuación media de la valoración general podemos destacar lo siguiente: la diferencia entre el tramo mejor valorado (8,5 puntos) y el peor valorado (7,2 puntos) es de 1,3 puntos. 2 vías se encuentran por debajo de la media de valoración, otra en la media y las otras cinco por encima. Cabe destacar los relativamente pobres resultados obtenidos por el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta, con 4 apartados por debajo de la media general. También llama poderosamente la atención la bajada que ha tenido la vía Legazpi-Urretxu en el apartado de convivencia.

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

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

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

Observando las puntuaciones de los 4 últimos años (ver tabla 22) se extraen dos conclusiones principales:



- a) Las valoraciones generales han subido 3 décimas de promedio y en 6 de 8 vías

Aunque las vías Eskoriatza-Aretxabaleta y Zumarraga-Azkoitia se sitúan entre las categorías “satisfecho” y “muy satisfecho”, nos parece preocupante la continua bajada que están teniendo en las puntuaciones. En esta última vía han bajado, a excepción de la referida a la seguridad, todas la puntuaciones en los últimos 4 años.

- b) De todos los aspectos valorados es el relativo a la convivencia el que claramente obtiene las valoraciones más bajas, siendo el único con tendencia a la baja. De todos modos, los problemas relativos a la convivencia se aglutinan principalmente en cuatro vías: Tolosa-Alegia, Soraluze-Bergara, Eskoriatza-Aretxabaleta y Legazpi-Urretxu

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

Apartado	Año	Zizurkil Asteasu	Tolosa Alegia	Azpeitia Azkoitia	Astigarraga Martutene	Legazpi Urretxu	Soraluze Bergara	Eskoriatza Aretxabaleta	Zumarraga Azkoitia	Puntuación media
Firme/Asfalto	2013	8,2	7,7	6,9	7,5	7,8	8,2	8,1	7,2	7,7
	2014	8,1	8,0	8,1	7,9	8,6	8,4	8,2	7,8	8,1
	2015	7,0	7,7	8,2	7,4	8,0	7,7	6,7	7,5	7,6
	2016	8,8	8,0	8,3	7,9	8,3	8,0	7,5	7,0	8,0
Señalización	2013	8,2	7,3	6,7	7,3	7,6	7,4	8,1	7,6	7,4
	2014	8,1	7,1	7,9	7,5	7,2	7,5	8,0	6,9	7,5
	2015	6,7	7,3	7,3	7,6	6,9	7,2	6,5	7,0	7,1
	2016	8,3	7,1	7,6	7,3	6,9	7,5	6,4	6,3	7,3
Iluminación	2013	7,3	7,3	7,1	6,8	7,6	7,5	8,1	7,0	7,3
	2014	7,2	7,4	7,6	7,3	7,5	7,7	7,8	7,4	7,5
	2015	6,7	7,0	7,3	7,5	7,0	7,5	6,9	6,5	7,1
	2016	7,9	8,1	8,2	7,6	8,1	7,7	7,1	6,2	7,6
Convivencia	2013	7,5	6,2	6,5	6,8	7,0	6,6	7,5	7,2	6,8
	2014	7,0	5,4	7,1	7,2	6,4	5,7	7,0	6,6	6,4
	2015	7,1	6,6	7,4	7,1	6,8	6,5	6,8	7,1	6,9
	2016	7,0	6,2	6,6	6,8	5,2	6,6	5,6	6,6	6,3
Seguridad	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	8,0	7,8	7,6	7,6	7,5	7,3	7,8	7,5	7,7
	2015	7,6	7,7	8,5	7,9	8,7	7,7	8,3	8,0	7,9
	2016	8,5	8,3	8,7	8,3	8,3	7,5	8,3	7,5	8,2
Valoración General	2013	8,1	7,3	7,1	7,2	7,8	7,7	8,1	7,8	7,5
	2014	7,8	7,7	8,0	7,9	7,8	7,8	8,1	7,8	7,8
	2015	8,0	7,6	8,1	7,8	7,8	7,7	7,7	7,6	7,8
	2016	8,5	7,9	7,9	7,9	7,9	7,8	7,6	7,2	7,8

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

Quienes utilizan la vía ciclista ocasionalmente la valoran mejor, ya que entre estos usuarios la proporción de quienes se declaran muy satisfechos es 20 puntos superior al resto de usuarios (82%).

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	NS/NC	
Valoración general de la vía ciclista	Nada satisfecho/a	0	0	1	0	1
		0%	0%	2%	0%	0%
	Satisfecho/a	72	51	9	3	135
		36%	38%	16%	43%	34%
	Muy satisfecho/a	130	85	45	4	264
		64%	63%	82%	57%	66%

El grupo de nuevos usuarios de la bicicleta es el que mejor valoración general otorga. El 77% de las personas que no utilizaban la bicicleta antes de usar la vía ciclista se ha mostrado “muy satisfecho” con el estado general de la vía, 11 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	NS/NC	
Valoración general de la vía ciclista	Nada satisfecho/a	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%
	Satisfecho/a	86 38%	34 30%	12 23%	2 29%	134 34%
	Muy satisfecho/a	141 62%	78 70%	40 77%	5 71%	264 66%
Total		228 100%	112 100%	52 100%	7 100%	399 100%

También el motivo de desplazamiento tiene su influencia en la valoración obtenida. Así, el 76% de las personas que utilizan la vía ciclista por motivo de “cuidado de personas, gestiones o compras” y también por “ocio”, se han mostrado muy satisfechas con el estado general de la vía, 10 puntos por encima de la media.

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

		Motivo de desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidado, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Valoración general de la vía ciclista	Nada satisfecho/a	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 1%	1 0%
	Satisfecho/a	29 36%	8 30%	10 24%	24 24%	64 42%	135 34%
	Muy satisfecho/a	52 64%	19 70%	32 76%	75 76%	86 57%	264 66%
Total		81 100%	27 100%	42 100%	99 100%	151 100%	400 100%

El grupo de personas desempleadas es el que mejor ha valorado el estado de la vía ciclista, con un 76% de personas que se muestran muy satisfechas (siendo la media de un 66%).

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

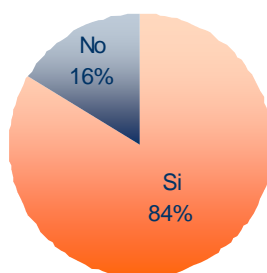
		Actividad						Total
		Ocupado/a, trabajando	Estudiante	Labores de casa	En el paro	Jubilado, pensionista	NS/NC	
Valoración general de la vía ciclista	Nada satisfecho/a	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%
	Satisfecho/a	75 34%	16 31%	3 50%	7 24%	32 34%	1 100%	134 34%
	Muy satisfecho/a	142 65%	36 69%	3 50%	22 76%	61 66%	0 0%	264 66%
Total		218 100%	52 100%	6 100%	29 100%	93 100%	1 100%	399 100%

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 o 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.

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



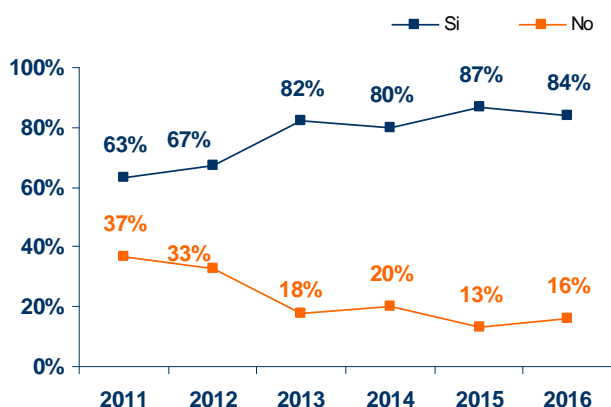
El 84% de los ciclistas de tipo cotidiano tiene la posibilidad de realizar el trayecto en coche. Esta proporción es algo más baja entre quienes se desplazan por motivo de cuidado de personas, gestiones o compras (71%).

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

		Motivo de desplazamiento			Total
		Trabajo	Estudios	Cuidado, gestiones, compras	
Posibilidad de realizar el trayecto en coche	Si	73 90%	22 85%	29 71%	124 84%
	No	8 10%	4 15%	12 29%	24 16%
Total		81 100%	26 100%	41 100%	148 100%

Atendiendo a la evolución de esta variable en los últimos años, se puede observar que la posibilidad de utilización del coche para realizar el mismo trayecto se mantiene bastante estable.

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



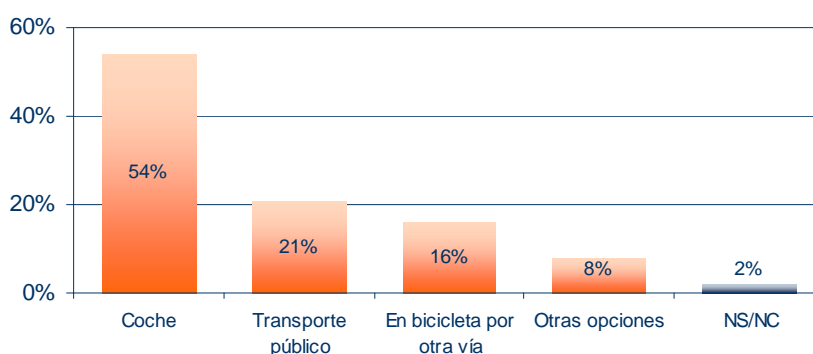
Cuál sería el modo de transporte utilizado en ausencia de la vía ciclista¹⁰

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 21% el transporte público y el 16% seguiría utilizando la bicicleta, aun en ausencia de vías ciclistas disponibles. El 8% restante optaría por otro modo, sobre todo el caminar.

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



¹⁰ Aunque los resultados de esa tabla se basan en una estadística de 148 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 esta variable en función del sexo no encontramos grandes diferencias. La única diferencia reseñable se produce en la respuesta “Otra opción”: 6% de hombres y 16% de mujeres. Para entender esta diferencia de 10 puntos cabe analizar la variable en función del motivo de desplazamiento, ya que entre las mujeres el peso del motivo cuidado de personas, gestiones y compras tiene un peso mayor que entre los hombres, y es en éste motivo en donde también se concentra la respuesta “Otra opción”.

