



# ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA 2019

Septiembre de 2019

**Dirección técnica del estudio**

Edorta Bergua

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

Idoia Martínez

Jaione Barandiaran

Nuria Collado

Verónica Blasco

## INDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>5</b>
<b>2. METODOLOGÍA</b>	<b>7</b>
<b>3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS PERSONAS CICLISTAS Y DE LAS BICICLETAS</b>	<b>12</b>
3.1. Clasificación en función de la edad y el género	12
3.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta	14
3.3. Clasificación por tipo de actividad	16
3.4. Clasificación de la población ciclista en función del número de acompañantes	17
3.5. Tipo de bicicleta utilizada	18
3.6. Nivel de equipamiento de la bicicleta (I): timbre y luz	22
3.7. Nivel de equipamiento de la bicicleta (II): silla infantil	27
3.8. Utilización del casco	27
<b>4. USO DE LA BICICLETA</b>	<b>31</b>
4.1. Frecuencia de uso	31
4.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento	34
4.3. Distancia del desplazamiento	37
4.4. Motivos de elección de la bicicleta como modo de transporte	40
4.5. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta	42
<b>5. VALORACIÓN CICLISTA</b>	<b>45</b>
5.1. Percepción de la seguridad ciclista	45
5.2. Valoración de la vía ciclista	46
5.2.1. Valoración del estado del firme	47
5.2.2. Valoración del estado de la señalización	49
5.2.3. Valoración del estado de la iluminación	51
5.2.4. Valoración respecto a los niveles de convivencia	53
5.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana	55
5.2.6. Valoración general de las vías ciclistas	57
5.3. Influencia de la red de vías ciclistas sobre la elección del modo de transporte	63
5.3.1. Opción de realizar el trayecto en coche	63
5.3.2. Modo de transporte utilizado en ausencia de la vía ciclista	64
<b>6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES</b>	<b>68</b>
6.1. Clasificación en función de la edad y el género	68
6.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta	69
6.3. Clasificación por tipo de actividad	70
6.4. Clasificación en función del número de acompañantes	71
<b>7. USO PEATONAL</b>	<b>73</b>
7.1. Frecuencia de uso	73
7.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento	75
7.3. Distancia del desplazamiento	77
<b>8. VALORACIÓN PEATONAL</b>	<b>80</b>
8.1. Percepción de la seguridad por parte de los peatones	80
8.2. Valoración peatonal de la vía ciclista	82
8.2.1. Valoración del estado del firme	82
8.2.2. Valoración del estado de la señalización	84
8.2.3. Valoración del estado de la iluminación	86

8.2.4. Valoración con respecto a los niveles de convivencia	88
8.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana	90
8.2.6. Valoración general de la vía ciclista	92
<b>9. PRINCIPALES CONCLUSIONES</b>	<b>98</b>
<b>ANEXO I – FICHA TÉCNICA</b>	<b>101</b>
<b>ANEXO II – CUESTIONARIO PARA CICLISTAS</b>	<b>103</b>
<b>ANEXO III – CUESTIONARIO PARA PEATONES</b>	<b>106</b>
<b>ANEXO IV – SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS</b>	<b>108</b>
<b>ANEXO V – MENCIONES DE PUNTOS O TRAMOS SEÑALADOS COMO INSEGUROS</b>	<b>117</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

El cuarto apartado contiene información relativa al uso de la bicicleta por parte de las personas ciclistas, frecuencia de uso, tipo de movilidad, motivo y distancia 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

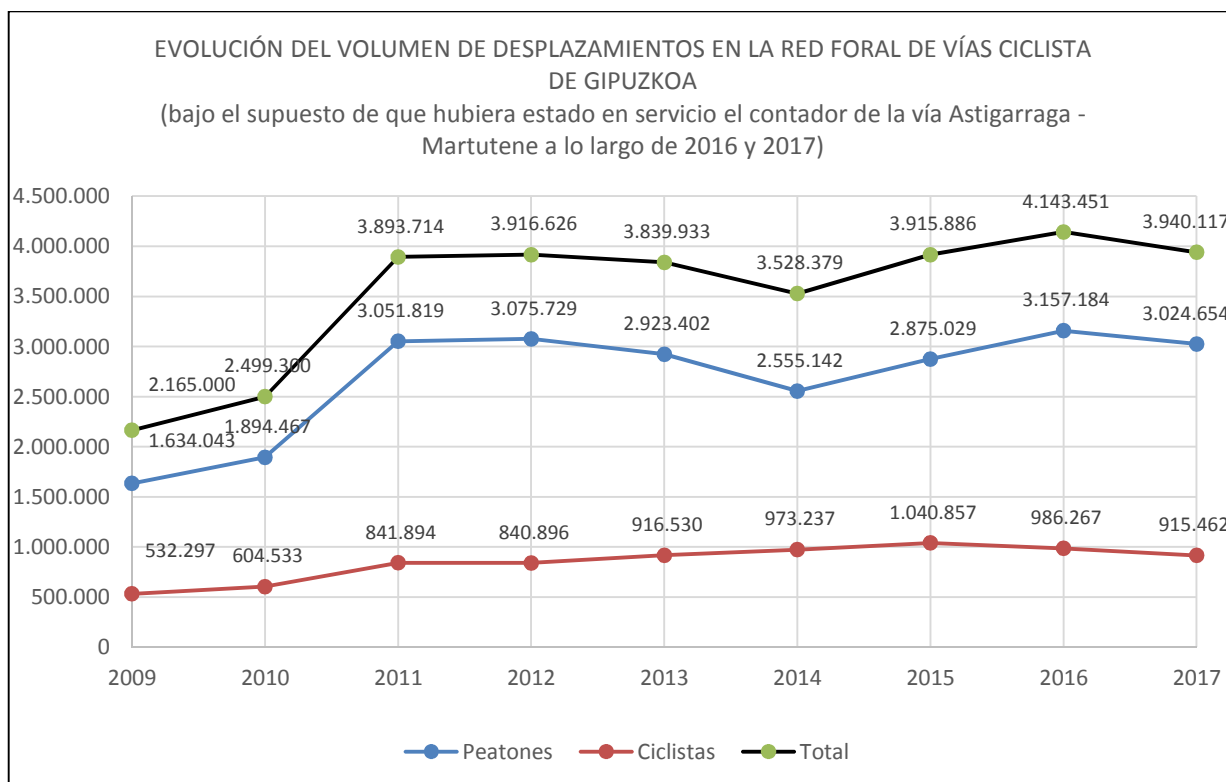
Con el objetivo de conocer la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa, se plantea el análisis cuantitativo de los resultados obtenidos a través de una encuesta presencial a personas usuarias (ciclistas y peatones).

El universo del estudio está constituido por personas usuarias en días laborables de 18 de las 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, y las estimaciones realizadas por el Servicio de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa sobre el total de desplazamientos en 2017.

La evolución histórica de los volúmenes de desplazamientos en la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa es la que figura en el siguiente gráfico.



Los datos no reflejan el volumen total de desplazamientos que tuvieron lugar en la Red Foral en 2017 ya que algunas vías ciclistas en servicio no estaban aún dotadas de sus correspondientes contadores.

El Servicio de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa estima que, teniendo en cuenta la longitud de la Red Foral de Vías Ciclistas (121,6 km), en 2017 se registraron un total de 5.842.905 desplazamientos, de los que 4.485.342 (77%) se hicieron andando y 1.357.563 (23%) en bicicleta.

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 0,5% 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, a partir de sus respuestas sobre la frecuencia de uso.



Estos datos se han relacionado con el volumen total de desplazamientos estimados en 2017 en la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

El método utilizado para la confección de la muestra ha sido el 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.

Hasta el Estudio de 2018 las 8 vías que formaban la muestra representativa, de acuerdo con los datos disponibles (año 2015), fueron las siguientes:

1. Azpeitia – Azkoitia.
2. Tolosa – Alegia.
3. Astigarraga – Martutene.
4. Legazpi – Urretxu.
5. Azkoitia – Zumarraga.
6. Soraluze – Bergara.
7. Zizurkil – Asteasu.
8. Eskoriatza – Aretxabaleta.

De acuerdo con los últimos resultados obtenidos de los conteos de ciclistas y peatones (año 2017), se introducen **2 variaciones en la muestra representativa de 8 vías**:

1. Azpeitia – Azkoitia.
2. Tolosa – Alegia.
3. Astigarraga – Martutene.
4. Legazpi – Urretxu.
5. Azkoitia – Zumarraga.
- 6. Oñati – Epele.**
- 7. Añorga – Errekalde.**
8. Eskoriatza – Aretxabaleta.

Así mismo, el reparto del número de encuestas a realizar en cada una de estas 8 vías se ha ajustado de acuerdo a los últimos datos disponibles (año 2017) de los aforos de ciclistas y peatones.

VÍAS CICLISTAS	ENCUESTAS A CICLISTAS	ENCUESTAS A PEATONES	TOTAL
1. AZPEITIA – AZKOITIA	39	21	60
2. TOLOSA – ALEGIA	78	14	92
3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE	61	21	82
4. LEGAZPI – URRETXU	59	17	76
5. AZKOITIA – ZUMARRAGA	38	22	60
6. OÑATI - EPELE	44	18	62

7. AÑORGA – ERREKALDE	43	13	56
8. ESKORIATZA – ARETXABALETA	38	24	62
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>	<b>150</b>	<b>550</b>

Además, al igual que en anteriores encuestaciones, 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 ha sido disponer de información contrastada sobre la distribución por género que permitiese el control de esta variable para conocer la necesidad de ponderación de los resultados.

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 29 de mayo al 17 de junio de 2019), y en el horario empleado para la encuestación (de lunes a viernes de 8.00 a 20.00 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 ha realizado 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%	20%
PEATONES	56%	44%

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	79%	21%
PEATONES	56%	44%

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

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

También es necesario tener en cuenta los cambios y novedades introducidos este año:

- a) Como se comentaba anteriormente, se ha modificado la selección de 8 vías que forman la muestra representativa para el Estudio, a partir de los últimos datos de aforo y estimaciones correspondientes a 2017. Salen de esa selección Soraluze-Bergara y Zizurkil-Asteasu, y se incorporan Oñati-Epele y Añorga-Errekalde.
- b) En los cuestionarios utilizados para la realización de las encuestas se ha introducido en 2019 un nuevo ítem para preguntar a las personas encuestadas, tanto ciclistas como peatones, sobre la distancia de sus desplazamientos.
- c) Finalmente, indicar que el horario de encuestación que en años anteriores ha sido de 7.30 h. a 19.30 horas, se ha ajustado este año a un horario de 8.00 a 20.00 horas.

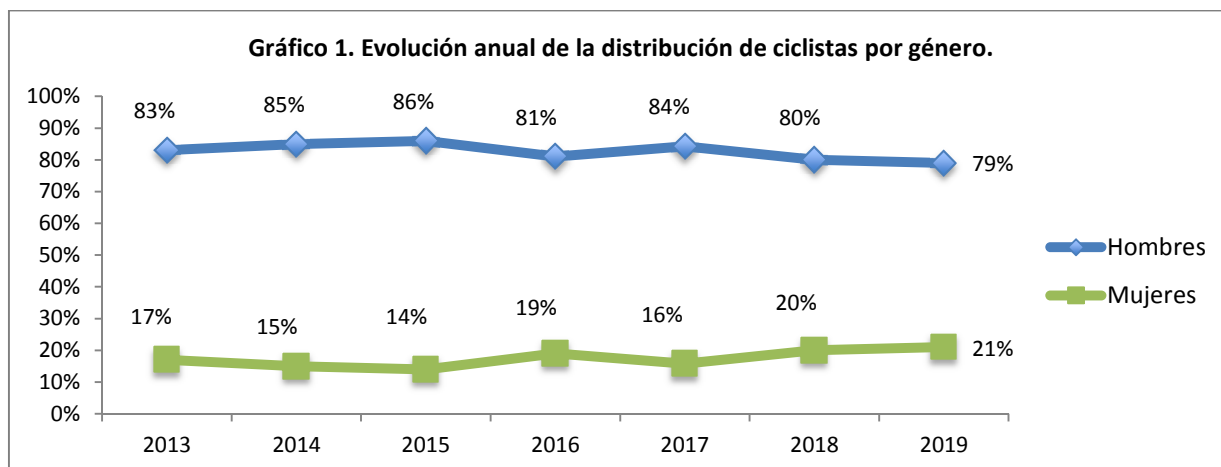
### 3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS PERSONAS CICLISTAS Y DE LAS BICICLETAS

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

De acuerdo con los datos obtenidos la distribución de las personas ciclistas por género es similar a la obtenida el año anterior, con un 79% de hombres y un 21% de mujeres.

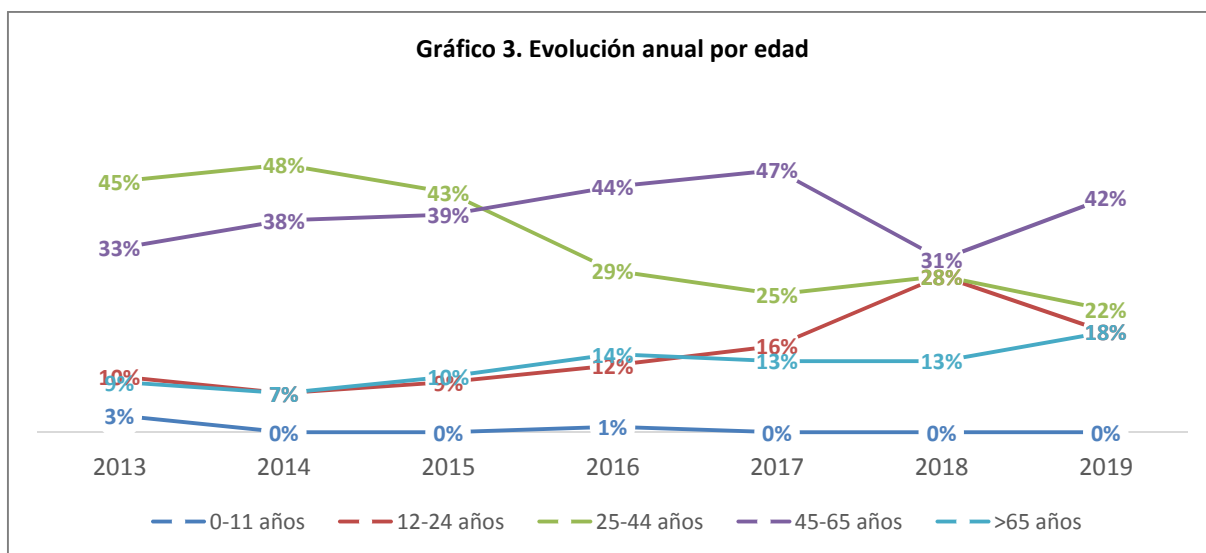
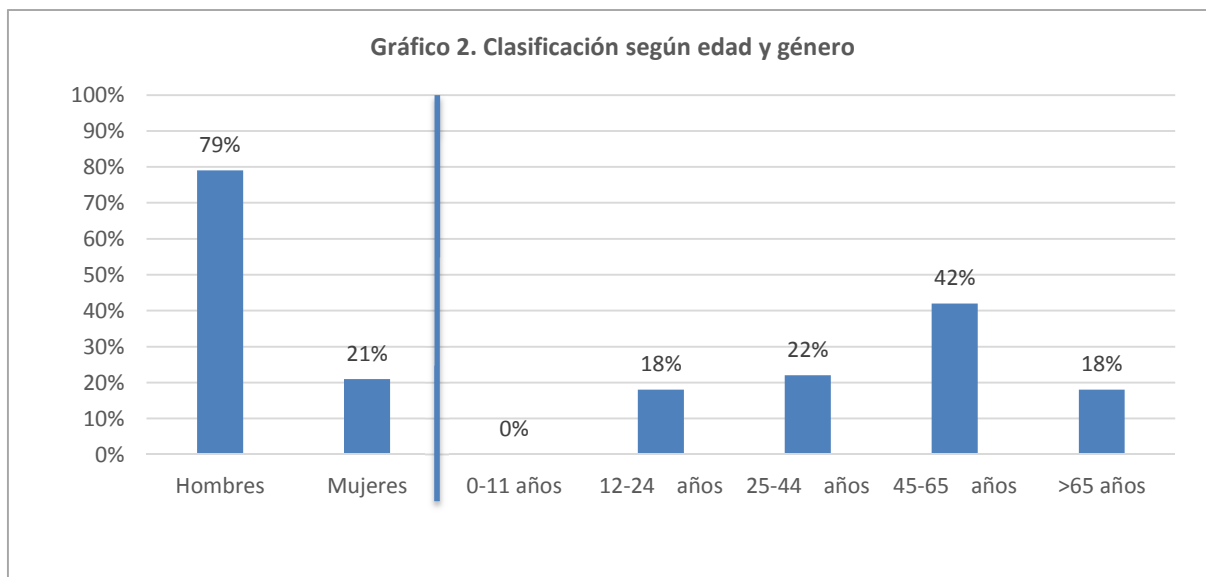
El Estudio de 2018 recogía un incremento de 4 puntos del porcentaje de mujeres ciclistas, consolidándose este porcentaje e incluso incrementándose 1 punto más este año hasta llegar al 21%, la cifra más alta hasta ahora registrada, si bien se sigue constatando una importante diferencia entre géneros en relación a la utilización de la bicicleta en las vías ciclistas interurbanas.

En la distribución por edad se puede observar que el porcentaje de mujeres ciclistas asciende hasta un 43% en el grupo de edad de 12 a 24 años, y hasta el 30% entre las personas de 25 a 44 años. Sin embargo, este porcentaje desciende bruscamente entre las personas mayores de 45 años.



Por lo que respecta a la edad, el 42% de las personas ciclistas tienen entre 45 y 65 años, y un 22% entre 25 y 44 años. Es decir el 64% de las personas ciclistas tienen entre 25 y 65 años, un 18% es menor de 25 años, y el 18% restante mayor de 65 años.

La edad media de las personas ciclistas es de 46,8 años, incrementándose 6 años respecto a los resultados obtenidos los dos años anteriores. La edad media de las personas ciclistas es 10 años inferior a la edad media de peatones.



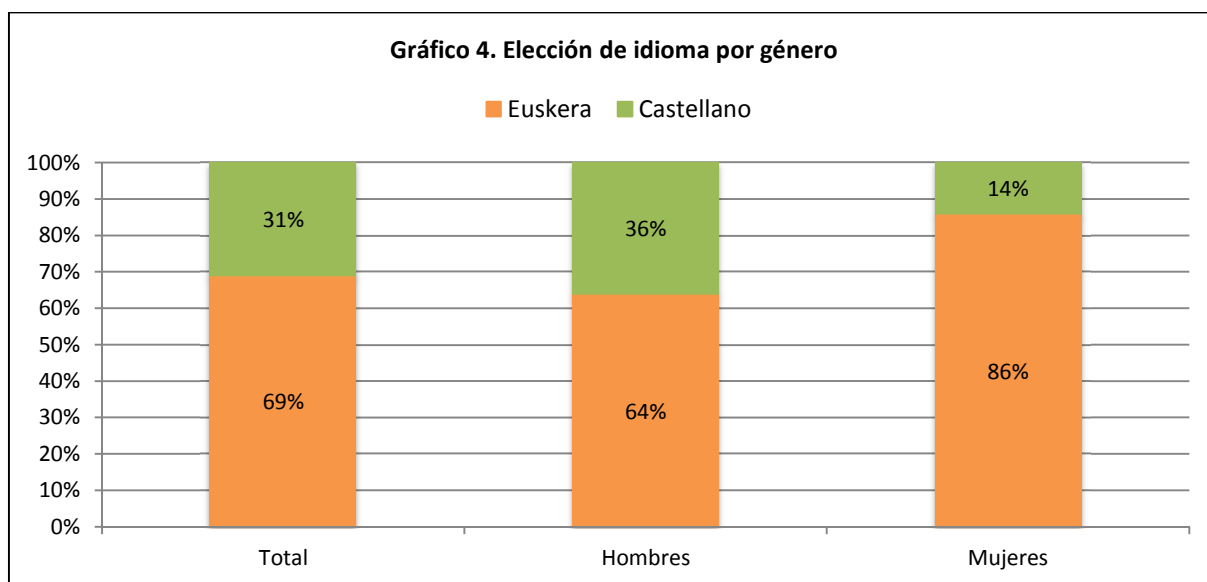
En la evolución se observa un progresivo descenso de los/as usuarios/as entre 25 y 44 años, y una ligera tendencia ascendente de los/as de 12 a 24 años.

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

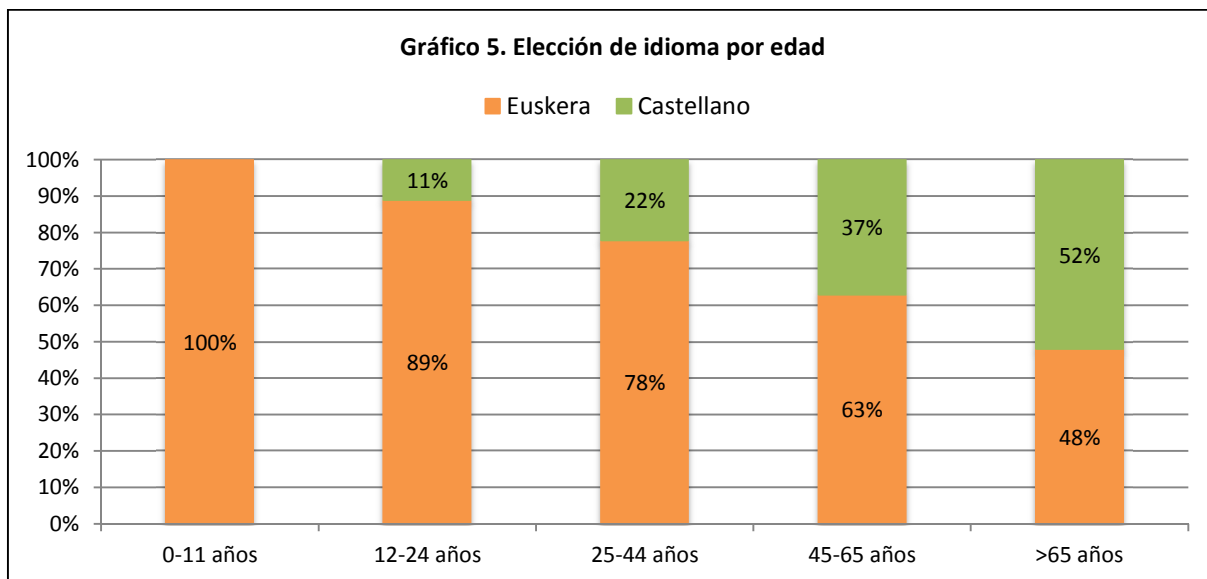
Según los datos obtenidos en 2019 el euskera sigue siendo el idioma elegido mayoritariamente por las personas ciclistas entrevistadas para responder a la encuesta, ya que un 69% opta por este idioma, porcentaje similar a los registrados en años anteriores.

Al igual que en Estudios precedentes, se siguen observando diferencias significativas en la elección del idioma en función del género y de la edad.

En relación al género, se observa que el 86% de las mujeres ciclistas eligen el euskera frente a un 64% de los hombres.



Si se analizan los datos por franjas de edad, se observa que el uso de euskera para responder a la encuesta desciende progresivamente en relación inversa a la edad de las personas entrevistadas. Así, el 48% de las personas mayores de 65 años eligen el euskera, mientras que ese porcentaje asciende al 63% entre las de 45 a 65 años, al 78% entre las de 25 a 44 años, y hasta el 89% de las menores de 25 años.



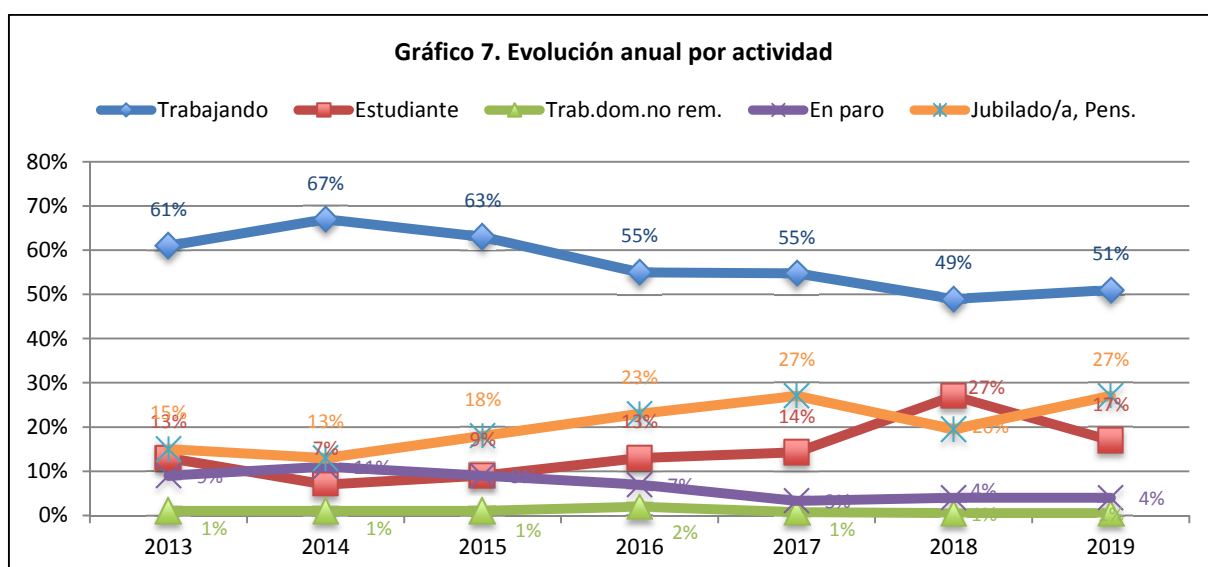
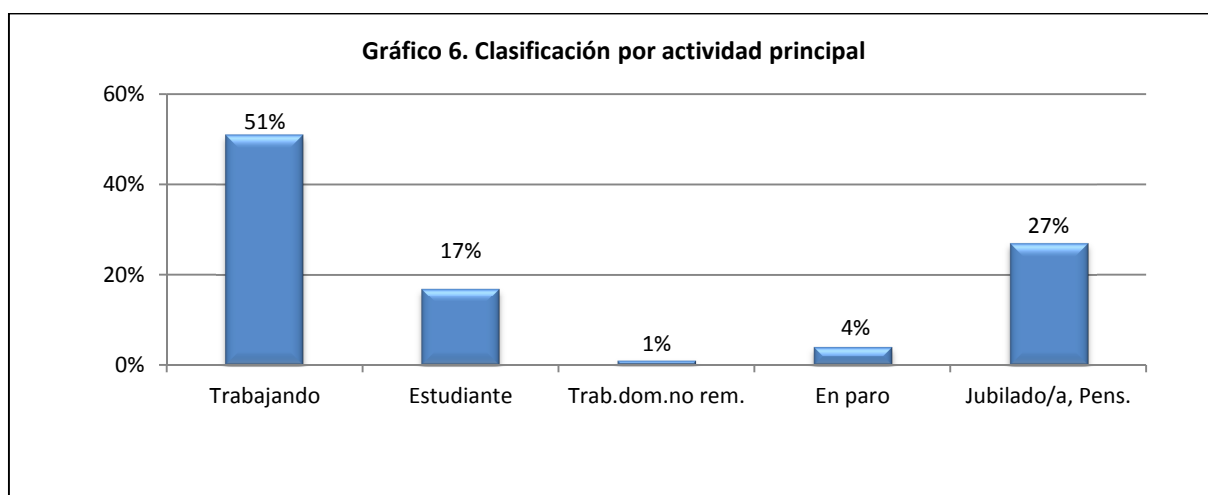
### 3.3. Clasificación por tipo de actividad

La mitad de las personas ciclistas declaran estar ocupadas o trabajando (51%), un porcentaje muy similar al de 2018, pero que mantiene una tendencia a la baja a partir de 2014.

El porcentaje de estudiantes desciende 10 puntos (del 27% en 2018 al 17% en 2019), si bien desde 2014 se ha duplicado su presencia.

Por su parte, el porcentaje de personas jubiladas y pensionistas ha ascendido este año en 7 puntos (del 20% al 27%).

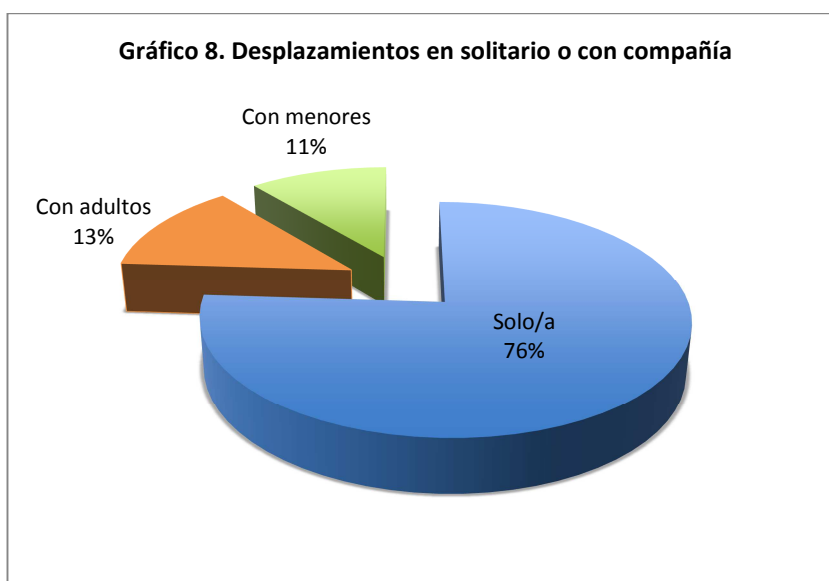
Los porcentajes de personas desempleadas y de aquellas que declaran realizar trabajos domésticos no remunerados se mantienen en las mismas cifras que en 2018, el 4% y el 1% respectivamente.





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

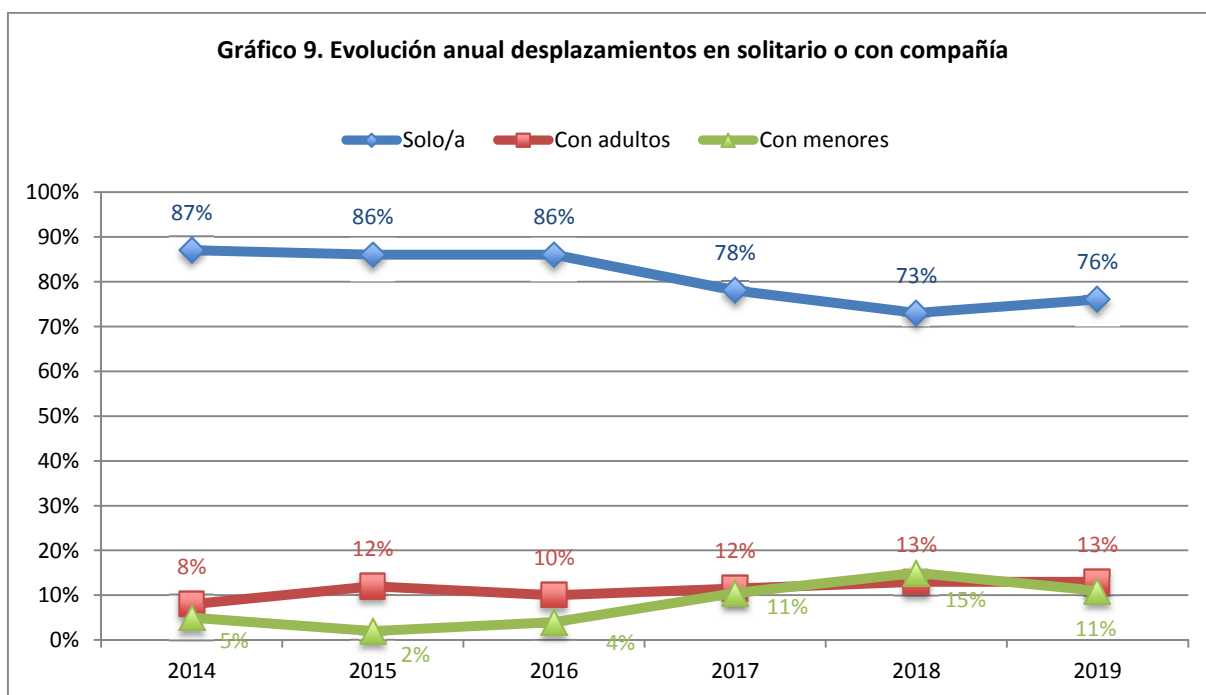
La mayoría de la población ciclista (76%) realiza sus desplazamientos en solitario, incrementándose este porcentaje en 3 puntos respecto al año 2018. El 13% se desplaza en compañía de al menos 1 adulto (media de 1,3 acompañantes), y el 11% en compañía de menores (media de 2,1 acompañantes).



De las personas ciclistas que van acompañadas, al 62% les acompaña 1 ciclista más, a un 31% dos ciclistas, a un 2% tres ciclistas, a un 1% cuatro ciclistas y el 4% va en un grupo con 9 personas más.

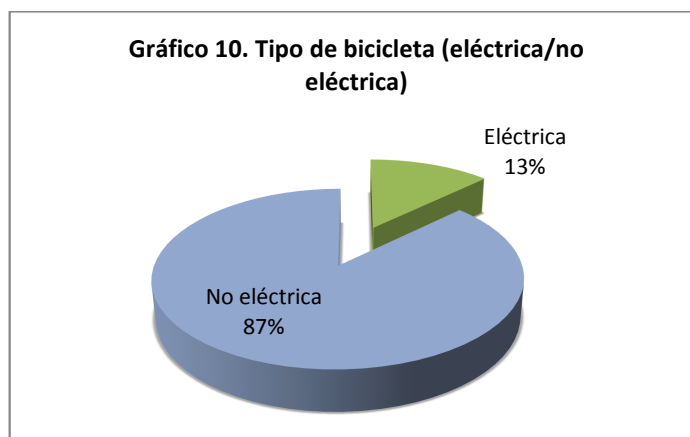
Si se comparan estos datos con los obtenidos en años anteriores (ver gráfico 9), se observa que el porcentaje de quienes realizan el desplazamiento en solitario vuelve a situarse en valores similares a los alcanzados en 2017. Los desplazamientos en solitario son más habituales entre quienes realizan desplazamientos cotidianos (89%) que entre quienes se desplazan por ocio o deporte (71%).

El porcentaje de personas ciclistas que realizan el desplazamiento acompañados de adultos es del 13%, manteniéndose el valor alcanzado en 2018. Sin embargo, desciende 4 puntos el porcentaje de personas ciclistas que van acompañadas de menores (15% en 2018 y 11% en 2019), volviendo así a los valores de 2017.

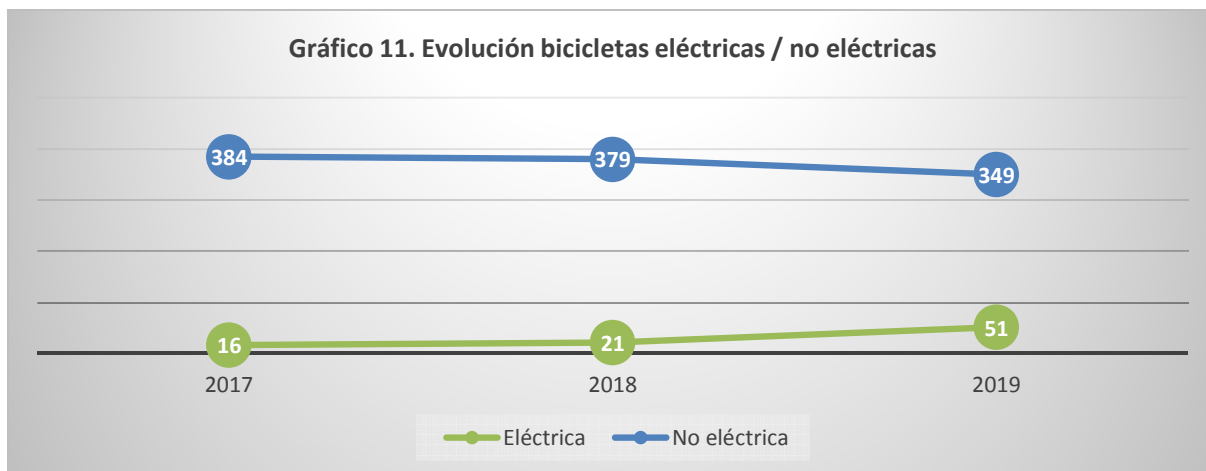


### 3.5. Tipo de bicicleta utilizada

De acuerdo con los datos recogidos en 2019 las bicicletas eléctricas suponen el 13% del total, lo que supone que se ha multiplicado por 2,6 su número respecto al año anterior.

