



ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA - 2018 -

Septiembre de 2018

Dirección técnica del estudio

Edorta Bergua

Equipo de trabajo de Deitel Direct, S.L.

Idoia Martínez

Jaione Barandiaran

Nuria Collado

Jon Mendia

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.	5
2. METODOLOGÍA.	6
3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS PERSONAS CICLISTAS Y DE LAS BICICLETAS.	10
3.1. <i>Clasificación en función de la edad y el género.</i>	10
3.2. <i>Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta.</i>	12
3.3. <i>Clasificación por tipo de actividad.</i>	14
3.4. <i>Clasificación de la población ciclista en función del número de acompañantes.</i>	15
3.5. <i>Tipo de bicicleta utilizada.</i>	17
3.6. <i>Nivel de equipamiento de la bicicleta (I): timbre y luz.</i>	20
3.7. <i>Nivel de equipamiento de la bicicleta (II): silla infantil.</i>	25
3.8. <i>Utilización del casco.</i>	25
4. USO DE LA BICICLETA.	29
4.1. <i>Frecuencia de uso.</i>	29
4.2. <i>Tipo de movilidad y motivo de desplazamiento.</i>	33
4.3. <i>Motivos de elección de la bicicleta como modo de transporte.</i>	36
4.4. <i>Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta.</i>	38
5. VALORACIÓN CICLISTA.	41
5.1. <i>Percepción de la seguridad ciclista.</i>	41
5.2. <i>Valoración de la vía ciclista</i>	43
5.2.1. <i>Valoración del estado del firme.</i>	43
5.2.2. <i>Valoración del estado de la señalización.</i>	45
5.2.3. <i>Valoración del estado de la iluminación.</i>	48
5.2.4. <i>Valoración respecto a los niveles de convivencia.</i>	50
5.2.5. <i>Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana.</i>	52
5.2.6. <i>Valoración general de las vías ciclistas.</i>	54
5.3. <i>Influencia de la red de vías ciclistas sobre la elección del modo de transporte.</i>	60
5.3.1. <i>Opción de realizar el trayecto en coche.</i>	60
5.3.2. <i>Modo de transporte utilizado en ausencia de la vía ciclista.</i>	62
6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES.	65
6.1. <i>Clasificación en función de la edad y el género.</i>	65
6.2. <i>Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta.</i>	66
6.3. <i>Clasificación por tipo de actividad.</i>	67
6.4. <i>Clasificación en función del número de acompañantes.</i>	68
7. USO PEATONAL.	70
7.1. <i>Frecuencia de uso.</i>	70
7.2. <i>Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento.</i>	73
8. VALORACIÓN PEATONAL.	75
8.1. <i>Percepción de la seguridad por parte de los peatones.</i>	75
8.2. <i>Valoración peatonal de la vía ciclista.</i>	77

8.2.1. Valoración del estado del firme.	77
8.2.2. Valoración del estado de la señalización.	79
8.2.3. Valoración del estado de la iluminación.	81
8.2.4. Valoración con respecto a los niveles de convivencia.	83
8.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana.	85
8.2.6. Valoración general de la vía ciclista.	87
9. PRINCIPALES CONCLUSIONES.	92
ANEXO I – FICHA TÉCNICA	96
ANEXO II – CUESTIONARIO PARA CICLISTAS.	98
ANEXO III – CUESTIONARIO PARA PEATONES	100
ANEXO IV – SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS.	102
ANEXO V – MENCIONES DE PUNTOS O TRAMOS SEÑALADOS COMO INSEGUROS.	112

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.

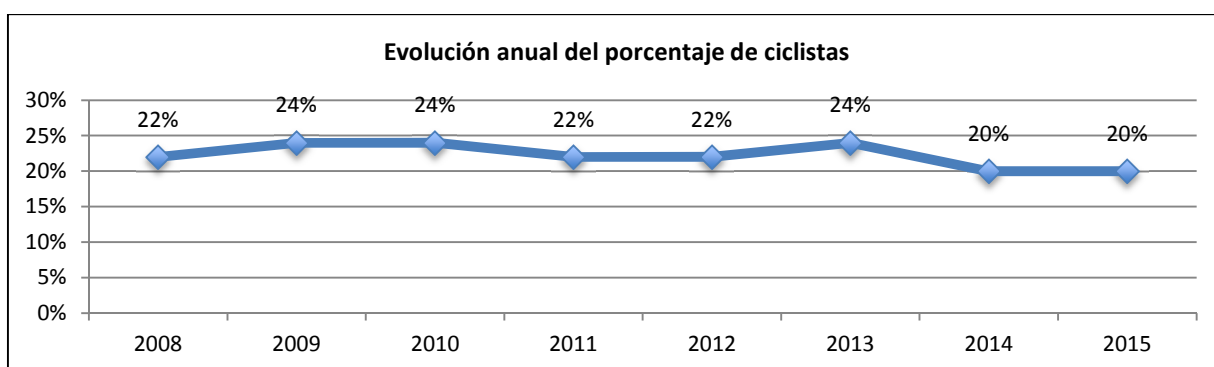
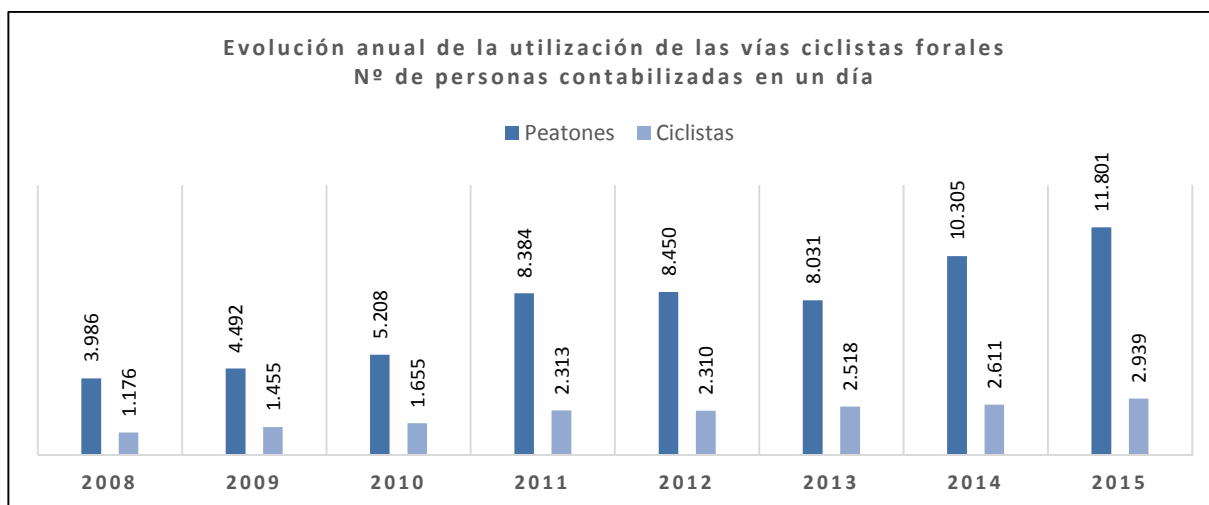
Con el objetivo de conocer la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa, se plantea el análisis cuantitativo de los resultados obtenidos a través de una encuesta presencial a personas usuarias (ciclistas y peatones).

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 0,4% para un nivel de confianza del 95%.
- Muestra de 150 peatones, lo que da un margen de error del 0,6% para un nivel de confianza del 95%.

El margen de error de las muestras se ha obtenido calculando el volumen de desplazamientos que representan las personas encuestadas, en base a sus respuestas sobre la frecuencia de uso. Estos datos se han relacionado con el volumen total de desplazamientos contabilizados en el último estudio disponible sobre conteos de usuarios de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

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 - ARETXABAETA	32	9	41
TOTAL	400	150	550

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 11 al 29 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	80,0%	20,0%
PEATONES	45,5%	54,5%

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	80,25%	19,75%
PEATONES	44,70%	55,30%

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:

- 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.
- 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.

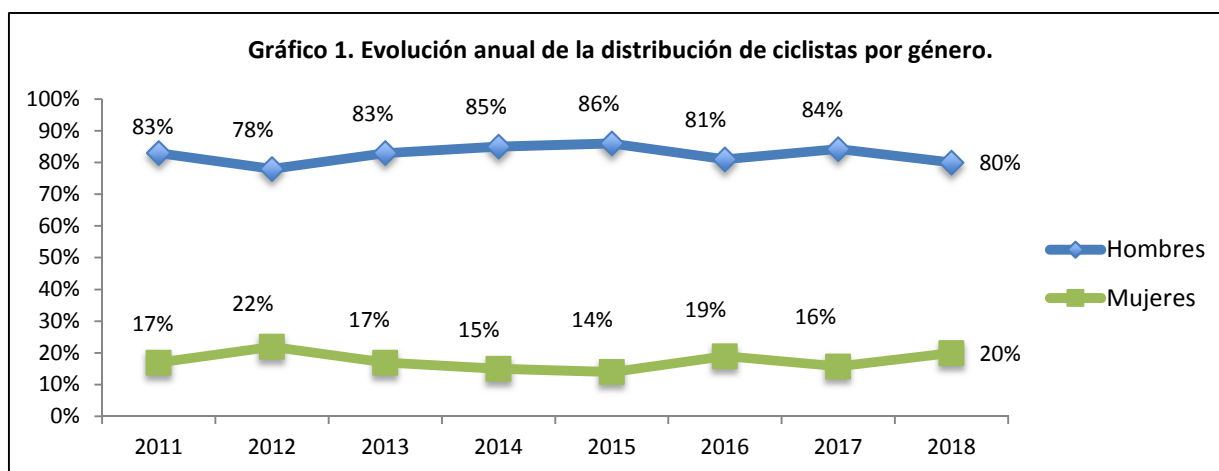
3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS PERSONAS CICLISTAS Y DE LAS BICICLETAS.

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

Los datos obtenidos de los conteos manuales reflejan que el 80% de la población ciclista son hombres y el 20% mujeres.

El porcentaje de mujeres ciclistas se ha incrementado en 4 puntos respecto al año anterior, pasando del 16% al 20%. Además, se sigue observando 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 únicamente representan el 4%, entre las menores de 24 años el porcentaje de mujeres alcanza el 34%.

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

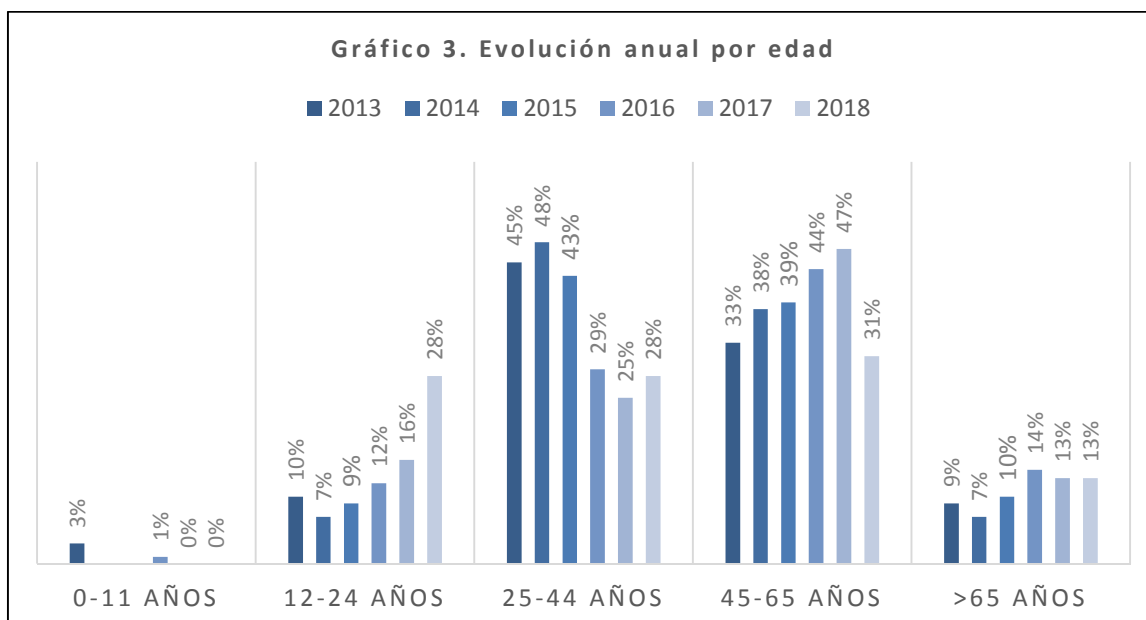
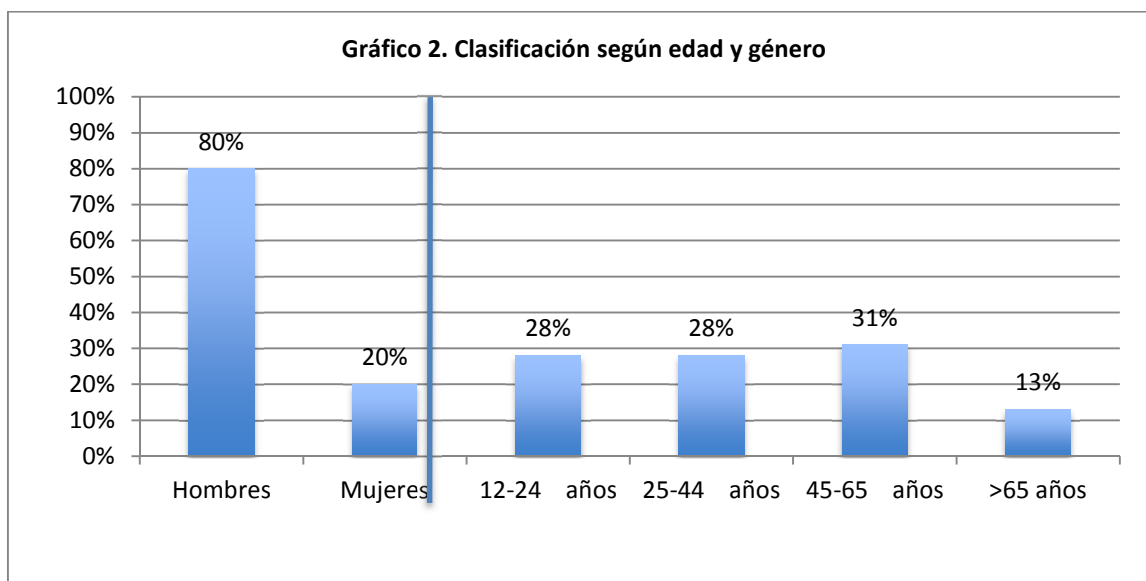


Por lo que respecta a la edad, se observa que más de la mitad de la población ciclista es menor de 45 años (56%), lo que supone un significativo incremento de 15 puntos respecto a los datos obtenidos en 2017. Este incremento se observa especialmente en los menores de 25 años.

Los porcentajes se equiparan en torno al 29% en los 3 grupos de edad que comprenden desde los 12 hasta los 65 años, mientras que el porcentaje de personas ciclistas mayores de 65 años se mantiene en un 13%.

Estos datos tienen su reflejo en la edad media de las personas ciclistas que desciende 6 años respecto a los resultados obtenidos los dos años anteriores, situándose en 41 años.

La edad media de las personas ciclistas es 14 años inferior a la edad media de peatones.



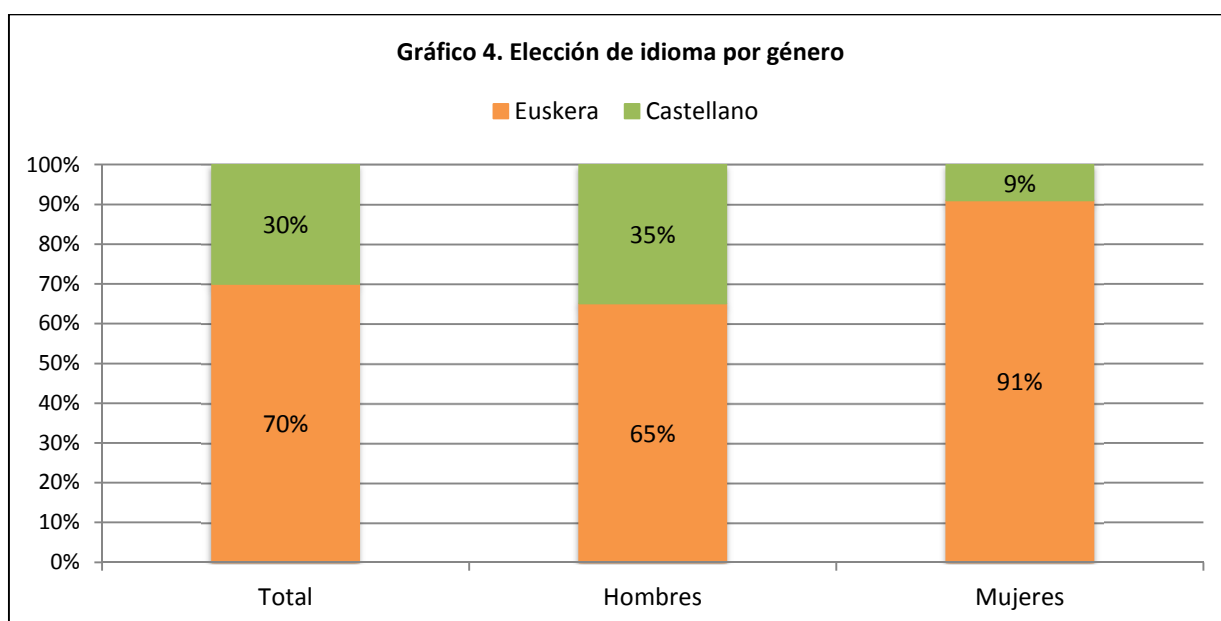
3.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta.

En el Estudio de 2017 se inició la recogida de información sobre el idioma elegido por las personas entrevistadas para realizar la encuesta.

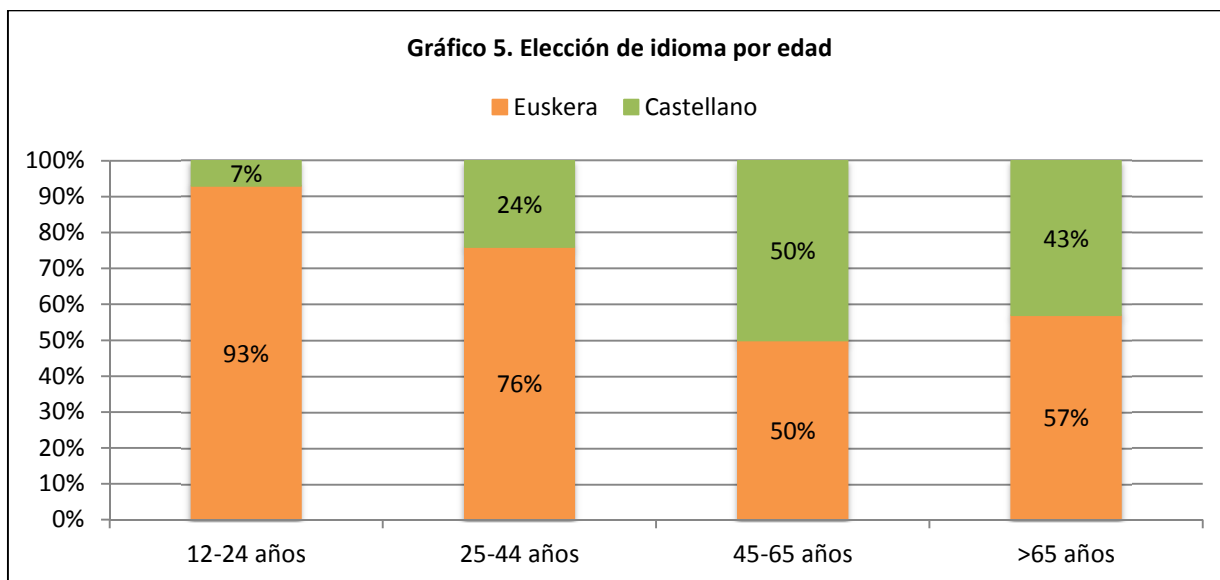
Según los datos obtenidos en 2018, el euskera sigue siendo el idioma elegido mayoritariamente por las personas ciclistas encuestadas ya que un 70% elige este idioma, porcentaje similar al obtenido el año anterior.

En el año 2017, se observaron diferencias significativas en la elección del idioma en función del género y de la edad, diferencias que se siguen constatando en 2018 de forma aún más acusada.

En relación al género, se observa que el 91% 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 52% de las personas mayores de 45 años eligen el euskera, mientras que ese porcentaje asciende al 76% entre las personas de 25 a 44 años, y hasta el 93% de las menores de 24 años.

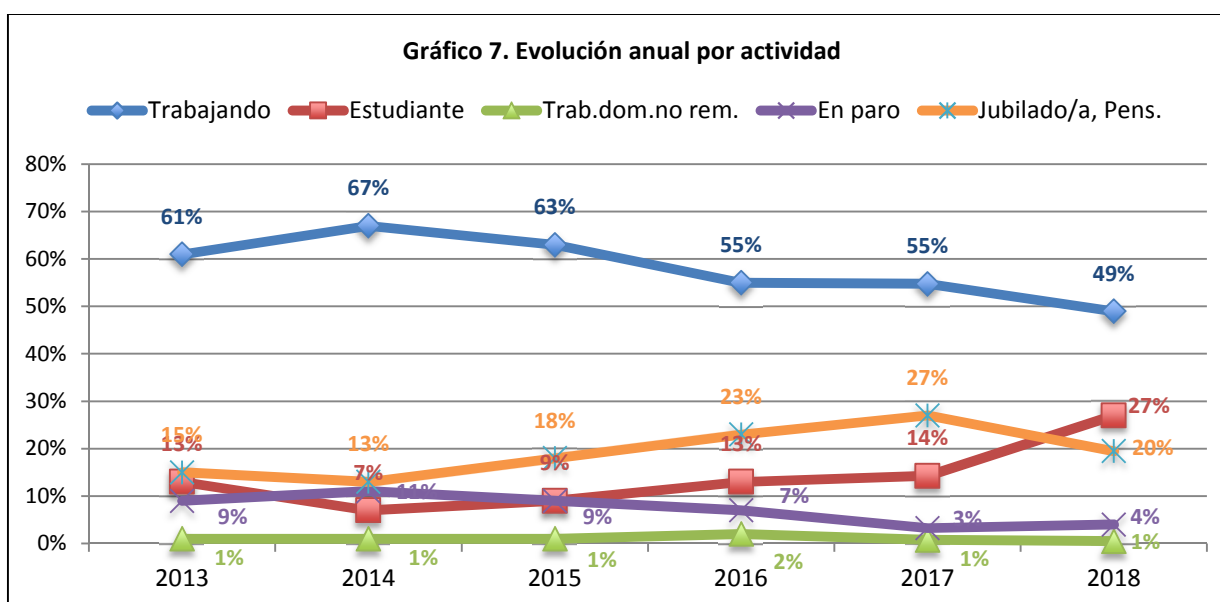
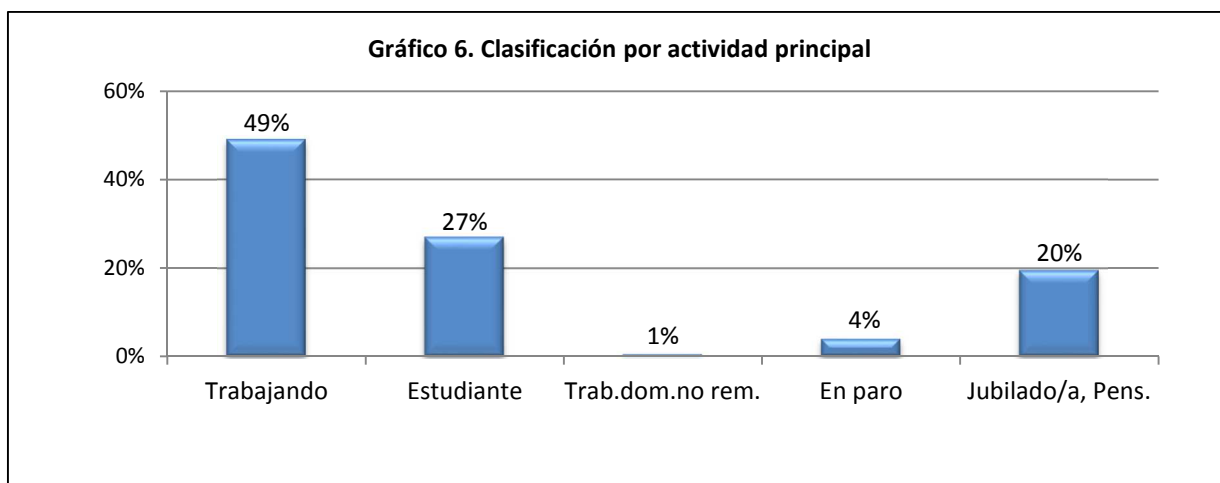


3.3. Clasificación por tipo de actividad.

Prácticamente la mitad de las personas ciclistas declaran estar ocupadas o trabajando (49%), 6 puntos menos que en 2017.

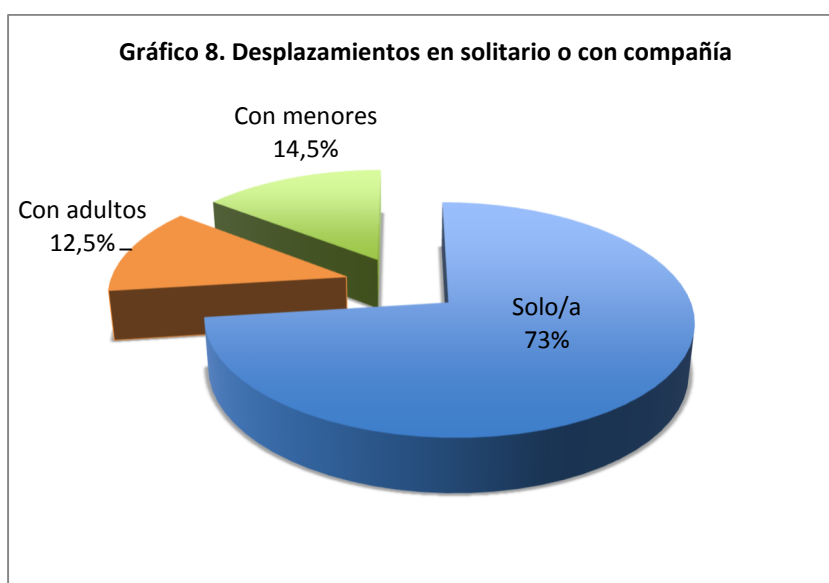
El porcentaje de estudiantes se incrementa en 13 puntos (del 14% en 2017 al 27% en 2018), mientras que el porcentaje de personas jubiladas y pensionistas desciende en 7 puntos (del 27% al 20%).

Los porcentajes de personas desempleadas se mantienen en un porcentaje similar (3% en 2017 y 4% en 2018), al igual que aquellas que declaran realizar trabajos domésticos no remunerados que se mantiene en torno al 1%.



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

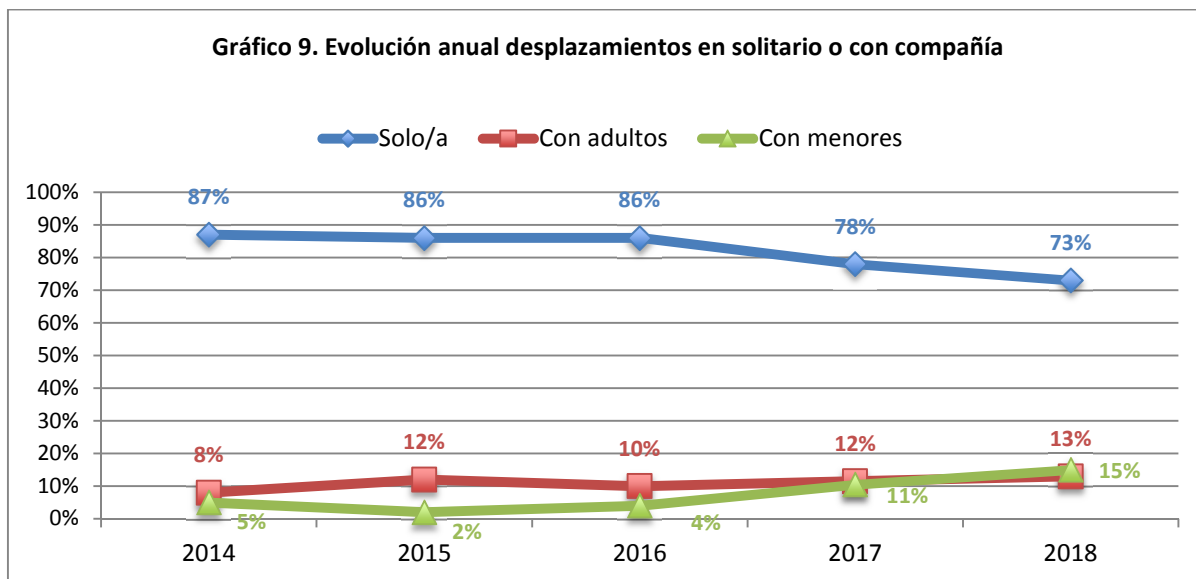
La mayoría de la población ciclista (73%) realiza sus desplazamientos en solitario, si bien este porcentaje se ha reducido en 5 puntos respecto al año 2017. El 12,5% se desplaza en compañía de al menos 1 adulto (media de 1,4 acompañantes), y el 14,5% en compañía de menores (media de 1,6 acompañantes).



De las personas ciclistas que van acompañadas, al 66% les acompaña 1 ciclista más, a un 21% dos ciclistas más, a un 9% tres ciclistas más, y un 4% van en grupos formados por 5 ciclistas.

Si se comparan estos datos con los obtenidos en años anteriores (ver gráfico 9), se observa que el porcentaje de quienes realizan el desplazamiento en solitario ha descendido 13 puntos en 2 años (del 86% en 2016 al 73% en 2018).

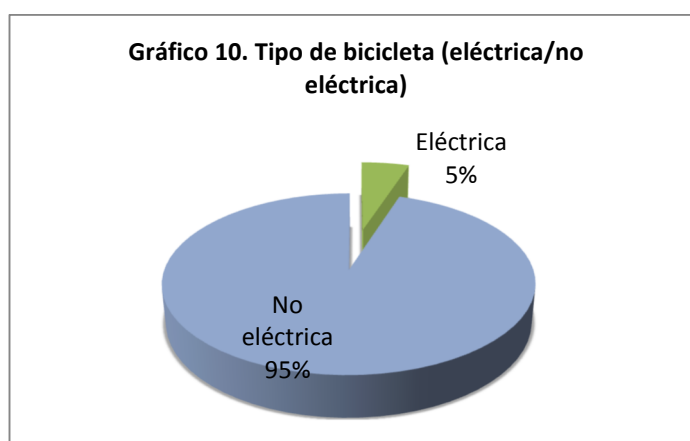
Si bien el porcentaje de personas ciclistas que realizan el desplazamiento acompañados de adultos se mantiene en valores similares a los obtenidos en 2017, sigue incrementándose el porcentaje de aquellas que van acompañadas de menores, que ha aumentado en 11 puntos los 2 últimos años (4% en 2016 y 15% en 2018).



3.5. Tipo de bicicleta utilizada.

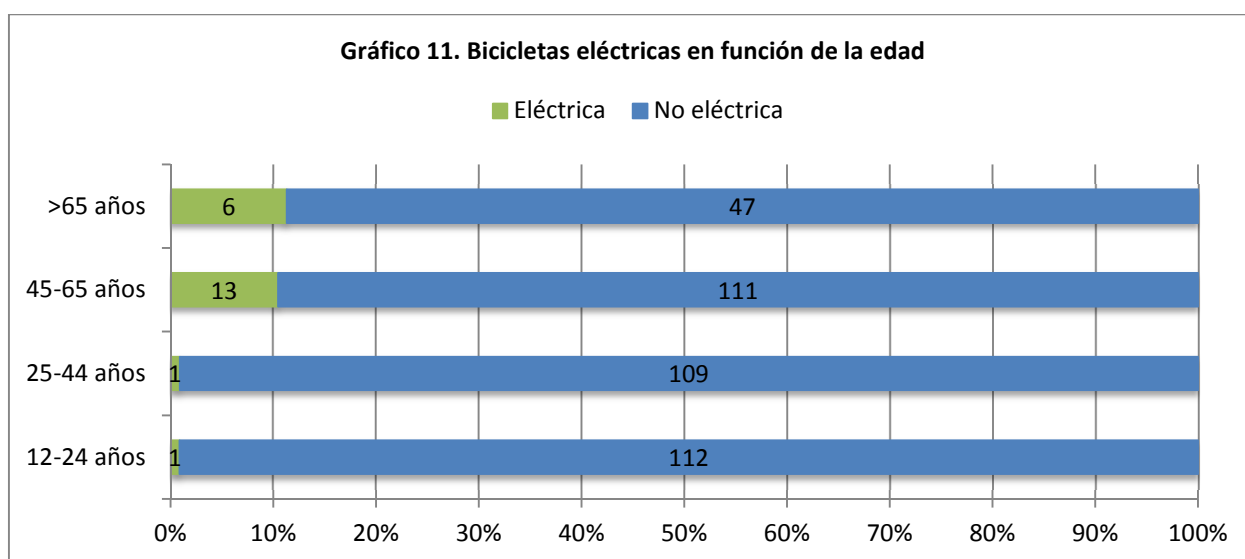
En el estudio del 2017 se incluyó un ítem en el cuestionario que permitiese conocer el uso de bicicletas eléctricas entre las personas ciclistas.

De acuerdo con los datos recogidos en 2018 las bicicletas eléctricas suponen el 5% del total, 1 punto más que en 2017. Al igual que el año anterior, no se observan diferencias en función del género.