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

		Sexo		Total
		Hombre	Mujer	
Medio de transporte alternativo en ausencia de vía ciclista	En bicicleta por otra vía	19 16%	4 13%	23 16%
	Coche	62 53%	18 56%	80 54%
	Transporte público	26 22%	5 16%	31 21%
	Otra opción	7 6%	5 16%	12 8%
	NS/NC	2 2%	0 0%	2 1%
	Total	116 100%	32 100%	148 100%

Analizando en profundidad esta variable en función del motivo de desplazamiento, puede observarse que las personas que mayor nivel de lealtad muestran con respecto al uso de la bicicleta (aquéllas que seguirían realizando el trayecto en bicicleta pero por otro camino), son aquéllas cuyo principal motivo de desplazamiento es acudir al trabajo (19%).

Como es lógico la elección del automóvil es más claramente mayoritaria entre las personas que realizan el trayecto por motivos de trabajo con el 63% (13 y 24 puntos más que entre quienes realizan el trayecto por motivos de “estudios” o de “cuidados, gestiones, compras” respectivamente), ya que para acudir al trabajo a una hora determinada puede serles/parecerles el vehículo más competitivo. 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 de desplazamiento			Total
		Trabajo	Estudios	Cuidado, gestiones, compras	
Medio de transporte alternativo en ausencia de vía ciclista	En bicicleta por otra vía	15 19%	1 4%	7 17%	23 16%
	Coche	51 63%	13 50%	16 39%	80 54%
	Transporte público	12 15%	9 35%	10 24%	31 21%
	Otra opción	2 2%	3 12%	7 17%	12 8%
	NS/NC	1 1%	0 0%	1 2%	2 1%
	Total	81 100%	26 100%	41 100%	148 100%

En todas las franjas de edad es mayoritaria la opción del automóvil (superior al 43%). Por otra parte, la opción del transporte público disminuye según aumenta la edad.

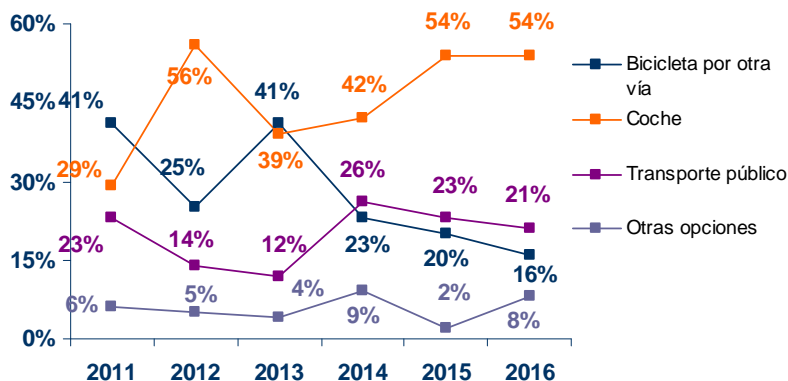
30. Tabla: Medio de transporte alternativo elegido en función de la edad

		Franjas de edad					Total
		0 - 11 años	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	0	4	9	10	0	23
		0%	13%	17%	18%	0%	16%
	Coche	1	13	33	29	4	80
		100%	43%	61%	51%	67%	54%
	Transporte público	0	8	11	11	1	31
		0%	27%	20%	19%	17%	21%
Otra opción	0	4	1	6	1	12	
	0%	13%	2%	11%	17%	8%	
NS/NC	0	1	0	1	0	2	
	0%	3%	0%	2%	0%	1%	
Total		1	30	54	57	6	148
		100%	100%	100%	100%	100%	100%

Si estudiamos la evolución de esta variable durante los últimos cinco 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 cuatro años, siendo el 2016 el año con el porcentaje más bajo. Esto puede ser debido a la probable percepción cada vez más negativa en relación al nivel de seguridad ofrecido por las carreteras.
- La elección del transporte público ha disminuido (del 26% de 2014, al 21% de 2016).
- El porcentaje de quienes eligen “otras opciones” ha tenido grandes oscilaciones, situándose en el 8%. 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.

58. Gráfico: Evolución anual de la alternativa elegida.



6. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN PEATONAL

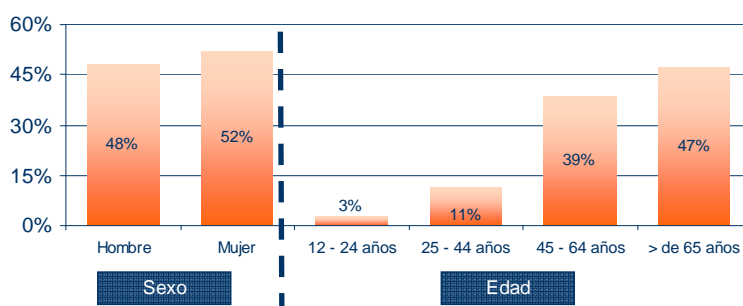
Debemos tener en cuenta que la información contenida en el capítulo dedicado a los peatones ha sido extraída de una muestra de 150 encuestas y no tiene, por lo tanto, un valor estadístico muy alto. Sin embargo, consideramos que puede ser útil para conocer las tendencias en cuanto a los factores estudiados (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), según nos muestra la coherencia de los resultados obtenidos año tras año.

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

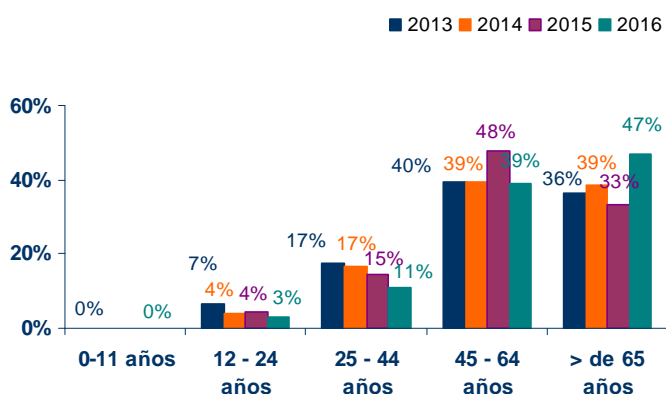
Los datos de las encuestas muestran que el 48% de las personas encuestadas eran hombres y el 52% mujeres. Al compararlo con los datos de años anteriores veremos que prácticamente se ha mantenido el equilibrio de sexo en el número de personas encuestadas que realiza el trayecto a pie.

En cuanto a la edad, el 86% de las personas encuestadas era mayor de 45 años (2 puntos más que en 2015). Resulta significativo que tan solo el 14% de la población peatonal tenga menos de 45 años (los menores de 25 años han representado únicamente el 3%). La media de edad es de 59 años (en concreto 59,48 años, 17 años mayor que la media de la población ciclista).

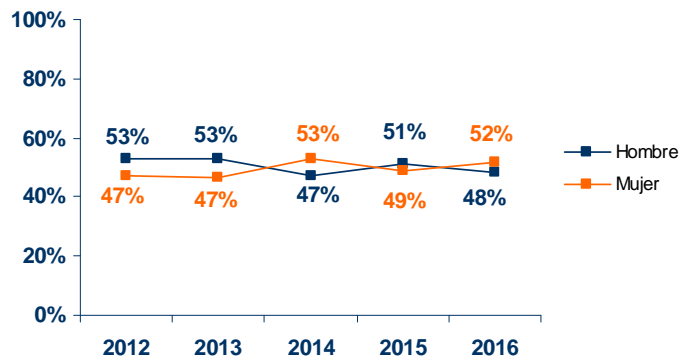
59. Gráfico: Clasificación de la población peatonal en función de la edad y el sexo



60. Gráfico: Evolución anual del reparto por franjas de edad



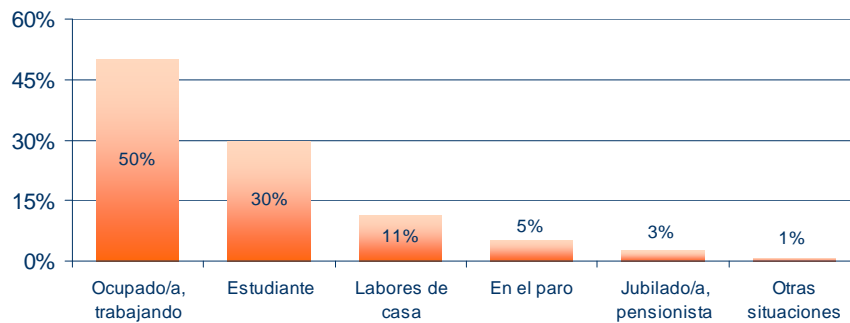
61. Gráfico: Evolución anual de la distribución de peatones por sexo¹¹



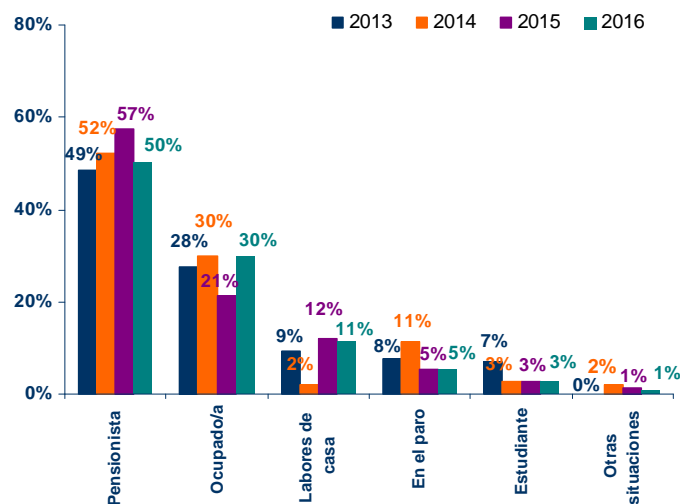
6.2 Clasificación por tipo de actividad

La mitad de los peatones (el 50%) son personas jubiladas o pensionistas. El 30% trabaja o está ocupada, el 11% realiza labores de casa, el 5% está en paro, y el 3% está estudiando.

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



63. Gráfico: Evolución anual de la actividad

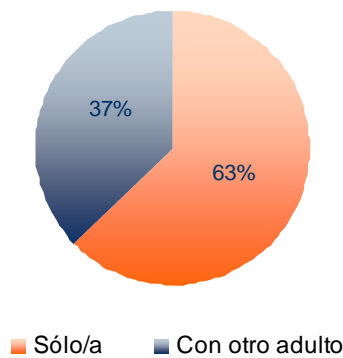


¹¹ No existen datos de 2011, ya que no se realizaron conteos manuales de peatones.