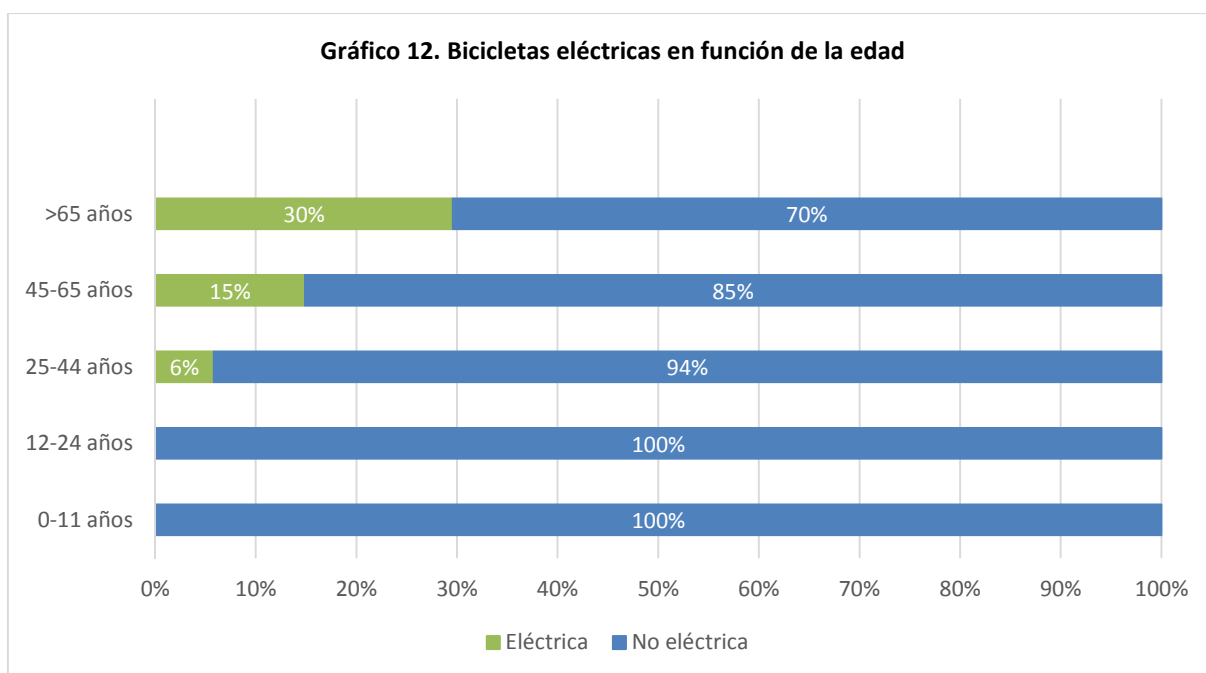


Desde 2017, año en el que se inició el registro de bicicletas eléctricas, su presencia se ha triplicado.



Los resultados obtenidos por género indican que las bicicletas eléctricas son utilizadas más por hombres (15%) que por mujeres (6%).

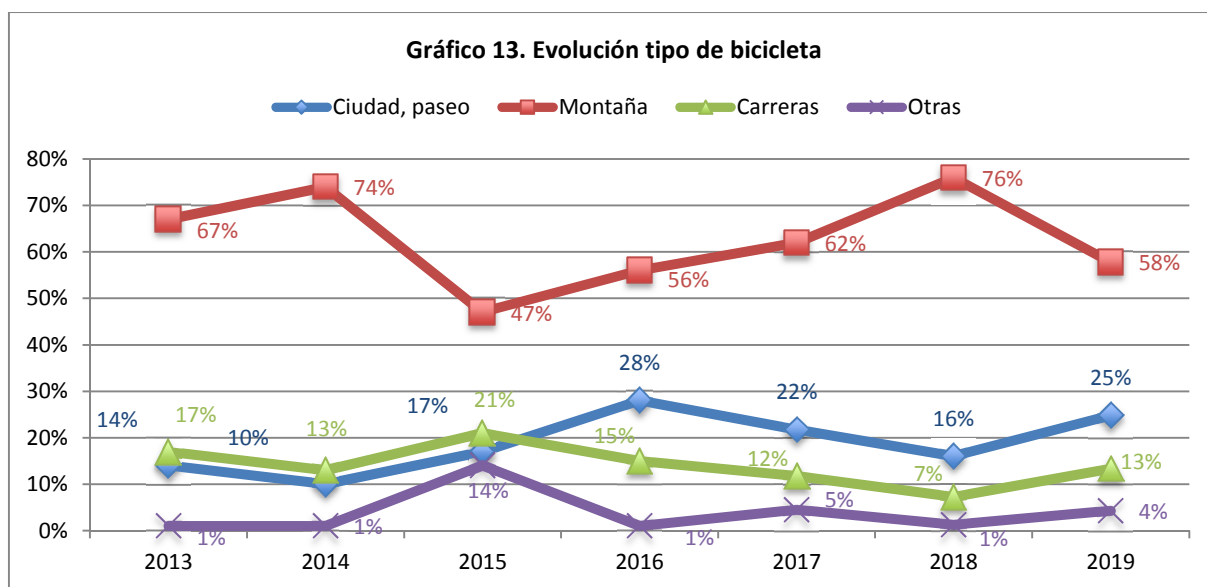
Pero las diferencias más acentuadas se aprecian si se atiende a la edad de las personas encuestadas. En efecto, se observa que a más edad mayor es el porcentaje de uso de bicicletas eléctricas. Así, mientras que entre las personas mayores de 65 años la utilización de la bicicleta eléctrica alcanza el 30% (cifra que quintuplica a la que registraba este segmento en 2018), este porcentaje baja a la mitad (15%) en el grupo de edad de 45 a 65 años, y al 6% en el de 25 a 44 años. Entre los menores de 25 años no se ha detectado ninguna bicicleta eléctrica.



Por lo que se refiere al tipo de bicicleta utilizada, los resultados señalan que el 58% son de montaña, un 25% de ciudad (o paseo), un 13% de carreras y el 4% restante corresponden a otros tipos.

En el segmento de las bicicletas eléctricas se mantienen los mismos porcentajes de montaña y de ciudad (o paseo), mientras que solo el 4% son de carreras y el 13% restante son de otros tipos (plegables, de carga, mixta, etc.).

En relación a los datos obtenidos en 2018, se observa un importante descenso de 18 puntos en el porcentaje de bicicletas de montaña y un incremento de 9 puntos en el porcentaje de las bicicletas de ciudad (o paseo), situándose así ambas puntuaciones en valores cercanos a los registrados en 2016 y 2017.

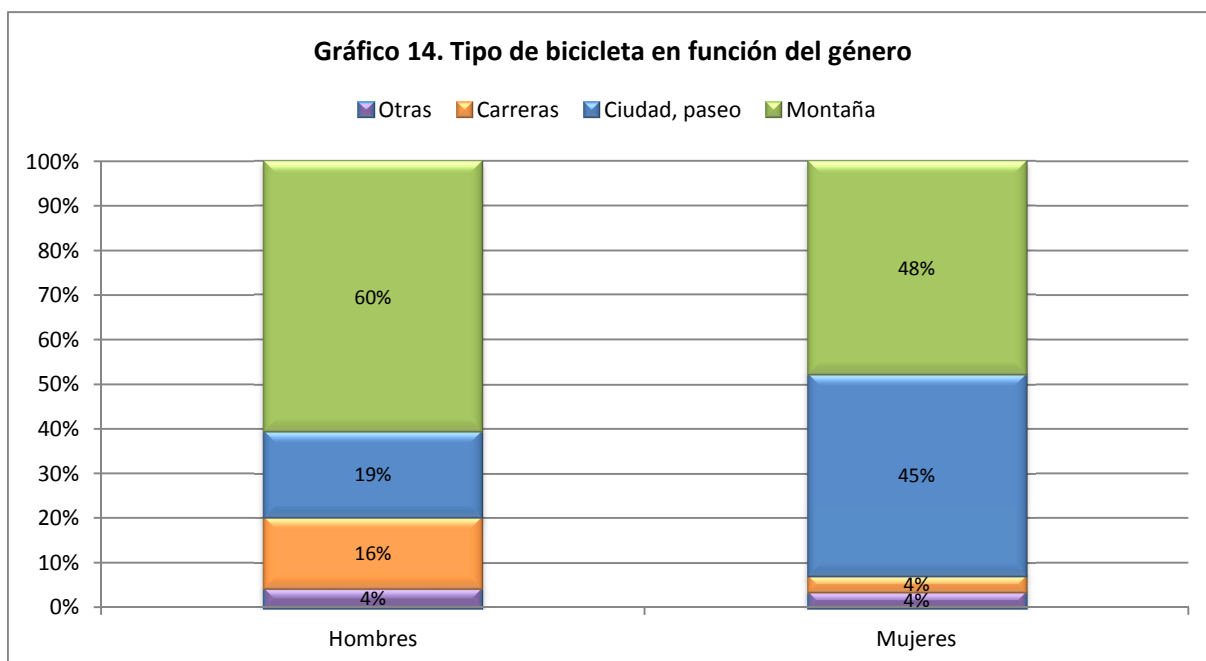


Como en estudios anteriores, se constatan diferencias significativas en cuanto al tipo de bicicleta utilizada en función del género. El tipo de bicicleta mayoritario, tanto en el caso de los hombres como de las mujeres, es el de montaña. No obstante, mientras que entre las mujeres el porcentaje de utilización de bicicletas de montaña es de un 48%, entre los hombres esta cifra asciende hasta el 60%. Hay que destacar el descenso en el uso de este tipo de bicicleta en los dos géneros, 21 puntos en hombres y 6 puntos en mujeres, respecto a los datos de 2018.

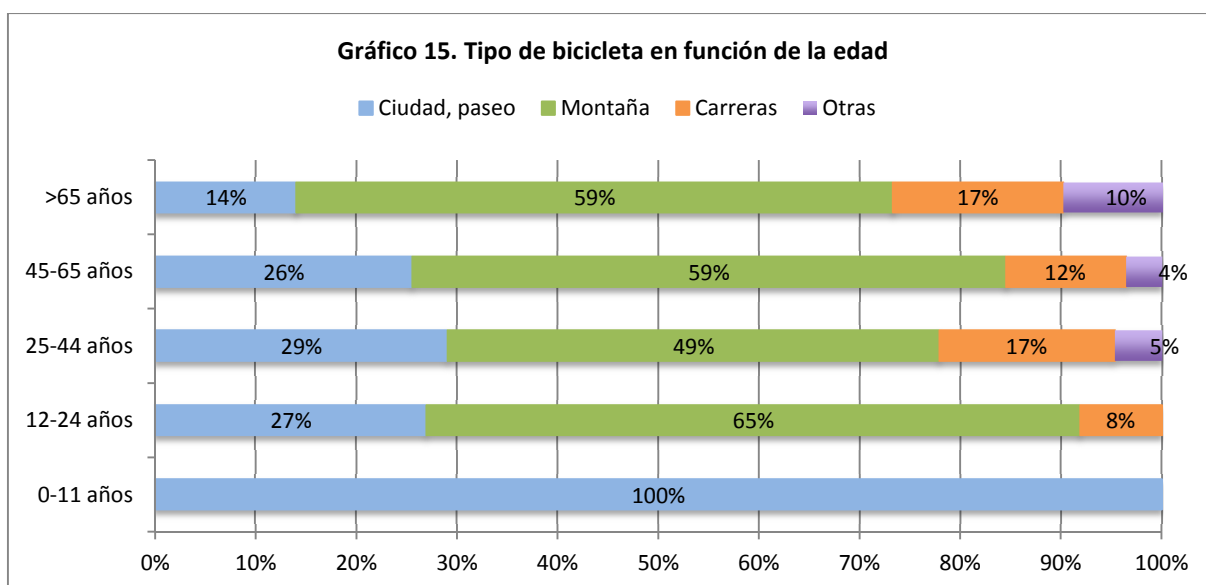
La bicicleta de ciudad o paseo es empleada por el 45% de las mujeres, y representa el 19% de las usadas por hombres (11 puntos más que en 2018). Un 16% de los hombres y un 4% de las

mujeres utilizan bicicletas de carreras, incrementándose su uso en 7 y 4 puntos respectivamente en relación a los resultados obtenidos el año anterior.

Finalmente, hay un 4% de mujeres y de hombres que emplean otros tipos de bicicletas, principalmente mixtas (2,5%) y plegables (1,3%).



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, si bien su porcentaje desciende de forma importante en todos los casos respecto a los datos obtenidos en 2018. No se han tenido en cuenta, a estos efectos, los datos del grupo de edad de 0 a 11 años ya que solamente hay 1 persona encuestada en ese grupo.



Hay que subrayar que el incremento general de las bicicletas de ciudad o paseo ha sido proporcionalmente mayor en las franjas de edad de 12-24 años y de 45-65 años, las cuáles duplican sus registros de 2018.

Si relacionamos los datos relativos al tipo de bicicleta con los motivos para su uso comprobamos que la bicicleta de montaña es el tipo mayoritariamente utilizado, excepto cuando el motivo de desplazamiento es el trabajo. En este caso, el tipo de bicicleta más empleado es el de ciudad o paseo.

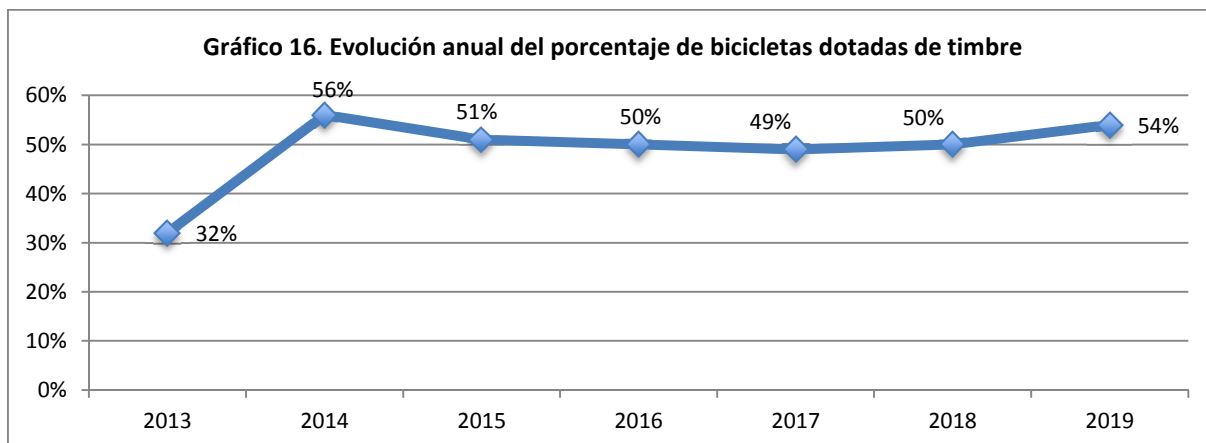
**Tabla 1. Tipo de bicicleta en función del motivo de desplazamiento**

	Motivo de desplazamiento					Total
	Trabajo	Estudios	Cuidado, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Ciudad, Paseo	26 42%	7 30%	7 32%	32 37%	27 13%	99 25%
Montaña	23 37%	15 65%	14 64%	44 51%	135 65%	231 58%
Carreras	7 11%	1 4%	1 5%	8 9%	36 17%	53 13%
Otras	6 10%	0 0%	0 0%	2 2%	9 4%	17 4%
<b>Total</b>	62 16%	23 6%	22 6%	86 22%	207 52%	400 100%

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

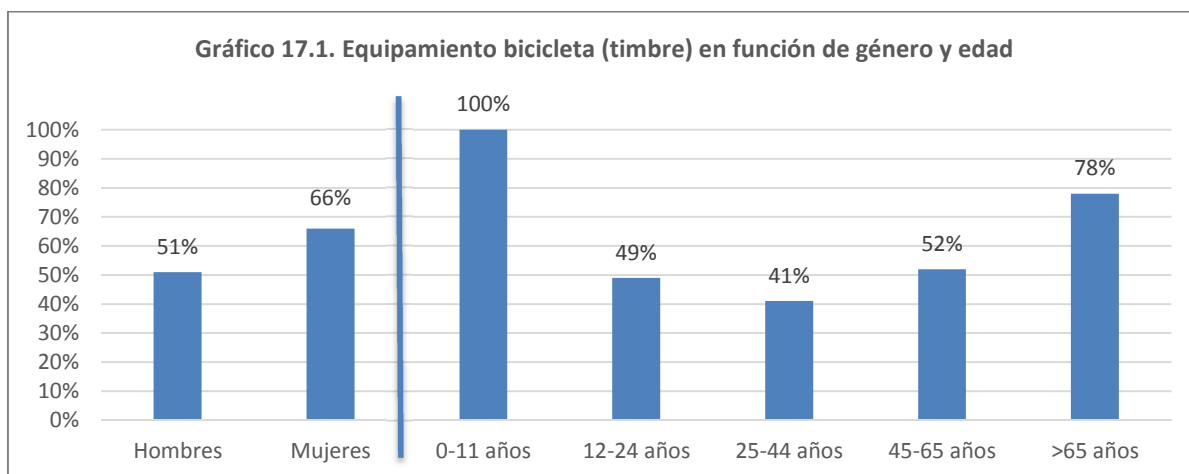
El timbre y la luz son dos elementos fundamentales del equipamiento de una bicicleta por su importancia respecto a la seguridad de las personas usuarias de las vías ciclistas forales, así como en relación a la convivencia entre las mismas.

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 (54%) se incrementa en 4 puntos respecto a los resultados obtenidos en 2018, pero sin llegar a recuperar su valor máximo (56%) que se alcanzó en 2014.

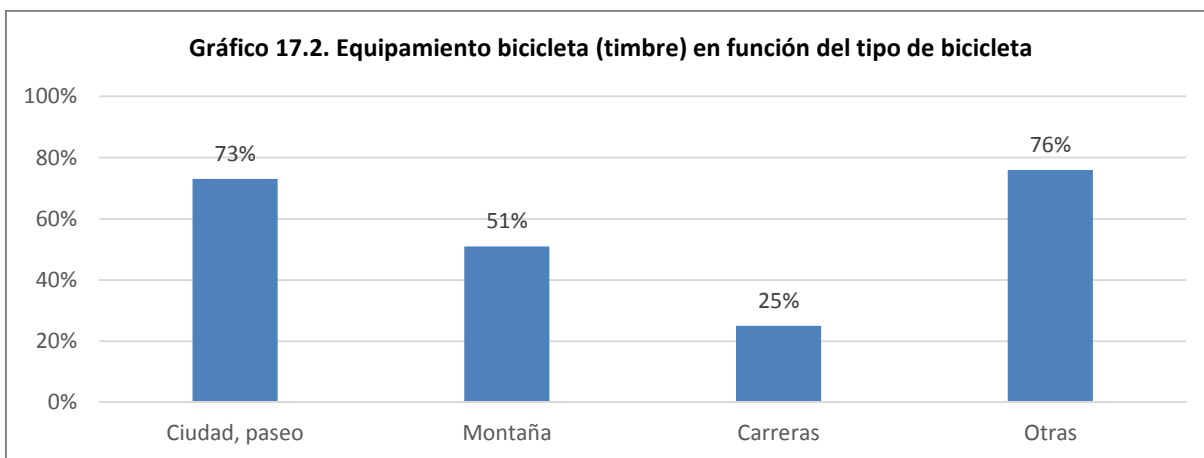


Se siguen observando diferencias significativas, tanto en función del género, como de la edad. El porcentaje de bicicletas equipadas con timbre sigue siendo superior en el caso de las mujeres, 66% frente al 51% en el caso de los hombres. No obstante, se observa en ambos géneros un incremento del porcentaje de bicicletas equipadas con timbre, 5 puntos en el caso de las mujeres y 2 puntos en el caso de los hombres, respecto a los datos de 2018.

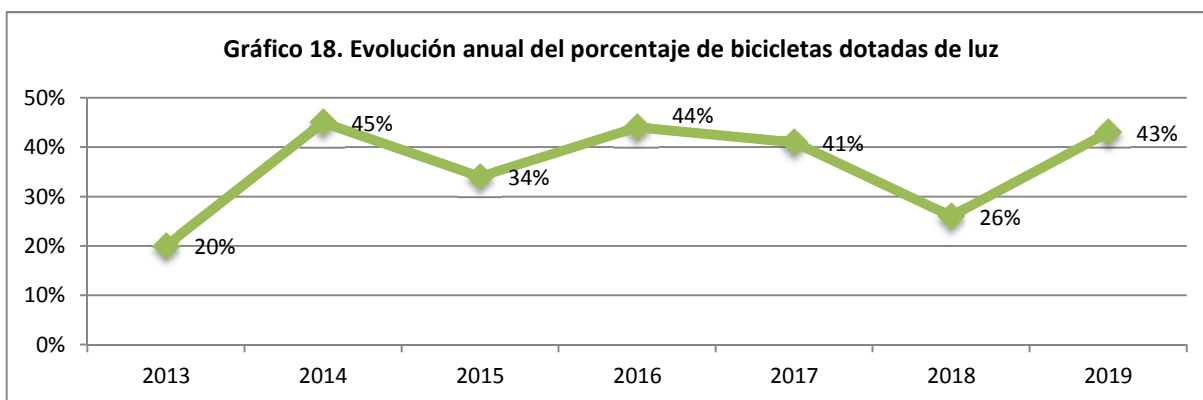
En lo que respecta a la edad, a partir de los 25-44 años se observa que el porcentaje de bicicletas equipadas con timbre se incrementa a medida que lo hace la edad de las personas ciclistas, oscilando desde un 49% entre los menores de 25 años hasta el 78% de los mayores de 65 años. El porcentaje de bicicletas equipadas con timbre se incrementa en 11 puntos entre los menores de 25 años y en 10 entre los mayores de 65 años, respecto a los datos de 2018. Sin embargo, el porcentaje se reduce entre las personas de entre 25 y 65 años.



También se observan diferencias significativas en función del tipo de bicicleta. Así, mientras que el 73% de las bicis de ciudad o paseo cuentan con timbre, solo el 25% de las bicis de carreras cuentan con este equipamiento.

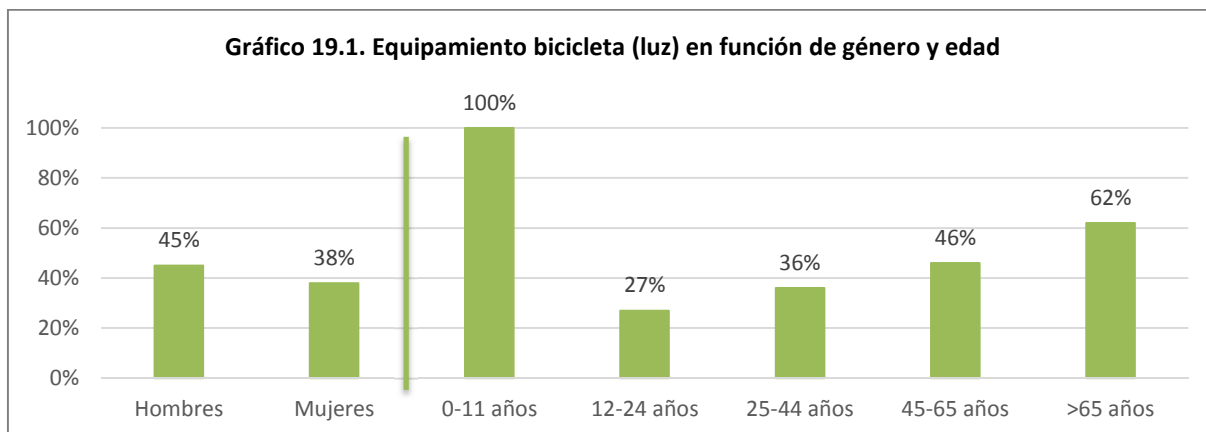


La luz es un elemento de gran utilidad para aumentar la visibilidad, siendo obligatoria su utilización al amanecer, al anochecer y al atravesar túneles. El porcentaje de bicicletas equipadas con luz es del 43%, 11 puntos menos que las equipadas con timbre. Se registra un incremento de 17 puntos respecto al año anterior, volviendo así a niveles similares a los alcanzados en 2014, 2016 y 2017.

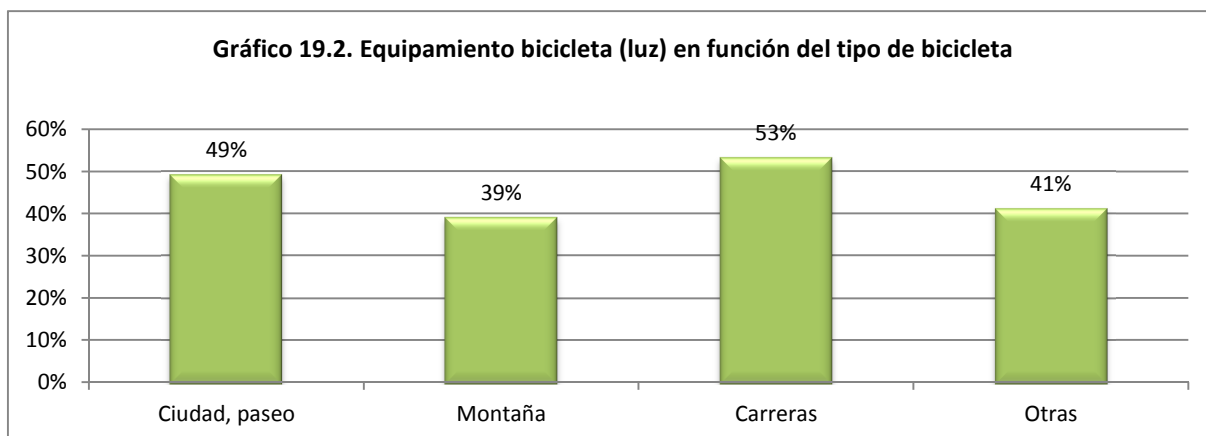


El porcentaje de bicicletas equipadas con luz es 7 puntos superior en los hombres (45%) que en las mujeres (38%). Respecto a la edad, se observa, al igual que en años anteriores, que la proporción de bicicletas con luz aumenta en relación directa con la edad. Así, el porcentaje de bicicletas dotadas de luz va desde un 27% entre los menores de 25 años, hasta el 62% en el caso de los mayores de 65 años.

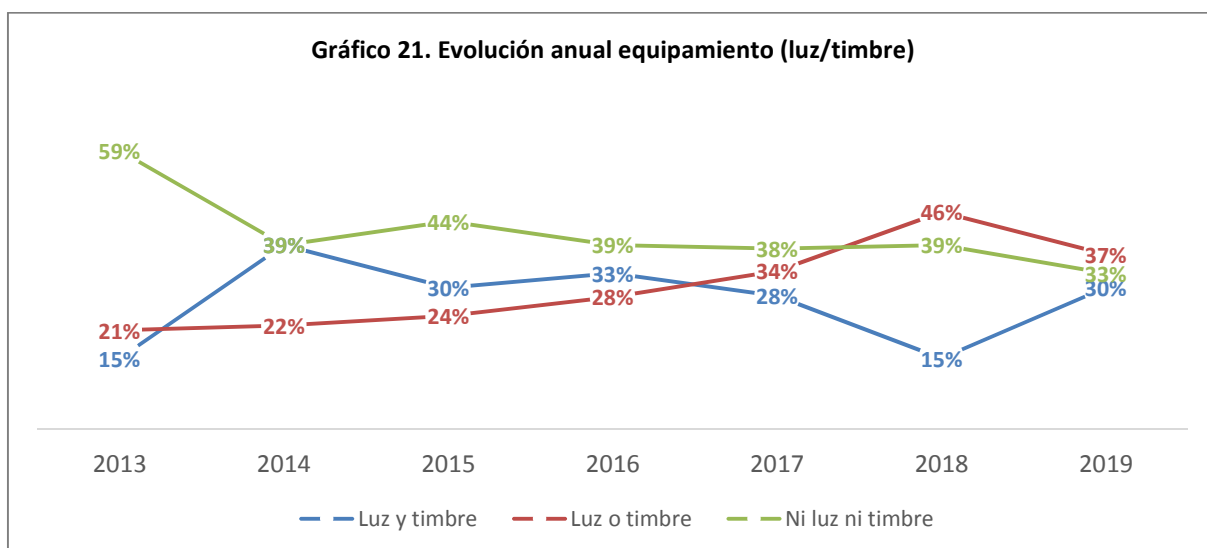
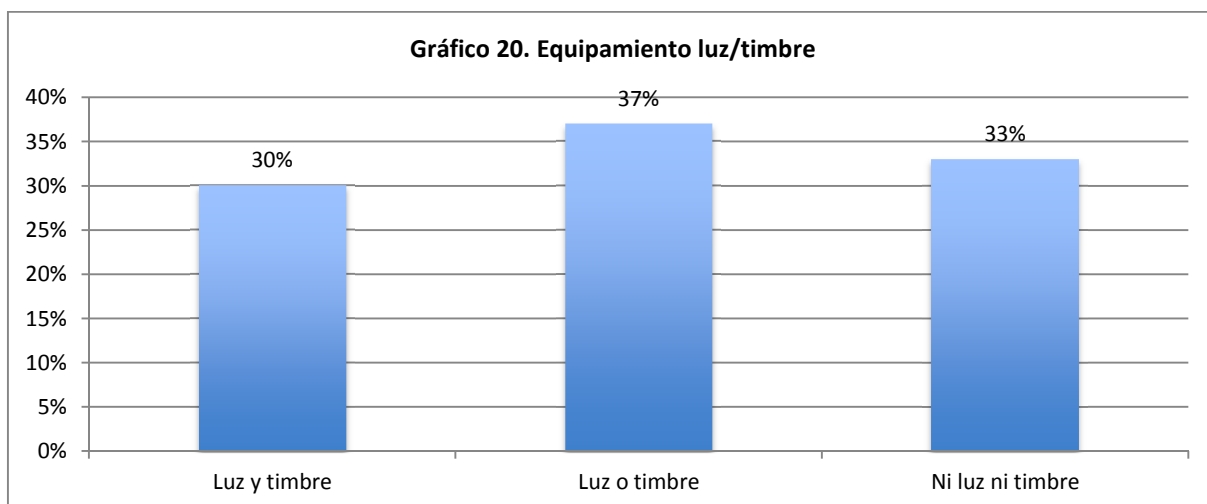




La mitad de las bicicletas de ciudad o paseo y de carreras disponen de luz, siendo menos habitual este equipamiento en el resto.



El porcentaje de bicicletas equipadas con ambos accesorios (luz y timbre) es del 30%, el doble que en 2018. Se reduce en 6 puntos el porcentaje de bicicletas que no disponen de ninguno de los 2 accesorios, del 39% en 2018 al 33% en 2019, y en el marco de una tendencia general afortunadamente descendente.



Si se analizan los datos del nivel de equipamiento (luz y timbre) en función del tipo de movilidad, se observa que las bicicletas utilizadas para uso cotidiano tienen un nivel de equipamiento superior que aquellas que se usan para ocio y deporte. Además, el aumento general en este nivel de equipamiento ha sido proporcionalmente mayor en las bicicletas empleadas para la movilidad cotidiana.

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

	Tipo de movilidad		Total
	Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
Luz y timbre	38 36%	82 28%	120 30%
Luz o timbre	44 41%	104 35%	148 37%
Ni luz ni timbre	25 23%	107 37%	132 33%
<b>Total</b>	107	293	400

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

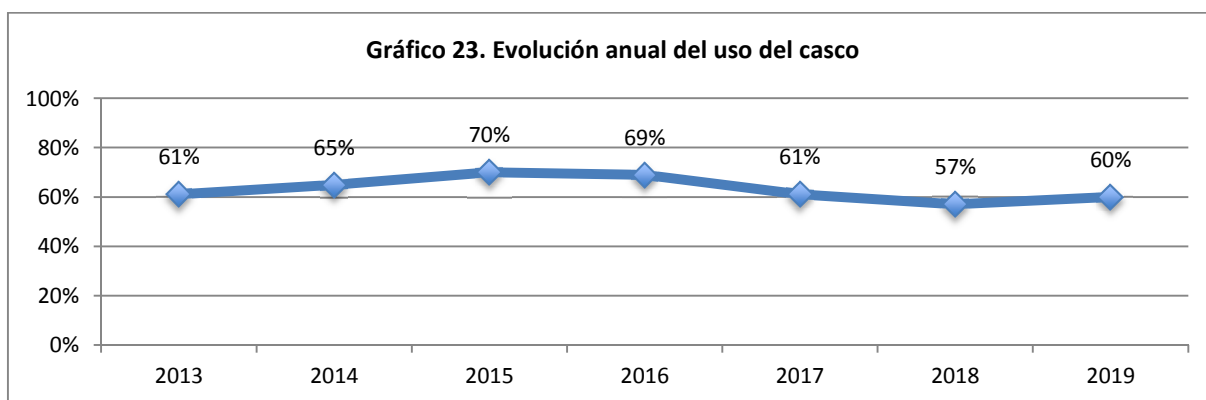
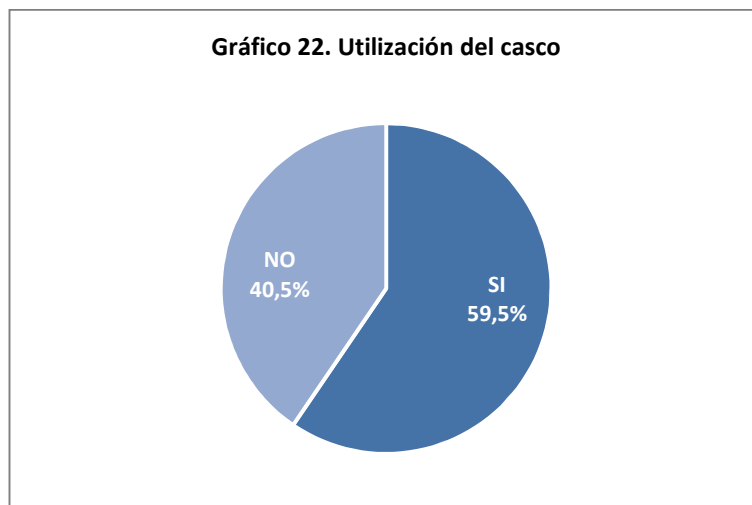
El número de bicicletas equipadas con una silla de niño/a es del 1%, el mismo porcentaje que en 2018, y un punto menos respecto a los datos de 2017. Todas las sillas iban ocupadas en el momento de realizarse la entrevista.

### 3.8. Utilización del casco

La encuestación realizada nos permite conocer en qué medida se utiliza el casco entre las personas ciclistas que transcurren por la Red Foral de Vías Ciclistas<sup>1</sup>.

Según los datos recogidos, el porcentaje de utilización del casco entre las personas ciclistas en 2019 es del 59,5%. En los datos de años anteriores se observó una caída en el porcentaje de personas ciclistas que utilizaban casco, registrando un descenso de 12 puntos en el periodo del 2016 al 2018. En 2019 parece frenarse esa tendencia, incrementándose en 2,5 puntos la utilización del casco.

<sup>1</sup> La Ley de Tráfico y Seguridad Vial, en su artículo 47, establece que el uso del casco es obligatorio para los/as ciclistas menores de 16 años, y para cualquier ciclista que circule en vía interurbana. Las vías ciclistas forales no entran dentro de la categoría legal de vía interurbana, la cual se refiere a vías para la circulación general de vehículos a motor. Por tanto, en las vías ciclistas forales el uso del casco no es obligatorio para los/as ciclistas de 16 o más años.



Como es habitual, se registra una diferencia significativa respecto a la utilización del casco entre mujeres y hombres. Así, el 67% de los hombres encuestados llevaban casco frente a un 30% de las mujeres, lo que aumenta la diferencia a 37 puntos. Estos datos indican que este incremento general en el uso del casco es producto de su aumento entre los hombres, ya que entre las mujeres ha descendido 4 puntos porcentuales. Este hecho parece estar relacionado con el mayor uso del casco que se da en los desplazamientos por motivo de ocio o deporte, que son más frecuentes entre hombres que entre las mujeres ciclistas (78% y 57% respectivamente).

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

		Género		Total
		Hombres	Mujeres	
Uso del casco	SI	213	25	238
		67%	30%	60%
	NO	103	59	162
		33%	70%	41%

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. Según los datos recogidos en 2019, se observa un incremento del uso del casco entre los menores de 25 y los mayores de 65 años, de 2 y 3 puntos respectivamente respecto al año anterior. Sin embargo, el uso del casco desciende en 5 puntos entre las personas con edades comprendidas entre los 25 y los 65 años.

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

		Edad					Total
		0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Uso del casco	SI	0	21	44	112	61	238
		0%	28%	51%	67%	86%	60%
	NO	1	53	42	56	10	162
		100%	72%	49%	33%	14%	41%

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 38%, 3 puntos menos que en 2018; mientras que entre el segundo es del 67%, 6 puntos más que el año anterior.