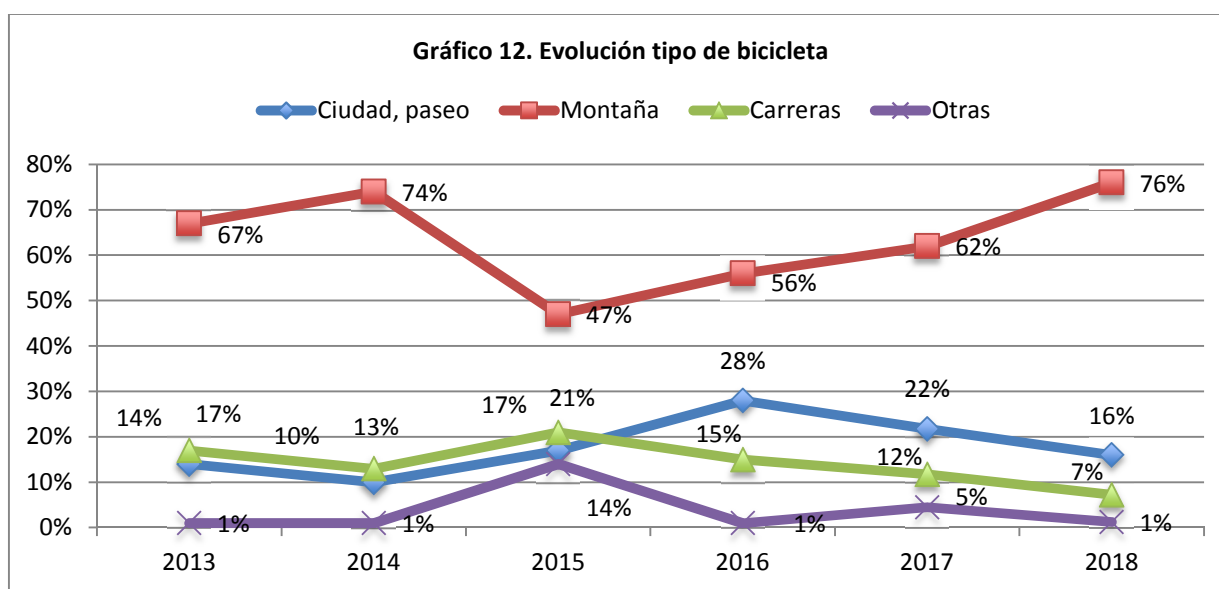


Si se analizan los datos según la edad de las personas encuestadas, se sigue observando que las bicicletas eléctricas son utilizadas fundamentalmente por las mayores de 45 años.

Así, mientras que entre las menores de 45 años el uso de bicicleta eléctrica apenas alcanza el 1%, más del 10% de las personas mayores de 44 años utilizan bicis eléctricas.



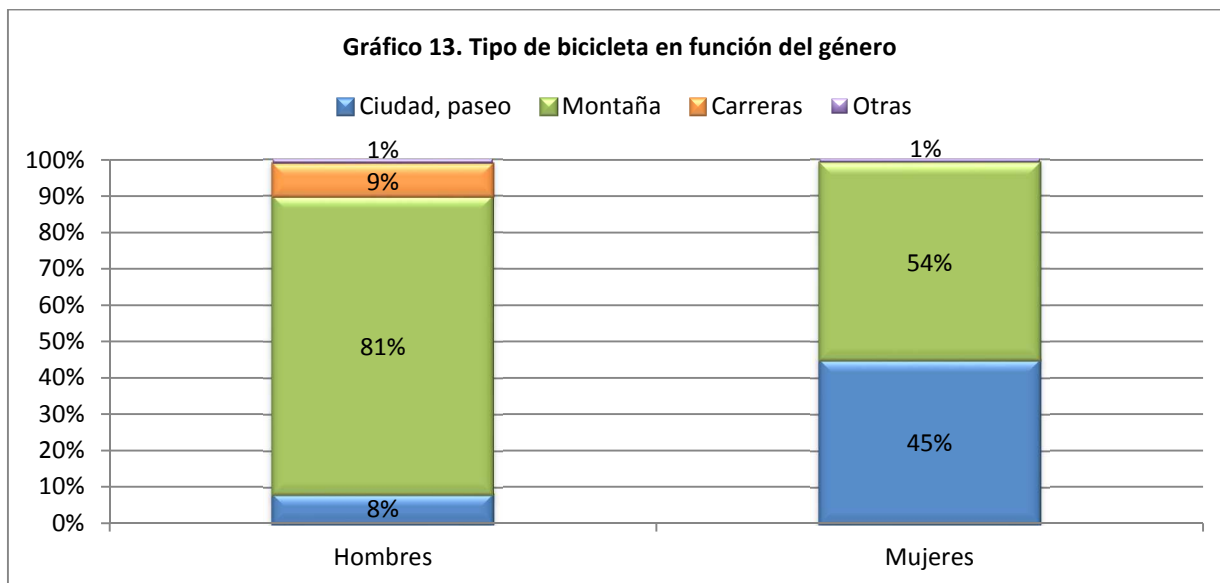
Por lo que se refiere al tipo de bicicleta, los resultados señalan que el 76% de las bicicletas utilizadas son de montaña, un 16% de ciudad (o paseo), un 7% de carreras y el 1% restante corresponden a otros tipos. El 5% de las bicicletas de ciudad y el 6% de las bicicletas de montaña, son eléctricas.



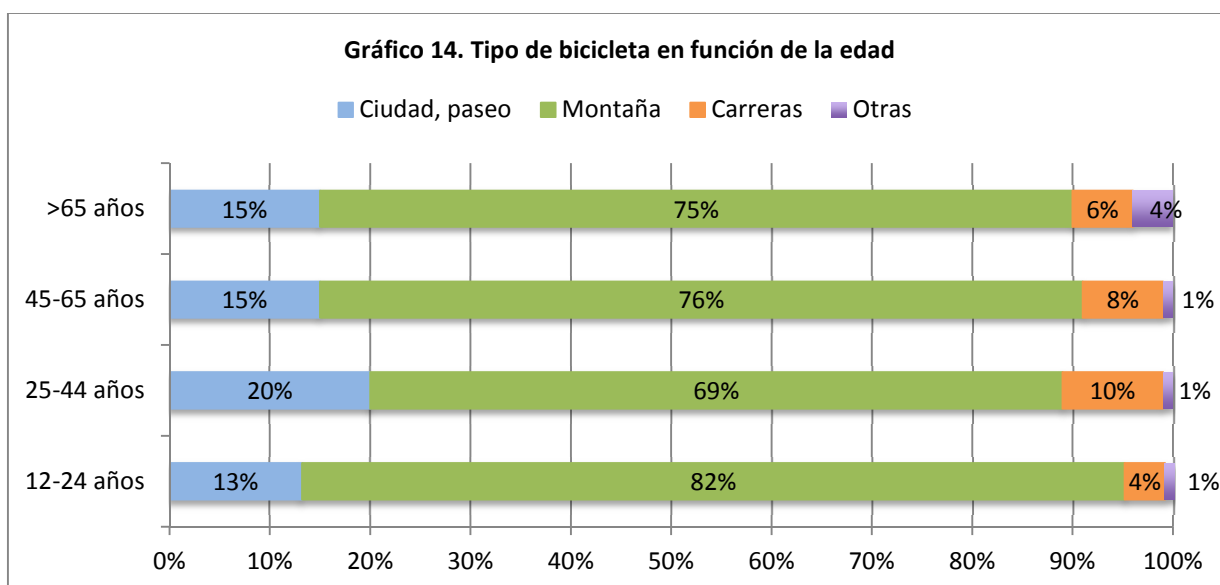
Como en estudios anteriores, se constatan diferencias significativas en cuanto al tipo de bicicleta utilizada en función del género.

El tipo de bicicleta mayoritariamente utilizado, tanto por hombres como por mujeres, es el de montaña. No obstante, mientras que en el caso de las mujeres el porcentaje de utilización de bicicletas de montaña es de un 54%, en el caso de los hombres este porcentaje asciende hasta el 81%. Hay que destacar el incremento en la utilización de este tipo de bicicleta en los dos géneros, 15 puntos en hombres y 14 puntos en mujeres.

La bicicleta de ciudad o paseo es utilizada por el 45% de las mujeres, y representa el 8% de las bicicletas utilizadas por hombres. Un 9% de los hombres encuestados utilizan bicicletas de carreras, mientras que este tipo es inexistente entre las mujeres.



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, entre un 69% y un 82% según el grupo de edad. En segundo lugar, y a una gran distancia, se sitúa la bicicleta de ciudad o paseo con porcentajes que oscilan entre el 13% y el 20%.



Si relacionamos los datos relativos al tipo de bicicleta con los motivos para su uso, comprobamos que la bicicleta de montaña es el tipo mayoritariamente utilizado en todos los casos.

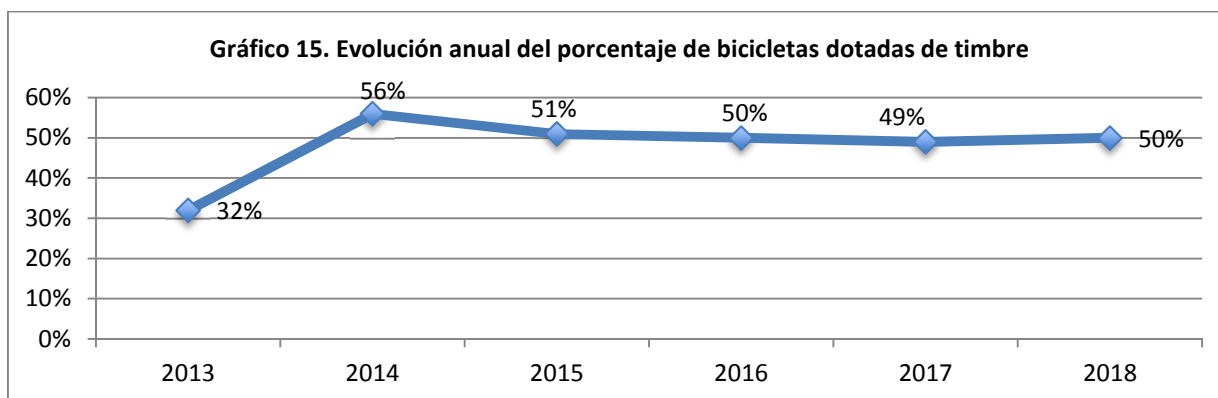
Tabla 1. Tipo de bicicleta en función del motivo de desplazamiento.

	Motivo de desplazamiento					Total
	Trabajo	Estudios	Cuidado, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Ciudad, Paseo	15 29%	1 9%	2 18%	25 23%	19 9%	62 16%
Montaña	33 63%	10 91%	9 82%	77 71%	175 80%	304 76%
Carreras	4 8%	0 0%	0 0%	3 3%	22 10%	29 7%
Otras	0 0%	0 0%	0 0%	3 3%	2 1%	5 1%
Total	52 13%	11 3%	11 3%	108 27%	218 55%	400 100%

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

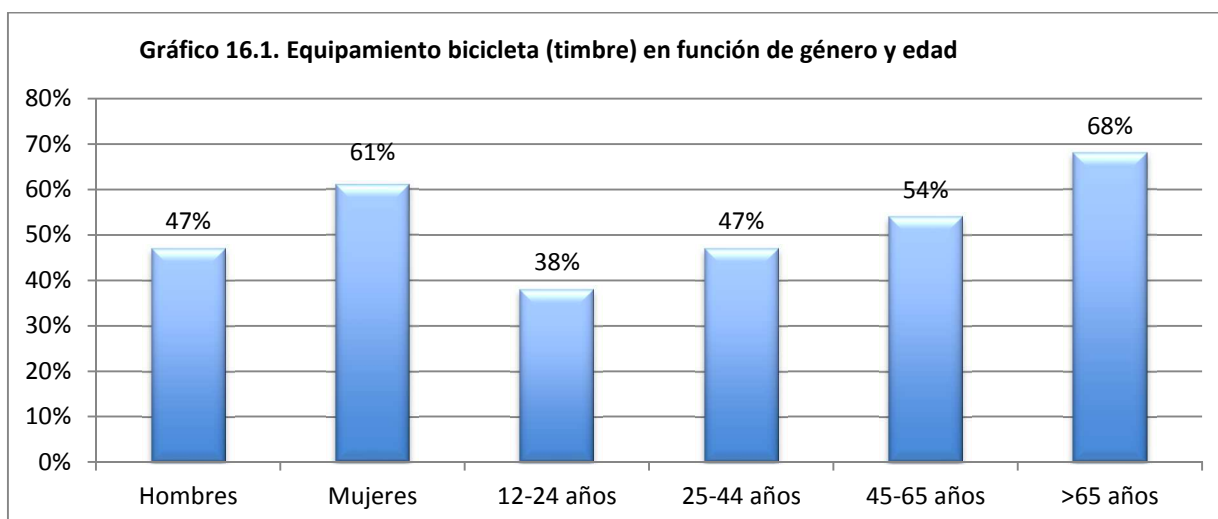
El timbre y la luz son dos elementos fundamentales del equipamiento de una bicicleta por su importancia respecto a la seguridad de las personas usuarias de las vías ciclistas forales, así como en relación a la convivencia entre las mismas.

El uso del timbre puede resultar de gran utilidad para evitar situaciones de tensión y accidentes, y además, es obligatorio llevarlo sea cual sea el tipo de bicicleta utilizado. El porcentaje de bicicletas equipadas con timbre se mantiene en un porcentaje similar al de años anteriores (50%).

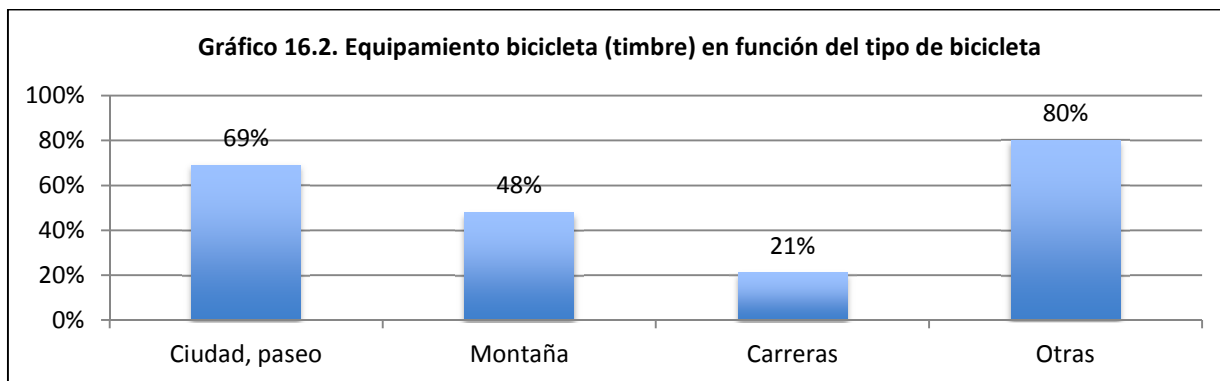


Se siguen observando diferencias significativas, tanto en función del género, como de la edad. El porcentaje de bicicletas equipadas con timbre sigue siendo superior en el caso de las mujeres (61% respecto al 47% de los hombres), si bien la diferencia entre géneros se ha reducido respecto a datos de años anteriores. Esta reducción se debe a un incremento de 2 puntos en el caso de los hombres, y a un descenso de 7 en el caso de las mujeres.

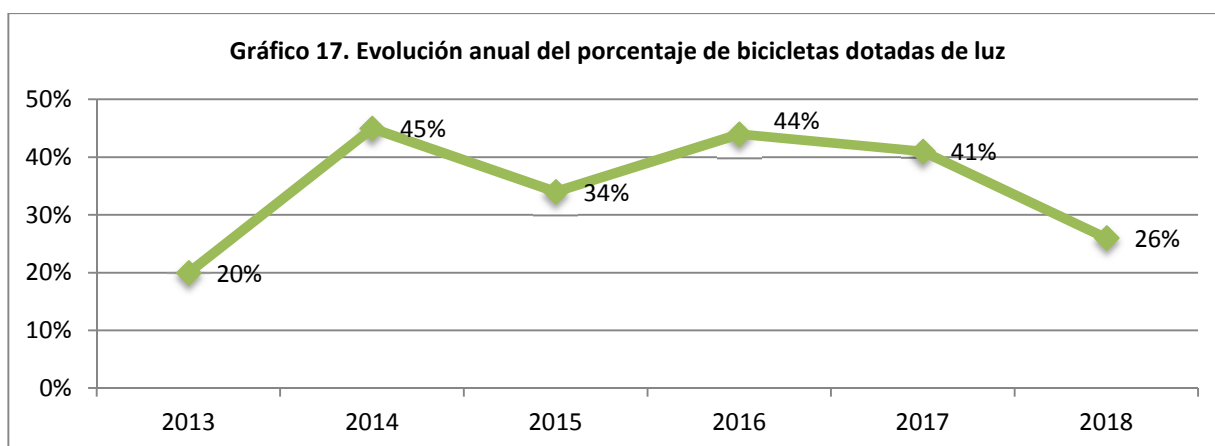
En lo que respecta a la edad, se observa que el porcentaje de bicicletas equipadas con timbre se incrementa a medida que lo hace la edad de las personas ciclistas, oscilando desde un 38% entre los menores de 25 años hasta el 68% de los mayores de 65 años. Destaca el incremento del porcentaje de bicicletas equipadas con timbre entre los menores de 25 años.



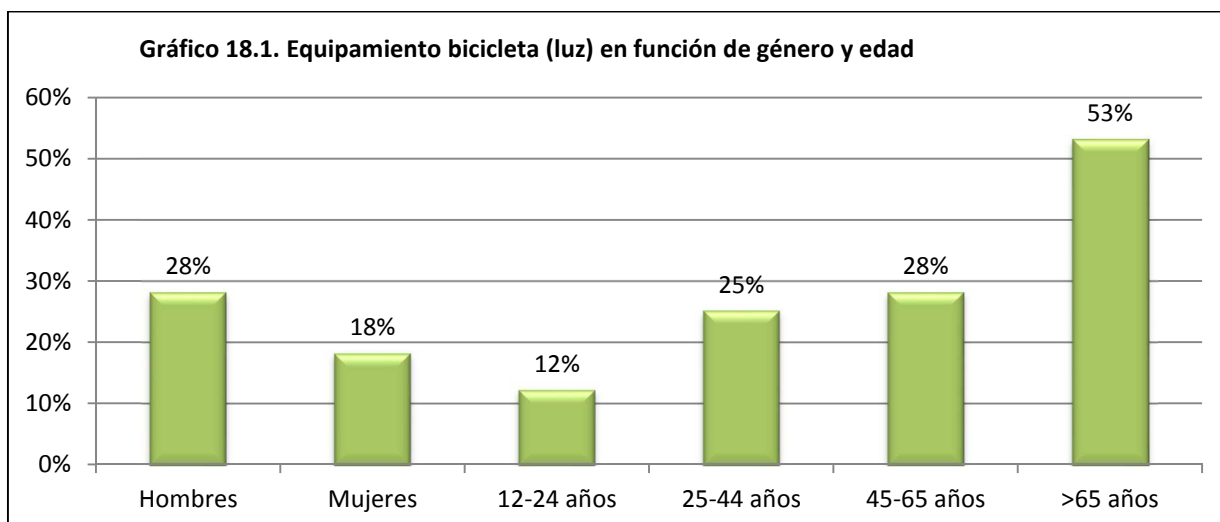
También se observan diferencias significativas en función del tipo de bicicleta. Así, mientras que el 69% de las bicis de ciudad o paseo cuentan con timbre, solo el 21% de las bicis de carreras cuentan con este equipamiento.



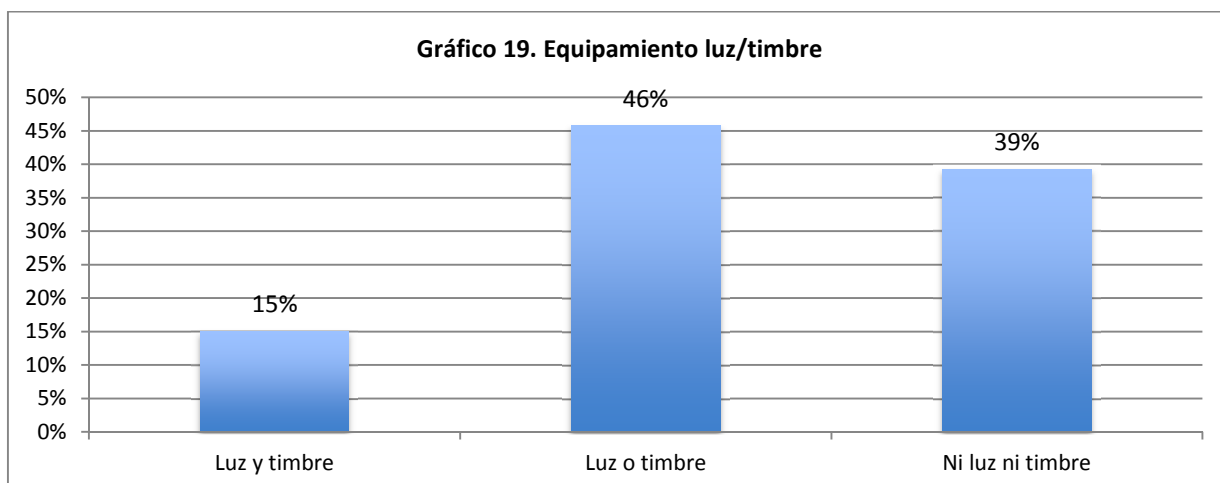
La luz es un elemento de gran utilidad para aumentar la visibilidad, siendo obligatoria su utilización al amanecer, al anochecer y al atravesar túneles. El porcentaje de bicicletas equipadas con luz es del 26%, 24 puntos menos que las equipadas con timbre. Se registra un descenso de 15 puntos respecto al año anterior.

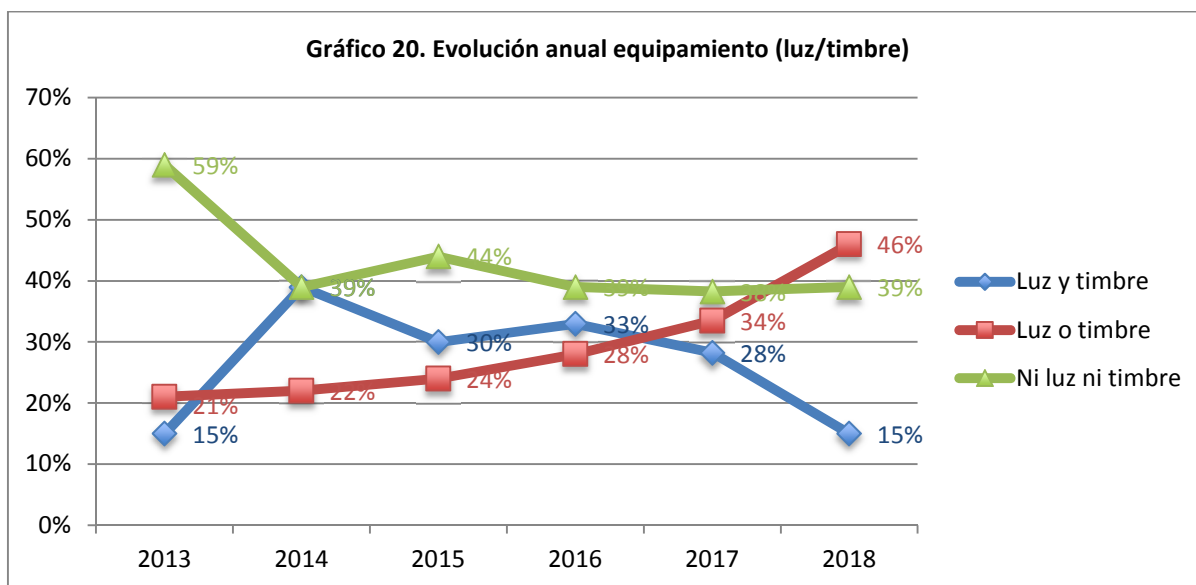


El porcentaje de bicicletas equipadas con luz es 10 puntos superior en los hombres (28%) que en las mujeres (18%). Respecto a la edad se observan diferencias significativas entre los distintos grupos, con porcentajes que descienden de forma importante en los más jóvenes y ascienden considerablemente en los más mayores.



El porcentaje de bicicletas equipadas con ambos accesorios (luz y timbre) es del 15%, 13 puntos menos que en 2017. Sin embargo, se incrementa en 12 puntos el porcentaje de bicicletas que cuenta con uno de los 2 accesorios (46%). Un 39% de las bicicletas no tienen timbre ni luz.





Si se analizan los datos del nivel de equipamiento (luz y timbre) en función del tipo de movilidad, se observan niveles de equipamiento bastante similares entre las bicicletas utilizadas para uso cotidiano y aquellas que se utilizan para ocio y deporte.

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

	Tipo de movilidad		Total
	Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
Luz y timbre	11 15%	49 15%	60 15%
Luz o timbre	36 49%	147 45%	183 46%
Ni luz ni timbre	27 36%	130 40%	157 39%
Total	74	326	400

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

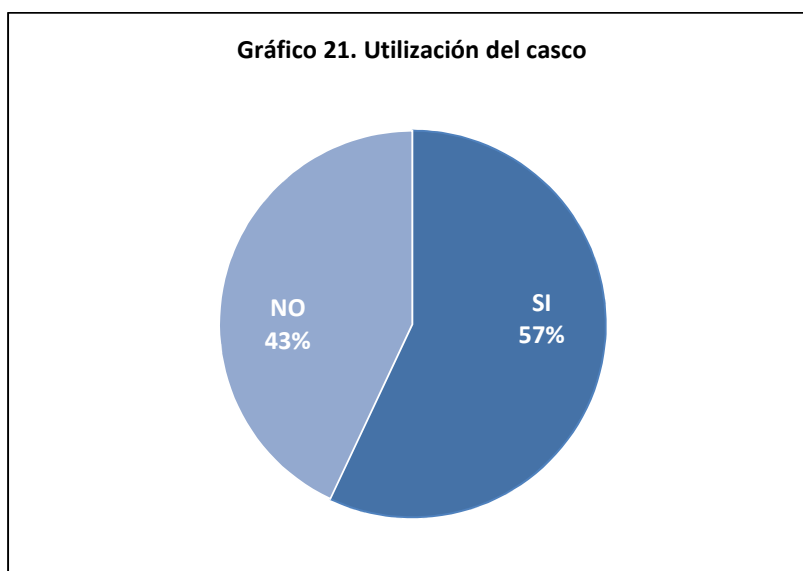
El número de bicicletas equipadas con una silla de niño/a es del 1%, lo que supone un descenso de 1 punto respecto a los datos del 2017. El 75% de las sillas iban ocupadas en el momento de realizarse la entrevista.

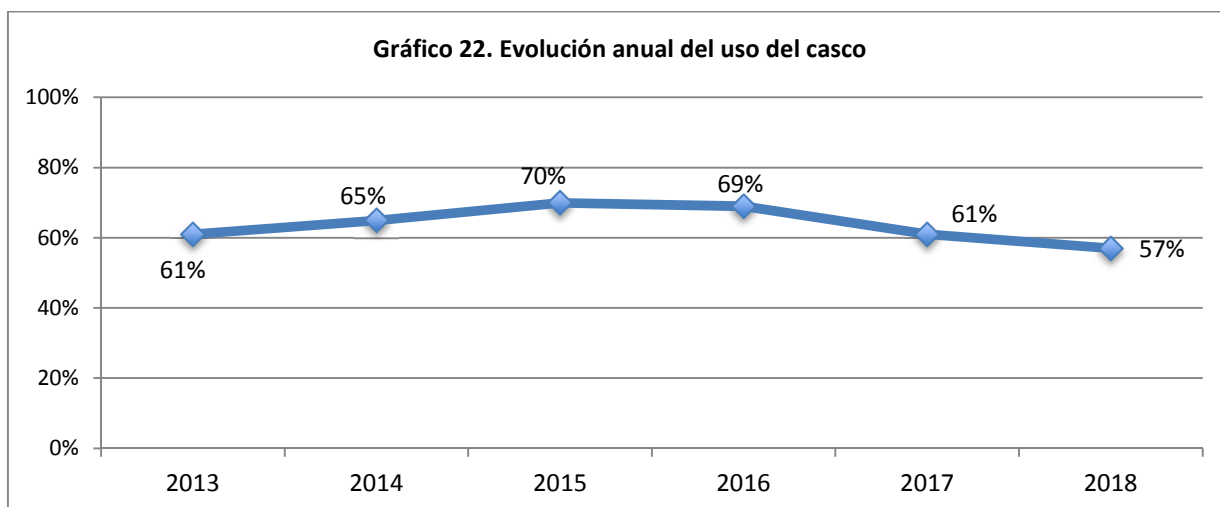
3.8. Utilización del casco.

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, y los datos del 2017 apuntaban una tendencia descendente que se confirma en los datos recogidos en 2018.

Según estos datos, el porcentaje de utilización del casco entre las personas ciclistas en 2018 es del 57%. Se observa un descenso de 12 puntos en los 2 últimos años.





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 63% de los hombres encuestados llevaban casco frente a un 34% de las mujeres, lo que aumenta la diferencia a 29 puntos.

Tabla 3. Utilización del casco en función del género.

		Género		Total
		Hombres	Mujeres	
Uso del casco	SI	201	27	228
		63%	34%	57%
	NO	120	52	172
		37%	66%	43%

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. No obstante, se observa un incremento de la utilización del casco entre los menores de 65 años.

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

	Edad				Total
	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
SI	29	64	91	44	228
	26%	58%	73%	83%	57%
NO	84	46	33	9	172
	74%	42%	27%	17%	43%

Si se analizan los datos de utilización del casco en función del tipo de movilidad se sigue observando que, entre quienes 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 41%, mientras que entre el segundo es de 20 puntos más (61%).

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

	Tipo de movilidad		Total
	Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
SI	30	198	228
	41%	61%	57%
NO	44	128	172
	59%	39%	43%

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 35% 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.

- b) El nivel de riesgo asumido en el ciclismo deportivo es más elevado (mayor velocidad, utilización de vías con alto volumen de tráfico o en mal estado, etc.), lo que explicaría un mayor deseo de sentirse protegido. Asimismo, en esta modalidad ciclista se realizan un mayor número de desplazamientos por la red interurbana general, exponiéndose así a sanciones en caso de no utilizar el casco.

Por lo que respecta a las bicicletas eléctricas, el 90% 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	
SI	19	22	181	24	1	228
	90%	35%	60%	83%	20%	57%
NO	2	40	123	5	4	172
	10%	65%	40%	17%	80%	43%

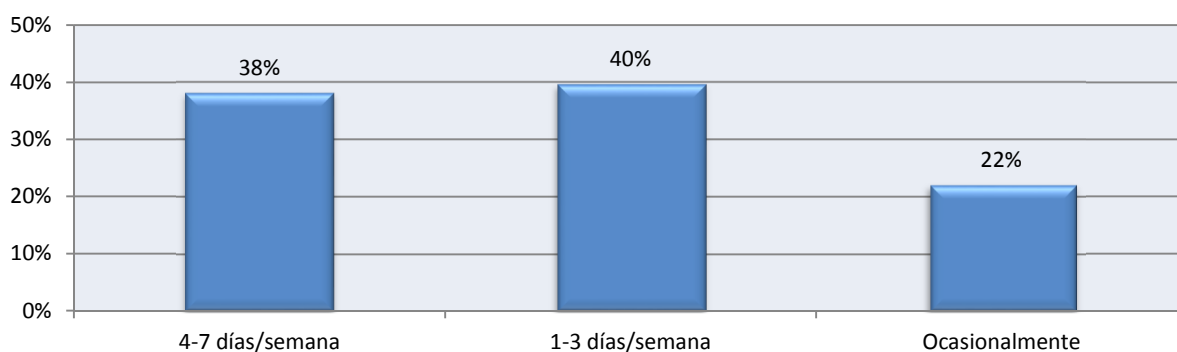
4. USO DE LA BICICLETA.

4.1. Frecuencia de uso.

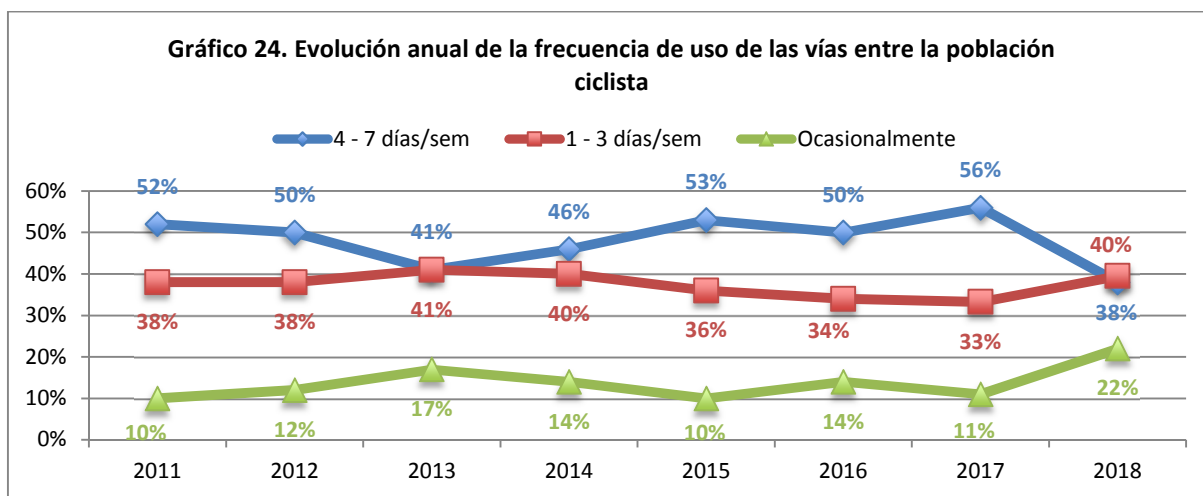
Los datos sobre la frecuencia de utilización ciclista de las vías ciclistas forales proporcionan también información sobre sus niveles de aceptación y de fidelización de la red.

El 38% de las personas ciclistas encuestadas declaran utilizar la vía ciclista al menos 4 veces por semana, lo que supone un importante descenso de 18 puntos respecto a los resultados obtenidos en 2017. Un 40% declara utilizar la vía de una a tres veces por semana, mientras que el 22% restante afirma realizar un uso ocasional.

Gráfico 23. Frecuencia de utilización ciclista de las vías



Si se analizan los datos de los últimos años se observa en 2018 un incremento del uso ocasional de las vías ciclistas. En este sentido, quizá sea conveniente tener en cuenta que la climatología durante el primer semestre del año ha sido particularmente adversa, lo que ha podido influir en el uso de las vías ciclistas y afectar, por tanto, las respuestas a esta cuestión, del mismo modo que ocurrió en 2013 y 2014, años especialmente lluviosos, en los que también se produjo un descenso en el uso frecuente de éstas.



Los datos en función del género indican que el descenso en la frecuencia de uso es especialmente acusado en el caso de las mujeres, con un decremento de 34 puntos en el porcentaje de mujeres que declaran utilizar las vías ciclistas como mínimo 4 veces por semana. En el caso de los hombres, el decremento es de 14 puntos.

Tabla 7. Frecuencia de utilización en función del género.

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
4 - 7 días/sem	129 40%	23 29%	152 38%
1 - 3 días/sem	128 40%	30 38%	158 40%
Ocasionalmente	64 20%	26 33%	90 23%
Total	321 80,25%	79 19,75%	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 78% de las primeras utilizan las vías al menos 4 veces por semana, frente al 29% de las segundas.