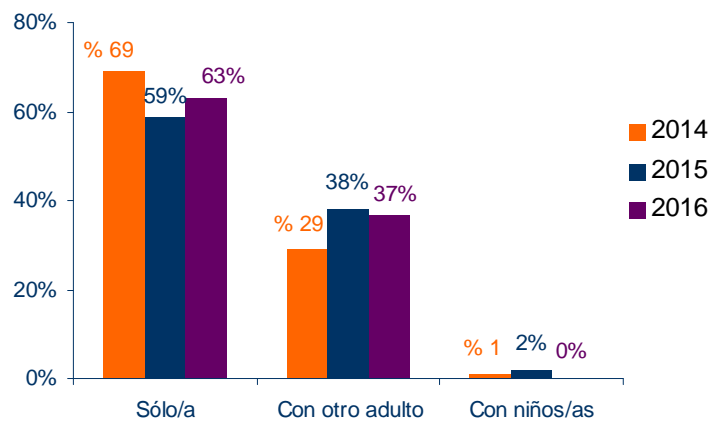
6.3 Clasificación de la población peatonal en función del número de acompañantes

La mayoría de peatones de la red foral, el 63%, realiza el desplazamiento en solitario. El 37% realiza el desplazamiento en compañía de al menos otro adulto. Si comparamos el nivel de compañía con la tendencia de los ciclistas, podemos concluir que éstos últimos son más “solitarios” (tan sólo un 14% de ciclistas va acompañado de al menos otra persona, mientras el 86% realiza el desplazamiento sólo, 23 puntos por encima de los peatones).

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



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



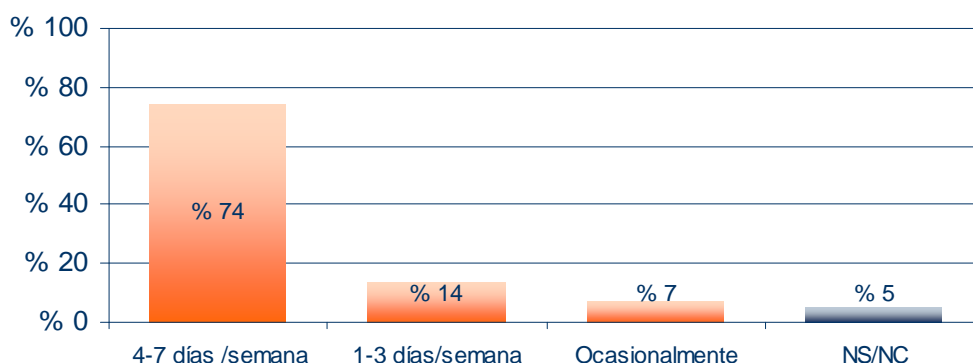
7. USO PEATONAL

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.

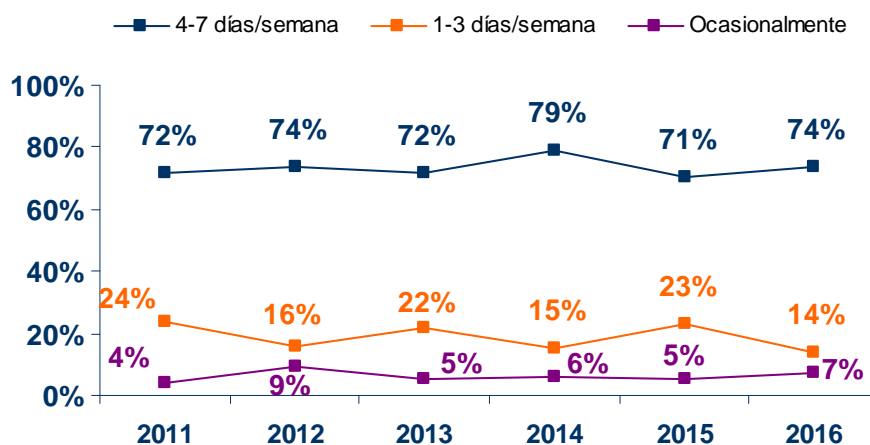
El 74% de las personas encuestadas declara utilizar la vía ciclista, al menos, 4 veces por semana, otro 14% de una a tres veces. Estos datos en comparación con los de los ciclistas indican que el nivel de frecuencia peatonal es notablemente mayor (el porcentaje de ciclistas que utiliza la vía un mínimo de 4 veces por semana es del 50%).

66. 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.

67. 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 82% de las personas encuestadas mayores de 65 años utiliza las vías ciclistas un mínimo de 4 veces por semana. La principal causa puede ser la necesidad y la costumbre que las personas mayores tienen de realizar con frecuencia 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 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	> 65 años	
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	2 50%	9 53%	42 72%	58 82%	111 74%
	1-3 días /semana	2 50%	1 6%	12 21%	6 8%	21 14%
	Ocasionalmente	0 0%	6 35%	3 5%	2 3%	11 7%
	NS/NC	0 0%	1 6%	1 2%	5 7%	7 5%
Total		4 100%	17 100%	58 100%	71 100%	150 100%

El dato más relevante, si tenemos en cuenta el tipo de actividad, es la mayor frecuencia de utilización por parte de personas que realizan trabajos de casa y personas jubiladas.

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

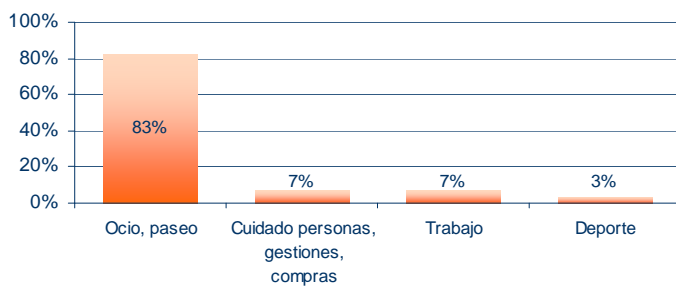
		Actividad					Total	
		Ocupado/a, trabajando	Estudiante	Labores de casa	En el paro	Jubilado/a, pensionista		NS/NC
Frecuencia de utilización de la vía ciclista	4-7 días / semana	29 64%	2 50%	16 94%	4 50%	60 80%	0 0%	111 74%
	1-3 días /semana	9 20%	2 50%	1 6%	1 13%	8 11%	0 0%	21 14%
	Ocasionalmente	5 11%	0 0%	0 0%	3 38%	2 3%	1 100%	11 7%
	NS/NC	2 4%	0 0%	0 0%	0 0%	5 7%	0 0%	7 5%
Total		45 100%	4 100%	17 100%	8 100%	75 100%	1 100%	150 100%

7.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento

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

En cuanto a los motivos de desplazamiento, el 83% de las personas encuestadas lo utiliza para ocio o paseo y el 3% con carácter deportivo (el porcentaje conjunto es del 86%). El 7% alega motivos de gestiones, compras, visitas o cuidados, y el 7% trabajo (el porcentaje total de usuarios cotidianos es del 14%).

68. Gráfico: Motivos de desplazamiento entre peatones

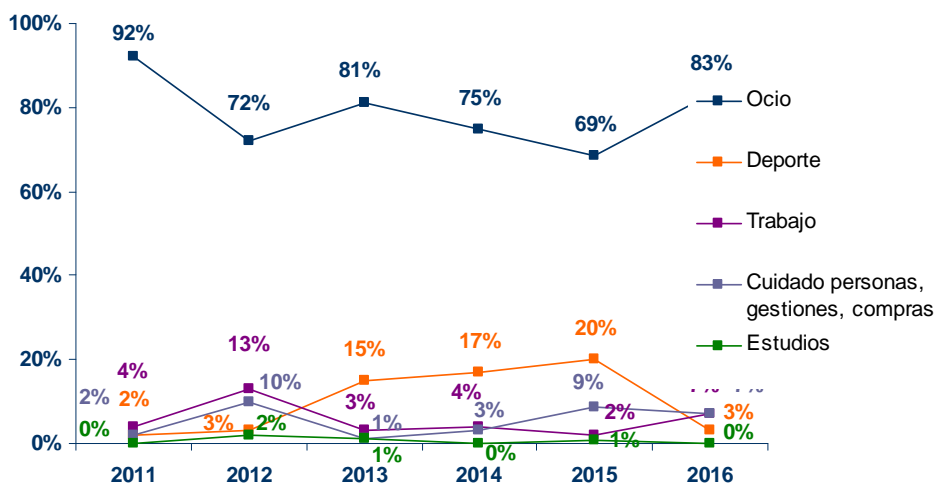


69. Gráfico: Tipo de movilidad peatonal



Año tras año el porcentaje de trayectos de uso cotidiano va creciendo. En 2016 ha sido del 14%, triplicando el nivel del año 2013. Es reseñable la bajada del motivo deporte en el último año (17 puntos).

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

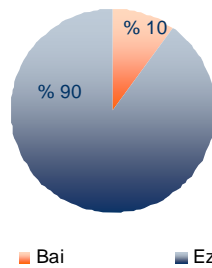


8. VALORACIÓN PEATONAL

8.1 Percepción peatonal de la seguridad

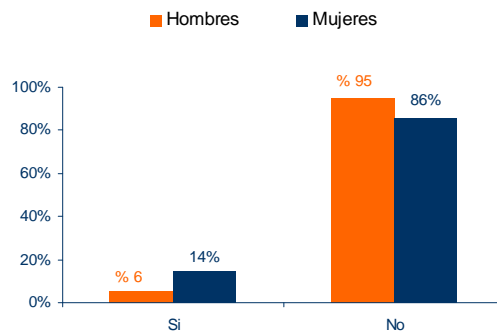
Una de las preguntas realizadas a la población peatonal ha sido sobre la percepción de la seguridad, sin especificar si se trataba de seguridad vial o seguridad ciudadana. El 10% de las personas encuestadas declaró que existe algún punto del tramo en el que no se sienten seguras.