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

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
Uso del casco	SI	41	197	238
		38%	67%	60%
	NO	66	96	162
		62%	33%	41%

Los datos de utilización del casco en función del tipo de movilidad son coherentes con los datos en función del tipo de bicicleta utilizada. El 81% de las personas que utilizan bicicletas

de carreras utilizan casco, frente a tan solo el 36% de aquellas que utilizan bicicletas de ciudad o paseo.

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

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

Por lo que respecta a las bicicletas eléctricas, el 84% de las personas que las utilizan llevan casco, lo que se explicaría por un deseo de contar con una mayor protección dado que alcanzan mayores velocidades y, por tanto, aumenta el riesgo de sufrir un accidente y su gravedad.

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

		Tipo de bicicleta				Total
		Ciudad, Paseo	Montaña	Carreras	Otras	
Uso del casco	SI	36	151	43	8	238
		36%	65%	81%	47%	59,5%
	NO	63	80	10	9	162
		64%	35%	19%	53%	40,5%

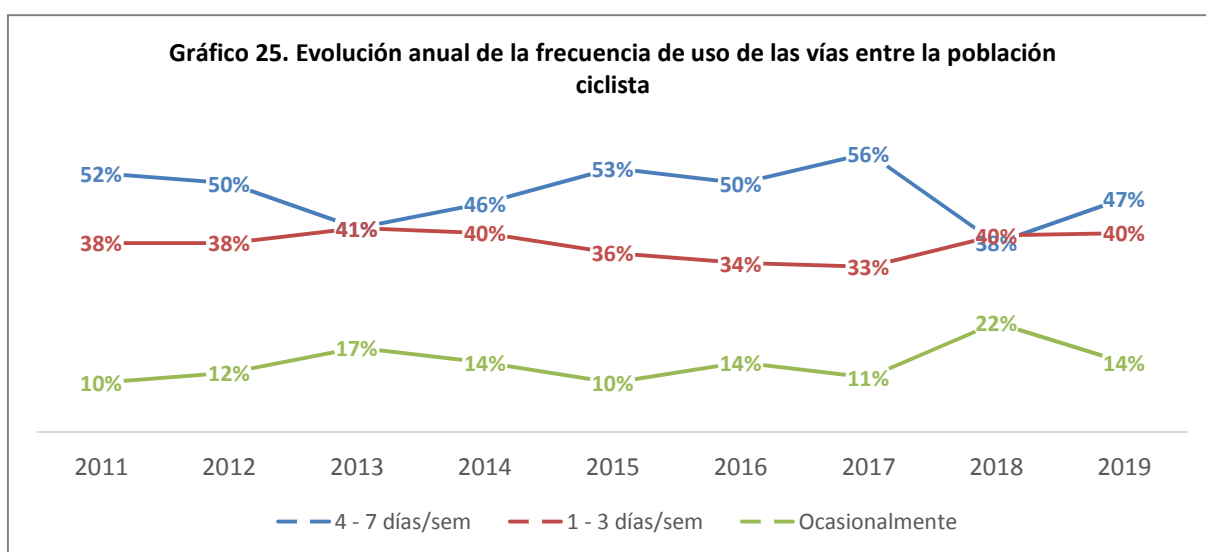
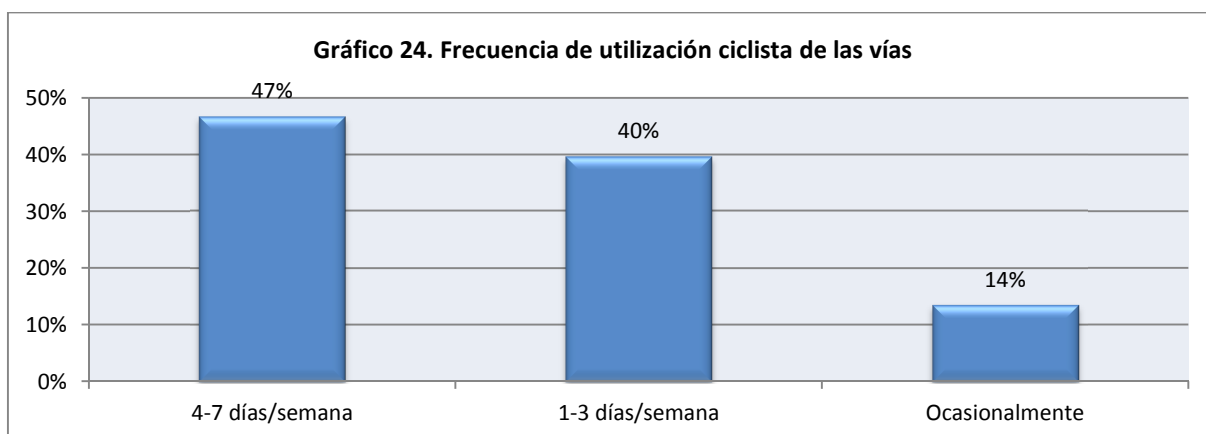
## 4. USO DE LA BICICLETA

### 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 47% de las personas ciclistas encuestadas declaran utilizar la vía ciclista al menos 4 veces por semana, lo que supone un incremento de 9 puntos respecto a los resultados obtenidos en 2018, pero sin llegar a los niveles superiores al 50% que se han registrado en distintas ocasiones desde 2011.

Un 40% declara utilizar la vía de 1 a 3 veces por semana, mientras que el 14% restante afirma realizar un uso ocasional.



Los datos en función del género indican un incremento en la frecuencia de uso, tanto en las mujeres como en los hombres respecto al año anterior, si bien es mayor entre éstos. El porcentaje de mujeres que declaran utilizar las vías ciclistas como mínimo 4 veces por semana se incrementa 7 puntos, en el caso de los hombres el incremento es de 10 puntos.

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

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
4 - 7 días/sem	157 50%	30 36%	187 47%
1 - 3 días/sem	128 41%	31 37%	159 40%
Ocasionalmente	31 10%	23 27%	54 14%
<b>Total</b>	316 79%	84 21%	400 100%

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 66% de las primeras utilizan las vías al menos 4 veces por semana, frente al 40% de las segundas.

Sin embargo, estas diferencias entre ambos segmentos se van reduciendo, ya que en el caso del ciclismo cotidiano esta alta frecuentación ha descendido 12 puntos porcentuales respecto de 2018 (78%), mientras que ha aumentado 11 puntos en el ámbito deportivo o recreativo (29% en 2018).

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

	Tipo de movilidad		Total
	Movilidad cotidiana	Ocio, deporte	
4 - 7 días/sem	71 66%	116 40%	187 47%
1 - 3 días/sem	27 25%	132 45%	159 40%
Ocasionalmente	9 8%	45 15%	54 14%
<b>Total</b>	107 27%	293 73%	400 100%



Esta diferencia está ocasionada principalmente por los grupos de personas trabajadoras y estudiantes, quienes utilizan las vías al menos 4 veces por semana, el 73% en el primer caso, y el 74% 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	45 73%	17 74%	9 41%	29 34%	87 42%	187 47%
1 - 3 días/sem	16 26%	4 17%	7 32%	34 40%	98 47%	159 40%
Ocasionalmente	1 2%	2 9%	6 27%	23 27%	22 11%	54 14%
<b>Total</b>	62 16%	23 6%	22 6%	86 22%	207 52%	400 100%

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 mayor entre las personas con edades comprendidas entre los 45 y los 65 años. Comparativamente con respecto a 2018, se observaba entonces que los porcentajes de alta frecuentación aumentaban en relación directa con la edad, mientras que en 2019 ésta no se aprecia.

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

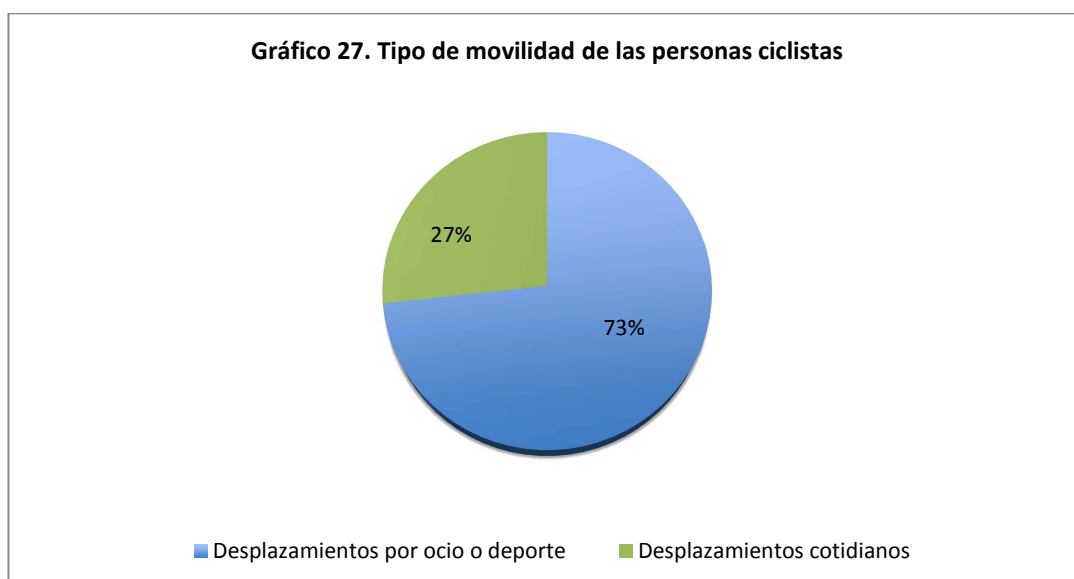
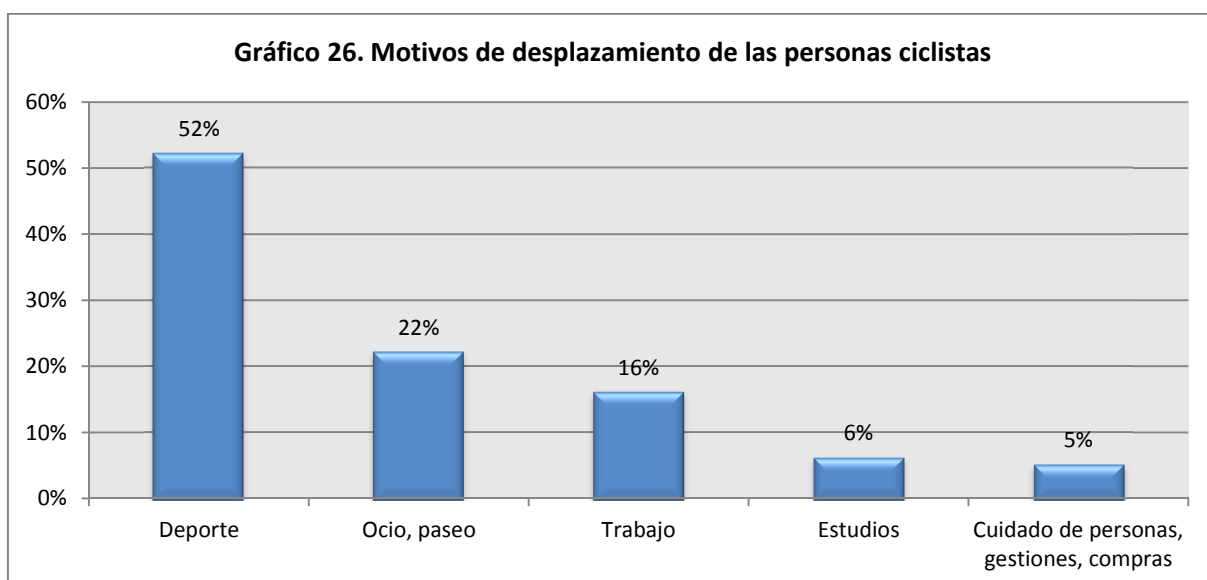
	Edad					Total
	0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
4 - 7 días/sem	0 0%	34 46%	34 40%	88 52%	31 44%	187 47%
1 - 3 días/sem	0 0%	22 30%	30 35%	69 41%	38 54%	159 40%
Ocasionalmente	1 100%	18 24%	22 26%	11 7%	2 3%	54 14%
<b>Total</b>	1 1%	74 19%	86 22%	168 42%	71 18%	400 100%

## 4.2. Tipo de movilidad y motivo del 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 del que desempeña como infraestructura deportiva y recreativa.

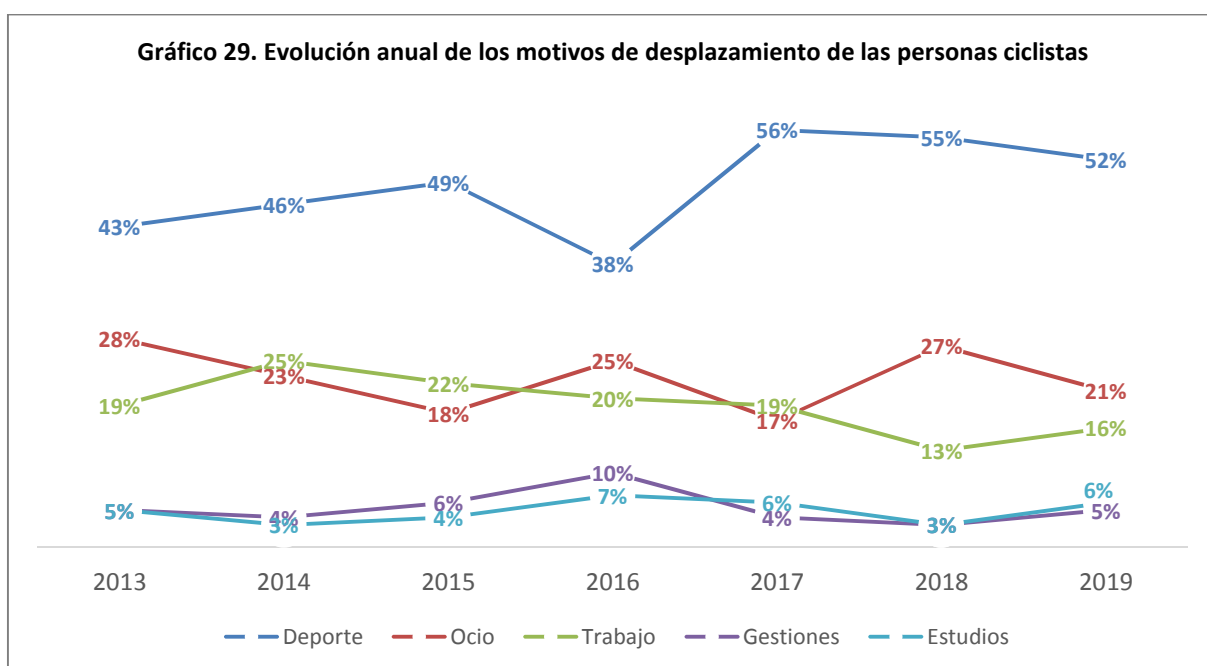
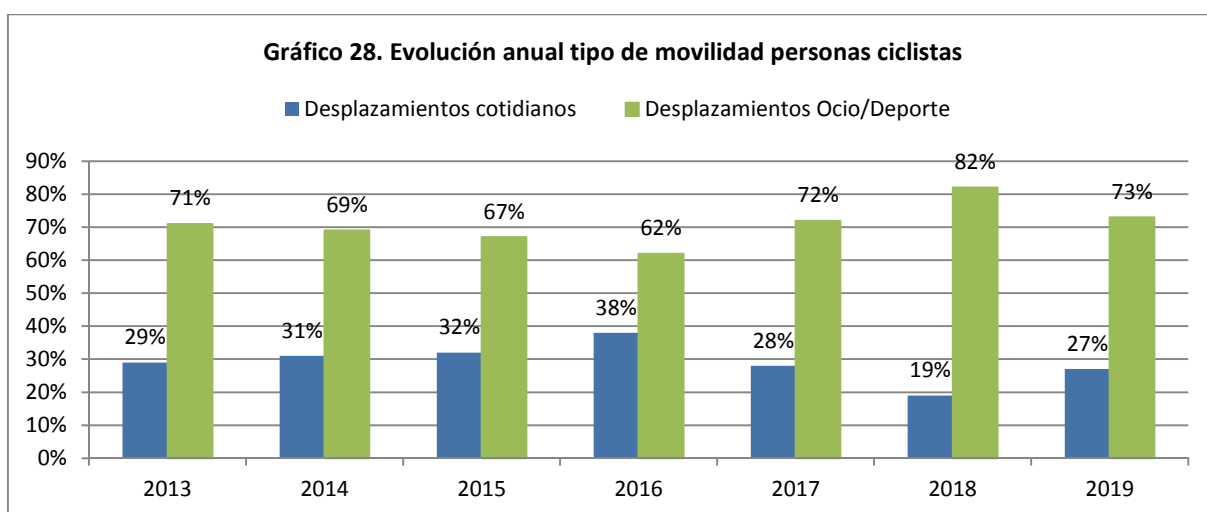
El 52% de las personas encuestadas utiliza la vía para la práctica deportiva, y un 21% para el ocio o paseo. El porcentaje conjunto es del 73%, 9 puntos menos que el año anterior.

El 16% señala motivos de trabajo, un 6% estudios y otro 5% gestiones, compras o cuidados. El porcentaje conjunto de personas que realizan desplazamientos cotidianos es del 27%.



Los desplazamientos cotidianos se han incrementado 8 puntos respecto al año pasado, pasando del 19% al 27%, superando así el bajón que se produjo en 2018, pero sin lograr alcanzar los niveles que se registraron entre 2013 y 2017.

Los desplazamientos por ocio o deporte descenden 9 puntos de forma global, ya que si bien es en los desplazamientos de ocio en los que se observa un mayor descenso, 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 distinguir entre estas dos categorías.



Si se analizan los datos sobre el tipo de movilidad en relación al género se observa que los desplazamientos cotidianos suponen el 43% de los desplazamientos de las mujeres y el 22% del de los hombres. Esta diferencia es especialmente reseñable en los desplazamientos para acudir a los estudios, en los que el porcentaje de mujeres (17%) casi sextuplica el que se da entre los hombres (3%).

El ocio o deporte es el motivo del 78% de los desplazamientos de los hombres y el 57% de los de las mujeres.

**Tabla 11. Motivos de desplazamiento en función del género**

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
Trabajo	46 15%	16 19%	62 16%
Estudios	9 3%	14 17%	23 6%
Cuidado de personas, gestiones, compras	16 5%	6 7%	22 6%
Ocio, paseo	62 20%	24 29%	86 22%
Deporte	183 58%	24 29%	207 52%
<b>Total</b>	<b>316 79%</b>	<b>84 21%</b>	<b>400 100%</b>

El porcentaje de desplazamientos cotidianos es menor entre los mayores de 65 años (6%). Entre los menores de 25 años se observa el mayor porcentaje de desplazamientos cotidianos (35%), al tiempo que son la franja de edad que mayor incremento experimenta respecto a 2018, puesto que doblan los valores de entonces (17 puntos porcentuales más); seguidos por el grupo de 45 a 65 años (31%), y finalmente el de 25 a 44 años (29%).

**Tabla 12. Motivos de desplazamiento en función de la edad**

	Edad					Total
	0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Trabajo	0 0%	1 1%	21 24%	40 24%	0 0%	62 16%
Estudios	0 0%	23 31%	0 0%	0 0%	0 0%	23 6%
Cuidado de personas, gestiones, compras	0 0%	2 3%	4 5%	12 7%	4 6%	22 6%
Ocio, paseo	0 0%	21 28%	24 28%	29 17%	12 17%	86 22%
Deporte	1 100%	27 36%	37 43%	87 52%	55 77%	207 52%
<b>Total</b>	<b>1 1%</b>	<b>74 19%</b>	<b>86 22%</b>	<b>168 42%</b>	<b>71 18%</b>	<b>400 100%</b>

### 4.3. Distancia del desplazamiento

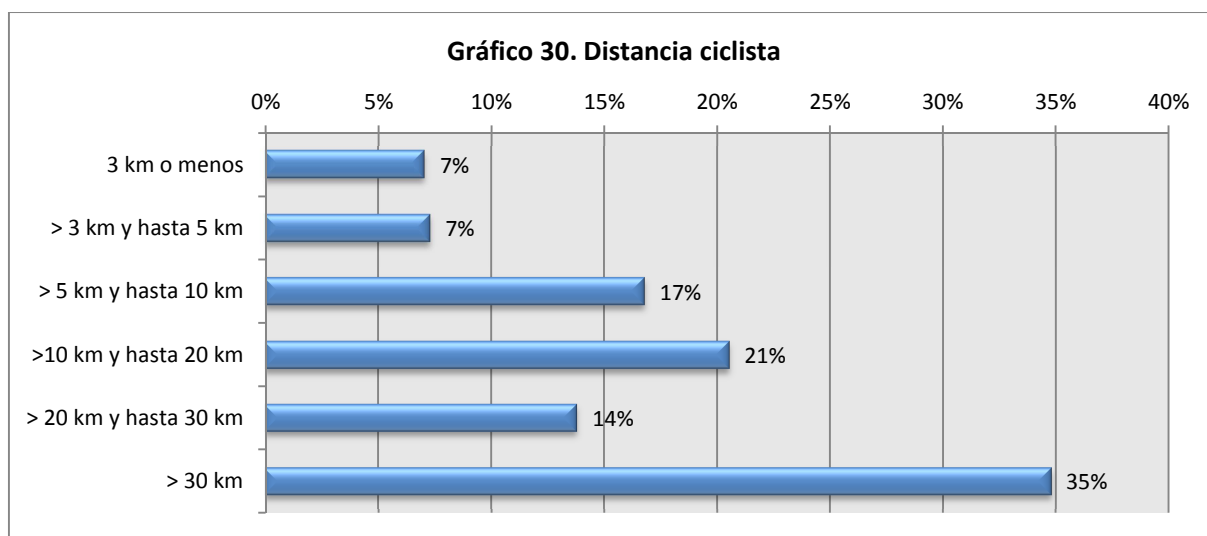
En el Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de 2019 se ha introducido un nuevo ítem para conocer la distancia total del desplazamiento (ida y vuelta) que están haciendo las personas encuestadas en el momento de realizar la encuesta.

Para responder a esta cuestión, se ha ofrecido a las personas ciclistas encuestadas las siguientes posibles respuestas:

- 3 km o menos.
- Más de 3 km y hasta 5 km.
- Más de 5 km y hasta 10 km.
- Más de 10 km y hasta 20 km.
- Más de 20 km y hasta 30 km.
- Más de 30 km.

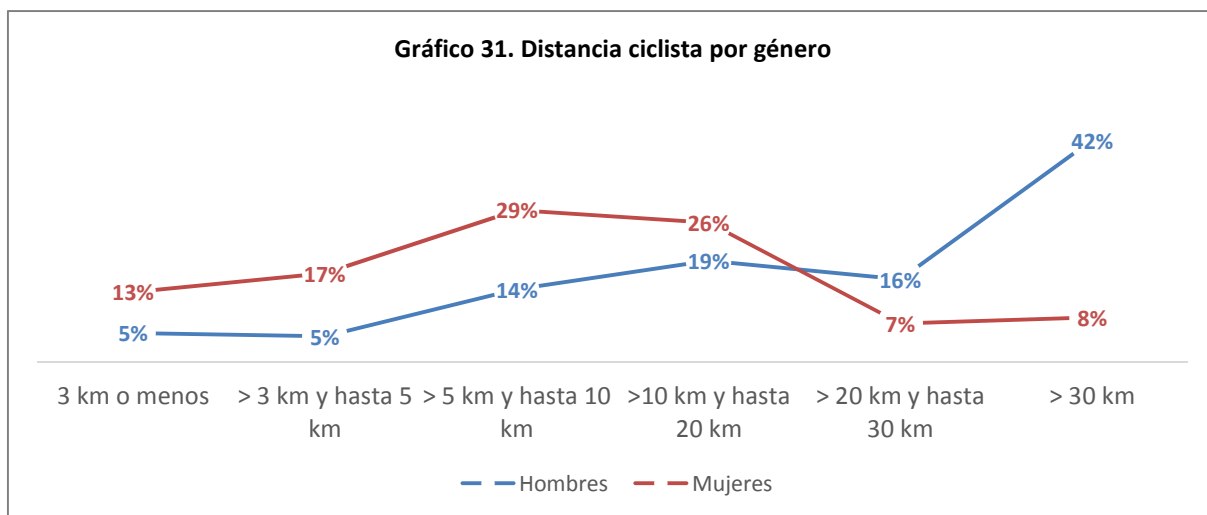
Casi la mitad de las personas ciclistas encuestadas (49%) afirma estar realizando un desplazamiento superior a 20 kilómetros, y de éstos, prácticamente 3 de cada 4, superior a 30 kilómetros.

Solamente el 7% de las personas ciclistas encuestadas afirman realizar un desplazamiento inferior a los 3 kilómetros.



Si se analizan los resultados por género, se observa que el 42% de los hombres ciclistas encuestados afirman realizar recorridos superiores a los 30 km. Este porcentaje asciende hasta el 58% para distancias superiores a los 20 km.

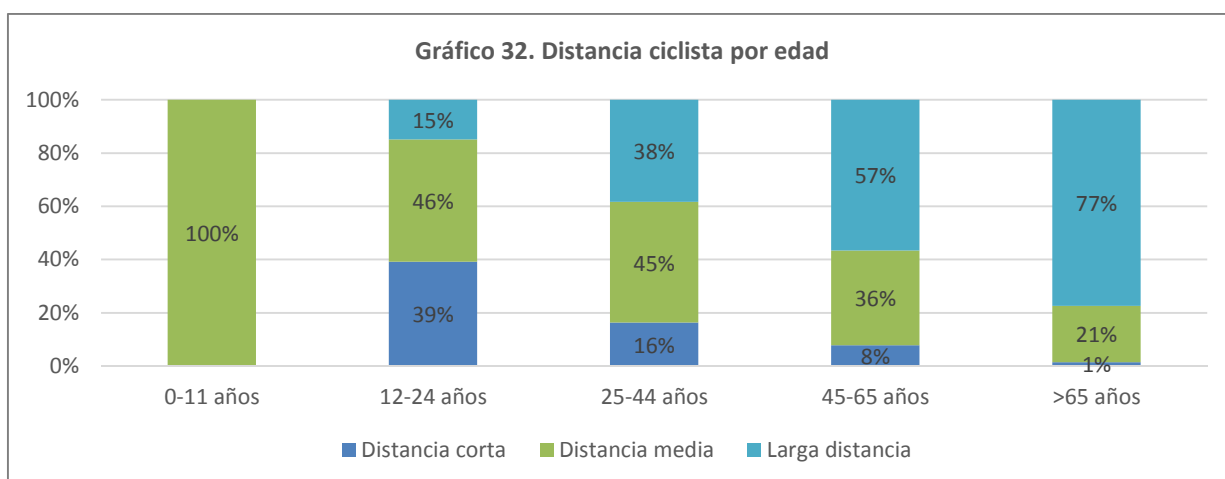
Estas distancias son menos habituales entre las mujeres, ya que solo un 8% realizan recorridos superiores a los 30 km, y el porcentaje total de mujeres que afirman realizar recorridos superiores a 20 km es del 15%. Sin embargo, el 55% de las mujeres encuestadas realizan recorridos de entre 5 km y 20 km.



Para analizar los resultados obtenidos en función de la edad de las personas encuestadas, se ha tenido en cuenta la siguiente tabla de equivalencias.

**Tabla 13. Equivalencias distancias recorridas ciclistas**

Distancia	Equivalencia
<3 km y hasta 5 km	Distancia corta
>5 km y hasta 20 km	Distancia media
>20 km	Distancia larga



Como se puede observar, hay una relación directa entre la edad y la distancia del desplazamiento, a más edad mayor es la distancia recorrida.

Así, entre las personas mayores de 45 años son mayoritarios los recorridos de larga distancia (más de 20 km), mientras que casi la mitad de los desplazamientos de las personas menores de 45 años son de media distancia (entre 5 y 20 kilómetros).

Los desplazamientos cortos (5 km o menos) se producen en mayor medida entre los menores de 25 años (39%) y descienden de forma significativa entre el resto.

Por lo que respecta a la relación entre la distancia del desplazamiento y el tipo de movilidad se observa, como es lógico, que la distancia es mayor en aquellos desplazamientos de ocio y deporte, y menor en los de movilidad cotidiana (trabajo, estudios, cuidados, gestiones y compras).

El 46% de los desplazamientos por ocio o deporte superan los 30 km, y hasta un 60% supera los 20 km. Sin embargo, solo en el 17% de los desplazamientos de movilidad cotidiana se realizan más de 20 km, siendo mayoritarios (59%) los medios (entre 5 y 20 km).

**Tabla 14. Distancia ciclista en función del tipo de movilidad**

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
Distancia	3 km o menos	14 13%	14 5%	28 7%
	Más de 3 km y hasta 5 km	12 11%	17 6%	29 7%
	Más de 5 km y hasta 10 km	30 28%	37 13%	67 17%
	Más de 10 km y hasta 20 km	33 31%	49 17%	82 21%
	Más de 20 km y hasta 30 km	14 13%	41 14%	55 14%
	Más de 30 km	4 4%	135 46%	139 35%
<b>Total</b>		107 26%	293 73%	400 100%

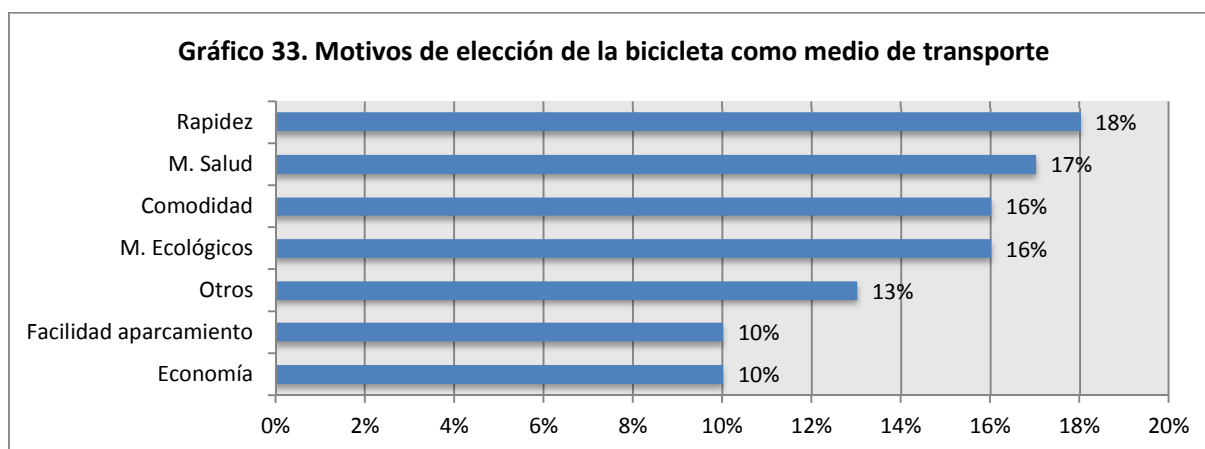
#### 4.4. Motivos de elección de la bicicleta como modo de transporte

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 la principal razón para utilizar las vías ciclistas forales.

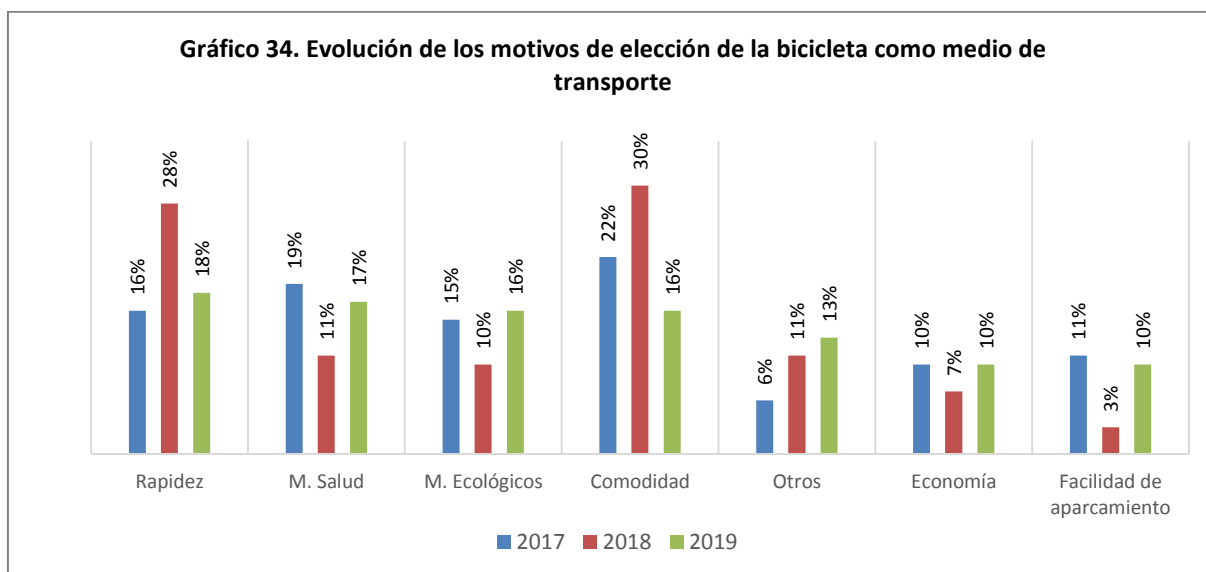
Los principales motivos aducidos por las personas ciclistas han sido la rapidez (18%), motivos de salud (17%), motivos ecológicos (16%) y comodidad (16%). Como se puede observar, las diferencias entre los 4 son mínimas.

A más distancia se situarían la facilidad de aparcamiento (10%) y la economía (10%). Además, hay un 13% que aducen “Otros motivos” entre los que destacan fundamentalmente el disfrute personal y la seguridad.

La evolución temporal de estos resultados durante los últimos años es bastante cambiante, pudiendo tan sólo destacar que la facilidad de aparcamiento y la economía siempre resultan ser los menos seleccionados, con porcentajes nunca mayores al 11%.







Si se analizan los motivos de elección en función del género, se observa que para los hombres tienen un mayor peso los motivos de salud y los motivos ecológicos, mientras que las mujeres señalan la rapidez y la comodidad como motivos principales. Este último motivo ha sido uno de los dos más señalados por las mujeres en todos los estudios realizados entre 2017 y 2019, mientras que entre los hombres no se percibe una tendencia clara a este respecto.

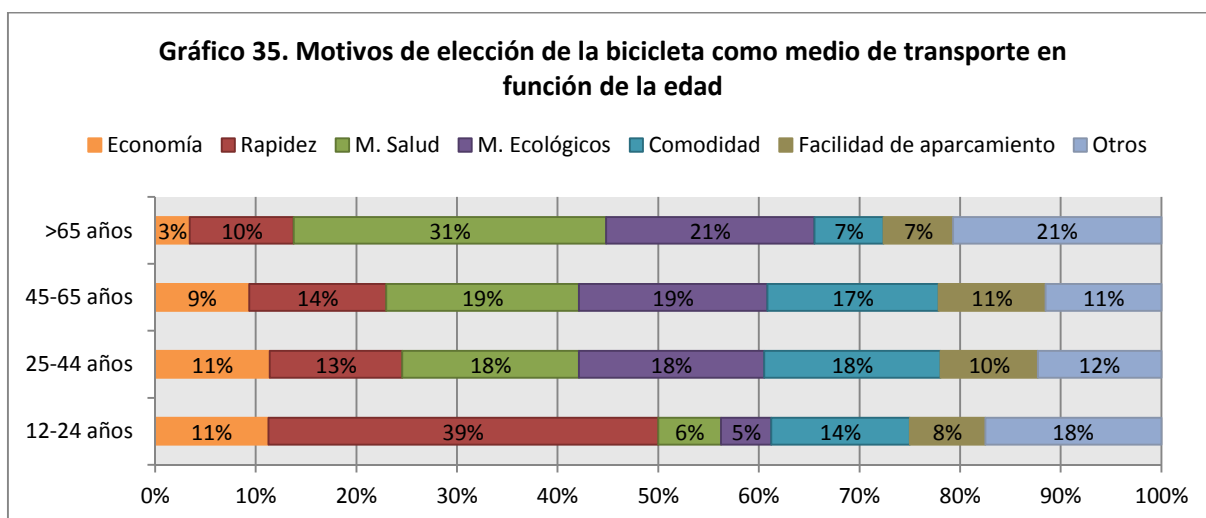
**Tabla 15. Motivos de elección de la bicicleta en función del género**

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
Economía	35 11%	10 8%	45 10%
Rapidez	54 16%	27 22%	81 18%
Motivos de salud	61 18%	18 14%	79 17%
Motivos ecológicos	58 17%	17 14%	75 16%
Comodidad	51 15%	22 18%	73 16%
Facilidad de aparcamiento	34 10%	10 8%	44 10%
Otros	40 12%	21 17%	61 13%
<b>Total</b>	<b>333 73%</b>	<b>125 27%</b>	<b>458 100%</b>

(\*) 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.