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

	Tipo de movilidad		Total
	Movilidad cotidiana	Ocio, deporte	

4 - 7 días/sem	58	94	152
	78%	29%	38%
1 - 3 días/sem	14	144	158
	19%	44%	40%
Ocasionalmente	2	88	90
	3%	27%	23%
Total	74	326	400
	18,50%	81,50%	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 85% en el primer caso, y el 73% 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	
4 - 7 días/sem	44	8	6	28	66	152
	85%	73%	55%	26%	30%	38%
1 - 3 días/sem	8	3	3	46	98	158
	15%	27%	27%	43%	45%	40%
Ocasionalmente	0	0	2	34	54	90
	0%	0%	18%	31%	25%	23%
Total	52	11	11	108	218	400
	13%	3%	3%	27%	55%	100%

Si se analiza la relación entre edad y frecuencia de utilización, se observa que el porcentaje de la frecuencia de al menos 4 viajes por semana es directamente proporcional al grupo de edad, a más edad mayor frecuencia de uso.

Tabla 10. Frecuencia de utilización en función de la edad

	Edad				Total
	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
4 - 7 días/sem	27	38	55	32	152
	24%	35%	44%	60%	38%
1 - 3 días/sem	46	49	49	14	158
	41%	45%	40%	26%	40%

Ocasionalmente	40	23	20	7	90
	35%	21%	16%	13%	23%
Total	113	110	124	53	400
	28%	28%	31%	13%	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 55% utiliza la vía para la práctica deportiva, y un 27% para el ocio o paseo. El porcentaje conjunto es del 82%, lo que supone un incremento de 10 puntos respecto al año anterior.

El 13% señala motivos de trabajo, un 3% estudios y otro 3% gestiones, compras o cuidados. Por tanto, el porcentaje de personas que realizan desplazamientos cotidianos es del 19%.

Gráfico 25. Motivos de desplazamiento de las personas ciclistas

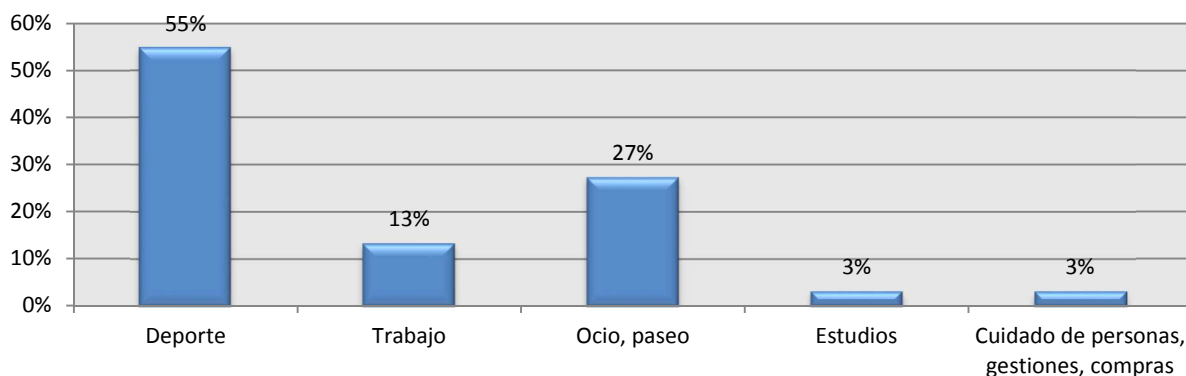
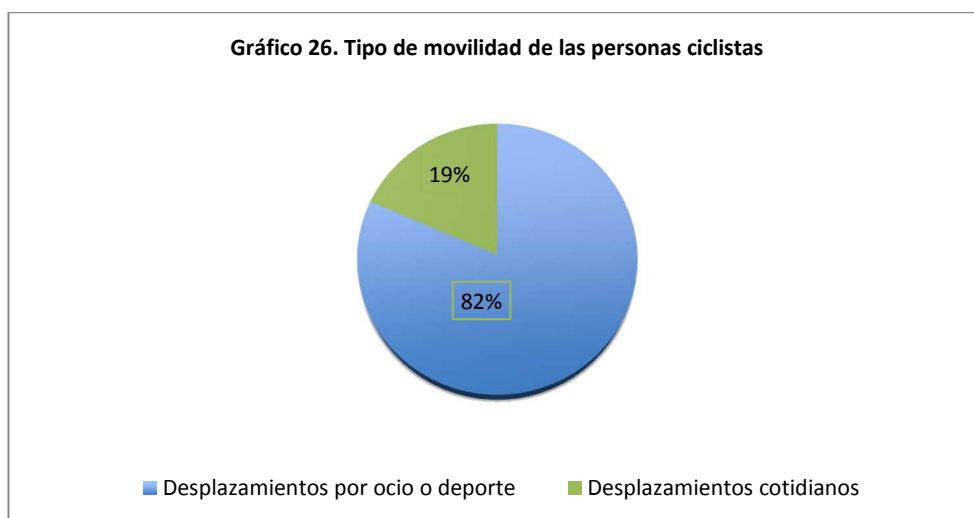
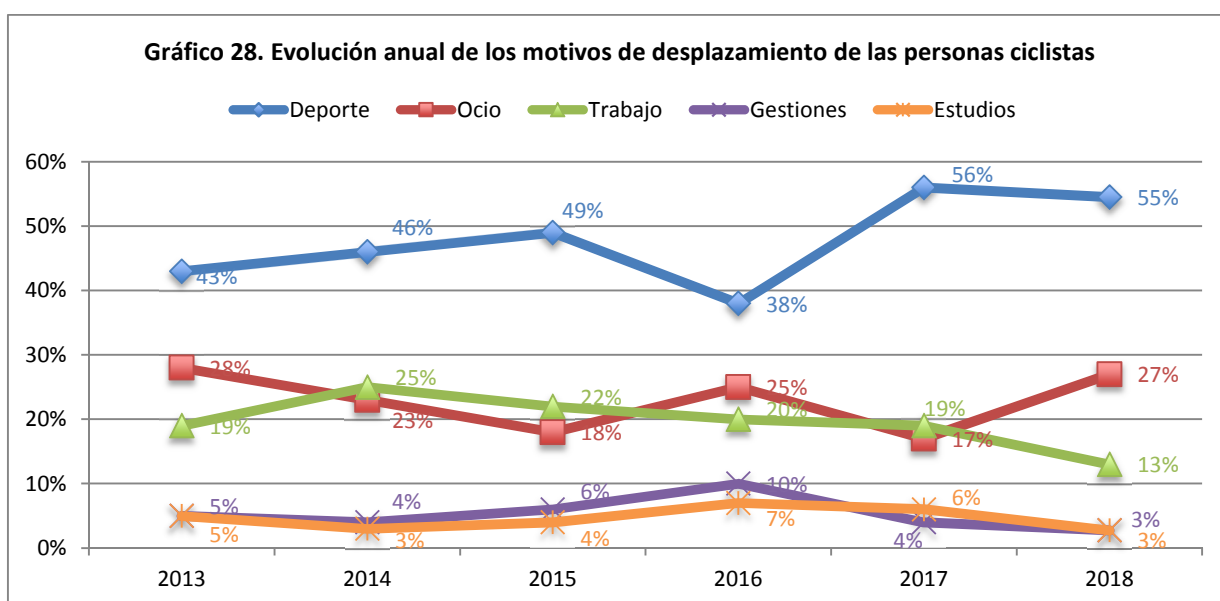
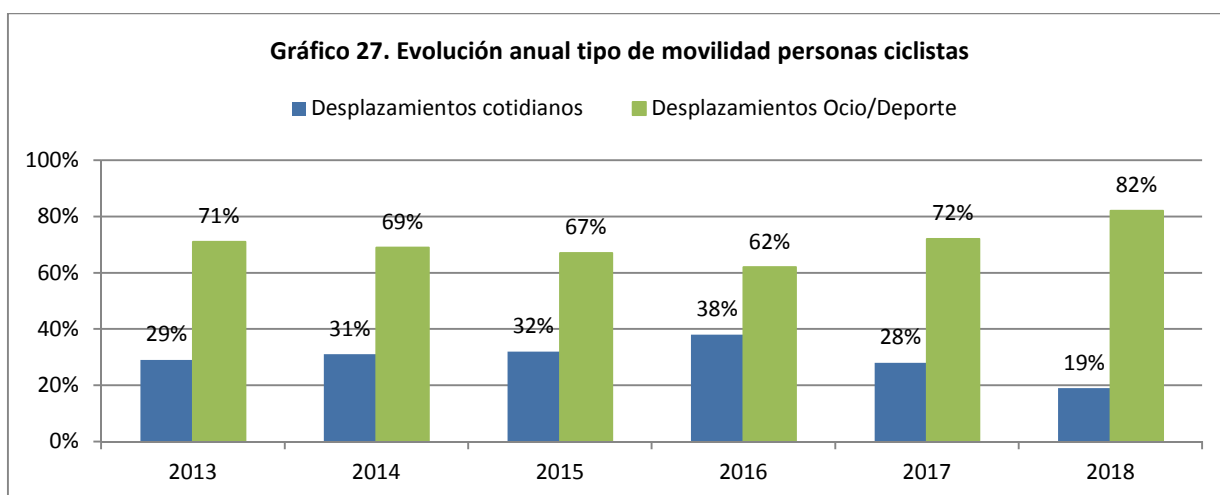


Gráfico 26. Tipo de movilidad de las personas ciclistas



Los desplazamientos cotidianos han descendido 9 puntos respecto al año pasado, pasando del 28% al 19%, y continuando con la tendencia decreciente observada en 2017.

Los desplazamientos por ocio o deporte se incrementan en 10 puntos de forma global, ya que si bien es en los desplazamientos de ocio en los que se observa fundamentalmente el incremento, hay que tener en cuenta que la diferencia entre ocio y deporte puede ser subjetiva, y en muchos casos la persona encuestada tiene dificultades para diferenciar entre estas dos categorías.



Si se analizan los datos sobre el tipo de movilidad en relación al género, las principales diferencias se aprecian en el considerable mayor uso deportivo por parte de los hombres (60%) y, en el caso de las mujeres, por el elevado peso que representan los desplazamientos vinculados al ocio (46%).

Asimismo, se observa que los desplazamientos cotidianos son ligeramente superiores entre las mujeres (20%), que entre los hombres (18%).

Tabla 11. Motivos de desplazamiento en función del género.

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
Trabajo	44 14%	8 10%	52 13%
Estudios	7 2%	4 5%	11 3%
Cuidado de personas, gestiones, compras	7 2%	4 5%	11 3%
Ocio, paseo	72 22%	36 46%	108 27%
Deporte	191 60%	27 34%	218 55%
Total	321 80%	79 20%	400 100%

El porcentaje de desplazamientos cotidianos es menor entre los mayores de 65 años (4%), y los menores de 25 años (16%). Estos porcentajes ascienden hasta el 21% en el grupo de entre 45 y 65 años, y hasta el 26% en el grupo de 25 a 44 años.

Tabla 12. Motivos de desplazamiento en función de la edad

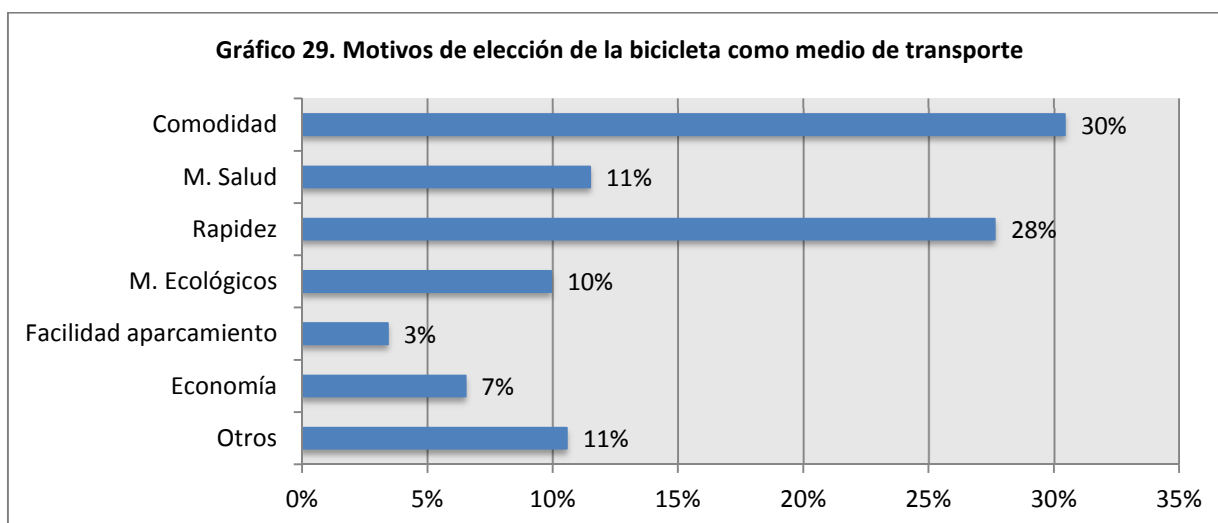
	Edad				Total
	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Trabajo	1 1%	27 25%	24 19%	0 0%	52 13%
Estudios	11 10%	0 0%	0 0%	0 0%	11 3%
Cuidado de personas, gestiones, compras	6 5%	1 1%	2 2%	2 4%	11 3%
Ocio, paseo	53 47%	24 22%	17 14%	14 26%	108 27%
Deporte	42 37%	58 53%	81 65%	37 70%	218 55%
Total	113 28%	110 28%	124 31%	53 13%	400 100%

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

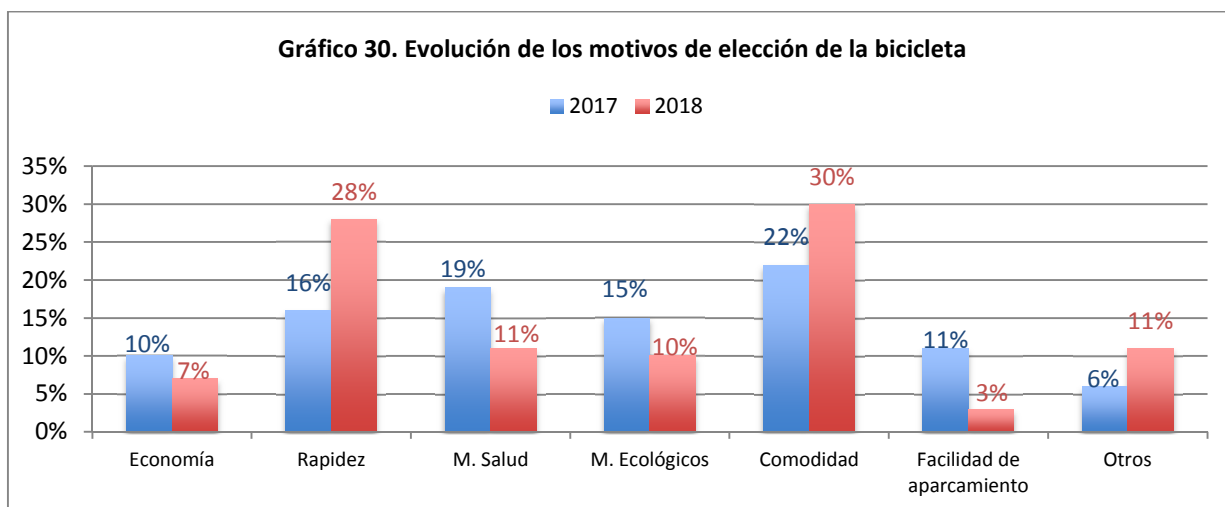
La pregunta sobre los motivos de elección de la bicicleta como modo de transporte se realiza a aquellas personas que no han señalado el deporte como el motivo principal de utilización de las vías ciclistas forales.

La comodidad es el principal motivo de elección de la bicicleta como modo de transporte (30%), seguido de la rapidez (28%). A distancia se sitúan los motivos de salud (11%), los motivos ecológicos (10%), la economía (7%), y la facilidad de aparcamiento (3%).

Un 11% de las respuestas facilitadas por las personas ciclistas encuestadas se encuadran en la categoría de “Otros motivos”, entre los que destacan fundamentalmente dos cuestiones: el disfrute personal y la seguridad. Teniendo en cuenta el peso porcentual de estas respuestas, sería interesante analizar la conveniencia de incluirlas como categorías específicas para próximos estudios.



(*) 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.

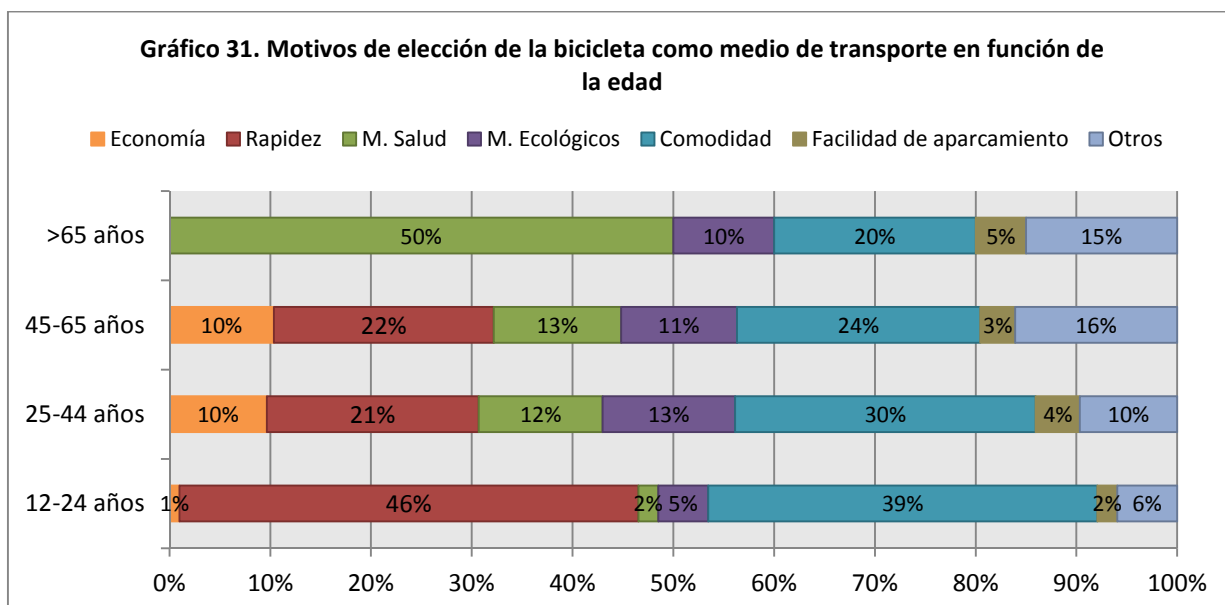


Si se analizan los motivos de elección en función del género, no se observan diferencias significativas entre hombres y mujeres ya que el orden de motivos es prácticamente el mismo en ambos casos.

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

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
Economía	17 7%	4 4%	21 7%
Rapidez	65 28%	24 27%	89 28%
Motivos de salud	27 12%	10 11%	37 11%
Motivos ecológicos	23 10%	9 10%	32 10%
Comodidad	63 27%	35 39%	98 30%
Facilidad de aparcamiento	9 4%	2 2%	11 3%
Otros	29 12%	5 6%	34 11%
Total	233 72%	89 28%	322 100%

Sin embargo, sí se pueden apreciar algunas 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.

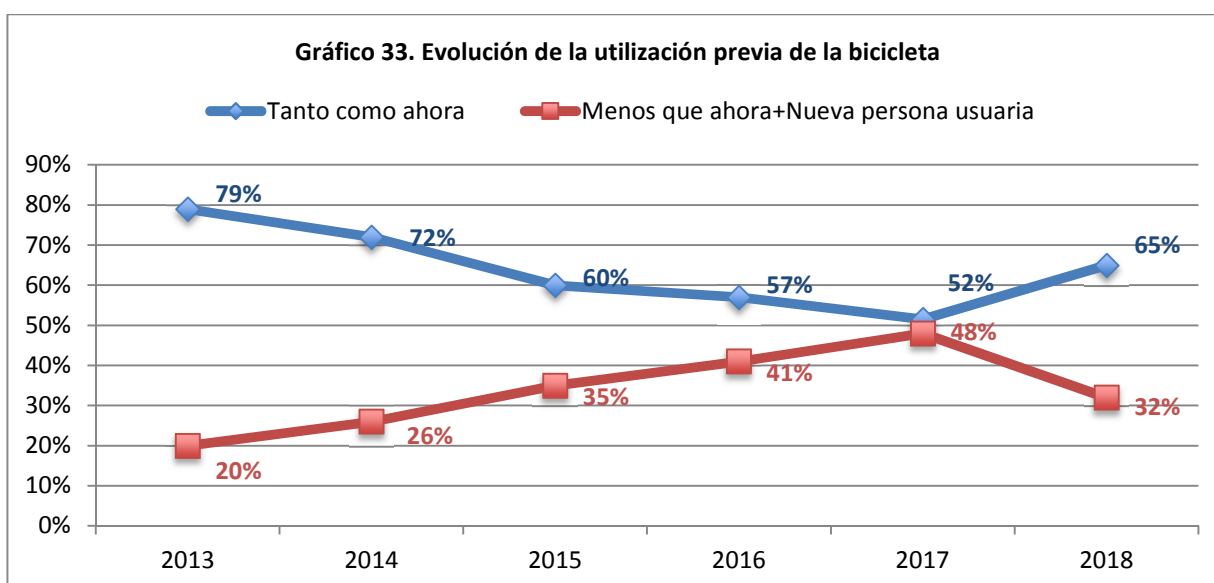
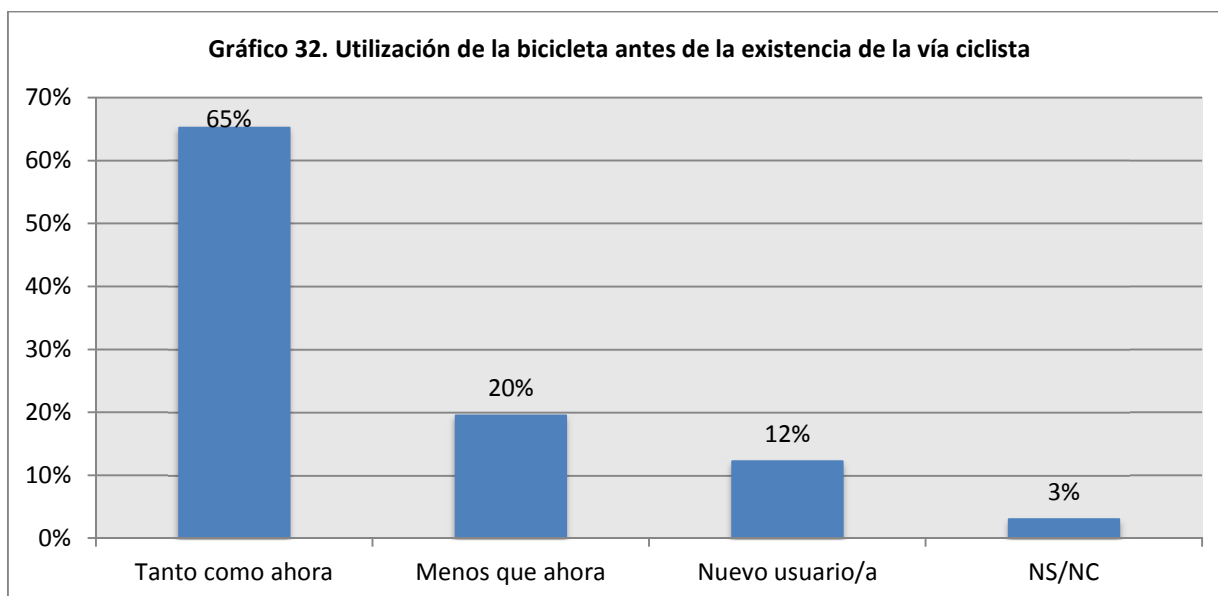


4.4. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta.

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 65% de la población ciclista encuestada declaró que antes de utilizar la vía ciclista usaba la bicicleta tanto como ahora, un 20% declaró utilizarla menos que ahora, y un 12% afirmó no haber usado la bicicleta anteriormente.

Estos datos permiten concluir que la existencia de la vía ciclista ha influido en prácticamente un tercio de la población ciclista encuestada (32%) a la hora de utilizar la bicicleta, bien aumentando su uso, o bien incentivando la utilización de la bicicleta por primera vez.

Si se analiza la evolución de estos datos, se puede observar que se rompe la tendencia al alza del porcentaje de personas que han aumentado el uso de la bicicleta o son nuevos usuarios.



Analizando los datos en función del género, se observa que el porcentaje de mujeres que son nuevas usuarias o que utilizan ahora más la bicicleta es 9 puntos superior al de los hombres (39% en el caso de las mujeres y 30% en el de los hombres). No obstante, hay que destacar que esta diferencia de porcentajes entre mujeres y hombres ha descendido de 22 puntos en 2017 a 9 puntos en 2018.

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

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
Sí, tanto como ahora	215 67%	46 58%	261 65%
Sí, pero menos que ahora	59 18%	19 24%	78 20%
No, soy nuevo/a usuario/a	37 12%	12 15%	49 12%
NS/NC	10 3%	2 3%	12 3%
Total	321 80%	79 20%	400 100%

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 realizan desplazamientos cotidianos por estudios o trabajo.

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

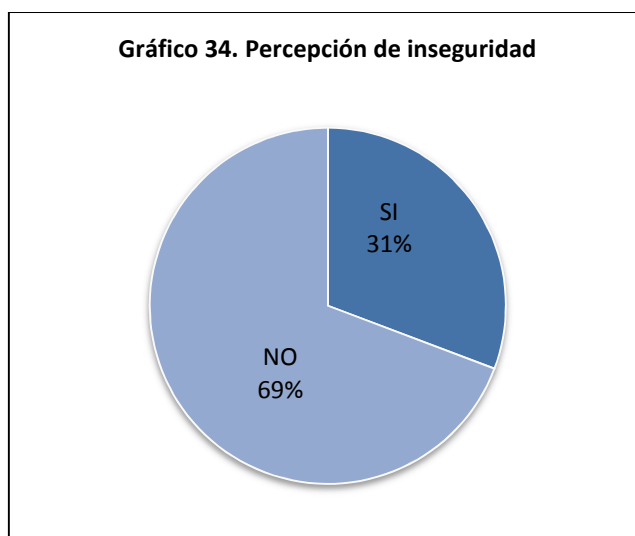
	Motivo de desplazamiento					Total
	Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Sí, tanto como ahora	28 54%	4 36%	8 73%	72 67%	149 68%	261 65%
Sí, pero menos que ahora	19 37%	7 64%	3 27%	18 17%	31 14%	78 20%
No, soy nuevo/a usuario/a	3 6%	0 0%	0 0%	16 15%	30 14%	49 12%
NS/NC	2 4%	0 0%	0 0%	2 2%	8 4%	12 3%
Total	52 13%	11 3%	11 3%	108 27%	218 55%	400 100%

5. VALORACIÓN CICLISTA.

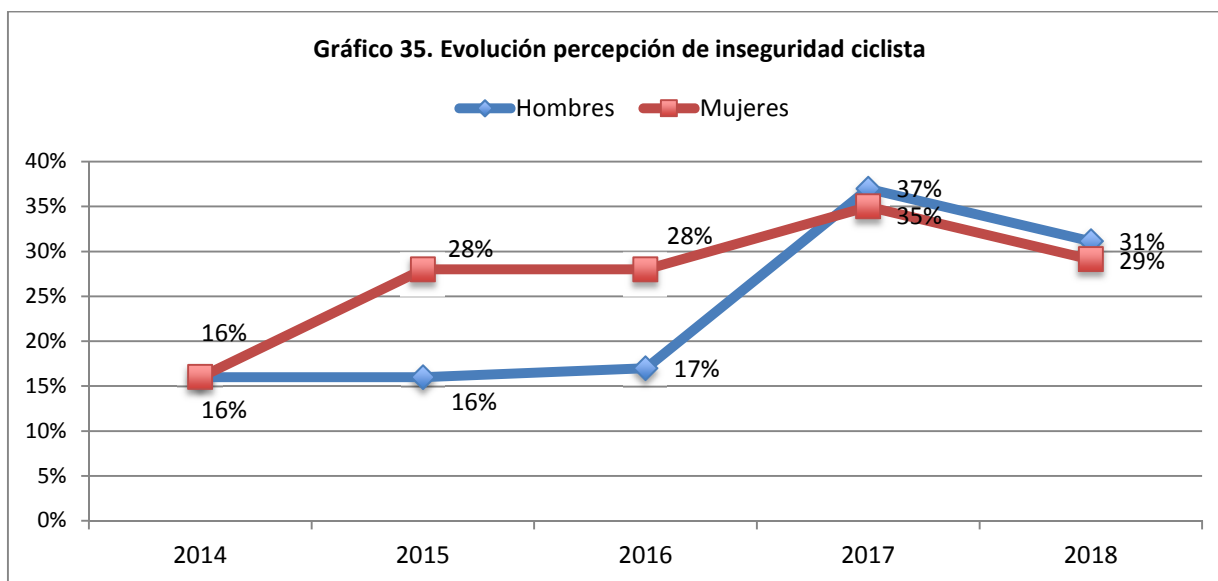
5.1. Percepción de la seguridad ciclista.

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.

El 31% de las personas encuestadas respondieron que se sentían inseguras en algún punto o tramo de la vía ciclista, lo que supone un decremento de 6 puntos respecto al año anterior. 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 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 desciende tanto en hombres como en mujeres, equiparándose prácticamente los resultados entre los dos géneros (31% hombres y 29% mujeres).



Las personas que afirmaron sentirse inseguras realizaron un total de 126 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 dirigidas a las personas usuarias sobre el estado de diversos aspectos del viario ciclista foral, como el firme o asfalto, la señalización, iluminación, convivencia entre personas usuarias, percepción de seguridad, y en general, su valoración global teniendo en cuenta todos estos aspectos.

Para conocer el grado de satisfacción, la valoración propuesta era de 0 a 10 puntos 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

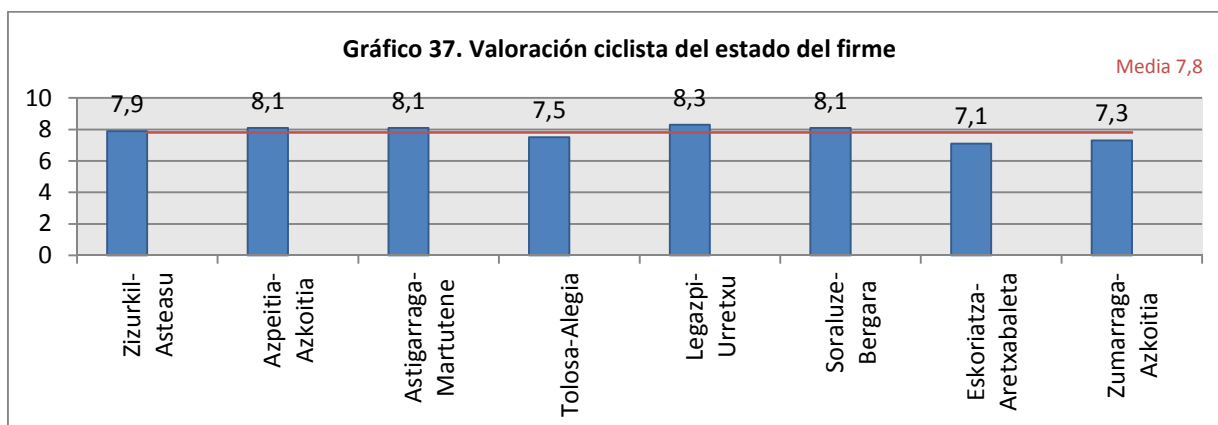
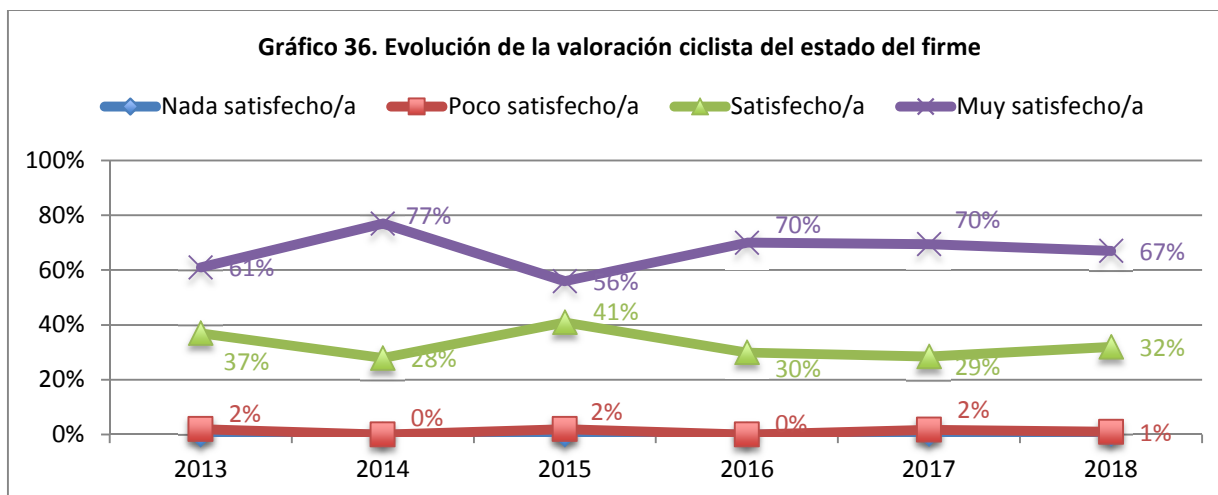
Valoración en puntos	Equivalencia
0, 1, 2	Nada satisfecho/a
3, 4	Poco satisfecho/a
5, 6, 7	Satisfecho/a
8, 9, 10	Muy satisfecho/a

5.2.1. Valoración del estado del firme.

El 99% se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado del firme o asfalto (67% muy satisfechas y 32% satisfechas).