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

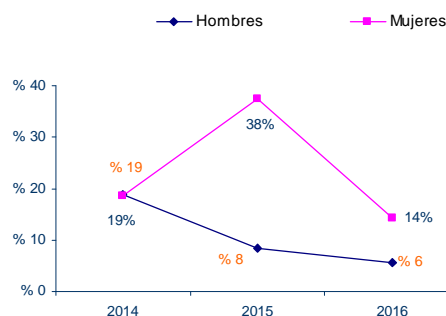


Analizando esta variable en función del sexo se percibe una ligera diferencia: el porcentaje de mujeres que no se sienten seguras en algún punto de la vía es del 14%, mientras entre los hombres es del 6%. Atendiendo a la evolución anual cabe citar la bajada de 24 puntos experimentada entre las mujeres.

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



73. Gráfico: ¿Existe algún punto o tramo en el que no te sientes seguro/a? (evolución anual en función del sexo)



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:

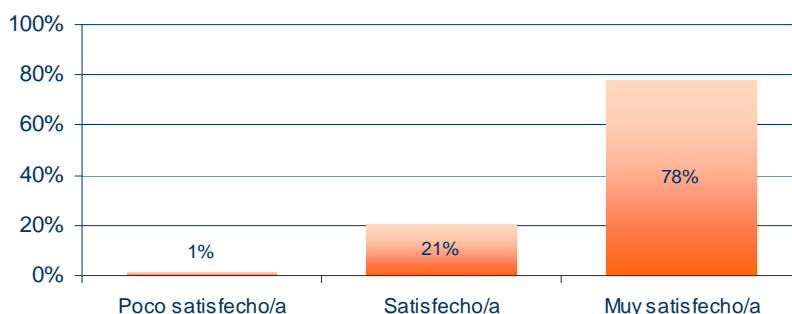
33. Tabla: Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción

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

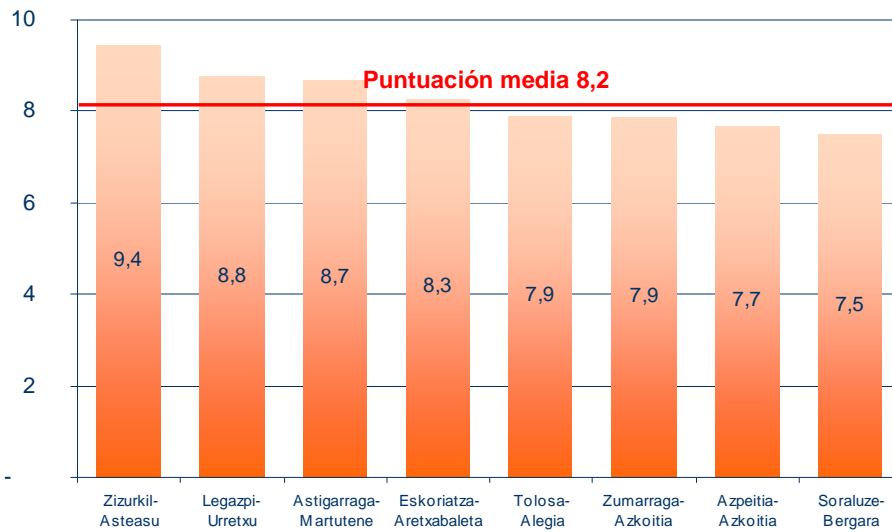
Valoraciones con respecto al firme o asfalto

El 78% de las personas encuestadas se mostró muy satisfecho con el estado del firme o asfalto y el 21% satisfecho. La puntuación media obtenida para el estado del firme es de 7,5 sobre 10 (satisfecho). La puntuación más baja fue para el tramo Soraluze-Bergara, con 7,5 puntos (satisfecho), y la mayor para el tramo Zizurkil-Asteasu con 9,4 puntos (muy satisfecho).

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

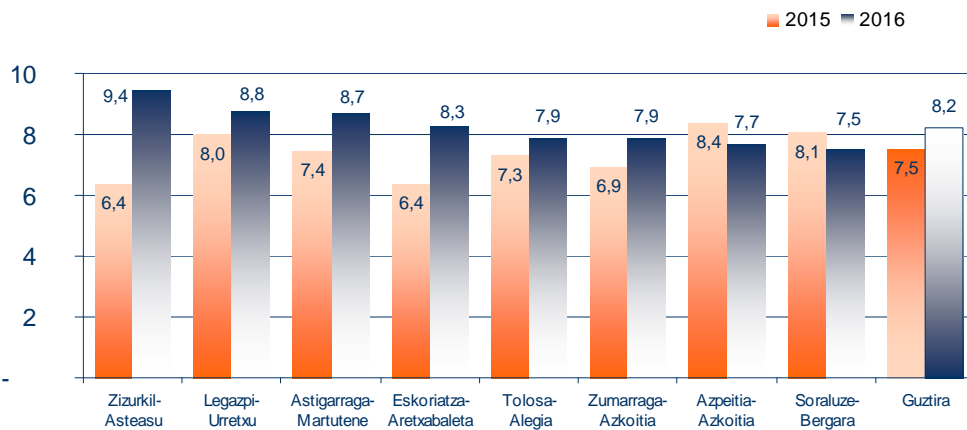


75. Gráfico: Valoración peatonal del estado del firme por tramos

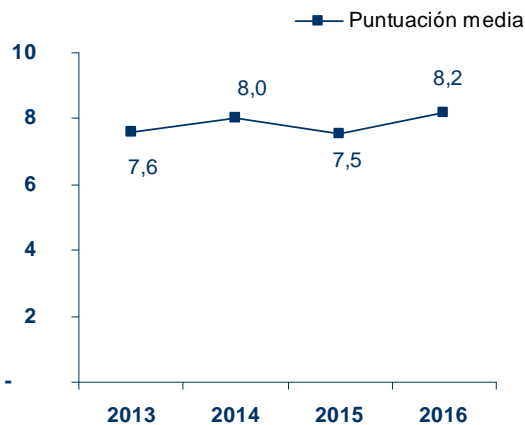


Si observamos la evolución anual veremos que la puntuación general ha mejorado, pasando de 7,5 a 8,2 puntos.

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



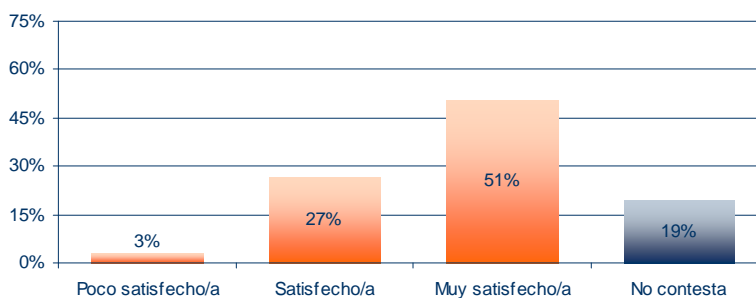
77. Gráfico: Evolución de la valoración del firme



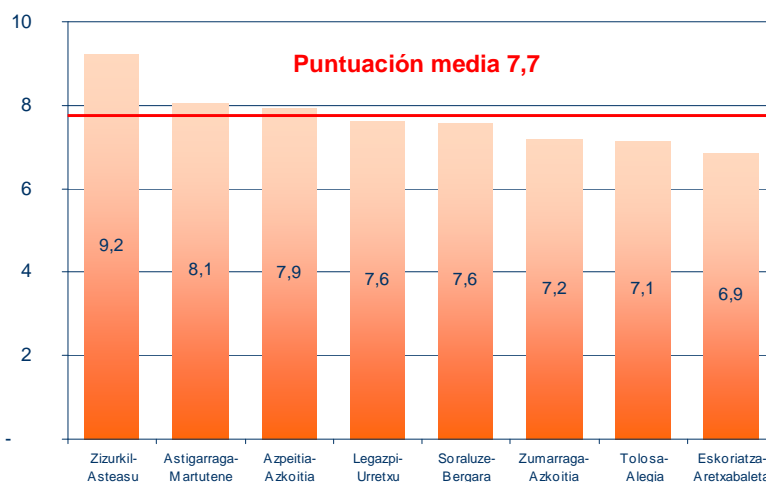
Valoraciones con respecto a la señalización

El 51% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado del firme o asfalto, y el 27% satisfechas. La valoración media obtenida por el estado de la señalización en el conjunto de la red es de 7,7 puntos (satisfecho). La puntuación más baja la obtuvo el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta, con 6,9 puntos (satisfecho), y la puntuación más alta fue para el de Zizurkil-Asteasu, con 9,2 puntos de valoración media (muy satisfecho).

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

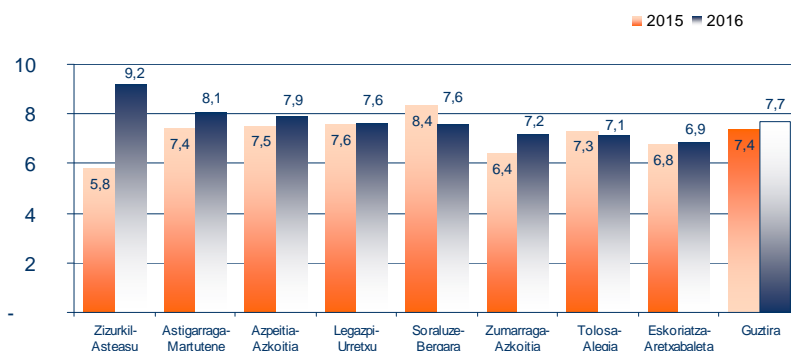


79. Gráfico: Valoración peatonal del estado de la señalización por tramos

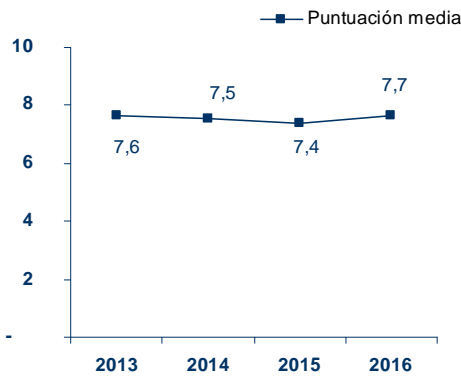


La valoración global de la señalización ha descendido 0,1 puntos en el último año y la valoración ha empeorado en la mitad de los tramos.