También se pueden apreciar diferencias en función de la edad de las personas encuestadas. Así, mientras que para las personas mayores de 25 años los motivos de salud y ecológicos son las principales razones para la elección de la bicicleta como modo de transporte, los menores de 25 años señalan la rapidez como motivo principal, al igual que en los anteriores estudios realizados.

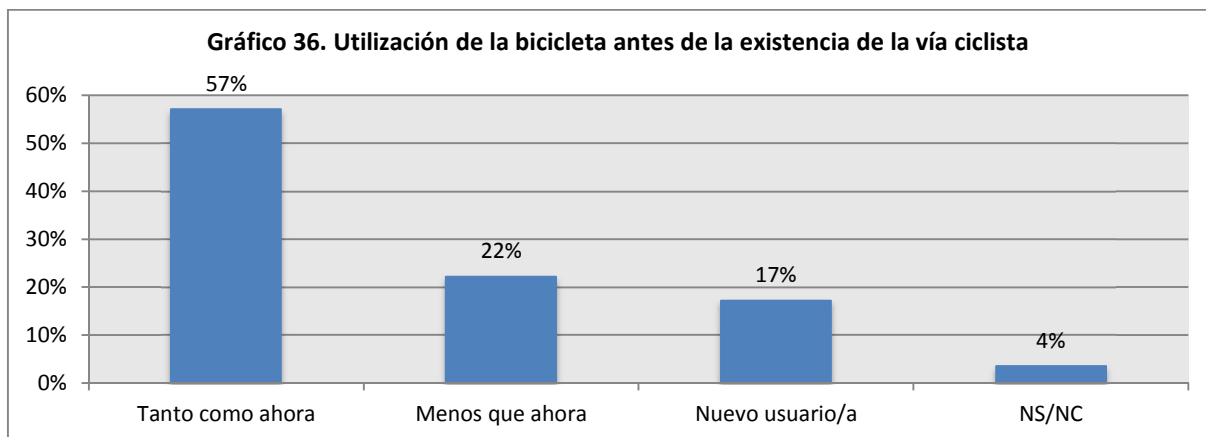
En el siguiente gráfico puede observarse el diferente peso de cada motivo en cada uno de los grupos de edad.



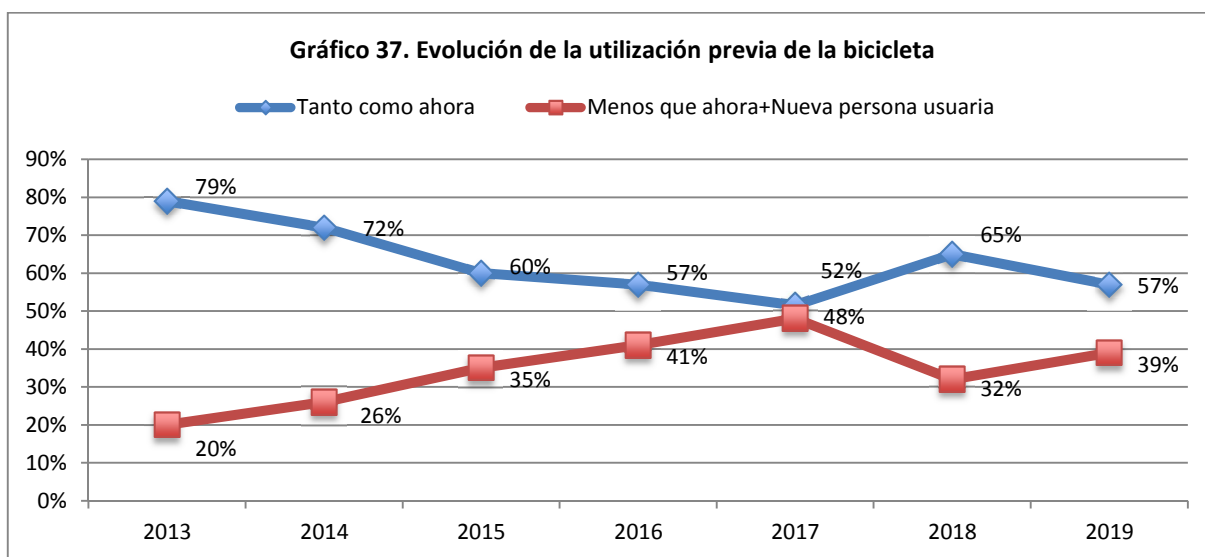
#### 4.5. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta

Además de potenciar el uso cotidiano de la bicicleta, la existencia de la red foral de vías ciclistas tiene una influencia en la promoción de la movilidad ciclista con carácter general. El 57% de la población ciclista encuestada declaró que antes de utilizar la vía ciclista usaba la bicicleta tanto como ahora, un 22% declaró utilizarla menos que ahora, y un 17% afirmó no haber usado la bicicleta anteriormente.

Estos datos permiten concluir que la existencia de la vía ciclista ha influido en prácticamente 4 de cada 10 personas encuestadas 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 sitúan dentro de una horquilla de valores similares a los obtenidos desde 2015, exceptuando 2017.



Analizando los datos en función del género se vuelve a observar un año más que la influencia de la existencia de la vía ciclista en la utilización de la bicicleta es mayor entre las mujeres (51%), que entre los hombres (36%), si bien la magnitud de esta diferencia fluctúa bastante en el tiempo.

**Tabla 16. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta en función del género**

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
Sí, tanto como ahora	192 61%	36 43%	228 57%
Sí, pero menos que ahora	67 21%	22 26%	89 22%
No, soy nuevo/a usuario/a	48 15%	21 25%	69 17%
NS/NC	9 3%	5 6%	14 4%
<b>Total</b>	<b>316 79%</b>	<b>84 21%</b>	<b>400 100%</b>

Si se analiza esta influencia en función de los motivos de desplazamiento, se observa que la presencia de la vía ciclista influye en especial a la hora de fomentar el uso de la bicicleta entre aquellas personas que realizan desplazamientos cotidianos por estudios o trabajo, al igual que se constataba en 2018.

**Tabla 17. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta en función del motivo de desplazamiento**

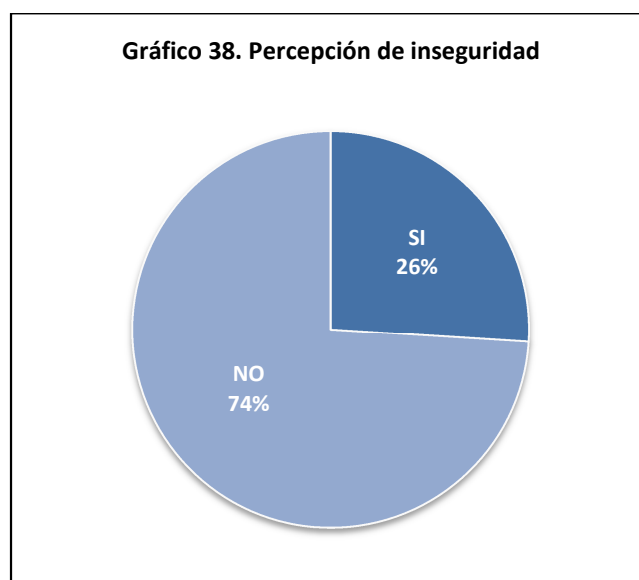
	Motivo de desplazamiento					Total
	Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Sí, tanto como ahora	28 45%	8 35%	15 68%	45 52%	132 64%	228 57%
Sí, pero menos que ahora	21 34%	10 43%	3 14%	20 23%	35 17%	89 22%
No, soy nuevo/a usuario/a	13 21%	5 22%	4 18%	15 17%	32 15%	69 17%
NS/NC	0 0%	0 0%	0 0%	6 7%	8 4%	14 4%
<b>Total</b>	<b>62 16%</b>	<b>23 6%</b>	<b>22 6%</b>	<b>86 22%</b>	<b>207 52%</b>	<b>400 100%</b>

## 5. VALORACIÓN CICLISTA

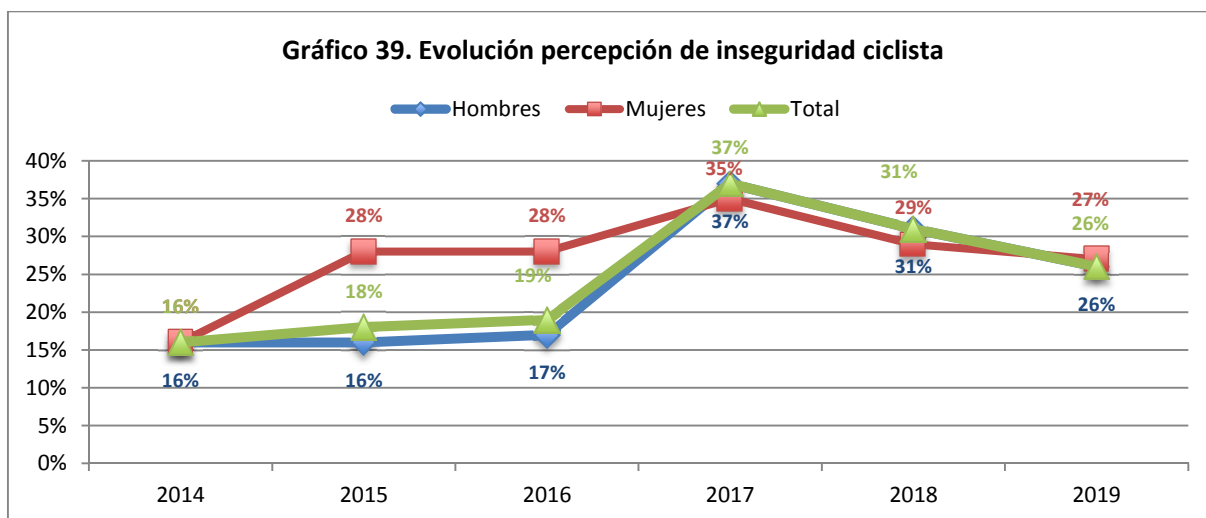
### 5.1. Percepción de la seguridad ciclista

Una de las cuestiones que se plantean a las personas encuestadas se centra en 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 26% de las personas encuestadas respondieron que se sentían inseguras en algún punto o tramo de la vía ciclista, lo que supone un decremento de 5 puntos respecto al año anterior. Hay que destacar que la percepción de inseguridad ha descendido 11 puntos en los 2 últimos años.



Si se analizan los resultados en función del género, se observa que la percepción de inseguridad desciende tanto en hombres como en mujeres desde 2018, equiparándose prácticamente los resultados entre los dos géneros (26% hombres y 27% mujeres).



Las personas que afirmaron sentirse inseguras realizaron un total de 106 menciones de puntos o tramos de las vías ciclistas. Se ha realizado una agrupación de estas menciones por cada vía ciclista que se incluyen en el Anexo V 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:

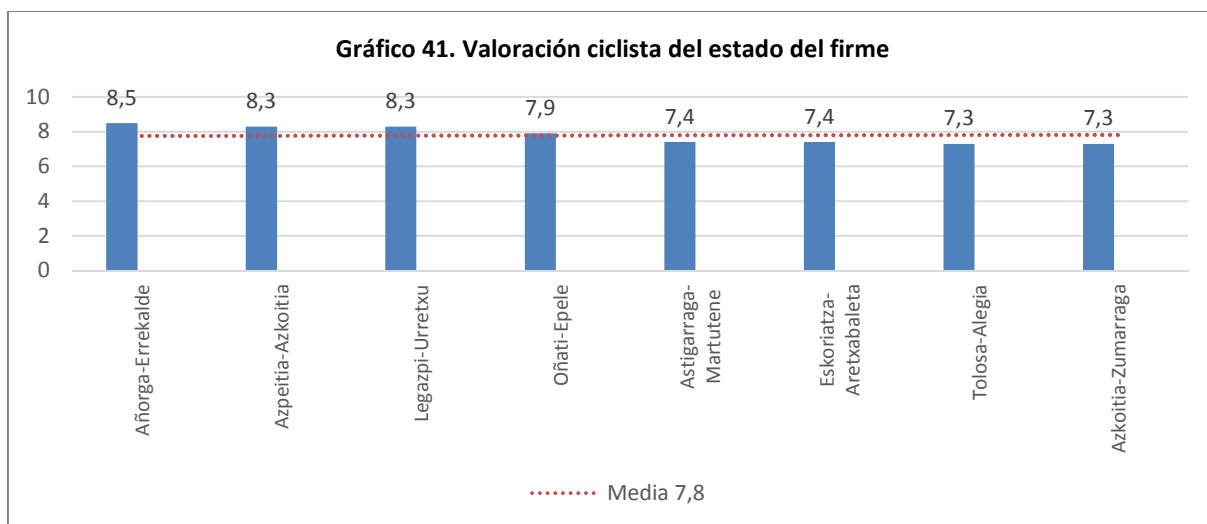
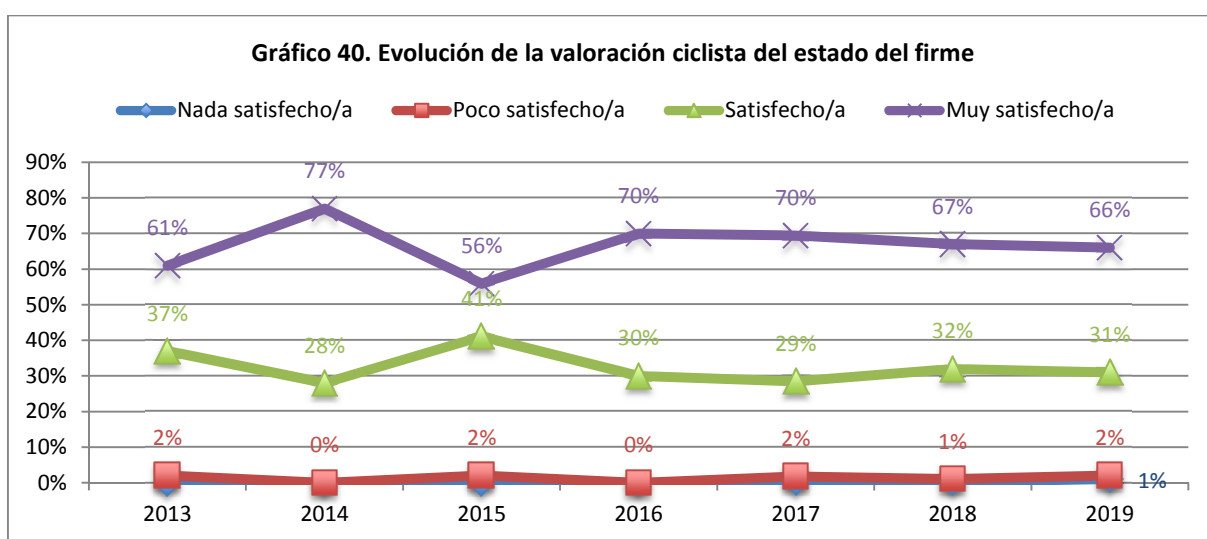
**Tabla 18. Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción**

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

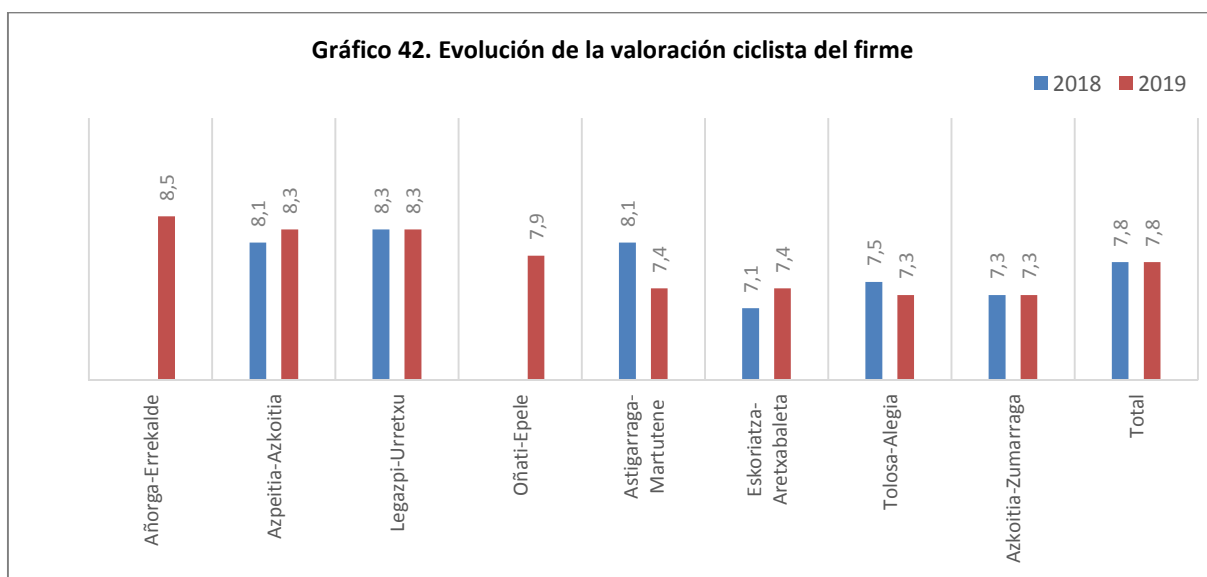
El 97% de las personas ciclistas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado del firme o asfalto (66% muy satisfechas y 31% satisfechas). La puntuación media obtenida para el estado del firme o asfalto es de 7,8 puntos sobre 10, siendo este aspecto el segundo mejor valorado por detrás de la seguridad ciudadana.

La puntuación más alta en este aspecto fue para la vía Añorga-Errekalde con 8,5 puntos, y la más baja para las vías Tolosa-Alegia y Azkoitia-Zumarraga con 7,3 puntos.



La valoración global del estado del firme o asfalto obtenida en 2018 se mantiene en 2019. 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 en 2 vías, el tramo Azpeitia-Azkoitia (+0,2 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (+0,3 puntos). La valoración desciende en los tramos Astigarraga-Martutene (-0,7 puntos) y Tolosa-Alegia (-0,2 puntos); y se mantiene en Legazpi-Urretxu y Azkoitia-Zumarraga.

Los tramos Oñati-Epele y Añorga-Errekalde se han incorporado en 2019 a la muestra, por lo que no hay datos comparativos respecto a 2018. En ambas vías la valoración del estado del firme o asfalto se sitúa por encima de la media.



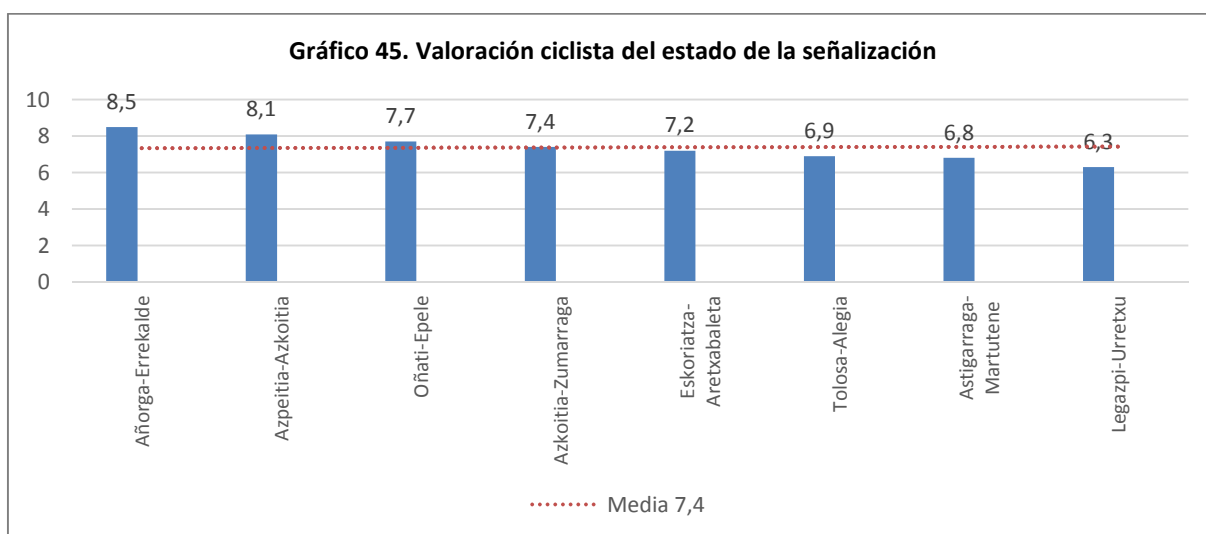
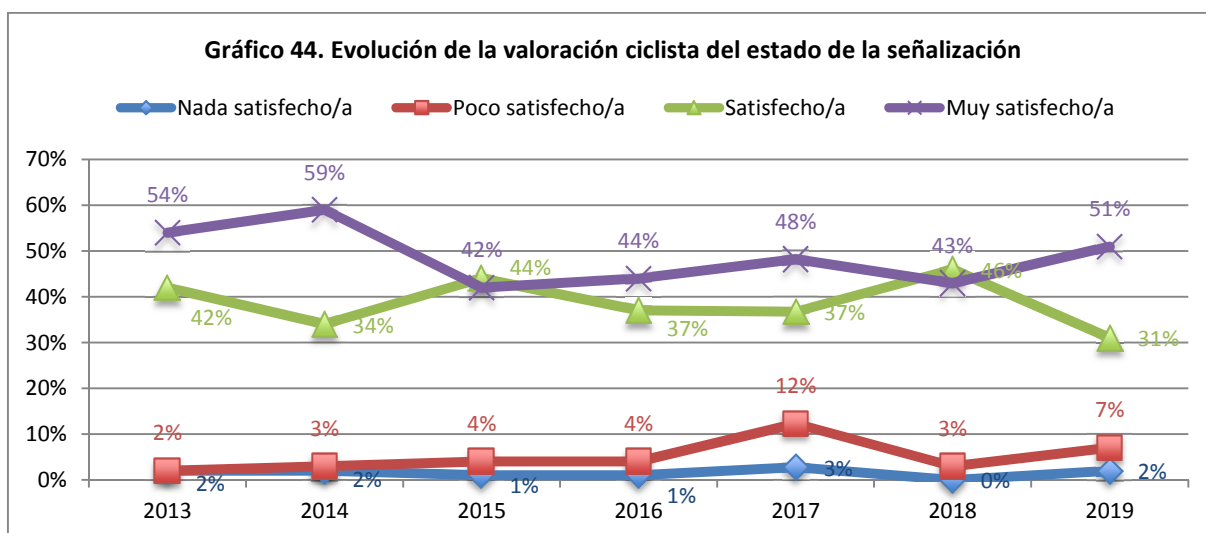


### 5.2.2. Valoración del estado de la señalización

El 82% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la señalización (51% muy satisfechas y 31% satisfechas), 7 puntos menos que el año anterior. Un 10% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración sobre este aspecto.

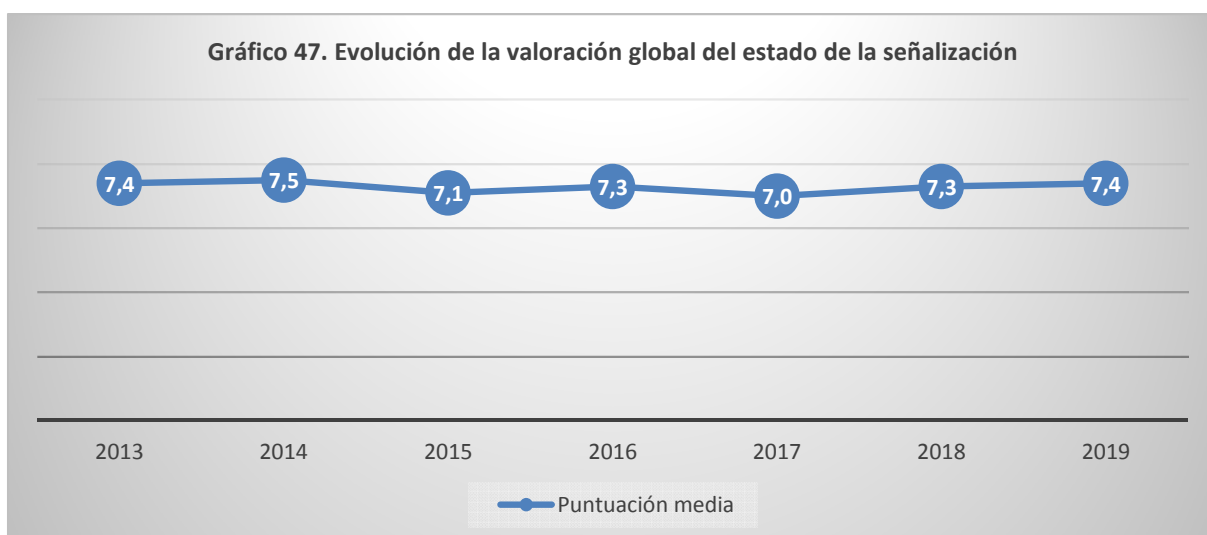
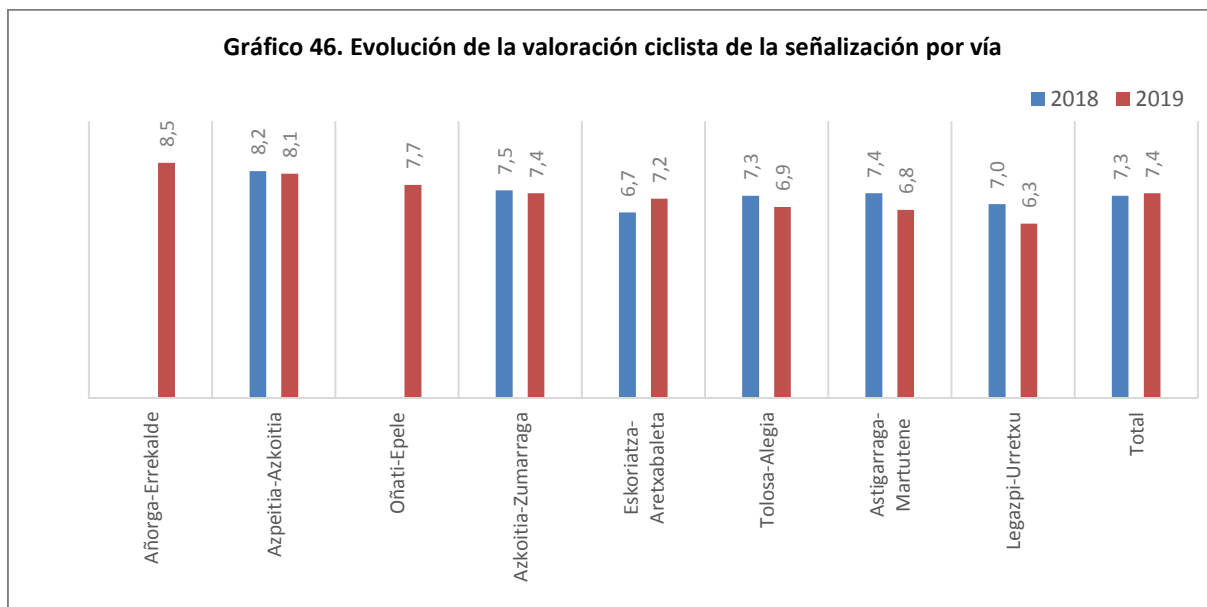
La puntuación media del estado de la señalización es de 7,4 puntos sobre 10, lo que supone una mejora de 0,1 puntos.

La puntuación más alta en este aspecto ha sido para la vía Añorga-Errekalde con 8,5 puntos, y la más baja para la vía Legazpi-Urretxu con 6,3 puntos.



En relación a los resultados obtenidos en el 2018, se observan descensos de la puntuación media en todas las vías excepto en el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta que sube la valoración en este aspecto en 0,5 puntos.

Respecto a las 2 nuevas vías incorporadas al Estudio en 2019 las puntuaciones alcanzadas, tanto en Oñati-Epele como en Añorga-Errekalde, se sitúan por encima de la media.

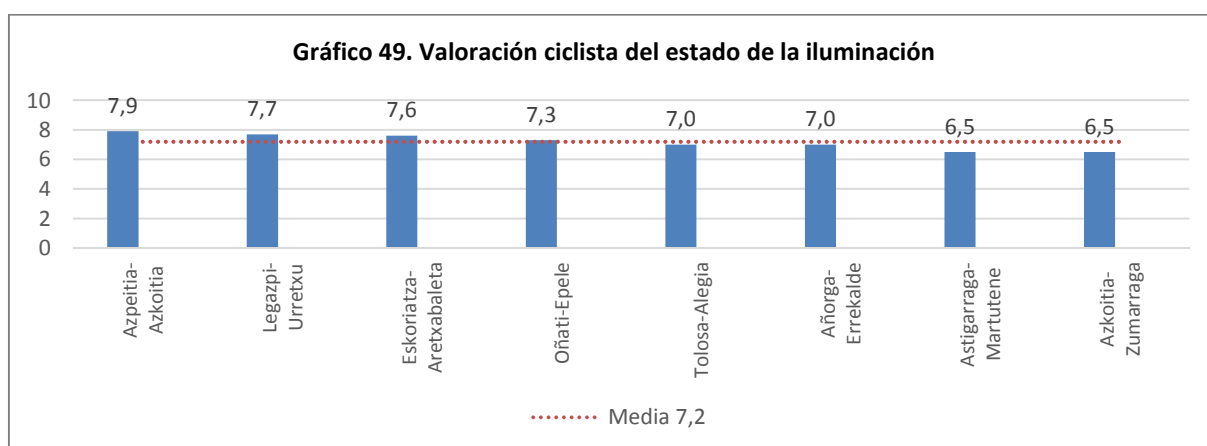
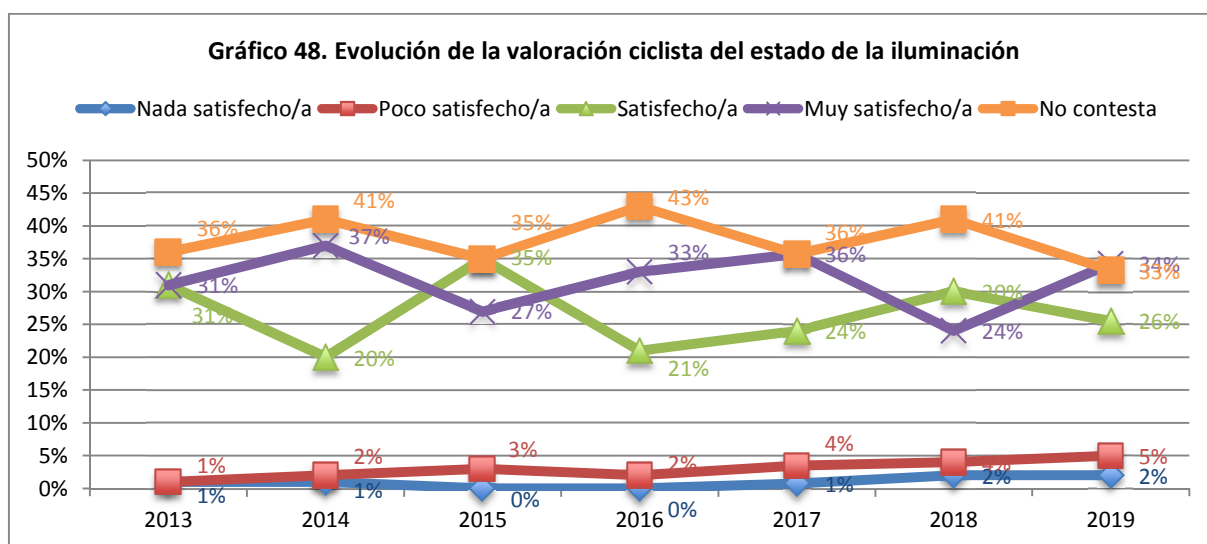


### 5.2.3. Valoración del estado de la iluminación

El 60% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la iluminación de las vías ciclistas (un 34% muy satisfechas y un 26% satisfechas). Hay que señalar que el 33% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración<sup>2</sup>.

La puntuación media obtenida para el estado de la iluminación es de 7,2 puntos, lo que supone un incremento de 0,3 puntos respecto al año anterior.

La puntuación más alta ha sido para el tramo Azpeitia-Azkoitia (7,9 puntos) y las más bajas corresponden a los de Astigarraga-Martutene y Azkoitia-Zumarraga con 6,5 puntos.

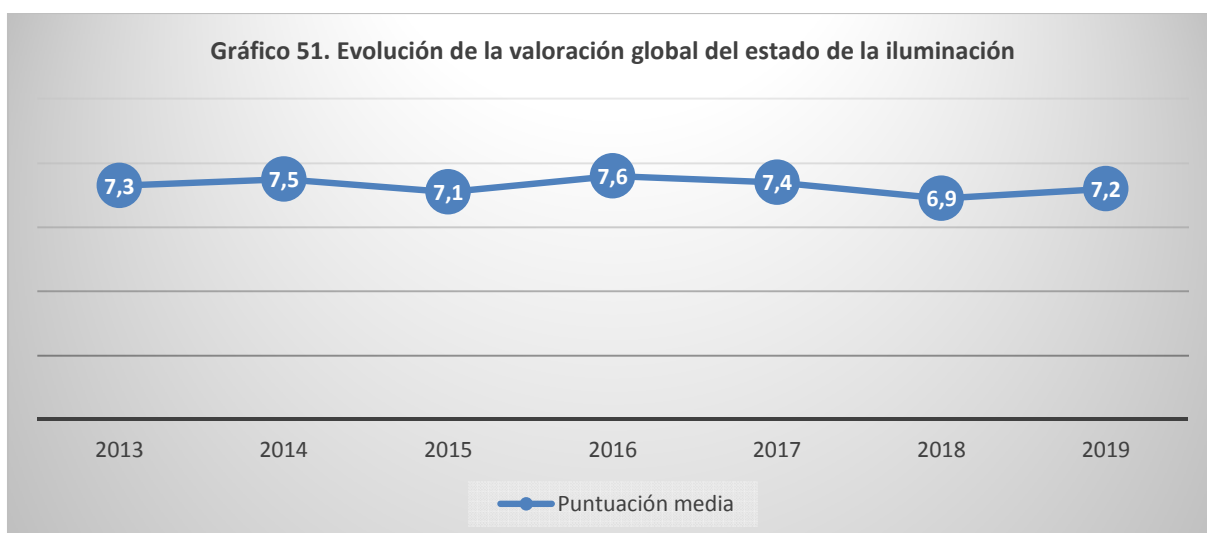
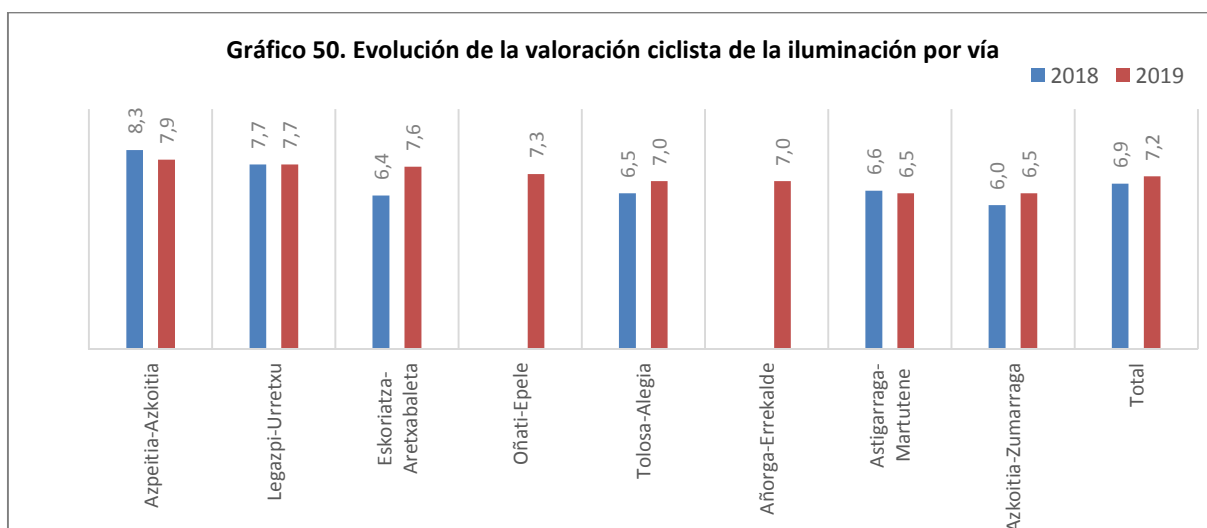


<sup>2</sup> Este elevado nivel de no respuestas está en consonancia con el alto número de personas usuarias que no transitan por la red ciclista tras la puesta del sol, y que carecen, por tanto, de opinión propia sobre el estado de la iluminación.

