



## ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA - 2017 -

Noviembre de 2017

**Dirección técnica del estudio**

Edorta Bergua

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

Idoia Martínez

Nuria Collado

Jaione Barandiarán

## INDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.</b>	<b>5</b>
<b>2. METODOLOGÍA.</b>	<b>6</b>
<b>3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS PERSONAS CICLISTAS Y DE LAS BICICLETAS.</b>	<b>10</b>
3.1. Clasificación en función de la edad y el género.	10
3.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta.	12
3.3. Clasificación por tipo de actividad.	14
3.4. Clasificación de la población ciclista en función del número de acompañantes.	15
3.5. Tipo de bicicleta utilizada.	17
3.6. Nivel de equipamiento de la bicicleta (I): timbre y luz.	20
3.7. Nivel de equipamiento de la bicicleta (II): silla infantil.	25
3.8. Utilización del caso.	25
<b>4. USO DE LA BICICLETA.</b>	<b>28</b>
4.1. Frecuencia de uso.	28
4.2. Tipo de movilidad y motivo de desplazamiento.	31
4.3. Motivos de elección de la bicicleta como modo de transporte.	34
4.4. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta.	36
<b>5. VALORACIÓN CICLISTA.</b>	<b>38</b>
5.1. Percepción de la seguridad ciclista.	38
5.2. Valoración de la vía ciclista	40
5.2.1. Valoración del estado del firme.	41
5.2.2. Valoración del estado de la señalización.	43
5.2.3. Valoración del estado de la iluminación.	45
5.2.4. Valoración respecto a los niveles de convivencia.	47
5.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana.	49
5.2.6. Valoración general de las vías ciclistas.	51
5.3. Influencia de la red de vías ciclistas sobre la elección del modo de transporte.	57
5.3.1. Opción de realizar el trayecto en coche.	57
5.3.2. Modo de transporte utilizado en ausencia de la vía ciclista.	58
<b>6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES.</b>	<b>62</b>
6.1. Clasificación en función de la edad y el género.	62
6.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta.	64
6.3. Clasificación por tipo de actividad.	65
6.4. Clasificación en función del número de acompañantes.	67
<b>7. USO PEATONAL.</b>	<b>68</b>
7.1. Frecuencia de uso.	68
7.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento.	70
<b>8. VALORACIÓN PEATONAL.</b>	<b>72</b>
8.1. Percepción de la seguridad por parte de los peatones.	72
8.2. Valoración peatonal de la vía ciclista.	74

8.2.1. Valoración del estado del firme.	74
8.2.2. Valoración del estado de la señalización.	76
8.2.3. Valoración del estado de la iluminación.	79
8.2.4. Valoración con respecto a los niveles de convivencia.	81
8.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana.	83
8.2.6. Valoración general de la vía ciclista.	85
<b>9. PRINCIPALES CONCLUSIONES.</b>	<b>89</b>
<b>ANEXO I – FICHA TÉCNICA</b>	<b>93</b>
<b>ANEXO II – CUESTIONARIO PARA CICLISTAS.</b>	<b>95</b>
<b>ANEXO III – CUESTIONARIO PARA PEATONES</b>	<b>97</b>
<b>ANEXO IV – SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS.</b>	<b>99</b>
<b>ANEXO V – MENCIONES DE PUNTOS O TRAMOS SEÑALADOS COMO INSEGUROS.</b>	<b>109</b>

## 1. INTRODUCCIÓN.

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

Desde la creación en 2007 del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, se utilizan dos herramientas principales para el estudio del funcionamiento de las vías ciclistas. Por una parte, la red de contadores automáticos de ciclistas y peatones, y por otra, la encuestación anual a personas usuarias.

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. METODOLOGÍA.

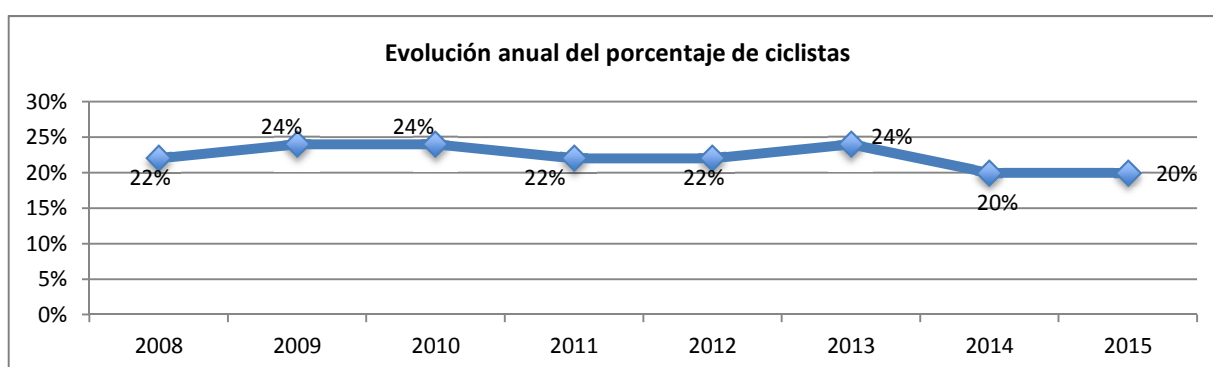
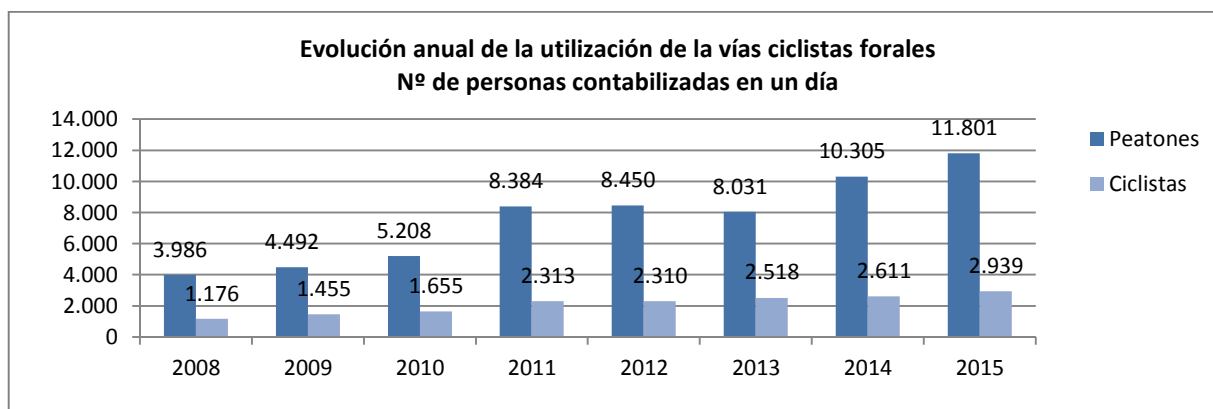
Con el objetivo de conocer la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa, se plantea el análisis cuantitativo de los resultados obtenidos a través de una encuesta presencial a personas usuarias (ciclistas y peatones).

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

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

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

Según los últimos datos disponibles, en el año 2015 la Red de vías ciclistas superó los 5,3 millones de trayectos contabilizados, de los cuales un 80% eran peatones y el 20% restante ciclistas.



Las encuestas se han realizado a dos muestras:

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

En el Estudio de este año se ha modificado la forma del cálculo del margen de error muestral para evitar comparativas entre personas usuarias y desplazamientos, y estableciendo los cálculos necesarios que permitan una comparativa entre datos de desplazamientos que proporcionen márgenes de error más fiables.

Para el cálculo del margen de error de las muestras, se ha calculado el volumen de desplazamientos que representan las personas encuestadas, en base a sus respuestas sobre la frecuencia de uso.

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

En la siguiente tabla se muestra el reparto del número de encuestas realizadas en cada vía.

VÍAS CICLISTAS	ENCUESTAS A CICLISTAS	ENCUESTAS A PEATONES	TOTAL
1. AZPEITIA - AZKOITIA	45	29	74
2. TOLOSA - ALEGIA	85	23	108
3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE	71	25	96
4. LEGAZPI - URRETXU	47	18	65
5. AZKOITIA - ZUMARRAGA	43	17	60
6. SORALUZE - BERGARA	49	14	63
7. ZIZURKIL - ASTEASU	28	15	43
8. ESKORIATZA - ARETXABALETA	32	9	41
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>	<b>150</b>	<b>550</b>

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

El conteo manual de personas usuarias se ha realizado en las 8 vías ciclistas seleccionadas, en las mismas fechas en las que se han realizado las encuestas (del 2 al 20 de junio) y en el horario empleado para la encuestación (de lunes a viernes de 7.30 a 19.30 horas).

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

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

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

	HOMBRES	MUJERES
CICLISTAS	84,0%	16,0%
PEATONES	54,5%	45,5%

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



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

	HOMBRES	MUJERES
CICLISTAS	84,0%	16,0%
PEATONES	53,3%	46,7%

A la hora de analizar los datos contenidos en este Estudio, y especialmente cuando se comparan datos obtenidos desde 2013, hay que tener en cuenta que ese año se introdujeron los siguientes cambios respecto al universo de análisis y el método de recogida de información:

- a) El universo seleccionado antes de 2013 tenía en cuenta únicamente desplazamientos cotidianos, dejando al margen la utilización de las vías por motivos deportivos o de ocio. Para conocer la realidad del conjunto de usuarios, desde 2013 se ha completado este universo incluyendo a todas las personas usuarias.
- b) El método de recogida de información anterior consistía en realizar el mayor número de encuestas posibles durante la jornada elegida, ponderándose posteriormente los datos obtenidos (nº de personas encuestadas y distribución por género). Sin embargo, desde 2013 los tamaños de las muestras se establecen previamente, ponderándose los datos en función del género en caso necesario.

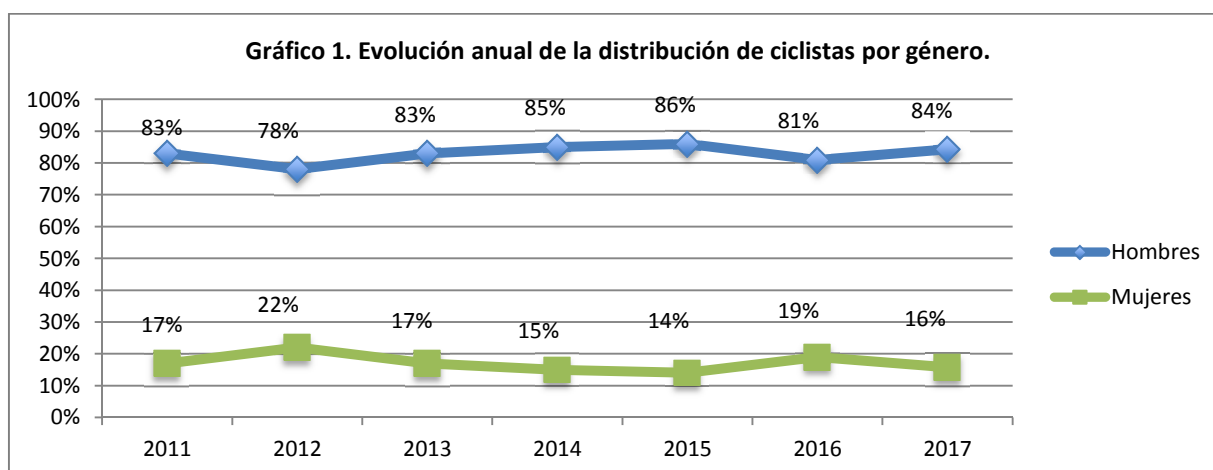
### 3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS PERSONAS CICLISTAS Y DE LAS BICICLETAS.

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

Los datos obtenidos de los conteos manuales reflejan que el 84% de la población ciclista son hombres y el 16% mujeres.

El porcentaje de mujeres ciclistas se sitúa en valores similares a los obtenidos en el período de 2013 a 2015. No obstante, hay que señalar que el porcentaje de mujeres ciclistas es inversamente proporcional a la edad, a menor edad mayor es el porcentaje de mujeres. Así, mientras que entre las personas mayores de 65 años las mujeres representan el 4%, entre las personas menores de 24 años representan prácticamente un 21%.

En cualquier caso, se sigue constatando una importante diferencia entre géneros en relación a la utilización de la bicicleta.



Por lo que respecta a la edad, se observa que casi la mitad de la población ciclista se sitúa en la franja de edad de 45 a 65 años (47%). En esta franja de edad se produce un incremento de 3 puntos en el último año, confirmando el incremento progresivo observado desde el año 2014.

Un 25% se sitúa entre los 25 y los 44 años, franja de edad en la que se observa el fenómeno contrario, con un decremento de 4 puntos en el último año.

Los mayores de 65 años suponen un 13%, porcentaje similar al año anterior, mientras que los menores de 24 años son el 16% (4 puntos más que en 2016).

La edad media de las personas ciclistas se sitúa en el mismo valor que el año anterior (47 años), 10 años menos que la edad media de peatones.

Gráfico 2. Clasificación según edad y género

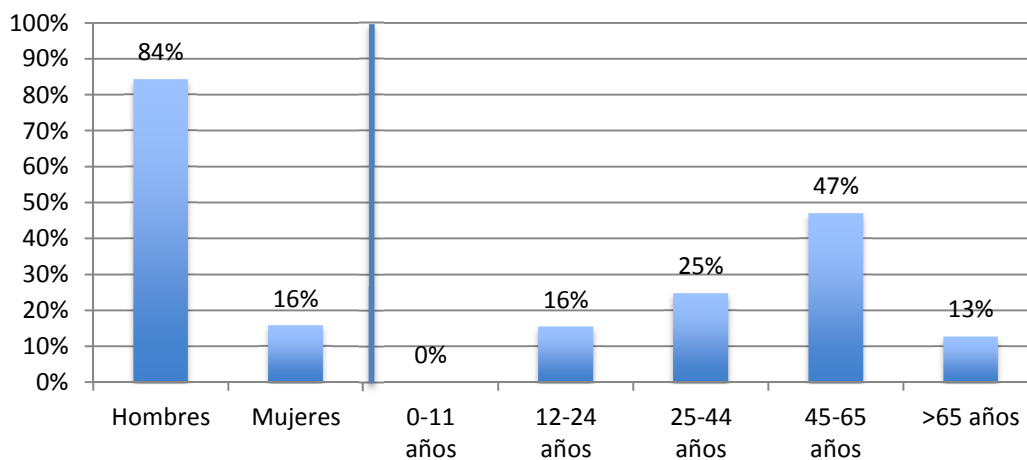
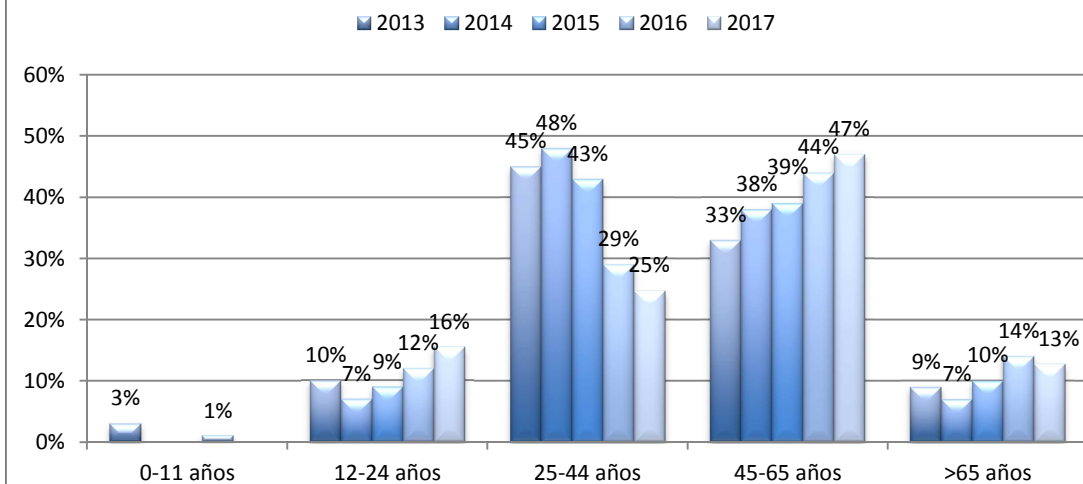


Gráfico 3. Evolución anual por edad

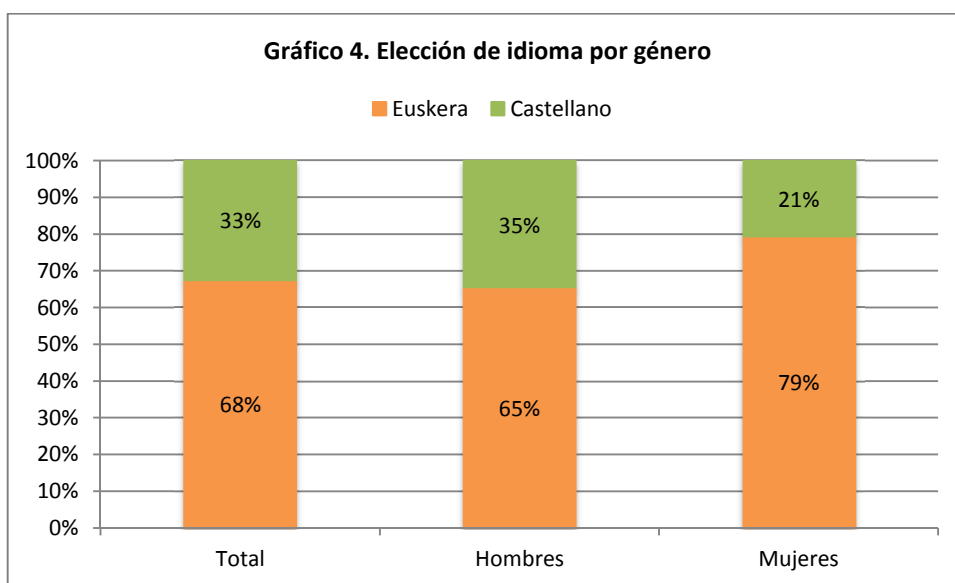


### 3.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta.

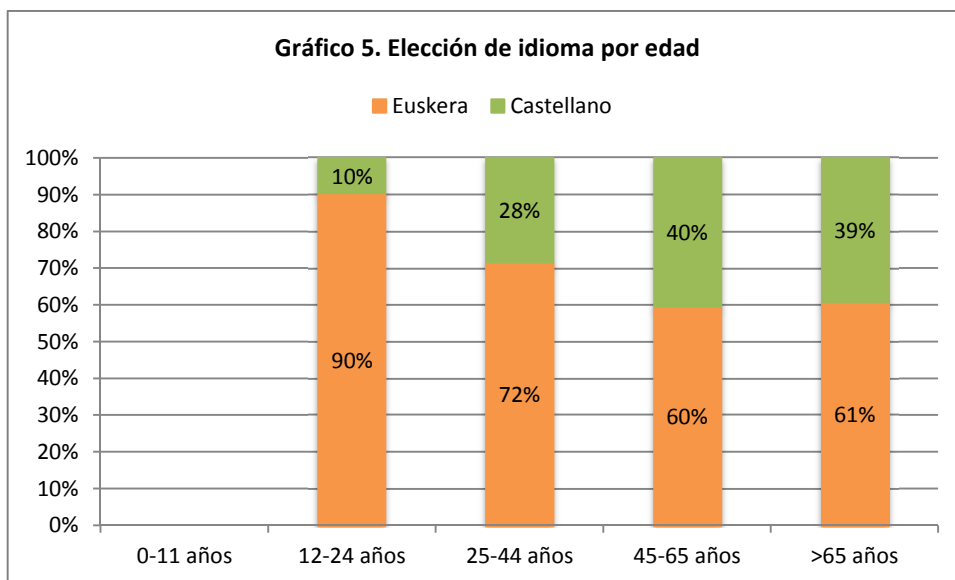
Una de las novedades incorporadas en el Estudio del año 2017 ha sido la recogida del dato sobre el idioma elegido por las personas encuestadas para realizar la encuesta.

Según estos datos, el euskera es el idioma elegido por el 68% de las personas ciclistas encuestadas.

Si bien el euskera es el idioma elegido mayoritariamente, se observan diferencias significativas en función del género y de la edad. En relación al género, el 79% de las mujeres ciclistas eligen el euskera frente a un 65% de los hombres.



Si se analizan los datos por franjas de edad, se observa que en torno al 60% de las personas mayores de 45 años eligen el euskera, mientras que ese porcentaje asciende al 72% entre las personas de 25 a 44 años, y hasta el 90% de las menores de 24 años.

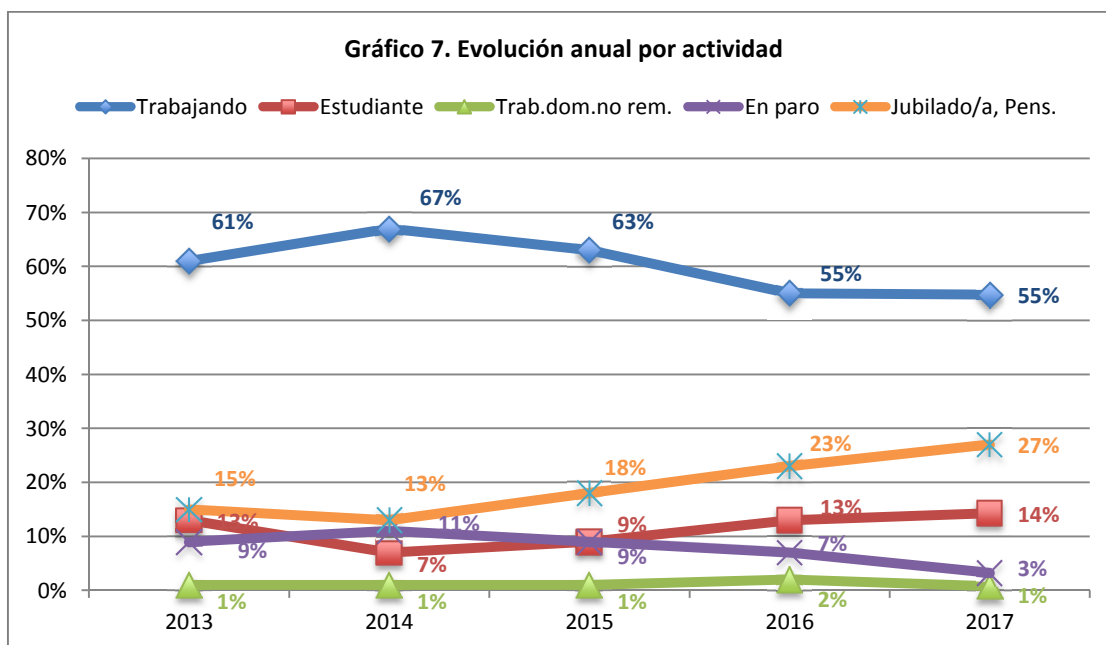
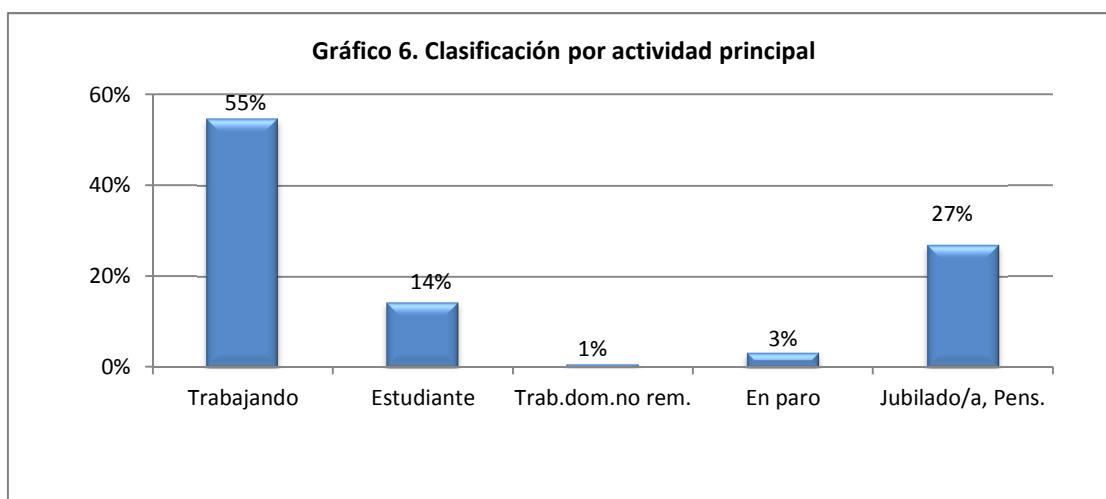


### 3.3. Clasificación por tipo de actividad.

La mayoría de las personas ciclistas declaran estar ocupadas o trabajando (55%), siendo el porcentaje igual al registrado en 2016.

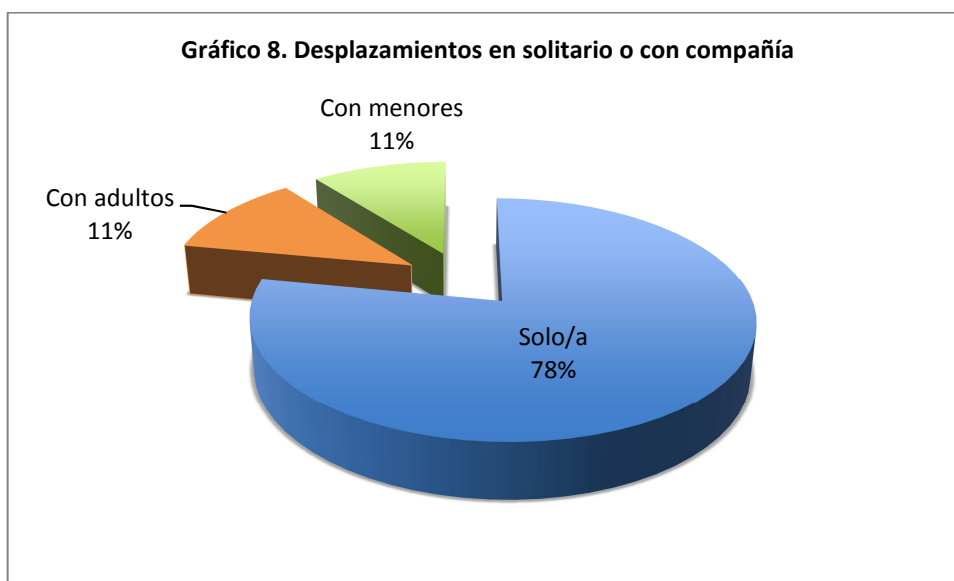
Las principales diferencias respecto al año anterior se observan en el porcentaje de personas desempleadas que baja 4 puntos (del 7% en 2016 al 3% en 2017), exactamente en la misma proporción que sube el porcentaje de personas jubiladas y pensionistas (del 23% en 2016 al 27% en 2017).

El porcentaje de estudiantes se incrementa en 1 punto (del 13% en 2016 al 14% en 2017), mientras que las personas que declaran realizar trabajos domésticos no remunerados desciende 1 punto (del 2% en 2016 al 1% en 2017).



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

La mayoría de la población ciclista (78%) realiza sus desplazamientos en solitario, si bien este porcentaje se ha reducido en 8 puntos respecto al año 2016. El 12% se desplaza en compañía de al menos 1 adulto (media de 1,5 acompañantes), y el 11% en compañía de menores (media de 1,8 acompañantes).

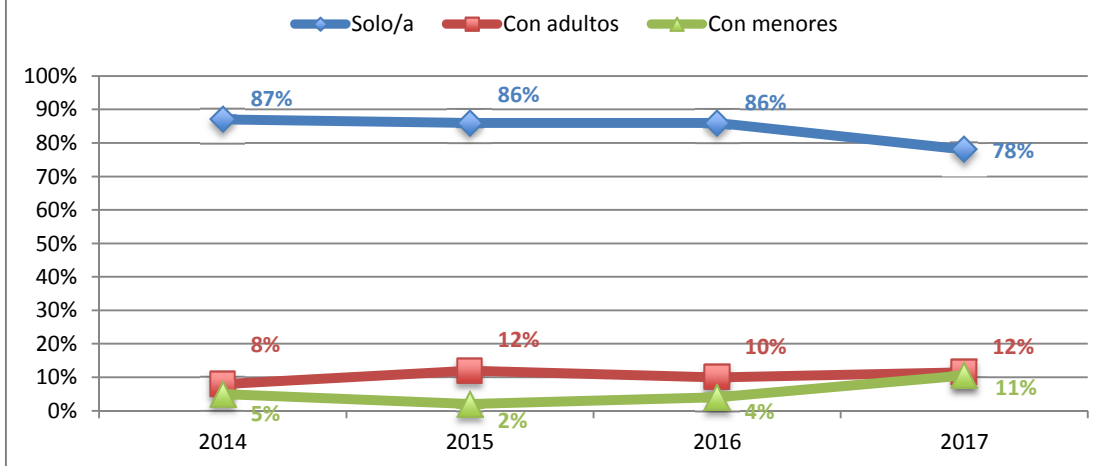


De las personas ciclistas que van acompañadas, al 64% les acompaña 1 ciclista más, a un 23% dos ciclistas más, a un 5% tres ciclistas más, y un 9% van en grupos formados como mínimo por 4 ciclistas.

Si se comparan estos datos con los obtenidos los dos años anteriores (ver gráfico 9), se observa que el porcentaje de personas ciclistas que realizan el desplazamiento en solitario desciende 8 puntos (pasa del 86% al 78%).

Si bien el porcentaje de personas ciclistas que realizan el desplazamiento acompañados de adultos se mantiene en valores similares a los alcanzados en los 2 años anteriores, se observa un incremento significativo de aquellas que van acompañadas de menores, pasando de un 4% a un 11%.

Gráfico 9. Evolución anual desplazamientos en solitario o con compañía

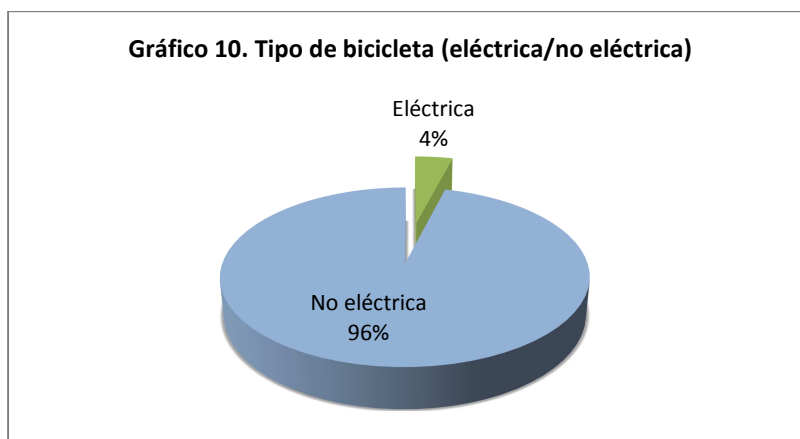




### 3.5. Tipo de bicicleta utilizada.

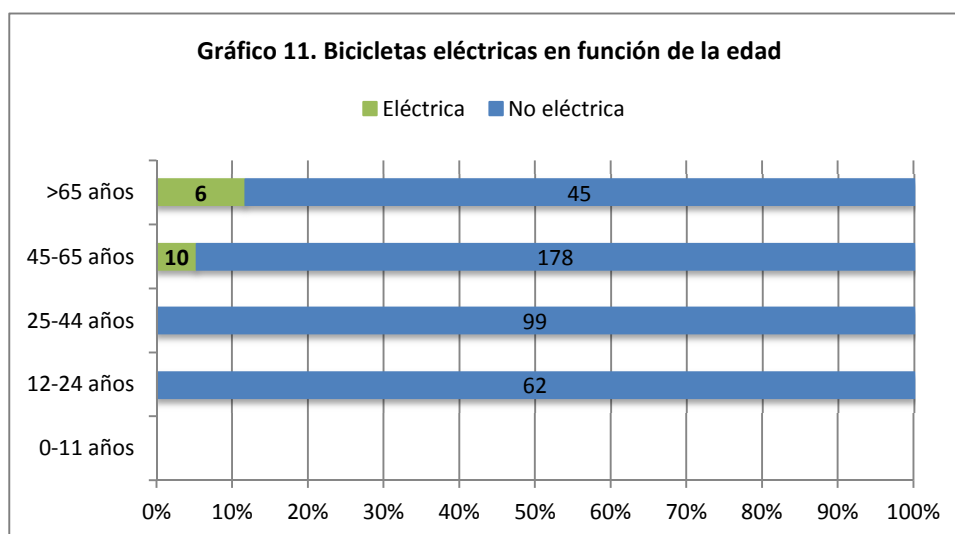
En el estudio del 2017 se ha incluido un ítem en el cuestionario dirigido a personas ciclistas, que proporcione información sobre el porcentaje de bicicletas eléctricas y permita, en estudios de años posteriores, observar su evolución.

De acuerdo con los datos recogidos, las bicicletas eléctricas suponen el 4% del total, sin que se observen diferencias significativas en función del género de las personas ciclistas que las utilizan.

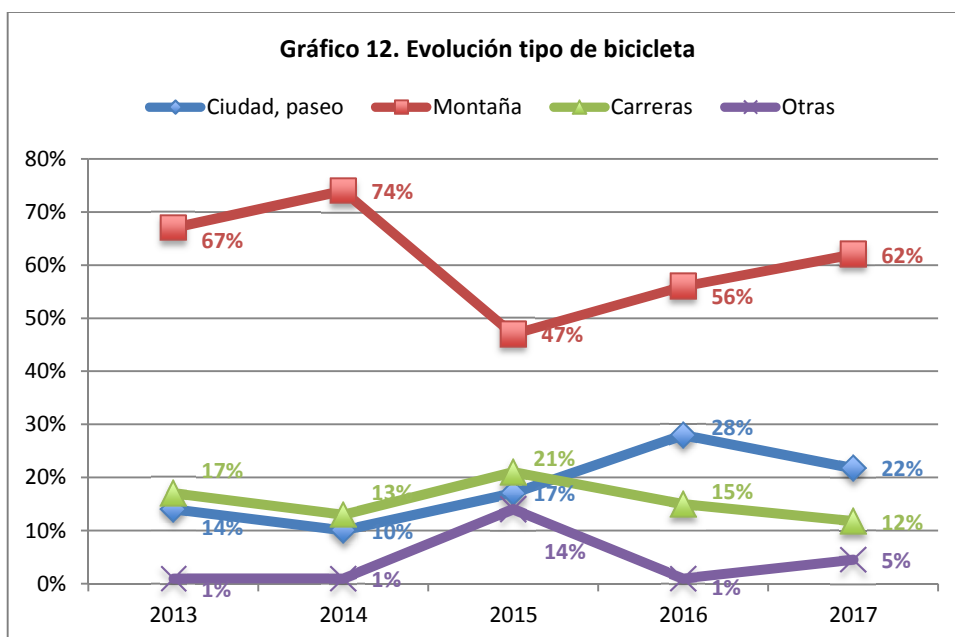


En cambio, si se analizan los datos por edad de las personas encuestadas, sí se observan diferencias significativas ya que las bicicletas eléctricas son utilizadas por personas mayores de 45 años.