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



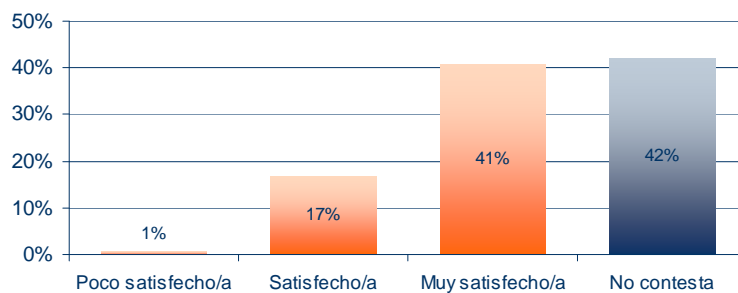
81. Gráfico: Evolución de la valoración de la señalización



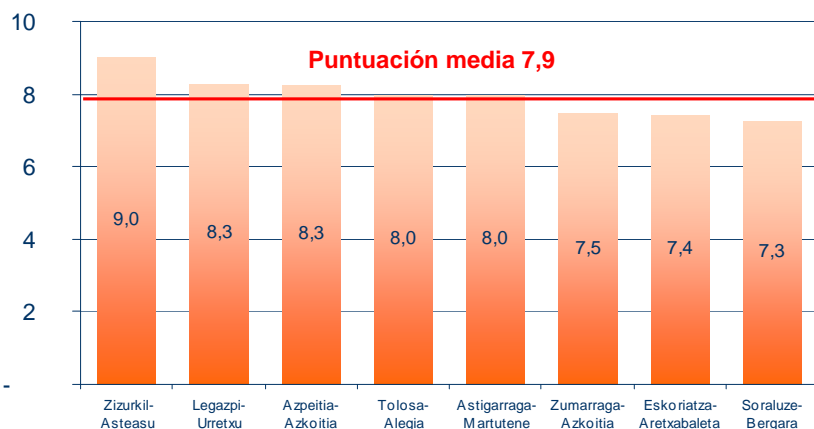
Valoraciones con respecto a la iluminación

El 17% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado de la iluminación, y el 41% satisfechas. La puntuación media obtenida para el estado de la señalización es de 7,9 sobre 10 (satisfecho). Cabe señalar que el 42% 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 Soraluze-Bergara, con 7,3 puntos (satisfecho), y la puntuación más alta fue para Zizurkil-Asteasu con 9,0 puntos de valoración media (muy satisfecho).

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

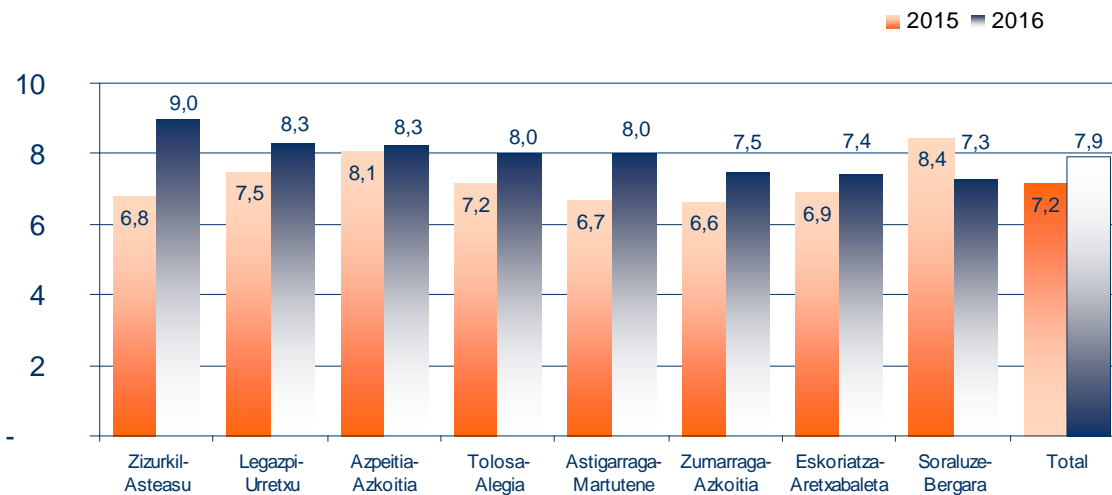


83. Gráfico: Valoración peatonal del estado de la iluminación por tramos

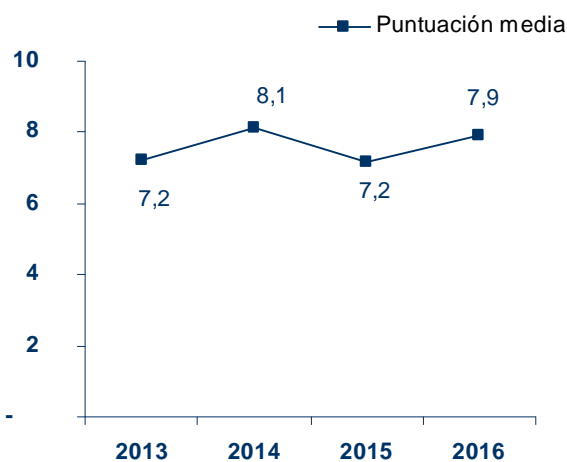


En cuanto a la evolución, podemos ver que la valoración ha mejorado en todos los tramos a excepción de uno, pasando la puntuación media de 7,2 a 7,9 puntos.

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



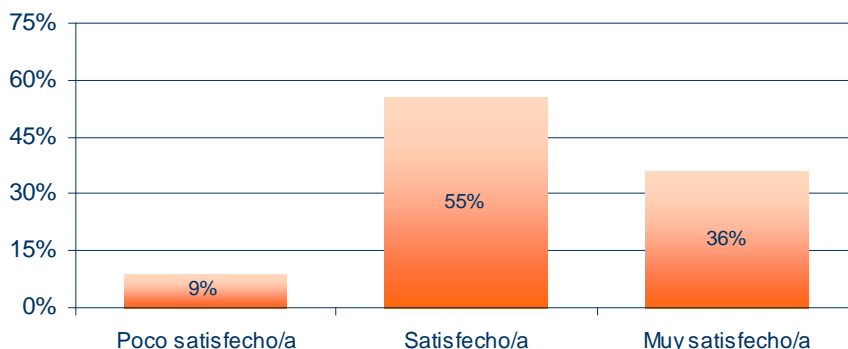
85. Gráfico: Evolución de la valoración de la iluminación



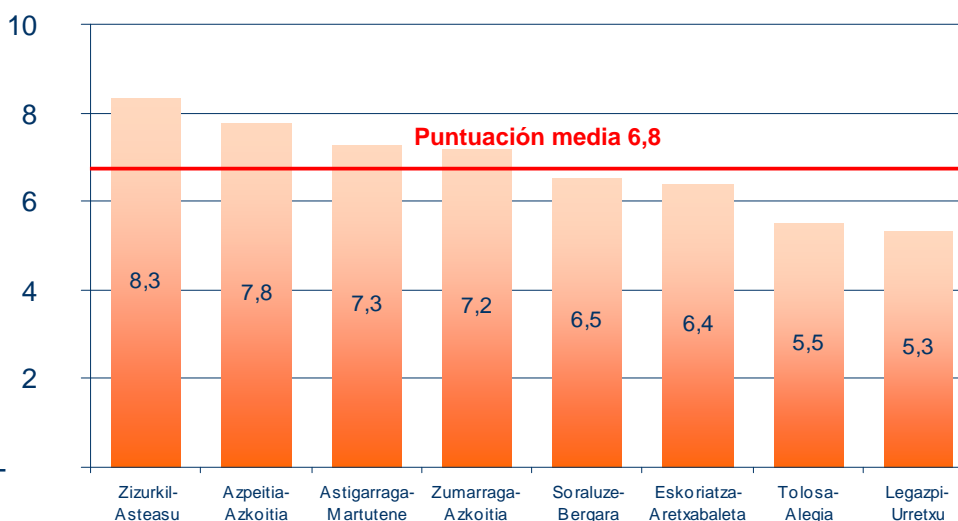
Valoración con respecto a los niveles de convivencia

La convivencia entre los distintos tipos de usuarios es el aspecto que peor valoración reflejan las encuestas realizadas, con una puntuación de 6,8 puntos. El porcentaje de peatones muy satisfechos en este aspecto es del 37%. Cabe destacar que el 9% de las personas encuestadas están poco o muy poco satisfechas (concediendo puntuaciones inferiores a 5).

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

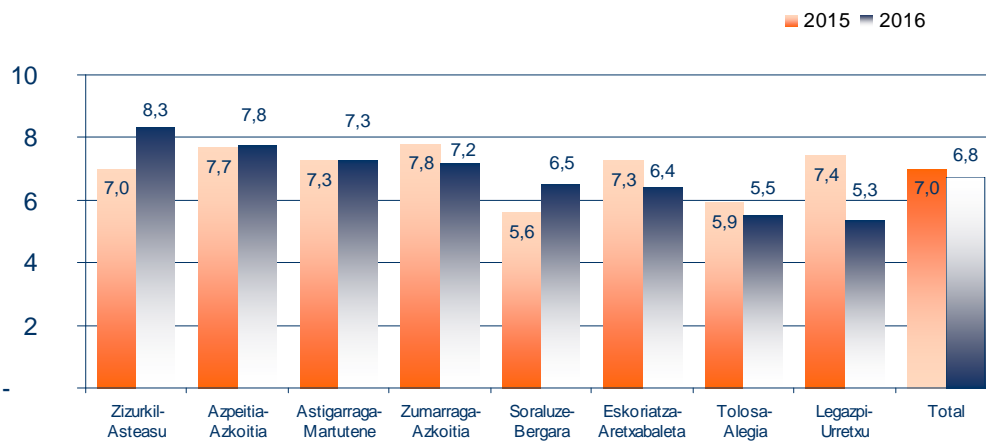


87. Gráfico: Valoración peatonal del nivel de convivencia por tramos

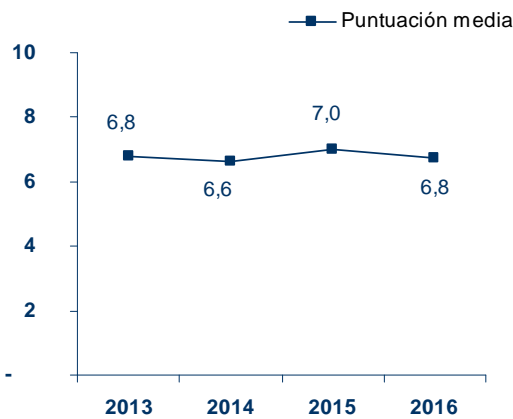


En cuanto a la evolución de las puntuaciones es destacable que en 5 vías ha bajado y en 3 ha subido. Llama mucho la atención el descenso de 2 puntos experimentado en Legazpi-Urretxu.