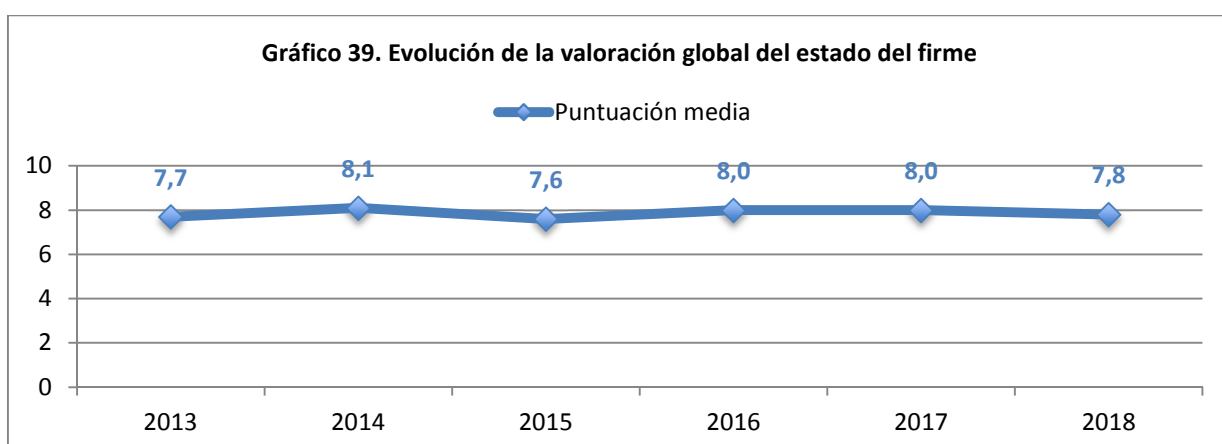
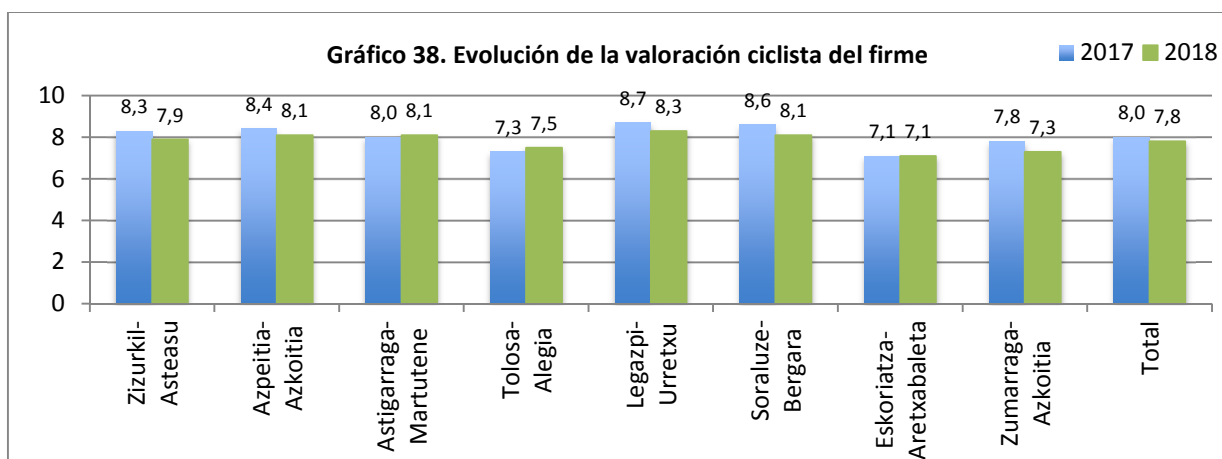
La puntuación media obtenida para el estado del firme o asfalto es de 7,8 puntos sobre 10, siendo este aspecto, tras la seguridad ciudadana, el factor mejor valorado.

La puntuación más alta en este aspecto fue para la vía Legazpi-Urretxu con 8,3 puntos, y la más baja para la vía Eskoriatza-Aretxabaleta con 7,1 puntos.



La valoración global del estado del firme o asfalto en 2018 desciende en 0,2 puntos respecto a la alcanzada 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 solamente en 2 vías, el tramo Tolosa-Alegia (+0,2) y Astigarraga-Martutene (+0,1). La valoración desciende en el resto de las vías ciclistas, especialmente en los tramos Soraluze-Bergara y Zumarraga-Azkoitia con una bajada de medio punto en cada una.

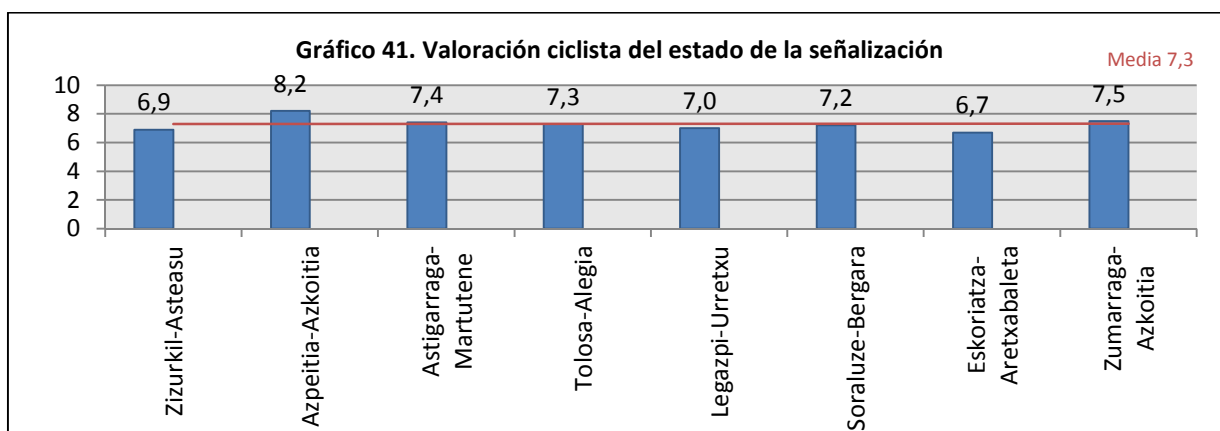
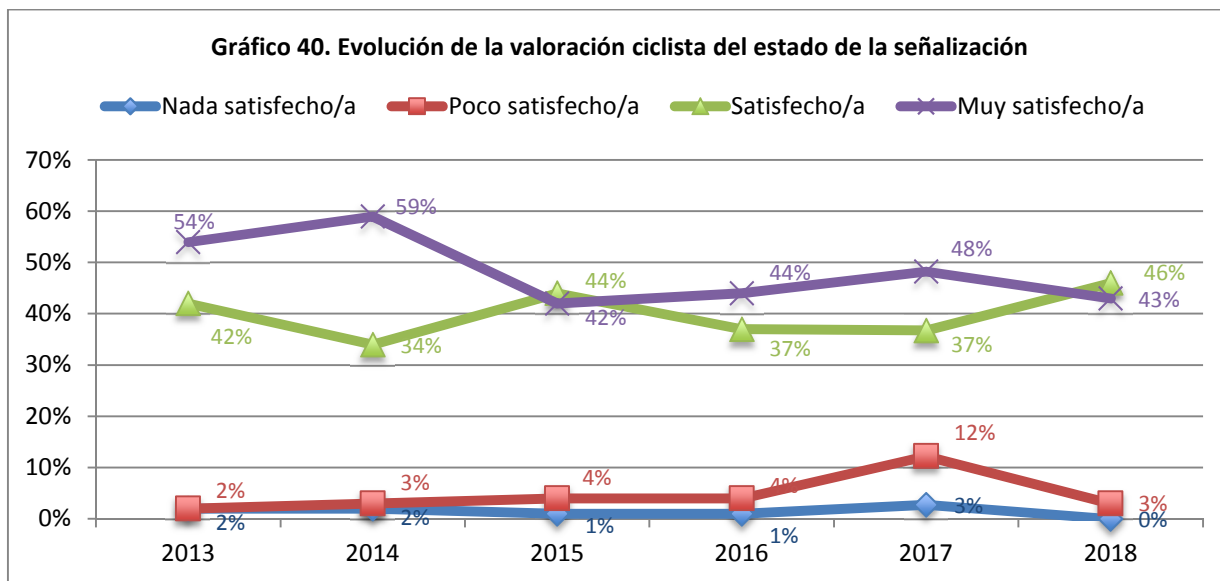


5.2.2. Valoración del estado de la señalización.

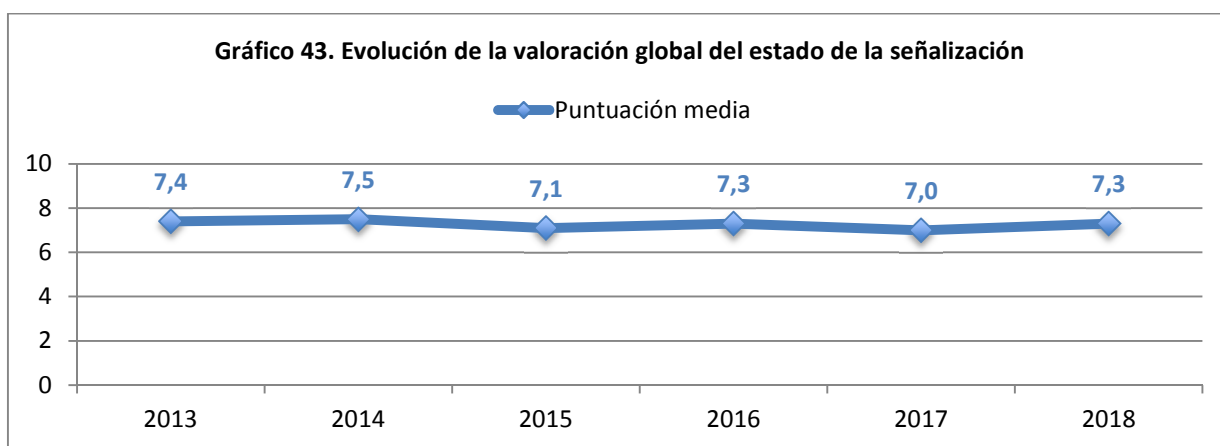
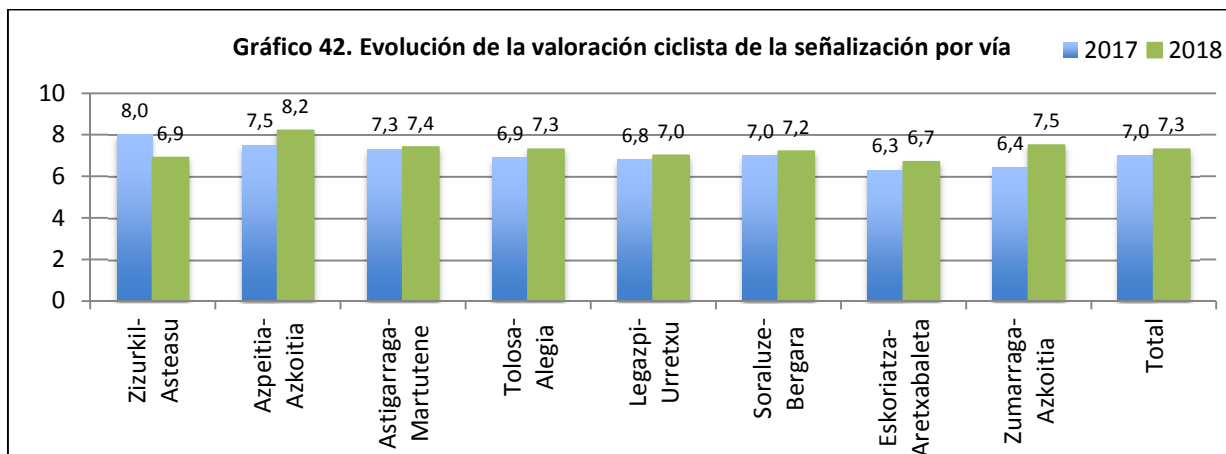
El 89% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la señalización (43% muy satisfechas y 46% satisfechas), 4 puntos más que el año anterior.

La puntuación media del estado de la señalización es de 7,3 puntos sobre 10, lo que supone una mejora de 0,3 puntos.

La puntuación más alta en este aspecto ha sido para la vía Azpeitia-Azkoitia con 8,2 puntos, y la más baja para la vía Eskoriatza-Aretxabaleta con 6,7 puntos.



Respecto a los resultados del año 2017, se observan incrementos de la puntuación media en todas las vías excepto en el tramo Zizurkil-Asteasu que baja la valoración en este aspecto en 1,1 puntos.

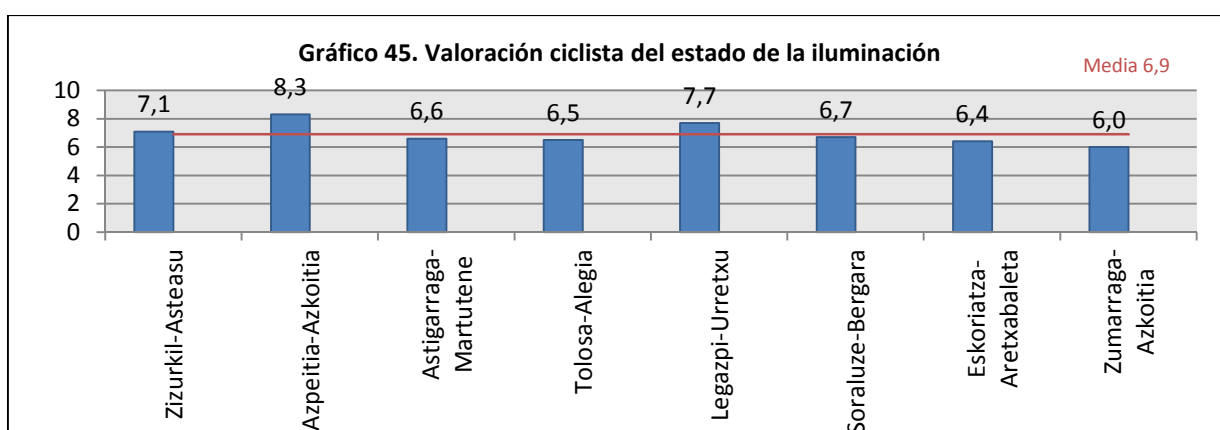
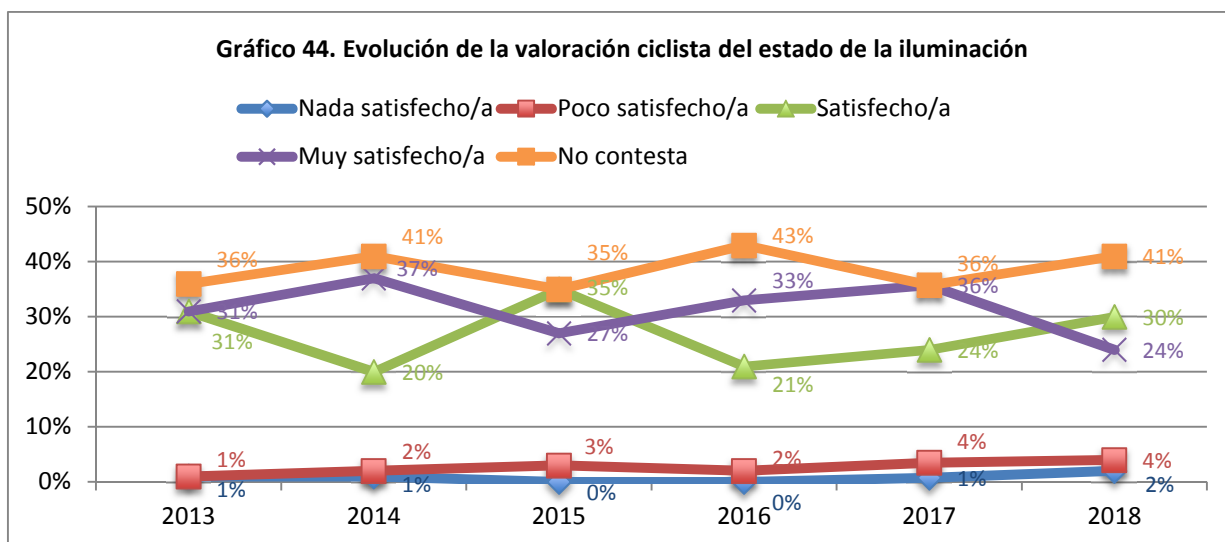


5.2.3. Valoración del estado de la iluminación.

El 54% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la iluminación de las vías ciclistas (un 24% muy satisfechas y un 30% satisfechas). Hay que señalar que el 41% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración¹.

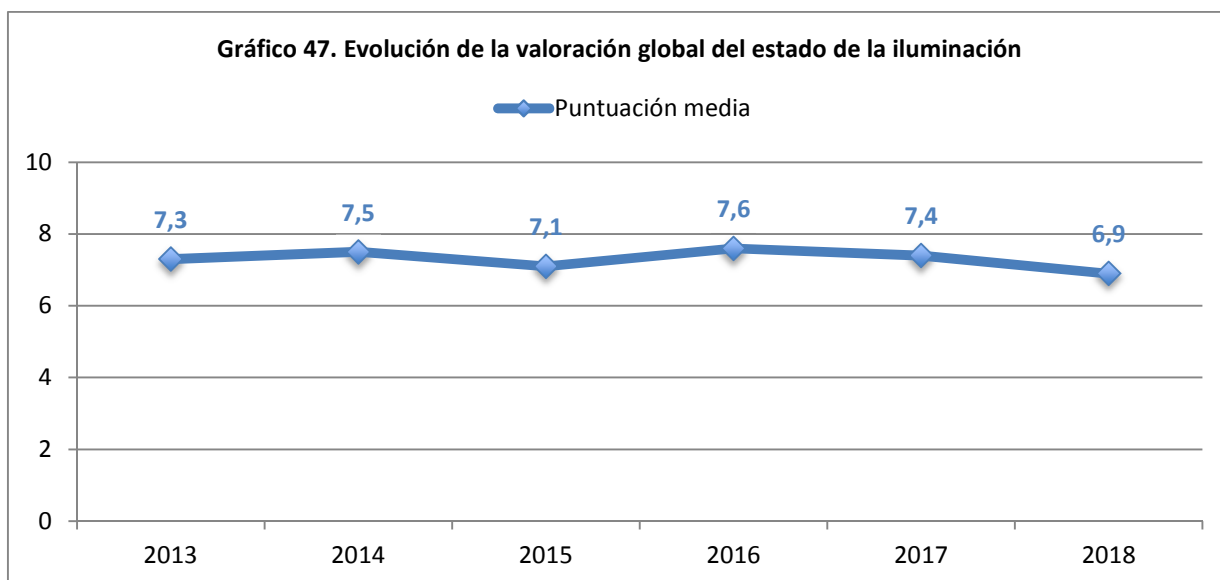
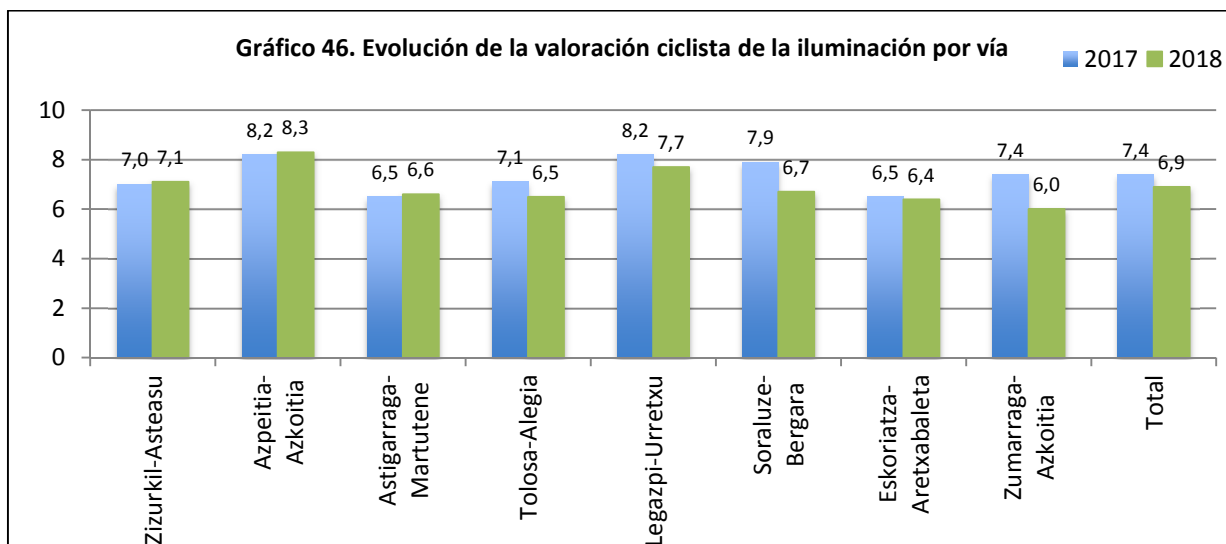
La puntuación media obtenida para el estado de la iluminación es de 6,9 puntos, lo que supone un descenso de 0,5 puntos respecto al año anterior y que sea la primera vez que es valorado por debajo de los 7 puntos.

La puntuación más alta la obtuvieron Azpeitia-Azkoitia (8,3) y Legazpi-Urretxu (7,7). Las más bajas corresponden a los de Zumarraga-Azkoitia (6,0) y Eskoriatza-Aretxabaleta (6,4).



¹ 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.

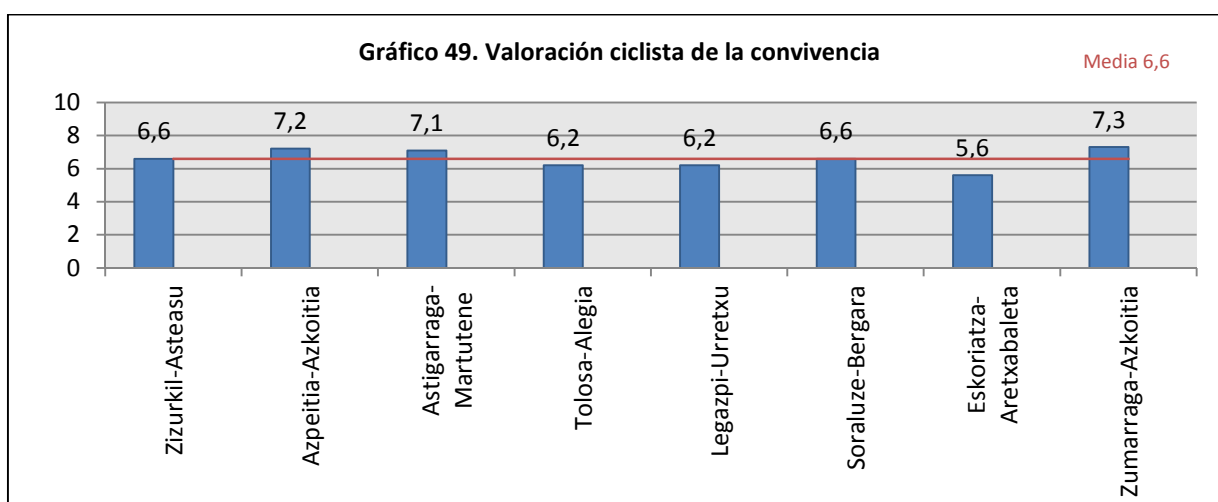
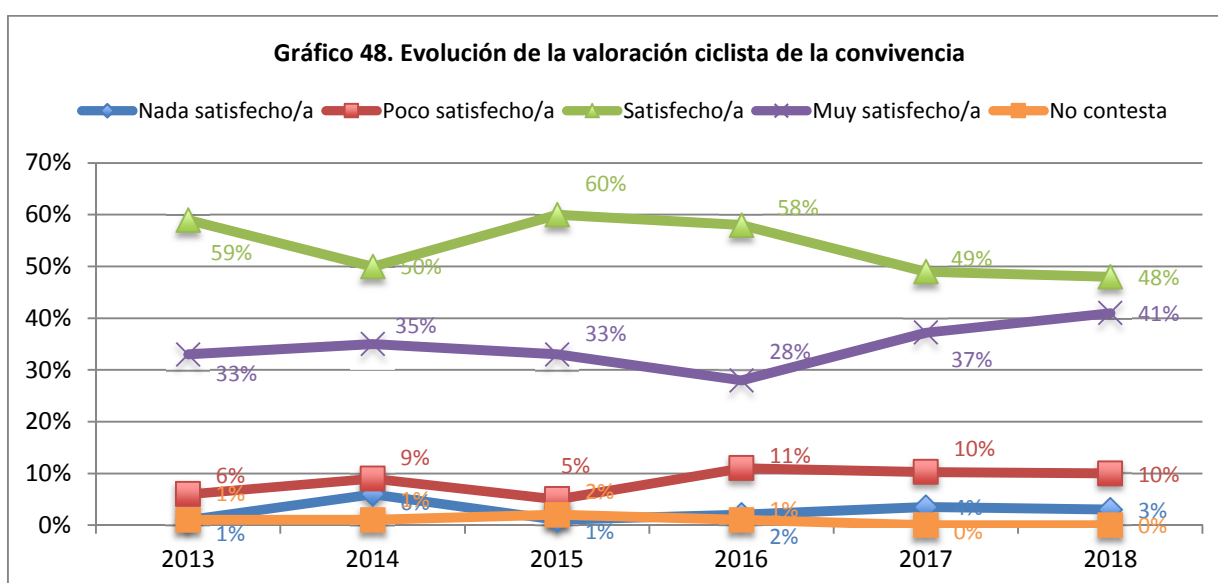
Como se observa en el cuadro siguiente, la valoración sobre el estado de la iluminación empeora en 5 vías ciclistas, de forma más significativa en Zumarraga-Azkoitia (-1,4 puntos) y Soraluze-Bergara (-1,2 puntos). Solo en 3 vías se observa una ligera mejora en la valoración sobre el estado de la iluminación.



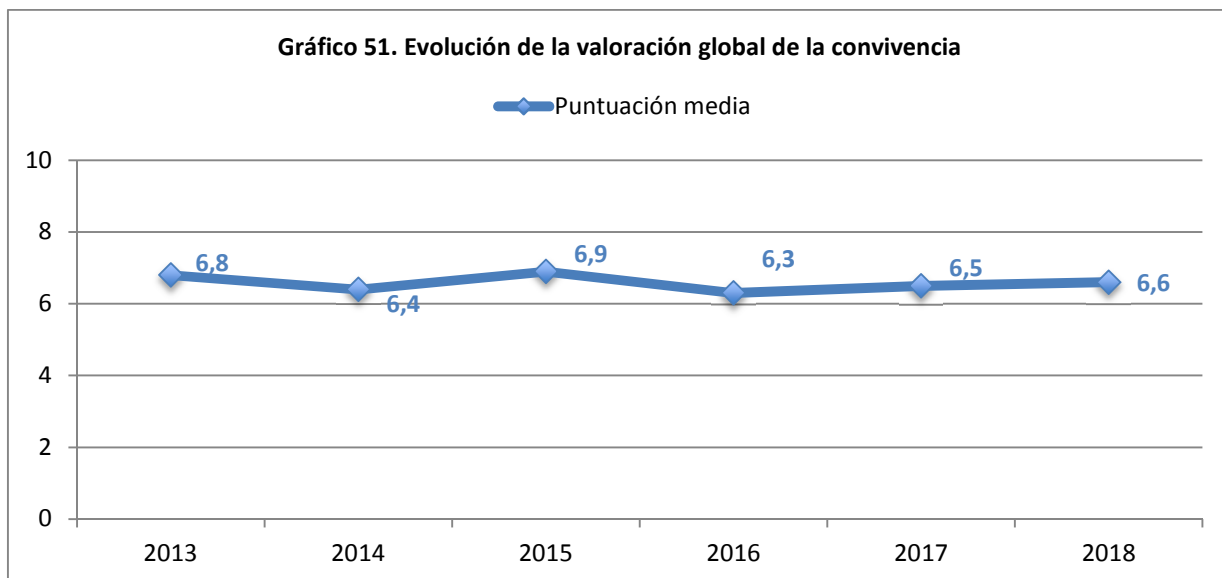
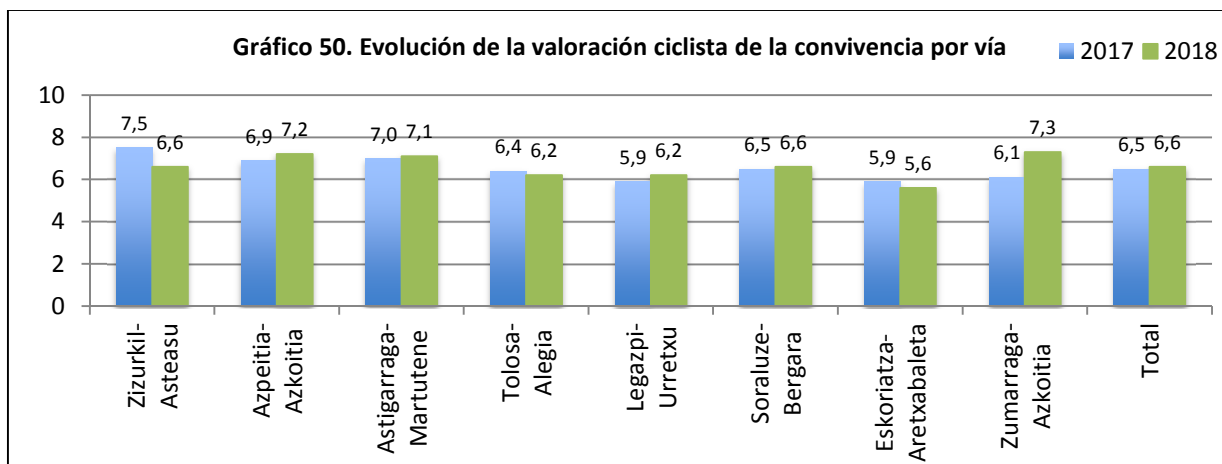
5.2.4. Valoración respecto a los niveles de convivencia.

El 89% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas (48%) o muy satisfechas (41%) respecto a los niveles de convivencia en las vías ciclistas forales, aunque continúa siendo el aspecto sometido a valoración que recibe la peor puntuación, con 6,6 puntos.

La vía que obtiene la puntuación más baja en este aspecto fue Eskoriatza-Aretxabaleta con 5,6 puntos, y la mejor valorada, con 7,3 puntos, Zumarraga-Azkoitia.



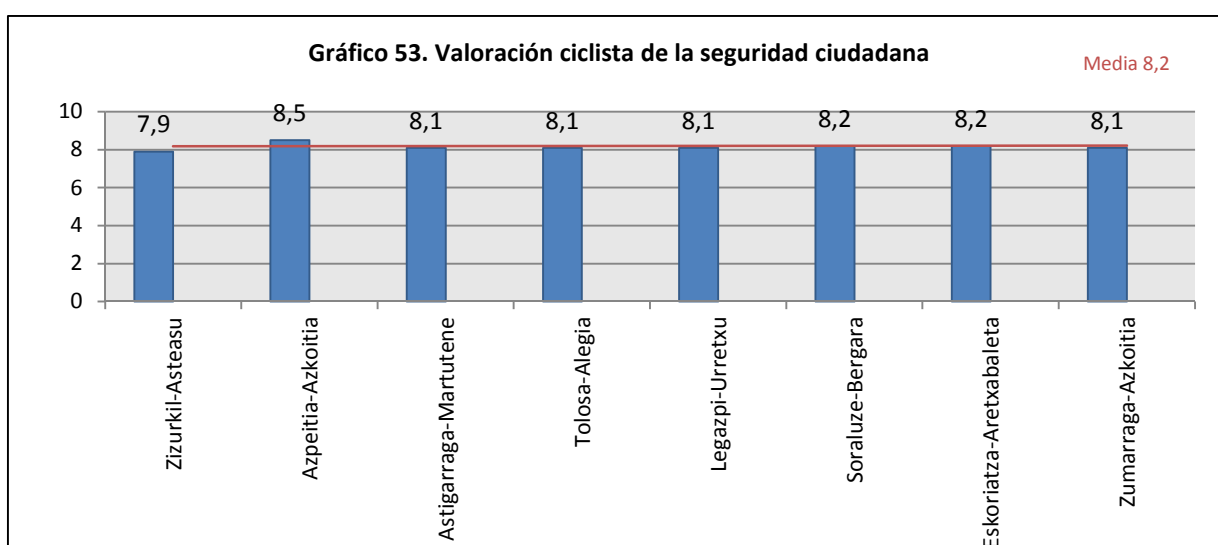
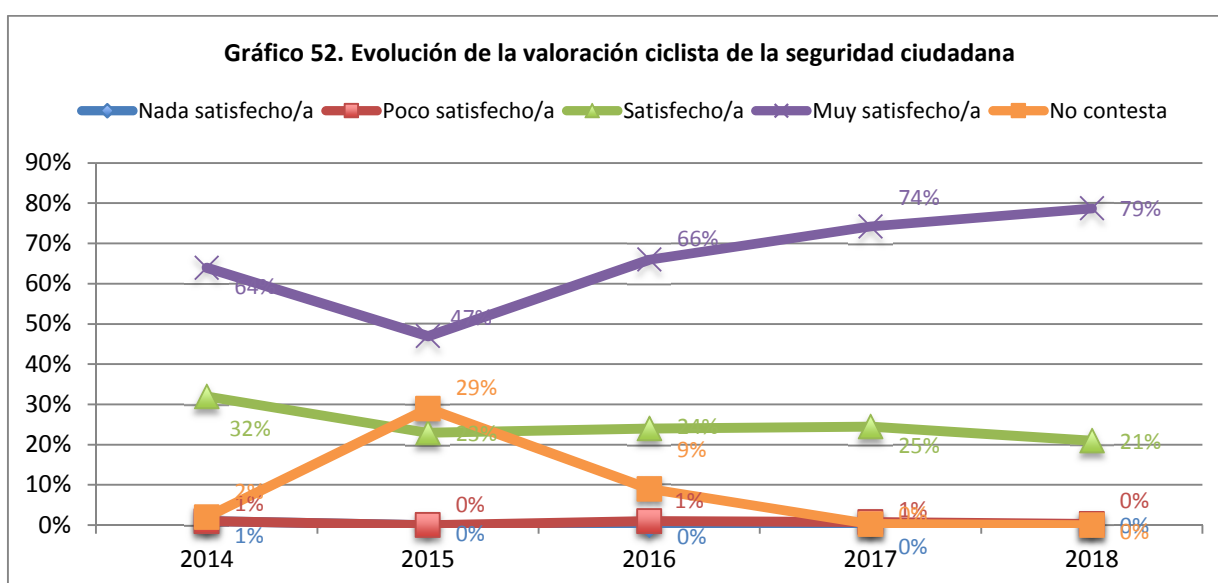
La valoración de la convivencia ha mejorado 0,1 puntos respecto al año anterior. Este incremento de la valoración se observa en todas las vías, a excepción de 3: Zizurkil-Asteasu que empeora 0,9 puntos, Eskoriatza-Aretxabaleta que baja 0,3 puntos y Tolosa-Alegia con un descenso de 0,2 puntos.