Las bicicletas eléctricas suponen el 5% de las bicicletas utilizadas por las personas encuestadas entre los 45 y los 65 años, y el 12% de las utilizadas por personas mayores de 65 años.

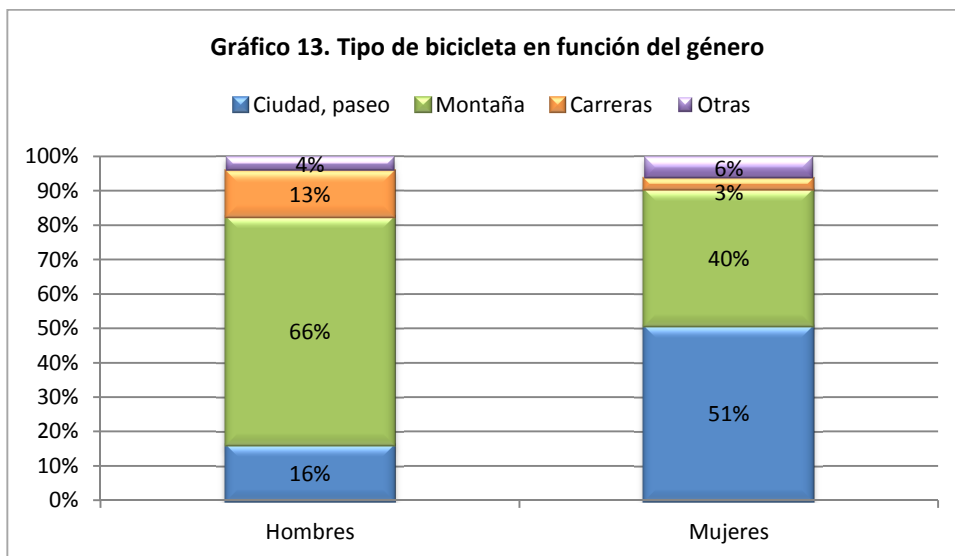


Por lo que se refiere al tipo de bicicleta, los resultados señalan que el 62% de las bicicletas utilizadas son de montaña, un 22% de ciudad (o paseo), un 12% de carreras y el 4% restante corresponden a otros tipos. El 8% de las bicicletas de ciudad y el 3% de las bicicletas de montaña, son eléctricas.

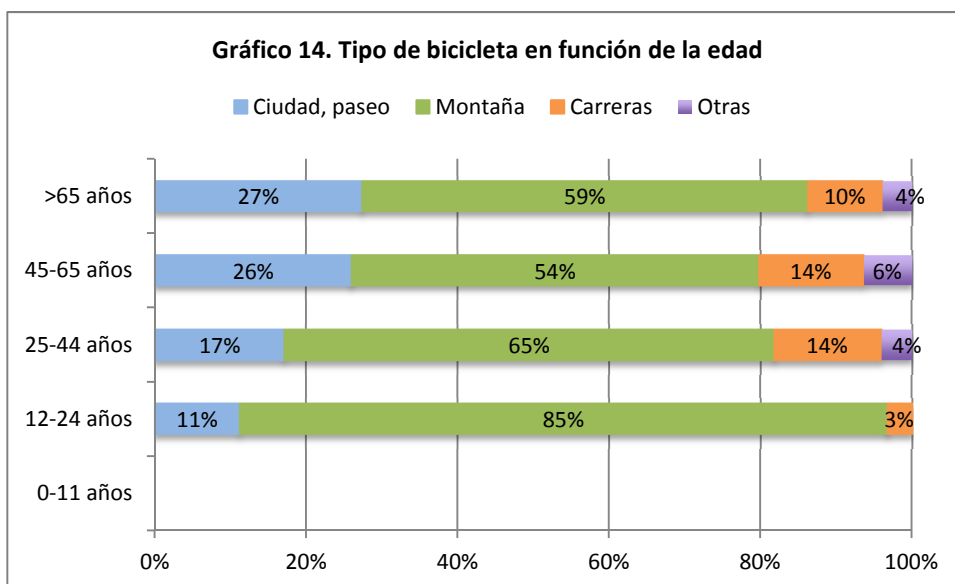


Como en estudios anteriores, se constatan diferencias significativas en cuanto al tipo de bicicleta utilizada en función del género.

Así, mientras que la bicicleta de ciudad o paseo es utilizada por la mayoría de las mujeres (51%), representa solamente un 16% de las bicicletas utilizadas por hombres. Entre estos últimos, el tipo de bicicleta mayoritariamente utilizado es el de montaña con un 66%, mientras que entre las mujeres este porcentaje baja hasta un 40%. El 13% de los hombres utilizan bicicletas de carreras, mientras que este tipo supone solamente un 3% de las bicicletas utilizadas por mujeres. Estas diferencias parece que están relacionadas con el mayor nivel de desplazamientos de carácter cotidiano, y el menor porcentaje de desplazamientos por motivo deportivo que se dan entre las mujeres encuestadas.



En cuanto al tipo de bicicleta por edad, se observa que la bicicleta de montaña es el tipo mayoritario en todos los grupos de edad, con mayor incidencia entre los menores de 45 años. En segundo lugar se sitúa la bicicleta de ciudad o paseo, en un porcentaje que se incrementa conforme aumenta la edad de las personas entrevistadas, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.



Si relacionamos los datos relativos al tipo de bicicleta con los motivos para su uso, comprobamos que la bicicleta de montaña es el tipo mayoritariamente utilizado, excepto entre aquellas personas cuyo motivo de desplazamiento es el cuidado de otras personas, gestiones o compras, que utilizan mayoritariamente bicicletas de ciudad o paseo.

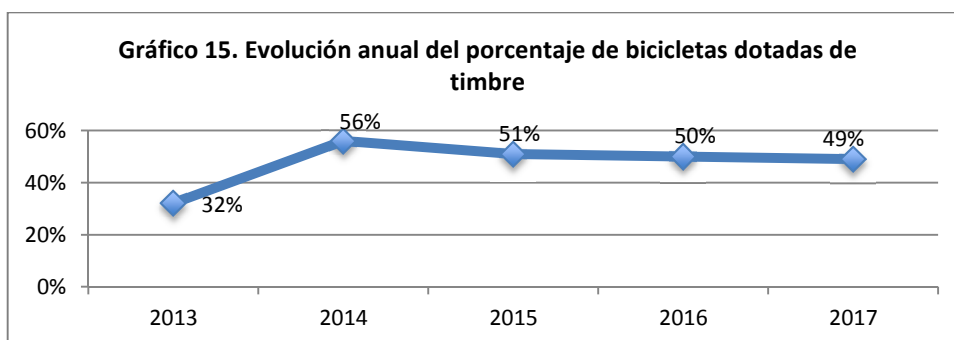
**Tabla 1. Tipo de bicicleta en función del motivo de desplazamiento.**

		Motivo de desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidado, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Tipo de bicicleta	Ciudad, Paseo	24 32,00%	3 13,64%	11 <b>78,57%</b>	20 29,85%	29 13,06%	87 21,75%
	Montaña	39 <b>52,00%</b>	19 <b>86,36%</b>	3 21,43%	39 <b>58,21%</b>	148 <b>66,67%</b>	248 62,00%
	Carreras	8 10,67%	0 0,00%	0 0,00%	2 2,99%	37 16,67%	47 11,75%
	Otras	4 5,33%	0 0,00%	0 0,00%	6 8,96%	8 3,60%	18 4,50%
Total		75 18,75%	22 5,50%	14 3,50%	67 16,75%	222 55,50%	400 100,00%

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

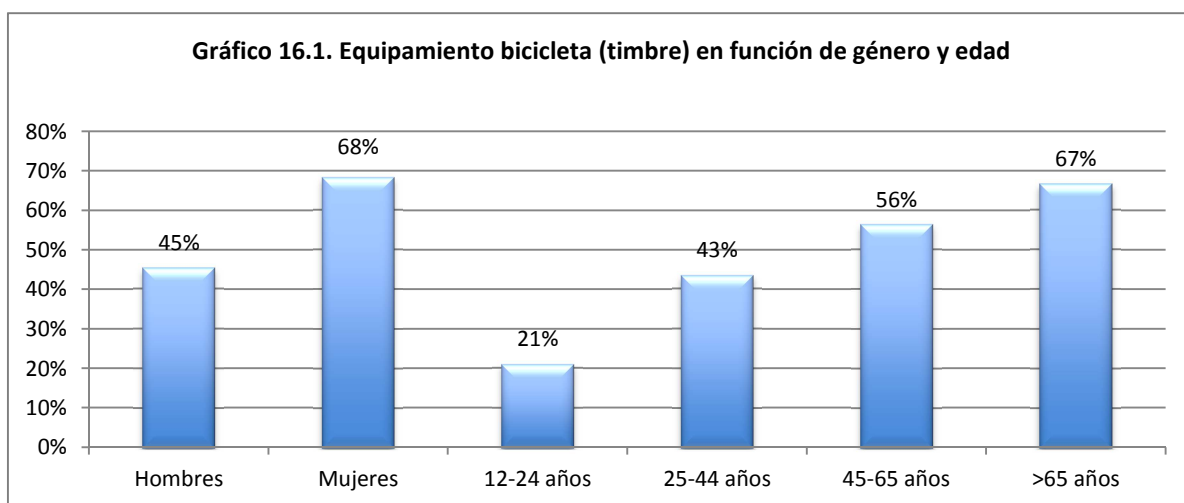
El timbre y la luz son dos elementos fundamentales del equipamiento de una bicicleta por su importancia respecto a la seguridad de las personas usuarias de las vías ciclistas forales, así como en relación a la convivencia entre las mismas.

El uso del timbre puede resultar de gran utilidad para evitar situaciones de tensión y accidentes, y además, es obligatorio llevar timbre sea cual sea el tipo de bicicleta utilizado. El porcentaje de bicicletas equipadas con timbre se mantiene en un porcentaje similar al de los últimos dos años, un 49%.

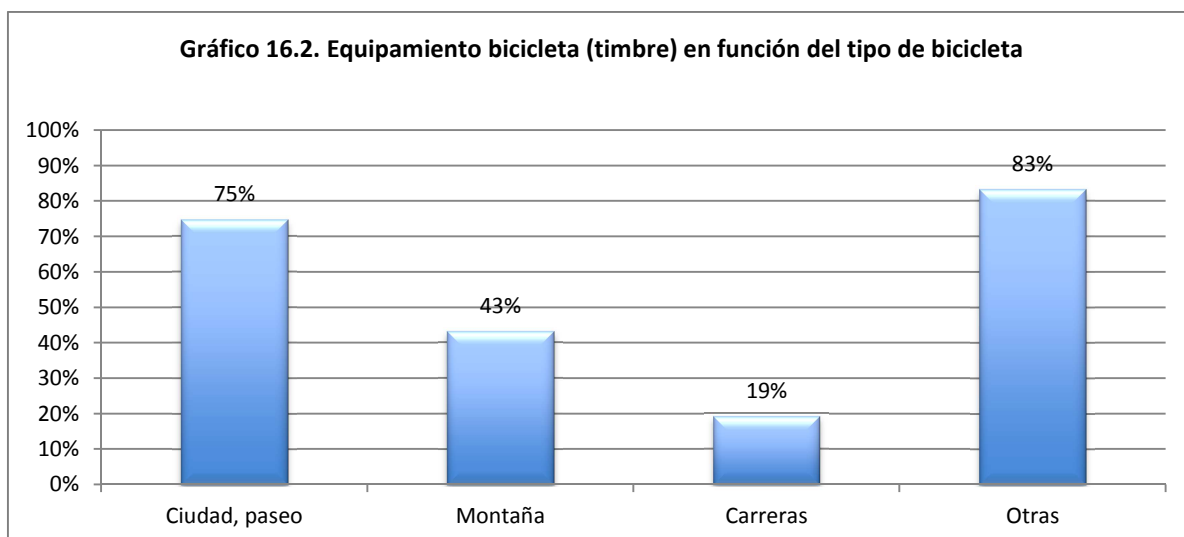


Se observan diferencias significativas, tanto en función del género, como de la edad. Así, el porcentaje de bicicletas equipadas con timbre asciende hasta un 68% en el caso de las mujeres, mientras que solamente el 45% de los hombres cuentan con timbre en sus bicicletas.

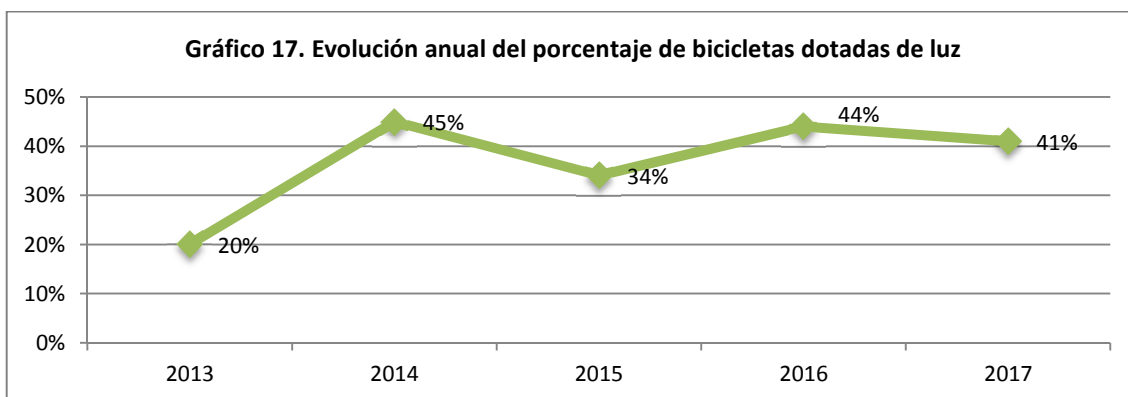
En lo que respecta a la edad, se observa que el porcentaje de bicicletas equipadas con timbre se incrementa a medida que lo hace la edad de las personas ciclistas, oscilando desde un 21% entre los menores de 25 años hasta el 67% de los mayores de 65 años.



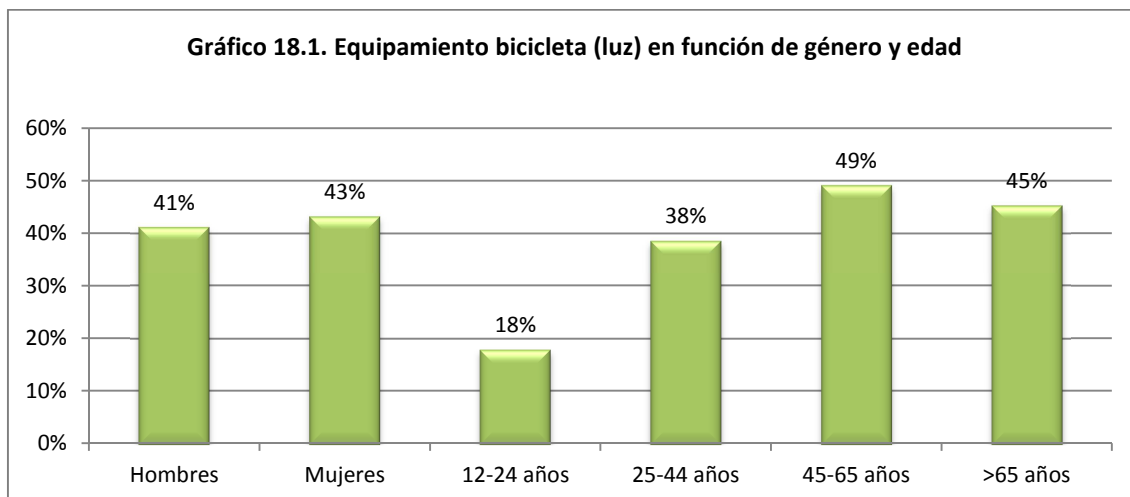
También se observan diferencias significativas en función del tipo de bicicleta. Así, mientras que el 75% de las bicis de ciudad o paseo cuentan con timbre, solo el 19% de las bicis de carreras cuentan con este equipamiento.



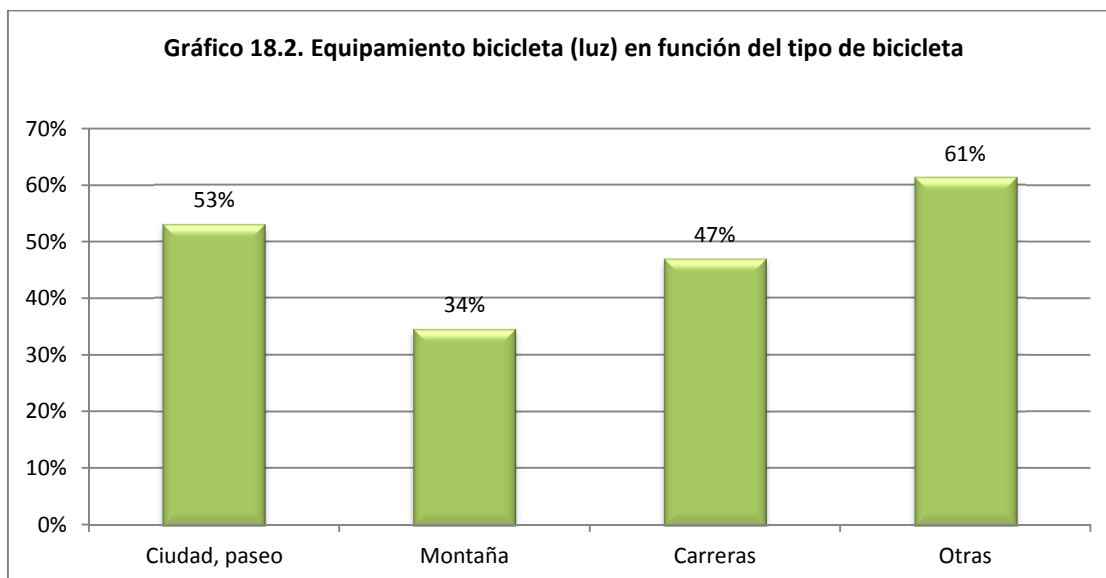
La luz es un elemento de gran utilidad para aumentar la visibilidad, siendo obligatoria su utilización al amanecer, al anochecer y al atravesar túneles. El porcentaje de bicicletas equipadas con luz es del 41%, 8 puntos menos que las equipadas con timbre. Se registra un descenso de 3 puntos respecto al año anterior.



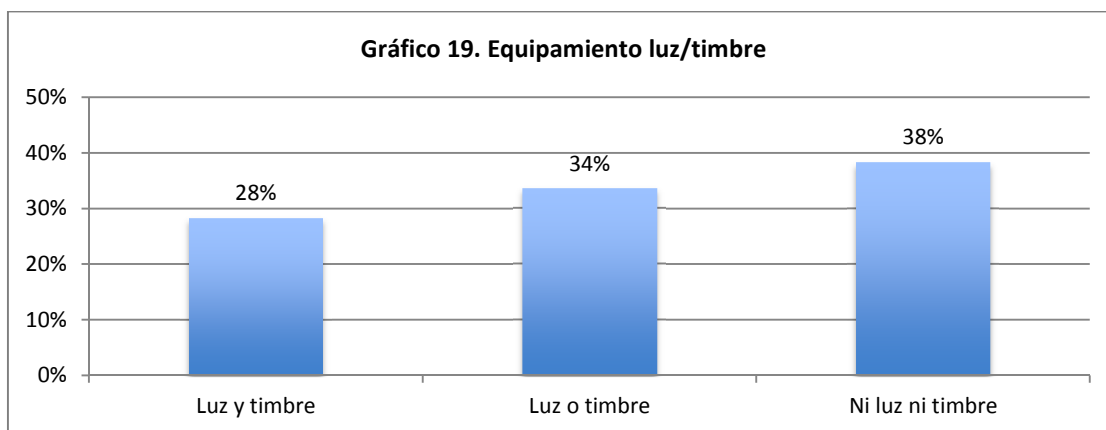
En este caso, no se observan diferencias significativas en función del género de la persona usuaria. Respecto a la edad, sí se observa que el porcentaje de bicicletas equipadas con luz desciende de forma significativa entre las personas más jóvenes, los menores de 25 años.

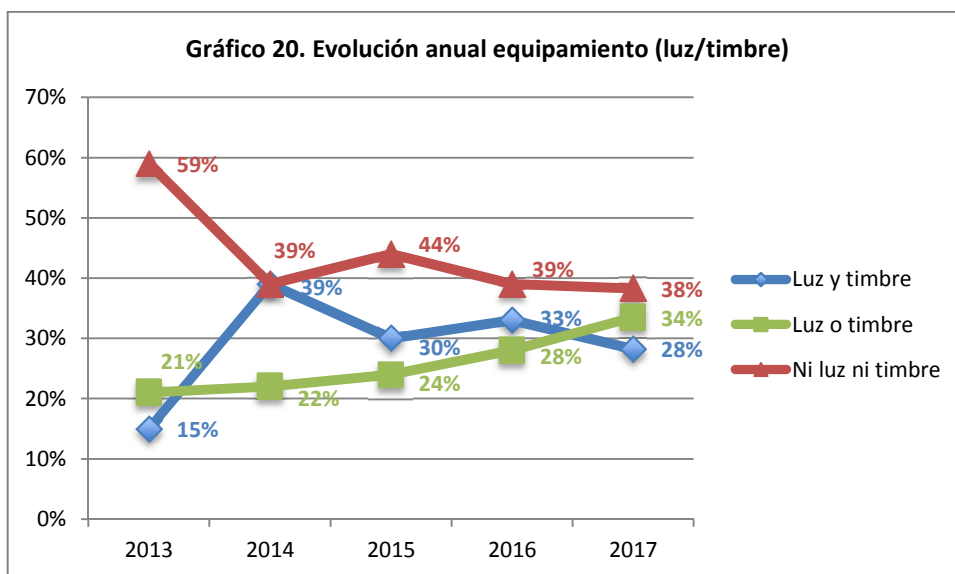


También se aprecian diferencias en función del tipo de bicicleta, ya que el 53% de las bicis de ciudad o paseo tienen luz, mientras que en el caso de las bicis de montaña este porcentaje desciende hasta un 34%.



El porcentaje de bicicletas equipadas con ambos accesorios (luz y timbre) es del 28%, 5 puntos menos que en 2016. Un 38% de las bicicletas no tienen timbre ni luz.





Se observa un incremento progresivo del porcentaje de bicicletas equipadas con luz o timbre, registrándose de 2015 a 2017 un incremento de 10 puntos porcentuales.

Si se analizan los datos del nivel de equipamiento (luz y timbre) en función del tipo de movilidad, se observa un mayor nivel de equipamiento en las bicicletas utilizadas para uso cotidiano, si bien la diferencia con el uso recreativo o deportivo ha descendido respecto al año anterior.

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

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
Equipamiento	Luz y timbre	35 31,53%	78 26,99%	113 28,25%
	Luz o timbre	40 36,04%	94 32,53%	134 33,50%
	Ni luz ni timbre	36 32,43%	117 40,48%	153 38,25%
Total		111	289	400



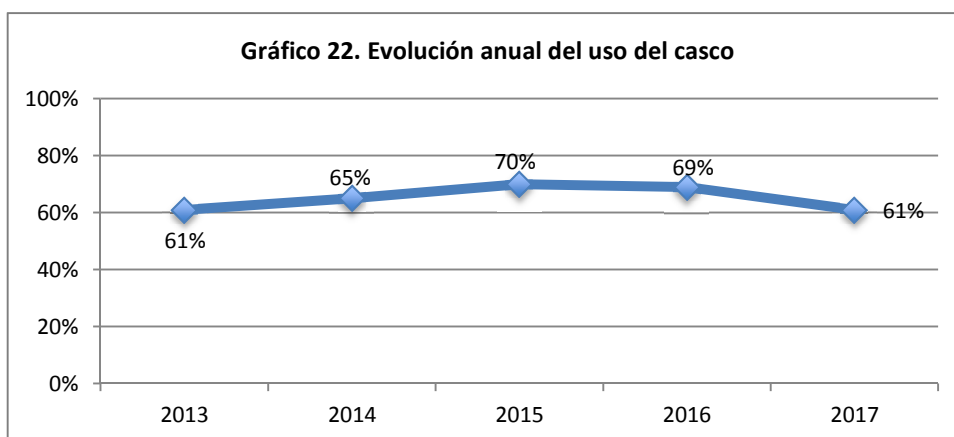
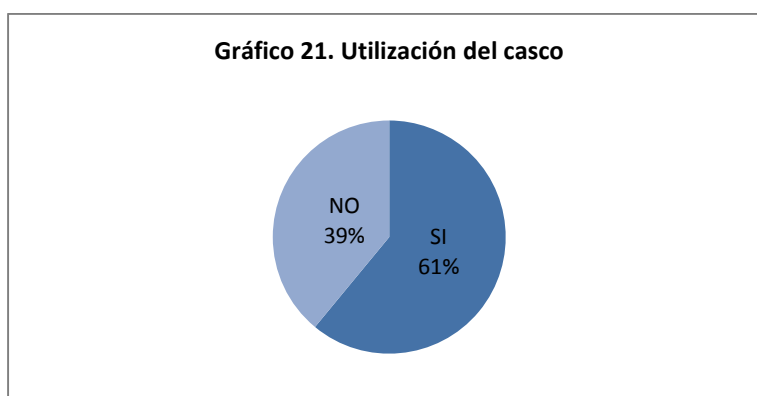
### 3.7. Nivel de equipamiento de la bicicleta (II): silla infantil.

El número de bicicletas equipadas con una silla de niño/a es del 2%, lo que supone un incremento de 1,2 puntos respecto a los datos del 2016. El 50% de las sillas iban ocupadas.

### 3.8. Utilización del casco.

El análisis de los datos sobre la utilización del casco permiten conocer en qué medida se cumple con la obligatoriedad de utilizar este elemento en vías interurbanas.

En los datos del año 2016 (ver gráfico 22) se observó cómo se frenaba la línea ascendente del porcentaje de utilización del casco registradas en los años 2014 y 2015. Los datos obtenidos en 2017 suponen un retroceso a valores del 2013, con un 61% de porcentaje de utilización del casco entre las personas ciclistas.



Al igual que en años anteriores, se sigue registrando una diferencia significativa entre mujeres y hombres en cuanto a la utilización del casco. Así el 65% de los hombres encuestados llevaban casco frente a un 38% de las mujeres, lo que aumenta la diferencia a 27 puntos.

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

		Género		Total
		Hombres	Mujeres	
Uso del casco	SI	218	24	242
		65%	38%	61%
	NO	119	39	158
		35%	62%	40%

Por lo que respecta a la edad, se sigue observando que la utilización del casco es directamente proporcional a la edad, a más edad mayor porcentaje de uso. El único grupo de edad en el que crece el porcentaje de utilización del casco es entre los mayores de 65 años, en todos los demás grupos desciende siendo especialmente acusado el descenso entre los menores de 25 años.

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

		Edad				Total
		12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Uso del casco	SI	12	53	131	46	242
		19%	54%	70%	90%	61%
	NO	50	46	57	5	158
		81%	46%	30%	10%	40%

Si se analizan los datos de utilización del casco en función del tipo de movilidad, se sigue observando que entre las personas ciclistas que realizan desplazamientos cotidianos (trabajo, estudios, compras y gestiones) la utilización del casco es considerablemente menor que entre aquellas cuyas motivaciones son el ocio o el deporte. Entre el primer grupo el porcentaje de uso del casco es del 39%, mientras que entre el segundo es de 30 puntos más (69%).

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

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
Uso del casco	SI	43	199	242
		39%	69%	61%
	NO	68	90	158
		61%	31%	40%

Los datos de utilización del casco en función del tipo de movilidad son coherentes con los datos en función del tipo de bicicleta utilizada. Un 83% de las personas que utilizan bicicletas de carreras utilizan casco, frente a tan solo el 38% de aquellas que utilizan bicicletas de ciudad o paseo.

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

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

Por lo que respecta a las bicicletas eléctricas, el 81% de las personas que las utilizan llevan casco.

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

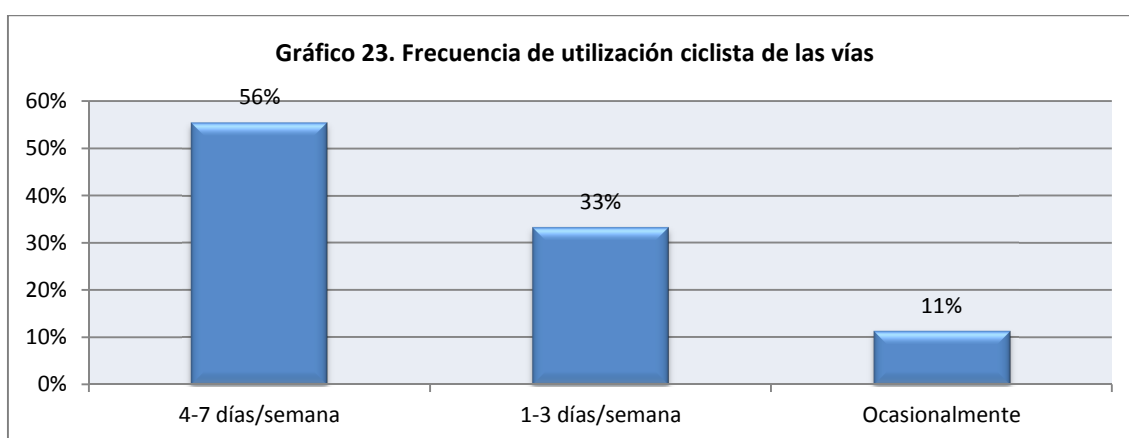
		Tipo de bicicleta					Total
		Eléctrica	Ciudad, Paseo	Montaña	Carreras	Otras	
Uso del casco	SI	13	33	155	39	15	242
		81%	38%	63%	83%	83%	61%
	NO	3	54	93	8	3	158
		19%	62%	38%	17%	17%	40%

## 4. USO DE LA BICICLETA.

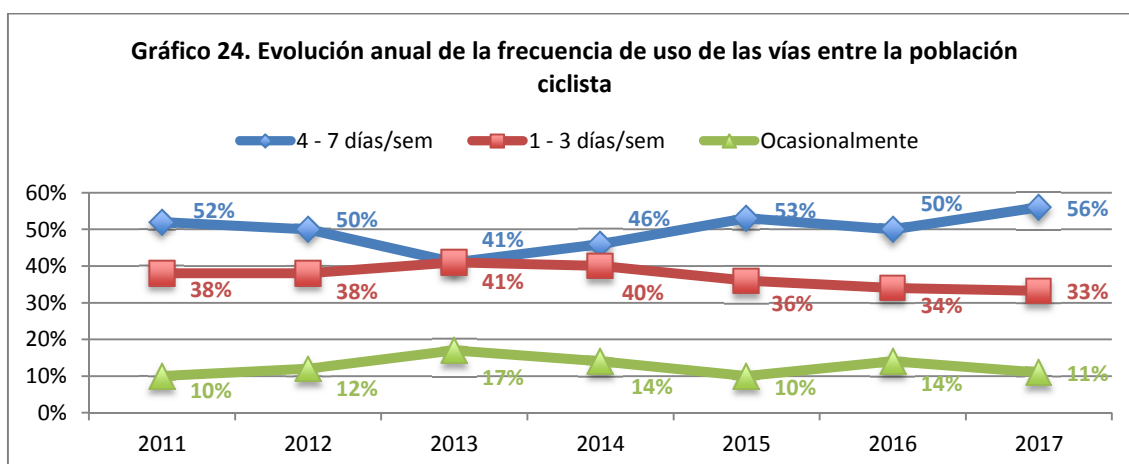
### 4.1. Frecuencia de uso.

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

El 56% de las personas ciclistas encuestadas declaran utilizar la vía ciclista al menos 4 veces por semana, 6 puntos más que en 2016. Un 33% declara utilizar la vía de una a tres veces por semana, mientras que el 11% restante afirma realizar un uso ocasional.



Si se analizan los datos de los últimos años se observa que los porcentajes de frecuencia de utilización se mantienen bastante estables.



Los datos en función del género indican un importante incremento de la frecuencia de uso de las vías ciclistas entre las mujeres. Así, mientras que los porcentajes de frecuencia de uso entre los hombres se mantienen estables respecto a los del año 2016, se ha incrementado en 19 puntos el porcentaje de mujeres que declaran utilizar las vías ciclistas como mínimo 4 veces por semana.

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

		Género		Total
		Hombres	Mujeres	
Frecuencia de uso	4 - 7 días/sem	182 54%	40 63%	222 56%
	1 - 3 días/sem	115 34%	18 29%	133 33%
	Ocasionalmente	40 12%	5 8%	45 11%
Total		337 84,25%	63 15,75%	400 100,00%

Se encuentran diferencias significativas entre las personas ciclistas que utilizan las vías con carácter cotidiano y aquellas que las utilizan con carácter deportivo o recreativo. Así un 88% de los primeros utilizan las vías al menos 4 veces por semana, frente al 43% de los segundos.

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

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio, deporte	
Frecuencia de uso	4 - 7 días/sem	98 88%	124 43%	222 56%
	1 - 3 días/sem	13 12%	120 42%	133 33%
	Ocasionalmente	0 0%	45 16%	45 11%
Total		111 27,75%	289 72,25%	400 100,00%

Esta diferencia está ocasionada principalmente por los grupos de personas trabajadoras y estudiantes, quienes utilizan las vías al menos 4 veces por semana, el 95% en el primer caso, y el 86% en el segundo.

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

		Motivo de desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Frecuencia de uso	4 - 7 días/sem	71 95%	19 86%	8 57%	27 40%	97 44%	222 56%
	1 - 3 días/sem	4 5%	3 14%	6 43%	33 49%	87 39%	133 33%
	Ocasionalmente	0 0%	0 0%	0 0%	7 10%	38 17%	45 11%
Total		75 19%	22 6%	14 4%	67 17%	222 56%	400 100%

Si se analiza la relación entre edad y frecuencia de utilización, se observa que en todos los grupos la frecuencia de al menos 4 viajes por semana se sitúa por encima del 50%. La proporción más elevada de baja frecuencia (ocasional) se da entre los más jóvenes (menores de 25 años).