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



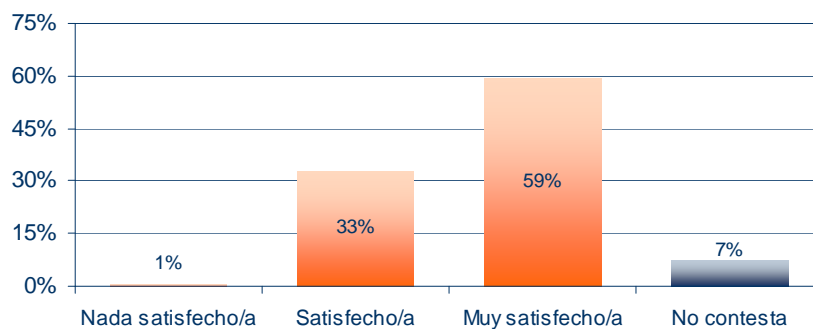
89. Gráfico: Evolución de la valoración de la convivencia



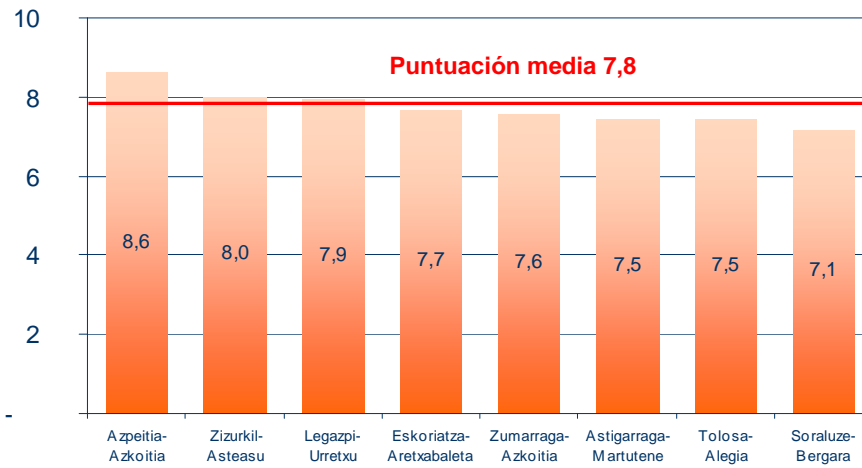
Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana

El 59% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas y el 33% satisfechas en este aspecto. El tramo que mayor sensación de seguridad transmite es el de Azpeitia-Azkoitia, y el que menos, el de Soraluze-Bergara.

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

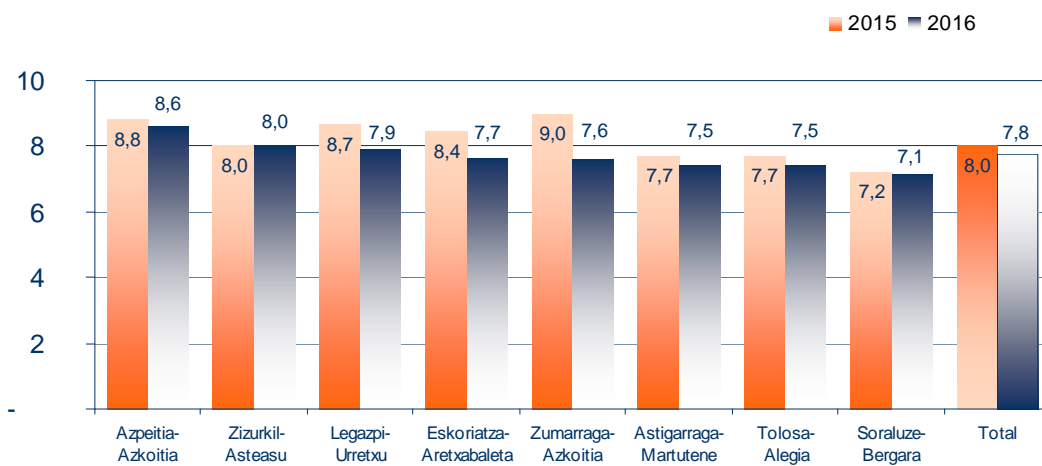


91. Gráfico: Puntuación de la percepción de la seguridad ciudadana por tramos

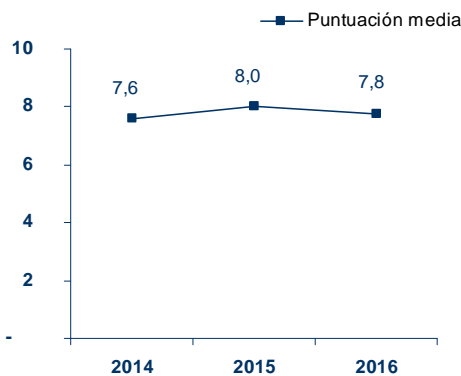


Si tenemos en cuenta la evolución, la puntuación ha bajado en 7 de las 8 vías y se han mantenido en otra. De promedio general ha descendido 2 décimas.

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



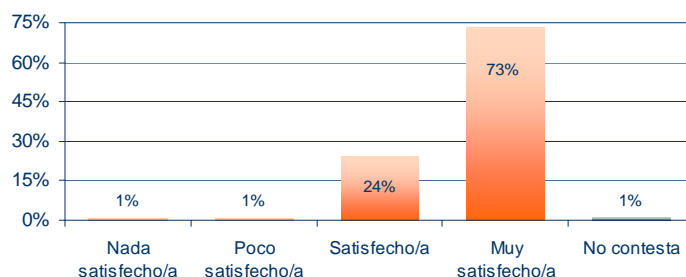
93. Gráfico: Evolución de la valoración de la seguridad ciudadana



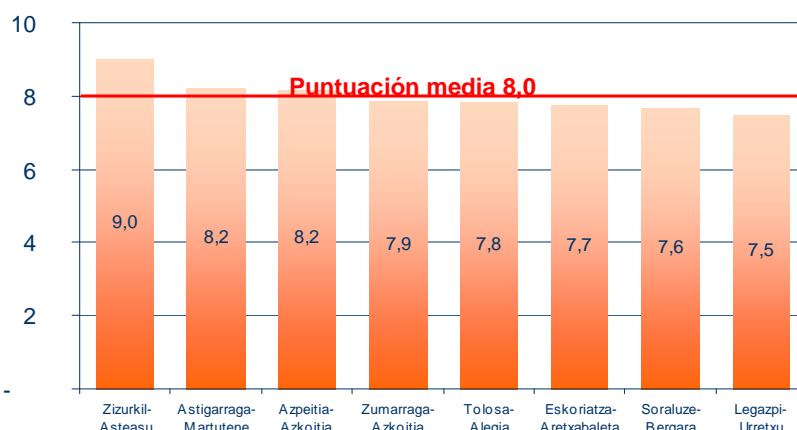
Valoración general de la vía ciclista

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 8,0 puntos (0,1 puntos más que en 2015). El 73% de los peatones encuestados se mostró muy satisfecho, y el 24% satisfecho. La vía ciclista mejor valorada fue la de Zizurkil-Asteasu, con 9,0 puntos, y la peor valorada la de Legazpi-Urretxu, con 7,5 puntos.

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

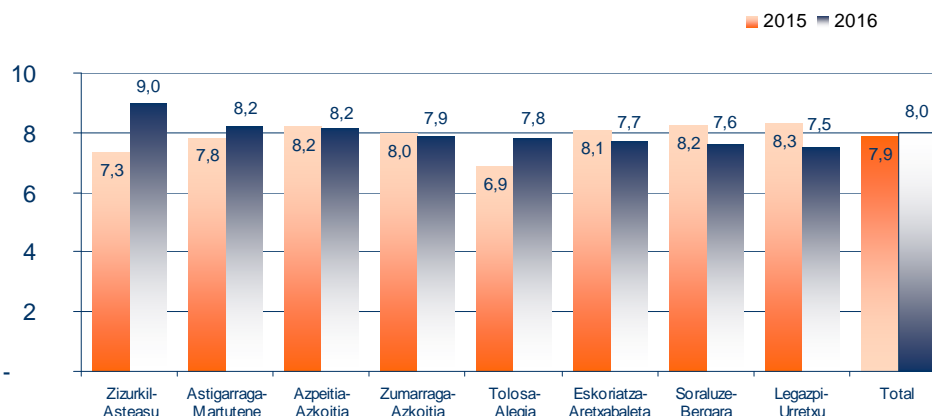


95. Gráfico: Valoración peatonal respecto al estado general de las vías, por tramos

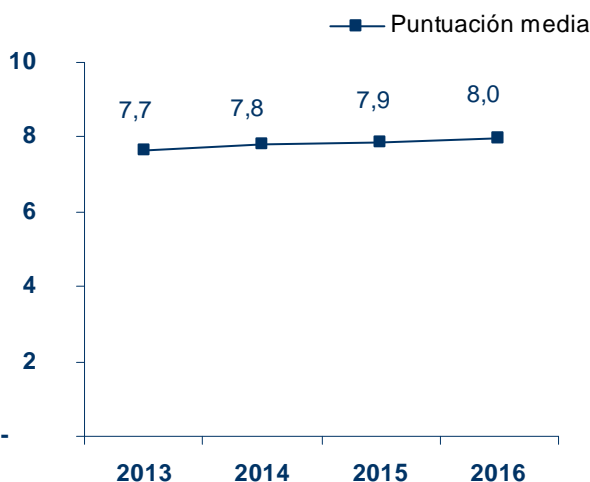


Mirando la evolución se observa que la valoración general ha bajado 2 décimas, descendiendo en 7 vías y manteniéndose en otra.