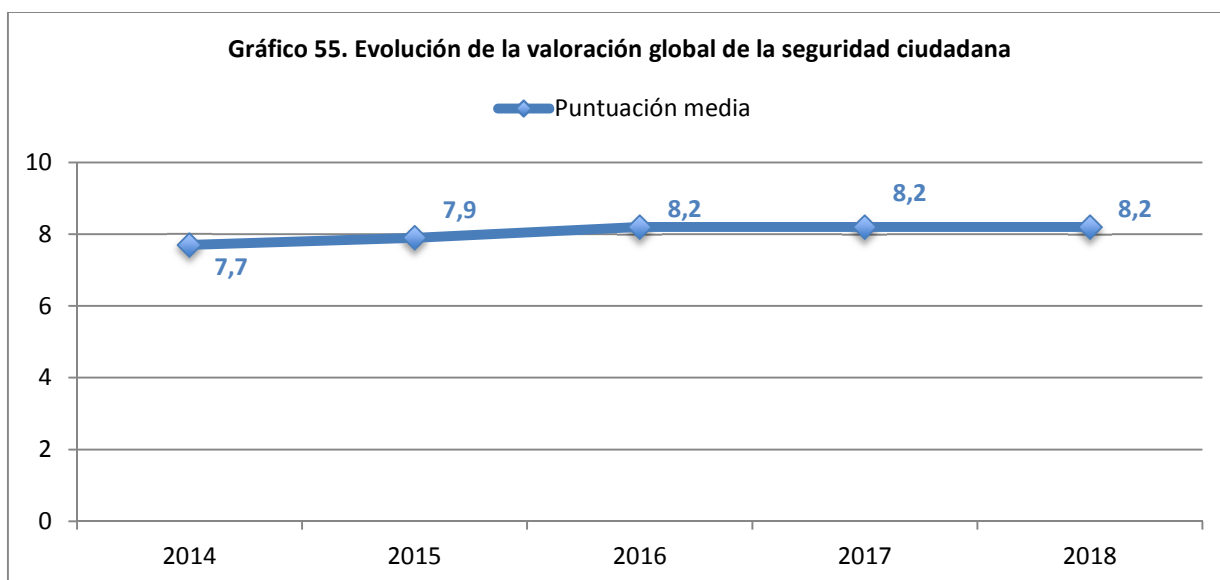
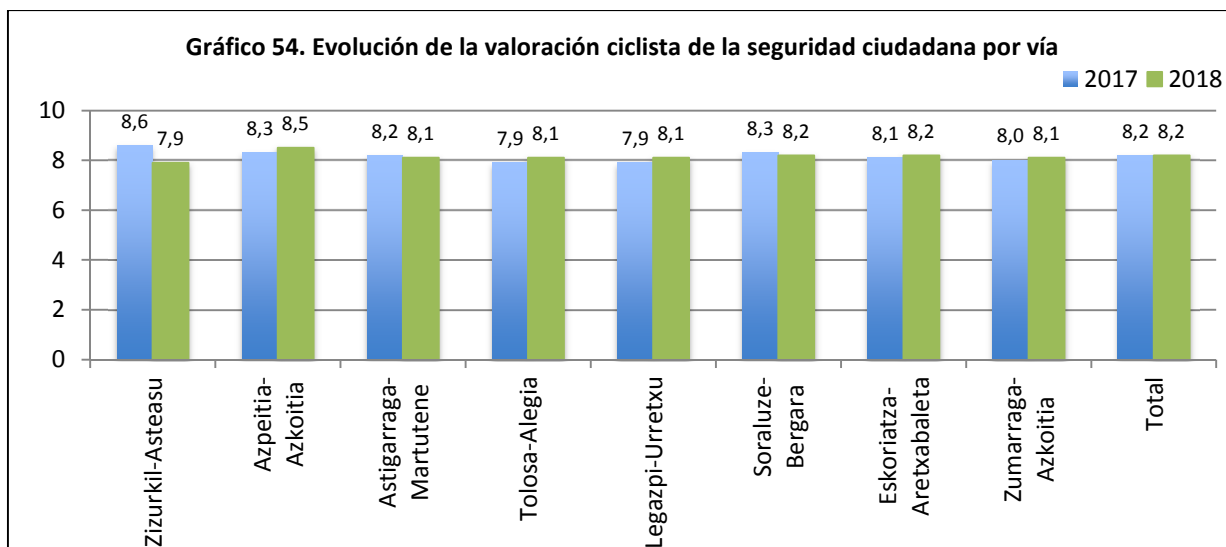
5.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana.

Todas las personas encuestadas se muestran satisfechas o muy satisfechas con la seguridad ciudadana en las vías ciclistas forales (79% muy satisfechas y 21% 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 sigue siendo Azpeitia-Azkoitia con 8,5 puntos.



La puntuación media se mantiene respecto al año anterior, si bien se observa un descenso en 3 vías, especialmente en el tramo Zizurkil-Asteasu que fue el mejor valorado en 2017 y que este año retrocede 0,7 puntos.

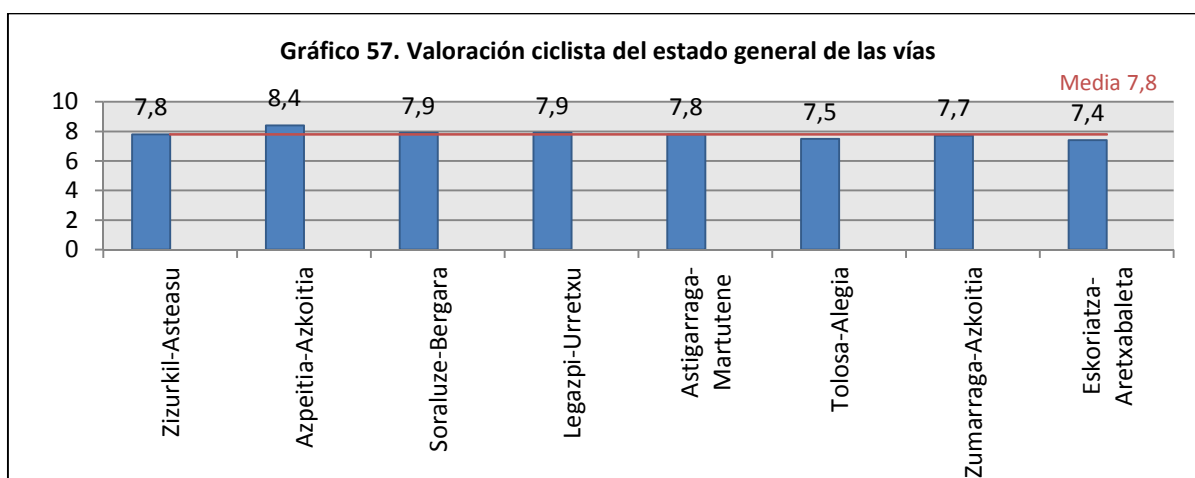
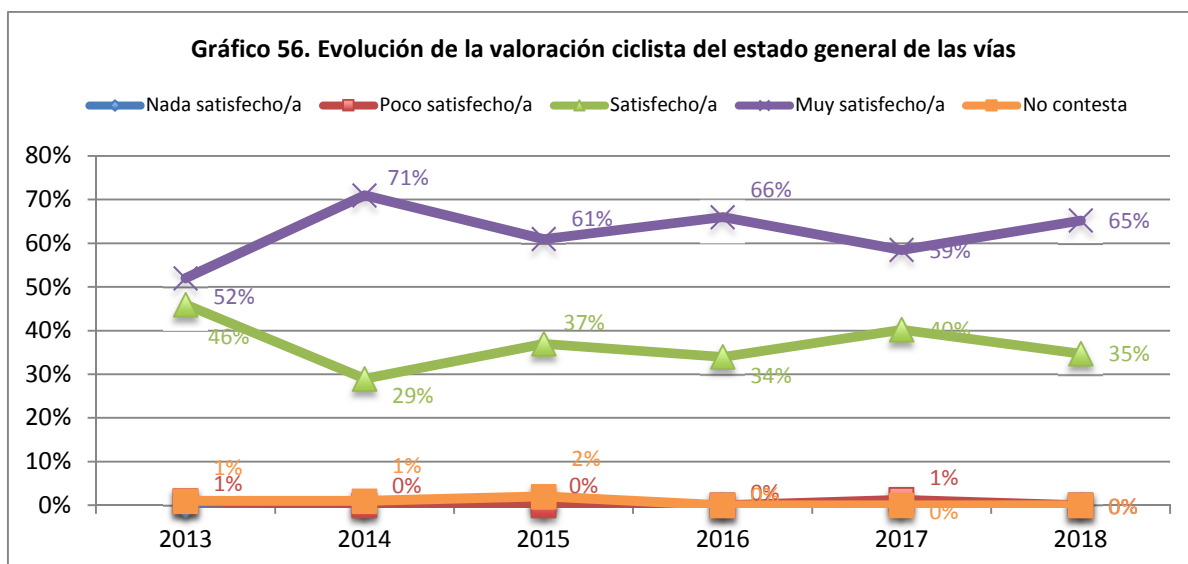


5.2.6. Valoración general de las vías ciclistas.

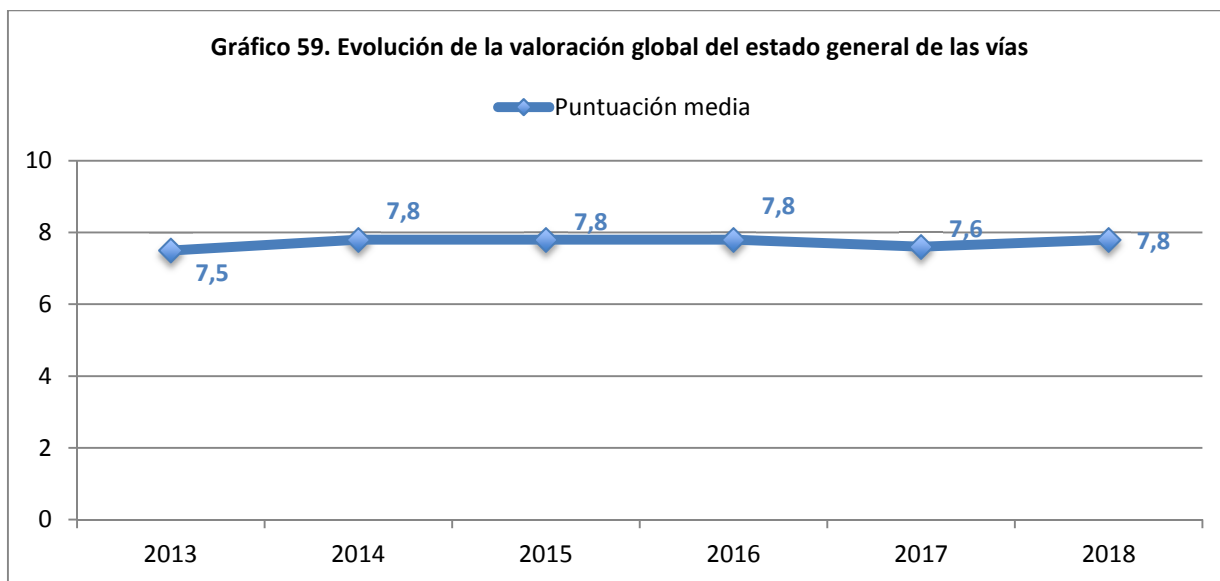
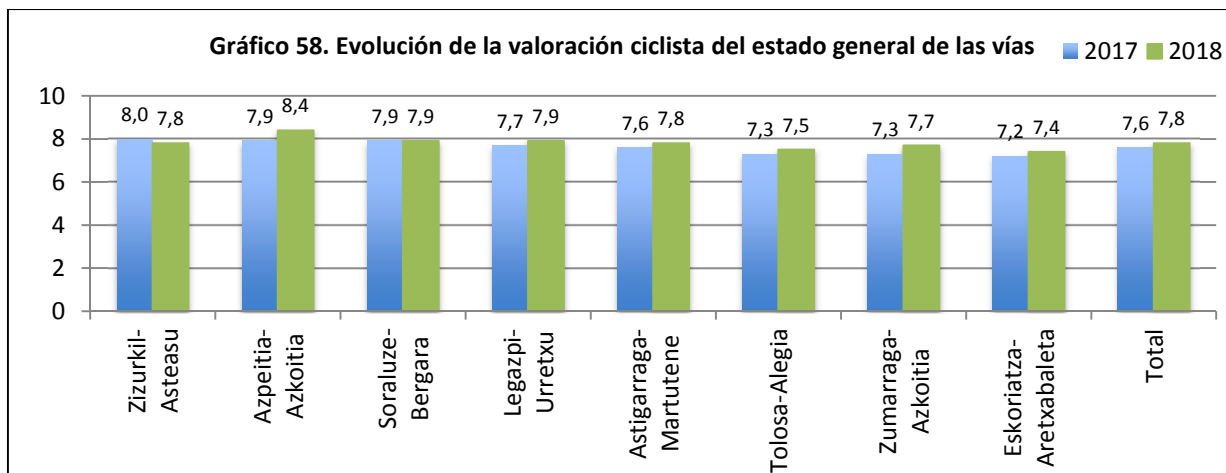
Todas las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas (65% muy satisfechas y 35% satisfechas) con el estado general de las vías ciclistas (considerando conjuntamente todos los aspectos parciales: estado del firme, señalización, iluminación, convivencia y seguridad ciudadana).

La puntuación media se incrementa en 0,2 puntos respecto al año anterior, situándose en 7,8 puntos, en un nivel similar al registrado durante los últimos cinco años.

La vía ciclista mejor valorada es Azpeitia-Azkoitia con 8,4 puntos y la peor valorada sigue siendo Eskoriatza-Aretxabaleta con 7,4 puntos.




La valoración del estado general de las vías sigue siendo alta y asciende en todas a excepción del tramo Zizurkil-Asteasu, en el que baja 2 décimas.



Si se analizan las puntuaciones medias generales, se observa que hay 3 vías por encima de la media, 2 en la media y 3 por debajo. Destaca de forma positiva la vía Azpeitia-Azkoitia porque obtiene 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 casi todos los aspectos valorados.

Tabla 17. Valoraciones ciclistas por tramos

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

 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 de la señalización y la convivencia suben 3 y 1 décima, respectivamente. La puntuación media de la seguridad se mantiene, mientras que bajan las de la iluminación (5 décimas) y el firme (2 décimas).

A pesar de la subida de 1 décima de la puntuación media de la convivencia, sigue siendo el aspecto que claramente obtiene una valoración más baja, especialmente en los tramos Eskoriatza-Aretxabaleta, Tolosa-Alegia y Legazpi-Urretxu.

La puntuación media de la valoración general se incrementa en 2 décimas respecto a la obtenida en 2017. Analizando la valoración general por tramos, se observa que ésta sube en 6 de las 8 vías estudiadas, se mantiene en 1 (Soraluze-Bergara) y baja en otra (Zizurkil-Asteasu).

La tendencia a la baja de las valoraciones obtenidas en la vía Eskoriatza-Aretxabaleta observada en estudios anteriores parece frenarse, recuperando incluso 2 décimas en la valoración general de la vía.

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
	2018	7,9	7,5	8,1	8,1	8,3	8,1	7,1	7,3	7,8
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
	2018	6,9	7,3	8,2	7,4	7,0	7,2	6,7	7,5	7,3
Iluminación	2013	7,3	7,3	7,1	6,8	7,6	7,5	8,1	7,0	7,3
	2014	7,2	7,4	7,6	7,3	7,5	7,7	7,8	7,4	7,5
	2015	6,7	7,0	7,3	7,5	7,0	7,5	6,9	6,5	7,1
	2016	7,9	8,1	8,2	7,6	8,1	7,7	7,1	6,2	7,6
	2017	7,0	7,1	8,2	6,5	8,2	7,9	6,5	7,4	7,4
	2018	7,1	6,5	8,3	6,6	7,7	6,7	6,4	6,0	6,9
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
	2018	6,6	6,2	7,2	7,1	6,2	6,6	5,6	7,3	6,6
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
	2018	7,9	8,1	8,5	8,1	8,1	8,2	8,2	8,1	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
	2018	7,8	7,5	8,4	7,8	7,9	7,9	7,4	7,7	7,8

 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 70% se declara muy satisfecha, si bien las diferencias de porcentajes se han reducido considerablemente entre los distintos grupos.

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

	Frecuencia de utilización de la vía ciclista			Total
	4-7 días/semana	1-3 días/semana	Ocasionalmente	
Nada satisfecho/a	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%
Poco satisfecho/a	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%
Satisfecho/a	51 33,6%	61 38,6%	27 30,0%	139 34,8%
Muy satisfecho/a	101 66,4%	97 61,4%	63 70,0%	261 65,3%
Total	152 38,0%	158 39,5%	90 22,5%	400 100%

Los/as nuevos/as usuarios/as son los que mejor valoración general otorgan a las vías ciclistas. Así, el 82% se declara muy satisfecho con el estado general de la vía, 17 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	
Nada satisfecho/a	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
Poco satisfecho/a	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
Satisfecho/a	94 36%	32 41%	9 18%	4 33%	139 35%
Muy satisfecho/a	167 64%	46 59%	40 82%	8 67%	261 65%
Total	261 65%	78 20%	49 12%	12 3%	400 100%

El motivo de desplazamiento también tiene influencia en la valoración realizada. Las personas que realizan desplazamientos cotidianos se muestran más satisfechas en general con la vía ciclista utilizada, que aquellas cuyo motivo de desplazamiento es el ocio o el deporte.

Tabla 21. Nivel de satisfacción en función del motivo del desplazamiento.

	Motivo de desplazamiento					Total
	Trabajo	Estudios	Cuidado, gest., comp.	Ocio, paseo	Deporte	
Nada satisfecho/a	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
Poco satisfecho/a	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
Satisfecho/a	15 29%	0 0%	3 27%	38 35%	83 38%	139 35%
Muy satisfecho/a	37 71%	11 100%	8 73%	70 65%	135 62%	261 65%
Total	52 13%	11 3%	11 3%	108 27%	218 55%	400 100%

El grupo de personas en paro es el que mejor valora el estado general de las vías ciclistas, con un 81% que se muestran muy satisfechas (16 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 2 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.

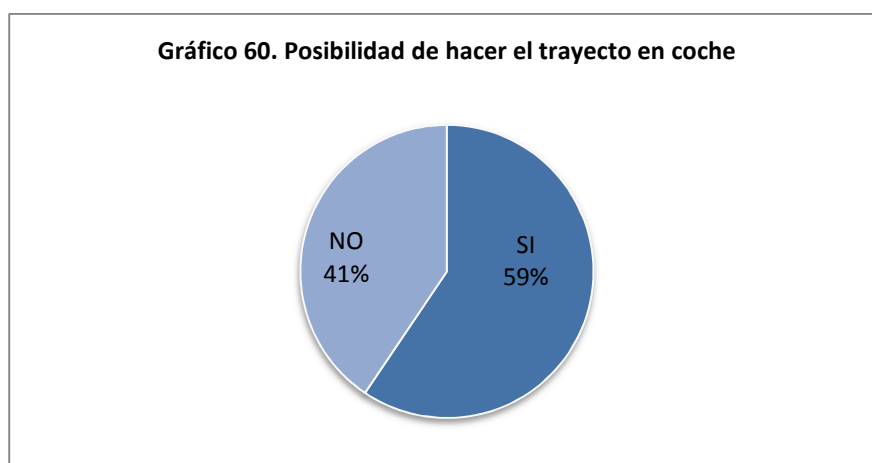
	Actividad							Total
	Trabajando	Estudiante	Trabajo dom. no rem.	En paro	Jubilado/a, Pensionista	Otras	NS/NC	
Nada satisfecho/a	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
Poco satisfecho/a	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
Satisfecho/a	73 37%	34 32%	0 0%	3 19%	29 37%	0 0%	0 0%	139 35%
Muy satisfecho/a	124 63%	73 68%	2 100%	13 81%	49 63%	0 0%	0 0%	261 65%
Total	197 49%	107 27%	2 1%	16 4%	78 20%	0 0%	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 (quienes la utilizan para ir al trabajo, centro de estudios, realizar gestiones o compras) tienen la posibilidad de hacer el trayecto en coche, ya que este dato permite conocer el grado de su apuesta por la bicicleta, aun teniendo acceso a la alternativa motorizada.

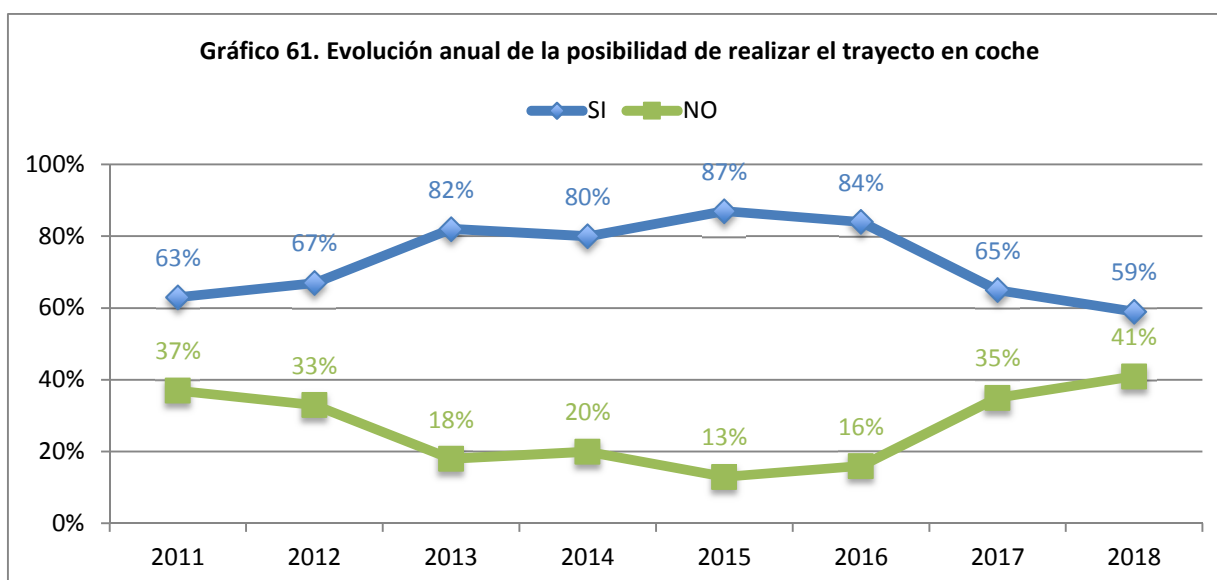
El 59% de las personas ciclistas de tipo cotidiano afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche. Este porcentaje desciende 6 puntos respecto al resultado obtenido el año anterior, y confirma la tendencia a la baja que se observa desde 2017 con un descenso de 25 puntos en 2 años.



El porcentaje de quienes afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche difiere considerablemente en función del motivo del desplazamiento. Así, mientras que el 77% de las personas encuestadas cuyo motivo de desplazamiento es el trabajo afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche, este porcentaje baja hasta el 27% entre quienes el motivo de desplazamiento es por cuidados y gestiones varias. En el caso de las personas cuyo motivo de desplazamiento son los estudios (por tanto, jóvenes y con considerable menor poder adquisitivo), este porcentaje baja hasta un 9%.

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

	Motivos de desplazamiento			Total
	Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	
SI	40 77%	1 9%	3 27%	44 59%
NO	12 23%	10 91%	8 73%	30 41%
Total	52 70%	11 15%	11 15%	74 100%



A la hora de valorar estos resultados hay que tener en cuenta que, si bien la muestra de personas ciclistas es de 400, solo se ha realizado esta pregunta a aquellas cuyos motivos de desplazamiento eran de tipo cotidiano. Por tanto, estos resultados están basados en una submuestra de 74 personas.

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

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

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

El 38% de las personas que utilizan la bicicleta para actividades cotidianas optaría por el coche en caso de no existir la vía ciclista, otro 35% utilizaría el transporte público, un 19% optaría por otros modos, especialmente caminar, y solo un 4% afirma que seguiría usando la bicicleta por otra vía.

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 primera opción a la última, pasando a ser el coche y el transporte público las opciones elegidas mayoritariamente.

Si se analizan los datos en función del género, se puede observar que el transporte público es la primera opción para las mujeres (50%), seguida del coche (25%) y andar (19%). Sin embargo, para los hombres el coche es la primera opción (41%), seguida del transporte público (31%) y el andar (19%).

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

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
En bici por otra vía	3 5%	0 0%	3 4%
Coche	24 41%	4 25%	28 38%
Transporte público	18 31%	8 50%	26 35%
Otra opción	11 19%	3 19%	14 19%
NS/NC	2 3%	1 6%	3 4%
Total	58 78%	16 22%	74 100%

Analizando en profundidad esta variable en función del motivo del desplazamiento, puede observarse que el coche es la primera opción para aquellas personas que lo realizan por motivos de trabajo (46%). Sin embargo, para aquellas que se desplazan en bicicleta por motivos de estudios el transporte público es la primera opción (64%), mientras que entre aquellas que realizan el desplazamiento por cuidados, gestiones y compras, la opción principal es andar (55%).

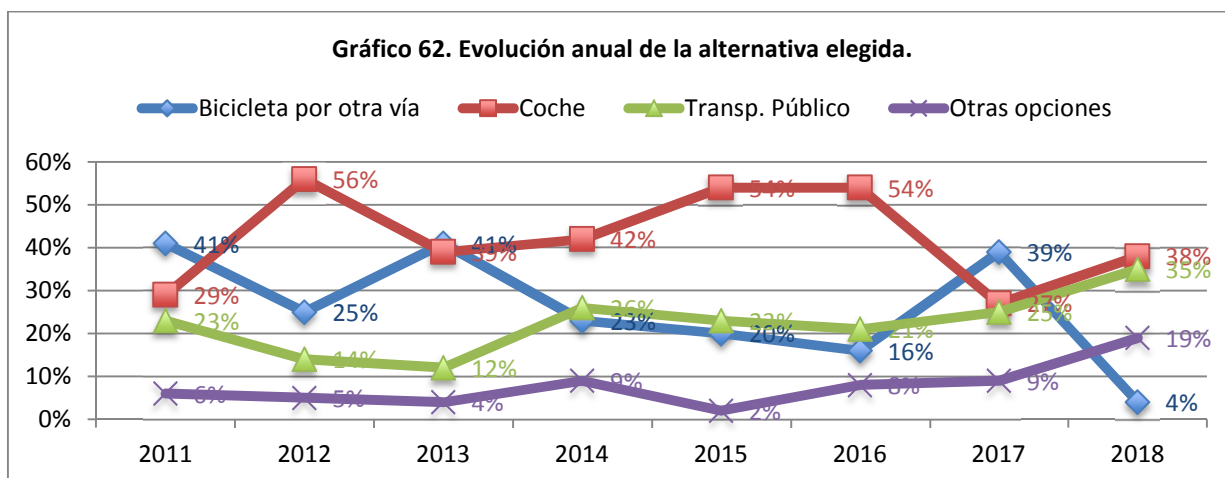
Tabla 25. Medio de transporte alternativo elegido en función del motivo de desplazamiento.

	Motivo de desplazamiento			Total
	Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	
En bici por otra vía	3 6%	0 0%	0 0%	3 4%
Coche	24 46%	2 18%	2 18%	28 38%
Transporte público	16 31%	7 64%	3 27%	26 35%
Otra opción	6 12%	2 18%	6 55%	14 19%
NS/NC	3 6%	0 0%	0 0%	3 4%
Total	52 70%	11 15%	11 15%	74 100%

Si se analizan los datos en función de la edad, se observan también diferencias significativas. Así el coche sería la principal opción de las personas de entre 25 y 65 años, mientras que para los más jóvenes la primera opción es el transporte público, y los más mayores optarían por otras opciones (andar).

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

	Edad				Total
	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
En bici por otra vía	0 0%	1 4%	2 8%	0 0%	3 4%
Coche	3 17%	16 57%	9 35%	0 0%	28 38%
Transporte público	10 56%	7 25%	9 35%	0 0%	26 35%
Otra opción	5 28%	3 11%	4 15%	2 100%	14 19%
NS/NC	0 0,0%	1 3,6%	2 7,7%	0 0,0%	3 4%
Total	18 24%	28 38%	26 35%	2 3%	74 100%



Si se estudia la evolución de esta variable se observa que la proporción de quienes seguirían utilizando la bicicleta para realizar el trayecto por otra vía cae a su nivel más bajo en toda la serie histórica (4%), quedando además limitada esta opción a hombres de entre 25 y 65 años cuyo motivo de desplazamiento es el trabajo.

En sentido contrario, hay que destacar el incremento del transporte público y de otras opciones (andar) como alternativas elegidas.

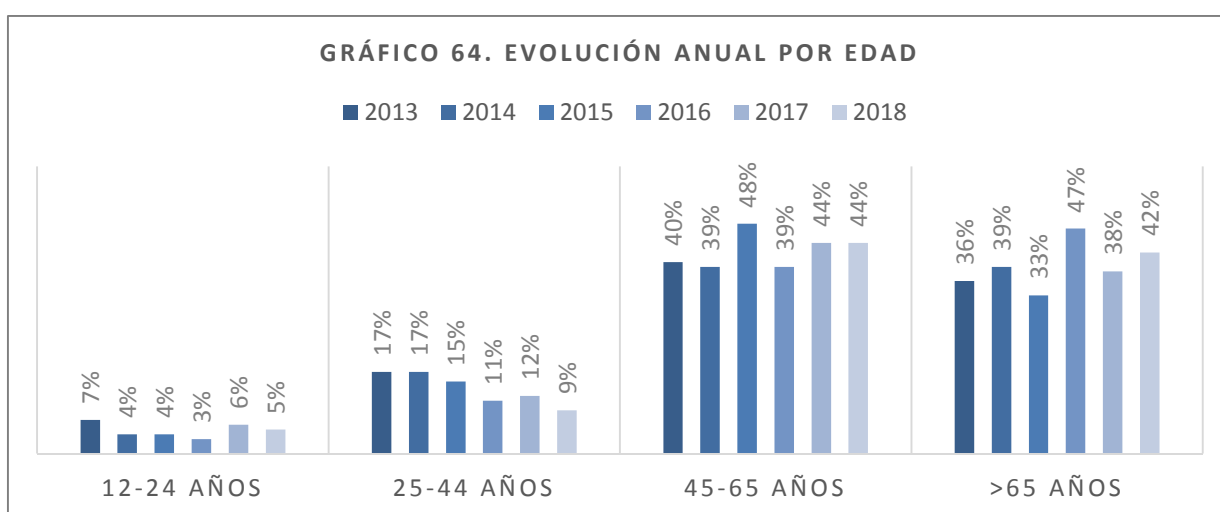
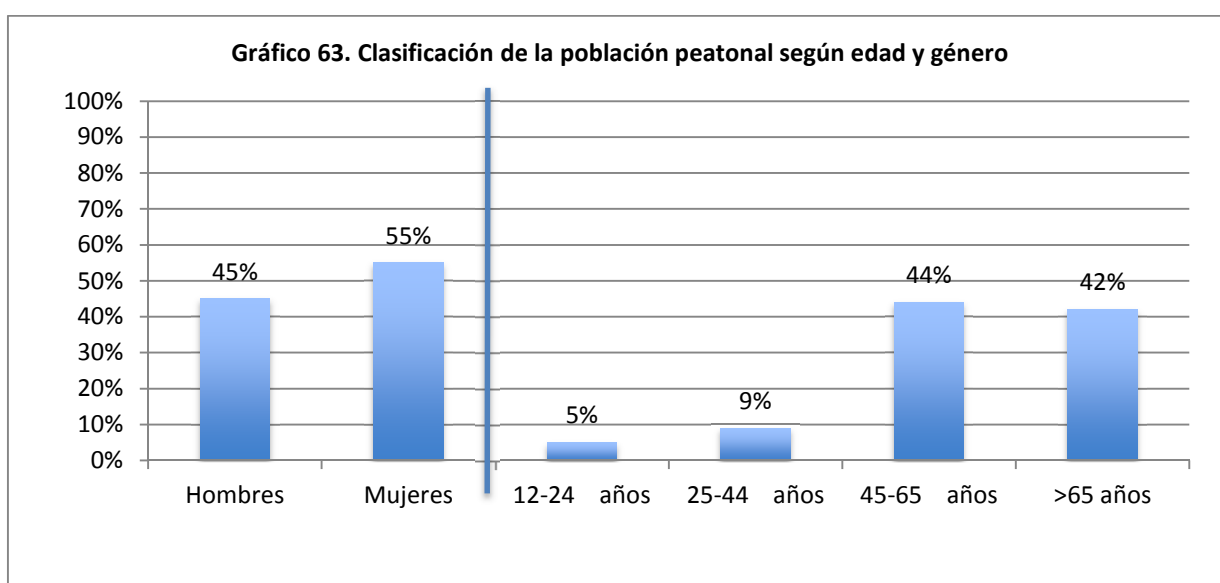
La opción del coche como alternativa modera la caída observada el año anterior, y vuelve a valores del 2013.

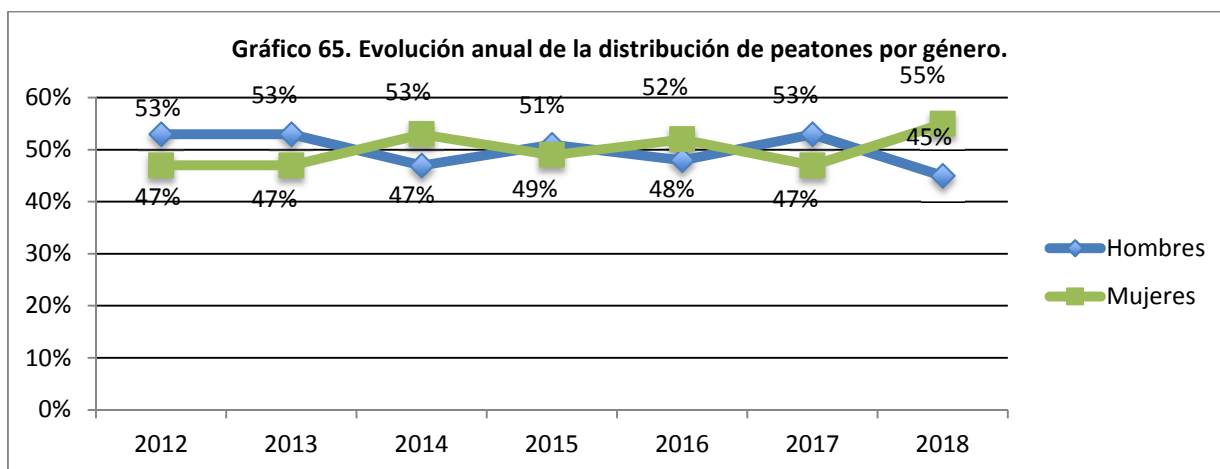
6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES.

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 45% de hombres y un 55% de mujeres (ver gráfico 65).

Por lo que respecta a la distribución por edad, se observa que la edad media se ha incrementado en 7,6 años, situándose en 65,2 años (24 años más que la media de la población ciclista). Las personas mayores de 45 años siguen constituyendo una amplia mayoría (86%).