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

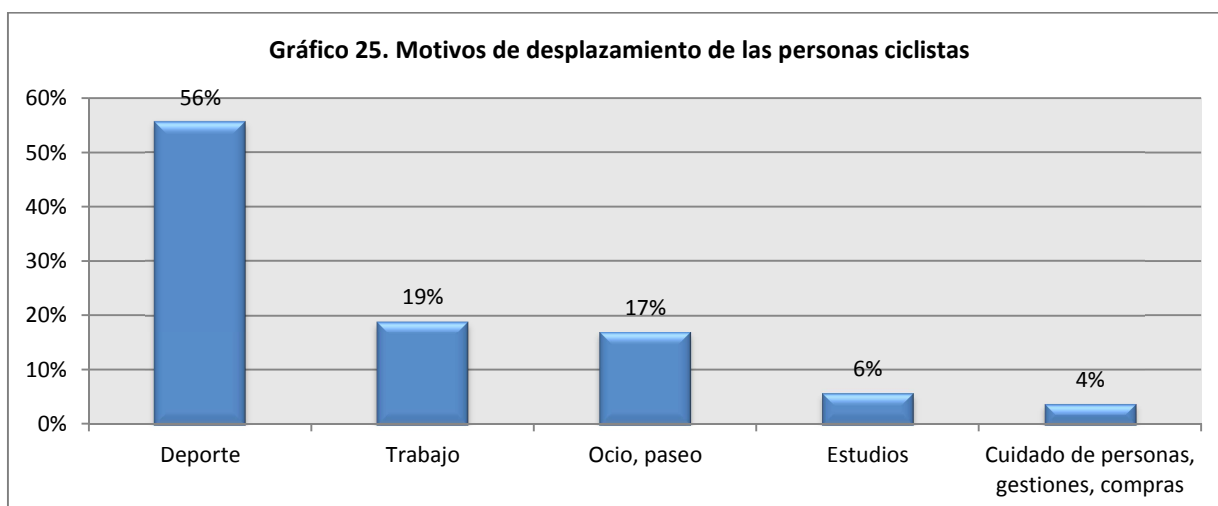
		Edad					Total
		0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Frecuencia de uso	4 - 7 días/sem	0 53%	33 53%	51 52%	105 56%	33 65%	222 56%
	1 - 3 días/sem	0 29%	18 29%	35 35%	63 34%	17 33%	133 33%
	Ocasionalmente	0 18%	11 18%	13 13%	20 11%	1 2%	45 11%
Total		0 0%	62 16%	99 25%	188 47%	51 13%	400 100%

## 4.2. Tipo de movilidad y motivo de desplazamiento.

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

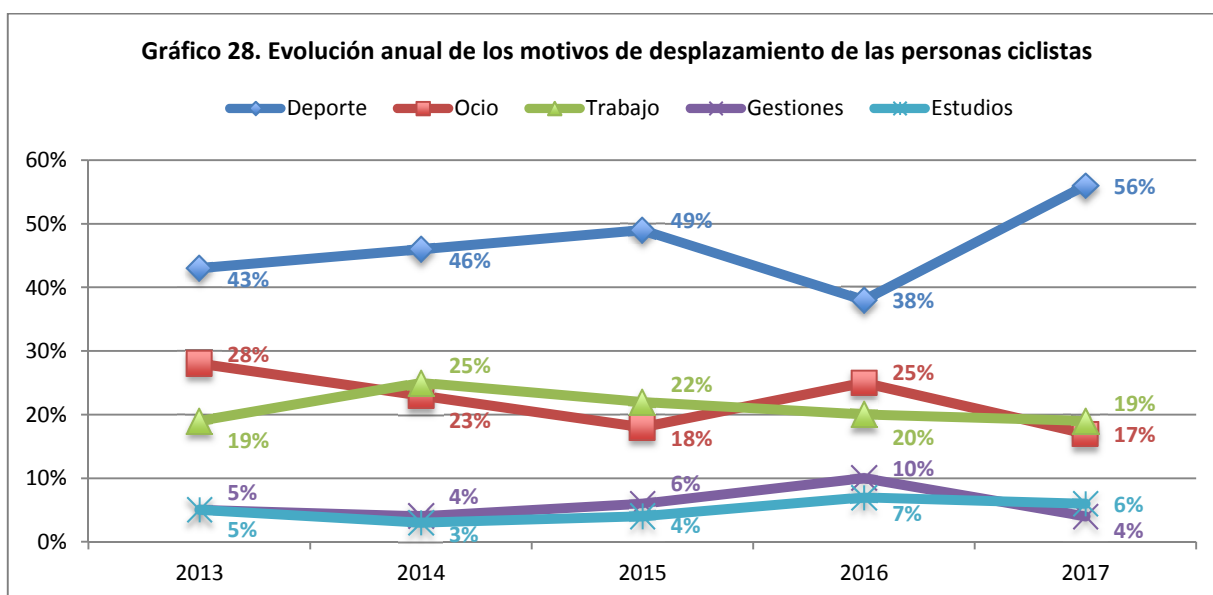
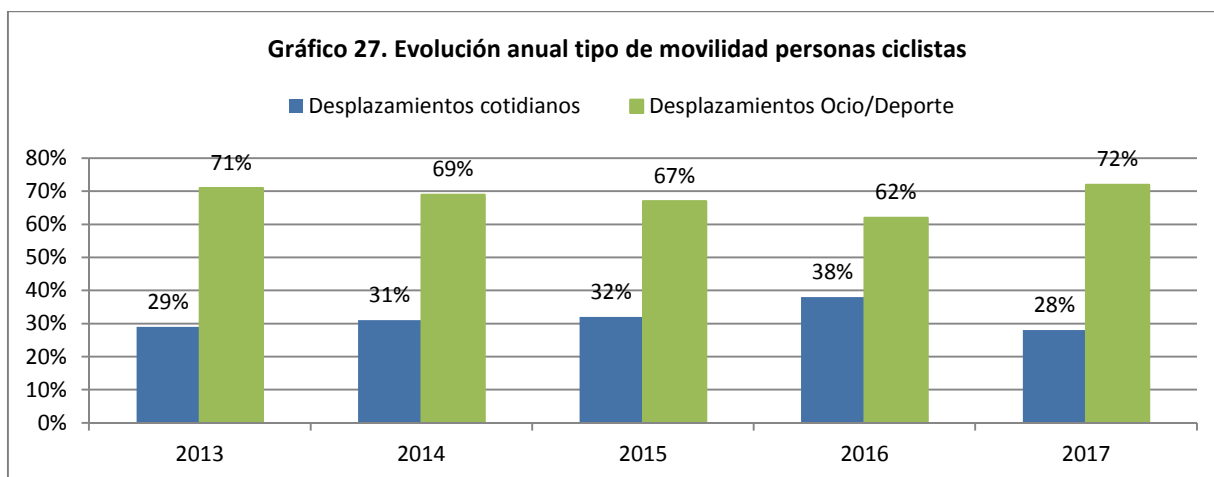
El 56% de las personas ciclistas utiliza la vía para la práctica deportiva, y un 17% para el ocio o paseo. El porcentaje conjunto es del 73%, lo que supone un incremento de 11 puntos respecto al año anterior.

El 19% señala motivos de trabajo, un 6% estudios y otro 4% gestiones, compras o cuidados. Por tanto, el porcentaje de personas que realizan desplazamientos cotidianos es del 29%.



Los desplazamientos cotidianos han descendido 10 puntos respecto al año 2016, pasando del 38% al 28%, rompiendo así la tendencia ascendente iniciada en 2014 y retrocediendo a los niveles de 2013. El descenso se ha registrado principalmente entre las personas cuyos motivos de desplazamiento son las compras, cuidados y gestiones diversas, con una bajada de 6 puntos respecto al año anterior.

También hay que destacar el fuerte incremento de los desplazamientos relacionados con el deporte, que pasan del 38% al 56%. No obstante, hay que matizar este incremento por el descenso de los desplazamientos por motivos de ocio o paseo que bajan 8 puntos. Por tanto, el incremento global es de 10 puntos, ya que hay que tener en cuenta que la diferencia entre ocio y deporte puede ser subjetiva, y en muchos casos la persona encuestada tiene dificultades para diferenciar entre estas dos categorías.





Si se analizan los datos sobre el tipo de movilidad en relación al género, se observa que los desplazamientos cotidianos (en especial los relacionados con los estudios, los cuidados de personas, gestiones y compras) son más habituales entre las mujeres (43%), que entre los hombres (25%).

Tabla 11. Motivos de desplazamiento en función del género.

Motivo del desplazamiento	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
Trabajo	61 18,10%	14 22,22%	75 18,75%
Estudios	15 4,45%	7 11,11%	22 5,50%
Cuidado de personas, gestiones, compras	8 2,37%	6 9,52%	14 3,50%
Ocio, paseo	57 16,91%	10 15,87%	67 16,75%
Deporte	196 58,16%	26 41,27%	222 55,50%
<b>Total</b>	<b>337 84,25%</b>	<b>63 15,75%</b>	<b>400 100,00%</b>

A medida que se incrementa la edad de las personas ciclistas encuestadas, disminuye el porcentaje de desplazamientos cotidianos. Así mientras que en el grupo de menores de 25 años los desplazamientos cotidianos representan el 40%, este porcentaje desciende al 33% en el grupo de 25 a 44 años, un 28% en el grupo de 45 a 65 años, y supone solamente un 2% de los desplazamientos de las personas mayores de 65 años.

Tabla 12. Motivos de desplazamiento en función de la edad

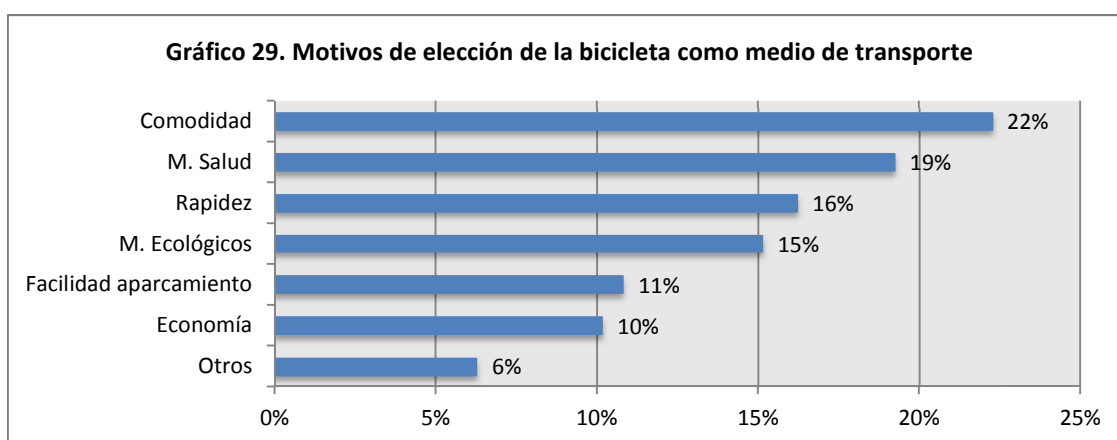
Motivo del desplazamiento	Edad					Total
	0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Trabajo	0 0,00%	4 6,45%	27 27,27%	44 23,40%	0 0,00%	75 18,75%
Estudios	0 0,00%	21 33,87%	1 1,01%	0 0,00%	0 0,00%	22 5,50%
Cuidado de personas, gestiones, compras	0 0,00%	0 0,00%	5 5,05%	8 4,26%	1 1,96%	14 3,50%
Ocio, paseo	0 0,00%	8 12,90%	23 23,23%	27 14,36%	9 17,65%	67 16,75%
Deporte	0 0,00%	29 46,77%	43 43,43%	109 57,98%	41 80,39%	222 55,50%
<b>Total</b>	<b>0 0,00%</b>	<b>62 15,50%</b>	<b>99 24,75%</b>	<b>188 47,00%</b>	<b>51 12,75%</b>	<b>400 100,00%</b>

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

Los motivos de elección de la bicicleta como modo de transporte, ha sido una de las novedades incluidas este año en el cuestionario utilizado para la realización de las encuestas a las personas ciclistas.

La pregunta se ha realizado a aquellas personas ciclistas encuestadas que no han señalado el deporte como el motivo principal de utilización de las vías ciclistas forales.

La comodidad es el principal motivo de elección de la bicicleta como modo de transporte (22%), seguido de los motivos de salud (19%), la rapidez (16%) y los motivos ecológicos (15%).



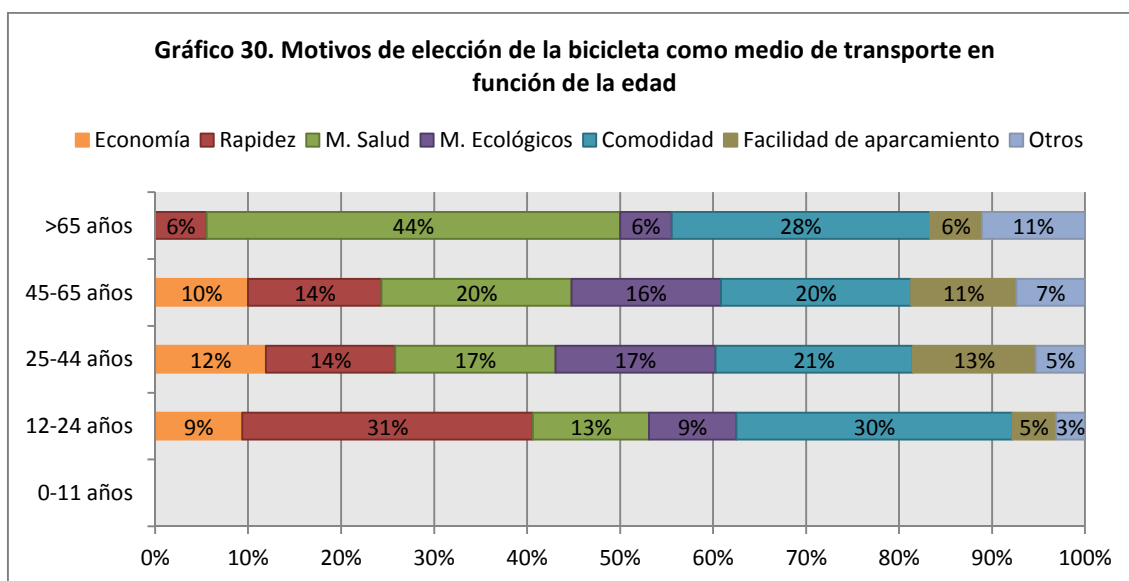
(\*) La pregunta es de respuesta múltiple, por lo que el total de respuestas es superior al número de personas encuestadas a las que se realiza esta pregunta.

Si se analizan los motivos de elección en función del género, no se observan diferencias significativas entre hombres y mujeres ya que el orden de motivos es el mismo en ambos casos.

Tabla 13. Motivos de elección de la bicicleta en función del género

		Género		Total
		Hombres	Mujeres	
Motivo elección bicicleta	Economía	38 10,47%	9 9,00%	47 10,15%
	Rapidez	57 15,70%	18 18,00%	75 16,20%
	Motivos de salud	68 18,73%	21 21,00%	89 19,22%
	Motivos ecológicos	55 15,15%	15 15,00%	70 15,12%
	Comodidad	79 21,76%	24 24,00%	103 22,25%
	Facilidad de aparcamiento	40 11,02%	10 10,00%	50 10,80%
	Otros	26 7,16%	3 3,00%	29 6,26%
	<b>Total</b>	<b>363 78,40%</b>	<b>100 21,60%</b>	<b>463 100,00%</b>

Sin embargo, sí se pueden apreciar diferencias en función de la edad de las personas encuestadas. Así, aunque la comodidad es uno de los dos principales motivos para todos los grupos de edad, entre los menores de 25 años el principal motivo es la rapidez, y entre los mayores de 65 los motivos de salud. En el siguiente gráfico puede observarse el diferente peso de cada motivo en cada uno de los grupos de edad.

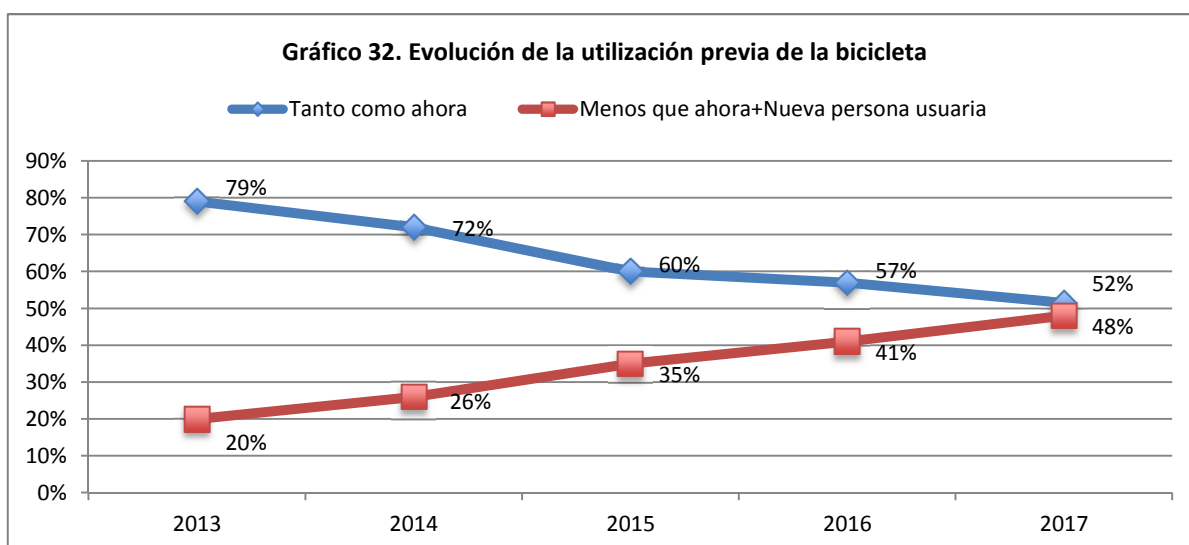
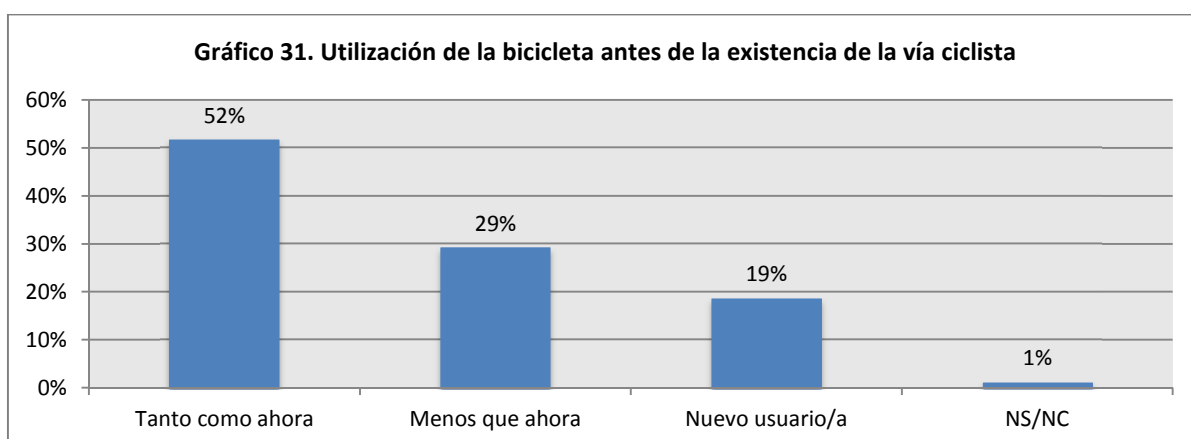


#### 4.4. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta.

Además de potenciar el uso cotidiano de la bicicleta, la existencia de la red de vías ciclistas tiene una influencia en la promoción del uso de la bicicleta con carácter general. El 52% de la población ciclista encuestada declaró que antes de utilizar la vía ciclista usaba la bicicleta tanto como ahora, un 29% declaró utilizarla menos que ahora, y un 19% afirmó no haber usado la bicicleta anteriormente.

Estos datos permiten concluir que la existencia de la vía ciclista ha influido en prácticamente la mitad de la población ciclista encuestada (48%) a la hora de utilizar la bicicleta, bien aumentando su uso, o bien incentivando la utilización de la bicicleta por primera vez.

Si se analiza la evolución de estos datos, se puede observar un descenso paulatino del porcentaje de personas cuya respuesta es “tanto como ahora”, así como un incremento progresivo del porcentaje de nuevos usuarios, que constituyen casi la mitad del total de usuarios.



Analizando los datos en función del género, se encuentran diferencias significativas entre mujeres y hombres. El 33% de las mujeres declararon utilizar la bicicleta tanto como ahora, frente a un 55% de los hombres. Es decir, el porcentaje de mujeres que son nuevas usuarias o que utilizan ahora más la bicicleta es del 67% frente al 44% de los hombres. Los datos reflejan un año más el papel fundamental que juegan las vías ciclistas en la promoción de la utilización de la bicicleta por parte de las mujeres.

Tabla 14. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta en función del género

		Género		Total
		Hombres	Mujeres	
Utilización previa	Sí, tanto como ahora	185	21	206
		54,90%	33,33%	51,50%
	Sí, pero menos que ahora	98	18	116
		29,08%	28,57%	29,00%
No, soy nuevo/a usuario/a	50	24	74	
	14,84%	38,10%	18,50%	
	NS/NC	4	0	4
		1,19%	0,00%	1,00%
Total		337	63	400
		84,25%	15,75%	100,00%

Si se analiza esta influencia sobre la utilización de la bicicleta en función de los motivos de desplazamiento, se observa que la presencia de la vía ciclista ha tenido una especial influencia a la hora de fomentar el uso de la bicicleta especialmente entre aquellas personas que usan la bicicleta por motivo de gestiones diversas (64%), y de trabajo (54%).

Tabla 15. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta en función del motivo de desplazamiento

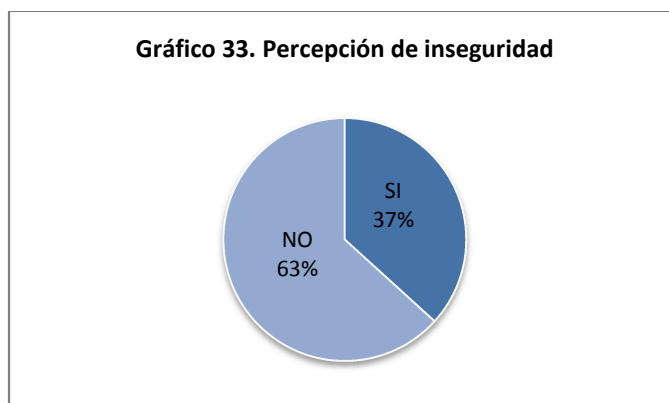
		Motivo de desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Gestiones	Ocio, paseo	Deporte	
Utilización previa	Sí, tanto como ahora	34	10	5	32	125	206
		46%	45%	36%	48%	56%	52%
	Sí, pero menos que ahora	23	8	6	23	56	116
		31%	36%	43%	34%	25%	29%
No, soy nuevo/a usuario/a	17	3	3	12	39	74	
	23%	14%	21%	18%	17%	19%	
	NS/NC	0	1	0	0	3	4
		0%	5%	0%	0%	1%	1%
Total		74	22	14	67	223	400
		19%	6%	4%	17%	56%	100%

## 5. VALORACIÓN CICLISTA.

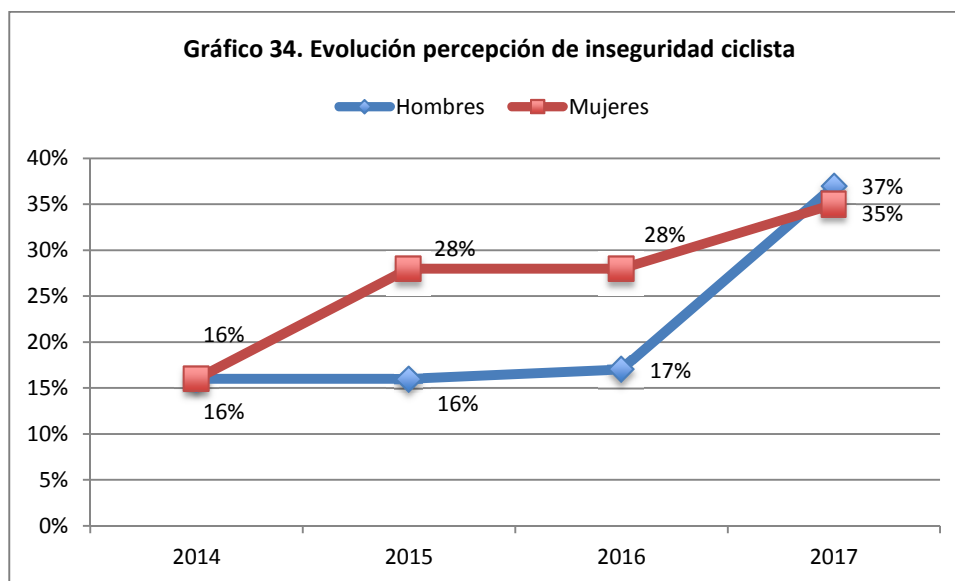
### 5.1. Percepción de la seguridad ciclista.

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

Un 37% de las personas encuestadas respondieron que se sentían inseguras en algún punto o tramo de la vía ciclista, lo que supone un incremento de 18 puntos respecto al año anterior, y duplicando los niveles que se registraban en 2014. Este hecho no parece estar relacionado con los niveles de coexistencia, ni con la percepción de inseguridad ciudadana, aspectos cuya valoración ha mejorado o se ha mantenido este año (ver apartados 5.2.4. y 5.2.5). Por lo que, a la luz de las sugerencias y quejas recogidas, cabe interpretar que este hecho esté vinculado a factores tales como los conflictos con perros, las deficiencias en la iluminación en algunos puntos, o los problemas existentes en determinadas intersecciones.



Si se analizan los resultados en función del género, se observa que la percepción de inseguridad crece tanto en hombres como en mujeres, equiparándose los resultados entre los dos géneros (37% hombres y 35% mujeres).



Las personas que afirmaron sentirse inseguras realizaron un total de 153 menciones de puntos o tramos de las vías ciclistas. Se ha realizado una agrupación de estas menciones por vías ciclistas y se incluyen como uno de los anexos de este Estudio.

## 5.2. Valoración de la vía ciclista

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

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

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

**Tabla 16. Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción**

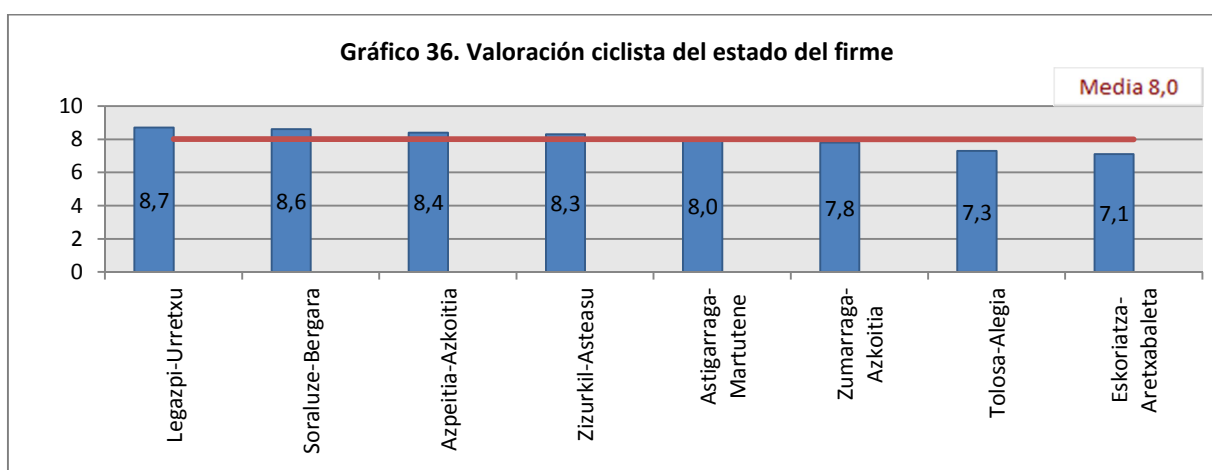
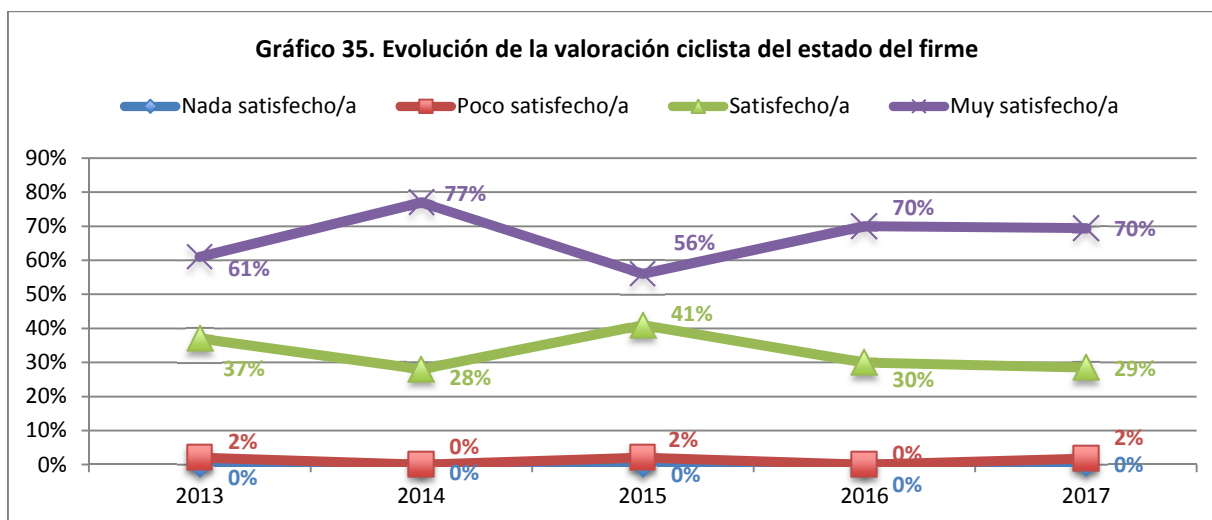
Valoración en puntos	Equivalencia
0, 1, 2	Nada satisfecho/a
3, 4	Poco satisfecho/a
5, 6, 7	Satisfecho/a
8, 9, 10	Muy satisfecho/a



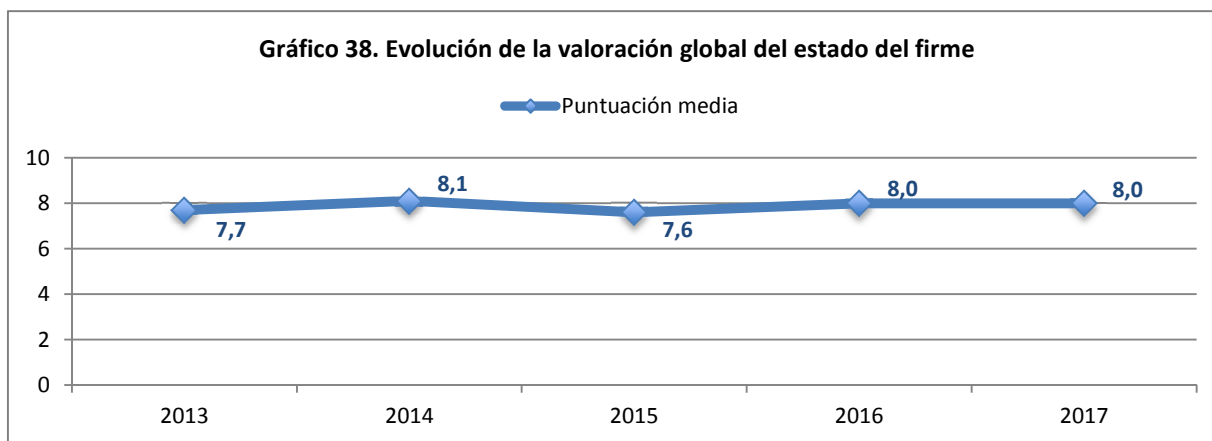
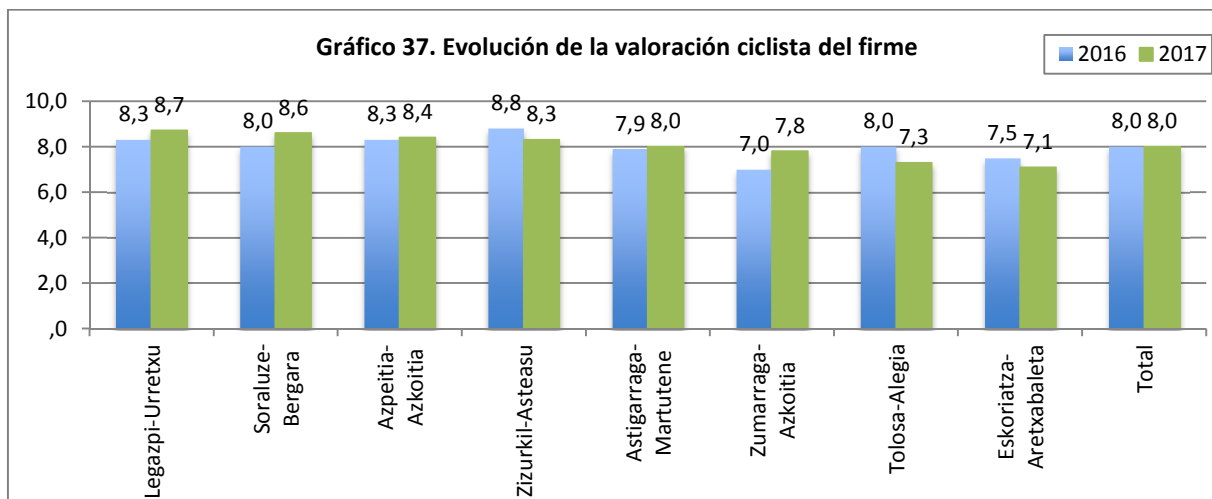
### 5.2.1. Valoración del estado del firme.

El 99% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado del firme o asfalto (70% muy satisfechas y 29% satisfechas).

La puntuación media obtenida para el estado del firme o asfalto es de 8 puntos sobre 10, siendo este aspecto, tras la seguridad ciudadana, el factor mejor valorado. La puntuación más alta en este aspecto fue para la vía Legazpi-Urretxu con 8,7 puntos, y la más baja para la vía Eskoriatza-Aretxabaleta con 7,1 puntos.



La valoración global del estado del firme o asfalto en 2017 se mantiene en los valores alcanzados el año anterior. Si se analizan las valoraciones de las distintas vías ciclistas, se observa que, respecto a los datos del año anterior, la valoración de este aspecto mejora especialmente en vías como la Zumarraga-Azkoitia (+0,8) y la Soraluze-Bergara (+0,6), mientras que empeora en los tramos Tolosa-Alegia (-0,7), Zizurkil-Asteasu (-0,5) y Eskoriatza-Aretxabaleta (-0,4).