96. Gráfico: Evolución de la valoración general por tramos





97. Gráfico: Evolución de la valoración general peatonal



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

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

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

Atendiendo a todas las puntuaciones de los últimos 4 años (ver tabla 35) se pueden extraer las siguientes conclusiones principales:

a) Las valoraciones generales han subido un promedio de 3 décimas (al igual que en el caso de los ciclistas), y en 4 de las 8 vías.



Aunque las puntuaciones de Eskoriatza-Aretxabaleta se sitúan entre “satisfecho” y “muy satisfecho”, nos parecen preocupantes ya que han bajado 5 décimas. En esta vía, a excepción de la referida a la seguridad ciudadana, han bajado las puntuaciones de todos los apartados. Debe reseñarse que esa tendencia se repite con los ciclistas.

Aunque las valoraciones generales de la vía Zumarraga-Azkoitia se han mantenido, en 3 apartados (firme, señalización e iluminación), casi siempre están por debajo de la media general.

b) De entre todos los apartados, el referido a la convivencia entre diferentes usuarios es el que obtiene claramente las menores puntuaciones. De todos modos, al igual que sucede entre los ciclistas, los problemas se concentran sobre todo en dos vías concretas: Tolosa-Alegia y Soralue-Bergara.

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

Apartado	Año	Zizurkil Asteasu	Tolosa Alegia	Azpeitia Azkoitia	Astigarraga Martutene	Legazpi Urretxu	Soraluze Bergara	Eskoriatza Aretxabaleta	Zumarraga Azkoitia	Puntuación media
Firme/Asfalto	2013	7,8	7,9	6,6	8,0	7,4	8,5	8,5	6,9	7,6
	2014	8,3	8,4	7,5	7,7	7,8	8,9	8,3	7,8	8,0
	2015	6,4	7,3	8,4	7,4	8,0	8,1	6,4	6,9	7,5
	2016	9,4	7,9	7,7	8,7	8,8	7,5	8,3	7,9	8,2
Señalización	2013	7,5	7,6	7,4	7,7	7,7	8,3	7,7	7,5	7,6
	2014	8,3	6,8	8,0	7,2	7,0	8,4	8,1	7,3	7,5
	2015	5,8	7,3	7,5	7,4	7,6	8,4	6,8	6,4	7,4
	2016	9,2	7,1	7,9	8,1	7,6	7,6	6,9	7,2	7,7
Iluminación	2013	7,0	8,0	7,0	6,2	7,3	7,9	8,3	6,9	7,2
	2014	7,0	7,5	8,4	7,2	7,8	9,1	7,9	8,4	8,1
	2015	6,8	7,2	8,1	6,7	7,5	8,4	6,9	6,6	7,2
	2016	9,0	8,0	8,3	8,0	8,3	7,3	7,4	7,5	7,9
Convivencia	2013	6,6	6,2	6,4	7,6	7,2	6,3	7,5	6,3	6,8
	2014	7,0	4,9	7,5	7,2	6,7	7,1	6,4	6,8	6,6
	2015	7,0	5,9	7,7	7,3	7,4	5,6	7,3	7,8	7,0
	2016	8,3	5,5	7,8	7,3	5,3	6,5	6,4	7,2	6,8
Seguridad	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	7,7	7,4	7,8	7,5	7,3	8,7	7,2	7,8	7,6
	2015	8,0	7,7	8,8	7,7	8,7	7,2	8,4	9,0	8,0
	2016	8,0	7,5	8,6	7,5	7,9	7,1	7,7	7,6	7,8
Valoración General	2013	7,6	7,3	7,4	8,0	7,6	7,6	8,2	7,9	7,7
	2014	7,8	7,4	7,9	7,8	8,0	8,7	7,5	7,8	7,8
	2015	7,3	6,9	8,2	7,8	8,3	8,2	8,1	8,0	7,9
	2016	9,0	7,8	8,2	8,2	7,5	7,6	7,7	7,9	8,0

 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 SEXO, LA EDAD Y EL TIPO DE ACTIVIDAD

El reparto de los ciclistas en función del sexo continua siendo muy desequilibrado, ya que los hombres representan el 81% del total. De todos modos, este año se ha producido un incremento de 5 puntos en la proporción de mujeres, pasando del 14% al 19%.

El 75% 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, 13% y 14%, respectivamente. Aun así, si observamos la evolución de los últimos 4 años, debemos señalar el aumento de la edad media de la población ciclista, que ha crecido 5 años, situándose en 2016 en 47 años).

La mayoría de las personas que utilizan la bicicleta en las vías ciclistas está empleada (55%), mientras que el 23% está jubilada o es pensionista; el 13% es estudiante, otro 7% está en el paro; y el 1% se dedica a tareas domésticas. En los dos últimos años el peso de los jubilados se ha incrementado en 10 puntos, mientras el de las personas ocupadas ha descendido 12 puntos.

El reparto de peatones en función del sexo es mucho más equilibrado, con un 52% de mujeres y un 48% de hombres. Este equilibrio se repite a lo largo de los años.

El 86% de los peatones encuestados tiene más de 45 años, con una media de edad de 59 años (3 años más joven que en 2015), siendo el peatón tipo de edad adulta-anciana.

La mayoría de las personas encuestadas (50%) está jubilada o es pensionista. Otro 30% está ocupada, otro 11% realiza labores de casa, un 5% está en el paro y un 3% estudia.

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. En los dos grupos la proporción de hombres es sobre el 80%. Las características principales son las siguientes:

1. Ciclistas que utilizan la bicicleta para hacer deporte o para el ocio (63% de ciclistas): más de dos tercios son mayores de 45 años, un tercio son jubilados y hay muy pocos estudiantes. Circulan por la vía ciclista entre 1 y 3 días por semana en mayor medida, utilizan bicicletas de montaña sin luz ni timbre, y en su mayoría usan el casco. Antes de existir la vía utilizaban la bicicleta tanto como ahora.

2. Ciclistas que utilizan la bicicleta para realizar desplazamientos cotidianos (para ir al trabajo, estudiar, o para hacer gestiones o compras) (37% de ciclistas): tienen entre 25 y 44 años y están trabajados u ocupados. El peso de estudiantes es notorio. Utilizan bicicletas de ciudad o paseo, pero también de montaña en gran medida. Comparados con los otros ciclistas circulan más equipados de luz y timbre. La mayoría no usa casco. Se desplazan por la vía ciclista de 4 a 7 días por semana. Están más satisfechos con el

estado de las vías y con la seguridad. Antes de utilizar la vía ciclista usaban menos la bicicleta o no la usaban.

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 4 últimos años se ha producido un aumento de 8 puntos (pasando del 61% en 2013, al 69% de 2016).

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 50% de las bicicletas está equipada con este accesorio (lo que representa un descenso de 6 puntos respecto a 2014). En cuanto a las luces, su nivel de equipación es aún más bajo, con sólo un 44% de bicicletas equipadas, aun así representa un incremento de 10 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 (56%). 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. De hecho, el 52% 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 62% de los desplazamientos realizados tiene que ver con estos motivos de desplazamiento (38% por deporte, y 25% por ocio o paseo).

Su papel como infraestructura de transporte entre la población ciclista es cada vez más importante. Así, un 38% de los desplazamientos está relacionado con actividades de carácter cotidiano (20% por trabajo, 10% por cuidado de personas, gestiones o compras, y 7% por estudios). Hay que destacar que en los últimos cuatro años los desplazamientos de tipo cotidiano han aumentado 9 puntos, pasando del 29% en 2013 al 38% de 2016.

Entre los peatones el motivo de desplazamiento relacionado con el ocio, paseo y deporte es mayoritario, representando un 86% del total de desplazamientos peatonales. Pero también hay que señalar que los desplazamientos de tipo cotidiano han subido 10 puntos en los últimos 4 años, pasando del 4% de 2013 al 14% de 2016.

FRECUENCIA DE UTILIZACIÓN

El 89% de los ciclistas de las vías forales utiliza la red foral 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 74% 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 tramo de vía que utilizan habitualmente. La puntuación media obtenida es de 7,8 puntos sobre 10 entre los ciclistas, y de 8,0 entre los peatones. Además en los últimos 4 años las valoraciones generales han subido 3 décimas, tanto entre ciclistas como peatones.

Aunque las valoraciones de Eskoriatza-Aretxabaleta se sitúan entre las categorías de “satisfecho” y “muy satisfecho”, consideramos preocupante el continuado descenso que están sufriendo las puntuaciones, según la opinión de ciclistas y peatones.

Tanto por parte de ciclistas como de peatones, el apartado mejor valorado es el referido al firme (dejando a un lado el de la sensación de seguridad, que se valora muy bien, en especial por parte de los ciclistas).

Es el apartado referido a la convivencia el peor valorado, tanto por ciclistas como por peatones. De todos modos, este hecho se repite en los últimos años fundamentalmente en dos vías: Tolosa-Alegia y Soralueze-Bergara (siendo emergente e igualmente preocupante el caso de Legazpi-Urretxu). La vía mejor valorada, tanto por ciclistas como peatones, es la de Zizurkil-Asteasu. La vía peor valorada por los ciclistas es la de Zumarraga-Azkoitia, siendo destacable que su puntuación en 3 apartados (firme, señalización e iluminación) casi siempre está por debajo de la valoración media de la red.

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 (porcentaje sobre el 84% de usuarios

que tiene la posibilidad de hacer el trayecto en coche). El transporte público sería el medio elegido por el 21%, mientras que otro 16% continuaría realizando el trayecto en bicicleta pero por otro camino.



.1. ANEXO: FICHA TÉCNICA

FICHA TÉCNICA																															
ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA - 2016																															
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 sexo 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>Total encuestas</td> <td>400</td> <td>150</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	Total encuestas	400	150
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																													
Total encuestas	400	150																													
Tipo de muestreo	Estratificado en función del sexo, 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 25 de mayo y el 21 de junio de 2016.																														
Etapas del proceso metodológico	<ul style="list-style-type: none"> • Recogida de datos sobre la base de sondeo. • Diseño de la metodología: Diseño de la muestra, preparación del cuestionario, formación de los encuestadores. • Desarrollo y seguimiento del trabajo sobre el terreno. • Registro de datos en soporte informático (Excel). • Procesamiento de los datos registrados, depuración, recodificación y explotación estadística de datos (SPSS). 																														

2. ANEXO: CUESTIONARIO



Bidegorria / Vía Ciclista:
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)?