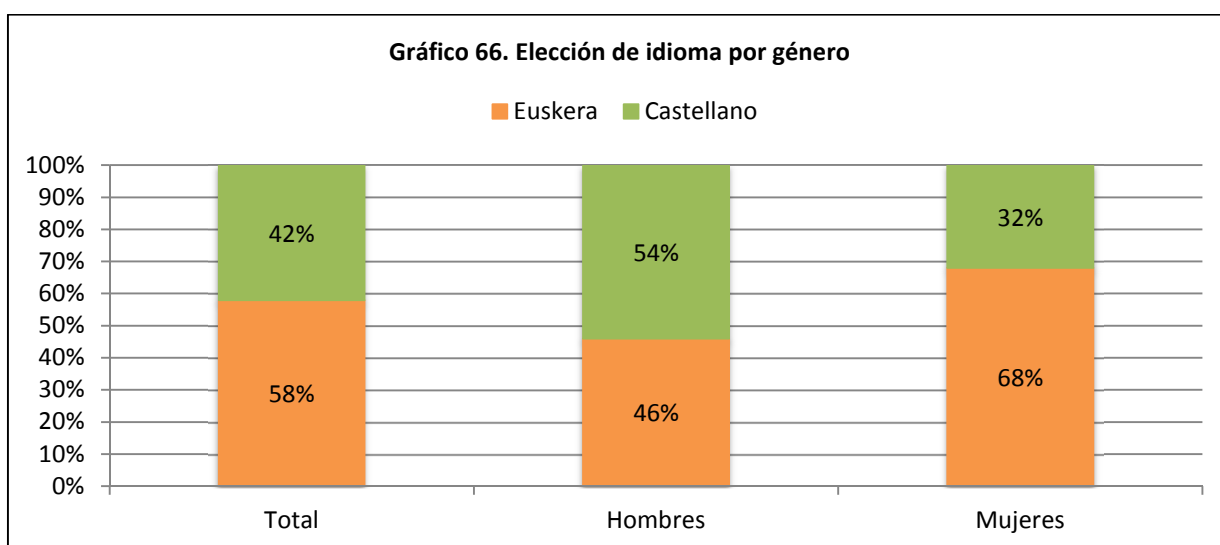


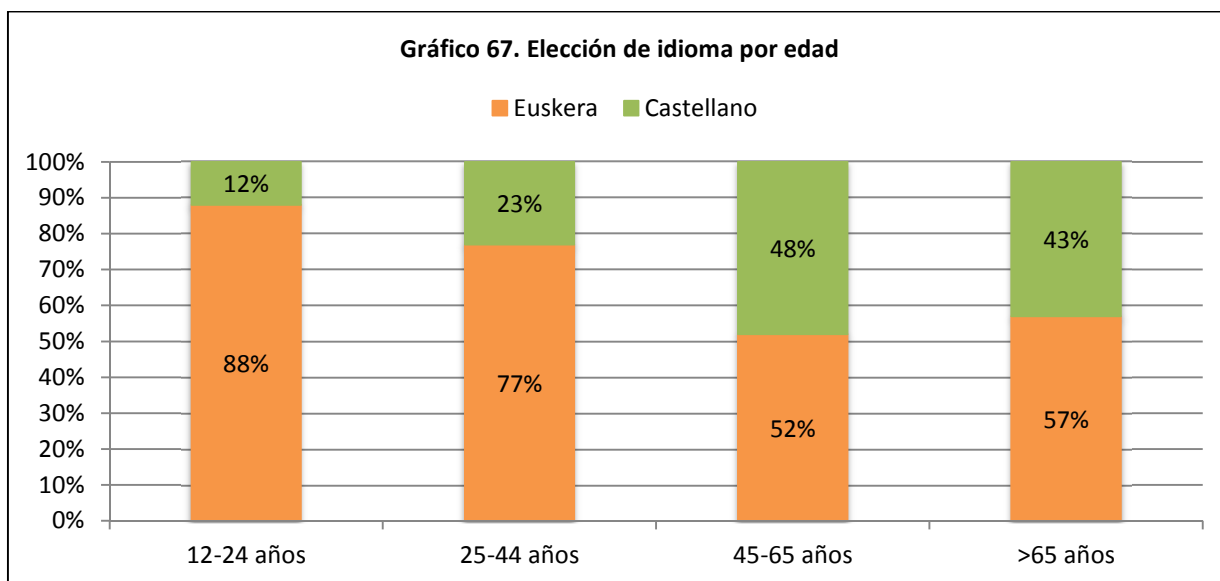


6.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta.

El euskera es el idioma elegido por el 58% de las personas peatones encuestadas. En el caso de la población peatonal, la elección del euskera es mayoritaria en las mujeres (68%) con una diferencia de 22 puntos respecto a los hombres (46%).

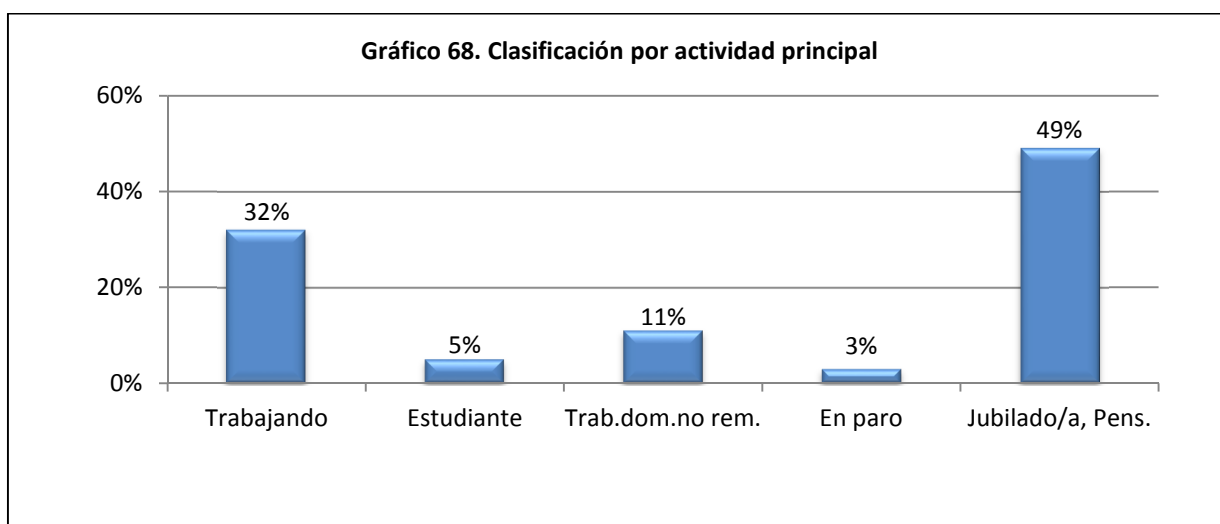
Si se observan los resultados en función de la edad, puede comprobarse que el euskera es el idioma elegido mayoritariamente en todos los grupos de edad, aunque con diferencias significativas en los porcentajes de utilización.

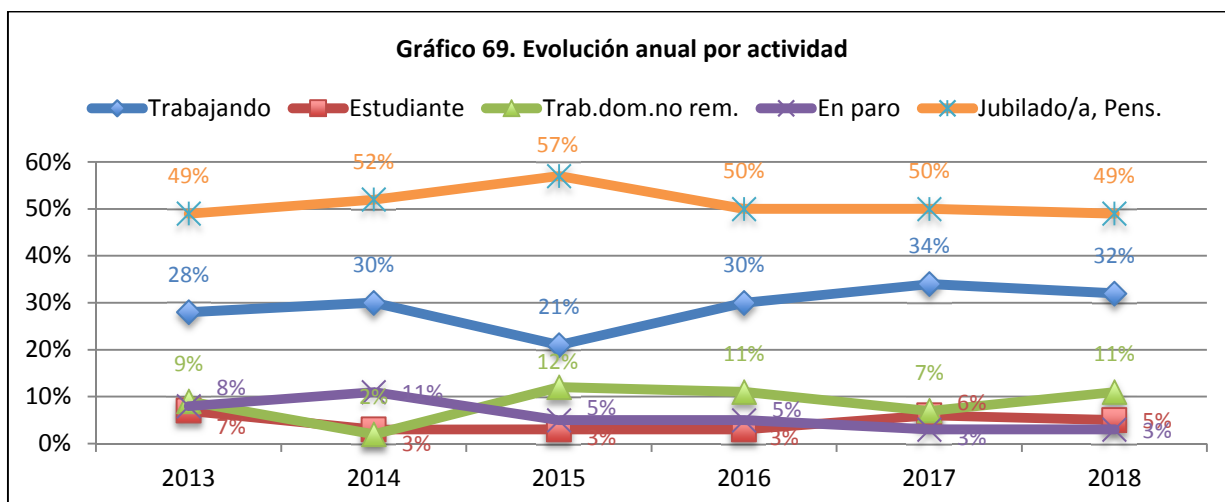




6.3. Clasificación por tipo de actividad.

Prácticamente la mitad de la población peatonal está jubilada o son pensionistas (49%), un 32% está trabajando, un 11% realiza trabajos domésticos no remunerados, un 5% son estudiantes, y el 3% restante está en paro. Estos datos mantienen a grandes rasgos la serie histórica de los últimos 6 años (ver gráfico 69).



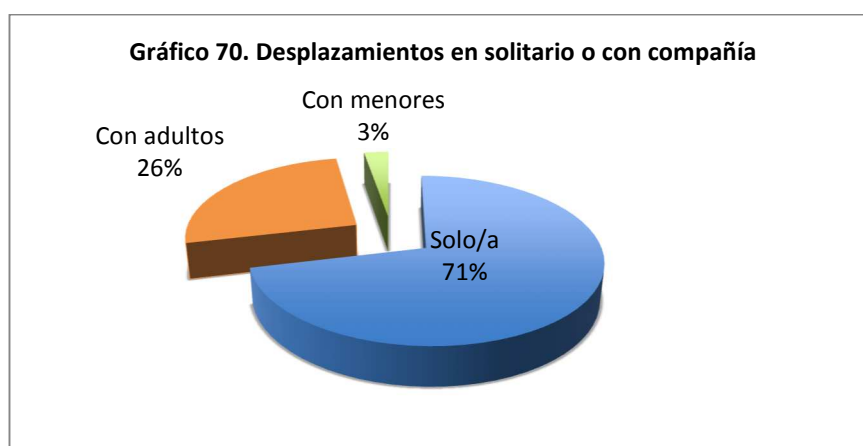


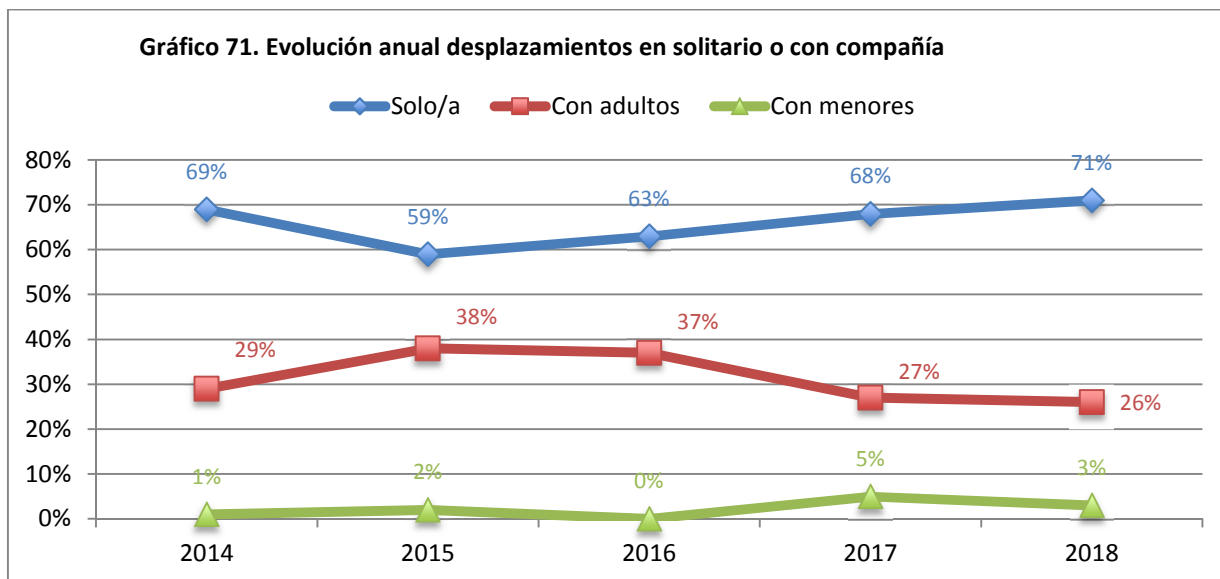
6.4. Clasificación en función del número de acompañantes.

La mayoría de las personas peatonales (71%) realiza el desplazamiento en solitario, un 26% en compañía de, al menos, otro adulto, y el 3% restante en compañía de, al menos, 1 niño/a.

Si se comparan estos datos con los obtenidos para la población ciclista, se puede observar que los desplazamientos en solitario de las personas peatonales son muy similares a los de las personas ciclistas (71% y 73% respectivamente).

En cambio, sí se aprecian diferencias en los que se realizan en compañía, ya que mientras que en la población ciclista éstos se reparten prácticamente por igual entre adultos y menores, en la población peatonal estos desplazamientos se realizan mayoritariamente con otros adultos.



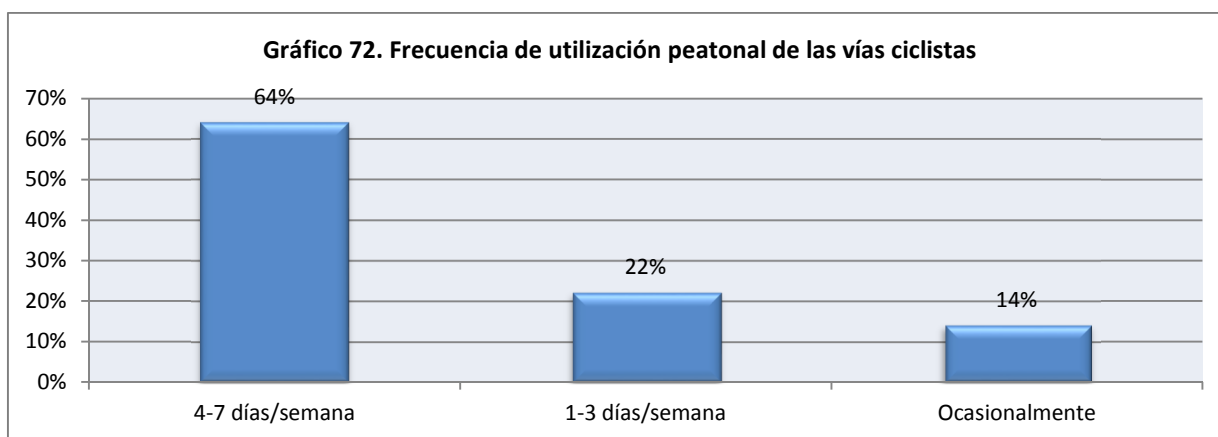


7. USO PEATONAL.

7.1. Frecuencia de uso.

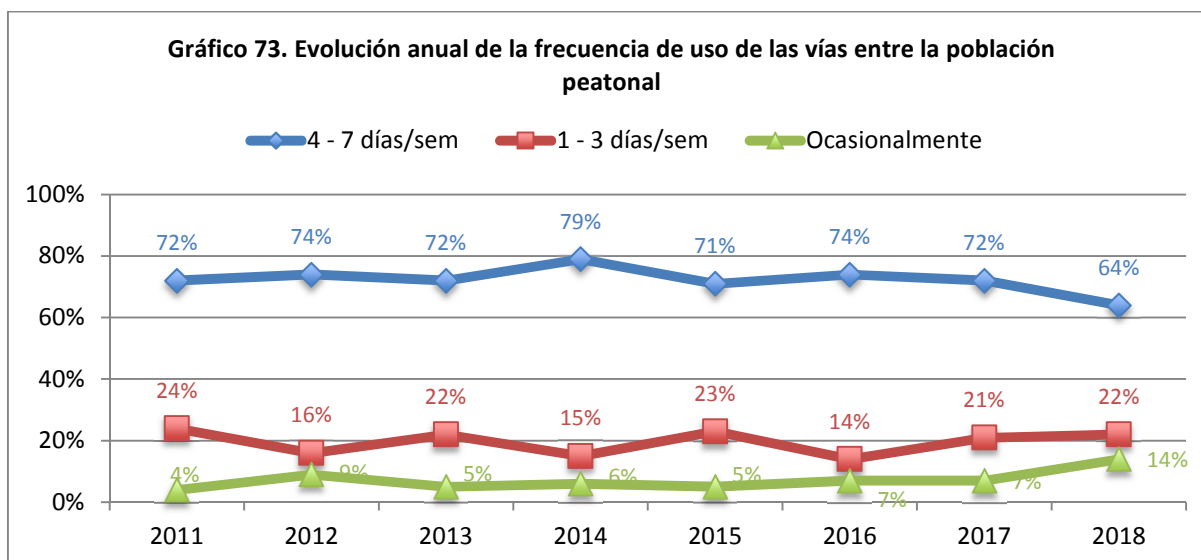
Un 64% de las personas encuestadas afirma utilizar la vía ciclista, al menos, 4 días por semana, un 22% de 1 a 3 días por semana, y el 14% restante de forma ocasional.

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 peatones que utiliza la vía un mínimo de 4 días por semana es 26 puntos superior.



Si se analiza la evolución de la frecuencia de utilización, se observa que el nivel de fidelización respecto al uso de las vías ciclistas retrocede 8 puntos en cuanto al porcentaje de las personas encuestadas que afirman utilizar la vía al menos 4 días por semana.

Tal como se indicaba respecto a la frecuencia de uso de la población ciclista, quizá sea conveniente tener en cuenta que la climatología durante el primer semestre del año ha sido particularmente adversa, afectando negativamente a la frecuencia de uso de las vías ciclistas en general.



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 59% 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
	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
4 - 7 días/sem	0 0%	4 31%	39 59%	53 84%	96 64%
1 - 3 días/sem	3 38%	6 46%	17 26%	7 11%	33 22%
Ocasionalmente	5 63%	3 23%	10 15%	3 5%	21 14%
Total	8 5%	13 9%	66 44%	63 42%	150 100%

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 en las jubiladas o pensionistas, y en aquellas que realizan trabajo doméstico no remunerado.

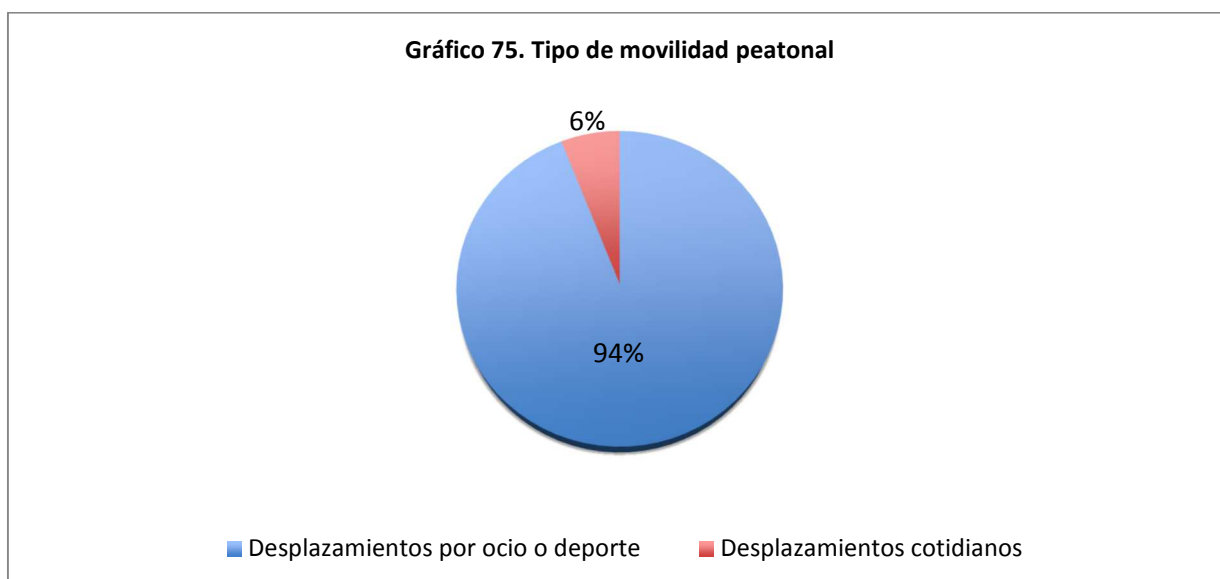
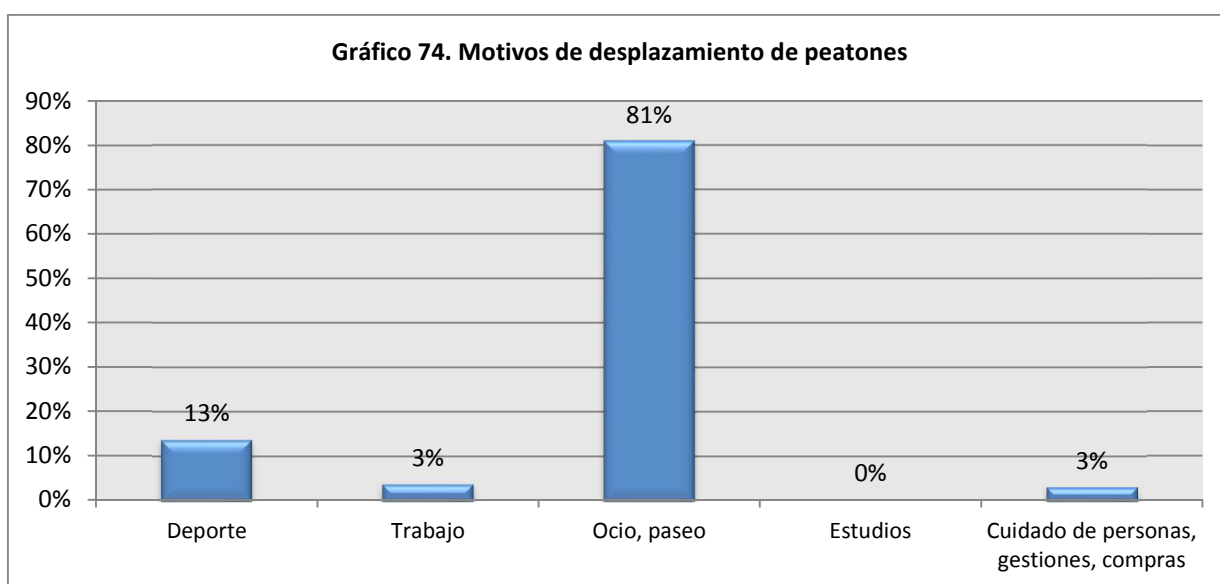
Tabla 28. Frecuencia de utilización peatonal en función de la actividad.

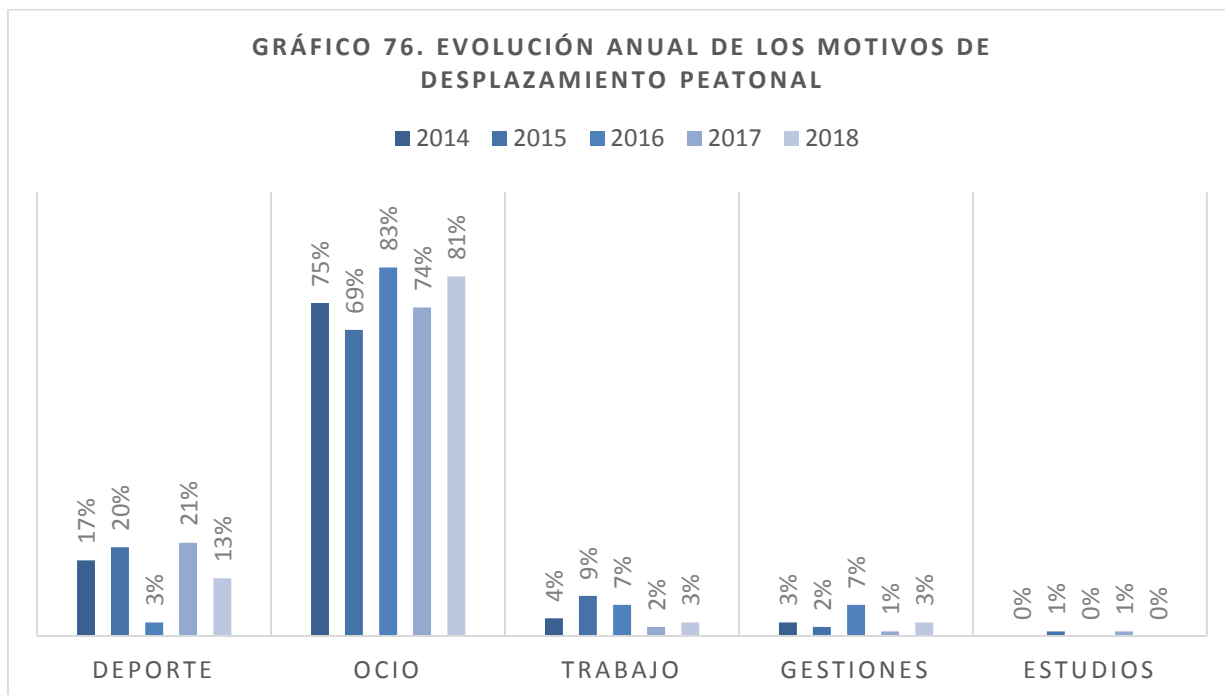
	Actividad					Total
	Trabajando	Estudiante	Trabajo doméstico no remunerado	En paro	Jubilada / Pensionista	
4 - 7 días/sem	22	0	13	1	60	96
	46%	0%	81%	20%	82%	64%
1 - 3 días/sem	16	3	3	2	9	33
	33%	38%	19%	40%	12%	22%
Ocasionalmente	10	5	0	2	4	21
	21%	63%	0%	40%	5%	14%
Total	48	8	16	5	73	150
	32%	5%	11%	3%	49%	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 la del resto.

El motivo de utilización de la vía para el 81% de las personas peatones es el ocio o paseo, que unido al 13% que alegan como motivo el deporte, suma un total del 94% (1 punto menos que el año anterior). Estos resultados mantienen a grandes rasgos las pautas registradas en los últimos 5 años (ver gráfico 76).



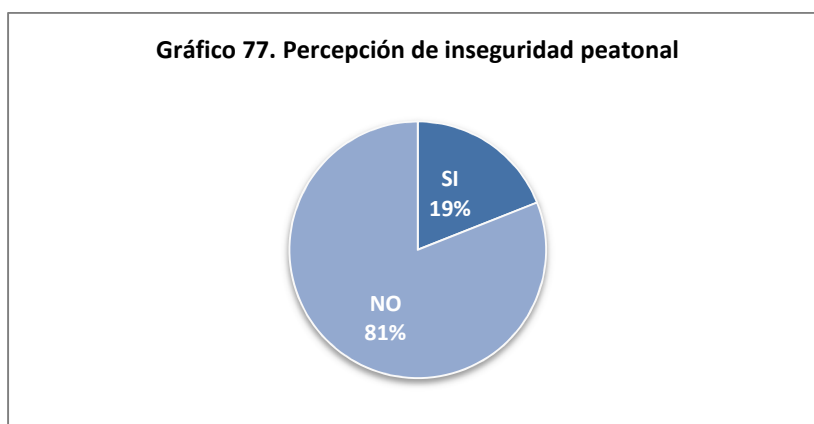


8. VALORACIÓN PEATONAL.

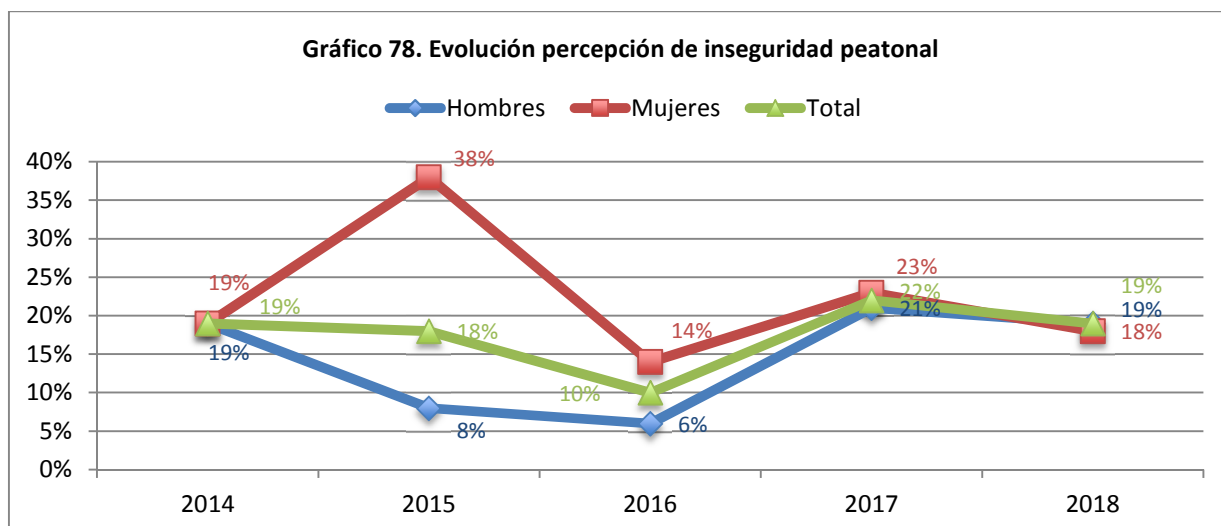
8.1. Percepción de la seguridad por parte de los peatones.

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 seguras, sin especificar si se trataba de seguridad vial o seguridad ciudadana.

El 19% responden afirmativamente a esta cuestión, lo que supone 3 puntos menos que el año anterior.



Si se analizan los resultados en función del género, se observa que los resultados son muy similares (19% hombres y 18% mujeres).



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 considerablemente más alta entre los menores de 45 años.

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

					Total
	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
SI	3	5	10	10	28
	38%	38%	15%	16%	19%
NO	5	8	56	53	122
	63%	62%	85%	84%	81%
Total	8	13	66	63	150
	5%	9%	44%	42%	100%

Aquellas que afirmaron sentirse inseguras realizaron un total de 28 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.

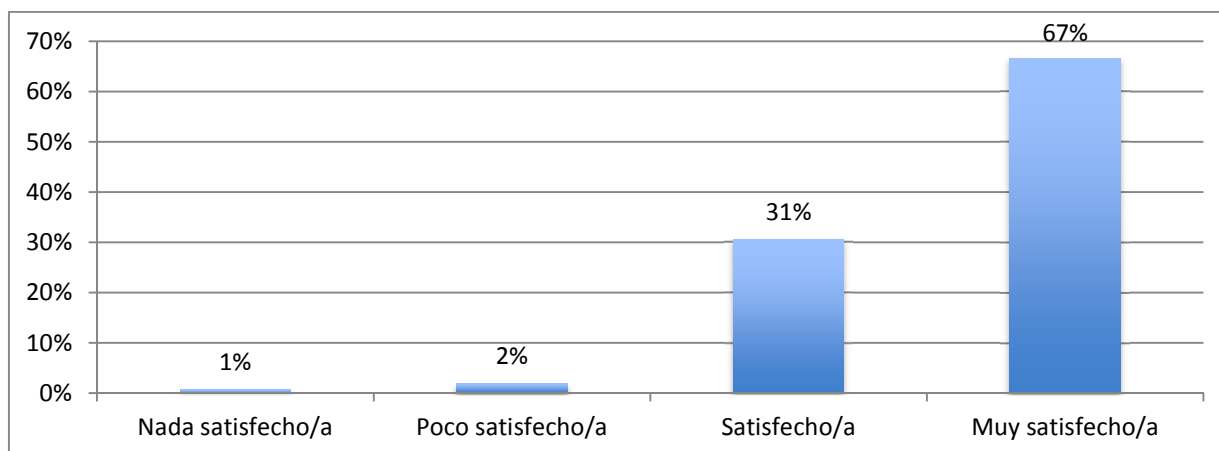
Para conocer el grado de satisfacción, la valoración propuesta era de 0 a 10 para cada uno de los aspectos, y los datos recogidos se han clasificado de la siguiente forma:

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

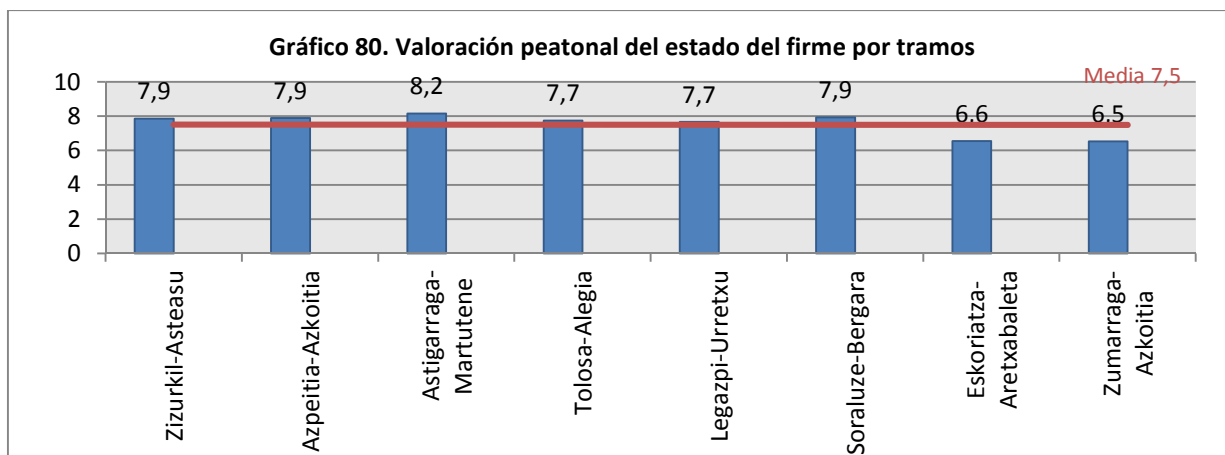
Valoración en puntos	Equivalencia
0, 1, 2	Nada satisfecho/a
3, 4	Poco satisfecho/a
5, 6, 7	Satisfecho/a
8, 9, 10	Muy satisfecho/a

8.2.1. Valoración del estado del firme.

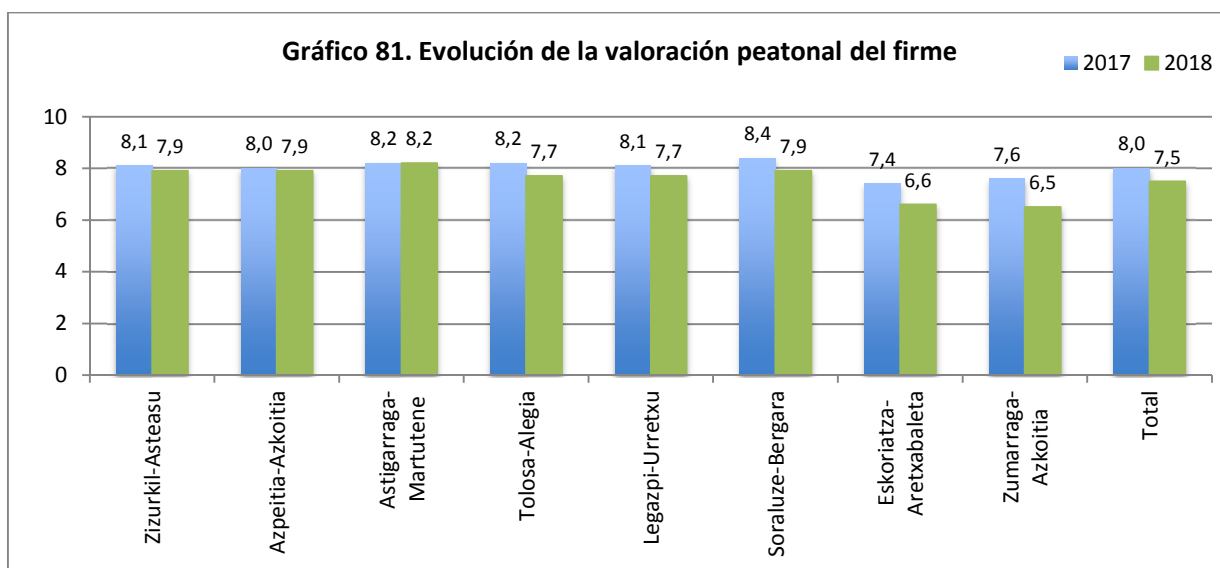
El estado del firme es, junto con la seguridad ciudadana, el aspecto mejor valorado por las personas peatones, que otorgan a ambos aspectos una valoración media de 7,5 puntos. El 67% se mostraron muy satisfechas con el estado del firme o asfalto de la vía ciclista, y el 31% restante satisfechas.