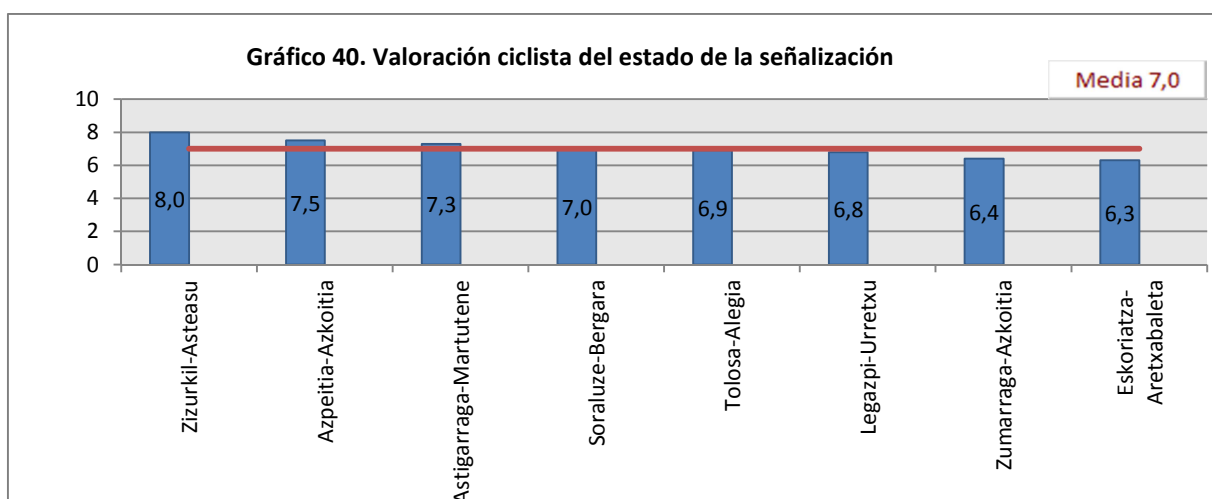
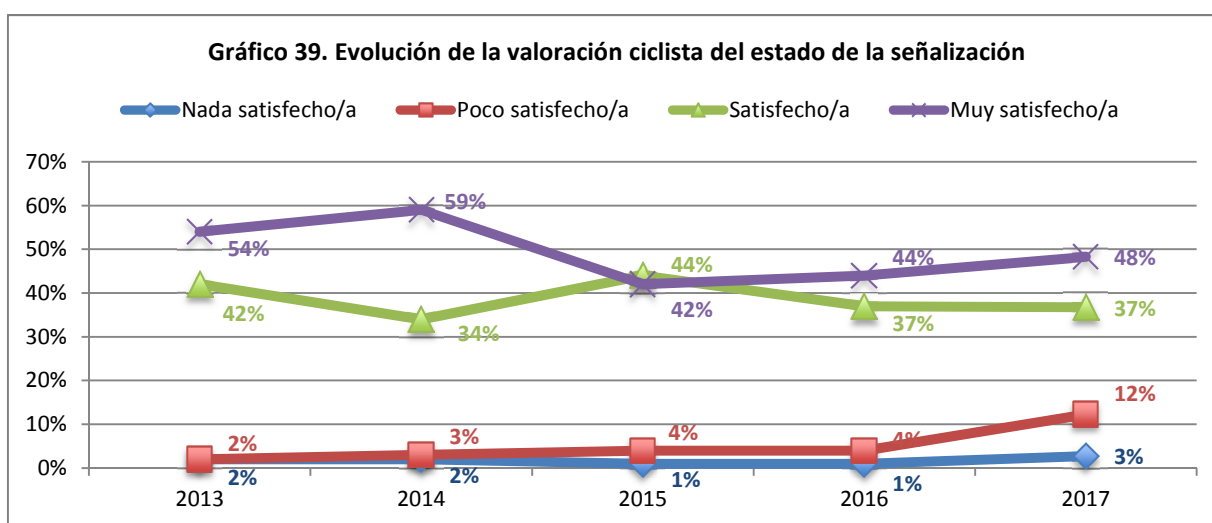


### 5.2.2. Valoración del estado de la señalización.

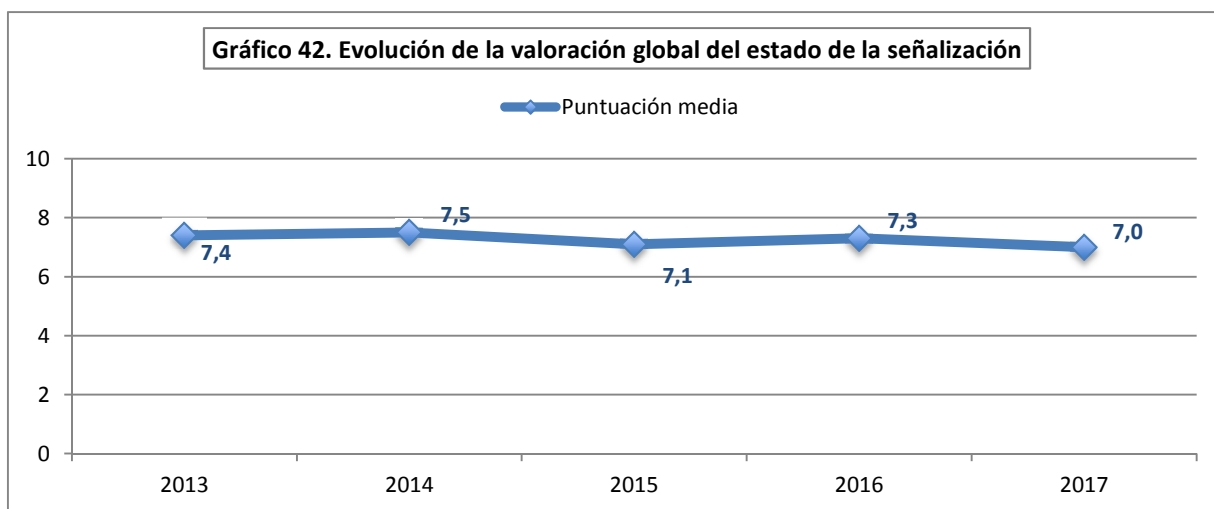
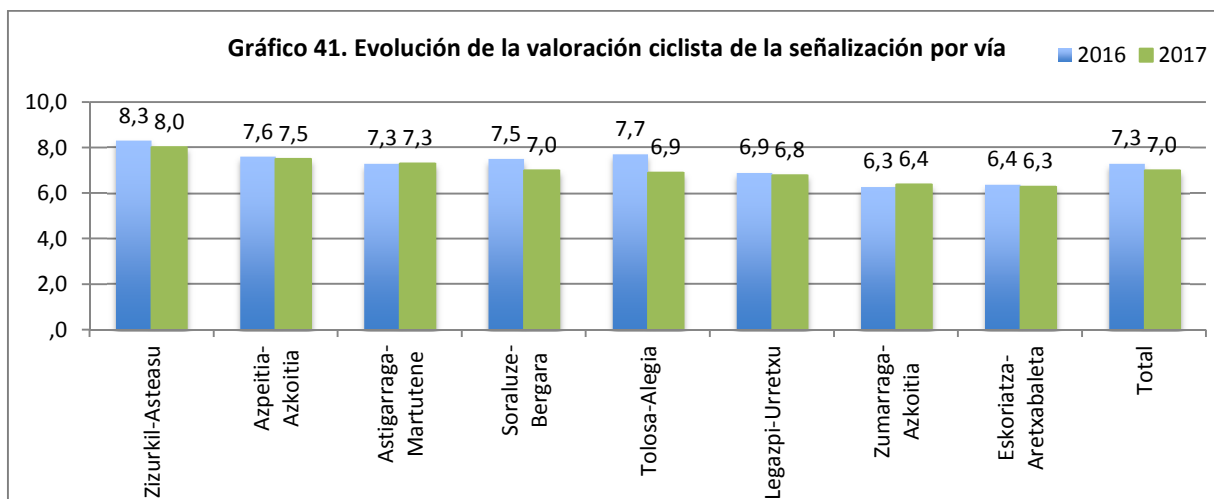
El 85% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la señalización (48% muy satisfechas y 37% satisfechas), 4 puntos más que el año anterior.

No obstante, la puntuación media obtenida para el estado de la señalización es de 7 puntos sobre 10, lo que supone un descenso de 0,3 puntos respecto a la puntuación media alcanzada en 2016.

La puntuación más alta en este aspecto fue para la vía Zizurkil-Asteasu con 8 puntos, y la más baja para la vía Eskoriatza-Aretxabaleta con 6,3 puntos.



Respecto a los resultados del año 2016, se observan descensos de la puntuación media en todas las vías excepto en Astigarraga-Martutene y Zumarraga-Azkoitia.

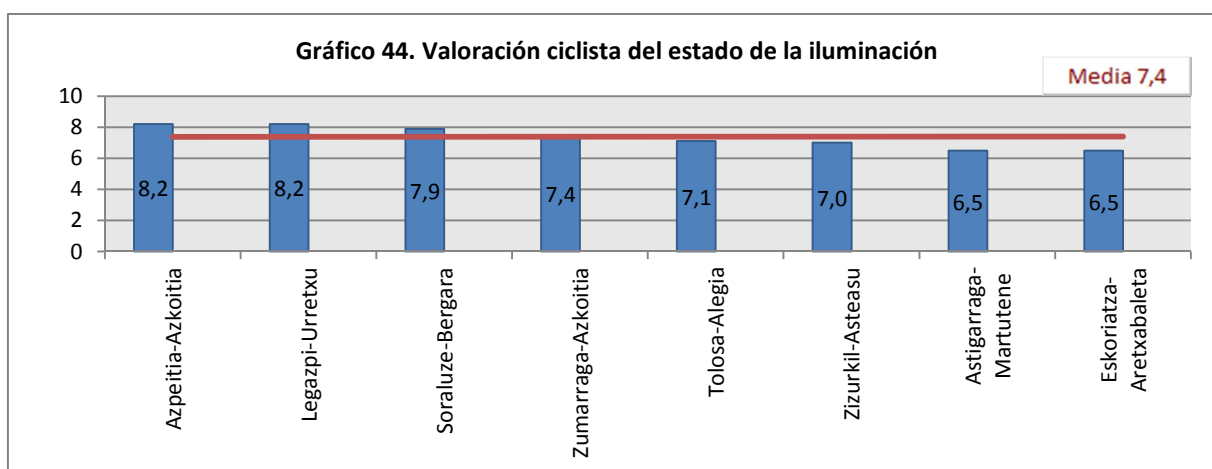
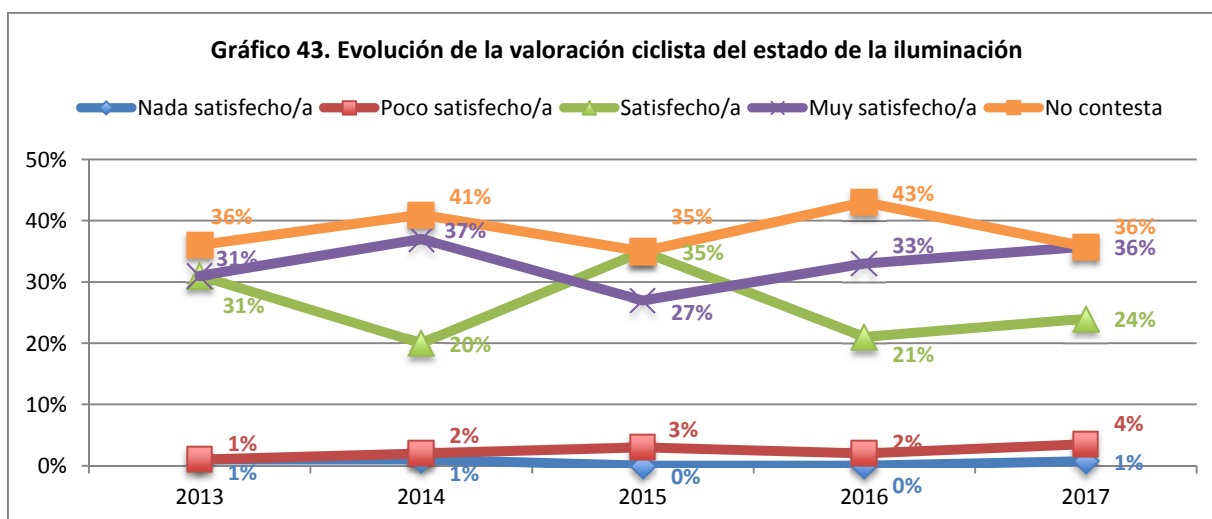


### 5.2.3. Valoración del estado de la iluminación.

El 60% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la iluminación de las vías ciclistas (un 36% muy satisfechas y un 24% satisfechas). Hay que señalar que el 36% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración<sup>1</sup>.

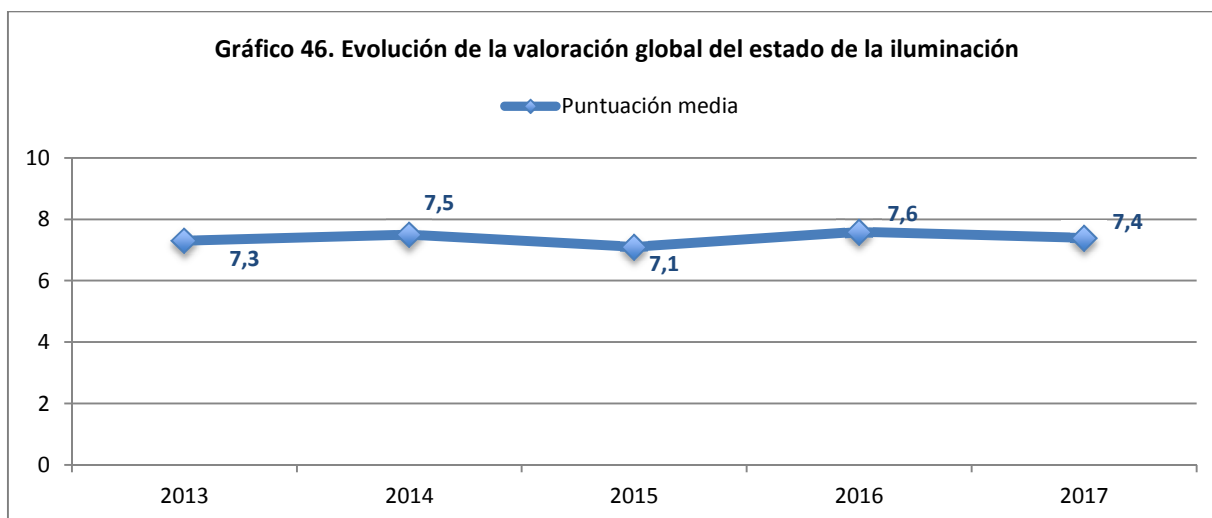
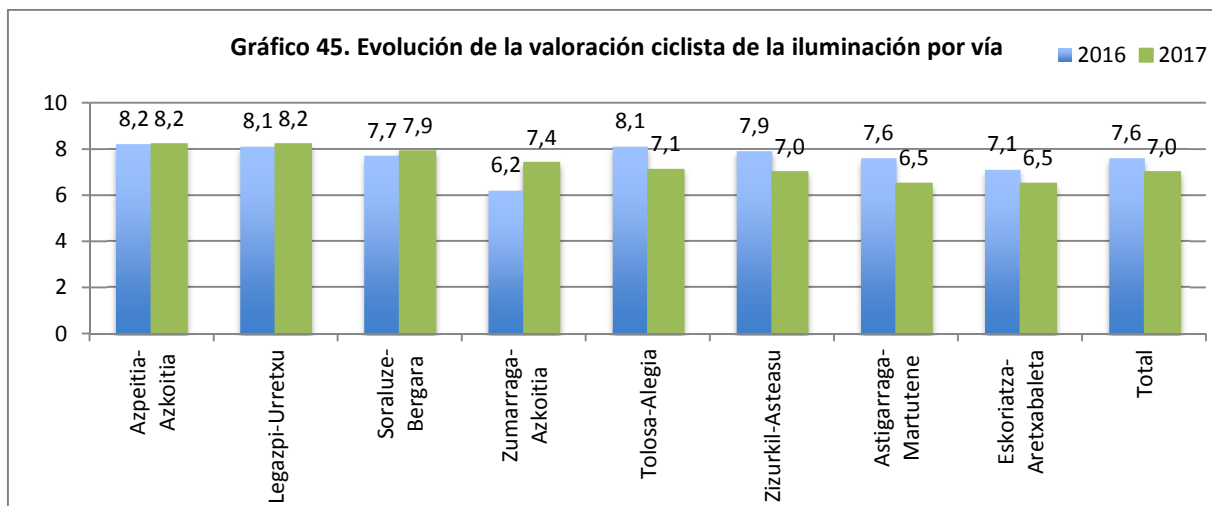
La puntuación media obtenida para el estado de la iluminación es de 7,4 puntos, lo que supone un descenso de 0,2 puntos respecto al año anterior.

La puntuación más alta la obtuvieron los tramos de Azpeitia-Azkoitia y Legazpi-Urretxu, con 8,2 puntos. La más baja (6,5 puntos) corresponde a los tramos de Astigarraga-Martutene y Zumarraga-Azkoitia.



<sup>1</sup> Este elevado nivel de no respuestas está en consonancia con el alto número de personas usuarias que no transitan por la red ciclista tras la puesta del sol.

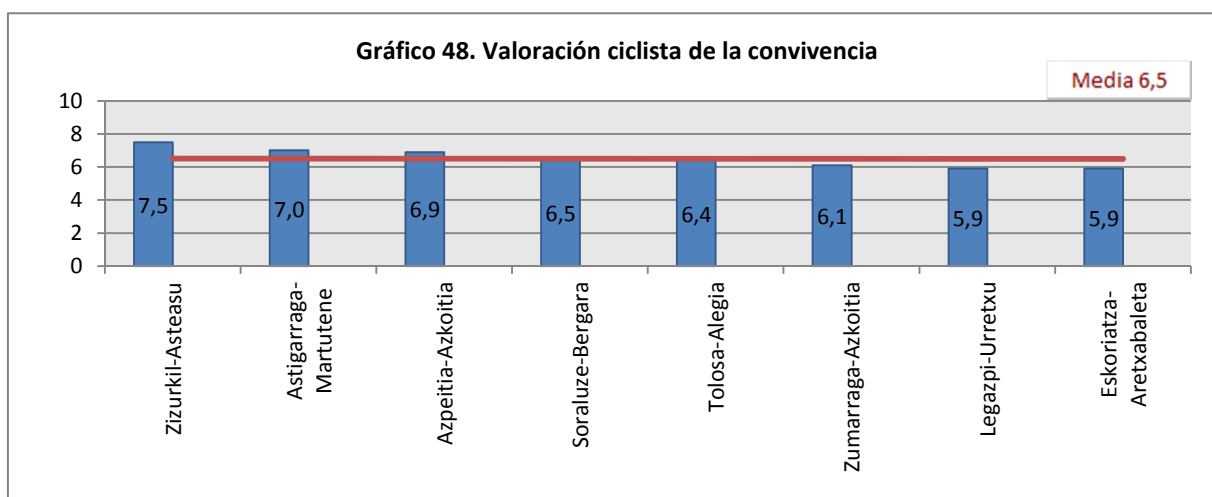
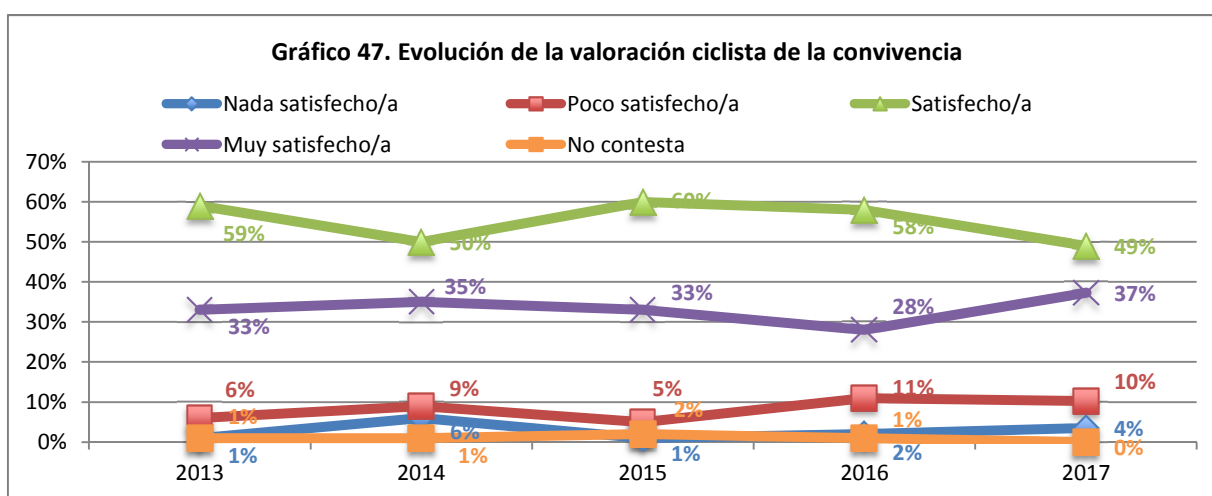
Como se observa en el cuadro siguiente, la valoración sobre el estado de la iluminación mejora en la mitad de las vías ciclistas estudiadas, y empeora en la otra mitad.



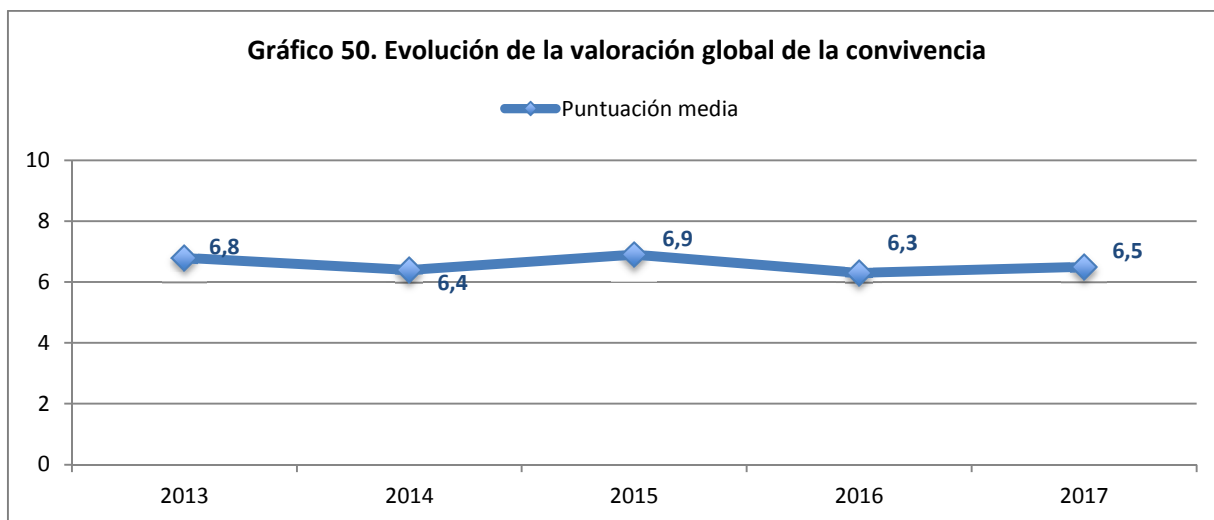
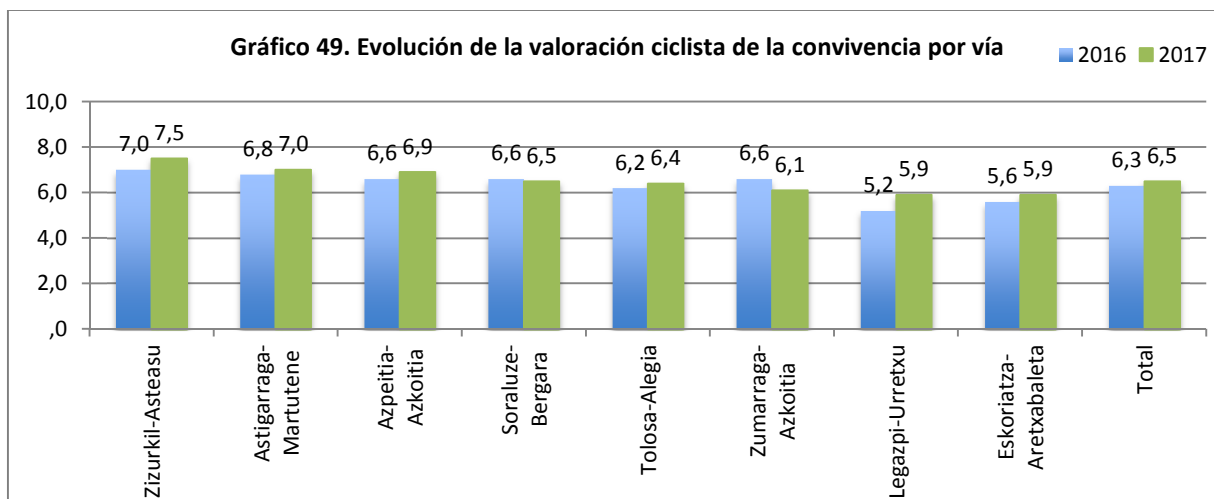
#### 5.2.4. Valoración respecto a los niveles de convivencia.

El 86% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas (49%) o muy satisfechas (37%) respecto a los niveles de convivencia en las vías ciclistas forales, si bien hay que señalar que es el aspecto peor valorado, con una puntuación media de 6,5 puntos.

Las vías que obtienen la puntuación más baja en este aspecto fueron Legazpi-Urretxu y Eskoriatza-Aretxabaleta con 5,9 puntos de media, y la mejor valorada, con 7,5 puntos, Zizurkil-Asteasu.



La valoración de la convivencia ha mejorado 0,2 puntos respecto al año anterior. Este incremento de la valoración se observa en todas las vías, a excepción de Zumarraga-Azkoitia que empeora 0,5 puntos, y Soraluze-Bergara que prácticamente alcanza la misma valoración que en 2016.

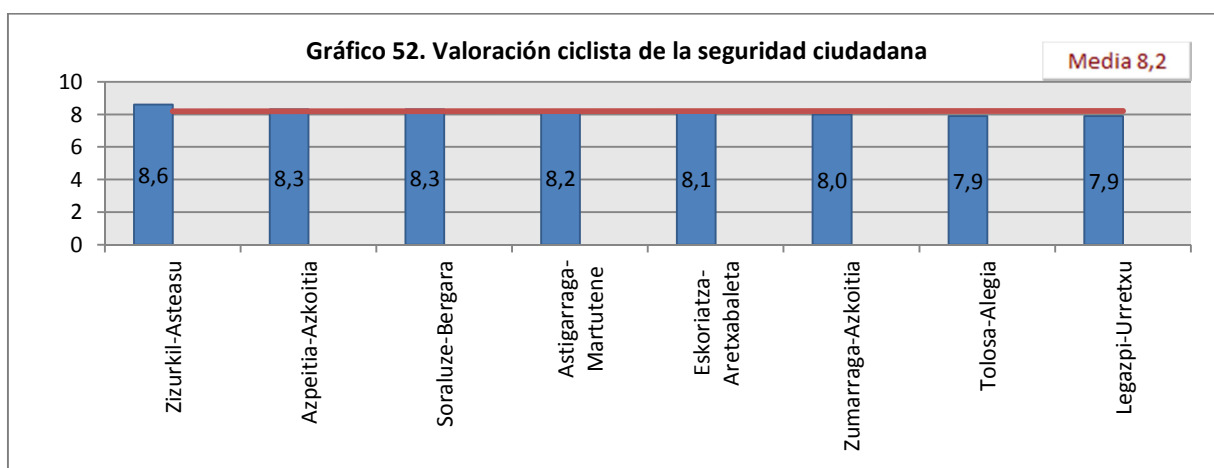
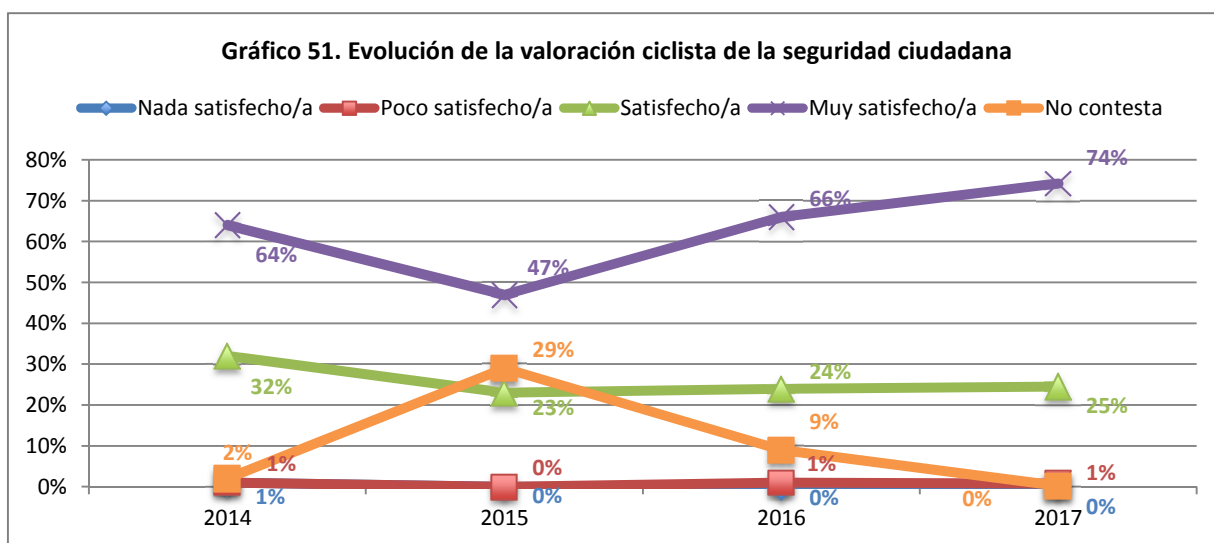




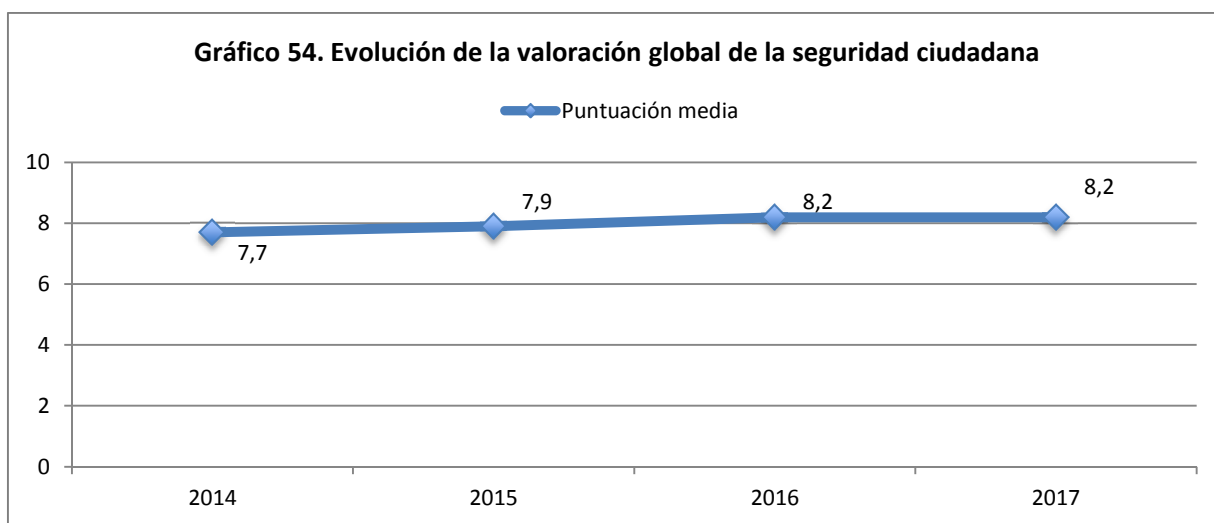
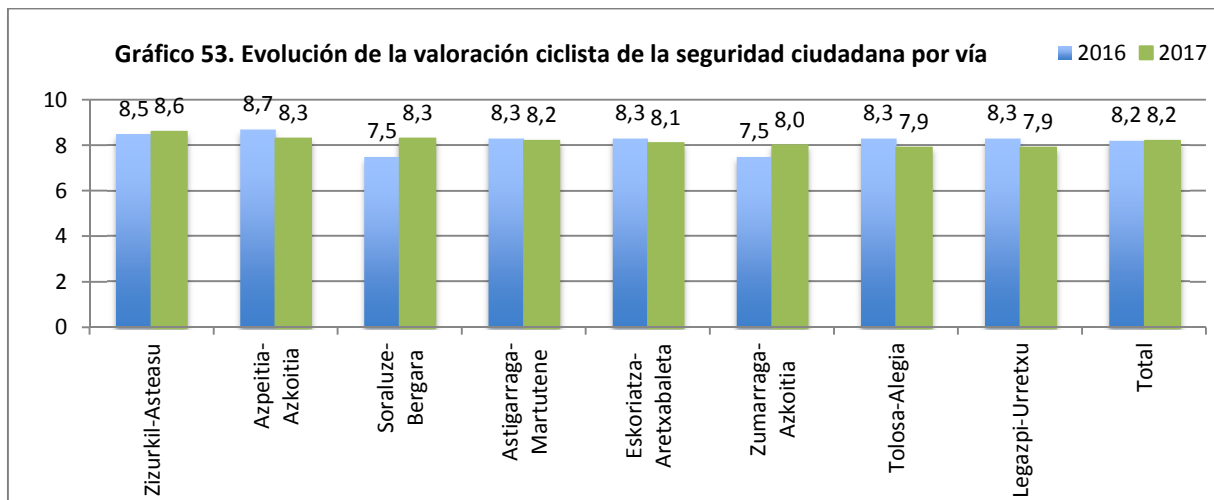
### 5.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana.

El 99% de las personas encuestadas están satisfechas o muy satisfechas con la seguridad ciudadana en las vías ciclistas forales (74% muy satisfechas y 25% satisfechas), siendo éste el aspecto mejor valorado con una puntuación media de 8,2 puntos.

La vía ciclista con puntuación más elevada en este apartado es la Zizurkil-Asteasu con 8,6 puntos.



La puntuación media se ha mantenido respecto al año anterior, pero ha bajado ligeramente en 5 de las 8 vías estudiadas.