Como se observa en el cuadro siguiente, la valoración sobre el estado de la iluminación mejora en 3 vías ciclistas, medio punto en los tramos Tolosa-Alegia y Azkoitia-Zumarraga, y de forma más significativa en Eskoriatza-Aretxabaleta (+1,2 puntos).

En 2 vías se observa un descenso de la valoración, Azpeitia-Azkoitia (-0,4 puntos) y Astigarraga-Martutene (-0,1 puntos), mientras que el tramo Legazpi-Urretxu mantiene la misma valoración.

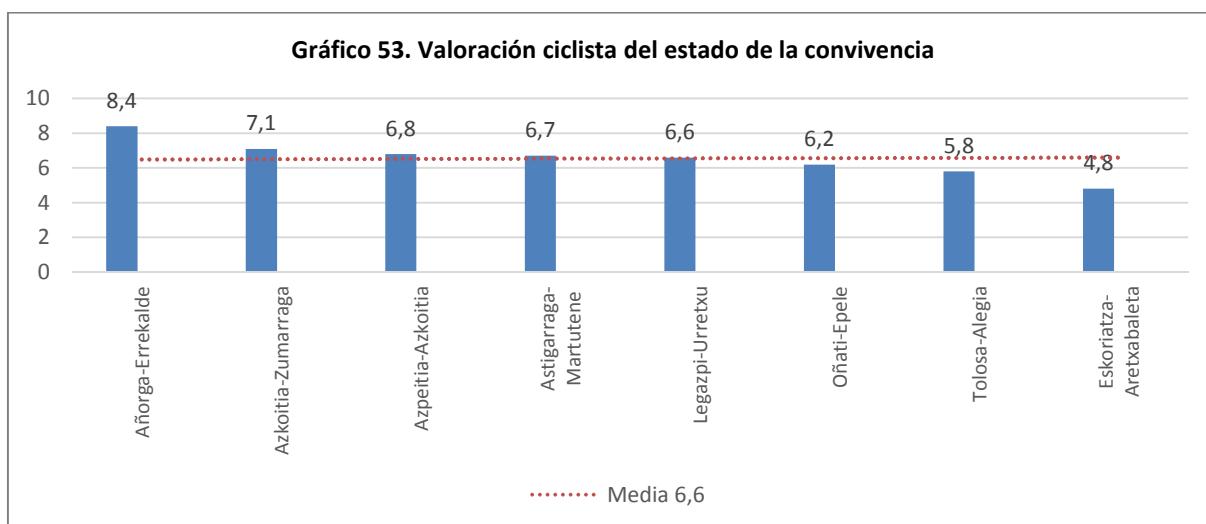
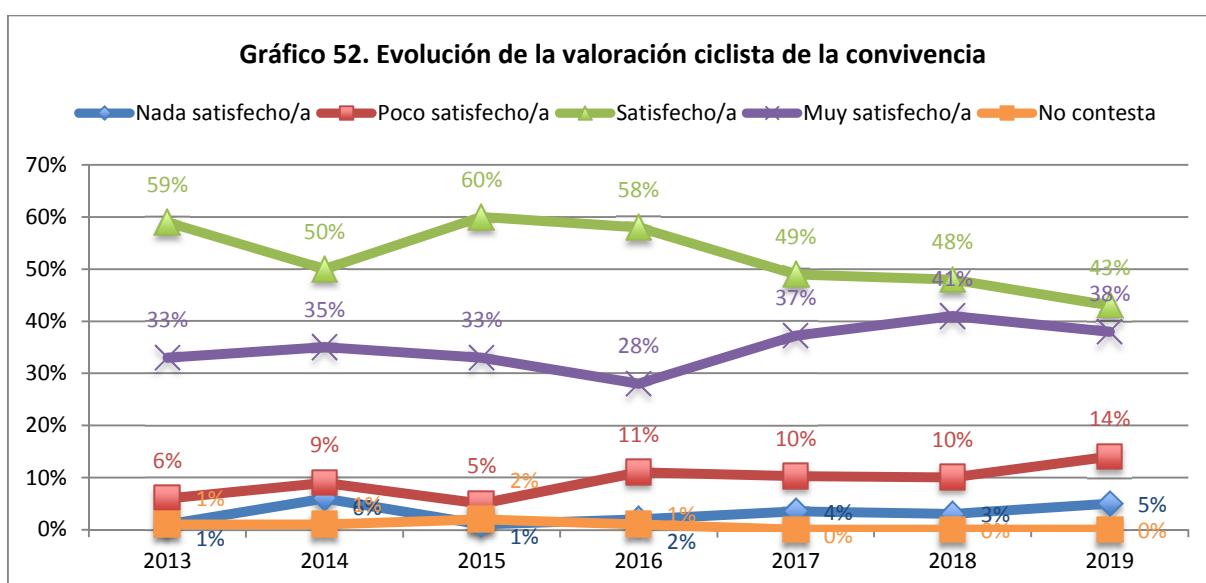
En cuanto a las nuevas vías incorporadas al Estudio, Oñati-Epele tiene una valoración por encima de la media mientras que la de Añorga-Errekalde está por debajo.



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

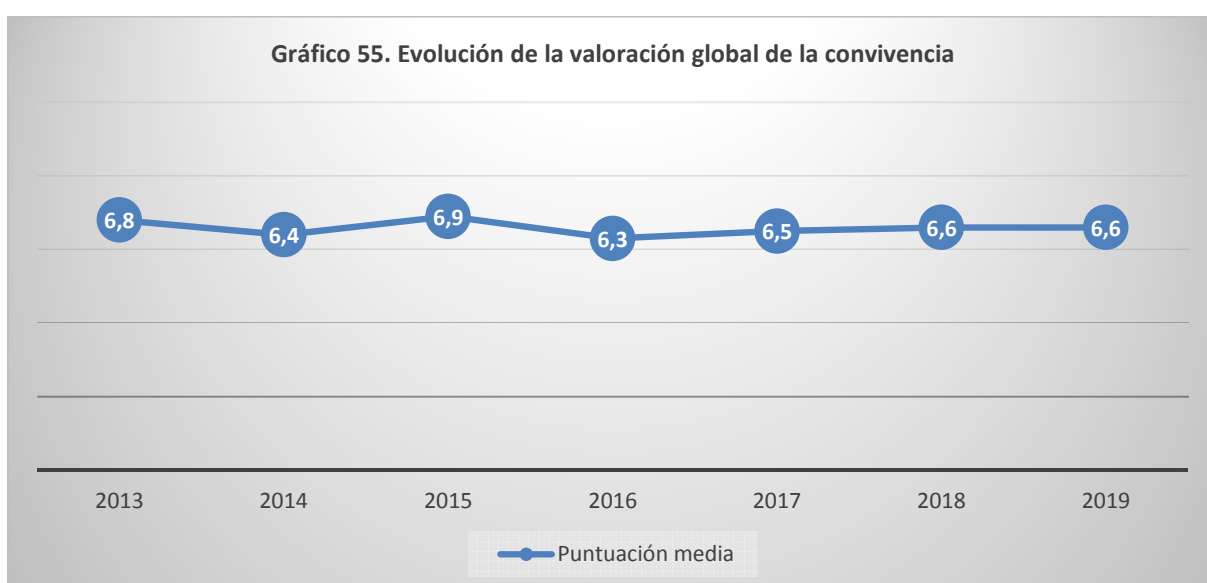
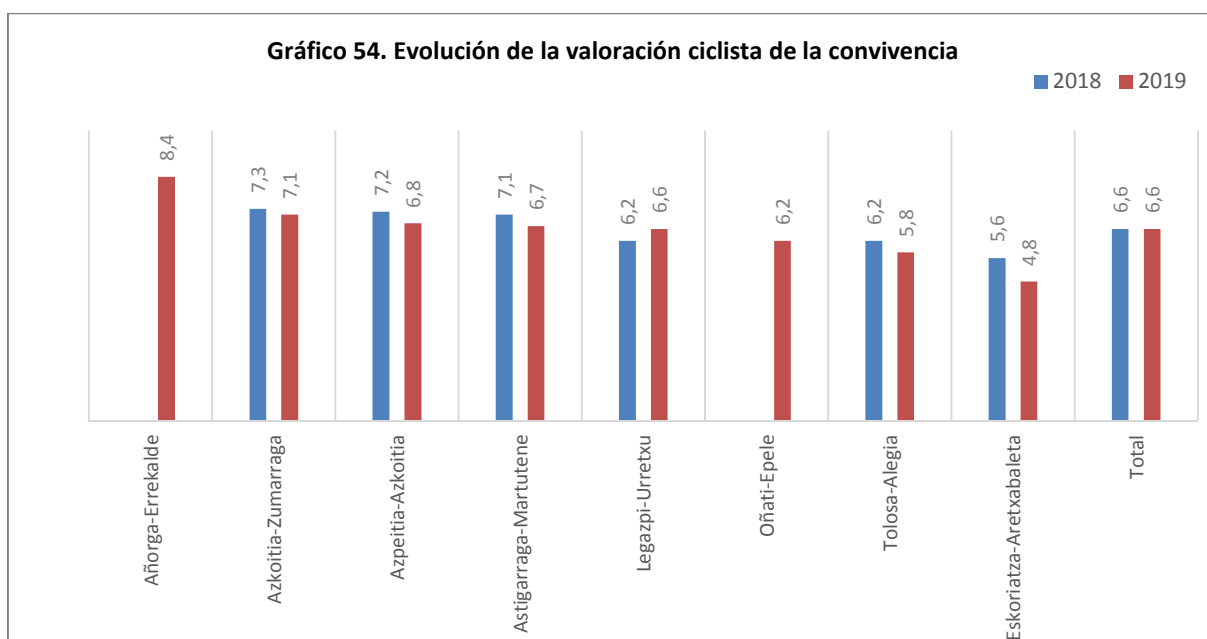
El 81% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas (43%) o muy satisfechas (38%) respecto a los niveles de convivencia en las vías ciclistas forales, si bien continúa siendo el aspecto sometido a valoración que recibe la peor puntuación media, con 6,6 puntos.

La vía que obtiene la puntuación más baja en este aspecto sigue siendo Eskoriatza-Aretxabaleta con 4,8 puntos, con una bajada de 0,8 puntos respecto al año anterior. La mejor valoración corresponde al tramo Añorga-Errekalde con 8,4 puntos.



La valoración global de la convivencia se mantiene en la misma puntuación obtenida el año anterior (6,6 puntos). No obstante, la valoración baja en todas las vías con puntuaciones comparables, a excepción de Legazpi-Urretxu (+0,4 puntos).

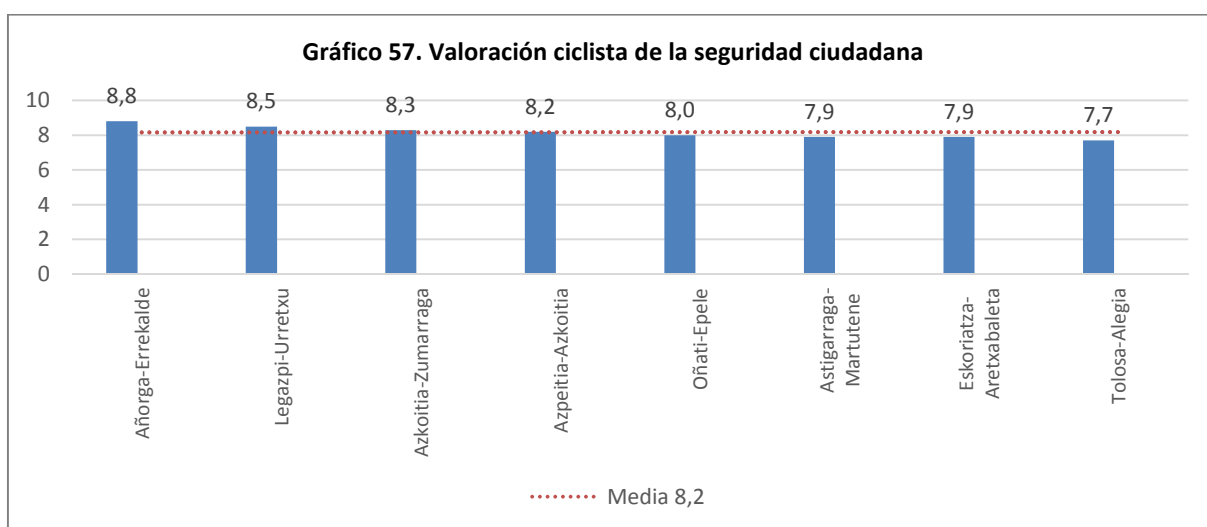
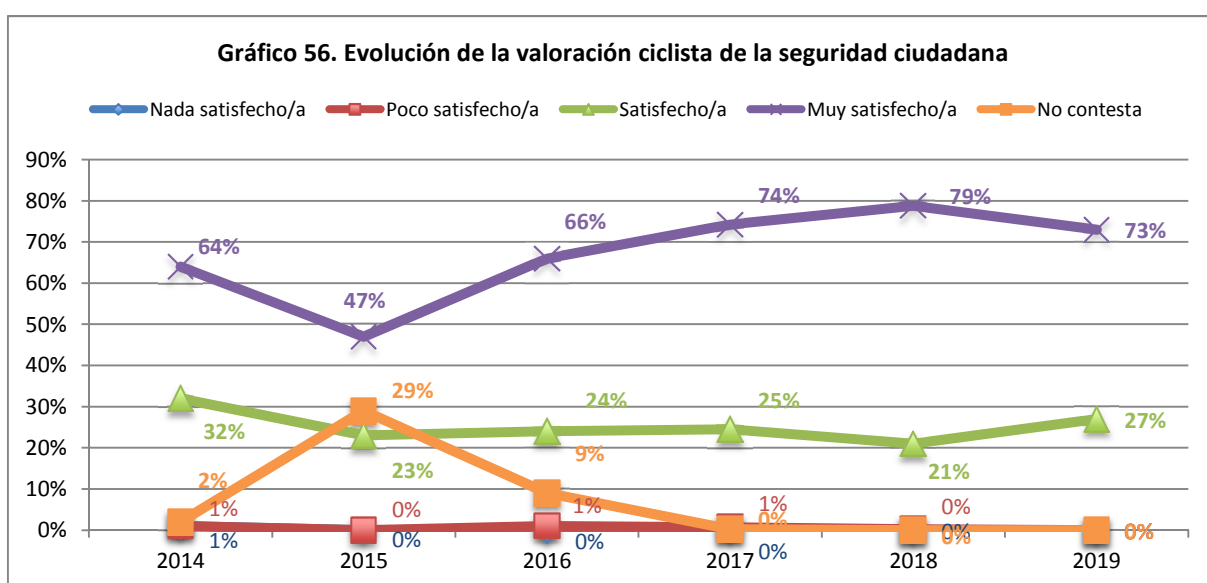
Respecto a las nuevas vías incorporadas al Estudio, como se comentaba anteriormente, destaca la puntuación alcanzada en Añorga-Errekalde al ser la más alta, mientras que la puntuación sobre este aspecto en Oñati-Epele se sitúa por debajo de la media.



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

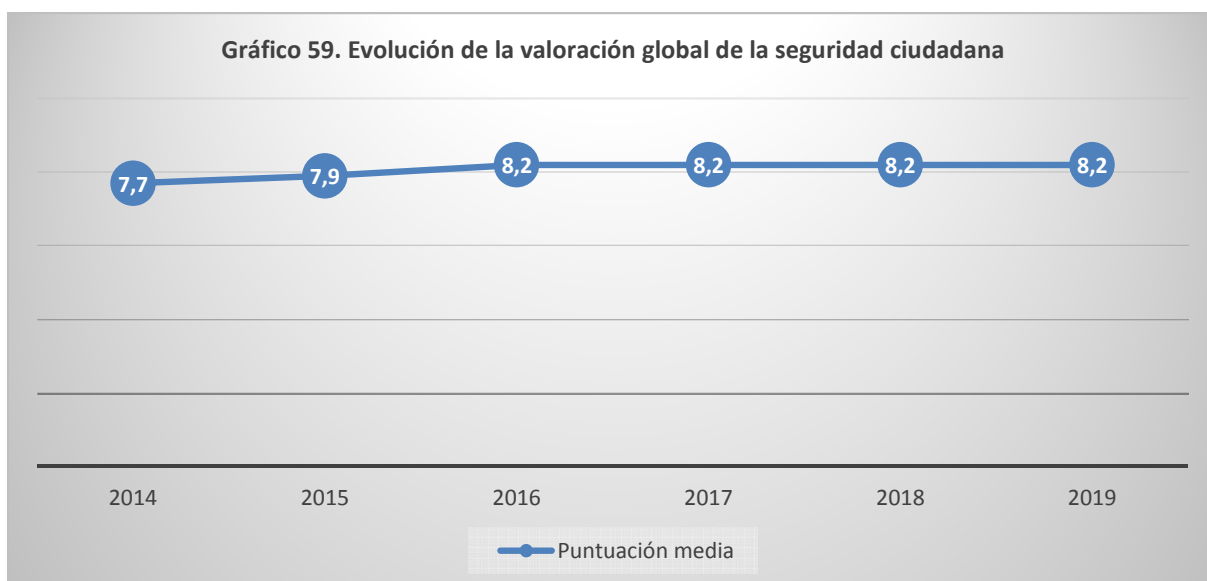
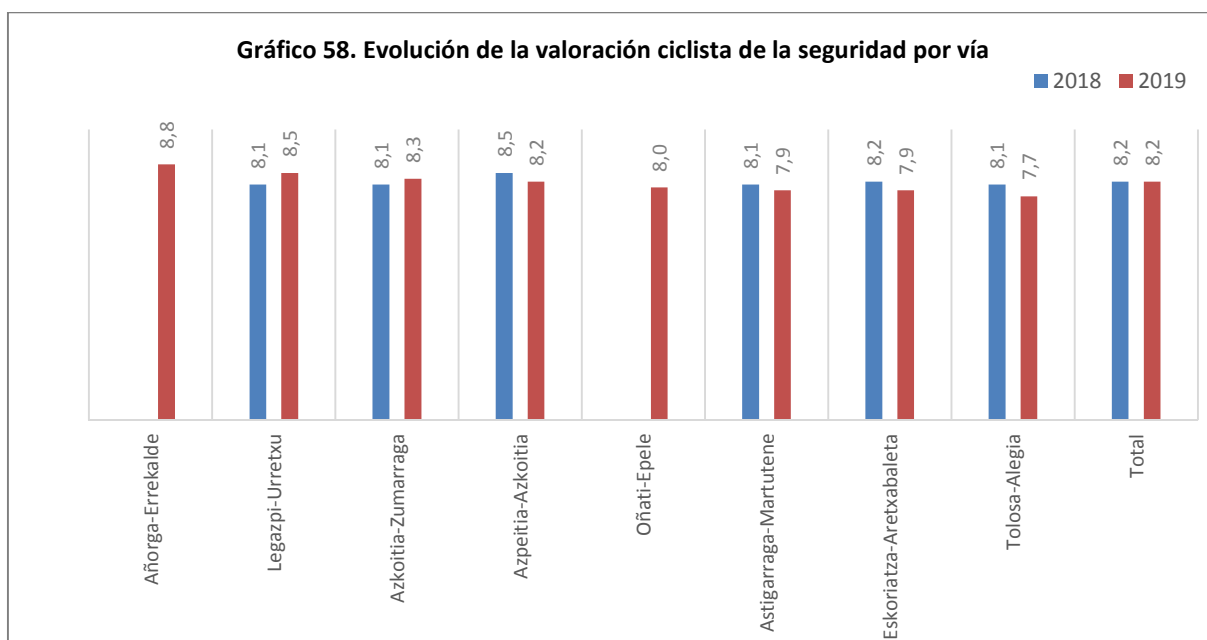
Todas las personas encuestadas se muestran satisfechas o muy satisfechas con la seguridad ciudadana en las vías ciclistas forales (73% muy satisfechas y 27% satisfechas), siendo éste el aspecto mejor valorado con una puntuación media de 8,2 puntos, manteniendo así la misma registrada en los últimos 4 años.

La vía ciclista con la puntuación más elevada en este apartado es Añorga-Errekalde con 8,8 puntos, y la que obtiene la más baja es el tramo Tolosa-Alegia con 7,7 puntos.



Aunque la puntuación media se mantiene respecto al año anterior, se observa un descenso en 4 de las vías analizadas: Azpeitia-Azkoitia (-0,3 puntos), Tolosa-Alegia (-0,4 puntos), Astigarraga-Martutene (-0,2 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (-0,3 puntos). En Legazpi-Urretxu y Azkoitia-Zumarraga la puntuación sube +0,4 y +0,2 puntos respectivamente.

Respecto a las nuevas vías incorporadas al Estudio, como se ha comentado anteriormente la puntuación en Añorga-Errekalde es la más alta, mientras que en Oñati-Epele se sitúa por debajo de la media, aunque alcanza 8,0 puntos.



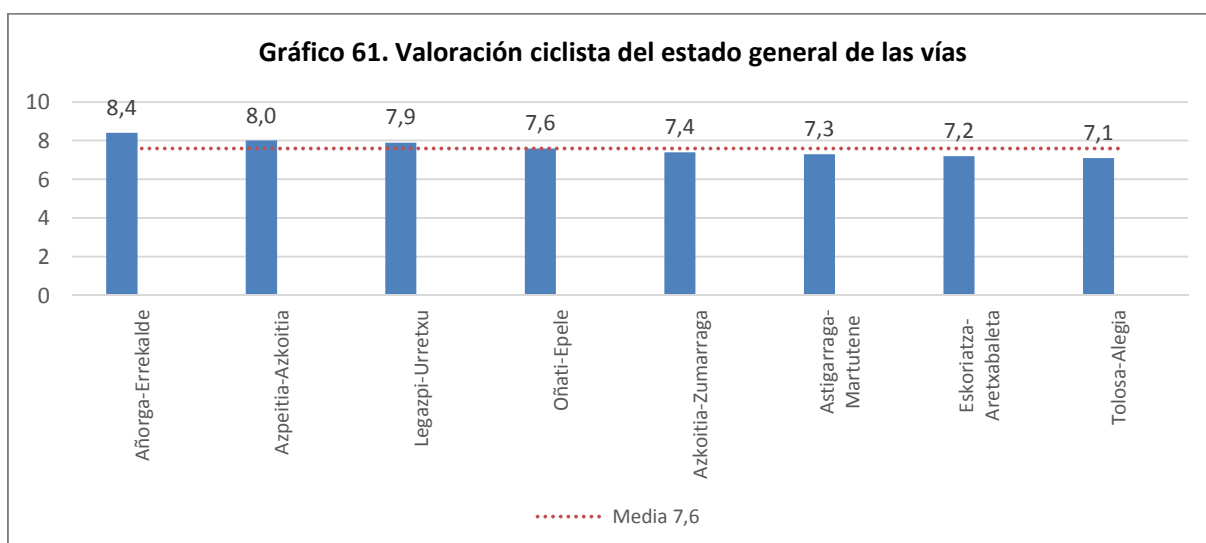
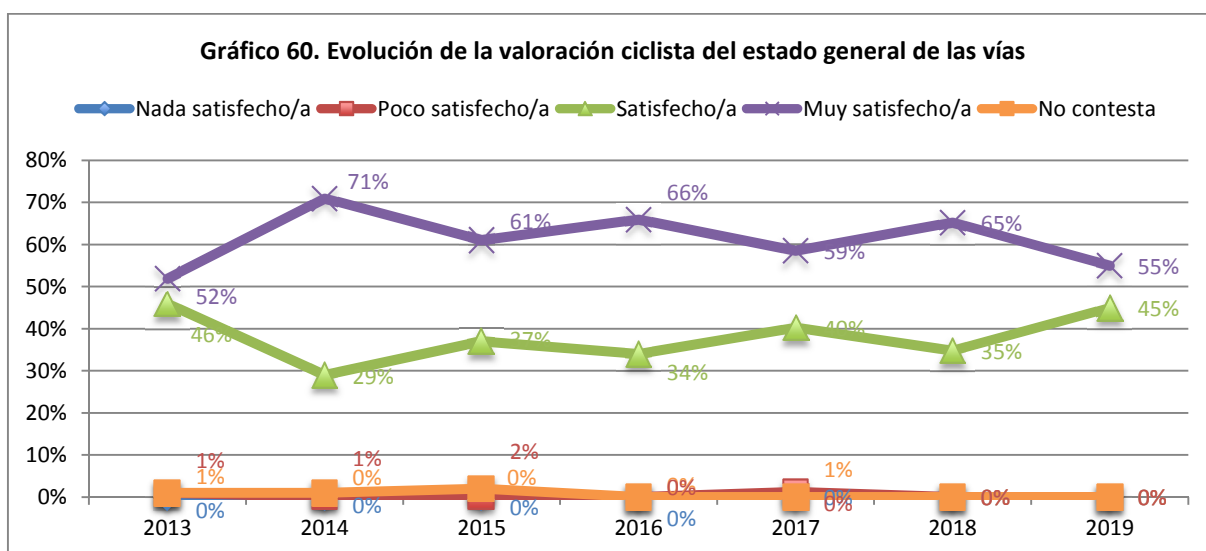


### 5.2.6. Valoración general de las vías ciclistas

Todas las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas (55% muy satisfechas y 45% satisfechas) con el estado general de las vías ciclistas (considerando conjuntamente todos sus aspectos parciales: estado del firme, señalización, iluminación, convivencia y seguridad ciudadana).

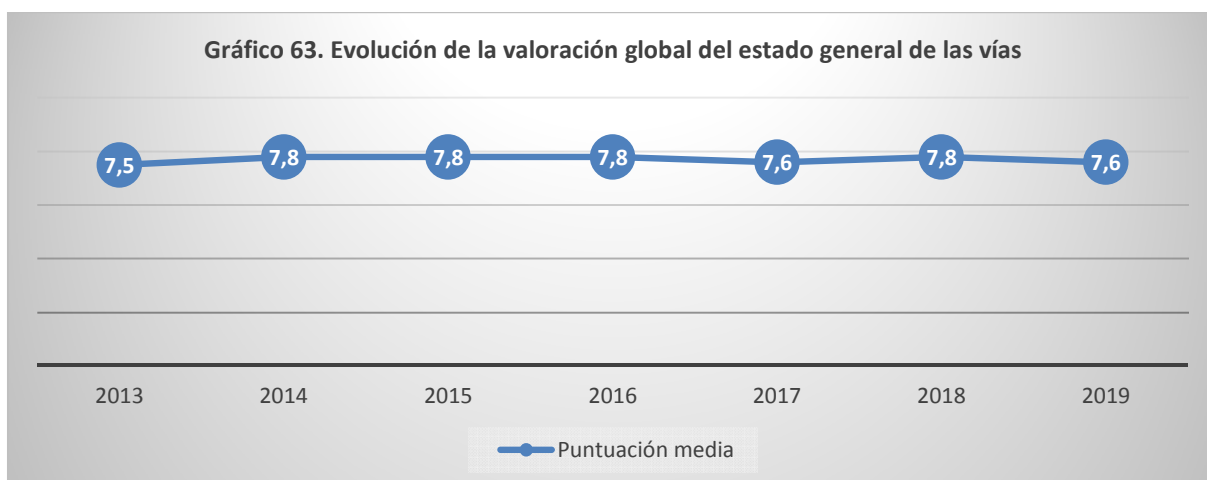
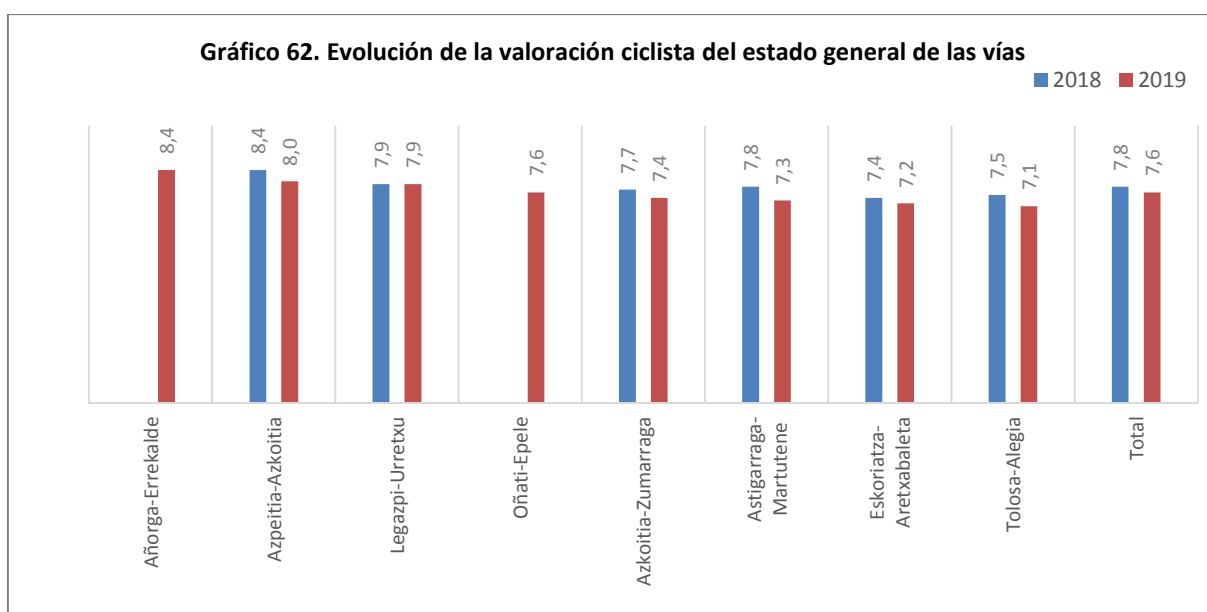
La puntuación media desciende en 0,2 puntos respecto al año anterior, situándose en 7,6 puntos, en un nivel similar al registrado durante los últimos 6 años.

La vía ciclista mejor valorada es Añorga-Erekalde con 8,4 puntos y la peor valorada Tolosa-Alegia con 7,1 puntos.



La valoración del estado general de las vías sigue siendo alta, aunque desciende en 5 de las vías analizadas: Azpeitia-Azkoitia (-0,4 puntos), Tolosa-Alegia (-0,4 puntos), Azkoitia-Zumarraga (-0,3 puntos), Eskoriatza-Aretxabaleta (-0,2 puntos) y Astigarraga-Martutene (-0,5 puntos). En Legazpi-Urretxu la puntuación se mantiene respecto al año anterior.

En relación a las 2 nuevas vías incorporadas al Estudio, como se indicaba anteriormente la valoración del estado general de la vía Añorga-Errekalde es la más alta, mientras que en el caso de Oñati-Epele se sitúa en la media.




Si se analizan las puntuaciones medias generales, se observa que de las 8 vías analizadas, 3 están por encima de la media, 1 en la media, y 4 por debajo.

Destaca de forma positiva la vía Azpeitia-Azkoitia porque obtiene puntuaciones por encima de la media en todos los aspectos valorados. También hay que destacar que el tramo Añorga-Errekalde obtiene las puntuaciones más altas en 4 de los 5 aspectos valorados, así como en la valoración general.

En sentido negativo destaca el tramo Tolosa-Alegia, ya que obtiene puntuaciones por debajo de la media en todos los aspectos valorados.

**Tabla 19. Valoraciones ciclistas por tramos**

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

 Puntuación igual o superior a la media.

Si se analizan las puntuaciones obtenidas respecto a las del año anterior, se observa que la puntuación media de la señalización y la iluminación suben 1 y 3 décimas, respectivamente. La puntuación media del firme, la convivencia y la seguridad se mantienen.

A pesar de que la puntuación media de la convivencia se mantiene respecto al año anterior, sigue siendo el aspecto que claramente obtiene una valoración más baja, especialmente en el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta en el que por primera vez se obtiene una valoración por debajo de 5 puntos.

Por lo que respecta a las 2 nuevas vías incluidas en el estudio, como se comentaba anteriormente, se observa que Añorga-Errekalde obtiene las mejores puntuaciones en todos los aspectos analizados, a excepción de la iluminación.

En cuanto al tramo Oñati-Epele, alcanza puntuaciones por encima de la media en el firme, la señalización y la iluminación. Sin embargo, la puntuación obtenida en la convivencia está por debajo de la media, así como la obtenida en seguridad, aunque en este último caso, aun siendo inferior a la media, es alta.

Tabla 20. Evolución anual de las valoraciones ciclistas por tramos

Apartado	Año	Azpeitia Azkoitia	Tolosa Alegia	Astigarraga Martutene	Legazpi Urretxu	Zumarraga Azkoitia	Oñati-Epele	Añorga-Errekalde	Eskoriatza Aretxabaleta	Puntuación media
Firme/Asfalto	2013	6,9	7,7	7,5	7,8	7,2	-	-	8,1	7,7
	2014	8,1	8,0	7,9	8,6	7,8	-	-	8,2	8,1
	2015	8,2	7,7	7,4	8,0	7,5	-	-	6,7	7,6
	2016	8,3	8,0	7,9	8,3	7,0	-	-	7,5	8,0
	2017	8,4	7,3	8,0	8,7	7,8	-	-	7,1	8,0
	2018	8,1	7,5	8,1	8,3	7,3	-	-	7,1	7,8
	2019	8,3	7,3	7,4	8,3	7,3	7,9	8,5	7,4	7,8
Señalización	2013	6,7	7,3	7,3	7,6	7,6	-	-	8,1	7,4
	2014	7,9	7,1	7,5	7,2	6,9	-	-	8,0	7,5
	2015	7,3	7,3	7,6	6,9	7,0	-	-	6,5	7,1
	2016	7,6	7,1	7,3	6,9	6,3	-	-	6,4	7,3
	2017	7,5	6,9	7,3	6,8	6,4	-	-	6,3	7,0
	2018	8,2	7,3	7,4	7,0	7,5	-	-	6,7	7,3
	2019	8,1	6,9	6,8	6,3	7,4	7,7	8,5	7,2	7,4
Iluminación	2013	7,1	7,3	6,8	7,6	7,0	-	-	8,1	7,3
	2014	7,6	7,4	7,3	7,5	7,4	-	-	7,8	7,5
	2015	7,3	7,0	7,5	7,0	6,5	-	-	6,9	7,1
	2016	8,2	8,1	7,6	8,1	6,2	-	-	7,1	7,6
	2017	8,2	7,1	6,5	8,2	7,4	-	-	6,5	7,4
	2018	8,3	6,5	6,6	7,7	6,0	-	-	6,4	6,9
	2019	7,9	7,0	6,5	7,7	6,5	7,3	7,0	7,6	7,2
Convivencia	2013	6,5	6,2	6,8	7,0	7,2	-	-	7,5	6,8
	2014	7,1	5,4	7,2	6,4	6,6	-	-	7,0	6,4
	2015	7,4	6,6	7,1	6,8	7,1	-	-	6,8	6,9
	2016	6,6	6,2	6,8	5,2	6,6	-	-	5,6	6,3
	2017	6,9	6,4	7,0	5,9	6,1	-	-	5,9	6,5
	2018	7,2	6,2	7,1	6,2	7,3	-	-	5,6	6,6
	2019	6,8	5,8	6,7	6,6	7,1	6,2	8,4	4,8	6,6
Seguridad	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	7,6	7,8	7,6	7,5	7,5	-	-	7,8	7,7
	2015	8,5	7,7	7,9	8,7	8,0	-	-	8,3	7,9
	2016	8,7	8,3	8,3	8,3	7,5	-	-	8,3	8,2
	2017	8,3	7,9	8,2	7,9	8,0	-	-	8,1	8,2
	2018	8,5	8,1	8,1	8,1	8,1	-	-	8,2	8,2
	2019	8,2	7,7	7,9	8,5	8,3	8,0	8,8	7,9	8,2
Valoración General	2013	7,1	7,3	7,2	7,8	7,8	-	-	8,1	7,5
	2014	8,0	7,7	7,9	7,8	7,8	-	-	8,1	7,8
	2015	8,1	7,6	7,8	7,8	7,6	-	-	7,7	7,8
	2016	7,9	7,9	7,9	7,9	7,2	-	-	7,6	7,8
	2017	7,9	7,3	7,6	7,7	7,3	-	-	7,2	7,6
	2018	8,4	7,5	7,8	7,9	7,7	-	-	7,4	7,8
	2019	8,0	7,1	7,3	7,9	7,4	7,6	8,4	7,2	7,6

Puntuación igual o superior a la media.