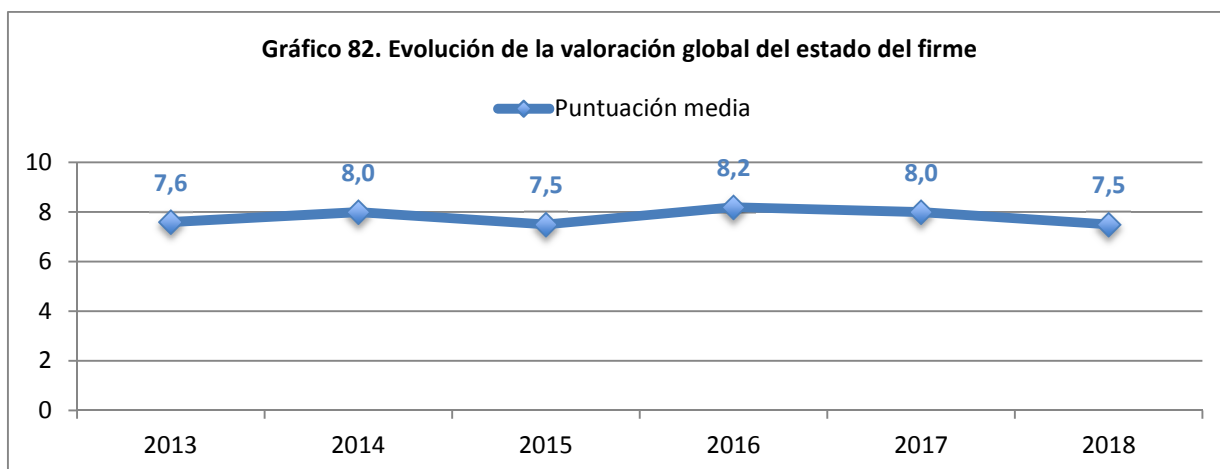


La puntuación media en este aspecto es de 7,5 sobre 10 (satisfecho/a). La puntuación más alta se registra en el tramo Astigarraga-Martutene con 8,2 puntos, y la más baja en el tramo Zumarraga-Azkoitia con 6,5 puntos.



La puntuación media general ha descendido medio punto respecto al año anterior, pasando de 8,0 a 7,5 puntos. La valoración del firme desciende en todas las vías, a excepción de Astigarraga-Martutene que es el único tramo que mantiene la puntuación alcanzada el año anterior.

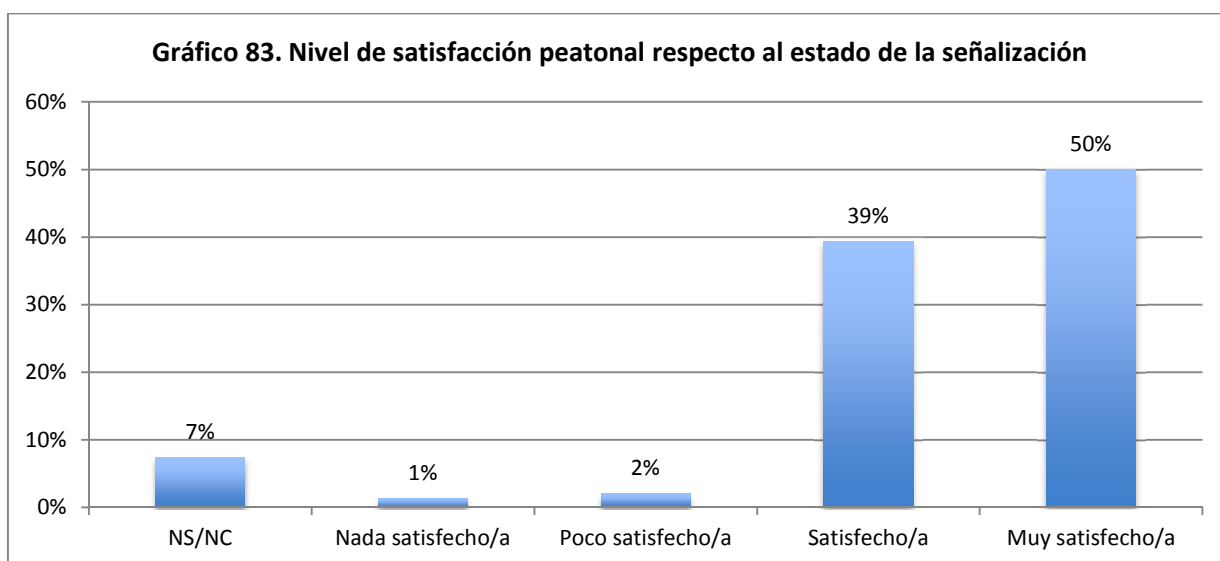


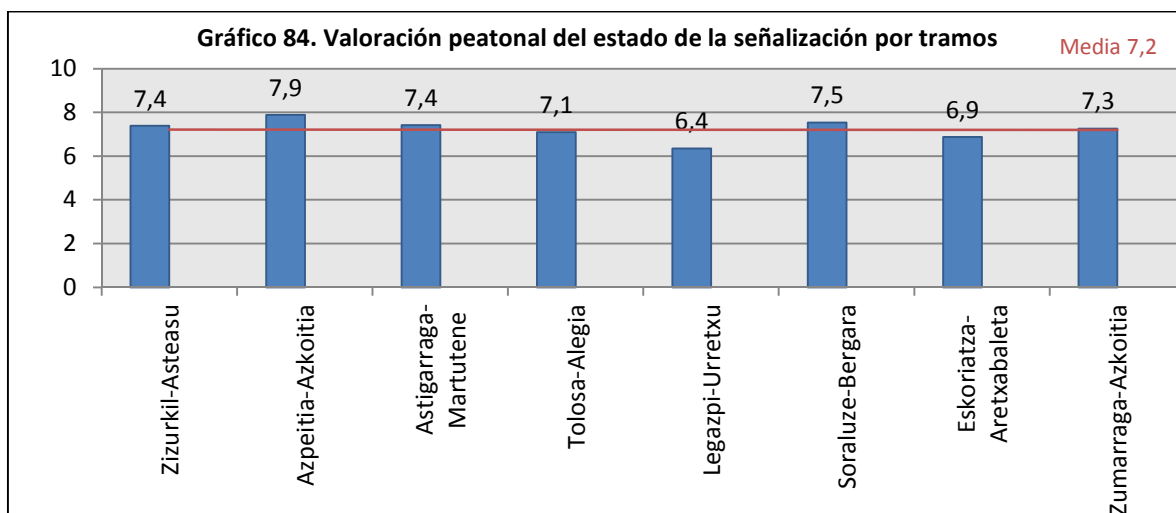


8.2.2. Valoración del estado de la señalización.

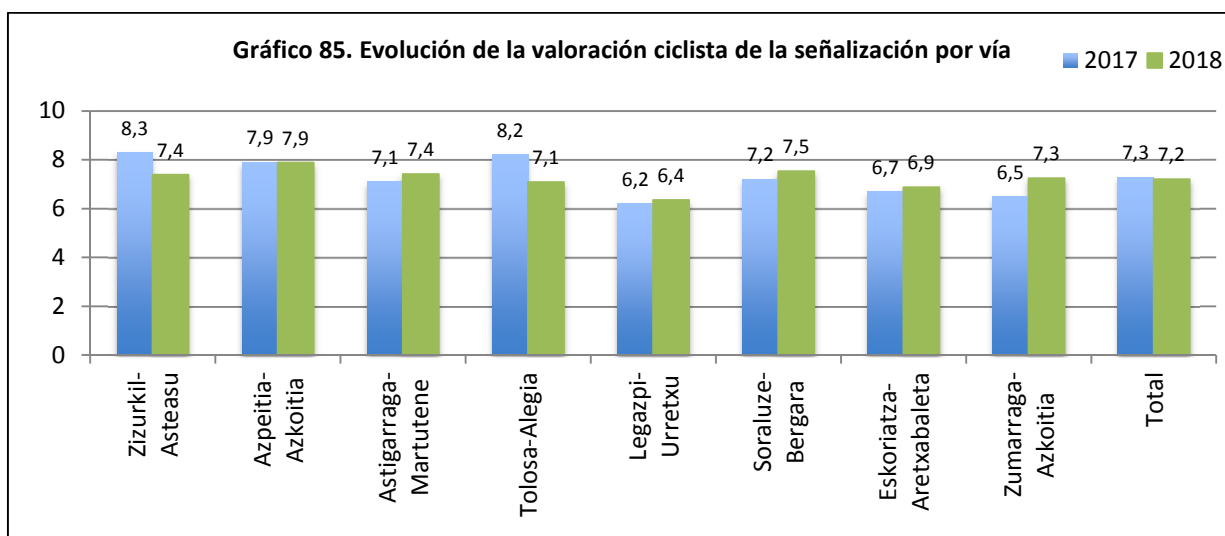
El 89% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la señalización (50% muy satisfechas y 39% satisfechas).

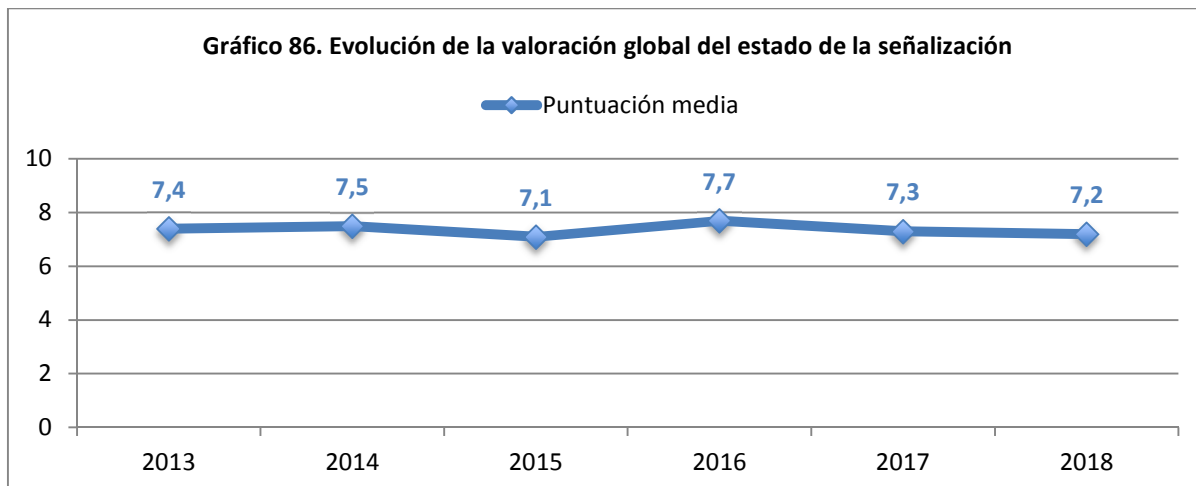
La valoración media general del estado de la señalización es de 7,2 puntos (satisfecho/a). La puntuación más alta se alcanza en el tramo Azpeitia-Azkoitia con 7,9 puntos, y la más baja en el tramo Legazpi-Urretxu con 6,4 puntos.





La puntuación media general ha descendido 1 décima respecto al año anterior, pasando de 7,3 a 7,2 puntos. La valoración del estado de la señalización desciende en 2 de los 8 tramos estudiados, especialmente en la vía Zizurkil-Asteasu.

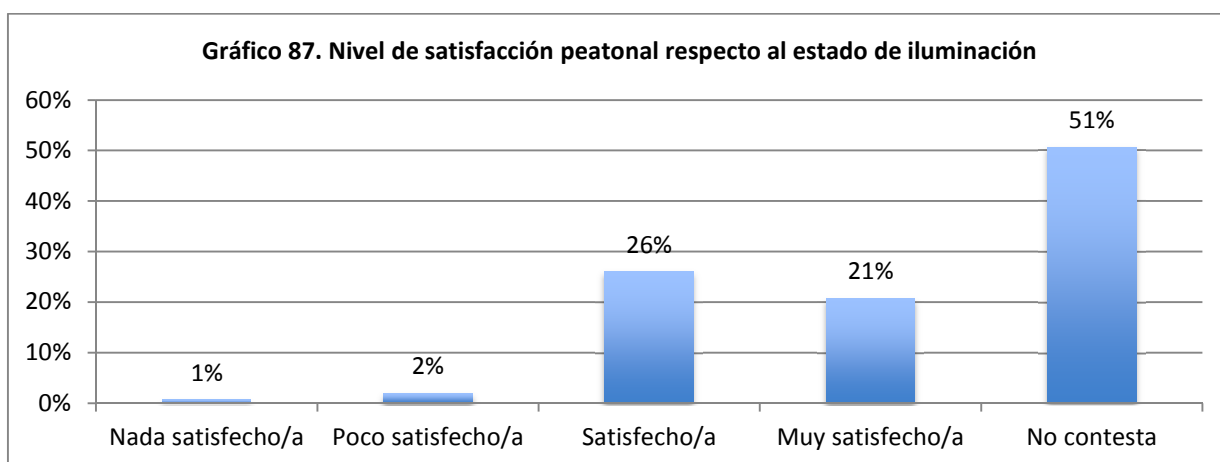




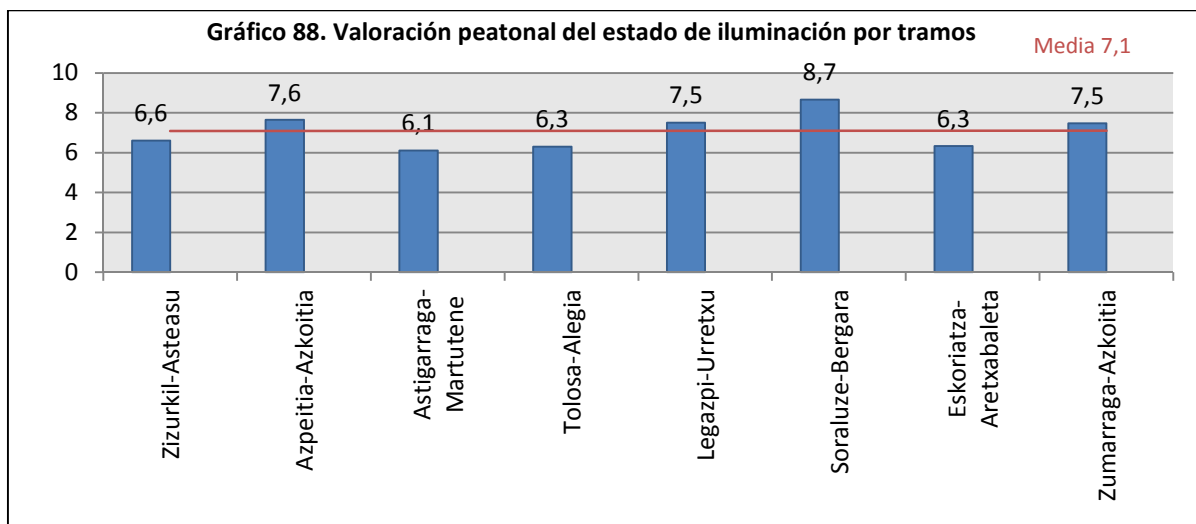
8.2.3. Valoración del estado de la iluminación.

El 47% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la iluminación de las vías ciclistas (un 21% muy satisfechas y un 26% satisfechas). Hay que señalar que el 51% no realizó ninguna valoración sobre este aspecto².

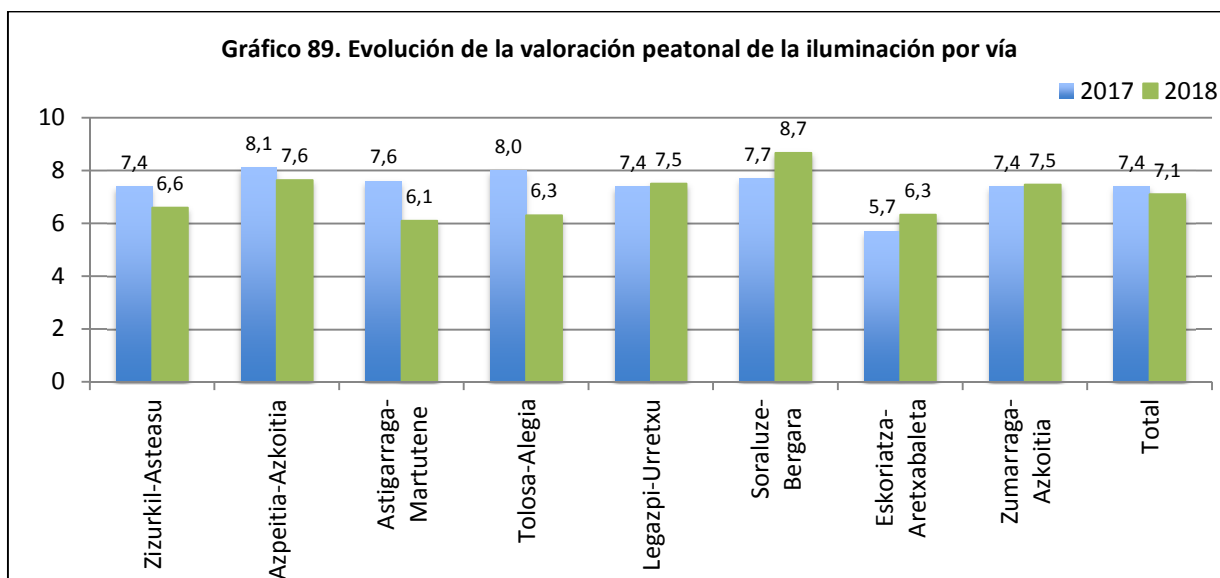
La puntuación media obtenida para el estado de la iluminación es de 7,1 puntos (satisfecho/a). La puntuación más alta corresponde al tramo Soraluze-Bergara con 8,7 puntos, y la más baja al tramo Astigarraga-Martutene con 6,1 puntos.

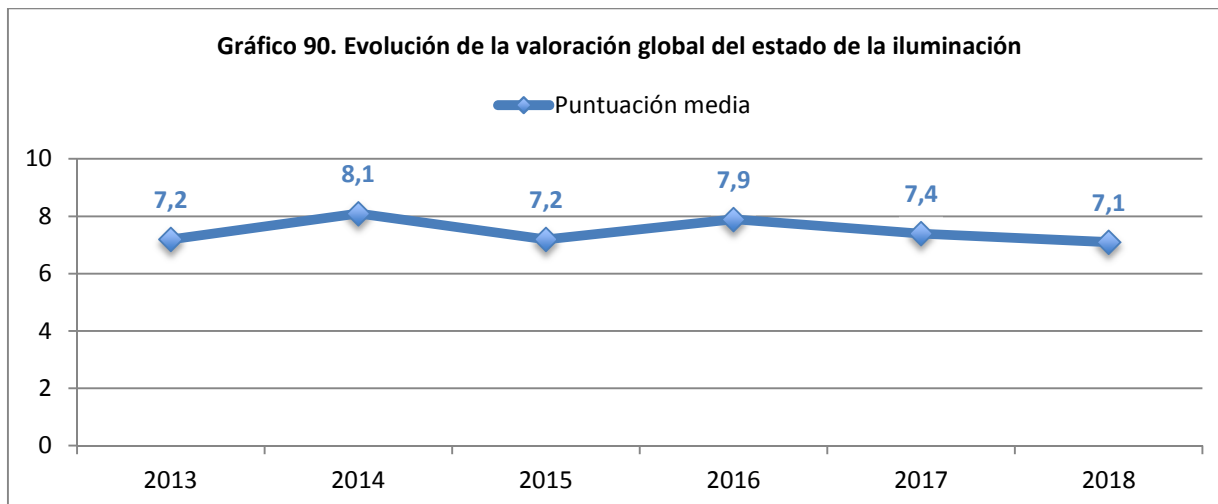


² Este elevado nivel de no respuestas está en consonancia con el alto número de personas usuarias que no transitan por la red peatonal-ciclista tras la puesta del sol.



La puntuación media general para el estado de la iluminación ha descendido 3 décimas. La valoración baja en 4 de las 8 vías, destacando las bajadas en los tramos Tolosa-Alegia (-1,7 puntos) y Astigarraga-Martutene (-1,5 puntos).

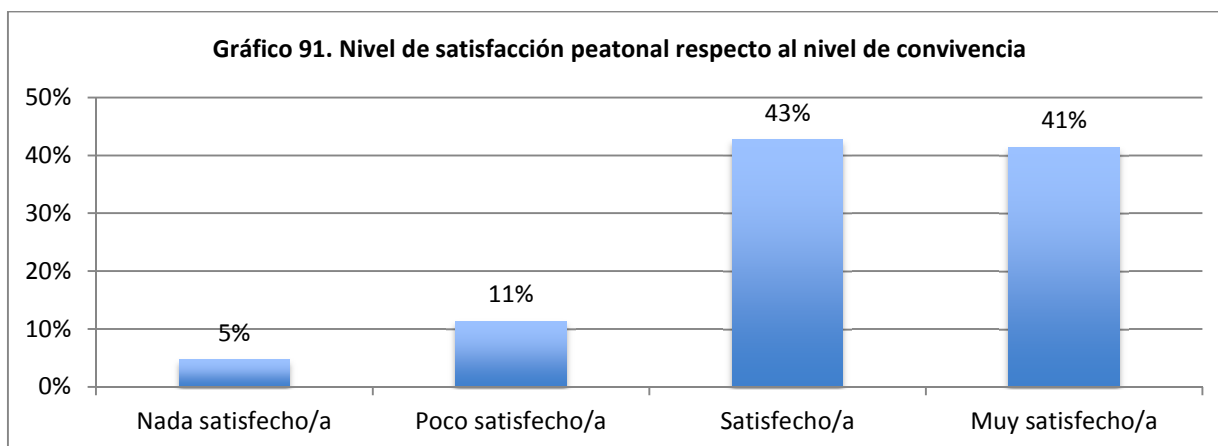




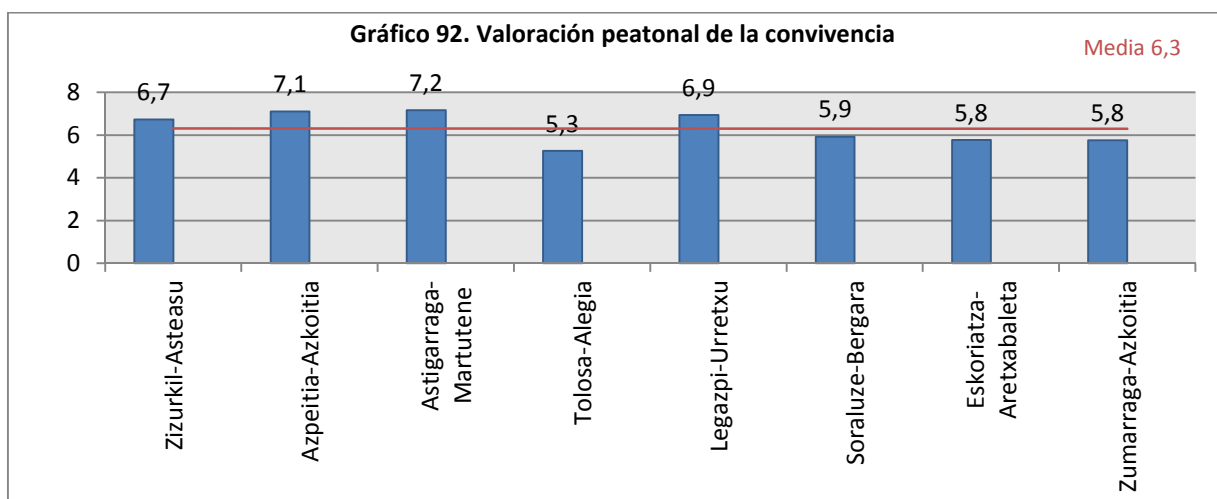
8.2.4. Valoración con respecto a los niveles de convivencia.

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 6,3 puntos.

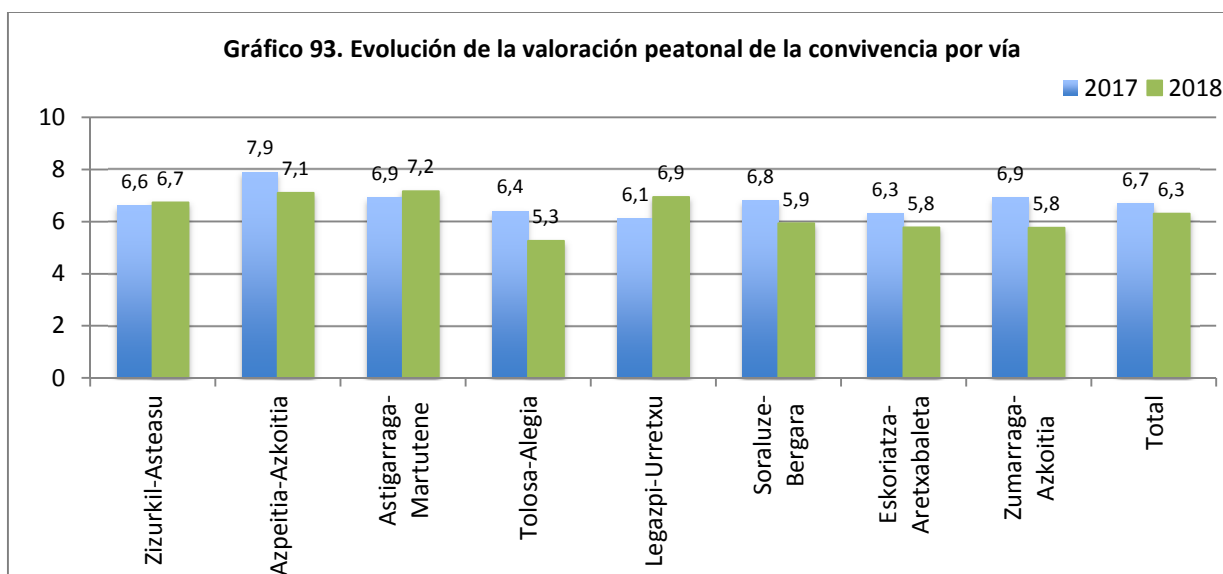
A pesar de ser el aspecto con una puntuación media más baja, un 41% se declara muy satisfecho y otro 43% satisfecho. Por el contrario, hay un 11% de peatones que se declaran poco satisfechos/as y un 5% nada satisfecho/a.

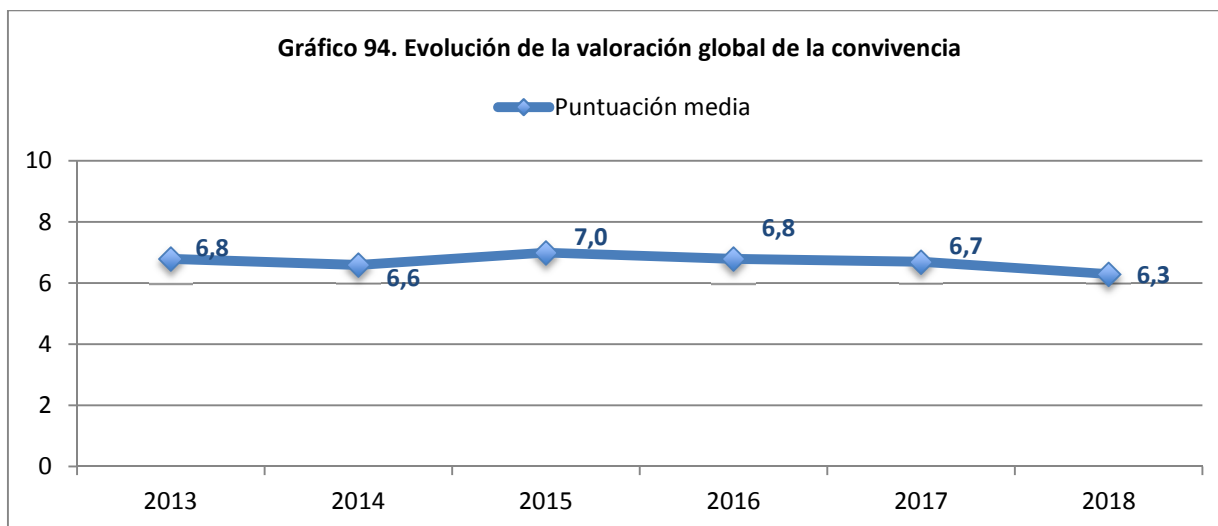


El tramo que recibe la puntuación más alta es el de Astigarraga-Martutene con 7,2 puntos, y el peor valorado es Tolosa-Alegia con 5,3 puntos. La sección notablemente más estrecha de esta última vía respecto al resto, junto con su mayor intensidad de uso, explicarían en gran medida las recurrentes bajas puntuaciones que recibe en este apartado.



La puntuación media general sobre el nivel de convivencia ha descendido 4 décimas. La valoración baja en 5 de las vías ciclistas en estudio, destacando especialmente el descenso en los tramos Tolosa-Alegia y Zumarraga-Azkoitia (-1,1 puntos).

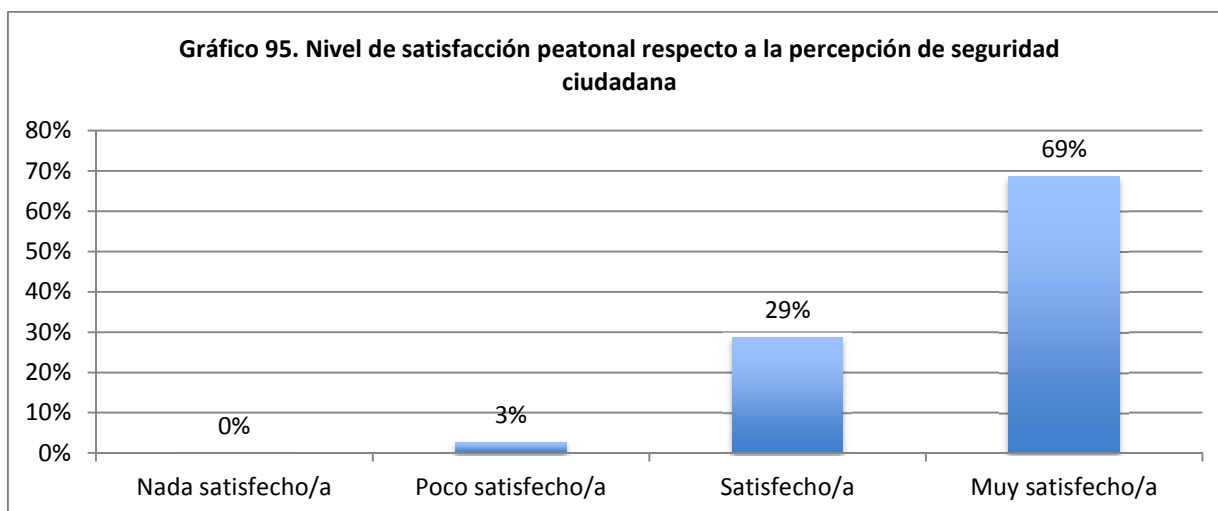




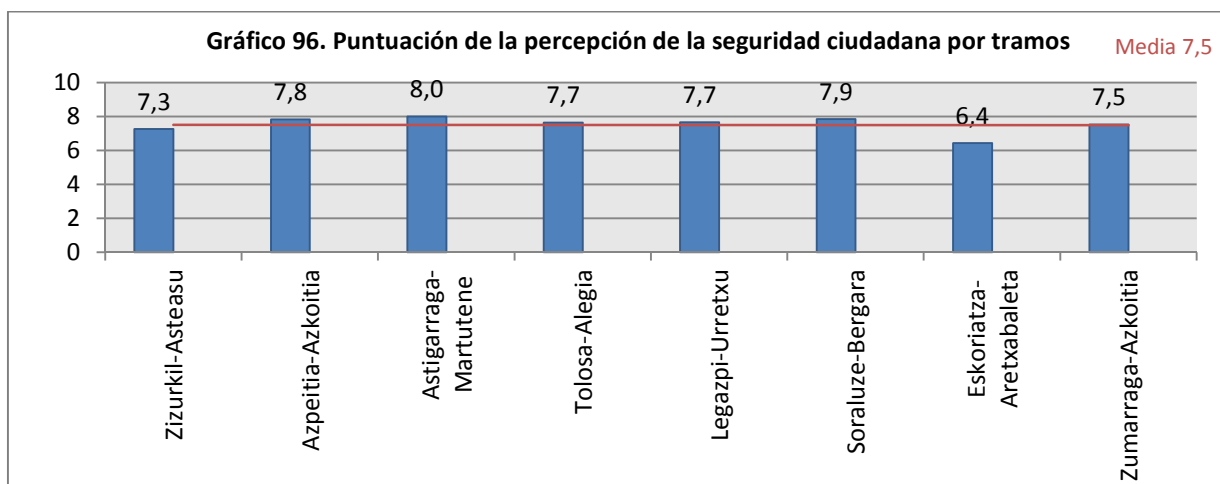
8.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana.