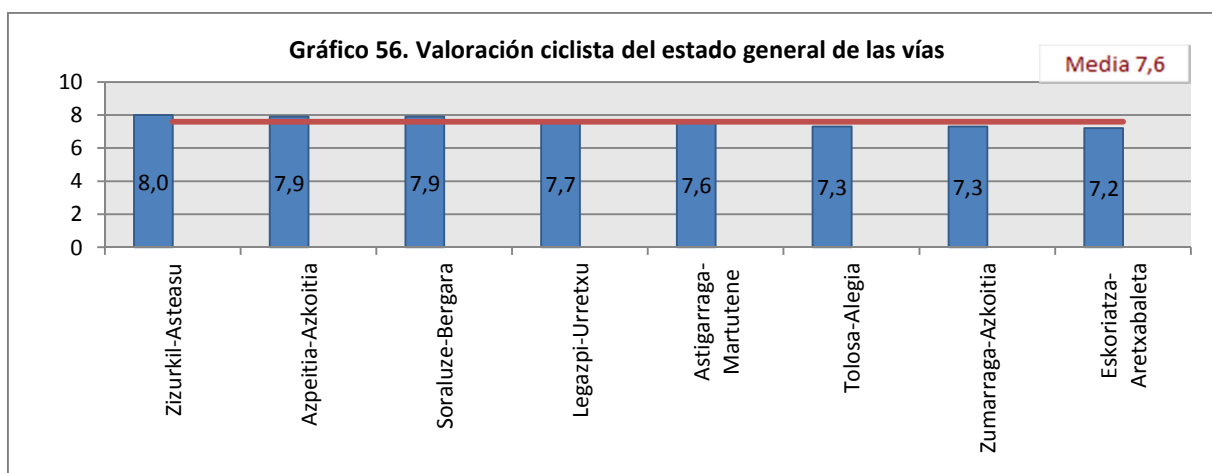
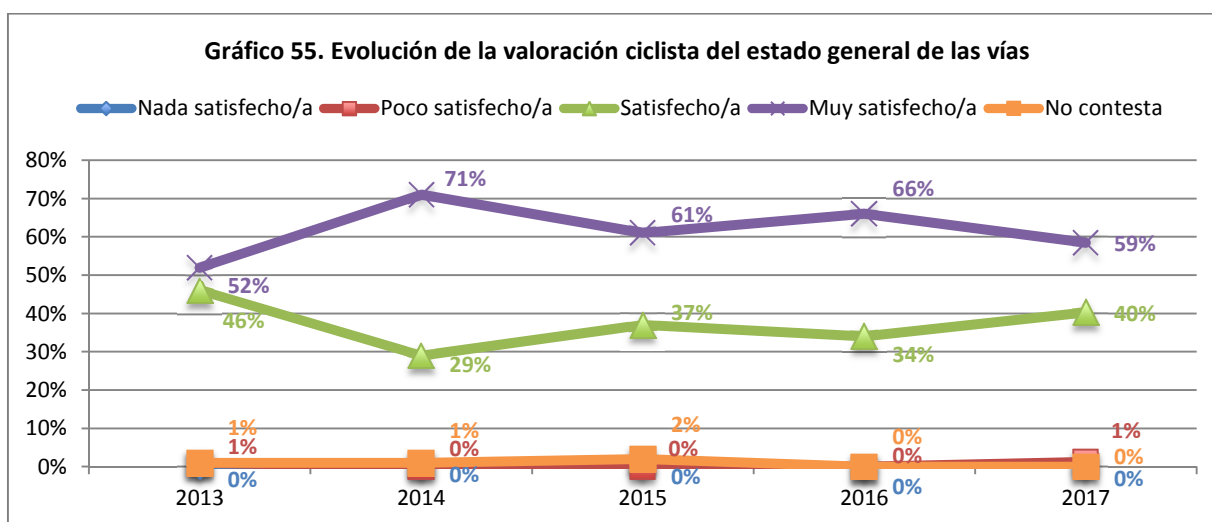


### 5.2.6. Valoración general de las vías ciclistas.

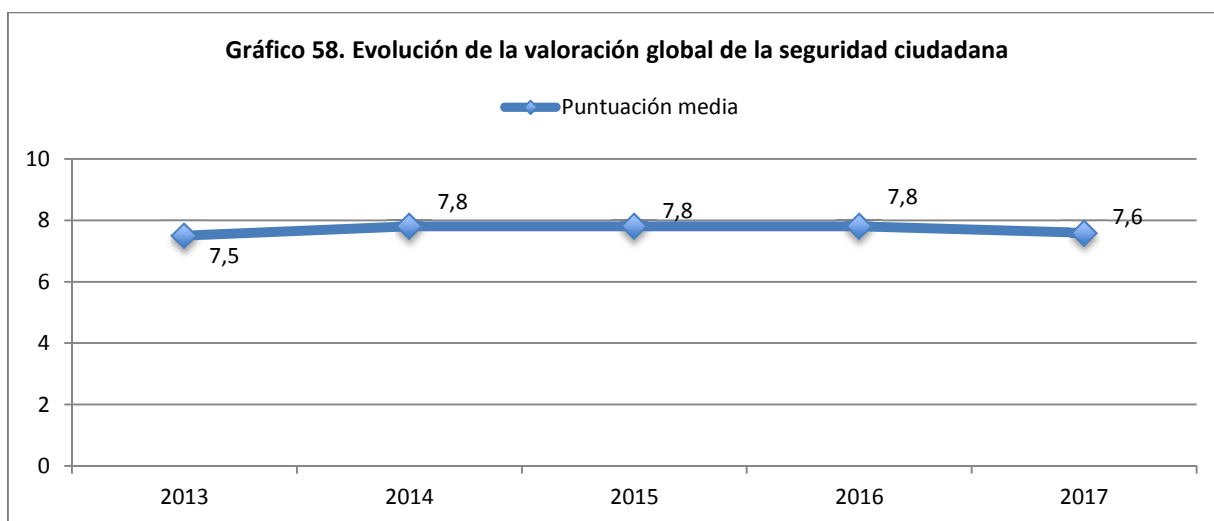
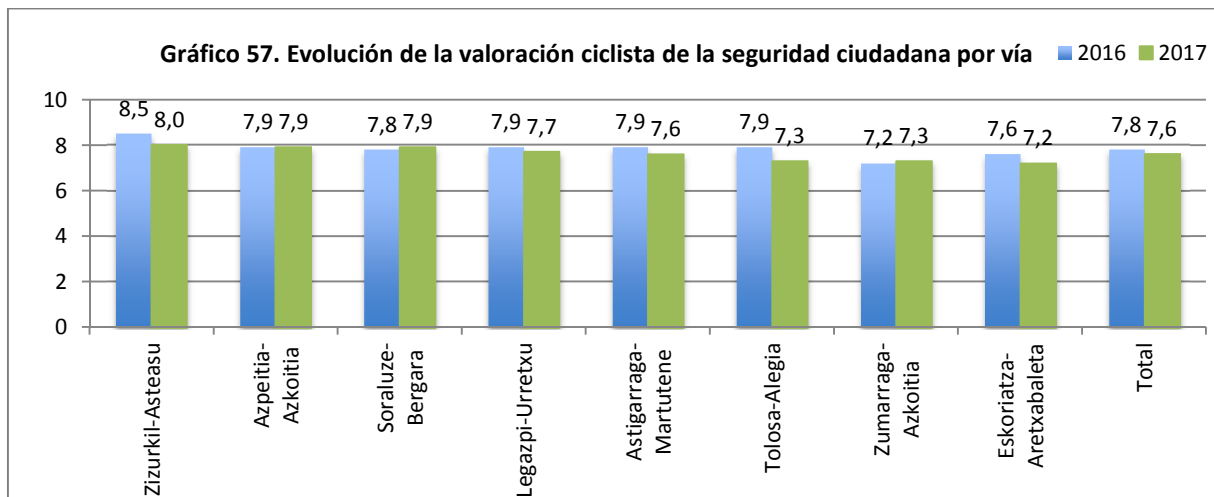
El 99% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas (59% muy satisfechas y 40% satisfechas) con el estado general de las vías ciclistas (estado del firme, señalización, iluminación, convivencia y seguridad ciudadana).

No obstante, la puntuación media ha descendido 0,2 puntos respecto al año anterior, situándose en 7,6 puntos.

La vía ciclista mejor valorada sigue siendo la de Zizurkil-Asteasu (8 puntos), aunque baja medio punto respecto a 2016. La peor valorada es Eskoriatza-Aretxabaleta con 7,2 puntos.




Aunque la valoración del estado general de las vías sigue siendo alta, se observa que ha descendido en 5 de las 8 vías estudiadas.



Si se analizan las puntuaciones medias generales, se observa que hay 4 vías por encima de la media, 1 en la media y 3 por debajo. Destacan de forma positiva las vías de Azpeitia-Azkoitia y Soraluze-Bergara porque obtienen puntuaciones por encima de la media en todos los aspectos valorados. En sentido contrario se encuentran las vías de Tolosa-Alegia y Eskoriatza-Aretxabaleta ya que obtienen puntuaciones por debajo de la media en todos los aspectos.

**Tabla 17. Valoraciones ciclistas por tramos**

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

 Puntuación igual o superior a la media.

Si se analizan las puntuaciones obtenidas respecto a las del año anterior, se observa que la puntuación media del firme y la seguridad obtienen los mismos valores, la media de convivencia sube 2 décimas, mientras que la de señalización e iluminación bajan 3 y 2 décimas, respectivamente.

A pesar de la subida de 2 décimas de la puntuación media de la convivencia, sigue siendo el aspecto que claramente obtiene una valoración más baja, especialmente en los tramos Legazpi-Urretxu, Eskoriatza-Aretxabaleta y Zumarraga-Azkoitia.

La puntuación media de la valoración general baja 2 décimas respecto a la obtenida en 2016. Analizando la valoración general por tramos, se observa que ésta sube ligeramente en 1 décima en dos vías (Soraluze-Bergara y Zumarraga-Azkoitia), se mantiene en una (Azpeitia-Azkoitia), y baja en cinco vías (Zizurkil-Asteasu, Tolosa-Alegia, Astigarraga-Martutene, Legazpi-Urretxu y Eskoriatza-Aretxabaleta).

Se sigue constatando la tendencia a la baja de las valoraciones obtenidas en la vía Eskoriatza-Aretxabaleta, ya observada en estudios anteriores, así como en la vía Tolosa-Alegia.

Tabla 18. Evolución anual de las valoraciones ciclistas por tramos.

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
	2017	8,3	7,3	8,4	8,0	8,7	8,6	7,1	7,8	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
	2017	8,0	6,9	7,5	7,3	6,8	7,0	6,3	6,4	7,0
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
	2017	7,0	7,1	8,2	6,5	8,2	7,9	6,5	7,4	7,4
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
	2017	7,5	6,4	6,9	7,0	5,9	6,5	5,9	6,1	6,5
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
	2017	8,6	7,9	8,3	8,2	7,9	8,3	8,1	8,0	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
	2017	8,0	7,3	7,9	7,6	7,7	7,9	7,2	7,3	7,6

Puntuación igual o superior a la media.

Las personas ciclistas que utilizan la vía ocasionalmente son las que dan una mejor valoración, ya que entre ellas el 76% se declara muy satisfecha (20 puntos más que el resto de personas usuarias).

Tabla 19. Nivel de satisfacción en función de la frecuencia de utilización.

Valoración general de la vía ciclista	Frecuencia de utilización de la vía ciclista			Total
	4-7 días/semana	1-3 días/semana	Ocasionalmente	
Nada satisfecho/a	0	0	0	0
	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	2	3	0	5
	0,9%	2,3%	0,0%	1,3%
Poco satisfecho/a	97	53	11	161
	43,7%	39,8%	24,4%	40,3%
Satisfecho/a	123	77	34	234
	55,4%	57,9%	75,6%	58,5%
Muy satisfecho/a	222	133	45	400
	55,5%	33,3%	11,3%	100%

Los/as nuevos/as usuarios/as son los que mejor valoración general otorgan a las vías ciclistas. Así, el 64% se declara muy satisfecho con el estado general de la vía, 5 puntos por encima de la valoración media.

**Tabla 20. Nivel de satisfacción en función de la utilización previa a la existencia de la vía.**

		Nivel de utilización de la bicicleta previo a su existencia				Total
		Tanto como ahora	Menos que ahora	Nuevo/a usuario/a	NS/NC	
Valoración general de la vía ciclista	Nada satisfecho/a	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
	Poco satisfecho/a	4 2%	0 0%	1 1%	0 0%	5 1%
	Satisfecho/a	87 42%	46 40%	26 35%	2 50%	161 40%
	Muy satisfecho/a	115 56%	70 60%	47 64%	2 50%	234 59%
Total		206 52%	116 29%	74 19%	4 1%	400 100%

El motivo de desplazamiento también tiene influencia en la valoración realizada. El 67% de las personas cuyo motivo de desplazamiento es el ocio o paseo se muestran muy satisfechas con el estado general de la vía (8 puntos por encima de la media). Sin embargo, ese porcentaje baja al 43% entre las personas cuyo motivo de desplazamiento tiene que ver con el cuidado de personas, gestiones y compras (16 puntos por debajo de la media).

**Tabla 21. 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%	0 0%	0 0%
	Poco satisfecho/a	0 0%	0 0%	1 7%	0 0%	4 2%	5 1%
	Satisfecho/a	30 40%	9 41%	7 50%	22 33%	93 42%	161 40%
	Muy satisfecho/a	45 60%	13 59%	6 43%	45 67%	125 56%	234 59%
Total		75 19%	22 6%	14 4%	67 17%	222 56%	400 100%

El grupo de estudiantes es el que mejor valora el estado general de las vías ciclistas, con un 65% de personas que se muestran muy satisfechas (6 puntos por encima de la media). El 100% de las personas cuya actividad principal es el trabajo doméstico no remunerado también se muestran muy satisfechas, pero teniendo en cuenta que solamente hay 3 personas encuestadas en ese grupo no se considera que este dato tenga valor estadístico.

**Tabla 22. Nivel de satisfacción en función del tipo de actividad.**

		Actividad						Total
		Trabajando	Estudiante	Trabajo doméstico no rem.	En paro	Jubilado/a, Pensionista	Otras	
Valoración general de la vía ciclista	Nada satisfecho/a	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
	Poco satisfecho/a	4 2%	0 0%	0 0%	0 0%	1 1%	0 0%	5 1%
	Satisfecho/a	90 41%	20 35%	0 0%	6 46%	45 42%	0 0%	161 40%
	Muy satisfecho/a	125 57%	37 65%	3 100%	7 54%	62 57%	0 0%	234 59%
	Total	219 55%	57 14%	3 1%	13 3%	108 27%	0 0%	400 100%

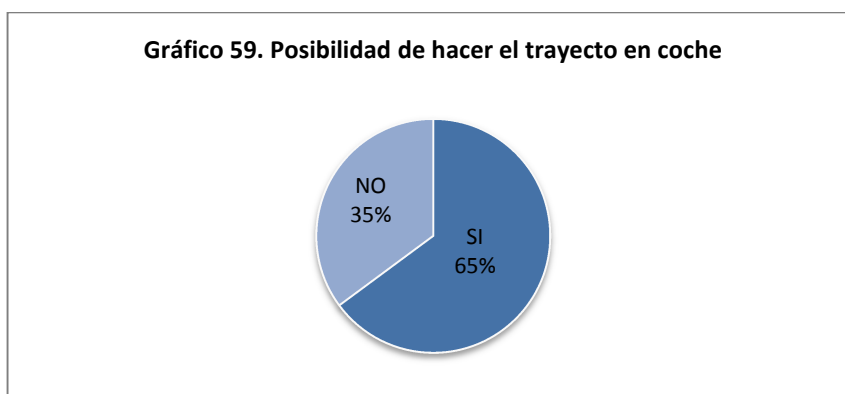


### 5.3. Influencia de la red de vías ciclistas sobre la elección del modo de transporte.

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

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

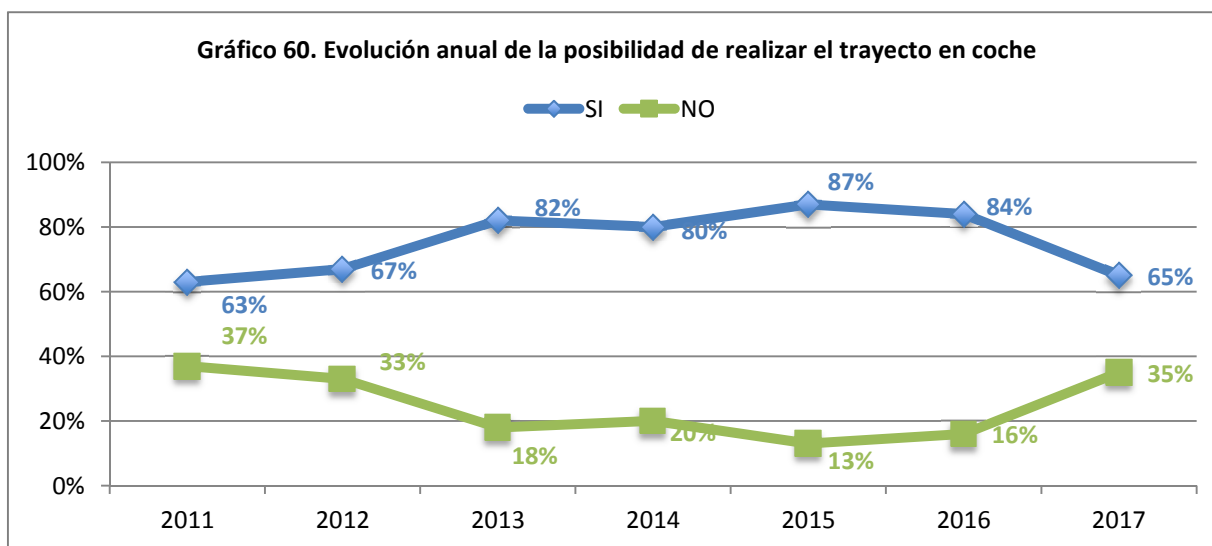
El 65% de las personas ciclistas de tipo cotidiano afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche. Hay que destacar que este porcentaje es 19 puntos inferior al mismo dato del año anterior (volviendo así a los niveles registrados en 2011 y 2012) (ver gráfico 60), ya que además había sido una variable que se había mantenido bastante estable en los últimos 4 años.



El porcentaje de personas ciclistas que afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche difiere considerablemente en función del motivo del desplazamiento. Así, mientras que el porcentaje es del 93% entre quienes el motivo de desplazamiento es cuidados y gestiones diversas, y un 77% entre quienes el motivo es el trabajo, en el caso de las personas cuyo motivo de desplazamiento son los estudios (por tanto, jóvenes y con considerable menor poder adquisitivo), este porcentaje baja al 5%.

**Tabla 23. Posibilidad de realizar el trayecto en coche en función del motivo de desplazamiento.**

		Motivos de desplazamiento			Total
		Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	
Posibilidad de realizar el trayecto en coche	SI	58 77%	1 5%	13 93%	72 65%
	NO	17 23%	21 95%	1 7%	39 35%
Total		75 68%	22 20%	14 13%	111 100%



A la hora de valorar estos resultados hay que tener en cuenta que, si bien la muestra de personas ciclistas es de 400, solo se ha realizado esta pregunta a aquellas cuyos motivos de desplazamiento eran de tipo cotidiano. Por tanto, estos resultados están basados en una estadística de 111 personas.

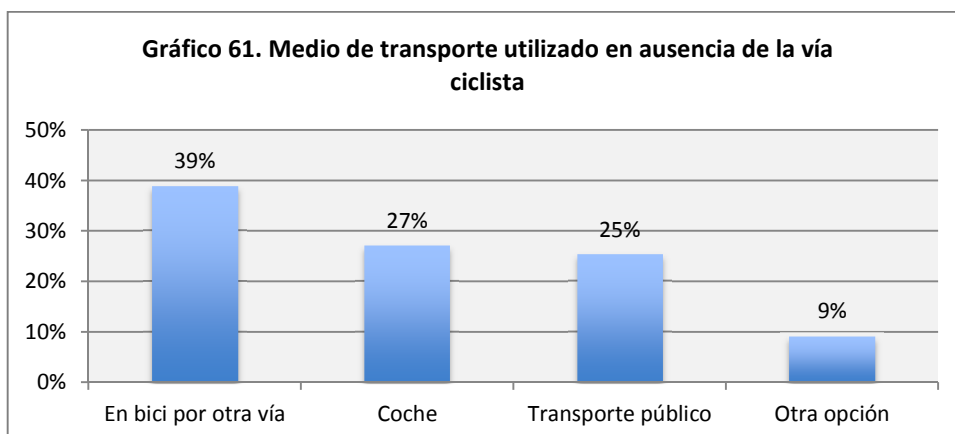
### 5.3.2. Modo de transporte utilizado en ausencia de la vía ciclista.

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

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

El 39% de las personas que utilizan la bicicleta para actividades cotidianas seguiría utilizando la bicicleta por otras vías, un 27% utilizaría el coche, un 25% el transporte público, y el 9% restante optaría por otros modos, especialmente caminar.

Comparando estos resultados con los obtenidos en el estudio del año anterior (ver gráfico 62), cabe destacar que la utilización de la bicicleta por otra vía pasa de ser la tercera opción a convertirse en la primera, como lo fue en anteriores ocasiones.



Si se analizan los datos en función del género, se puede observar que el transporte público es la primera opción para las mujeres (33%), seguida del coche y la bicicleta por otra vía (26% respectivamente). Sin embargo, para los hombres la bicicleta por otra vía es la primera opción (43%), seguida del coche (27%) y el transporte público (23%).

**Tabla 24. Medio de transporte alternativo elegido en función del género.**

		Género		Total
		Hombres	Mujeres	
Otra forma desplazamiento	En bici por otra vía	36 43%	7 26%	43 39%
	Coche	23 27%	7 26%	30 27%
	Transporte público	19 23%	9 33%	28 25%
	Otra opción	6 7%	4 15%	10 9%
	NS/NC	0 0%	0 0%	0 0%
Total		84 76%	27 24%	111 100%

Analizando en profundidad esta variable en función del motivo del desplazamiento, puede observarse que la utilización de la bicicleta por otra vía es la primera opción para aquellas personas que realizan el desplazamiento por motivos de trabajo (39%) o de cuidados, gestiones y compras (43%).

Sin embargo, para aquellas que realizan el desplazamiento por motivos de estudios, el transporte público es la primera opción (41%), seguida de la bicicleta por otra vía (36%).

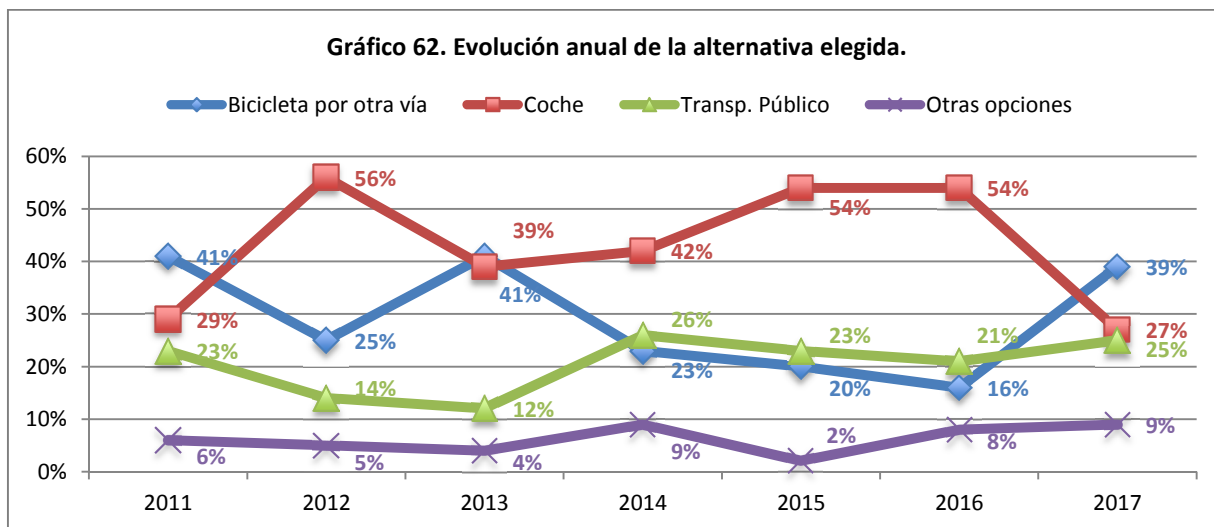
**Tabla 25. Medio de transporte alternativo elegido en función del motivo de desplazamiento.**

		Motivo de desplazamiento			Total
		Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	
Otra forma desplazamiento	En bici por otra vía	29 39%	8 36%	6 43%	43 39%
	Coche	24 32%	1 5%	5 36%	30 27%
	Transporte público	17 23%	9 41%	2 14%	28 25%
	Otra opción	5 7%	4 18%	1 7%	10 9%
	NS/NC	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
<b>Total</b>		75 68%	22 20%	14 13%	111 100%

Si se analizan los datos en función de la edad, se observan diferencias significativas. Así la utilización de la bicicleta por otra vía es la primera opción en la franja de edad de 45 a 65 años (48%), la segunda opción para los menores de 25 años (36%), y la tercera opción para las personas de entre 25 y 44 años (27%).

**Tabla 26. Medio de transporte alternativo elegido en función de la edad.**

		Edad					Total
		0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Otra forma desplazamiento	En bici por otra vía	0 36%	9 27%	9 27%	25 48%	0 0%	43 39%
	Coche	0 8%	2 8%	11 33%	16 31%	1 100%	30 27%
	Transporte público	0 40%	10 40%	10 30%	8 15%	0 0%	28 25%
	Otra opción	0 16%	4 16%	3 9%	3 6%	0 0%	10 9%
	NS/NC	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
<b>Total</b>		0 0%	25 23%	33 30%	52 47%	1 1%	111 100%



Si se estudia la evolución de esta variable se observa que la proporción de personas encuestadas que seguiría utilizando la bicicleta para realizar el trayecto por otra vía rompe la tendencia a la baja de los últimos años, y se sitúa en valores similares a los alcanzados en 2011 y 2013.

En sentido contrario, la proporción de personas que elegirían el coche como alternativa cae a la mitad del valor alcanzado en los dos últimos años, siendo el valor más bajo alcanzado por esta opción en toda la serie histórica.

La elección del transporte público se consolida como una opción elegida por prácticamente 1 de cada 4-5 personas encuestadas, tal y como se viene observando desde 2014.

## 6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES.

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

La distribución de la población peatonal encuestada en función del género mantiene el equilibrio de años anteriores, con un 53% de hombres y un 47% de mujeres (ver gráfico 65).

Por lo que respecta a la distribución por edad, se observa que la edad media ha descendido en 1,9 años, situándose en 57,6 años (10 años más que la media de la población ciclista). No obstante, las personas mayores de 45 años siguen constituyendo una amplia mayoría (82%).

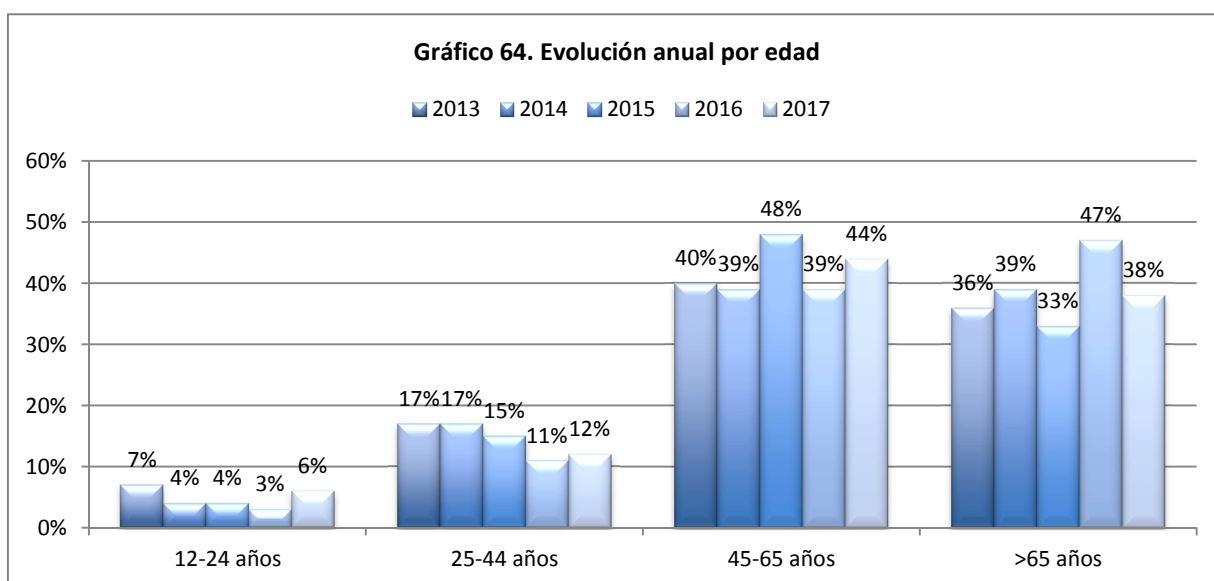
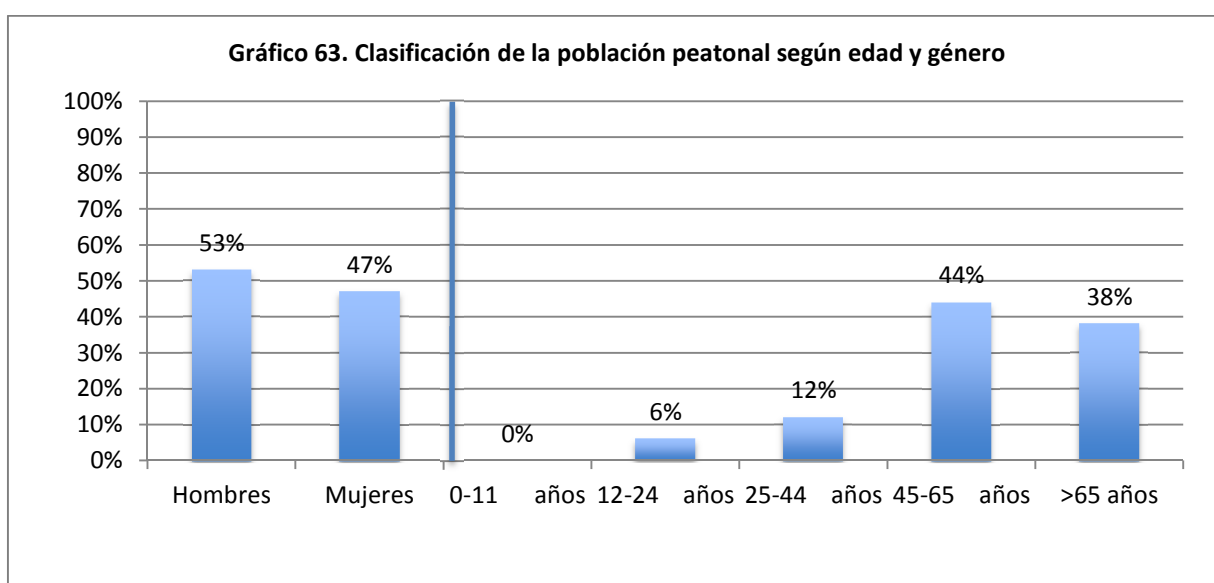
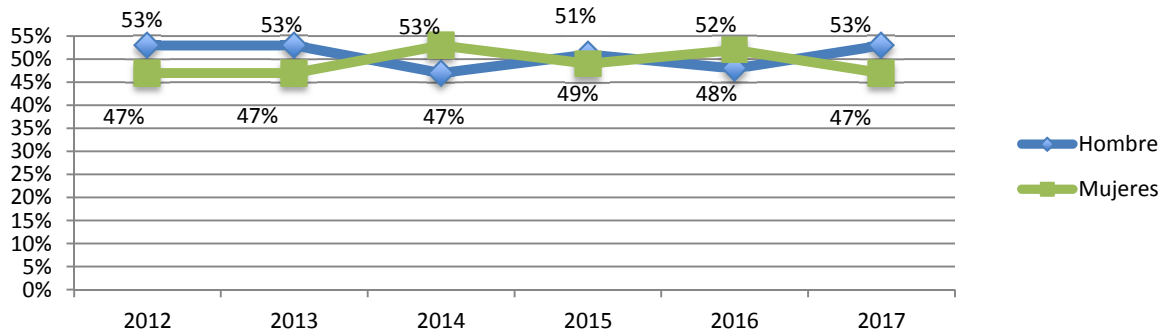


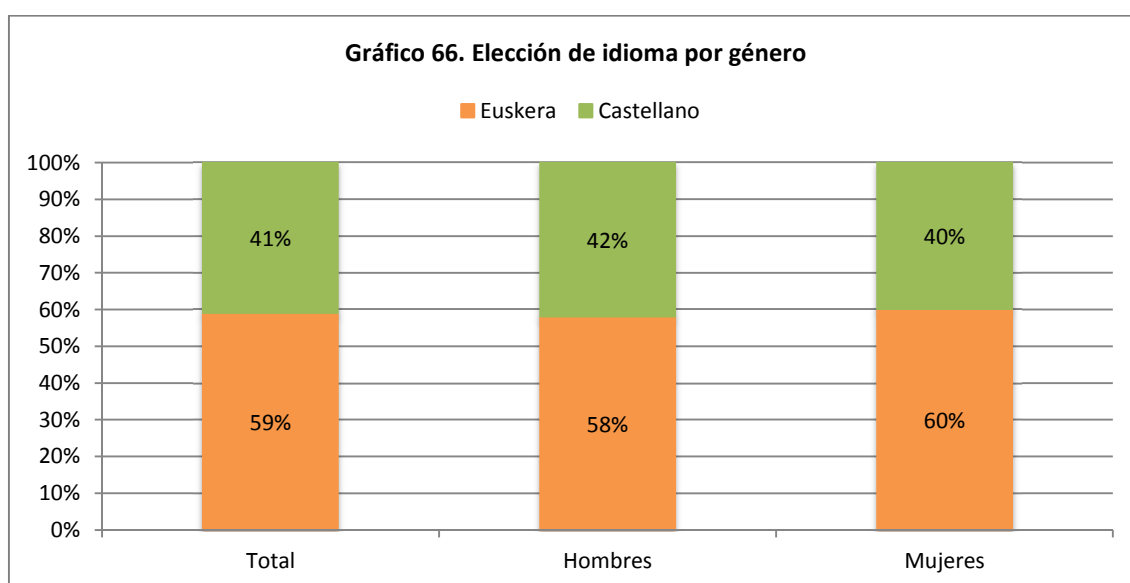
Gráfico 65. Evolución anual de la distribución de peatones por género.



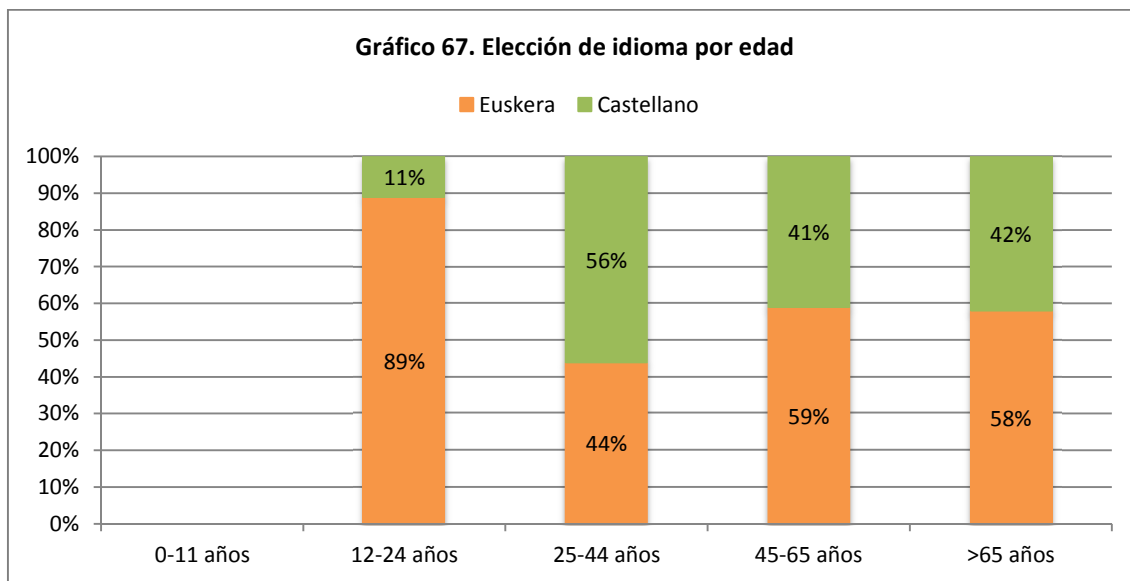
## 6.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta.