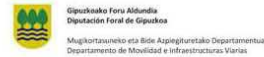
BAI / SI
EZ / NO
- Zein da bidegorri hau erabiltzeko duzun arrazoi nagusia? / ¿Cuál es el motivo principal por el que sueles utilizar este bidegorri?
 - Lana / Trabajo
 - Ikasketak / Estudios
 - Zaintzak, Gestioak, Erosketak / Cuidado de personas, Gestiones, Compras
 - Aisia, Paseatzea / Ocio, Paseo
 - 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 SEGURITASUNAREN 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. Langabezian / 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 MENCIONES: 353

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	98
2	Tramo o punto peligroso (curvas, cruces...)	82
3	Conservación (mal estado del firme, charcos, vegetación)	53
4	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios...)	43
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados)	34
6	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces	18
7	Otros	14
8	Mejorar la iluminación	12
	TOTAL	353

CICLISTAS

MUESTRA: 400 encuestas MENCIONES: 245 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	73
2	Conservación (mal estado del firme, charcos, 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, 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 MENCIONES: 108 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

	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, charcos, vegetación)	22
4	Problemas con los perros (excrementos, 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	108

ZIZURKIL-ASTEASU:**USUARIOS****MUESTRA: 37 encuestas MENCIONES: 14**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Peligro en el cruce de Alkiza	6
2	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	2
3	Mejorar la iluminación	2
4	Curva de poca visibilidad	2
5	Conservación (mal estado del firme, charcos, vegetación)	1
6	Cuesta congelada (desviar el tubo de desagüe)	1
	TOTAL	14

CICLISTAS**MUESTRA: 28 MENCIONES: 13 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Peligro en el cruce de Alkiza	6
2	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	2
3	Mejorar la iluminación	2
4	Curva de poca visibilidad	2
5	Conservación (mal estado del firme, charcos, vegetación)	1
	TOTAL	13

PEATONES**MUESTRA: 9 encuestas MENCIONES: 1 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,1**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Cuesta congelada (desviar el tubo de desagüe)	1
	TOTAL	1

SORALUZE-BERGARA**USUARIOS****MUESTRA: 63 encuestas MENCIONES: 30**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	13
2	Excrementos de perros	7
3	En tramos estrechos, curvas poner espejos (falta visibilidad)	2
4	Coches demasiado rápido	2
5	Hacer la vía exclusiva para bicicletas o ampliarla	2
6	Cortar hierbas y ramas	2
7	Atar los perros	1
8	Firme en mal estado	1
	TOTAL	30

CICLISTAS**MUESTRA: 49 MENCIONES: 19 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,4**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	8
2	Excrementos de perros	4
3	En tramos estrechos, curvas poner espejos (falta visibilidad)	2
4	Hacer la vía exclusiva para bicicletas o ampliarla	2
5	Firme en mal estado	1
6	Coches demasiado rápido	1
7	Perros peligrosos, llevarlos atados	1
	TOTAL	19

PEATONES**MUESTRA: 14 encuestas MENCIONES: 11 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	5
2	Excrementos de perros	3
3	Cortar hierbas y ramas	2
4	Coches demasiado rápido	1
	TOTAL	11

ESKORIATZA-ARETXABAETA

USUARIOS

MUESTRA: 47 encuestas MENCIONES: 32

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	9
2	En cruce de Fagor curva cerrada, riesgo de accidente	6
3	Muchos accidentes en el túnel de entrada a Aretxabaeta	5
4	Mantenimiento, mejorar firme en túneles	3
5	Hacer conexiones a polígonos adyacentes (Ederlan)	3
6	Curva peligrosa al lado del túnel Aretxabaeta (poner espejo)	2
7	Desprendimiento de tierras	1
8	Poner papeleras	1
8	Perros sin atar	1
9	Poner asientos	1
	TOTAL	32

CICLISTAS

MUESTRA: 32 encuestas MENCIONES: 23 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	En cruce de Fagor curva cerrada, riesgo de accidente	6
2	Muchos accidentes en el túnel de entrada a Aretxabaeta	5
3	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	5
4	Mantenimiento, mejorar firme en túneles	3
5	Curva peligrosa al lado del túnel Aretxabaeta (poner espejo)	2
6	Hacer conexiones a polígonos adyacentes (Ederlan)	2
	TOTAL	23

PEATONES

MUESTRA: 15 encuestas MENCIONES: 10 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	4
2	Desprendimiento de tierras	1
3	Perro sin atar	1
4	Poner papeleras	1
5	Poner bancos	1
6	Hacer conexiones a polígonos adyacentes (Ederlan)	1
	TOTAL	9

LEGAZPI-URRETXU**USUARIOS****MUESTRA: 65 encuestas MENCIONES: 50**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	15
2	Petición de equipamiento	11
3	Mejorar mantenimiento	7
4	Excrementos de perros y peligro de los perros	6
5	Retirar "badén" (resalto) del extremo de la vía en Legazpi	6
6	Cruce del extremo de la vía en Urretxu es peligroso	5
	TOTAL	50

CICLISTAS**MUESTRA: 47 encuestas MENCIONES: 39 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	13
2	Retirar "badén" (resalto) del extremo de Legazpi	6
3	Cruce del extremo de la vía en Urretxu es peligroso	5
4	Excrementos de perros y peligro de los perros	5
5	Mejorar mantenimiento	4
6	Poner WC	3
7	Poner fuente	3
	TOTAL	39

PEATONES**MUESTRA: 18 encuestas MENCIONES: 11 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mejorar mantenimiento	3
2	Poner WC	2
3	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	2
4	Poner fuente	2
5	Poner papelera	1
6	Perros atados, limpieza de excrementos	1
	TOTAL	11

ZUMARRAGA-AZKOITIA**USUARIOS****MUESTRA: 60 encuestas MENCIONES: 56**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mejorar mantenimiento	23
2	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	14
3	Mejorar la iluminación en los túneles	10
4	Petición de equipamiento	5
5	Peligro de los perros	4
	TOTAL	56

CICLISTAS**MUESTRA: 43 encuestas MENCIONES: 38 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,9**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mantenimiento (firme, charcos túneles)	18
2	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	10
3	Mejorar la iluminación en los túneles	7
4	Peligro de los perros sueltos	3
	TOTAL	38

PEATONES**MUESTRA: 17 encuestas MENCIONES: 18 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,1**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mantenimiento	5
2	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	4
3	Poner fuentes de agua	3
4	Mejorar la iluminación	3
5	Peligro de los perros sueltos	1
6	Poner WC	2
	TOTAL	18

AZPEITIA-AZKOITIA**USUARIOS****MUESTRA: 74 encuestas MENCIONES: 34**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Mantenimiento (suciedad, charcos, hierbas)	8
2	Atar perros	8
3	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	6
4	Mejorar conexiones	5
5	Poner WC	4
6	Poner papeleras	2
7	Retirar pivotes (riesgo de accidente)	1
	TOTAL	34

CICLISTAS**MUESTRA: 45 encuestas MENCIONES: 20 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,4**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Atar perros	6
2	Mejorar conexiones (suplir adoquín en santuario)	5
3	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	4
4	Mantenimiento (suciedad, charcos, hierbas)	3
5	Retirar pivotes (riesgo de accidente)	1
6	Poner WC	1
	TOTAL	20

PEATONES**MUESTRA: 29 encuestas MENCIONES: 14 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Mantenimiento (suciedad, charcos, hierbas)	5
2	Poner WC	3
3	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	2
4	Poner papeleras	2
5	Atar perros	2
	TOTAL	14

TOLOSA-ALEGIA**USUARIOS****MUESTRA: 108 encuestas MENCIONES: 65**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	30
2	Falta visibilidad en curva de puente de madera	11
3	Cruce con N-I muy peligroso	9
4	Peligro en Artzabaltza por tráfico	4
5	Túnel de Alegia peligroso por tráfico	4
6	Avisar antes de cortar el bidegorri	3
7	Atar perros	1
8	Mejorar la iluminación	1
9	Mejorar conexiones urbanas	1
10	Poner papeleras	1
TOTAL		65

CICLISTAS**MUESTRA: 85 encuestas MENCIONES: 49 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	19
2	Falta visibilidad en curva de puente de madera	11
3	Cruce con N-I muy peligroso	5
4	Peligro en Artzabaltza por tráfico	4
5	Túnel de Alegia peligroso por tráfico	4
6	Avisar antes de cortar el bidegorri	3
7	Atar perros	1
8	Mejorar la iluminación	1
9	Mejorar conexiones urbanas	1
TOTAL		49

PEATONES**MUESTRA: 23 encuestas MENCIONES: 16 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	11
2	Cruce con N-I muy peligroso	4
3	Poner papeleras	1
TOTAL		16

ASTIGARRAGA-MARTUTENE**USUARIOS****MUESTRA: 96 encuestas MENCIONES: 63**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Curvas sin visibilidad (poner espejo)	12
2	Mejorar conexión Loiola (falta continuidad, peligro)	9
3	Mejorar mantenimiento (socavones)	8
4	Rotonda Astigarraga curva peligrosa	8
5	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	7
6	Hay demasiados gatos en la zona de huertas	6
7	Atar perros	6
8	Petición de equipamiento	5
9	Mejorar la iluminación	1
10	Planta árboles para que haya más sombra	1
	TOTAL	63

CICLISTAS**MUESTRA: 71 encuestas MENCIONES: 45 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Curvas sin visibilidad (poner espejo)	10
2	Mejorar conexión Loiola (falta continuidad, peligro)	8
3	Mantenimiento (socavones)	8
4	Hay demasiados gatos en la zona de huertas	5
5	Rotonda Astigarraga curva peligrosa	5
6	Atar perros	5
7	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	4
	TOTAL	45

PEATONES**MUESTRA: 25 encuestas MENCIONES: 18 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones)	3
2	Paso de cebra peligros en la rotonda de Astigarraga	3
3	Arreglar fuente de agua	3
4	Poner papeleras	2
5	Curvas sin visibilidad (poner espejo)	2
6	Mejorar conexión Loiola (falta continuidad, peligro)	1
7	Hay demasiados gatos en la zona de huertas	1
8	Mejorar la iluminación	1
9	Planta árboles para que haya más sombra	1
10	Atar perros	1
	TOTAL	18