Las personas ciclistas que utilizan la vía ocasionalmente son las que dan una mejor valoración, ya que entre ellas el 59% se declara muy satisfecha, si bien las diferencias de porcentajes son poco significativas

**Tabla 21. 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	1 0%	0 0%	0 0%	1 0%
Poco satisfecho/a	1 0%	0 0%	0 0%	1 0%
Satisfecho/a	80 43%	76 48%	22 41%	178 45%
Muy satisfecho/a	105 56%	83 52%	32 59%	220 55%
<b>Total</b>	187 47%	159 40%	54 14%	400 100%

Las personas que afirman utilizar más la bicicleta desde la disposición de la vía ciclista son las que mejor valoración general otorgan a las vías ciclistas. Así, el 60% se declara muy satisfecho con el estado general de la vía, aunque también en este caso las diferencias no son muy significativas.

**Tabla 22. 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	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%
Poco satisfecho/a	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%
Satisfecho/a	102 45%	36 40%	32 46%	8 57%	178 45%
Muy satisfecho/a	124 54%	53 60%	37 54%	6 43%	220 55%
<b>Total</b>	228 57%	89 22%	69 17%	14 4%	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 23. Nivel de satisfacción en función del motivo del desplazamiento**

	Motivo de desplazamiento					Total
	Trabajo	Estudios	Cuidado, gest., comp.	Ocio, paseo	Deporte	
Nada satisfecho/a	1 2%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%
Poco satisfecho/a	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%	1 0%
Satisfecho/a	19 31%	11 48%	7 32%	46 53%	95 46%	178 45%
Muy satisfecho/a	42 68%	12 52%	15 68%	40 47%	111 54%	220 55%
<b>Total</b>	62 16%	23 6%	22 6%	86 22%	207 52%	400 100%

El grupo de personas en paro es el que mejor valora el estado general de las vías ciclistas, con un 63% que se muestran muy satisfechas (8 puntos por encima de la media).

**Tabla 24. Nivel de satisfacción en función del tipo de actividad**

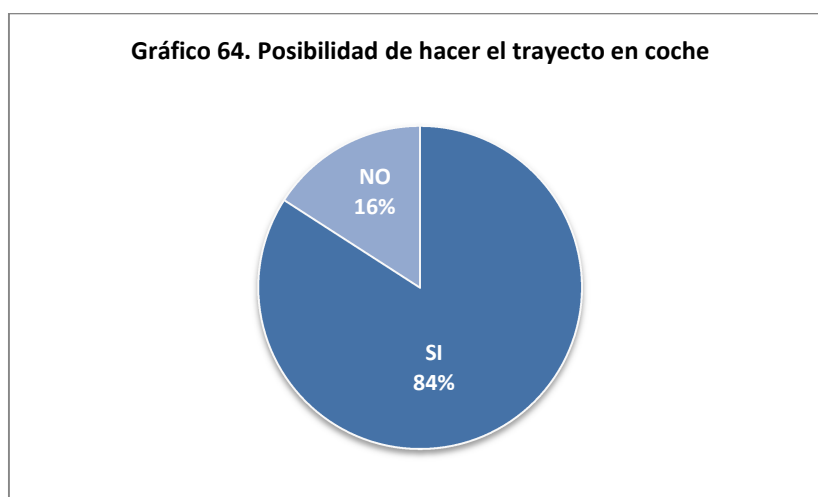
	Actividad							Total
	Trabajando	Estudiante	Trabajo doméstico no rem.	En paro	Jubilado/a, Pensionista	Otras	NS/NC	
Nada satisfecho/a	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%
Poco satisfecho/a	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%
Satisfecho/a	92 46%	32 46%	3 100%	6 38%	45 42%	0 0%	0 0%	178 45%
Muy satisfecho/a	108 53%	37 54%	0 0%	10 63%	63 58%	1 0%	1 0%	220 55%
<b>Total</b>	202 51%	69 17%	3 1%	16 4%	108 27%	1 0%	1 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 saber el grado de su apuesta por la bicicleta, aun teniendo acceso a la alternativa motorizada.

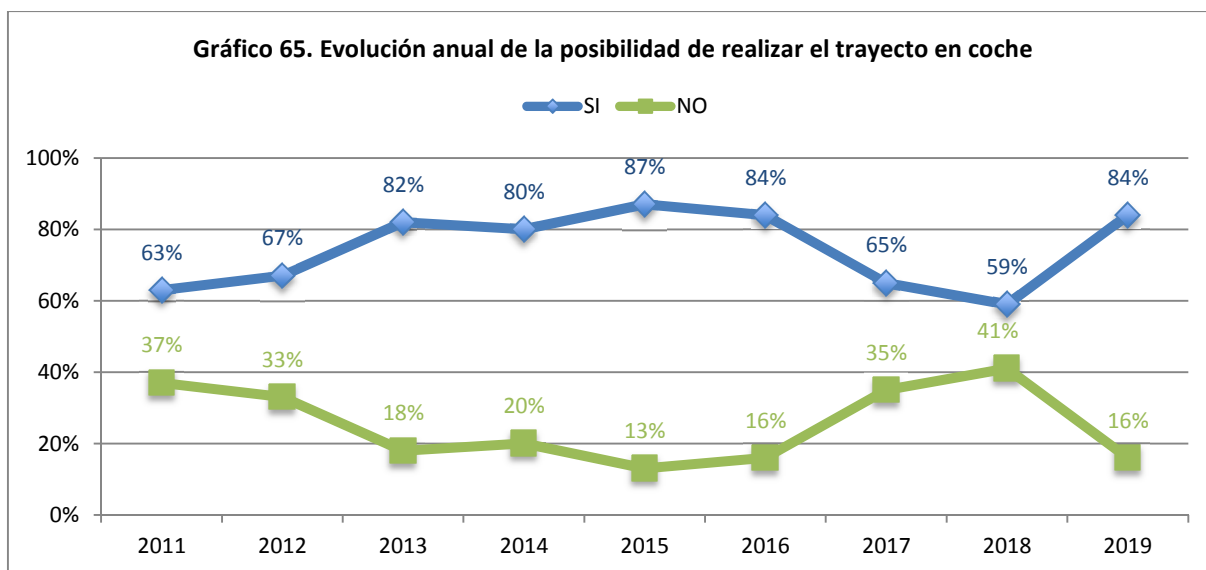
El 84% de las personas ciclistas de tipo cotidiano afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche. Este porcentaje se incrementa en 25 puntos respecto al resultado obtenido el año anterior, y rompe la tendencia a la baja que se había observado desde el año 2017, recuperando así valores similares a los registrados entre 2013 y 2016.



El porcentaje de quienes afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche varía en función del motivo del desplazamiento. Así, mientras que el 90% de las personas encuestadas cuyo motivo de desplazamiento es el trabajo afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche, este porcentaje baja al 73% 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 el porcentaje es del 78%.

**Tabla 25. Posibilidad de realizar el trayecto en coche en función del motivo de desplazamiento**

	Motivos de desplazamiento			Total
	Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	
SI	56 90%	18 78%	16 73%	90 84%
NO	6 10%	5 22%	6 27%	17 16%
<b>Total</b>	62 58%	23 21%	22 21%	107 100%



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 107 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 34% de las personas que utilizan la bicicleta para actividades cotidianas optarían por el coche en caso de no existir la vía ciclista, otro 33% afirma que seguiría usando la bicicleta por otra vía, el 21% utilizaría el transporte público y un 12% optarían por otros modos, especialmente caminar.

Comparando estos resultados con los obtenidos en el estudio del año anterior (ver gráfico 65), cabe destacar que la utilización de la bicicleta por otra vía se incrementa en 29 puntos, convirtiéndose junto con el coche en 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 (33%), seguida del coche (31%), y el uso de bici por otra vía (19%). Sin embargo, para los hombres la bicicleta por otra vía es la primera opción (39%), seguida del coche (35%), y el transporte público (14%).

Así, pues, se constata el importante papel que juegan las vías ciclistas a efectos de lograr que aumenten los desplazamientos en bicicleta, en especial entre las mujeres.

**Tabla 26. Medio de transporte alternativo elegido en función del género.**

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
En bici por otra vía	28 39%	7 19%	35 33%
Coche	25 35%	11 31%	36 34%
Transporte público	10 14%	12 33%	22 21%
Otra opción	7 10%	6 17%	13 12%
NS/NC	1 1%	0 0%	1 1%
<b>Total</b>	71 66%	36 34%	107 100%

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 (42%), aunque también hay otro 37% que optaría por desplazarse en bici por otra vía.

Sin embargo, para aquellas que se desplazan en bicicleta por motivos de estudios la opción principal es andar (35%), seguido por el transporte público (30%).

En el caso de aquellas personas que realizan el desplazamiento por cuidados, gestiones y compras la opción principal es desplazarse en bici por otra vía (36%), seguida del coche (27%).

**Tabla 27. Medio de transporte alternativo elegido en función del motivo de desplazamiento**

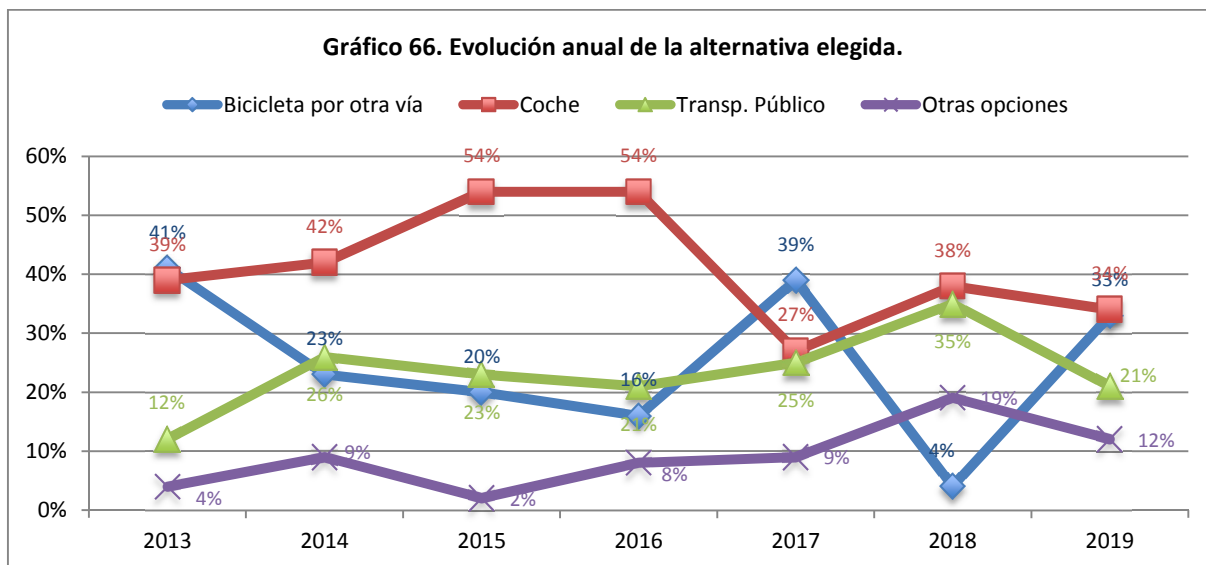
	Motivo de desplazamiento			Total
	Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	
En bici por otra vía	23 37%	4 17%	8 36%	35 33%
Coche	26 42%	4 17%	6 27%	36 34%
Transporte público	11 18%	7 30%	4 18%	22 21%
Otra opción	2 3%	8 35%	3 14%	13 12%
NS/NC	0 0%	0 0%	1 5%	1 1%
<b>Total</b>	62 58%	23 21%	22 21%	107 100%

Si se analizan los datos en función de la edad, y sin considerar a las personas mayores de 65 años <sup>3</sup>, se observa que el nivel de compromiso con la bicicleta aumenta con la edad, siendo especialmente elevado en las personas de entre 45 y 65 años; al igual que ocurre con la opción del coche. En sentido contrario, la alternativa del transporte público disminuye conforme mayor es la edad de las personas ciclistas.

**Tabla 28. 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	5 19%	9 36%	21 40%	0 0%	35 33%
Coche	4 15%	9 36%	22 42%	1 25%	36 34%
Transporte público	9 35%	7 28%	5 10%	1 25%	22 21%
Otra opción	8 31%	0 0%	4 8%	1 25%	13 12%
NS/NC	0 0%	0 0%	0 0%	1 25%	1 1%
<b>Total</b>	26 24%	25 23%	52 49%	4 4%	107 100%

<sup>3</sup> Hay que tener en cuenta que en esta submuestra sólo hay 4 personas mayores de 65 años, por lo que los resultados relativos a este grupo deben valorarse con precaución.



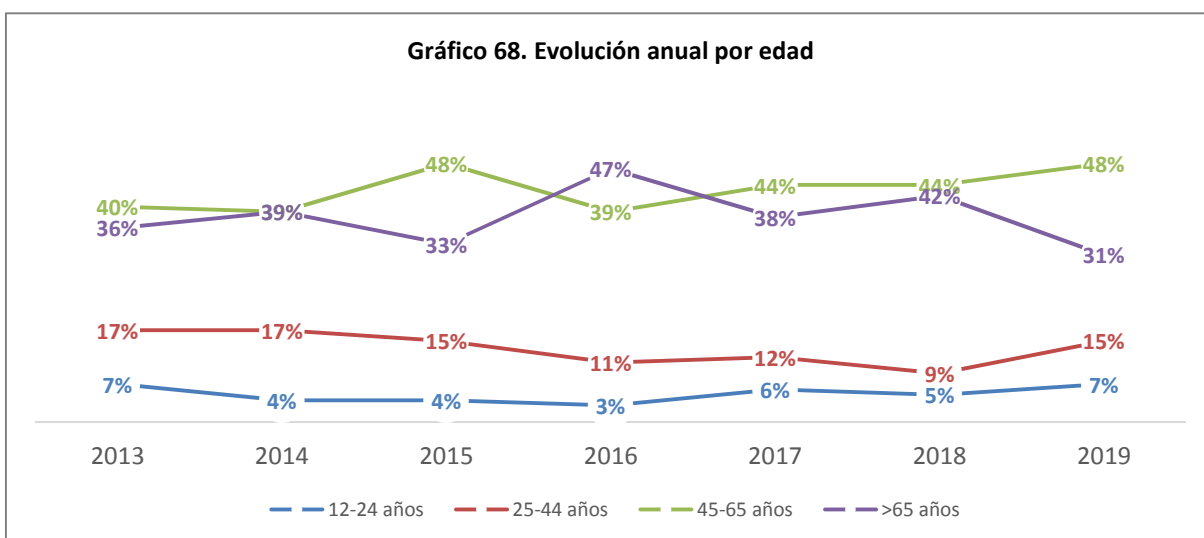
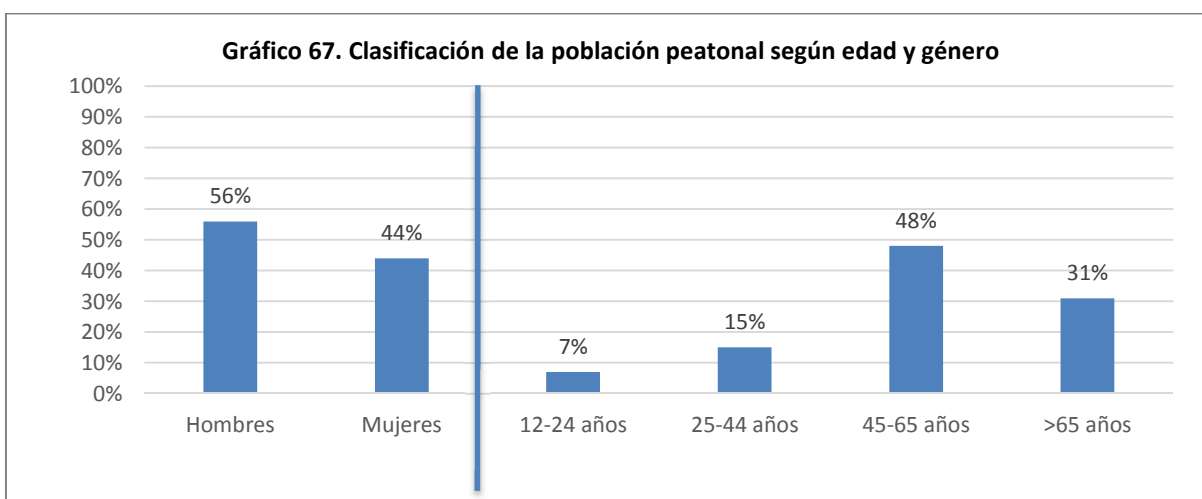
## 6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES

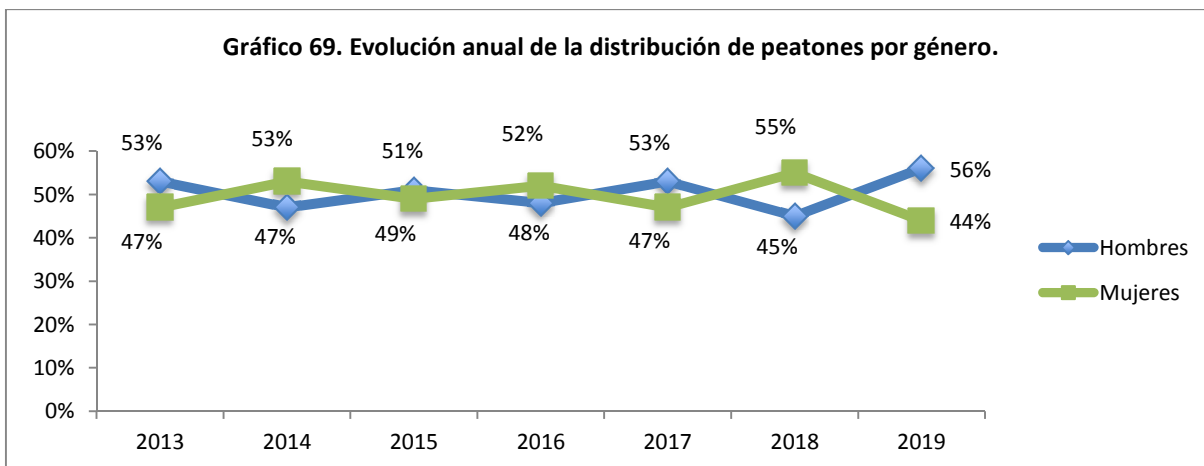
### 6.1. Clasificación en función de la edad y el género

La distribución de la población peatonal encuestada en función del género mantiene una pauta histórica caracterizada por una prevalencia alterna de cada uno de los géneros cada dos años, en un rango de valores bastante regular. En esta ocasión el porcentaje de hombres es ligeramente superior (56% de hombres y un 44% de mujeres).

La edad media de la población peatonal es de 56,9 años, 10 años más que la media de la población ciclista.

La edad media de la población peatonal ha descendido 8,3 años respecto a los datos del año anterior. Las personas mayores de 45 años siguen constituyendo una amplia mayoría (79%), si bien se han incrementado en 7 puntos las personas menores de 45 años.

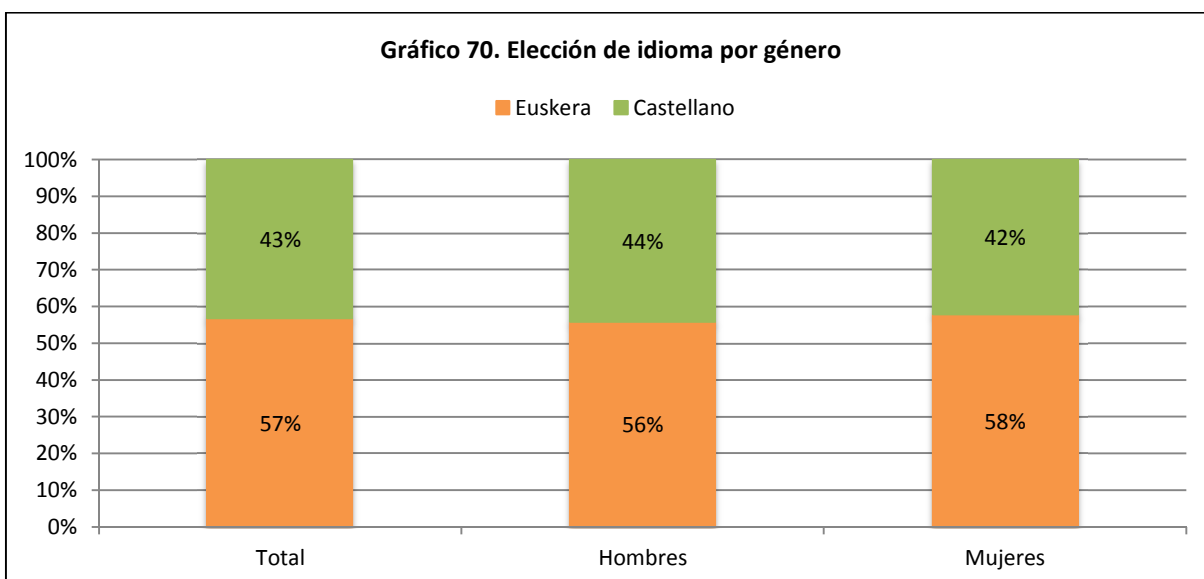


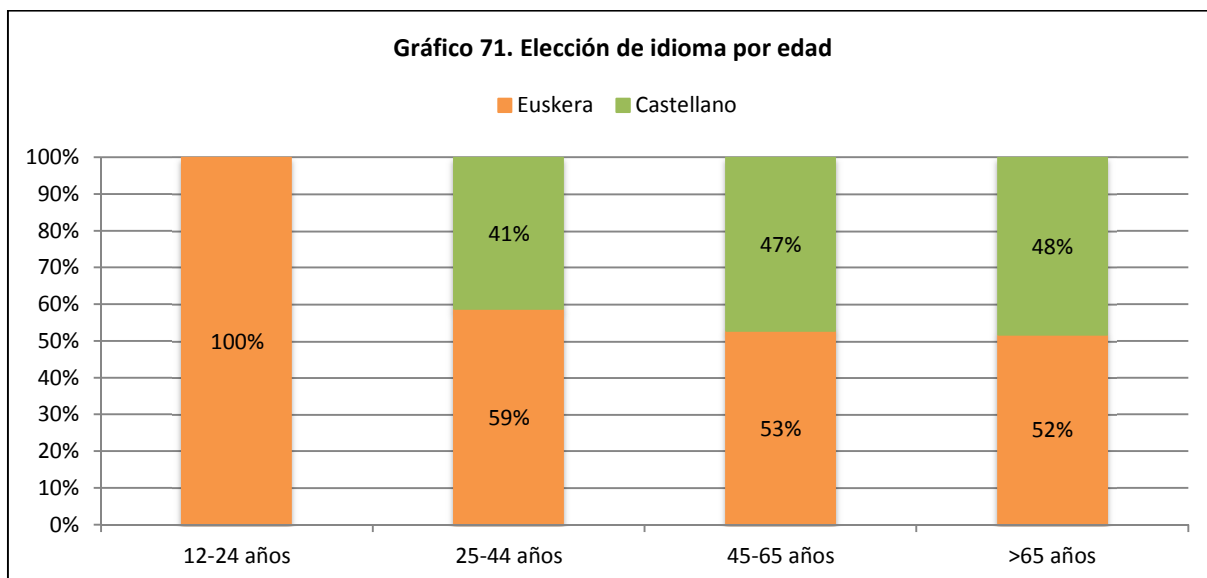


## 6.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta

El euskera es el idioma elegido por el 57% de las personas peatonas encuestadas, sin que se observen diferencias significativas en función del género.

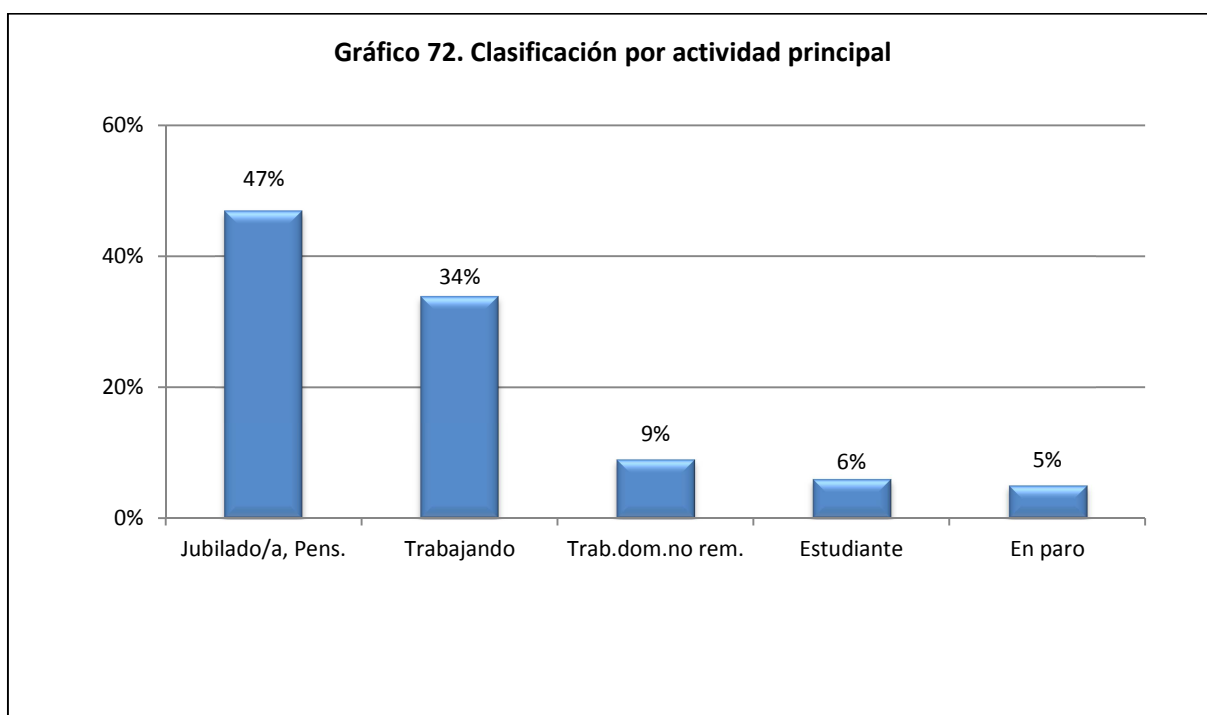
Si se observan los resultados en función de la edad puede comprobarse que el euskera es el idioma elegido mayoritariamente en todos los grupos de edad, si bien su peso desciende ligeramente conforme mayor es la edad de las personas encuestadas.

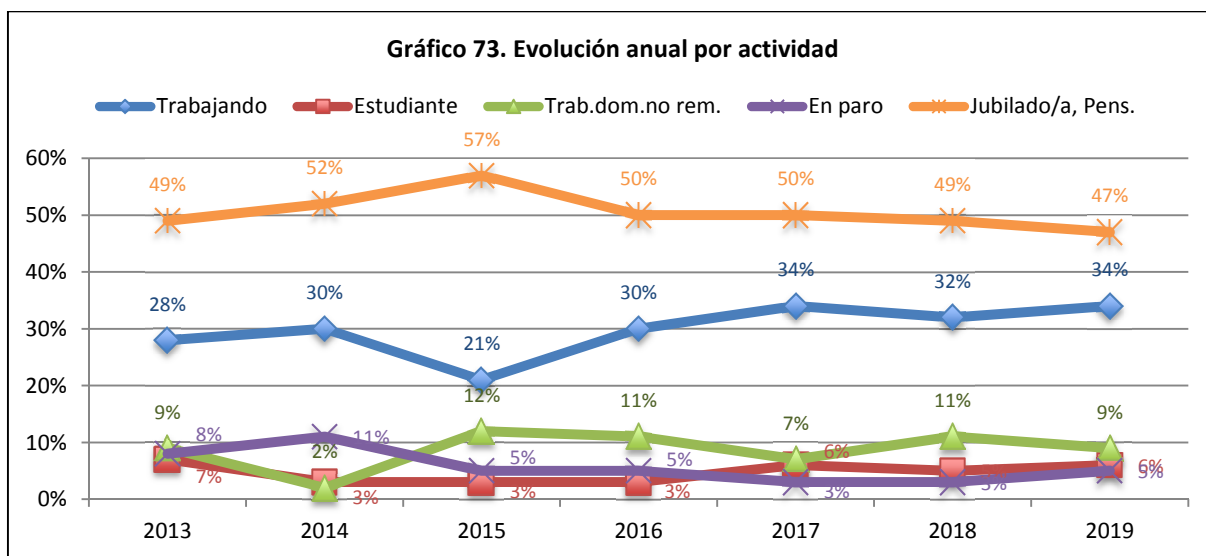




### 6.3. Clasificación por tipo de actividad

El 47% de la población peatonal está jubilada o son pensionistas y un 34% está trabajando. Además, encontramos que el 9% realiza trabajos domésticos no remunerados, un 6% son estudiantes, y el 5% restante está en paro. Estos datos mantienen a grandes rasgos la serie histórica de los últimos 3 años (ver gráfico 73).



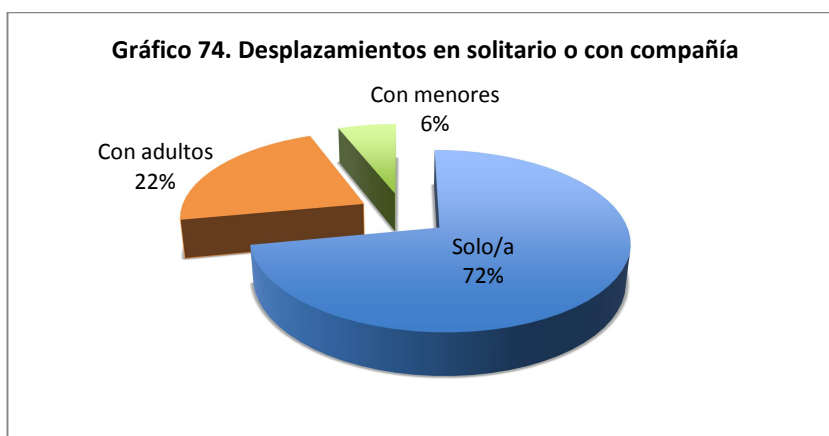


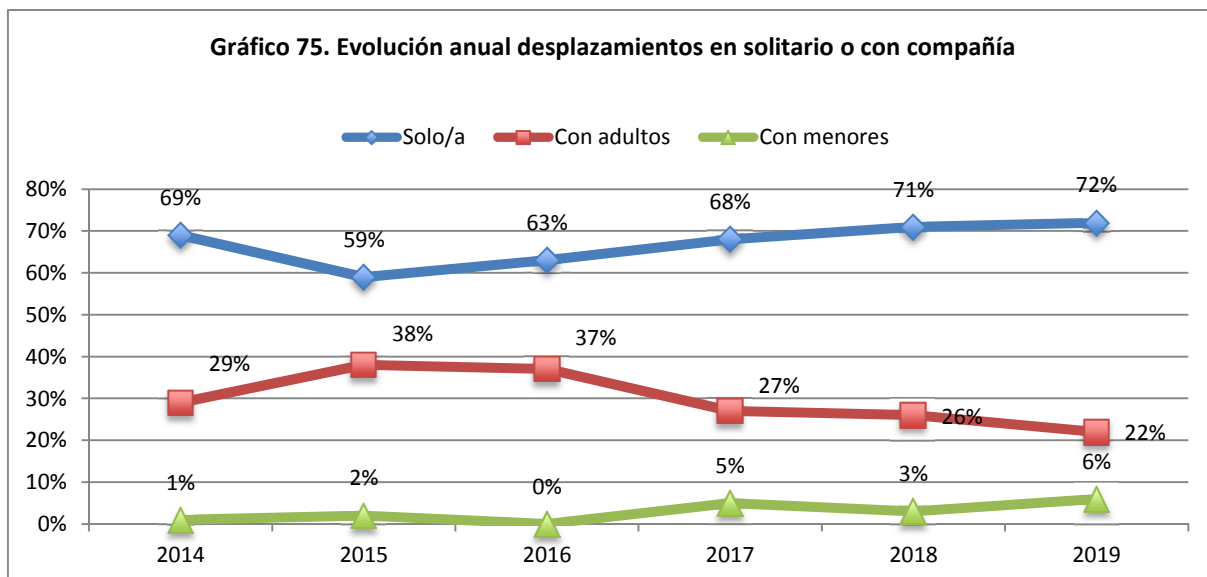
#### 6.4. Clasificación en función del número de acompañantes

La mayoría de las personas peatonas (72%) realiza el desplazamiento en solitario, un 22% en compañía de, al menos, otro adulto, y el 6% 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 peatonas son ligeramente inferiores (76% y 72% respectivamente).

También se aprecian diferencias en los desplazamientos que se realizan en compañía, ya que mientras que en la población ciclista éstos se reparten en un porcentaje similar entre adultos y menores, en la población peatonal estos desplazamientos se realizan mayoritariamente con otros adultos.





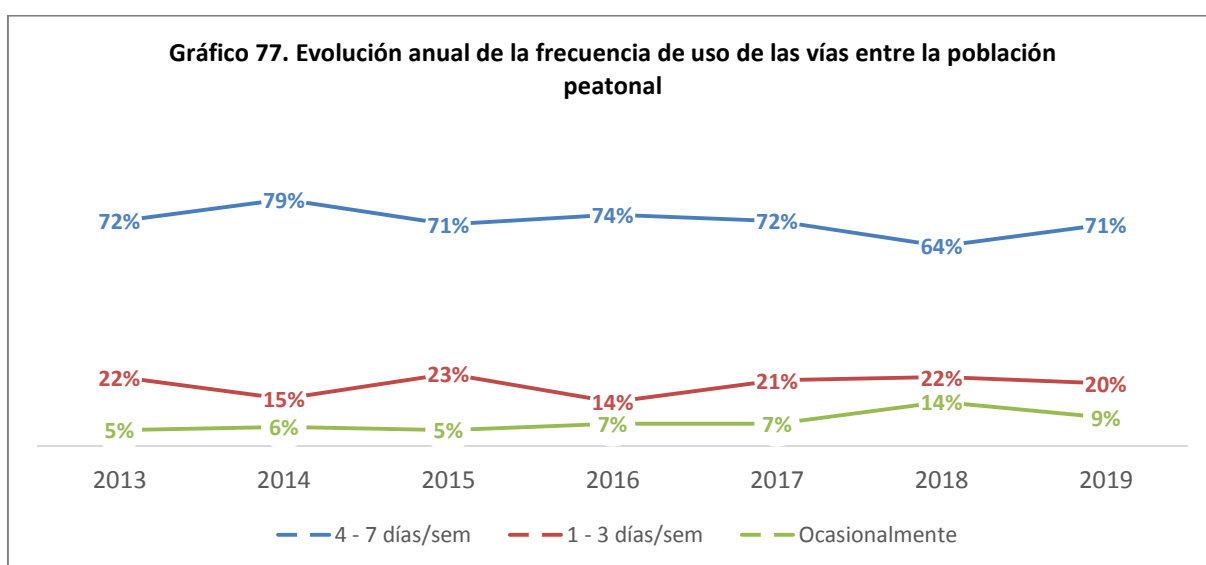
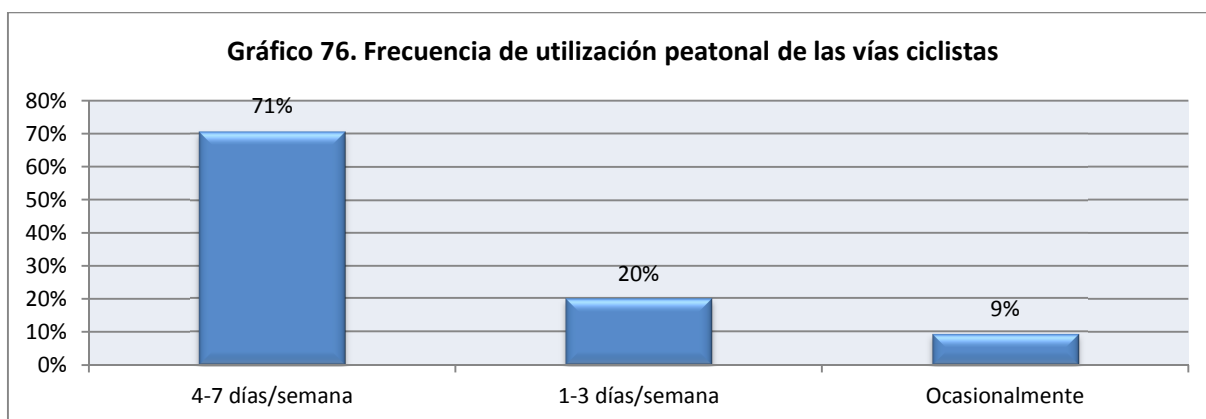


## 7. USO PEATONAL

### 7.1. Frecuencia de uso

El 71% de las personas encuestadas afirma utilizar la vía ciclista, al menos, 4 días por semana, 7 puntos más que el año anterior. Un 20% de 1 a 3 días por semana, y el 9% restante de forma ocasional. Estos datos oscilan en un rango de valores bastante regular a lo largo de la serie histórica, del que tan sólo cabría destacar un aumento de la frecuentación 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 24 puntos superior.