Según estos datos, el euskera es el idioma elegido por el 59% de las personas peatones encuestadas.

En el caso de la población peatonal no se observan diferencias significativas en función del género, pero sí en función de la edad. El euskera es el idioma elegido de forma mayoritaria, especialmente entre los menores de 25 años (89%), en todos los grupos de edad a excepción del tramo de 25 a 44 años.

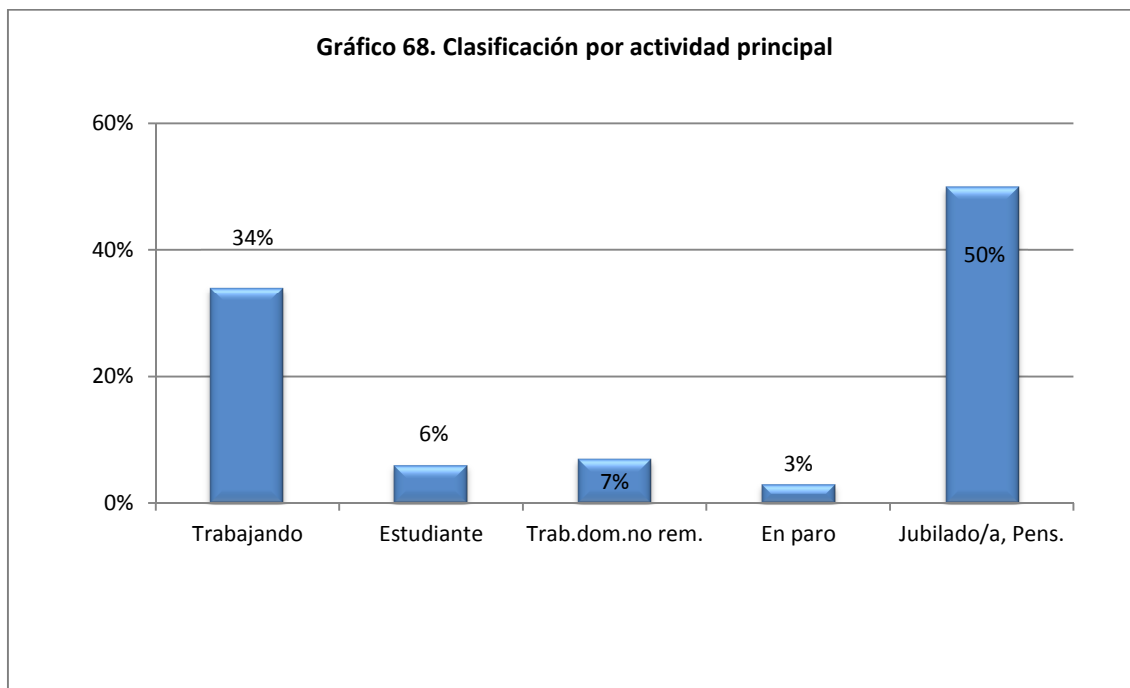


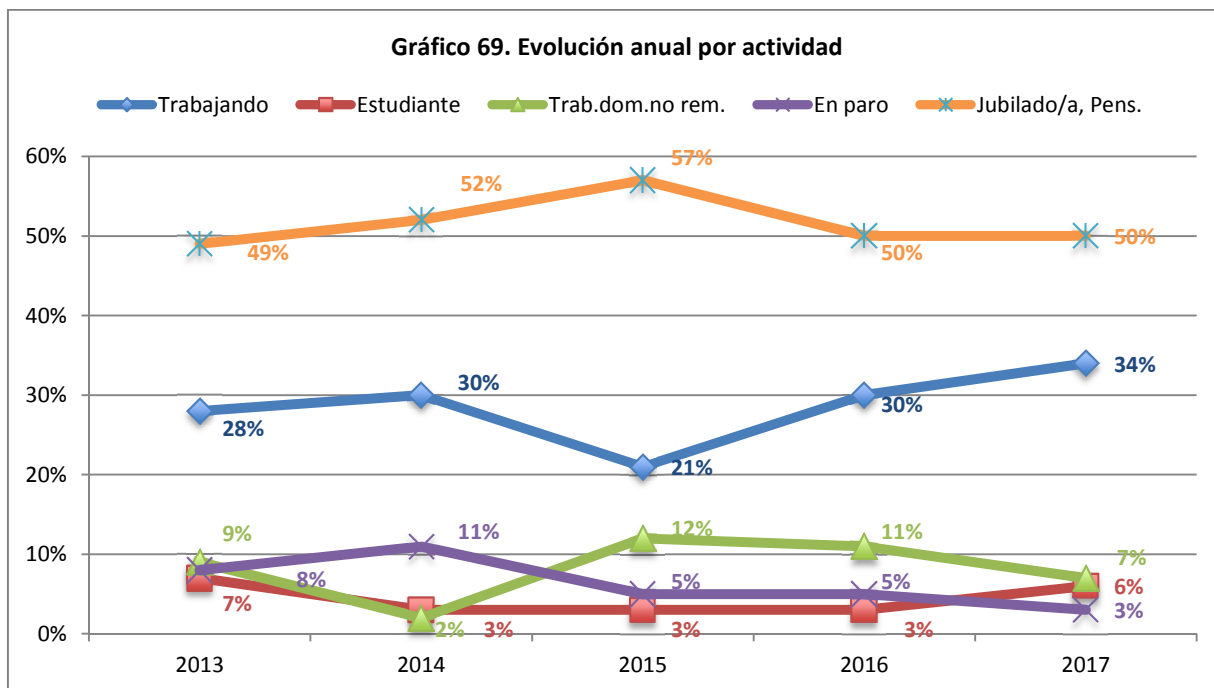




### 6.3. Clasificación por tipo de actividad.

La mitad de la población peatonal está jubilada o son pensionistas (50%), un 34% está trabajando, un 7% realiza trabajos domésticos no remunerados, un 6% son estudiantes, y el 3% restante está en paro. Estos datos mantienen a grandes rasgos la serie histórica de los últimos 5 años (ver gráfico 69).

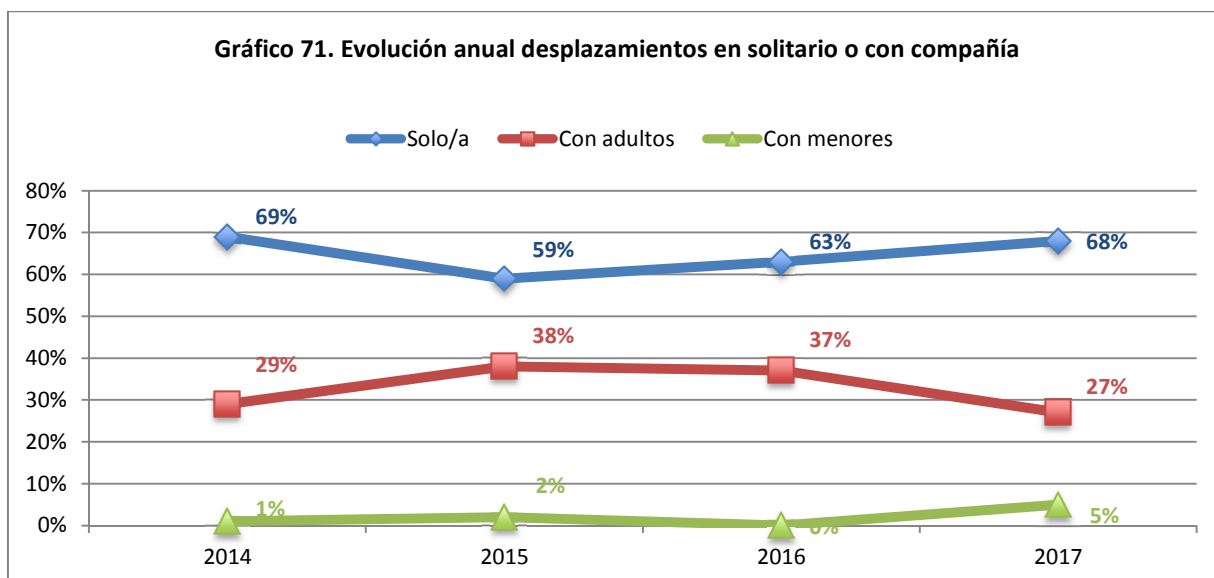
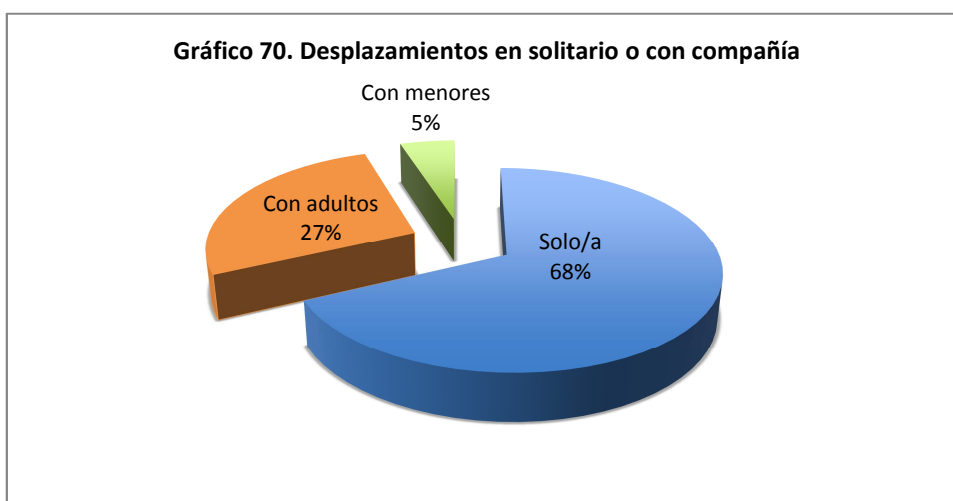




#### 6.4. Clasificación en función del número de acompañantes.

La mayoría de las personas peatones (68%) realiza el desplazamiento en solitario, un 27% en compañía de, al menos, otro adulto, y el 5% restante en compañía de, al menos, 1 niño/a.

Si se comparan estos datos con los obtenidos para la población ciclista, se puede observar que los desplazamientos en solitario de las personas peatones son 10 puntos inferiores a los de las personas ciclistas. Es decir, el porcentaje de desplazamientos acompañados es mayor entre la población peatonal, especialmente en compañía de, al menos, otra persona adulta (27% de la población peatonal frente al 12% de la población ciclista).

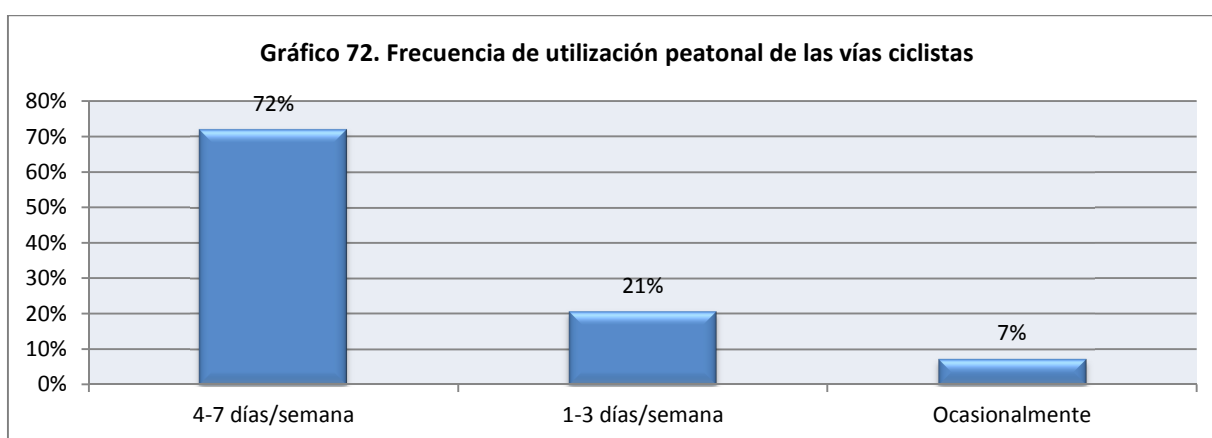


## 7. USO PEATONAL.

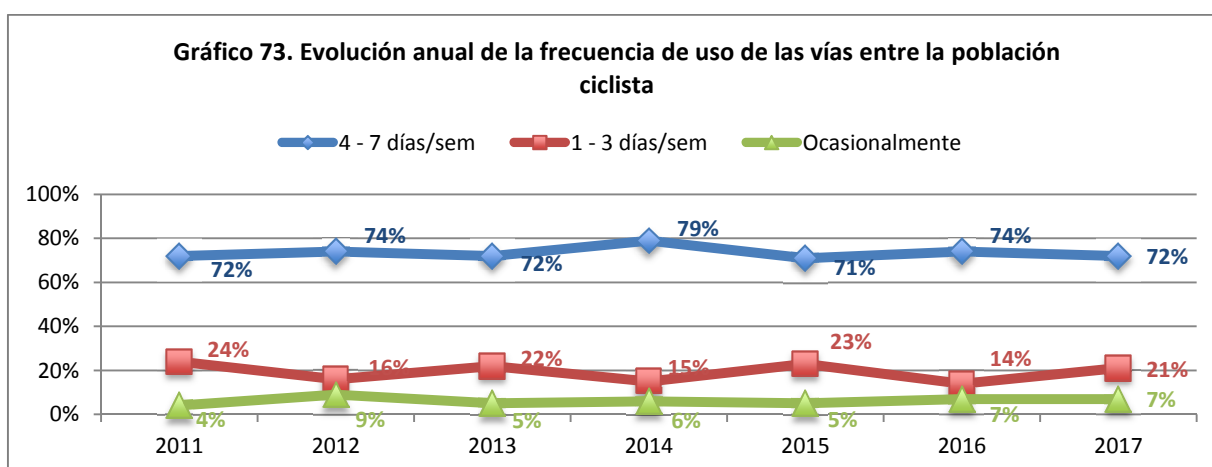
### 7.1. Frecuencia de uso.

Un 72% de las personas encuestadas afirma utilizar la vía ciclista, al menos, 4 días por semana, un 21% de 1 a 3 días por semana, y el 7% restante de forma ocasional.

Si se comparan estos datos con los obtenidos en la población ciclista, se observa que el nivel de frecuencia peatonal es significativamente superior, ya que el porcentaje de ciclistas que utiliza la vía un mínimo de 4 días por semana es 16 puntos inferior.



Si se analiza la evolución de la frecuencia de utilización, se observa que el nivel de fidelización respecto al uso de las vías ciclistas se mantiene, y que desde el año 2011 más del 70% de las personas encuestadas afirman utilizar la vía al menos 4 días por semana.



Si se analizan los datos de frecuencia en función de la edad, se sigue constatando que a más edad, mayor nivel de fidelización respecto a la utilización de la vía ciclista.

Hay que destacar que el 84% de las personas mayores de 65 años y el 70% de las de entre 45 y 65 años, utilizan las vías ciclistas un mínimo de 4 días por semana. La principal causa puede ser la necesidad y/o costumbre de realizar con frecuencia algún tipo de ejercicio suave o paseo. Conviene tener en cuenta que, en algunas localidades, el único espacio para realizar este tipo de ejercicio o paseo es la vía ciclista.

**Tabla 27. Frecuencia de utilización peatonal en función de la edad.**

		Edad					Total
		0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Frecuencia de uso	4 - 7 días/sem	0	3	11	46	48	108
			33%	61%	70%	84%	72%
	1 - 3 días/sem	0	3	6	18	4	31
			33%	33%	27%	7%	21%
Ocasionalmente	0	3	1	2	5	11	
			33%	6%	3%	9%	7%
Total		0	9	18	66	57	150
		0%	6%	12%	44%	38%	100%

Si se relacionan los datos de frecuencia con la actividad principal de las personas encuestadas, se observa que el mayor porcentaje de utilización se da lógicamente entre las personas jubiladas o pensionistas, así como entre aquellas que están trabajando.

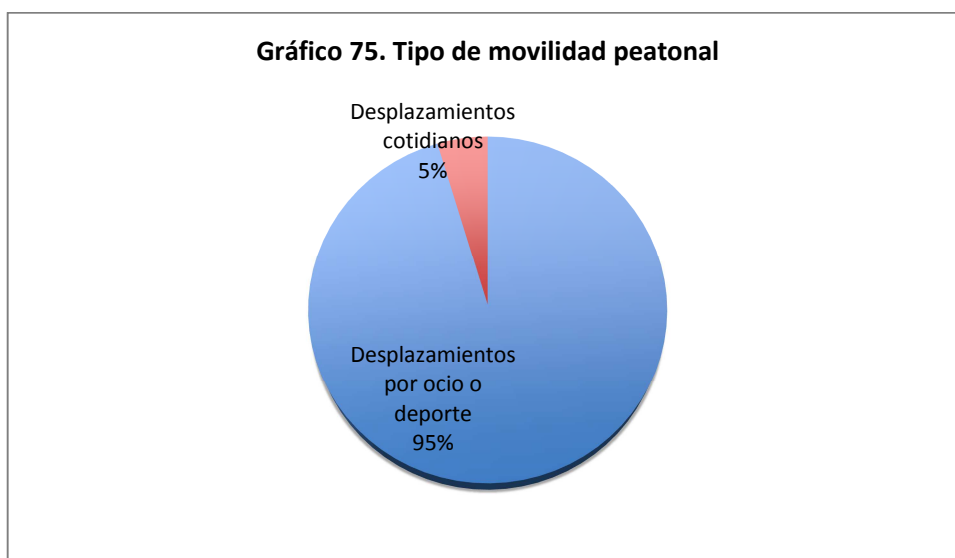
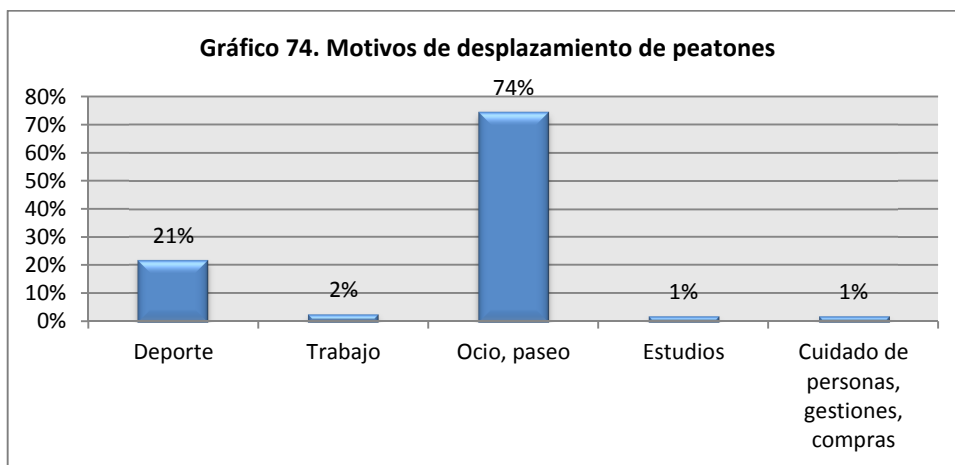
**Tabla 28. Frecuencia de utilización peatonal en función de la actividad.**

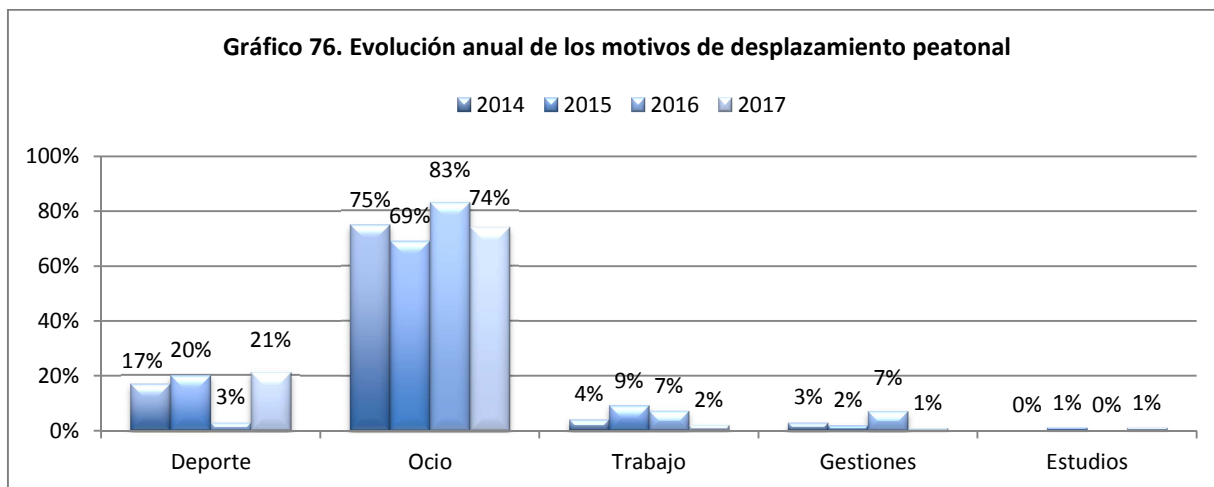
		Actividad					Total
		Trabajando	Estudiante	Trabajo doméstico no remunerado	En paro	Jubilada / Pensionista	
Frecuencia de uso	4 - 7 días/sem	32	4	5	5	62	108
		63%	44%	50%	100%	83%	72%
	1 - 3 días/sem	17	2	4	0	8	31
		33%	22%	40%	0%	11%	21%
Ocasionalmente	2	3	1	0	5	11	
		4%	33%	10%	0%	7%	7%
Total		51	9	10	5	75	150
		13%	2%	3%	1%	19%	100%

## 7.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento.

El análisis de los motivos de desplazamiento en las vías ciclistas permite conocer su importancia como espacio recreativo y de paseo, así como el peso de otros motivos para su utilización.

El motivo de utilización de la vía para el 74% de las personas peatones es el ocio o paseo, que unido al 21% que alegan como motivo el deporte, suma un total del 95% (9 puntos más que el año anterior). Estos resultados mantienen a grandes rasgos las pautas registradas en los últimos 5 años (ver gráfico 76).



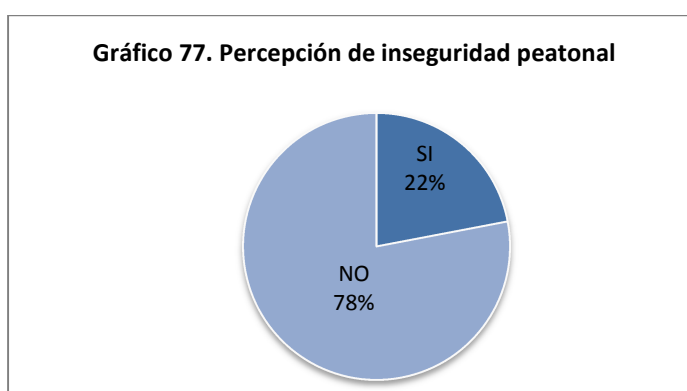


## 8. VALORACIÓN PEATONAL.

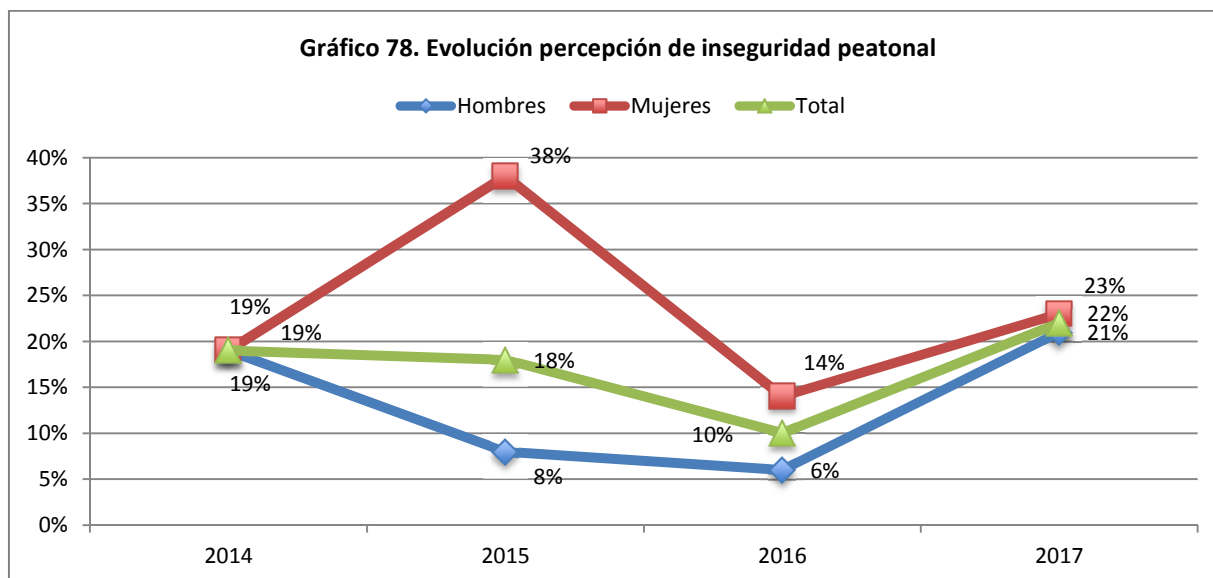
### 8.1. Percepción de la seguridad por parte de los peatones.

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

El 22% de las personas encuestadas afirman que existe algún punto o tramo en el que no se sienten seguros, lo que supone más del doble del año anterior (10% en 2016).



Si se analizan los resultados en función del género, se observa que la percepción de inseguridad crece tanto en hombres como en mujeres, equiparándose los resultados entre los dos géneros (21% hombres y 23% mujeres). Es la misma tendencia observada entre la población ciclista.





Sí se encuentran diferencias significativas sobre la percepción de inseguridad en función de la edad. Así, analizando las respuestas a esta cuestión se constata que la percepción de inseguridad es prácticamente el doble entre las personas menores de 45 años (37%), que entre las mayores de 45 años (19%).

**Tabla 29. Percepción de inseguridad en función de la edad.**

		Edad					Total
		0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Inseguridad peatonal	SI	0	4	6	12	11	33
			44,44%	33,33%	18,18%	19,30%	22,00%
Inseguridad peatonal	NO	0	5	12	54	46	117
			55,56%	66,67%	81,82%	80,70%	78,00%
Total		0	9	18	66	57	150
		0,00%	6,00%	12,00%	44,00%	38,00%	100,00%

Las personas peatones que afirmaron sentirse inseguras realizaron un total de 33 menciones de puntos o tramos de las vías ciclistas. Se ha realizado una agrupación de estas menciones por vías ciclistas y se incluyen como uno de los anexos de este Estudio.

## 8.2. Valoración peatonal de la vía ciclista.

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

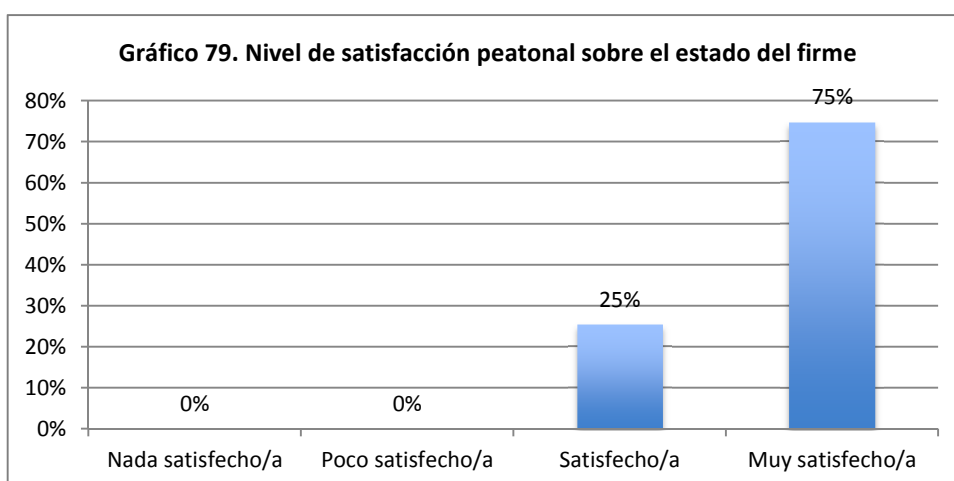
Para conocer el grado de satisfacción, la valoración propuesta era de 0 a 10 para cada uno de los aspectos, y los datos recogidos se han clasificado de la siguiente forma:

**Tabla 30. Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción**

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

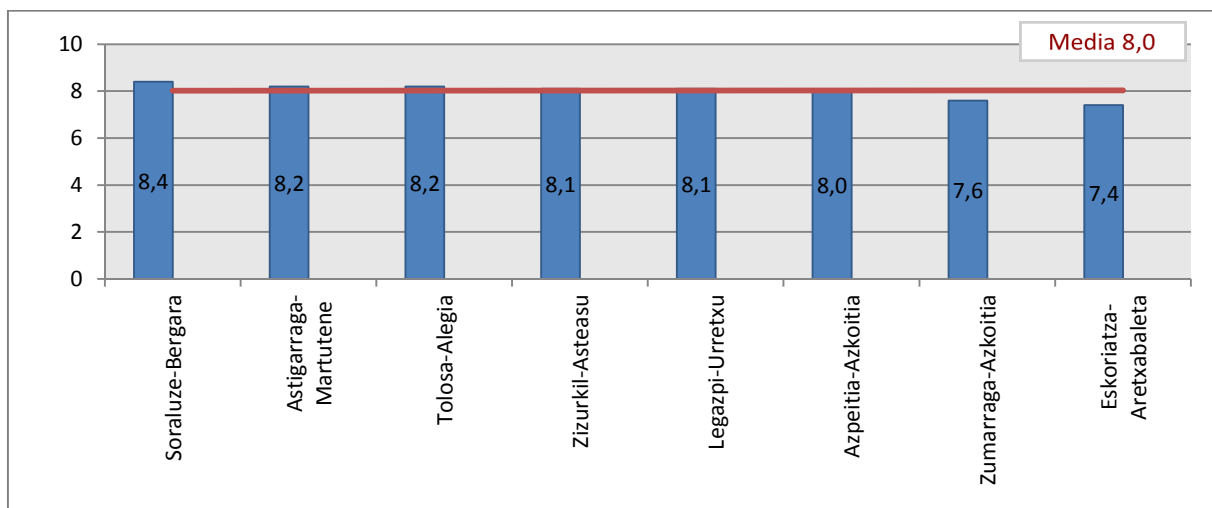
### 8.2.1. Valoración del estado del firme.

El 75% de las personas encuestadas se mostraron muy satisfechas con el estado del firme o asfalto de la vía ciclista, y el 25% restante satisfechas.

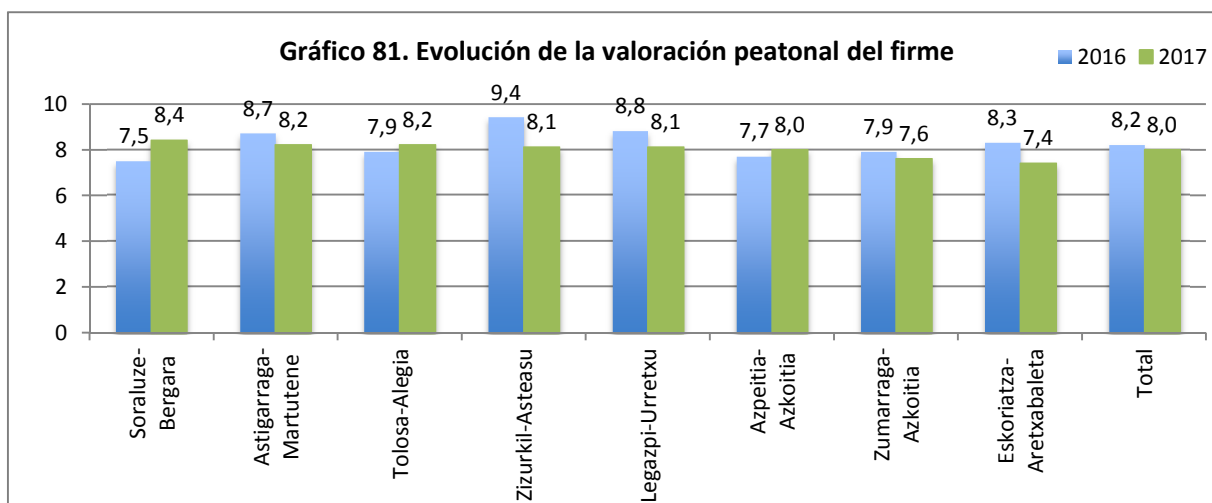


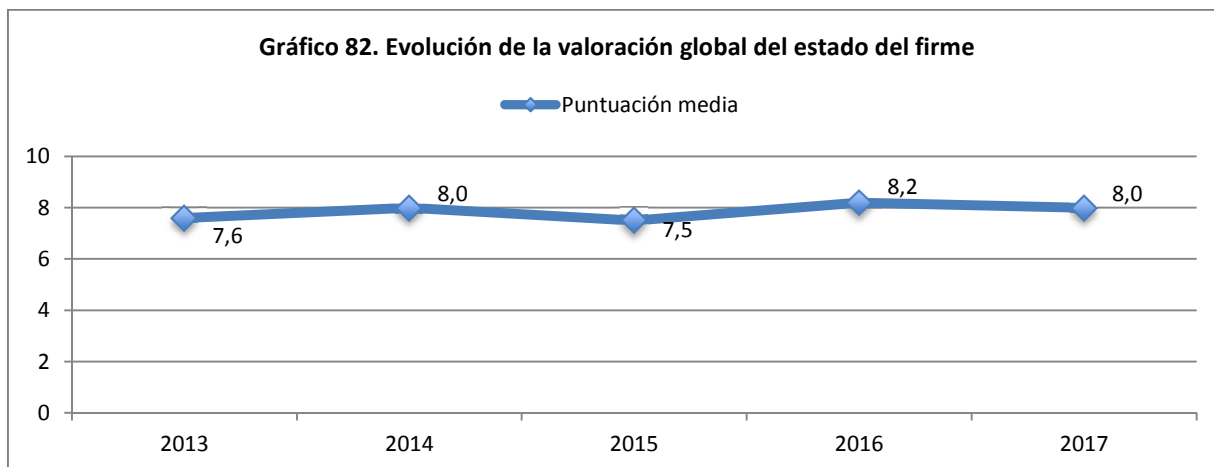
La puntuación media en este aspecto es de 8 sobre 10 (muy satisfecho/a). La puntuación más alta se registra en el tramo Soraluze-Bergara con 8,4 puntos, y la más baja en el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta con 1 punto menos (7,4).