La seguridad ciudadana es, junto con el estado del firme, el aspecto mejor valorado por la población peatonal, con una puntuación media de 7,5 puntos.

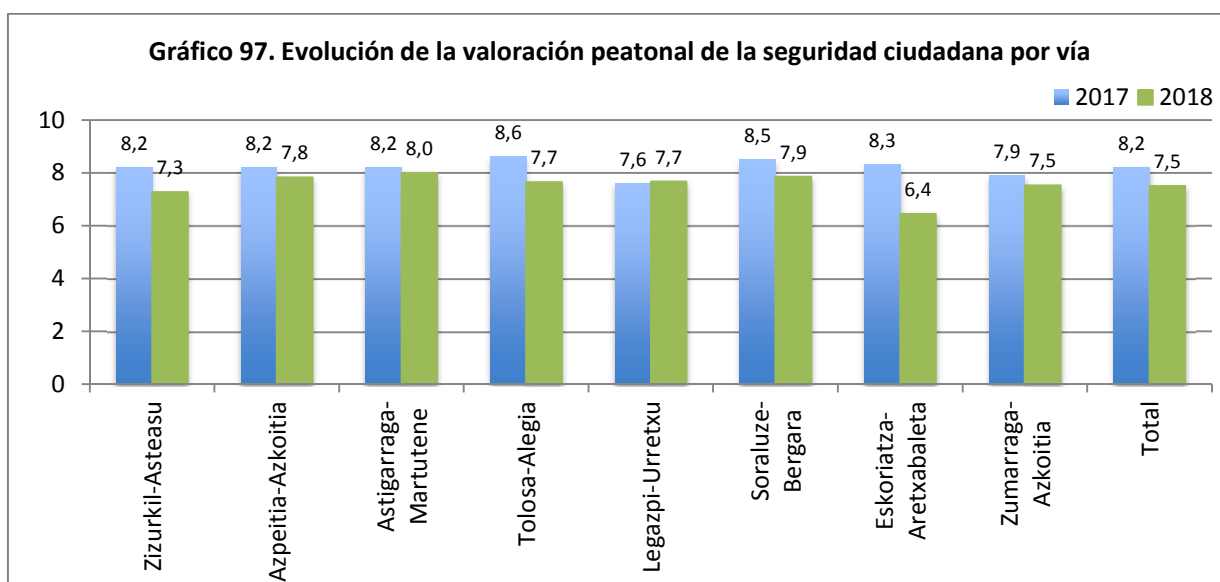
El 69% se muestran muy satisfechas y un 29% satisfechas en relación a este aspecto.

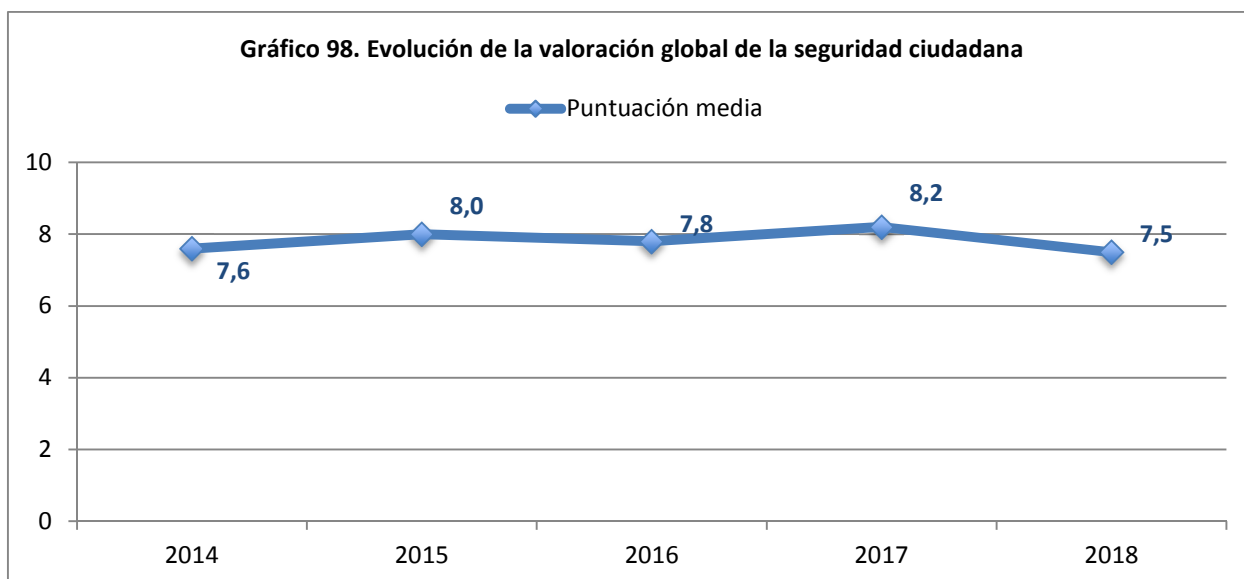


El tramo en el que la percepción de seguridad ciudadana es mayor es Astigarraga-Martutene, con 8,0 puntos, y en el que menor valoración recibe es Eskoriatza-Aretxabaleta con 6,4 puntos.



La puntuación media general sobre la percepción de la seguridad ciudadana por parte de la población peatonal ha descendido 7 décimas respecto al año anterior, y baja en todas las vías estudiadas, a excepción de Legazpi-Urretxu. Es destacable el descenso de la puntuación que se observa en el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta con una caída de 1,9 puntos.

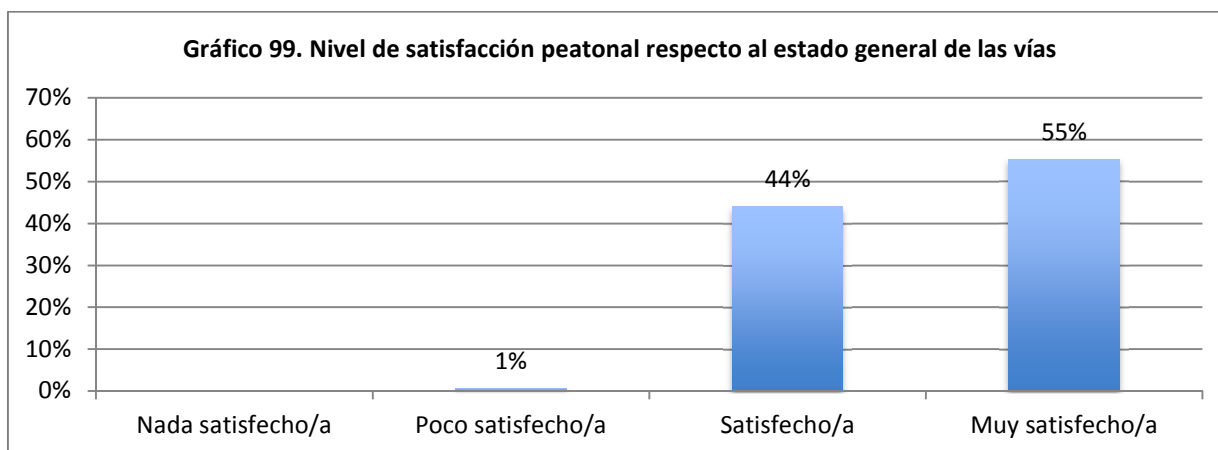




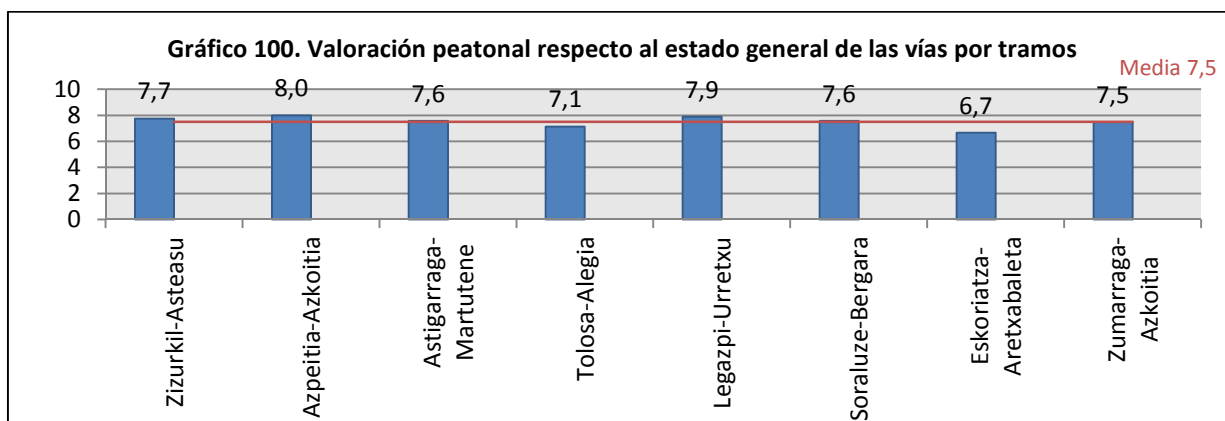
8.2.6. Valoración general de la vía ciclista.

La valoración media general que otorgan las personas peatones a las vías ciclistas ha sido de 7,5 puntos.

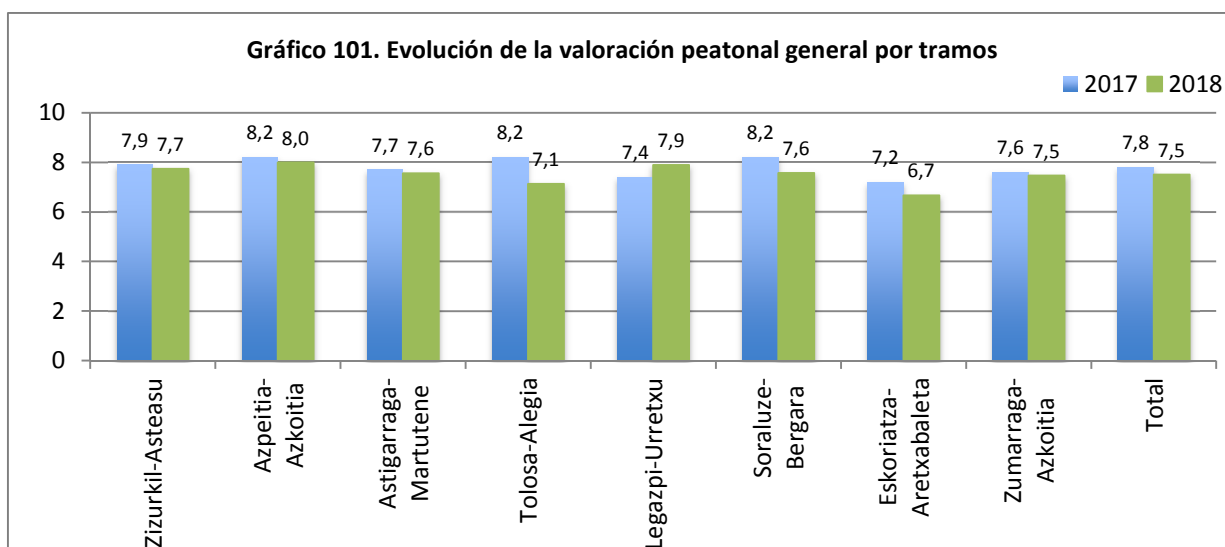
El 55% se muestran muy satisfechas en general con la vía ciclista, un 44% satisfechas, y solamente el 1% se manifiesta insatisfecha.

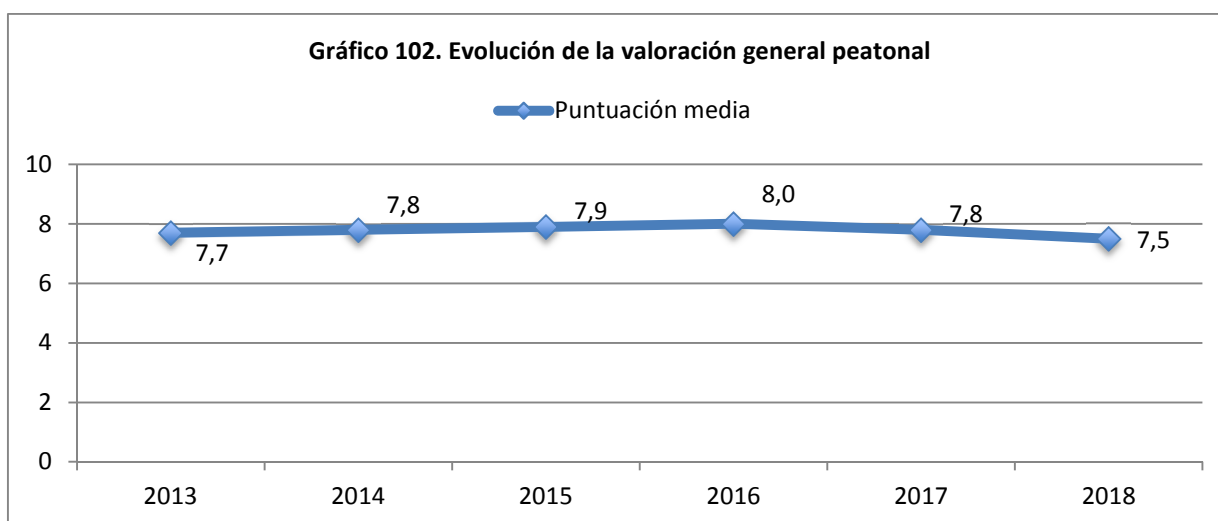


El tramo mejor valorado es Azpeitia-Azkoitia con 8,0 puntos, seguido de Legazpi-Urretxu con 7,9 puntos. La vía peor valorada sigue siendo Eskoriatza-Aretxabaleta, con 6,7 puntos.



La puntuación media general ha descendido 3 décimas respecto al año anterior, y lo hace en todas las vías a estudio, a excepción de Legazpi-Urretxu que sube medio punto.





Si se analizan las puntuaciones medias generales, se observa que hay 5 vías con puntuaciones por encima de la media, 2 por debajo y 1 en la media. 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.

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

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

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
	2018	7,9	7,7	7,9	8,2	7,7	7,9	6,6	6,5	7,5
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
	2018	7,4	7,1	7,9	7,4	6,4	7,5	6,9	7,3	7,2
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
	2018	6,6	6,3	7,6	6,1	7,5	8,7	6,3	7,5	7,1
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
	2018	6,7	5,3	7,1	7,2	6,9	5,9	5,8	5,8	6,3
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
	2018	7,3	7,7	7,8	8,0	7,7	7,9	6,4	7,5	7,5
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
	2018	7,7	7,1	8,0	7,6	7,9	7,6	6,7	7,5	7,5

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.

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 Tolosa-Alegia, Eskoriatza-Aretxabaleta y Zumarraga-Azkoitia.

La puntuación media de la valoración general desciende 3 décimas respecto a la obtenida en 2017. Analizando la valoración general por tramos, se observa que ésta baja en todas las vías objeto de estudio, a excepción del tramo Legazpi-Urretxu que sube medio punto.

Aunque la valoración general de todas las vías es de satisfecho/a o muy satisfecho/a, se constata la tendencia descendente en el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta que sigue obteniendo la valoración general más baja y continúa descendiendo en aspectos como el estado del firme, la convivencia y la seguridad.

Además, hay que destacar también las bajadas generalizadas en todos los aspectos en el tramo Tolosa-Alegia, y en 5 de las 6 valoraciones realizadas en los tramos Zizurkil-Asteasu y Azpeitia-Azkoitia.

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 80% de hombres y un 20% de mujeres. Entre la población peatonal la distribución es equilibrada con un 45% de hombres y un 55% de mujeres.

La edad media de la población ciclista es de 41 años, y solo un 13% es mayor de 65 años. El 59% tiene entre 25 y 65 años, y un 28% es menor de 25 años. La edad media ha descendido 7 años respecto a los datos obtenidos el pasado año.

La edad media de la población peatonal es 24 años superior (65,2 años) a la de la población ciclista. El 86% es mayor de 45 años, y la edad media se ha incrementado en 7,6 años respecto a los datos obtenidos el año pasado.

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

El euskera es el idioma mayoritariamente elegido para realizar la encuesta, tanto entre la población ciclista (70%), como entre la población peatonal (58%).

Principales perfiles ciclistas.

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

1. **Ciclistas que utilizan la vía ciclista para hacer deporte o para el ocio.** Representan el 81,5% de la población ciclista, y es un perfil que va aumentando en los últimos años. Son en su mayoría hombres (81%), con una edad media de 41,6 años. El 72% trabaja o estudia, y un 23% son personas jubiladas o pensionistas. Un 44% utiliza la vía ciclista entre 1 y 3 días a la semana, y un 29% entre 4 y 7 días. La mayoría utiliza una bicicleta de montaña, sin luz y usa casco. Casi la mitad (49%) están equipadas con timbre. Antes de existir la vía ciclista, el 68% utilizaba la bicicleta tanto como ahora.
2. **Ciclistas que utilizan la bicicleta para realizar desplazamientos cotidianos (trabajo, estudios, gestiones, compras, etc.)** Suponen el 18,5% de la población ciclista, el 78% son hombres y tienen una edad media de 39,3 años. La mayoría trabaja (73%) y un 23% son estudiantes. También utilizan de forma mayoritaria bicicletas de montaña (70%), con un equipamiento (luz y timbre) algo superior, aunque la mayoría no utiliza casco. Un 78% 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 en solitario la vía ciclista al menos 4 veces por semana para pasear o hacer deporte, y que muestra un elevado nivel de satisfacción con el estado general de la vía ciclista.

Utilización del casco entre la población ciclista.

El casco es utilizado por menos de 6 de cada 10 personas, observándose un descenso del 61% al 57% en el último año, y de 12 puntos en los 2 últimos años.

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

Equipamiento de las bicicletas: luz y timbre.

La mitad de las bicicletas (50%) están equipadas con timbre, manteniendo resultados similares a los obtenidos en los últimos 4 años.

Sin embargo, el porcentaje de bicicletas equipadas con luces baja considerablemente y es prácticamente la mitad que el porcentaje de las equipadas con timbre (26%).

Hay que destacar además que el 39% de las bicicletas no contaban con ninguno de estos dos equipamientos, tan importantes para la seguridad y la convivencia entre las personas usuarias.

Tipo de bicicleta utilizada.

El uso de bicicletas de montaña continúa al alza, y ya 3 de cada 4 bicicletas utilizadas en la Red foral de vías ciclistas son de este tipo (76%).

Cabe destacar que un 70% 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 5% de las bicicletas son eléctricas, siendo mayoritariamente sus usuarios personas mayores de 45 años.

Motivo del desplazamiento.

El 81,5% de los desplazamientos ciclistas y el 94% de los desplazamientos de peatones están relacionados con el deporte o el ocio.

El porcentaje de desplazamientos cotidianos de la población ciclista baja 9 puntos, del 28% al 19% respecto a los datos recogidos en 2017, acentuándose la tendencia descendente observada el año anterior.

Sin embargo, en la población peatonal el porcentaje de desplazamientos cotidianos se mantiene en valores similares a los del año anterior (5% en 2017, 6% en 2018).

Frecuencia de utilización.

El 78% de la población ciclista utiliza las vías ciclistas al menos 1 día por semana, y un 40% al menos 4 días por semana. Los hombres, y las personas que se desplazan por motivo de trabajo o estudios, son quienes las utilizan más frecuentemente.

La frecuencia de utilización es mayor aún entre la población peatonal, ya que un 64% utiliza las vías ciclistas al menos 4 días por semana, y hasta un 86% al menos 1 día por semana. Las personas mayores de 65 años son quienes las utilizan 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. En el caso de la población ciclista la puntuación general sube 2 décimas, mientras que en la población peatonal desciende 3 décimas.

La puntuación media obtenida es de 7,8 puntos sobre 10 para la población ciclista y de 7,5 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 7,5 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 la población ciclista y 7,5 para la población peatonal), el apartado que obtiene mejores resultados es el estado del firme, tanto para ciclistas (7,8) como para peatones (7,5).

En el lado opuesto está la convivencia como aspecto peor valorado (6,6 puntos para ciclistas y 6,3 para peatones). Tanto para la población ciclista como para la peatonal, las vías Eskoriatza-Aretxabaleta y Tolosa-Alegia se encuentran entre las peor valoradas.

La vía que recibe peor valoración general, tanto de ciclistas como de peatones, es Eskoriatza-Aretxabaleta. La mejor valorada, también en este caso tanto por ciclistas como por peatones, es Azpeitia-Azkoitia.

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

Cuando se ha cuestionado a las personas ciclistas que usan la vía por motivos cotidianos, sobre el tipo de transporte por el que optarían en caso de no existir la vía ciclista, solo un 4% afirma que continuaría utilizando la bicicleta pero por otro camino. Un 38% emplearía el coche y un 35% el transporte público. El 19% 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.

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

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

Planteamiento metodológico y justificación estadística:

- Se han realizado un total de 550 encuestas a personas elegidas al azar, 400 a personas ciclistas y 150 a peatones, repartidas en función de los 8 tramos seleccionados.
- Se han realizado también encuestas de reserva para utilizar en caso de cuestionarios no válidos por errores en la toma de datos, de las cuales se ha necesitado utilizar 2 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 0,4% para un nivel de confianza del 95% en el caso de personas ciclistas, y de un 0,6% 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
TOTAL	400	150	550

Fechas de realización del trabajo de campo: del 11 al 29 de junio del 2018.

Etapas del proceso metodológico:

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

ANEXO II – CUESTIONARIO PARA CICLISTAS.

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"/>
Txirrindulariaren eta bizikletaren ekipamendua / Equipamiento de la/del ciclista y de la bicicleta 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 Bizikleta mota / Tipo de bicicleta Eléctrica SI / NO 01 Hirikoa, Paseokoa / Ciudad, Paseo 02 Mendikoa / Montaña 03 Lasterketakoa / Carreras 04 Bestelakoak / Otras <input type="text"/>	Sexua / Sexo 01 Gizonezkoa / Hombre 02 Emakumezkoa / Mujer Hizkuntza / Idioma 01 Euskera 02 Castellano Jaiotze urtea / Año de nacimiento <input type="text"/> Jarduera nagusia / Actividad principal 01 Norbere edo besteren konturako langilea / Persona trabajadora por cuenta ajena o propia 02 Ikaslea / Estudiante 03 Etxeko lan ordaindu gabeak / Trabajo doméstico no remunerado 04 Langabezian / En paro 05 Jubilatua, Pentsionista / 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 personas 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 aukeratzan 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 Arrazoi 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 okerreza 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 arrazoiz nagusia? / ¿Cuál es el motivo principal por el que suele utilizar este bidegorri?

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

3. 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: 357 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	130
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	52
3	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	39
4	Mejorar la iluminación.	37
5	Mejorar la señalización.	29
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	22
7	Tramo o punto peligroso.	20
8	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados)	12
9	Otros.	16

CICLISTAS

MUESTRA : 400 encuestas MENCIONES: 255 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	79
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	38
3	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	35
4	Mejorar la iluminación.	32
5	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	20
6	Mejorar la señalización.	18
7	Tramo o punto peligroso.	15
8	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados)	7
9	Otros.	11

PEATONES

MUESTRA : 150 encuestas MENCIONES: 102 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	51
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	14
3	Mejorar la señalización.	11
4	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	5
5	Mejorar la iluminación.	5
6	Tramo o punto peligroso.	5
7	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	4
8	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	2
9	Otros.	5

Hay que señalar que entre los motivos clasificados como “Otros” destacan especialmente las solicitudes de mantener los bidegorris tal y como están, y ensanchar la vía en la medida de lo posible.

AZPEITIA-AZKOITIA

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 74 encuestas MENCIONES: 30 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,4

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.).	5
3	Mejorar la señalización.	4
4	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	3
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	2
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	1
7	Mejorar la iluminación.	1
8	Otros.	3

CICLISTAS

MUESTRA: 45 encuestas MENCIONES: 15 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	Mejorar la señalización.	3
3	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	3
4	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	2
5	Mejorar la iluminación.	1
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	1
7	Otros.	2

PEATONES

MUESTRA: 29 encuestas MENCIONES: 15 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5

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

CICLISTAS

MUESTRA: 85 encuestas MENCIONES: 43 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5

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

PEATONES

MUESTRA: 23 encuestas MENCIONES: 11 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5

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

ASTIGARRAGA-MARTUTENE

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 96 encuestas MENCIONES: 72 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	37
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	12
3	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	8
4	Mejorar la iluminación.	5
5	Mejorar la señalización.	4
6	Tramo o punto peligroso.	4
7	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	1
8	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	1

CICLISTAS

MUESTRA: 71 encuestas MENCIONES: 58 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	27
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	12
3	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	6
4	Mejorar la iluminación.	5
5	Tramo o punto peligroso.	4
6	Mejorar la señalización.	2
7	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	1
8	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	1

PEATONES

MUESTRA: 25 encuestas MENCIONES: 14 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	10
2	Mejorar la señalización.	2
3	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	2

LEGAZPI-URRETXU

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 65 encuestas MENCIONES: 57 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,9

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

CICLISTAS

MUESTRA: 47 encuestas MENCIONES: 38 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	20
2	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	8
3	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	2
4	Mejorar la señalización.	2
5	Mejorar la iluminación.	2
6	Tramo o punto peligroso.	1
7	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	1
8	Otros.	2

PEATONES

MUESTRA: 18 encuestas MENCIONES: 19 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,1

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.).	6
3	Mejorar la señalización.	4
4	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	1

AZKOITIA-ZUMARRAGA

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 60 encuestas MENCIONES: 41 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mejorar la iluminación.	14
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	12
3	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	7
4	Mejorar la señalización.	4
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	1
6	Tramo o punto peligroso.	1
7	Otros.	2

CICLISTAS

MUESTRA: 43 encuestas MENCIONES: 28 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mejorar la iluminación.	12
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	8
3	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	4
4	Mejorar la señalización.	2
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	1
6	Tramo o punto peligroso.	1

PEATONES

MUESTRA: 17 encuestas MENCIONES: 13 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8

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

SORALUZE-BERGARA

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 63 encuestas Menciones: 50 Índice de Menciones: 0,8

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

CICLISTAS

MUESTRA: 49 encuestas Menciones: 37 Índice de Menciones: 0,8

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

PEATONES

MUESTRA: 14 encuestas Menciones: 13 Índice de Menciones: 0,9

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

ZIZURKIL-ASTEASU

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 43 encuestas MENCIONES: 32 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

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

CICLISTAS

MUESTRA: 28 encuestas MENCIONES: 19 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

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

PEATONES

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

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

ESKORIATZA-ARETXABAETA

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 41 encuestas MENCIONES: 21 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5

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

CICLISTAS

MUESTRA: 32 encuestas MENCIONES: 17 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	8
2	Tramo o punto peligroso.	5
3	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	3
4	Mejorar la señalización.	1

PEATONES

MUESTRA: 9 encuestas MENCIONES: 4 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,4

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Tramo o punto peligroso.	3
2	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	1

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

AZPEITIA-AZKOITIA

CICLISTAS

	Punto o tramo inseguro	Nº de menciones
1	En ocasiones, en la zona del Santuario de Loiola, suele haber demasiada gente y puede ser peligroso. (1)	2
	El tramo que se encuentra al lado del Santuario de Loiola no está demasiado bien, ya que falta enlazarlo con la vía ciclista. (1)	
2	La zona industrial, a la entrada de Azkoitia.	1

PEATONES

	Punto o tramo inseguro	Nº de menciones
1	La salida de los 3-4 caseríos que están al lado del recorrido a veces es peligrosa puesto que circulan coches.	1
2	Entre el refugio y el puente puesto que faltan vallas que bordeen el río.	1

TOLOSA-ALEGIA

CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El cruce con la N-1. (26)	29
	El cruce que hay antes del polígono industrial de Artzabaltza. (3)	
2	Zona del polígono industrial de Artzabaltza. (5)	6
	Repecho después de la papelera (Polígono de Artzabaltza). (1)	
3	El túnel de Alegia. (3)	4
	El túnel de Alegia (el que está pasado el polígono de Artzabaltza). (1)	
4	El tramo al lado del Skate Park no está debidamente asfaltado. (2)	3
	En ocasiones, muchos padres y madres suelen estar sentados en los bancos que hay al lado del Skate Park sin hacer demasiado caso a sus hijos/hijas, mientras estos andan a sus anchas a lo largo del recorrido, provocando en ocasiones situaciones peligrosas. (1)	
5	Cuando llueve, tanto el puente que está a la par de Usabal como el que está al lado de la central eléctrica (Bentaundi), suelen estar muy resbaladizos. (1)	2
	Cuando llueve, el puente de madera se vuelve muy resbaladizo. (1)	
6	Al llegar a Alegia la vía desaparece de repente. (1)	2
	La llegada a Alegia, debido al peligroso tráfico. (1)	
7	La curva cerrada que está situada justo después de pasar el polígono de Artzabaltza.	1

PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El polígono industrial de Artzabaltza.	5
2	El cruce con la N-1, por el tráfico. (1)	2
	Antes del cruce con la N-1, el recorrido tiende a ir cuesta abajo, por lo que muchas veces el propio cruce es difícil de ver. (1)	
3	Recién pasado el skate park de Usabal, la vía no está bien asfaltada y produce inseguridad.	1

ASTIGARRAGA-MARTUTENE

CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El cruce de la rotonda. (8)	15
	La rotonda de Astigarraga. (4)	
	Los cruces de la rotonda. (2)	
	En la rotonda hay que pasar la carretera dos veces, y en muchas ocasiones los coches no suelen parar. (1)	
2	El saliente que tapa la curva de debajo del puente que hay al lado de las sidrerías. (2)	7
	Antes de la rotonda de Astigarraga, la base que sujeta el puente a la par de las sidrerías está un poco saliente. (1)	
	El puente que queda a la par de las sidrerías, puesto que una de las bases del propio puente invade el carril y quita visibilidad. (1)	
	Debajo del puente más cercano a la rotonda de Astigarraga las arquetas están hundidas. (1)	
	El puente, puesto que las arquetas no están en óptimas condiciones. (1)	
El puente que se encuentra a la altura de las sidrerías. (1)		
3	El tramo que queda a la par de las sidrerías, está bastante oscuro.	1

PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El cruce de la rotonda.	2
2	La rotonda de Astigarraga.	1
3	Antes de la rotonda, en el puente que está a la par de las sidrerías, una de las bases del propio puente invade el carril-bici, por lo que resulta peligroso.	1
4	A veces, a la par de la huerta salen coches del caserío y pueden ser peligrosos sobre todo si vas con niños/as.	1

LEGAZPI-URRETXU

CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	La entrada por Legazpi, puesto que está al lado de un polígono industrial. (1)	3
	La entrada al bidegorri desde Legazpi es un poco peligrosa, puesto que pasa a la par de un polígono industrial. (1)	
	En la entrada por Legazpi, a la par de la fábrica hay un par de pivotes y es bastante peligroso. (1)	
2	Al principio, en la entrada por Urretxu, hay una curva peligrosa.	1
3	La cuesta que está a la par de la fábrica.	1

PEATONES

En esta vía ciclista las personas peatones encuestadas no han realizado ninguna mención.

AZKOITIA-ZUMARRAGA

CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Los túneles. (5)	7
	El tercer túnel desde Zumárraga, porque no se ve el final. (1)	
	El tercer túnel desde Zumárraga, puesto que las luces no funcionan bien. (1)	
2	Llegando al polígono de Azkoitia, ya que la calidad de la gravilla es mala.	1
3	Los puentes, especialmente en invierno, cuando hiela.	1
4	El cruce con el caserío, justo antes de llegar al manantial.	1

PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El segundo túnel desde Zumarraga.	1

SORALUZE-BERGARA

CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	La curva que está debajo del puente, puesto que no ves a quien viene de frente. (3)	6
	Antes de llegar a la empresa Danobat, la curva que queda debajo del puente es peligrosa, puesto que no ves con claridad al que viene de frente. (1)	
	La curva de debajo del puente, la que tiene el espejo. (1)	
	Las curvas que están bajo el viaducto. (1)	
2	En ocasiones, en el polígono industrial de Mekolalde, suelen salir camiones, creando situaciones de peligro para los usuarios/as. (1)	2
	La zona del polígono industrial de Mekolalde, puesto que la iluminación es escasa. (1)	
3	Cerca del polígono de Mekolalde, suele pasar algún coche de los caseríos, y a veces resulta peligroso.	1

PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	La curva que está debajo del puente.	2
	La curva que está debajo del puente, puesto que no ves al que viene de frente.	
2	Llegando al polígono industrial de Mekolalde, hay poca visibilidad debido a la frondosidad de la maleza.	1

ZIZURKIL-ASTEASU

CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El cruce del polígono industrial. (6)	7
	El cruce que está al lado de las fábricas es peligroso. (1)	
2	Los puentes de madera. (1)	2
	Los puentes de madera que hay a lo largo del recorrido, se vuelven muy resbaladizos cuando llueve. (1)	
3	La zona del polígono industrial.	1

PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	La zona del polígono industrial, puesto que la iluminación no es suficiente.	1
2	La cuesta que hay camino a Alkiza, puesto que tiene mucha pendiente.	1
3	En invierno, cuando hiela, los puentes de madera suelen estar resbaladizos.	1

ESKORIATZA-ARETXABAETA

CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	La curva que está debajo del túnel, puesto que no ves a quien viene de frente. (5)	10
	La curva que está debajo del túnel de Aretxabaeta. (3)	
	De camino a Eskoriatza el primer túnel, puesto que tiene una curva muy cerrada. (1)	
	La curva que está debajo del túnel, puesto que tiene un ángulo muy cerrado. (1)	
2	La rotonda de Almen. (1)	4
	La rotonda de Almen, pasan muchos niños/as y la carretera está muy cerca. (1)	
	El paso de cebra de la rotonda de Almen. (1)	
	Tramo de Almen. (1)	
3	El túnel de Aretxabaeta. (2)	4
	El túnel que está debajo de la variante, tiene un ángulo cerrado y no se ve a quien viene de frente. (1)	
	El túnel que está debajo de la variante. (1)	
4	El cruce que está antes de Copreci.	1

PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	La curva que está situada debajo del túnel.	2
2	El túnel de Aretxabaeta. (1)	2
	El túnel que tiene una curva cerrada. (1)	
3	El tramo de Eskoriatza, donde ha habido desprendimientos.	1
4	El tramo de Almen.	1