Si se analizan los datos de frecuencia en función de la edad, se observa un mayor nivel de fidelización respecto a la utilización de la vía ciclista entre los menores de 25 años y los mayores de 65 años.

Hay que destacar que el 85% de las personas mayores de 65 años afirman utilizar 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, teniendo en cuenta que, en algunas localidades, el único espacio para realizar este tipo de ejercicio o paseo es la vía ciclista.

**Tabla 29. 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	7 70%	13 59%	47 65%	39 85%	106 71%
1 - 3 días/sem	2 20%	7 32%	15 21%	6 13%	30 20%
Ocasionalmente	1 10%	2 9%	10 14%	1 2%	14 9%
<b>Total</b>	10 7%	22 15%	72 48%	46 31%	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 jubiladas o pensionistas, y en aquellas que realizan trabajo doméstico no remunerado.

**Tabla 30. Frecuencia de utilización peatonal en función de la actividad**

	Actividad					Total
	Trabajando	Estudiante	Trabajo doméstico no remunerado	En paro	Jubilado/a	
4 - 7 días/sem	31 61%	6 67%	10 77%	5 71%	54 77%	106 71%
1 - 3 días/sem	13 25%	2 22%	2 15%	1 14%	12 17%	30 20%
Ocasionalmente	7 14%	1 11%	1 8%	1 14%	4 6%	14 9%
<b>Total</b>	51 34%	9 6%	13 9%	7 5%	70 47%	150 100%

## 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 aproximadamente la mitad de las personas peatonas es el deporte (51%), que unido a otro 39% que alegan como motivo el ocio o paseo, suma un total del 91% (3 puntos menos que el año anterior).

Estos resultados mantienen a grandes rasgos las pautas registradas en los últimos 6 años (ver gráfico 79), aunque hay que señalar este año un cambio importante ya que es superior el porcentaje de personas que señalan como motivo de utilización de la vía el deporte, respecto al ocio o paseo.

No obstante, tal y como se comentaba en el caso de la población ciclista, 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 distinguir entre estas dos categorías.

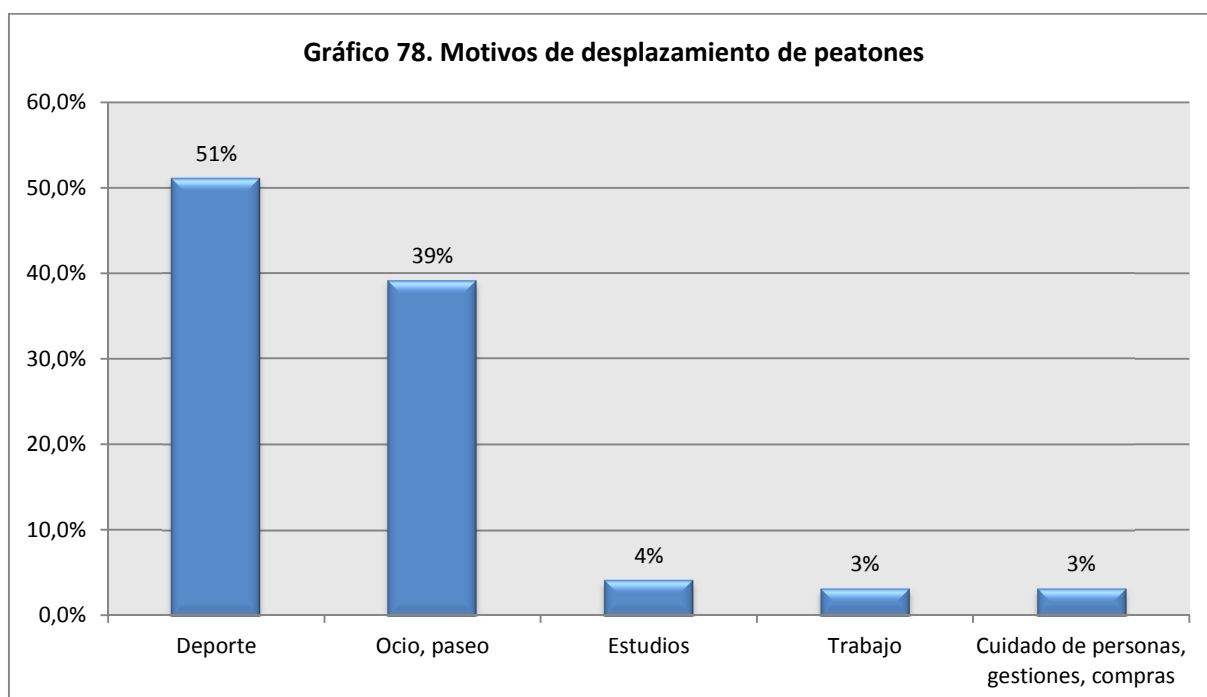


Gráfico 79. Tipo de movilidad peatonal

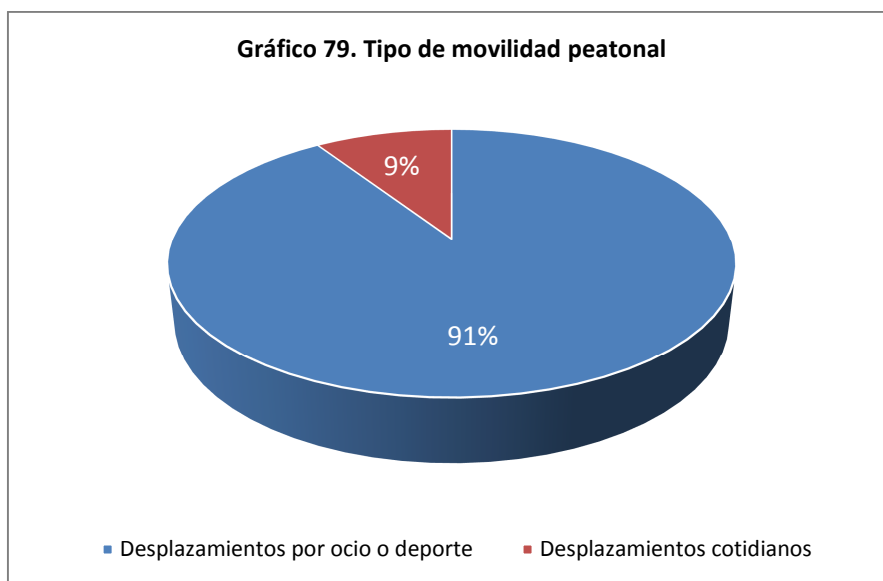
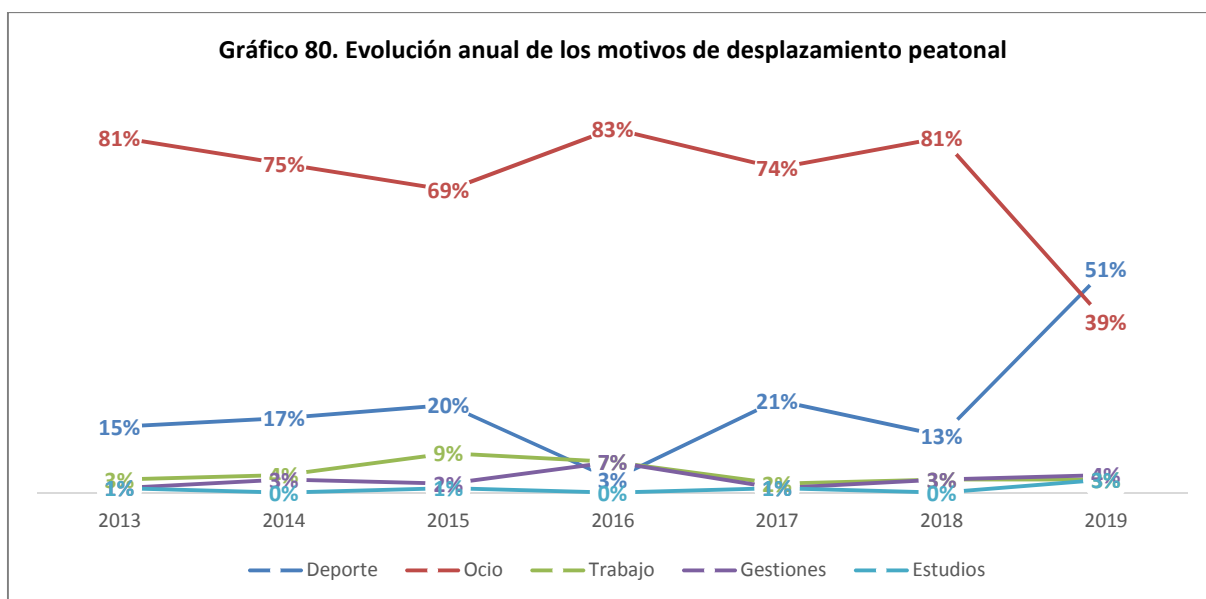


Gráfico 80. Evolución anual de los motivos de desplazamiento peatonal



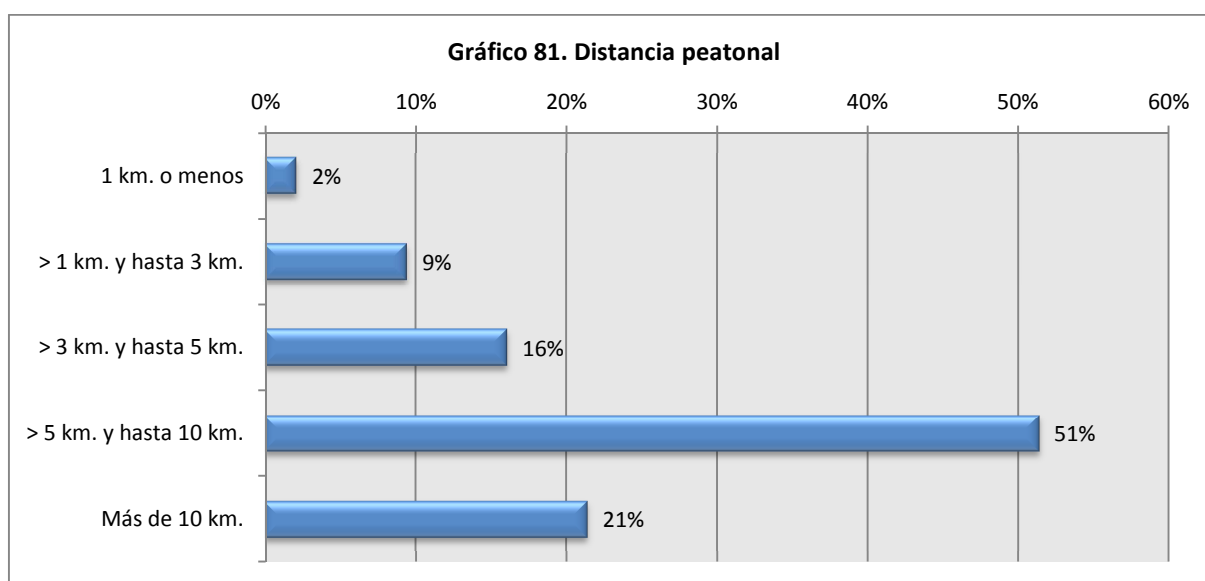
### 7.3. Distancia del desplazamiento

A las personas peatonas también se les ha cuestionado sobre la distancia total recorrida (ida y vuelta) en el desplazamiento que estaban haciendo en el momento de realizar la encuesta.

Las alternativas de respuesta propuestas han sido las siguientes:

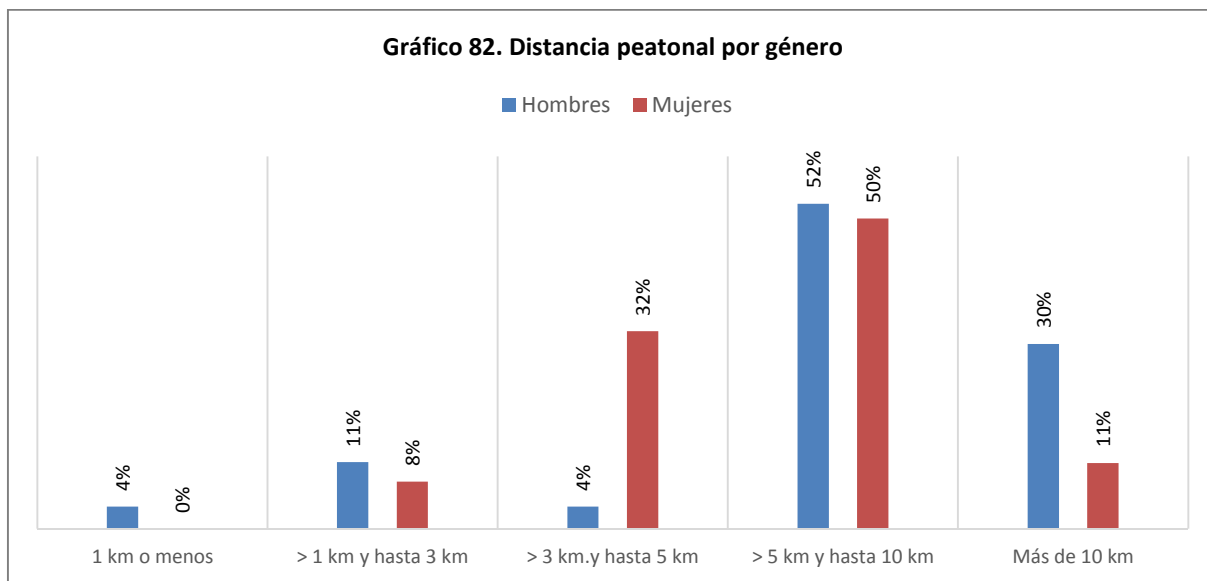
- 1 km o menos.
- Más de 1 km y hasta 3 km.
- Más de 3 km y hasta 5 km.
- Más de 5 km y hasta 10 km.
- Más de 10 km.

El 73% de las personas encuestadas afirma realizar recorridos superiores a los 5 km, y de éstos un 20% son superiores a los 10 km. Hay un 2% que afirma realizar recorridos de 1 km o menos, y el 25% restante de entre 1 km y 5 km.



Si se analizan los resultados por género, se puede observar que prácticamente la mitad de las mujeres y de los hombres realizan recorridos entre 5 y 10 km. Sin embargo, se aprecian diferencias significativas en otras distancias, ya que mientras un 30% de los hombres afirman realizar recorridos superiores a los 10 km, en el caso de las mujeres ese porcentaje baja al 11%.

Un 32% de las mujeres afirman realizar desplazamientos entre 3 y 5 km, mientras que solo el 4% de los desplazamientos de los hombres corresponden a esa distancia.



Para analizar la distancia de los desplazamientos en función de la edad, se ha tenido en cuenta la siguiente tabla de equivalencias.

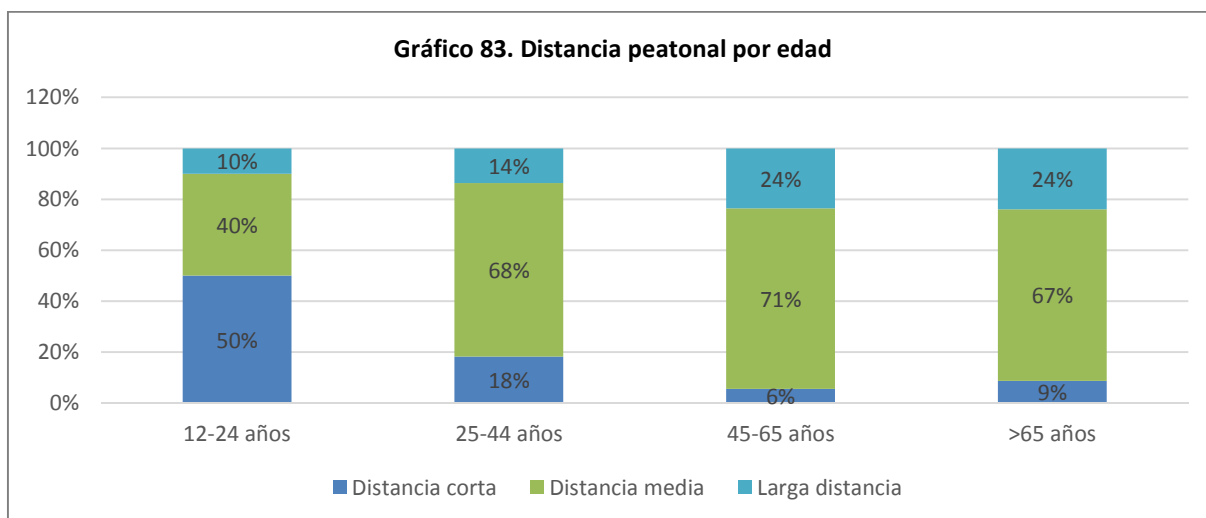
**Tabla 31. Equivalencias distancias recorridas peatonales**

Distancia	Equivalencia
Hasta 3 km	Distancia corta
>3 km y hasta 10 km	Distancia media
>10 km	Distancia larga

Los recorridos de distancias medias (entre 3 y 10 km) son mayoritarios en la población peatonal mayor de 25 años, y en el caso de las personas mayores de 45 años prácticamente 1 de cada 4 realiza recorridos superiores a los 10 km.

Sin embargo, en el caso de las personas menores de 25 años, la mitad realiza recorridos de corta distancia (hasta 3 km), un 40% recorridos de distancia media, y solamente un 10% recorre más de 10 km en su desplazamiento.

La proporción de recorridos de larga distancia aumenta en proporción directa a la edad, hasta los 65 años, de manera tal que las personas mayores de 45 años realizan ese tipo de recorridos 2,4 veces más que las menores de 25 años.



Por lo que respecta a la relación entre la distancia del desplazamiento y el tipo de movilidad se observa, como es lógico, que la distancia es mayor en aquellos desplazamientos de ocio y deporte, y menor en los de movilidad cotidiana (trabajo, estudios, cuidados, gestiones y compras).

El 79% de los desplazamientos por ocio o deporte superan los 5 km, mientras que solamente el 14% de los desplazamientos de movilidad cotidiana superan esa distancia. En el 71% de los desplazamientos de movilidad cotidiana el recorrido no supera los 3 km.

**Tabla 32. Distancia peatonal en función del tipo de movilidad**

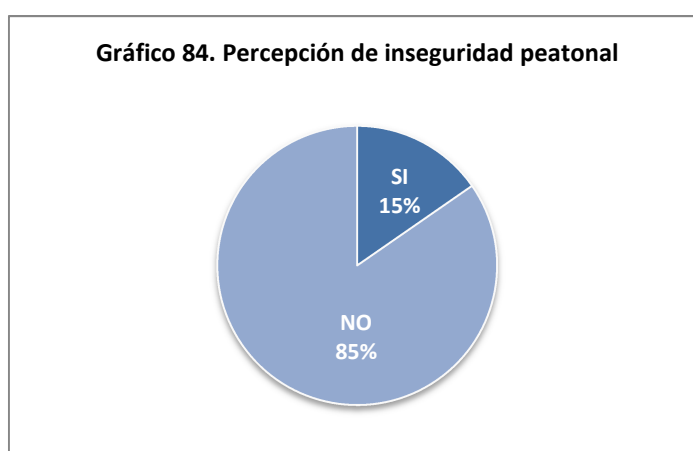
		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
Distancia	1 km o menos	2 14%	1 1%	3 2%
	Más de 1 km y hasta 3 km	8 57%	6 4%	14 9%
	Más de 3 km y hasta 5 km	2 14%	22 16%	24 16%
	Más de 5 km y hasta 10 km	1 7%	76 56%	77 51%
	Más de 10 km	1 7%	31 23%	32 21%
Total		14 9%	136 91%	150 100%

## 8. VALORACIÓN PEATONAL

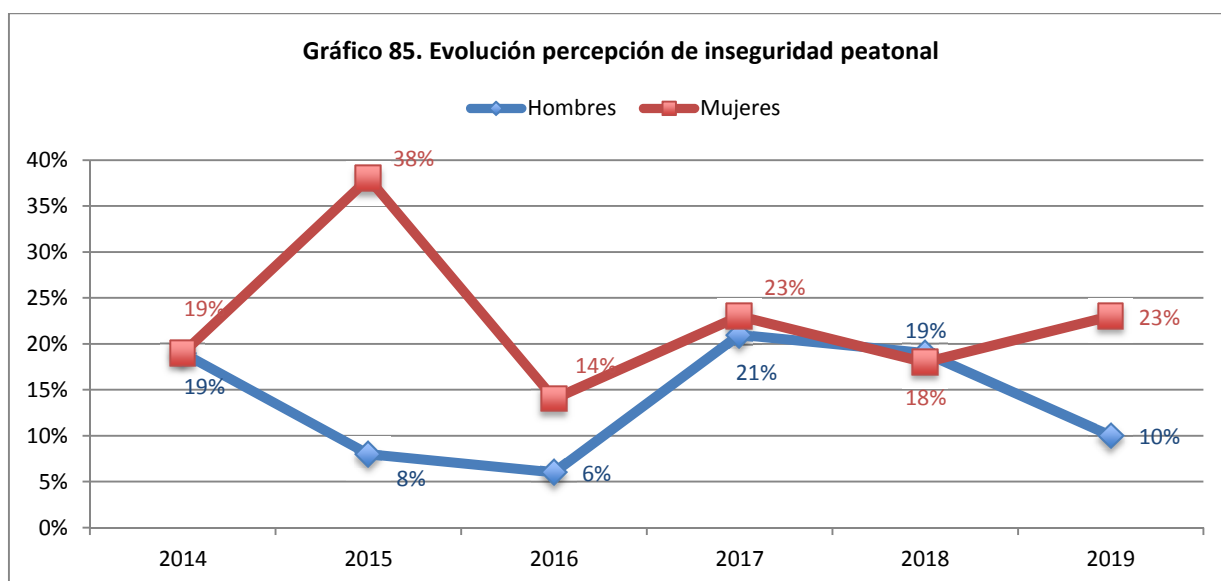
### 8.1. Percepción de la seguridad por parte de los peatones

A las personas peatonas 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 15% responden afirmativamente a esta cuestión, lo que supone 4 puntos menos que el año anterior.



Si se analizan los resultados en función del género, se observa que la percepción de inseguridad es superior entre las mujeres (23%) que entre los hombres (10%), como ha sido pauta general a lo largo de la serie histórica, si bien con fluctuaciones en su magnitud.





También 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 más jóvenes (menores de 25 años).

**Tabla 33. Percepción de inseguridad en función de la edad**

		Grupos de edad				Total
		12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Inseguridad peatonal	SI	7 70%	2 9%	12 17%	2 4%	23 15%
	NO	3 30%	20 91%	60 83%	44 96%	127 85%
Total		10 7%	22 15%	72 48%	46 31%	150 100%

Las personas que respondieron afirmativamente a esta cuestión realizaron un total de 21 menciones de puntos o tramos inseguros. Se ha realizado una agrupación de estas menciones por cada vía ciclista y se incluyen en el Anexo V del presente Estudio.

## 8.2. Valoración peatonal de la vía ciclista

Al igual que a la población ciclista, también a las personas peatonas 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 la seguridad.

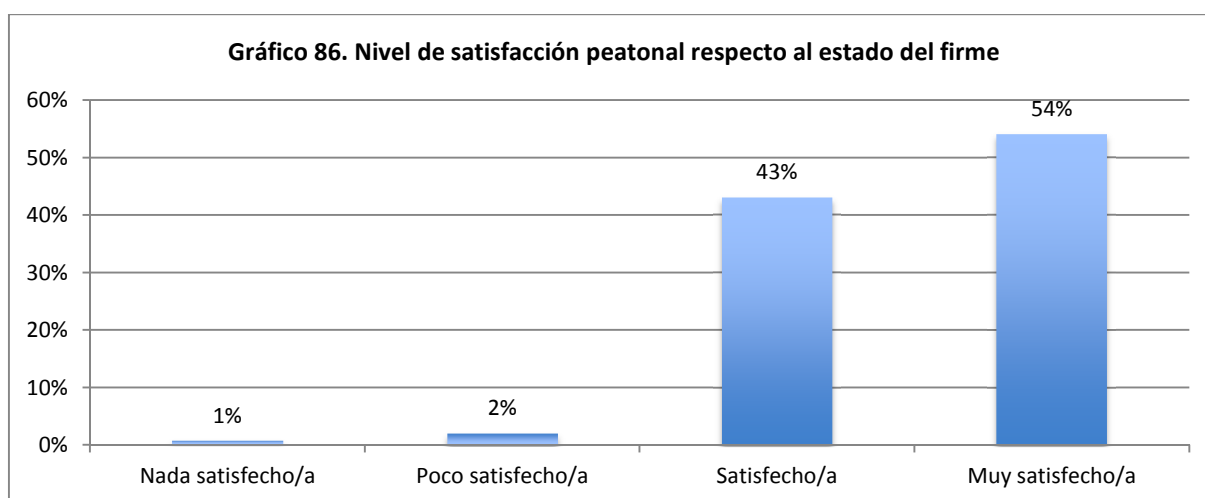
Para conocer el grado de satisfacción, la valoración propuesta era de 0 a 10 puntos para cada uno de los aspectos, y los datos recogidos se han clasificado de la siguiente forma:

**Tabla 34. Equivalencia entre la puntuación y el nivel de satisfacción**

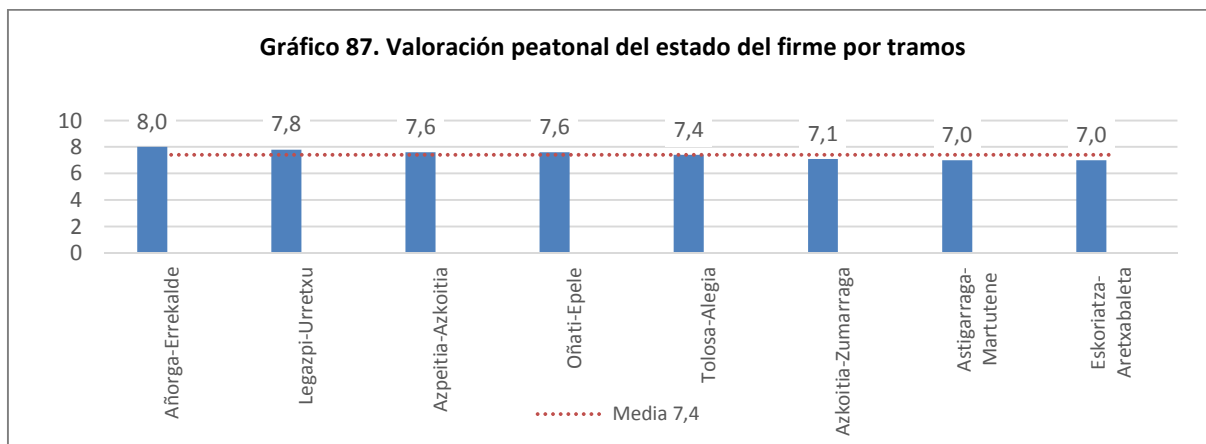
Valoración en puntos	Equivalencia
0, 1, 2	Nada satisfecho/a
3, 4	Poco satisfecho/a
5, 6, 7	Satisfecho/a
8, 9, 10	Muy satisfecho/a

### 8.2.1. Valoración del estado del firme

El estado del firme es, después de la seguridad ciudadana, el segundo aspecto mejor valorado por las personas peatonas, que le otorgan una valoración media de 7,4 puntos. El 97% se mostraron muy satisfechas o satisfechas con el estado del firme (54% muy satisfechas y 43% satisfechas).

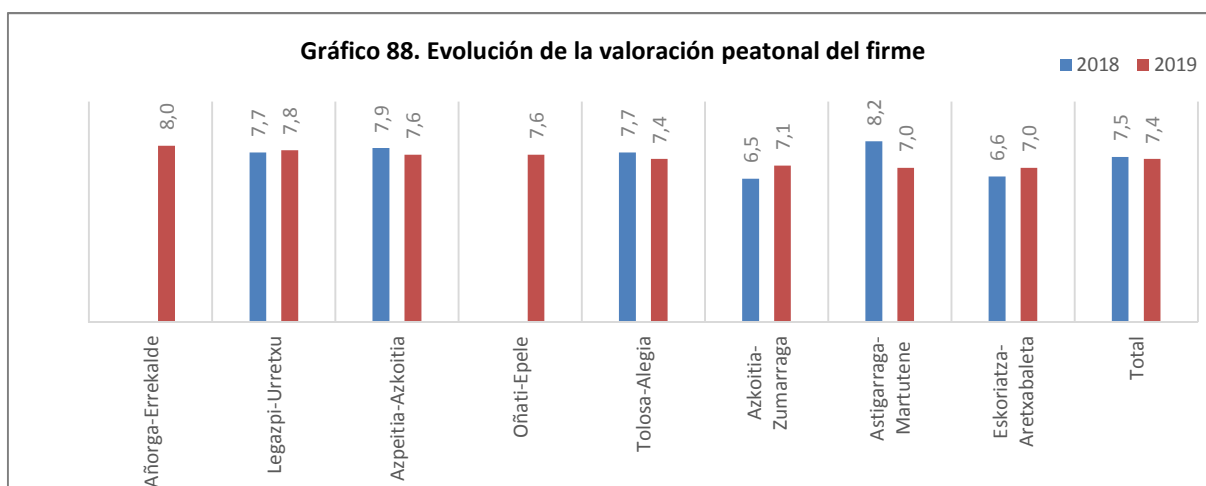


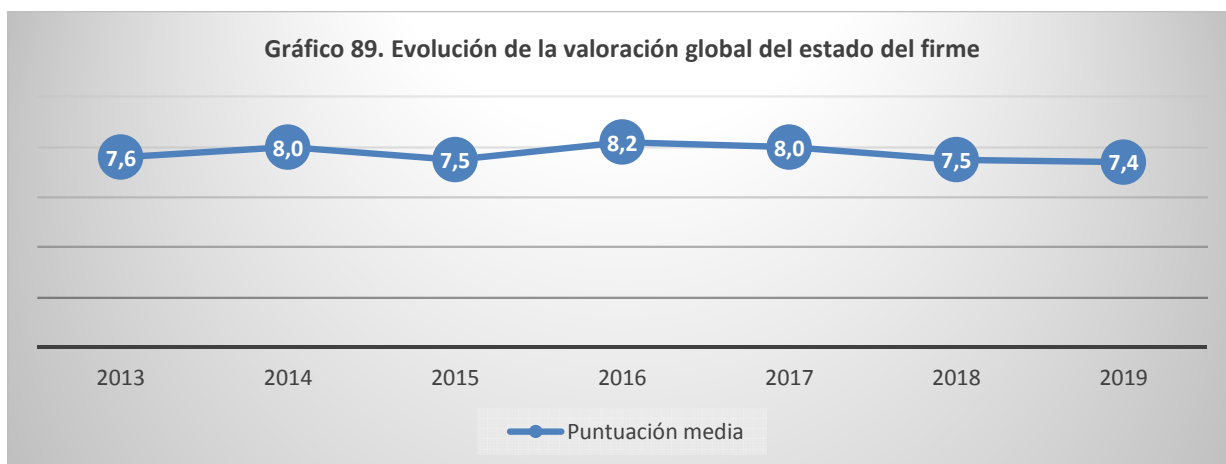
La puntuación media en este aspecto es de 7,4 sobre 10 (satisfecho/a). La puntuación más alta se registra en el tramo Añorga-Errekalde con 8 puntos, y la más baja en los tramos Astigarraga-Martutene y Eskoriatza-Aretxabaleta con 7 puntos.



La puntuación media general ha descendido 1 décima respecto al año anterior, pasando de 7,5 a 7,4 puntos, siendo éste el registro más bajo de toda la serie histórica. La valoración del firme se incrementa en 3 vías: Legazpi-Urretxu (+0,1 puntos), Azkoitia-Zumarraga (+0,6 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (+0,4 puntos). En otras 3 vías la puntuación baja: Azpeitia-Azkoitia (-0,3 puntos), Tolosa-Alegia (-0,3 puntos) y Astigarraga-Martutene (-1,2 puntos).

Las valoraciones del estado del firme en las 2 nuevas vías incorporadas al Estudio de 2019 se sitúan por encima de la media, Oñati-Epele con 7,6 puntos y Añorga-Errekalde con 8,0 puntos.

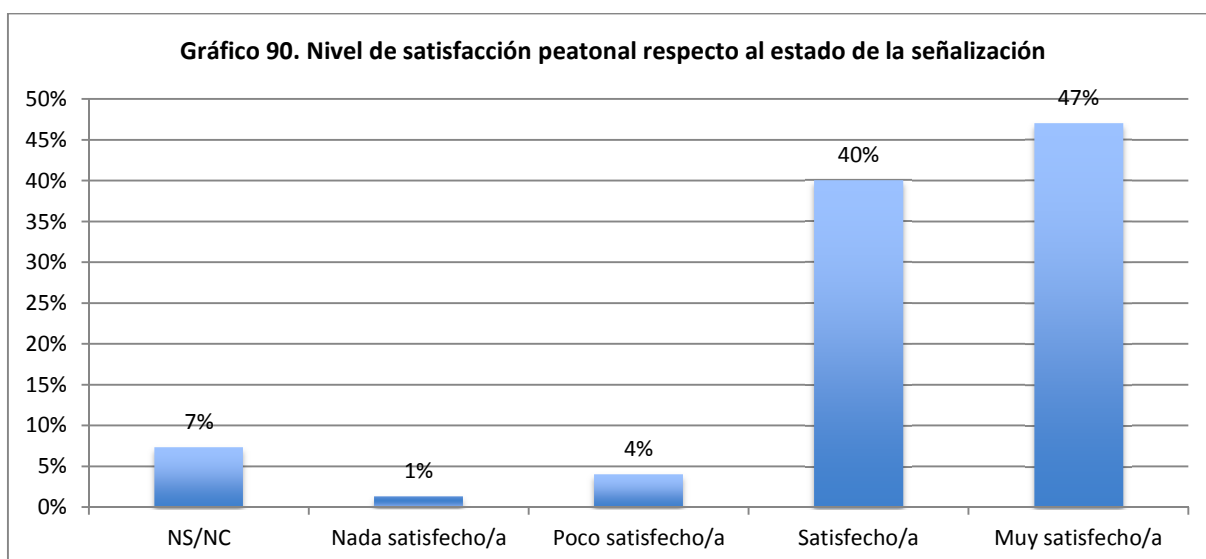


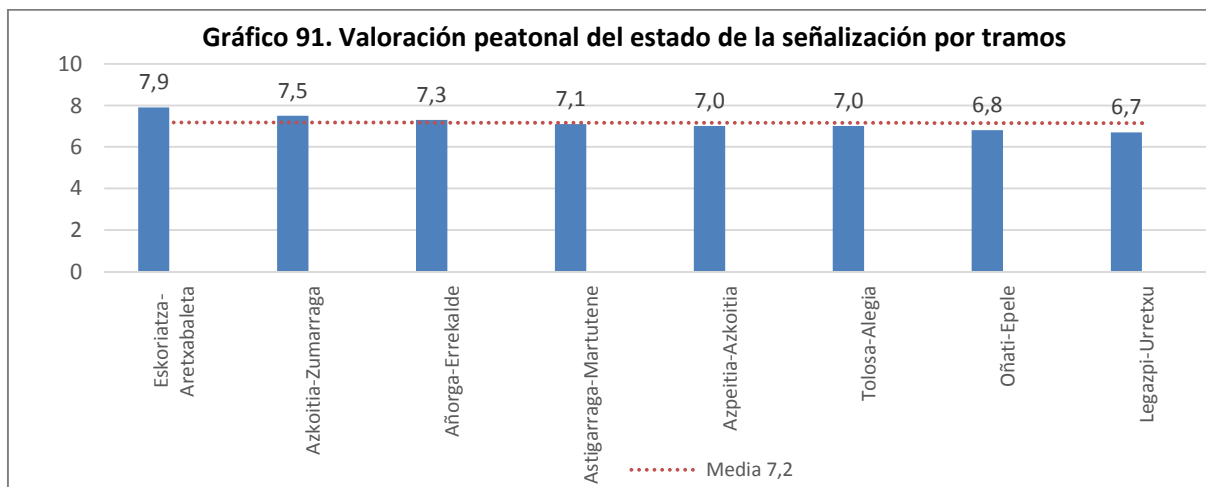


### 8.2.2. Valoración del estado de la señalización

El 87% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la señalización (47% muy satisfechas y 40% satisfechas). Hay que señalar que el 7% de las personas encuestadas no realizan ninguna valoración sobre este aspecto.