Gráfico 80. Valoración peatonal del estado del firme por tramos



La puntuación media general ha descendido 2 décimas respecto al año anterior, pasando de 8,2 a 8 puntos. La valoración del firme desciende en 5 de los 8 tramos estudiados.





### 8.2.2. Valoración del estado de la señalización.

El 90% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la señalización (59% muy satisfechas y 31% satisfechas).

La valoración media general del estado de la señalización es de 7,3 puntos (satisfecho/a). La puntuación más alta se alcanza en el tramo Zizurkil-Asteasu con 8,3 puntos, y la más baja en el tramo Legazpi-Urretxu con 6,2 puntos.

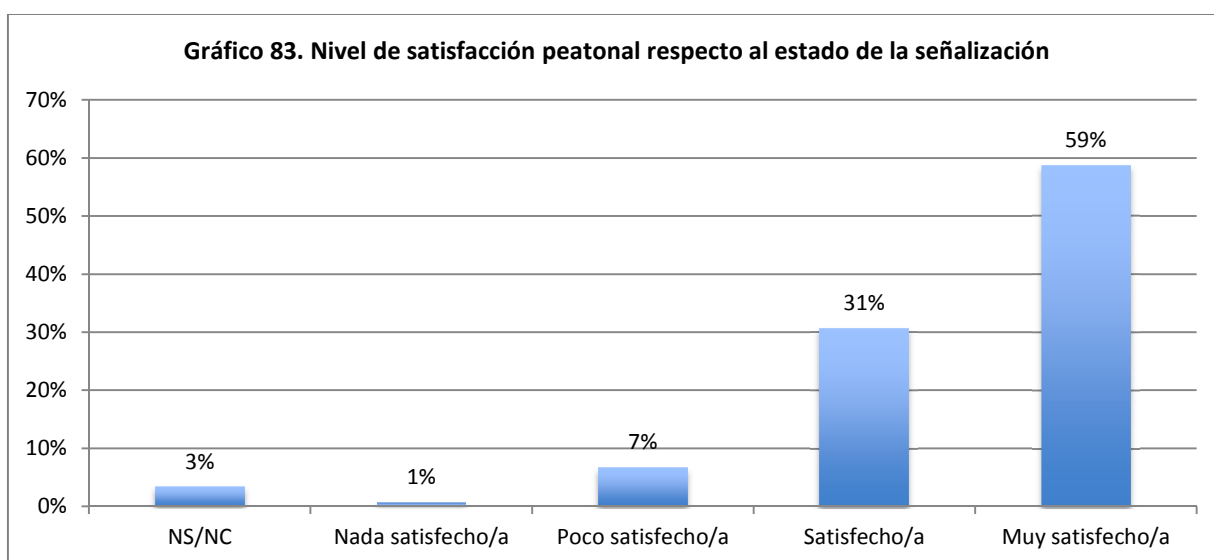
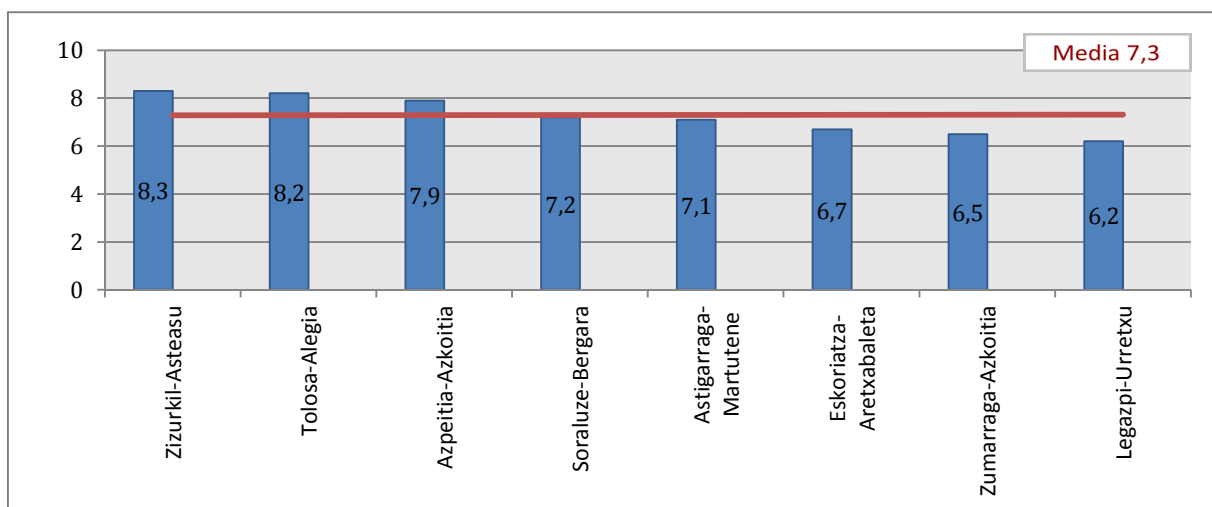
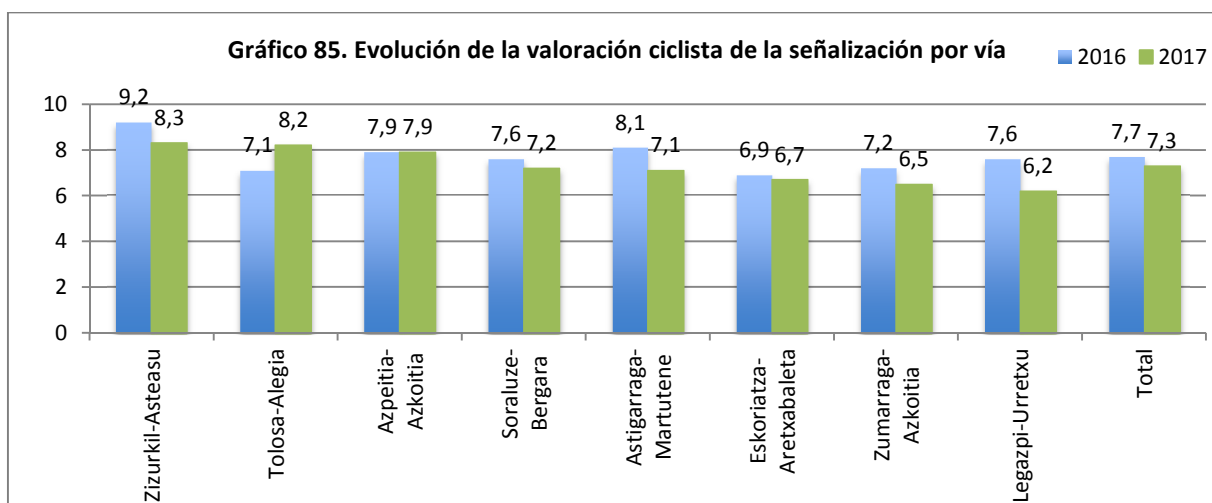
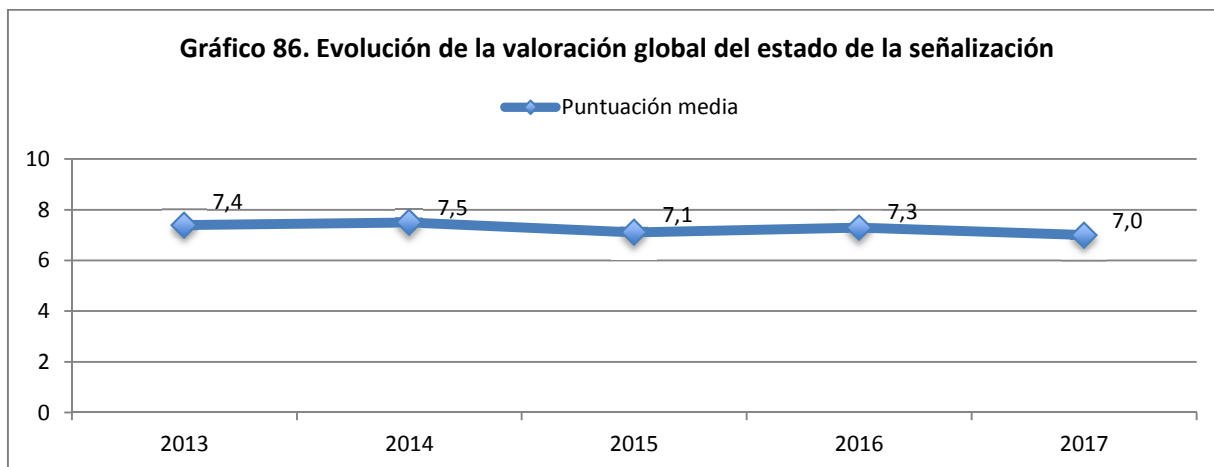


Gráfico 84. Valoración peatonal del estado de la señalización por tramos



La puntuación media general ha descendido 4 décimas respecto al año anterior, pasando de 7,7 a 7,3 puntos. La valoración del estado de la señalización desciende en 3 de los 8 tramos estudiados.

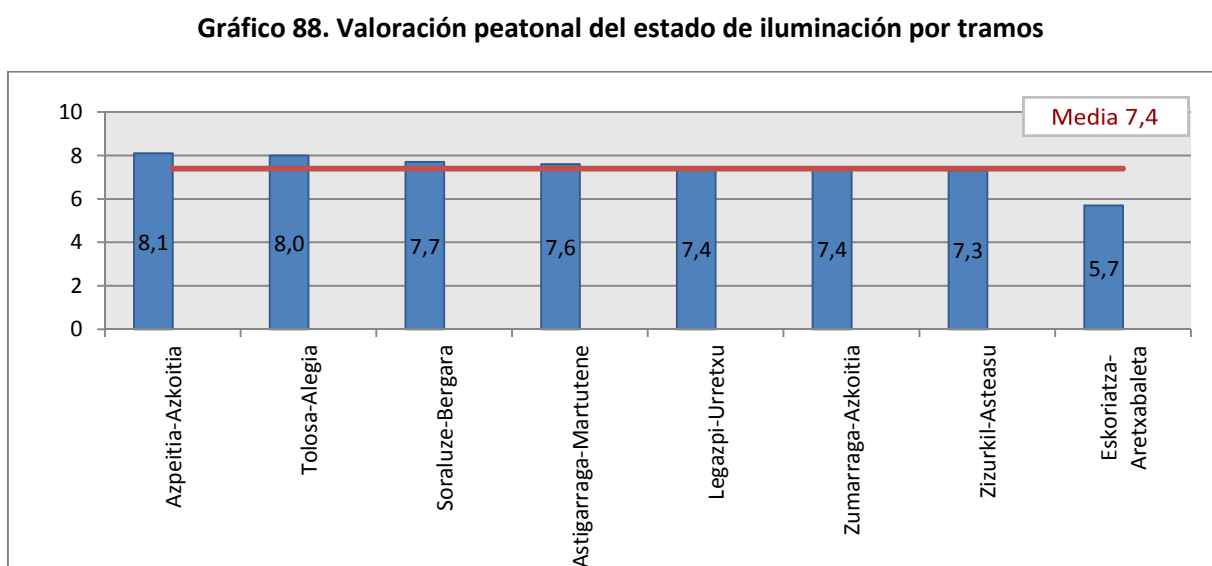
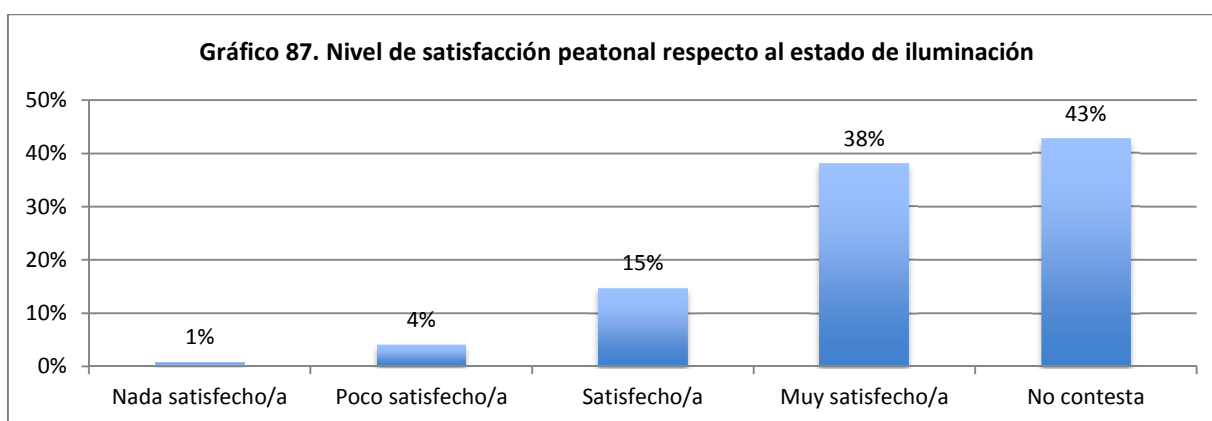




### 8.2.3. Valoración del estado de la iluminación.

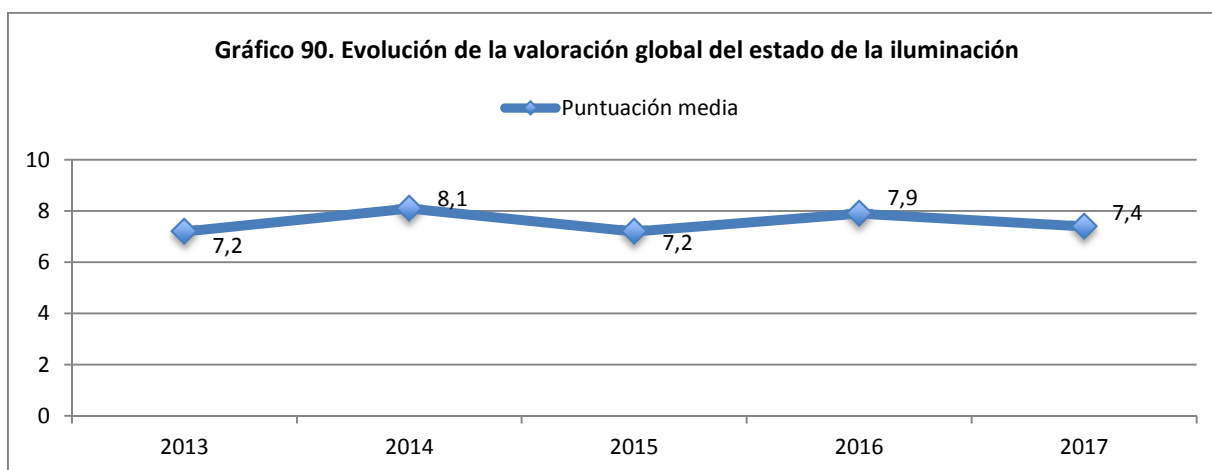
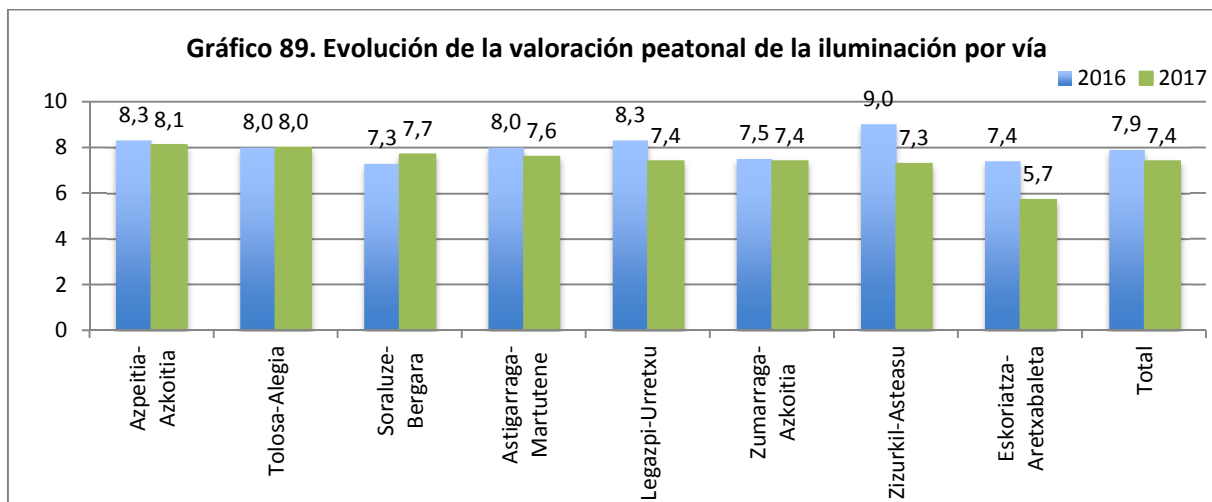
El 53% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la iluminación de las vías ciclistas (un 38% muy satisfechas y un 15% satisfechas). Hay que señalar que el 43% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración sobre este aspecto<sup>2</sup>.

La puntuación media obtenida para el estado de la iluminación es de 7,4 puntos (satisfecho/a). La puntuación más alta corresponde al tramo Azpeitia-Azkoitia con 8,1 puntos, y la más baja al tramo Eskoriatza-Aretxabaleta con 5,7 puntos.



<sup>2</sup> Este elevado nivel de no respuestas está en consonancia con el alto número de personas usuarias que no transitan por la red peatonal-ciclista tras la puesta del sol.

La puntuación media general para el estado de la iluminación ha descendido medio punto. Cabe destacar que la valoración baja en todos los tramos excepto en dos: Tolosa-Alegia que mantiene la misma valoración, y Soralueze-Bergara que sube 4 décimas.

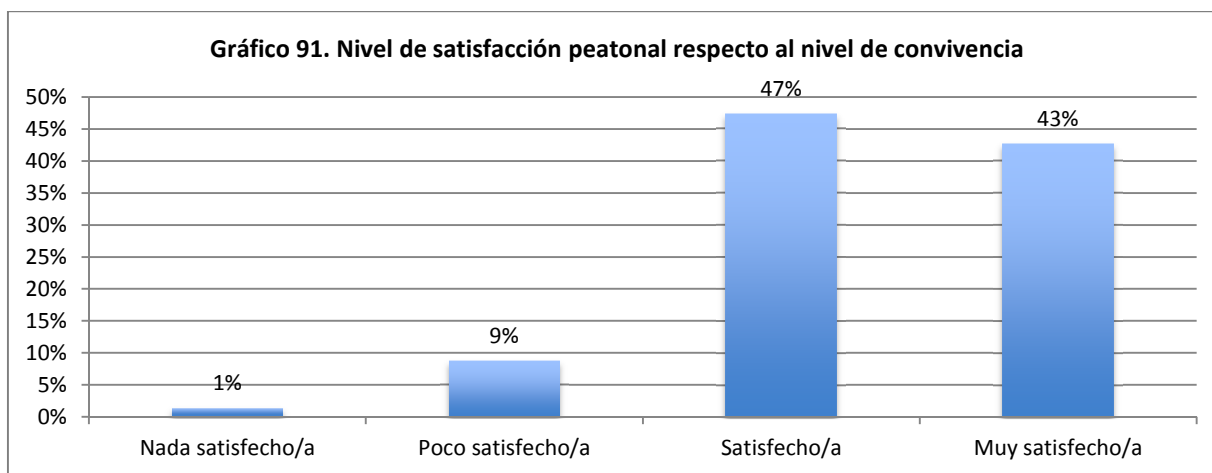




#### 8.2.4. Valoración con respecto a los niveles de convivencia.

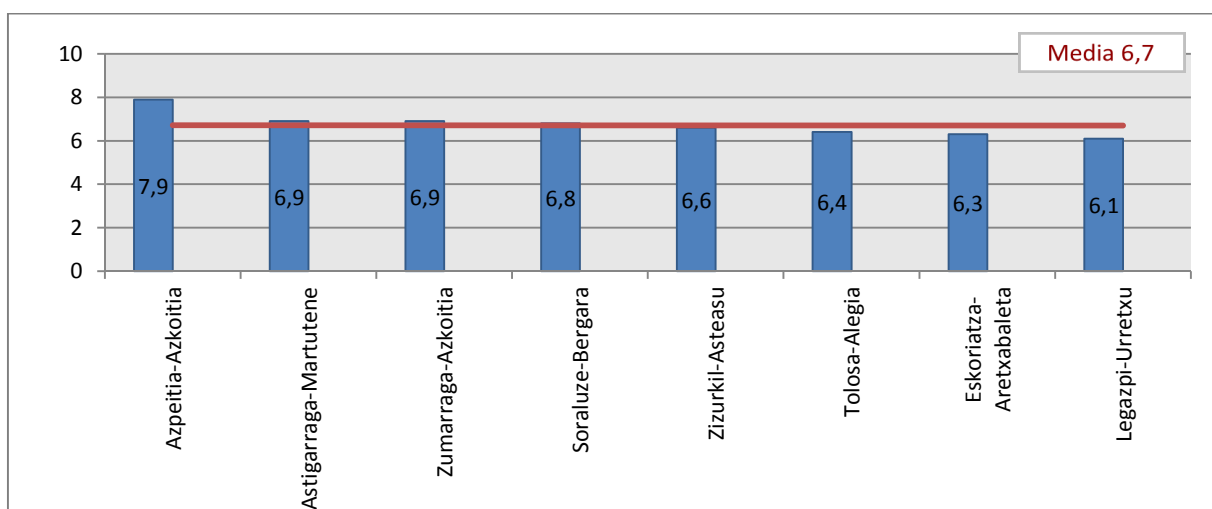
Al igual que las personas ciclistas, la población peatonal también otorga la valoración más baja a la convivencia entre los diferentes tipos de personas usuarias, con una puntuación media global de 6,7 puntos.

A pesar de ser el aspecto con una puntuación media más baja, un 43% de las personas encuestadas se declara muy satisfecha y otro 47% satisfecha. Por el contrario, hay un 9% de peatones que se declaran poco satisfechos/as y un 1% nada satisfecho/a.

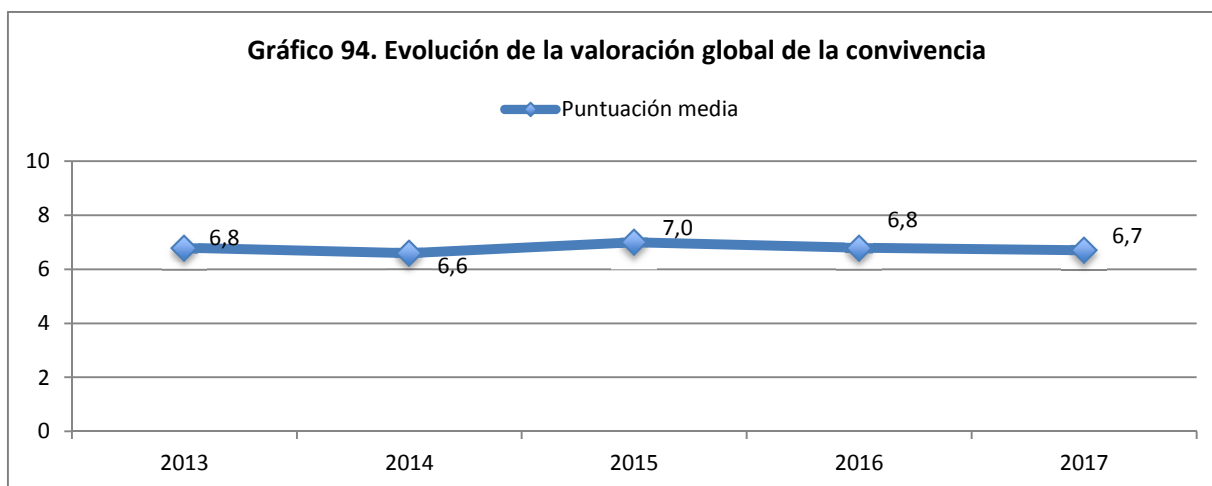
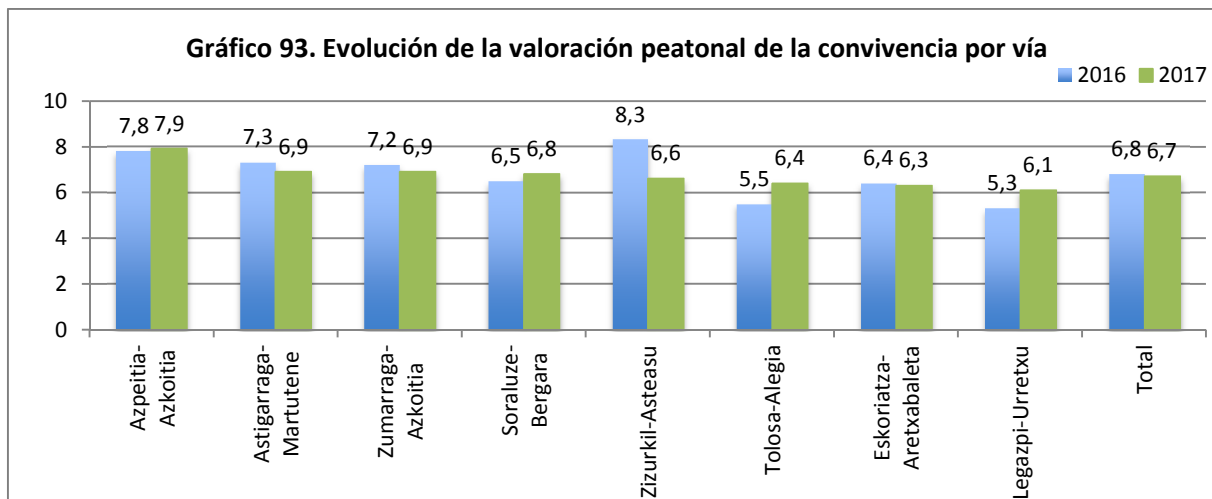


El tramo que recibe la puntuación más alta es el de Azpeitia-Azkoitia con 7,9 puntos, y el peor valorado es Legazpi-Urretxu con 6,1 puntos.

**Gráfico 92. Valoración peatonal de la convivencia**



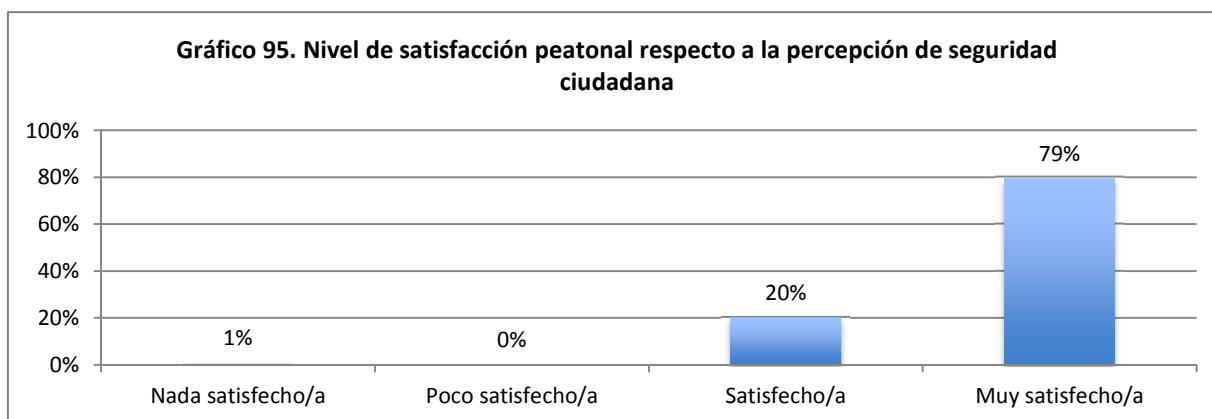
La puntuación media general sobre el nivel de convivencia ha descendido 3 décimas. La valoración baja en la mitad de las vías ciclistas en estudio, destacando especialmente el descenso en el tramo Zizurkil-Asteasu de 8,3 a 6,6 puntos.



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

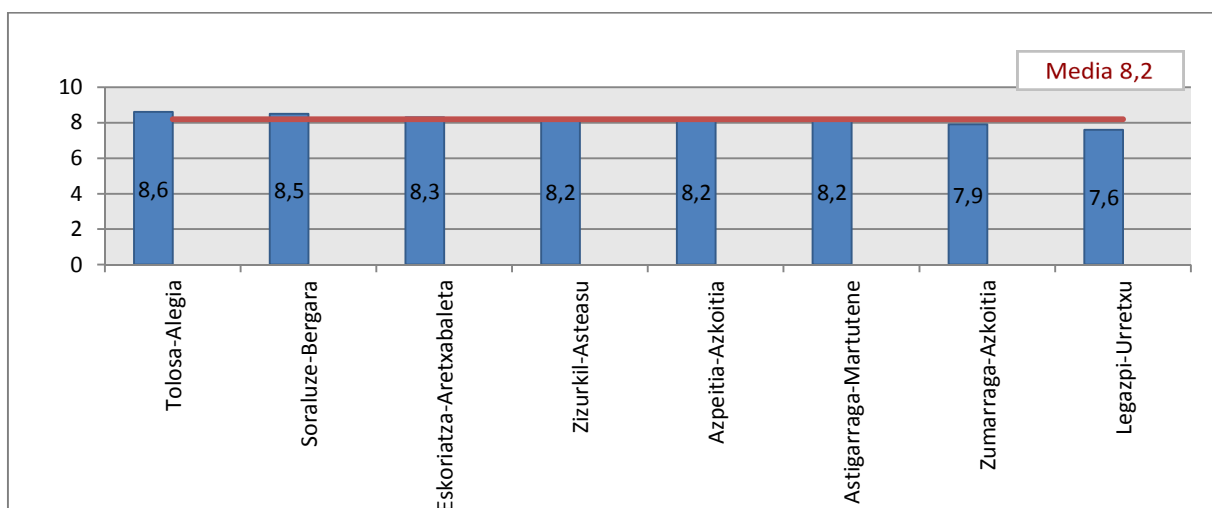
La seguridad ciudadana es el aspecto mejor valorado por la población peatonal con una puntuación media de 8,2 puntos.

El 79% de las personas encuestadas se muestran muy satisfechas y un 20% satisfechas en relación a este aspecto.

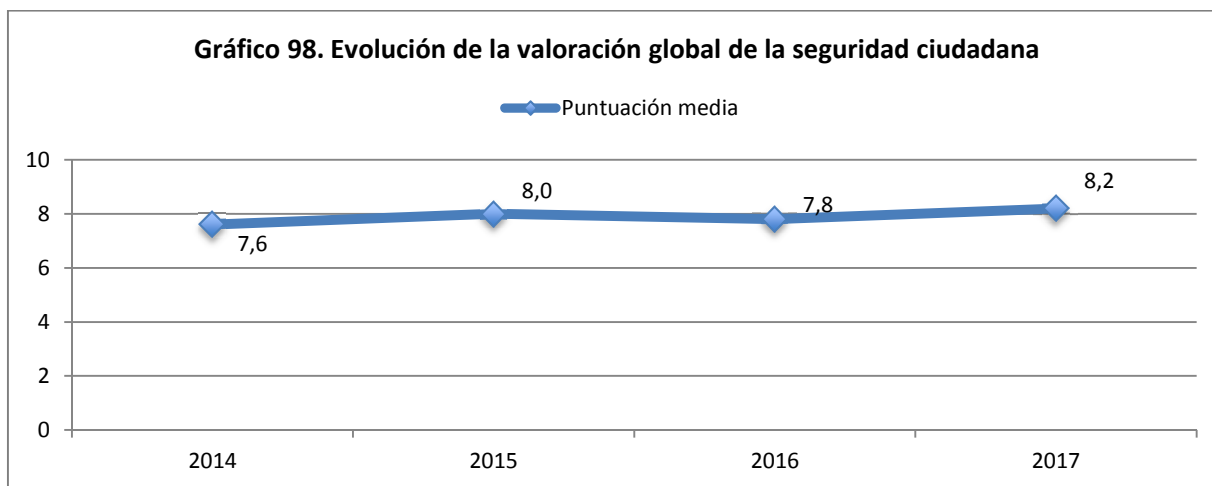
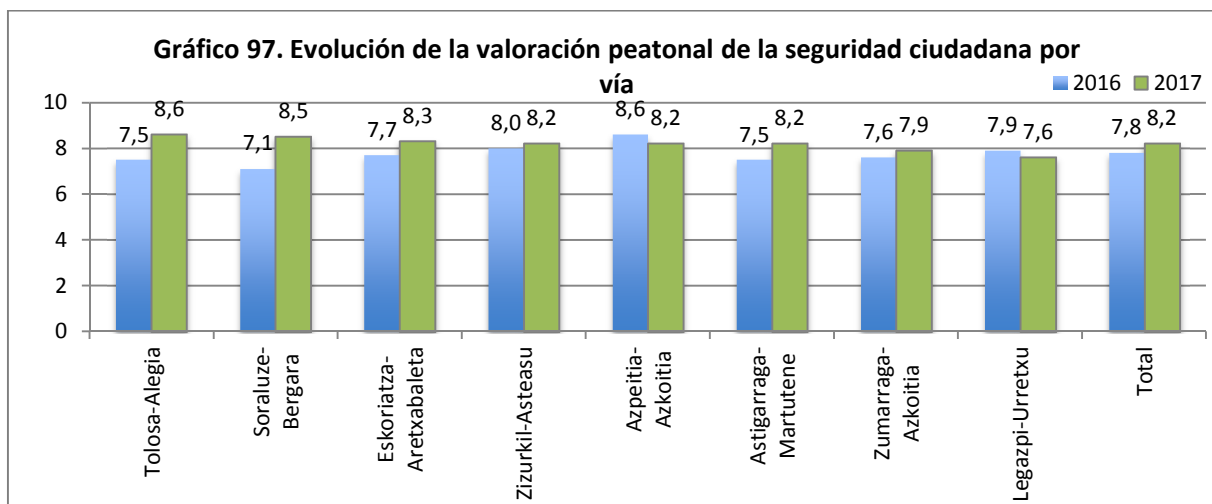


El tramo en el que la percepción de seguridad ciudadana es mayor es Tolosa-Alegia, con 8,6 puntos, y en el que menor valoración recibe es Legazpi-Urretxu con 7,6 puntos.

**Gráfico 96. Puntuación de la percepción de la seguridad ciudadana por tramos**



La puntuación media general sobre la percepción de la seguridad ciudadana por parte de la población peatonal ha subido 4 décimas respecto al año anterior. La puntuación aumenta en todas las vías estudiadas, a excepción de Azpeitia-Azkoitia que baja 4 décimas, y Legazpi-Urretxu que desciende 3 décimas.



### 8.2.6. Valoración general de la vía ciclista.

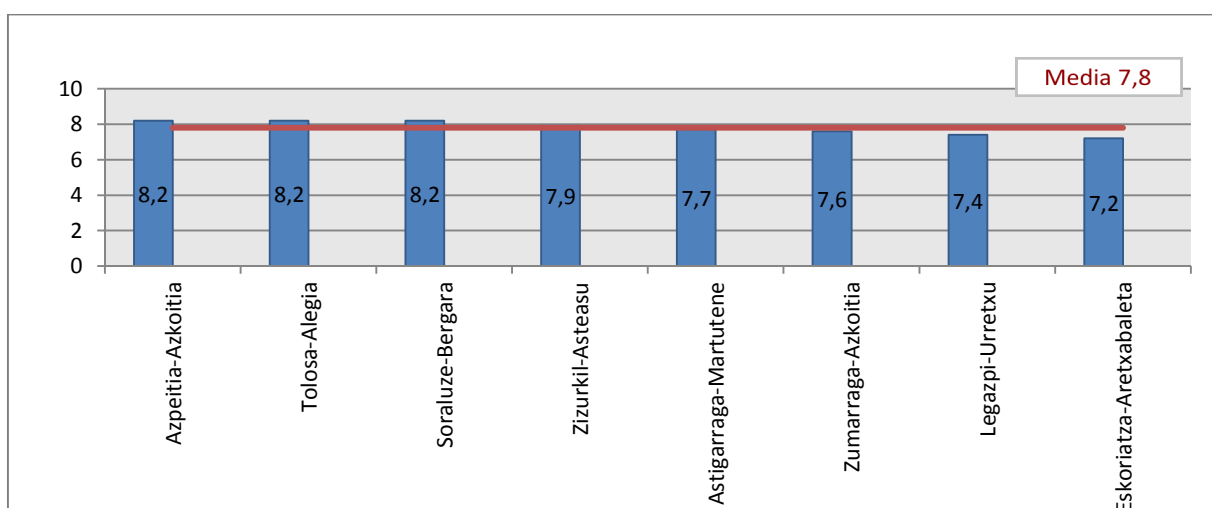
La valoración media general que otorgan las personas peatones a las vías ciclistas ha sido de 7,8 puntos.

El 65% de las personas encuestadas se muestran muy satisfechas en general con la vía ciclista, y el otro 35% satisfechas.

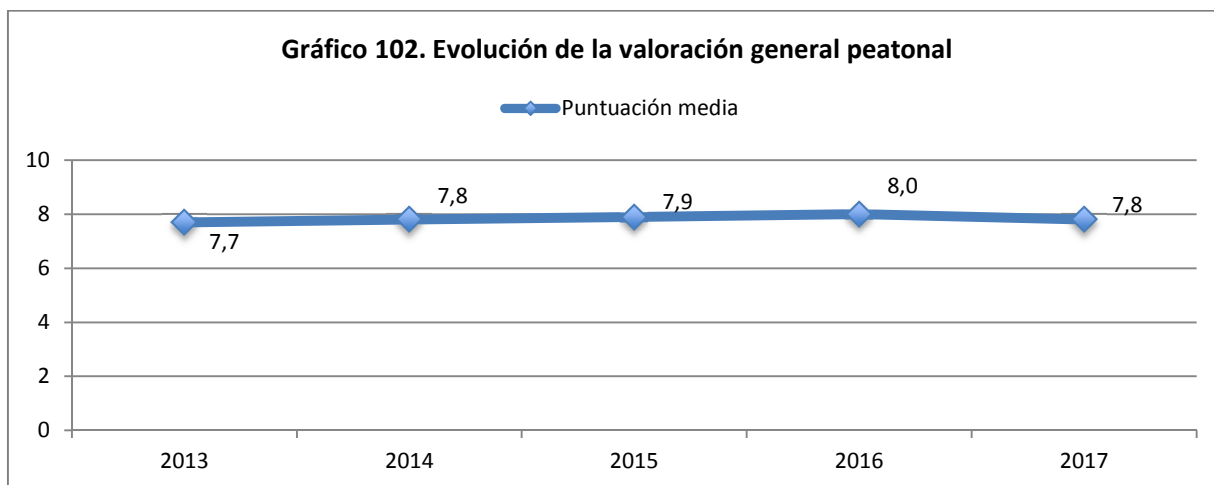
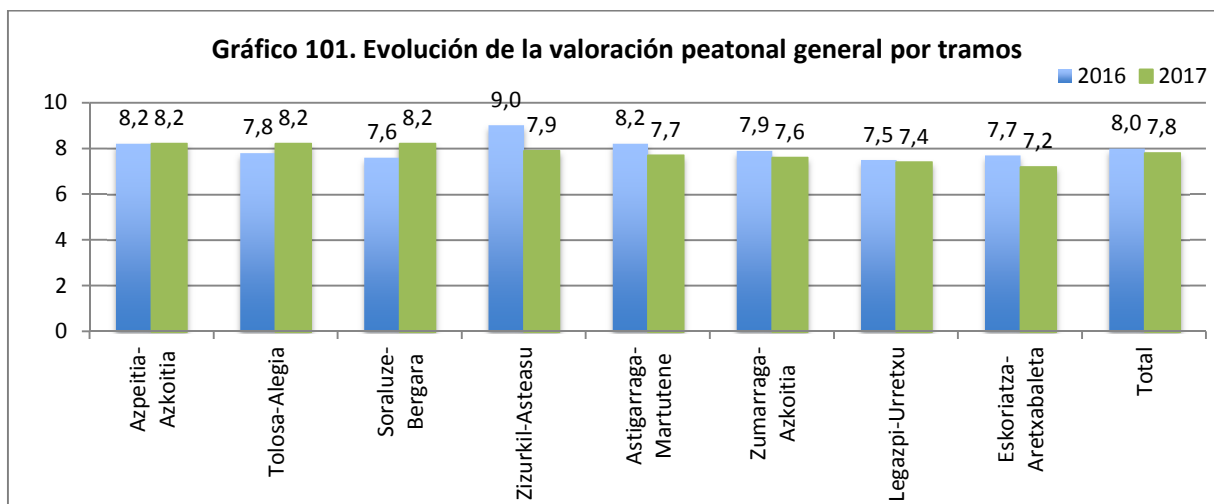


Han sido 3 los tramos que han obtenido la mejor valoración con 8,2 puntos: Azpeitia-Azkoitia, Tolosa-Alegia y Soraluze-Bergara. La vía peor valorada es Eskoriatza-Aretxabaleta, con 7,2 puntos.

**Gráfico 100. Valoración peatonal respecto al estado general de las vías por tramos**



La puntuación media general ha descendido 2 décimas respecto al año anterior. Se observan descensos en la puntuación de 5 de las 8 vías a estudio, una mantiene la puntuación y dos suben. Destaca especialmente la bajada en la puntuación media del tramo Zizurkil-Asteasu que pasa de 9 a 7,9 puntos.



Si se analizan las puntuaciones medias generales, se observa que hay 4 vías con puntuaciones por encima de la media y otras 4 por debajo. Al igual que en la valoración ciclista, destaca de forma positiva el tramo Azpeitia-Azkoitia al conseguir puntuaciones que superan la media en todos los aspectos valorados. De forma negativa destaca, también en la valoración peatonal, el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta, con puntuaciones inferiores a la media en todos los aspectos valorados, a excepción de la percepción de seguridad ciudadana.

Tabla 30. Valoración peatonal de todos los aspectos por tramos.

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

Puntuación igual o superior a la media.

Tabla 31. Evolución anual de las valoraciones por tramos.

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
	2017	8,1	8,2	8,0	8,2	8,1	8,4	7,4	7,6	8,0
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
	2017	8,3	8,2	7,9	7,1	6,2	7,2	6,7	6,5	7,3
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
	2017	7,3	8,0	8,1	7,6	7,4	7,7	5,7	7,4	7,4
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
	2017	6,6	6,4	7,9	6,9	6,1	6,8	6,3	6,9	6,7
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
	2017	8,2	8,6	8,2	8,2	7,6	8,5	8,3	7,9	8,2
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
	2017	7,9	8,2	8,2	7,7	7,4	8,2	7,2	7,6	7,8

Puntuación igual o superior a la media.

Si se analizan las valoraciones peatonales de los distintos aspectos evaluados respecto a las del año anterior se observa un descenso generalizado en todas las puntuaciones, a excepción de la valoración sobre la percepción de seguridad ciudadana que sube 4 décimas.

La convivencia sigue siendo el aspecto peor valorado por la población peatonal, al igual que ocurre con la población ciclista. Los tramos con menor puntuación en este apartado son los mismos que los señalados en el caso de las personas ciclistas: Legazpi-Urretxu y Eskoriatza-Aretxabaleta.

La puntuación media de la valoración general desciende 2 décimas respecto a la obtenida en 2016. Analizando la valoración general por tramos, se observa que ésta mejora en 2 tramos (Tolosa-Alegia y Soraluze-Bergara), se mantiene en el tramo Azpeitia-Azkoitia, y baja en 5 tramos (Zizurkil-Asteasu, Astigarraga-Martutene, Legazpi-Urretxu, Eskoriatza-Aretxabaleta y Zumarraga-Azkoitia).

Aunque la valoración general de todas las vías es de satisfecho/a o muy satisfecho/a, se constata la tendencia descendiente en el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta con un descenso generalizado en todos los aspectos, excepto en la percepción de seguridad ciudadana.

Además, hay que destacar también las bajadas generalizadas en todos los aspectos, excepto en la percepción de la seguridad ciudadana, en dos tramos habitualmente muy bien valorados como son Zizurkil-Asteasu y Astigarraga-Martutene.



## 9. PRINCIPALES CONCLUSIONES.

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

La distribución por género de la población ciclista sigue mostrando un importante desequilibrio, con un 84% de hombres y un 16% de mujeres. Entre la población peatonal la distribución es equilibrada con un 53% de hombres y un 47% de mujeres.

El 72% de la población ciclista tiene entre 25 y 65 años, siendo relativamente escasa la presencia de menores de 25 años y mayores de 65 años, con un 13% y 16% respectivamente. Los datos son muy similares a los obtenidos el año anterior, y la edad media se sitúa en el mismo valor (47,4 años).

La edad media de la población peatonal es 10 años superior (57,6 años) a la de la población ciclista. Aunque la edad media de la población peatonal ha descendido 1,9 años respecto al año anterior, un 82% es mayor de 45 años.

La mayoría de las personas ciclistas está empleada (55%), mientras que el 50% de la población peatonal está jubilada o es pensionista.

El euskera es el idioma elegido para realizar la encuesta, tanto entre la población ciclista (68%), como entre la población peatonal (59%).

### Principales perfiles ciclistas.

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

1. **Ciclistas que utilizan la vía ciclista para hacer deporte o para el ocio.** Representan el 72% de la población ciclista, son en su mayoría hombres (88%), con una edad media de 50,3 años. Casi la mitad trabaja (46%), y más de un tercio son personas jubiladas o pensionistas (37%). Un 43% utiliza la vía ciclista entre 4 y 7 días a la semana, y prácticamente el mismo porcentaje (42%) entre 1 y 3 días. La mayoría utiliza una bicicleta de montaña, sin luz ni timbre, y usa casco. Antes de existir la vía ciclista, el 54% utilizaba la bicicleta tanto como ahora.
2. **Ciclistas que utilizan la bicicleta para realizar desplazamientos cotidianos (trabajo, estudios, gestiones, compras, etc.)** Suponen el 28% de la población ciclista, el 76% son hombres y tienen una edad media de 39,9 años. La mayoría trabaja (75%) y un 20% son estudiantes. También utilizan bicicletas de montaña (55%), aunque también de ciudad o paseo en gran medida (34%). El equipamiento de la bicicleta (luz y timbre) es algo superior en este caso, pero la mayoría no usa casco. Un 88% utiliza la vía ciclista de 4 a 7 días por semana, y en este caso la influencia de la existencia de la vía ciclista en el uso de la bicicleta es mayor.

### **Principal perfil de peatones.**

El perfil mayoritario de peatón correspondería a una persona mayor de 45 años jubilada o pensionista, que utiliza la vía ciclista al menos 4 veces por semana para pasear o hacer deporte, y que se muestra muy satisfecha con el estado general de la vía ciclista.

### **Utilización del casco entre la población ciclista.**

Aunque el casco es obligatorio en vías interurbanas solamente lo usan 6 de cada 10 personas, observándose un descenso del 69% al 61% en el último año.

Hay diferencias significativas en cuanto al uso del casco en función del género, la edad y el tipo de movilidad. El casco es menos utilizado por las mujeres, las personas menores de 25 años y aquellas que utilizan la bicicleta para desplazamientos cotidianos.

### **Equipamiento de las bicicletas: luz y timbre.**

Solamente un 49% de las bicicletas están equipadas con timbre, confirmando además una tendencia a la baja de este equipamiento desde el 2014. El porcentaje de bicicletas equipadas con luces es aún menor (41%), 3 puntos menos que el año anterior.

Hay que destacar además que el 40% de las bicicletas no contaban con ninguno de estos equipamientos, tan importantes para la seguridad y la convivencia entre las personas usuarias.

### **Tipo de bicicleta utilizada.**

La mayoría de las bicicletas utilizadas en la Red foral de vías ciclistas son bicicletas de montaña, incrementando incluso su porcentaje en 6 puntos respecto al año anterior (del 56% al 62%).

Cabe destacar que un 55% de los ciclistas que realizan desplazamientos cotidianos utilizan bicicletas de montaña, en lugar de bicicletas de paseo o de ciudad, que serían las más adecuadas para sus desplazamientos.

Hay que señalar que un 4% de las bicicletas son eléctricas, siendo este tipo de bicicleta usada por personas mayores de 45 años.

### **Motivo del desplazamiento.**

El 72% de los desplazamientos ciclistas y el 95% de los desplazamientos de peatones están relacionados con el deporte o el ocio.

El porcentaje de desplazamientos cotidianos ha descendido respecto a los datos recogidos en 2016. Así, en el caso de la población ciclista este porcentaje baja 10 puntos (del 38% al 28%), y 9 puntos en el caso de la población peatonal (del 14% al 5%). Se ha roto así la tendencia ascendente iniciada en 2014, para retroceder a los niveles que se registraban en 2013.

### **Frecuencia de utilización.**

La mayoría de los ciclistas (56%) utilizan las vías ciclistas al menos 4 días por semana, y el 89% al menos 1 día por semana. Las mujeres, y quienes se desplazan por motivo de trabajo o estudios son quienes utilizan las vías ciclistas más frecuentemente.

La frecuencia de utilización es mayor aún entre la población peatonal, ya que un 72% utiliza las vías ciclistas al menos 4 días por semana, y hasta un 93% al menos 1 día por semana. Las personas mayores de 65 años son quienes utilizan las vías ciclistas con mayor frecuencia.

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

En general, y teniendo en cuenta diversos aspectos, tanto ciclistas como peatones se muestran muy satisfechos con las vías ciclistas, si bien la puntuación general ha descendido 2 décimas en ambos casos respecto a los valores de 2016.

La puntuación media obtenida es de 7,6 puntos sobre 10 para la población ciclista y de 7,8 para la población peatonal. Como en anteriores años, estos valores se siguen manteniendo en una horquilla que oscila entre 7,5 y 7,8 puntos en el caso de los ciclistas; y de 7,7 y 8 puntos, en el caso de los peatones.

Después de la percepción de seguridad, que es un aspecto muy bien valorado (8,2 puntos para las dos poblaciones), el apartado que obtiene mejores resultados es el firme o asfalto, tanto para ciclistas como para peatones (8 puntos en ambos casos).

En el lado opuesto está la convivencia como aspecto peor valorado (6,5 puntos para ciclistas y 6,7 para peatones). Tanto para ciclistas como para peatones, las vías peor apreciadas en este apartado son Legazpi-Urretxu y Eskoriatza-Aretxabaleta.

La vía que recibe peor valoración general, tanto de ciclistas como de peatones, es Eskoriatza-Aretxabaleta. La mejor valorada por ciclistas es Zizurkil-Asteasu, y por peatones serían Azpeitia-Azkoitia, Tolosa-Alegia y Soralue-Bergara.

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

Cuando se ha cuestionado a las personas ciclistas que usan la vía por motivos cotidianos, sobre el tipo de transporte que emplearían en caso de no existir la vía ciclista, el 39% afirma que continuaría utilizando la bicicleta pero por otro camino, un 27% utilizaría el coche y un 25% el transporte público. El 9% restante utilizaría otras opciones, fundamentalmente realizaría el trayecto andando.

## ANEXO I – FICHA TÉCNICA

**Tipo de estudio:** Cuantitativo.

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

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

**Cuestionario:** Se ha diseñado un cuestionario para la realización de las encuestas, tomando como base el utilizado en el Estudio realizado en 2016 e introduciendo las siguientes modificaciones:

- Diferenciación entre cuestionario para personas ciclistas y cuestionario para peatones.
- Reorganización de datos de control y cuestiones sobre las características de la persona encuestada.
- Actualización de términos en la pregunta sobre la actividad principal de la persona encuestada.
- Inclusión de 3 nuevos ítems :
  - En tipo de bicicleta, se ha incluido dato para conocer si es eléctrica.
  - Nuevo ítem para recoger información sobre el idioma elegido para realizar la encuesta (euskera/castellano).
  - Nuevo ítem para recoger información sobre el/los motivo/s de elección de la bicicleta para realizar el desplazamiento (esta pregunta no se realiza a aquellas personas que señalan que el motivo principal de utilización es hacer deporte).

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

### Planteamiento metodológico y justificación estadística:

- Se han realizado un total de 550 encuestas a personas elegidas al azar, 400 a personas ciclistas y 150 a peatones, repartidas en función de los 8 tramos seleccionados.
- Se han realizado también encuestas de reserva para utilizar en caso de cuestionarios no válidos por errores en la toma de datos, de las cuales solamente se ha necesitado utilizar 1 en la fase de validación y grabación.
- Las encuestas se han realizado en días laborables (de lunes a viernes) en horario de 7.30 a 19.30 horas.
- El muestreo ha sido estratificado en función de género, edad y flujos de las vías ciclistas.
- El margen de error es un 0,3% para un nivel de confianza del 95% en el caso de personas ciclistas, y de un 0,5% para un nivel de confianza del 95% en el caso de peatones.

## Distribución muestral:

VÍAS CICLISTAS	ENCUESTAS A CICLISTAS	ENCUESTAS A PEATONES	TOTAL
1. AZPEITIA - AZKOITIA	45	29	74
2. TOLOSA - ALEGIA	85	23	108
3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE	71	25	96
4. LEGAZPI - URRETXU	47	18	65
5. AZKOITIA - ZUMARRAGA	43	17	60
6. SORALUZE - BERGARA	49	14	63
7. ZIZURKIL - ASTEASU	28	15	43
8. ESKORIATZA - ARETXABALETA	32	9	41
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>	<b>150</b>	<b>550</b>

**Fechas de realización del trabajo de campo:** del 2 al 20 de junio del 2017.

### Etapas del proceso metodológico:

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

## ANEXO II – CUESTIONARIO PARA CICLISTAS.

### TXIRRINDULARIENTZAKO Galdeketa / Cuestionario para CICLISTAS

Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta: <input type="text"/>	
Bidegorria / Via Ciclista: <input type="text"/>	
Data / Fecha: <input type="text"/>	Ordua / Hora: <input type="text"/>
<b>Txirrindulariaren eta bizikletaren ekipamendua / Equipamiento de la/del ciclista y de la bicicleta</b> Kaskoa / Casco 01 SI 02 NO Txirrina / Timbre 01 SI 02 NO Argia / Luz 01 SI 02 NO Haurrentzako aulkia / Silla para niño/a 01 SI 02 NO 011 Haurra eserita / Niño/a sentado/a 012 Hutsik / Vacía <b>Bizikleta mota / Tipo de bicicleta</b> Eléctrica SI / NO 01 Hirikoa, Paseokoa / Ciudad, Paseo 02 Mendikoa / Montaña 03 Lasterketakoa / Carreras 04 Bestelakoak / Otras <input type="text"/>	<b>Sexua / Sexo</b> 01 Gizonezkoa / Hombre 02 Emakumezkoa / Mujer <b>Hizkuntza / Idioma</b> 01 Euskera 02 Castellano Jaiotze urtea / Año de nacimiento <input type="text"/> <b>Jarduera nagusia / Actividad principal</b> 01 Norbere edo besteren konturako langilea / Persona trabajadora por cuenta ajena o propia 02 Ikaslea / Estudiante 03 Etxeko lan ordaindu gabek / Trabajo doméstico no remunerado 04 Langabezian / En paro 05 Jubilatua, Pensionista / Jubilada/o, Pensionista 06 Bestelako egoerak (zehaztu) / Otras situaciones (especificar) 07 ED/EE / NS/NC

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

- 01 Bakarrik / Solo/a  
02 Norbaitekin batera / Acompañado/a

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

1.1. Zenbat lagunekin zabilzta? / ¿Con cuántas persona va?

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

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

- 01 BAI / SI  
02 EZ / NO

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

- 01 Lana / Trabajo  
02 Ikasketak / Estudios  
03 Zaintzak, Gestioak, Erosketak / Cuidado de personas, Gestiones, Compras  
04 Aisia, Paseatzea / Ocio, Paseo  
05 Kirola / Deporte

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

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

- 01 Ekonomia / Economía  
02 Azkartasuna / Rapidez  
03 Osasun arazoak / Motivos de salud  
04 Arazoi ekologikoak / Motivos ecológicos  
05 Erosotasuna / Comodidad  
06 Aparkatze erraztasuna / Facilidad de aparcamiento  
07 Besteak / Otros

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

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

- 01 BAI / SI  
02 EZ / NO

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

- 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 \_\_\_\_\_
- 05 ED/EE / NS/NC

3. Normalean zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Normalmente con qué frecuencia lo utiliza?

- 01 4-7 egun/asteko / 4-7 días/semana
- 02 1-3 egun/asteko / 1-3 días/semana
- 03 Noizean behin / Ocasionalmente

4. Bidegorri hau erabiltzen hasi aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen? / ¿Utilizaba 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

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

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

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

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

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

5.3. ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN

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

5.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA con otras personas usuarias

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

5.5. HERRITARREN SEGURTASUNAREN PERTZEPZIOA / PERCEPCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA

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

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

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

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

- 01 BAI / SI
- 02 EZ / NO

("BAI" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)

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

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



## ANEXO III – CUESTIONARIO PARA PEATONES

### OINEZKOENTZAKO GALDEKETA / CUESTIONARIO PARA PEATONES

Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta:

Bidegorria / Vía Ciclista:

Data / Fecha:  Ordua / Hora:

Sexua / Sexo:  Gizonezkoa / Hombre  Emakumezkoa / Mujer

Hizkuntza/ Idioma:  Euskera  Castellano

Jaiotze urtea / Año de nacimiento:

Jarduera nagusia / Actividad principal

- Norbere edo besteren konturako langilea / Persona trabajadora por cuenta ajena o propia
- Ikaslea / Estudiante
- Etxeko lan ordaindu gabeak / Trabajo doméstico no remunerado
- Langabezian / En paro
- Jubilatua, Pentsionista / Jubilada/o, Pensionista
- Bestelako egoerak (zehaztu) / Otras situaciones (especificar)
- ED/EE / NS/NC

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

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

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

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

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

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

- BAI / SÍ
- EZ / NO

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

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

3. Normalean zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Normalmente con qué frecuencia lo utiliza?

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

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

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

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

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

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

4.3. ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN

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

4.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA con otras personas usuarias

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

4.5. HERRITARREN SEGURTASUNAREN PERTZEPZIOA / PERCEPCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA

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

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

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

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

01 BAI / SI  
02 EZ / NO

("BAI" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)

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

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

## ANEXO IV – SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS.

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

#### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA : 550 encuestas MENCIONES: 277 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	56
2	Mejorar la señalización.	44
3	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	38
4	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	31
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	30
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	17
7	Mejorar la iluminación.	15
8	Tramo o punto peligroso.	11
9	Otros.	35

#### CICLISTAS

**MUESTRA : 400 encuestas MENCIONES: 198 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	36
2	Mejorar la señalización.	31
3	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	26
4	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	22
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	22
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	14
7	Mejorar la iluminación.	10
8	Tramo o punto peligroso.	9
9	Otros.	28

## **PEATONES**

**MUESTRA : 150 encuestas MENCIONES: 79 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

<b>Motivo de la sugerencia, queja o petición</b>		<b>Nº de menciones</b>
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	30
2	Mejorar la señalización.	13
3	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	9
4	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	8
5	Mejorar la iluminación.	5
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	3
7	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	2
8	Tramo o punto peligroso.	2
9	Otros.	7

Hay que señalar que entre los motivos clasificados como “Otros” destacan especialmente la solicitud de medidas encaminadas a educar y dar a conocer la normativa vigente, así como a obligar a su cumplimiento.

## AZPEITIA-AZKOITIA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 74 encuestas MENCIONES: 21 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,3**

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

### CICLISTAS

**MUESTRA: 45 encuestas MENCIONES: 13 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,3**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	6
2	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	4
3	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	2
4	Mejorar la señalización.	1

### PEATONES

**MUESTRA: 29 encuestas MENCIONES: 8 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,3**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	3
2	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	2
3	Mejorar la señalización.	1
4	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	1
5	Otros	1

## TOLOSA-ALEGIA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 108 encuestas MENCIONES: 54 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mejorar la señalización.	14
2	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	9
3	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	9
4	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	8
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	4
6	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	4
7	Tramo o punto peligroso.	1
8	Otros.	5

### CICLISTAS

**MUESTRA: 85 encuestas MENCIONES: 42 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

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

### PEATONES

**MUESTRA: 23 encuestas MENCIONES: 12 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mejorar la señalización.	7
2	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	2
3	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	2
4	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	1

## ASTIGARRAGA-MARTUTENE

### **TOTAL PERSONAS USUARIAS**

**MUESTRA: 96 encuestas MENCIONES: 36 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,4**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	12
2	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	5
3	Mejorar la señalización.	6
4	Mejorar la iluminación.	3
5	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	2
6	Tramo o punto peligroso.	2
7	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	2
8	Otros.	4

### **CICLISTAS**

**MUESTRA: 71 encuestas MENCIONES: 25 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,4**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	11
2	Mejorar la señalización.	4
3	Mejorar la iluminación.	2
4	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	2
5	Tramo o punto peligroso.	2
6	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	2
7	Otros.	2

### **PEATONES**

**MUESTRA: 25 encuestas MENCIONES: 11 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,4**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	5
2	Mejorar la señalización.	2
3	Mejorar la iluminación.	1
4	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	1
5	Otros.	2

## LEGAZPI-URRETXU

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 65 encuestas MENCIONES: 58 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,9**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	23
2	Mejorar la señalización.	12
3	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	4
4	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	4
5	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	3
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	1
7	Tramo o punto peligroso.	1
8	Otros.	11

### CICLISTAS

**MUESTRA: 47 encuestas MENCIONES: 40 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,9**

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

### PEATONES

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

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	12
2	Mejorar la señalización.	1
3	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	1
4	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	1
5	Otros.	3



## AZKOITIA-ZUMARRAGA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 60 encuestas MENCIONES: 32 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	11
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	8
3	Mejorar la iluminación.	5
4	Mejorar la señalización.	3
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	2
6	Otros.	3

### CICLISTAS

MUESTRA: 43 encuestas MENCIONES: 26 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

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

### PEATONES

MUESTRA: 17 encuestas MENCIONES: 6 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,4

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	3
2	Mejorar la iluminación.	2
3	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	1

## SORALUZE-BERGARA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 63 encuestas MENCIONES: 35 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6**

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

### CICLISTAS

**MUESTRA: 49 encuestas MENCIONES: 26 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	5
2	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	5
3	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	4
4	Mejorar la señalización.	2
5	Tramo o punto peligroso.	1
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	1
7	Mejorar la iluminación.	1
8	Otros	7

### PEATONES

**MUESTRA: 14 encuestas MENCIONES: 9 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6**

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

## ZIZURKIL-ASTEASU

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 43 encuestas MENCIONES: 23 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

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

### CICLISTAS

**MUESTRA: 28 encuestas MENCIONES: 16 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6**

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

### PEATONES

**MUESTRA: 15 encuestas MENCIONES: 7 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	5
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	1
3	Tramo o punto peligroso.	1

## ESKORIATZA-ARETXABAETA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 41 encuestas MENCIONES: 18 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,4**

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

### CICLISTAS

**MUESTRA: 32 encuestas MENCIONES: 10 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,3**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mejorar la señalización.	3
2	Tramo o punto peligroso.	3
3	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	1
4	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	1
5	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	1
6	Otros.	1

### PEATONES

**MUESTRA: 9 encuestas MENCIONES: 8 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,9**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	4
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	1
3	Mejorar la señalización.	1
4	Mejorar la iluminación.	1
5	Tramo o punto peligroso.	1

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

### AZPEITIA-AZKOITIA

#### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El tramo de Loiola. (3)	7
	El tramo de Loiola, por el adoquinado. (1)	
	La curva cerrada llegando a Loiola. (1)	
	En los alrededores de Loiola, porque hay mucho peatón y mucho patinador. (1)	
	En la zona del santuario de Loiola. (1)	
2	En la separación de carriles (con bloques de piedra), las ruedas finas se atascan.	1
3	En las zonas con pivotes.	1

#### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	La parte trasera de Loyola.	1

## TOLOSA-ALEGIA

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El cruce con la N-1. (10)	18
	Entre Artzabaltza y Bentaundi suele haber sustos entre los coches y los ciclistas. (1)	
	El cruce de Artzabaltza. (6)	
	Yendo al polígono industrial de Artzabaltza, porque hay mucho tráfico. (1)	
2	El túnel en cuesta que hay llegando a Alegia. (1)	5
	El túnel de Alegia. (3)	
	El túnel de Alegia se vuelve resbaladizo cuando se moja. (1)	
3	La zona del polígono industrial de Artzabaltza.	4
4	En los cruces, en general.	3
5	El bidegorri se estrecha al lado del puente de madera. (1)	2
	El tramo del puente de madera. (1)	
6	La salida del bidegorri en Alegia.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Cruce con N-1.	2
2	Después de la papelera (final del pol. Artzabaltza, dirección Alegia) hay una cuesta en la que no puedes ver a los ciclistas que vienen. (1)	2
	Después de los pabellones de Artzabaltza hay una subida estrecha y en curva que hace imposible ver los ciclistas que vienen de frente. (1)	
3	El puente de madera, resbala.	1

## ASTIGARRAGA-MARTUTENE

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	La rotonda de Astigarraga. (20)	23
	La rotonda de Astigarraga, sobre todo cuando vas con niños. (1)	
	La rotonda de Astigarraga, hay mucho tráfico. (1)	
	Viniendo de Astigarraga, en el primer paso de cebra de la rotonda, los arbustos quitan visibilidad. (1)	
2	Los cruces, en general.	5
3	La curva ciega bajo el viaducto llegando a Astigarraga. (2)	4
	La curva cerrada bajo el viaducto. (2)	
4	La zona de las huertas. (2)	4
	Zona de las huertas, hay muchos gatos. (1)	
	En las huertas de Martutene hay muchos gatos que salen al bidegorri creando situaciones de peligro. (1)	
5	Las esquinas y curvas del bidegorri. (1)	2
	Las curvas del trazado, en general, hay poca visibilidad. (1)	
6	Tapas de alcantarillado.	1
7	La pequeña cuesta al comienzo del tramo en Martutene.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Rotonda de Astigarraga.	4
2	Los cruces, en general.	2
3	La curva que hay debajo del viaducto, hay poca visibilidad.	1
4	Las curvas del bidegorri, en general.	1
5	Entrada al bidegorri por Martutene.	1

## LEGAZPI-URRETXU

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Al inicio del bidegorri en Legazpi. (1)	14
	En la entrada por el polígono industrial de Legazpi porque andan muchos camiones. (1)	
	En la entrada desde Legazpi, en la zona industrial, porque los camiones crean peligro. (1)	
	En la entrada desde Legazpi, porque hay mucho tráfico pesado. (1)	
	En el comienzo del bidegorri en Legazpi, la zona de las fábricas. (1)	
	En la entrada, zona industrial de Legazpi. (9)	
2	Entrada desde Urretxu.	2
3	Accesos al bidegorri, tanto desde Legazpi como desde Urretxu.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Donde está el pasadizo (entrada desde Legazpi). (1)	3
	Entrada desde Legazpi, por la zona industrial. (2)	



## AZKOITIA-ZUMARRAGA

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	En los cruces por falta de señalización. (1)	3
	El cruce que está después de pasar el segundo túnel. (1)	
	Los cruces, en general. (1)	
2	Cuando se producen desprendimientos en las inmediaciones de los túneles. (1)	3
	Zona de túneles donde se producen constantes desprendimientos filtraciones de agua. (1)	
	En algunos túneles caen piedras en temporada de lluvias. (1)	
3	Cuando los túneles están mojados se vuelven resbaladizos.	1
4	En los túneles en general.	1
5	Cuando llueve mucho se forma una cortina de agua dentro de algunos túneles (después de Aizpurutxo).	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Cerca de la cantera se producen desprendimientos ocasionalmente.	1

## SORALUZE-BERGARA

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	La cuesta que hay debajo del viaducto. (1)	6
	Bajo la variante, curva cerrada en cuesta. (1)	
	La cuesta que hay debajo del puente. (4)	
2	Debajo del puente (zona Danobat), curva cerrada con poca visibilidad.	2
3	A la altura de Danobat, en el acceso al caserío, por los coches. (1)	2
	Los cruces con los caminos de los caseríos. (1)	
4	La entrada desde Mekolalde.	2
5	Las curvas que hay bajo de los dos viaductos.	2
6	Las curvas con poca visibilidad, en general.	1
7	Desde Osintxu a Soraluze anda mucho perro suelto.	1
8	El tramo de Osintxu.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Tramo de Osintxu.	1
2	Donde está el depósito de agua (entrada desde Mekolalde).	1

## ZIZURKIL-ASTEASU

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El cruce de Alkiza. (7)	8
	El cruce de Alkiza por poca visibilidad. (1)	
2	En el tramo de Zizurkil, curvas con poca visibilidad.	2
3	El cruce y la cuesta de Alkiza.	1
4	La cuesta que hay a la entrada del polígono industrial de Alkiza (zona D).	1
5	La zona industrial de Asteasu.	1
6	El puente de madera.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Los puentes de madera resbalan cuando se mojan.	4
2	El cruce de Alkiza.	3
3	Los coches salen al bidegorri a mucha velocidad desde el caserío de Ugarte.	1
4	La cuesta que hay en la zona de pabellones de Alkiza resbala cuando se moja.	1

## ESKORIATZA-ARETXABALETA

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Túnel de Aretxabaleta. (6)	7
	La curva en el túnel de Aretxabaleta. (1)	
2	El paso de cebra en cuesta llegando a la fábrica de Fagor. (1)	2
	Paso de cebra enfrente de la fábrica de Fagor. (1)	
3	Por la cuesta de Almen hacia el bidegorri bajan muchos niños con su patinete de manera inadecuada. (1)	2
	Salida de la ikastola Almen, por la forma en la que los niños entran al bidegorri en patinete. (1)	
4	El túnel bajando a Eskoriatza.	1
5	Las curvas del trazado, en general.	1
6	Tramo entre Fagor y el inicio de Eskoriatza.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El túnel de Aretxabaleta, hay poca visibilidad.	3