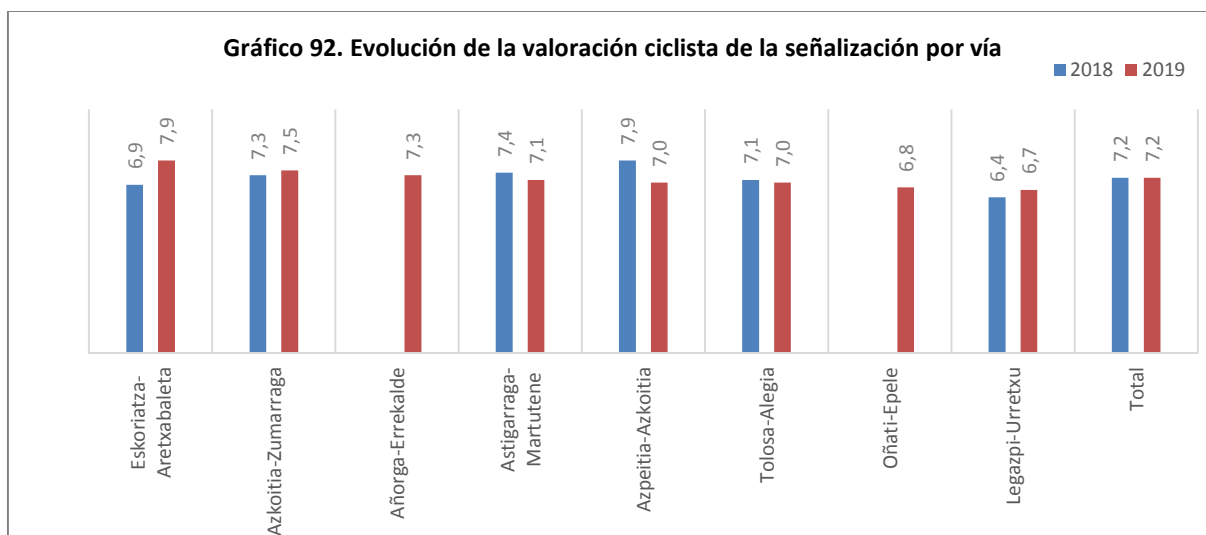
La valoración media general del estado de la señalización es de 7,2 puntos (satisfecho/a). La puntuación más alta se alcanza en el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta con 7,9 puntos, y la más baja en el tramo Legazpi-Urretxu con 6,7 puntos.

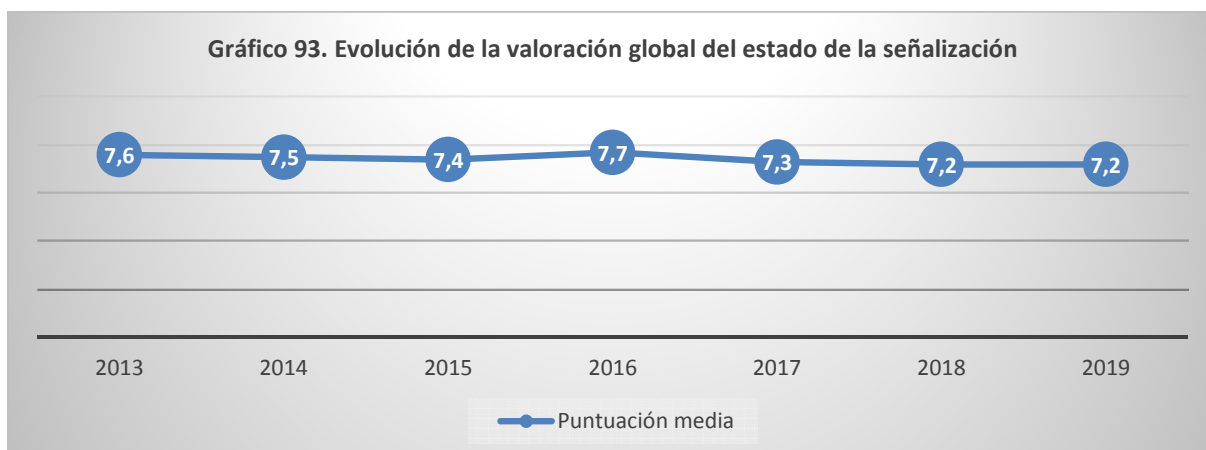




La puntuación media general se mantiene respecto al año anterior, siendo ambos años los que registran los niveles más bajos de la serie histórica. La valoración del estado de la señalización desciende en 3 tramos: Azpeitia-Azkoitia (-0,9 puntos), Tolosa-Alegia (-0,1 puntos) y Astigarraga-Martutene (-0,3 puntos). La valoración sube en Legazpi-Urretxu (+0,3 puntos), Azkoitia-Zumarraga (+0,2 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (+1,0 puntos).

En relación a las 2 nuevas vías incorporadas al Estudio en 2019, la valoración de la señalización en Oñati-Epele se sitúa por debajo de la media (6,8 puntos) mientras que la valoración en Añorga-Errekalde es superior a la media (7,3 puntos).





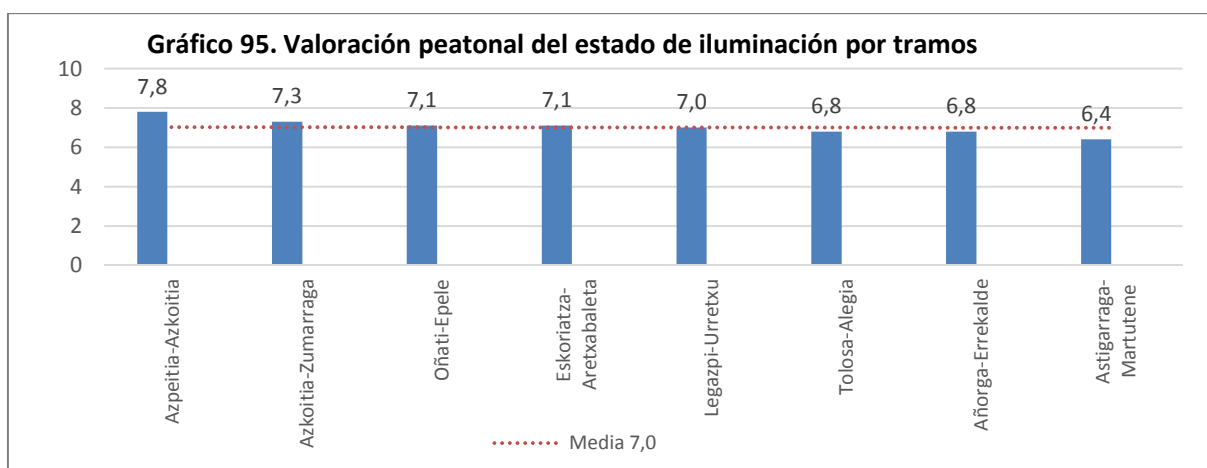
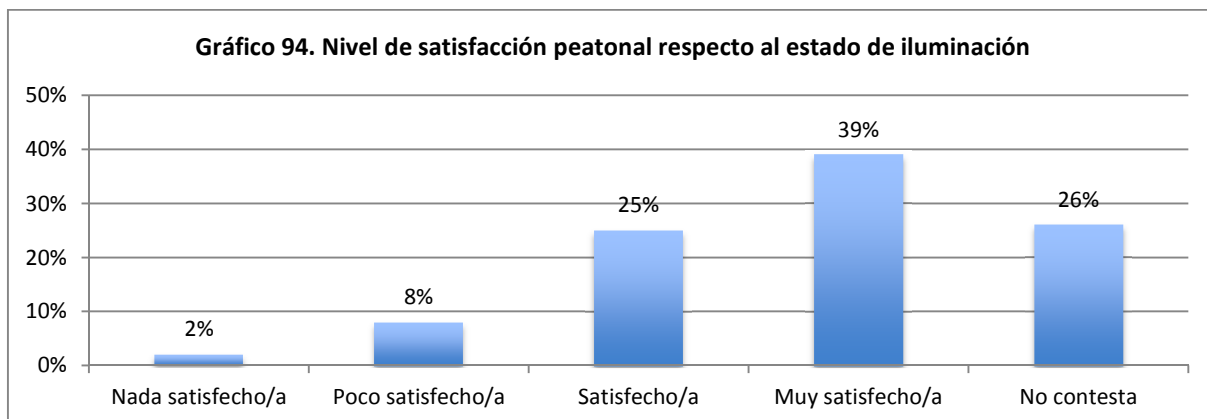
### 8.2.3. Valoración del estado de la iluminación

El 64% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la iluminación de las vías ciclistas (un 39% muy satisfechas y un 25% satisfechas). Hay que indicar que el porcentaje de satisfacción se ha incrementado en 17 puntos respecto al año anterior.

También hay que señalar que si bien el 26% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración sobre este aspecto<sup>4</sup>, este porcentaje ha descendido a la mitad respecto a 2018, por lo que el porcentaje de personas que han valorado este aspecto en 2019 es considerablemente superior.

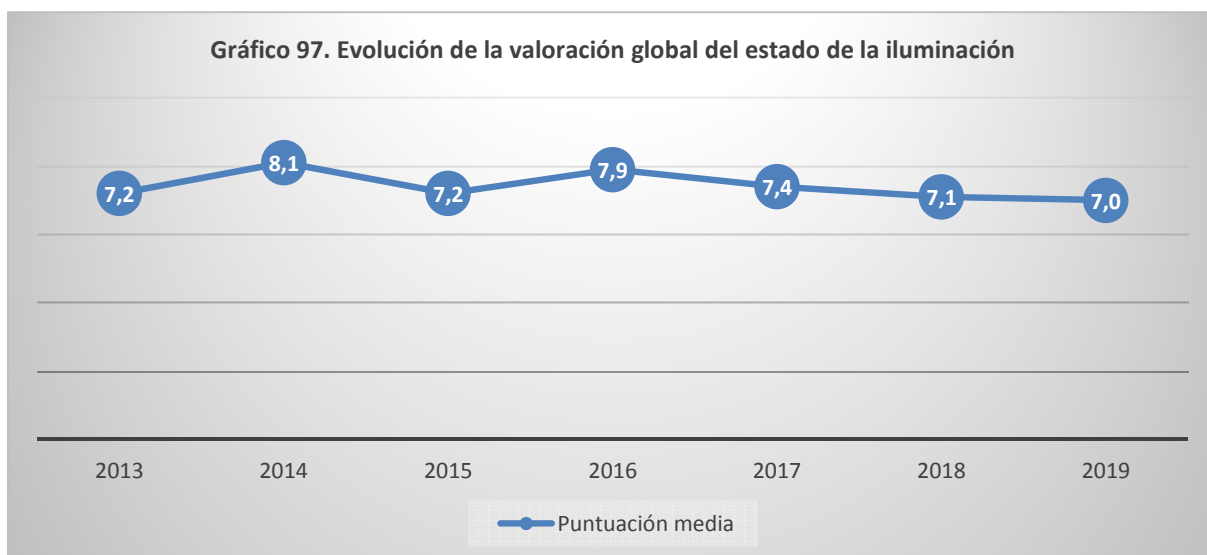
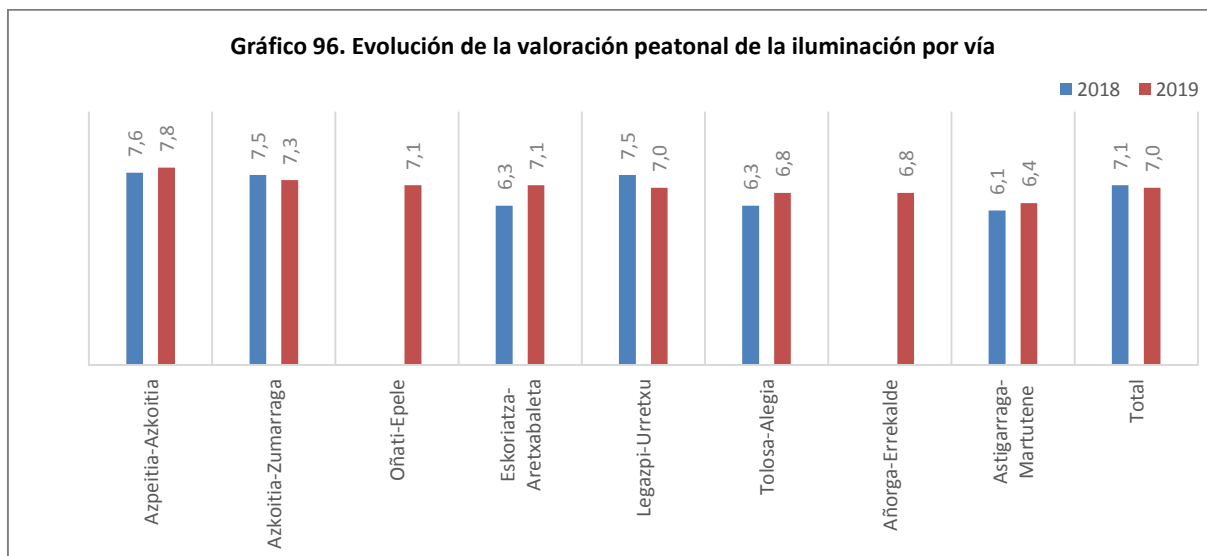
La puntuación media obtenida para el estado de la iluminación es de 7 puntos (satisfecho/a), siendo éste el registro más bajo de toda la serie histórica. La puntuación más alta corresponde al tramo Azpeitia-Azkoitia con 7,8 puntos, y la más baja al tramo Astigarraga-Martutene con 6,4 puntos.

<sup>4</sup> Este elevado nivel de no respuestas está en consonancia con el alto número de personas usuarias que no transitan por la red peatonal-ciclista tras la puesta del sol, y que carecen, por tanto, de opinión propia sobre el estado de la iluminación.



La puntuación media general para el estado de la iluminación ha descendido 1 décima respecto a 2018. La valoración baja en 2 vías (Legazpi-Urretxu -0,5 puntos y Azkoitia-Zumarraga -0,2 puntos) y sube en otras 4: Azpeitia-Azkoitia (+0,2 puntos), Tolosa-Alegia (+0,5 puntos), Astigarraga-Martutene (+0,3 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (+0,8 puntos).

Respecto a las nuevas vías incorporadas al Estudio en 2019, la valoración del estado de la iluminación en Oñati-Epele se sitúa por encima de la media (7,1 puntos), mientras que la valoración en Añorga-Errekalde es inferior a la media (6,8 puntos).

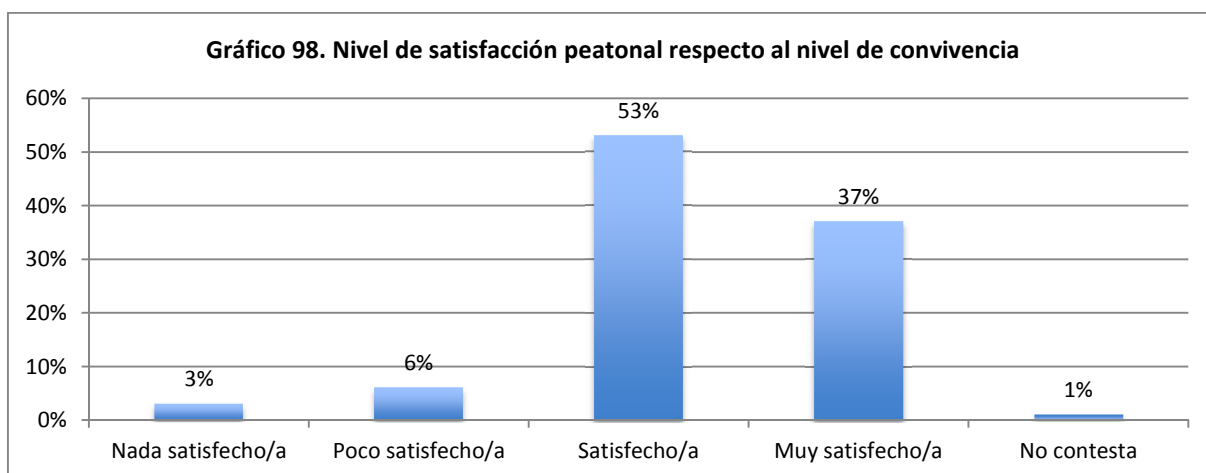


#### 8.2.4. Valoración con respecto a los niveles de convivencia

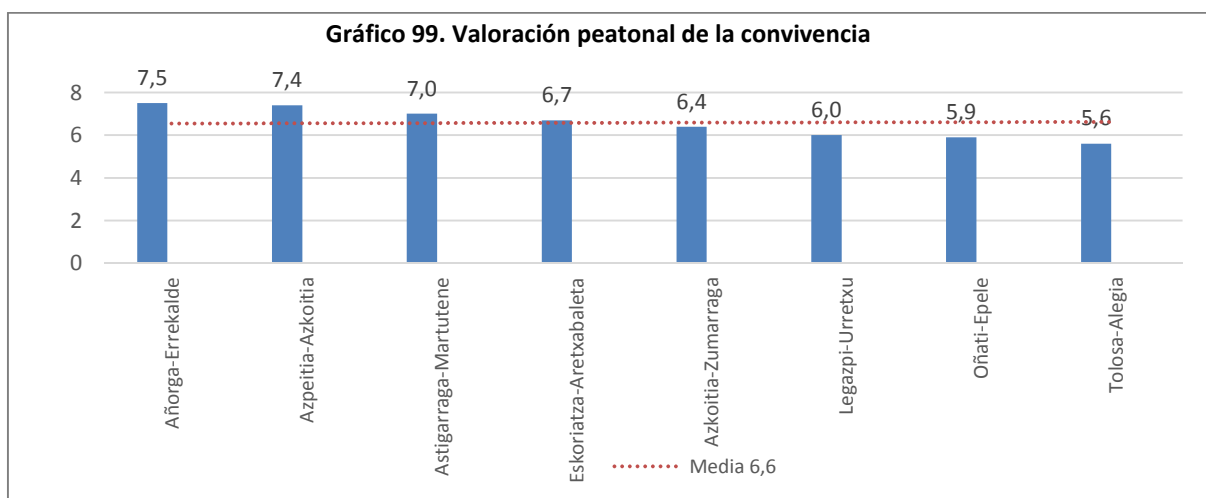
Al igual que las personas ciclistas, la población peatonal también otorga la valoración más baja a la convivencia entre los diferentes tipos de personas usuarias, con una puntuación media global de 6,6 puntos.

No obstante, un 37% de las personas encuestadas se declaran muy satisfechas y otro 53% satisfechas en relación a este aspecto. Por el contrario, un 6% de peatones se declaran poco satisfechos/as y un 3% nada satisfecho/a. El 1% restante no realiza ninguna valoración sobre este aspecto.



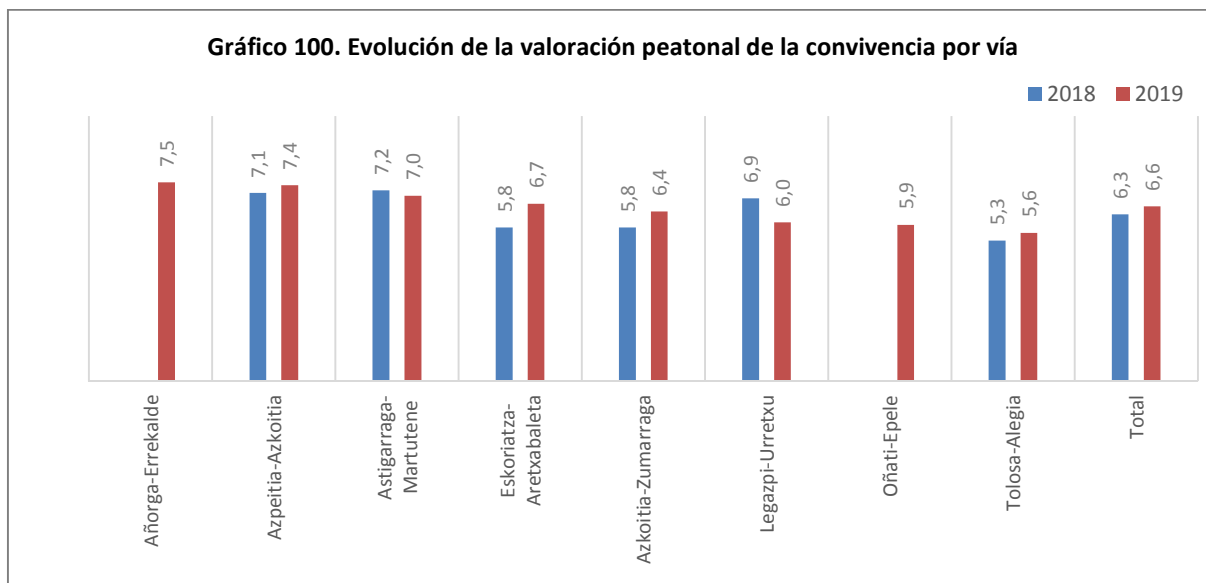


El tramo que recibe la puntuación más alta es el de Añorga-Errekalde con 7,5 puntos, y el peor valorado es una vez más Tolosa-Alegia con 5,6 puntos. La sección notablemente más estrecha de esta última vía respecto al resto, junto con su mayor intensidad de uso, explicarían en gran medida las recurrentes bajas puntuaciones que recibe en este apartado.



La puntuación media general sobre el nivel de convivencia se ha incrementado en 3 décimas con respecto al año anterior. La valoración baja en 2 de las vías ciclistas en estudio con resultados comparables (Astigarraga-Martutene -0,2 puntos y Legazpi-Urretxu -0,9 puntos), y sube en otras 4: Azpeitia-Azkoitia (+0,3 puntos), Tolosa-Alegia (+0,3 puntos), Azkoitia-Zumarraga (+0,6 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (+0,9 puntos).

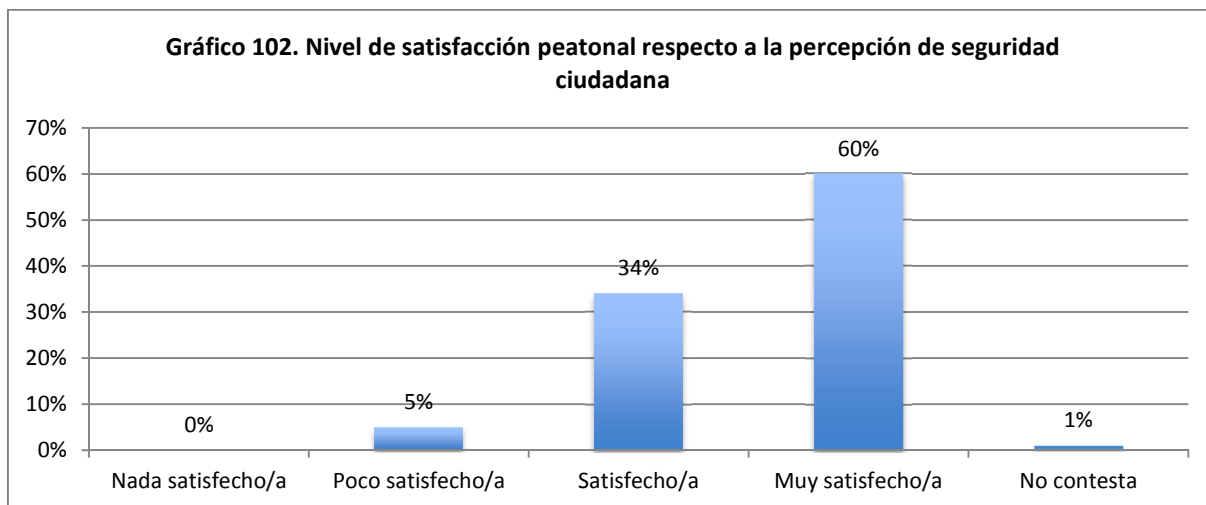
Respecto a las 2 nuevas vías incorporadas al estudio, mientras que en el caso de Añorga-Errekalde la puntuación es la más alta en este aspecto (7,5 puntos) en el caso de Oñati-Epele se queda por debajo de la media (5,9 puntos).



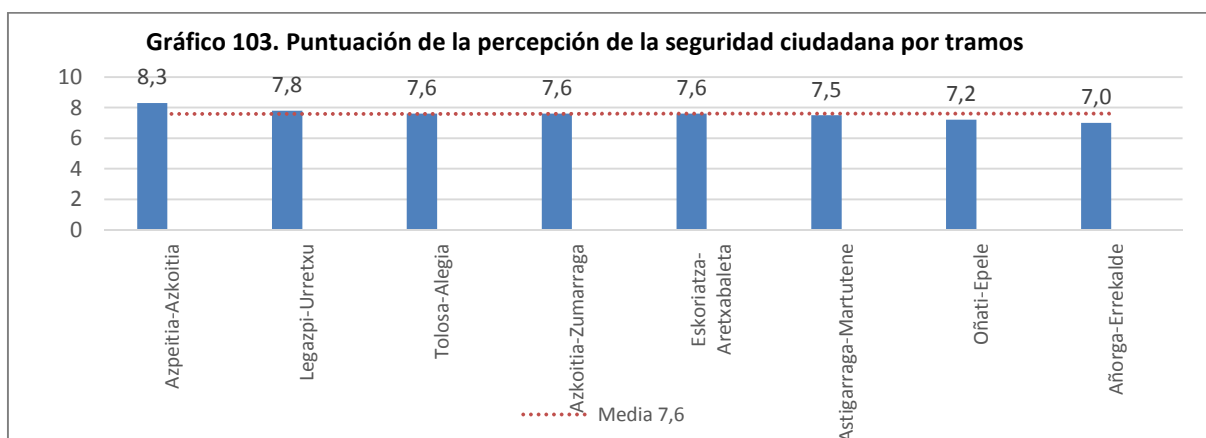
### 8.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana

La seguridad ciudadana es el aspecto mejor valorado por la población peatonal, con una puntuación media de 7,6 puntos.

El 94% de las personas encuestadas afirma sentirse muy satisfecha (60%) o satisfecha (34%) en relación a este aspecto, y solo un 5% afirma estar poco satisfecha. El 1% restante no realiza ninguna valoración sobre este aspecto.

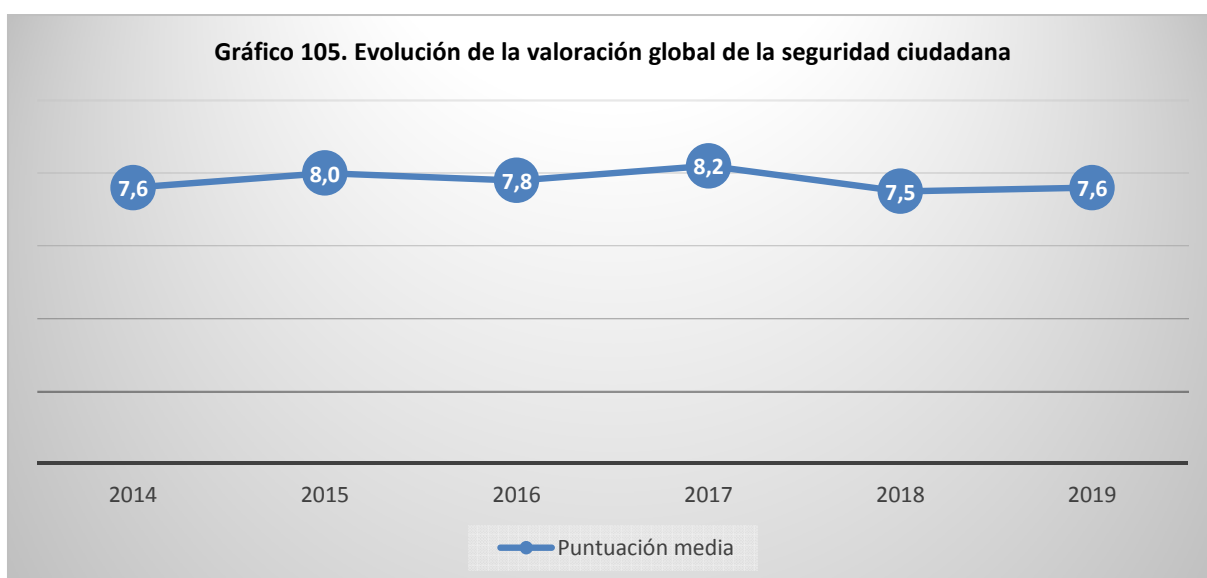
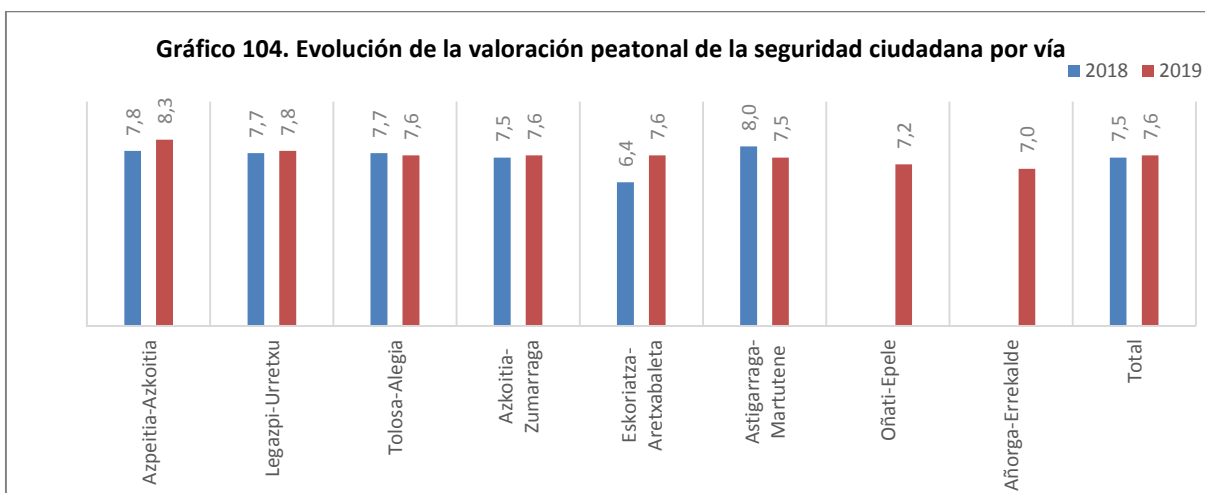


El tramo que obtiene la valoración más alta es Azpeitia-Azkoitia con 8,3 puntos, y el que menor valoración recibe es Añorga-Errekalde con 7 puntos.



La puntuación media general sobre la percepción de la seguridad ciudadana sube 0,1 puntos respecto al año anterior. La valoración de este aspecto baja en los tramos Tolosa-Alegia (-0,1 puntos) y Astigarraga-Martutene (-0,5 puntos), mientras que sube en Azpeitia-Azkoitia (+0,5 puntos), Legazpi-Urretxu (+0,1 puntos), Azkoitia-Zumarraga (+0,1 puntos) y Eskoriatza-Aretxabaleta (+1,2 puntos).

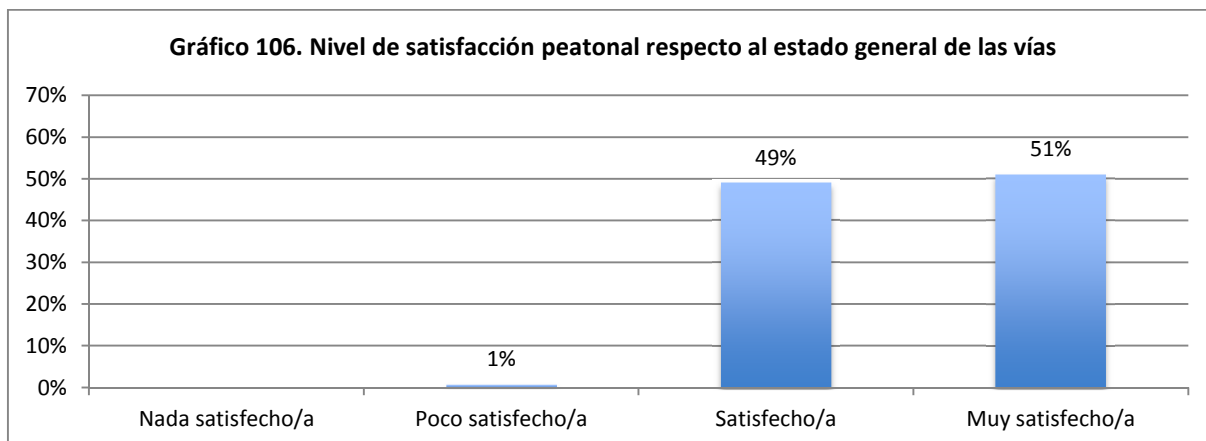
Respecto a las 2 nuevas vías incorporadas al Estudio en 2019 las valoraciones alcanzadas, tanto en el tramo de Oñati-Epele como en el de Añorga-Errekalde, se sitúan por debajo de la media, siendo en este último caso además la puntuación más baja en este aspecto.



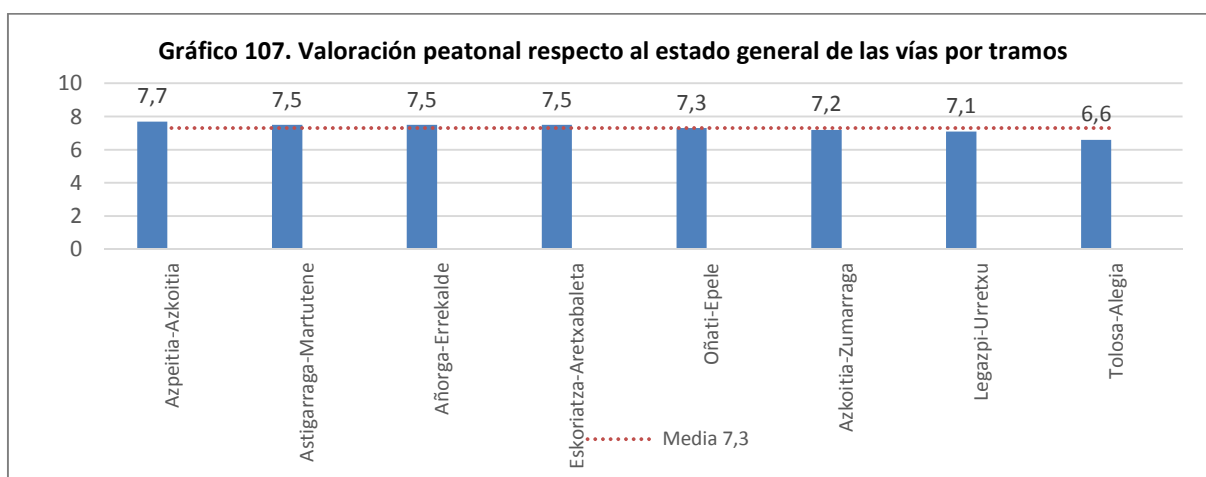
### 8.2.6. Valoración general de la vía ciclista

La valoración media general que otorgan las personas peatonas a las vías ciclistas es de 7,3 puntos, siendo éste el registro más bajo de toda la serie histórica.

El 51% de las personas encuestadas se muestran muy satisfechas en general con la vía ciclista, otro 49% satisfechas, y solamente el 1% se manifiesta poco satisfecha.

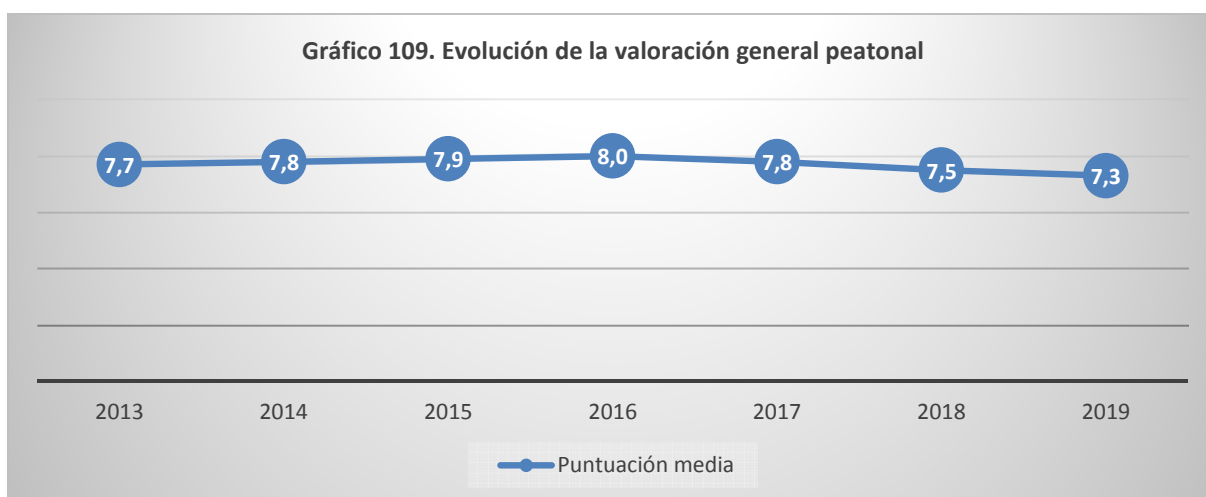
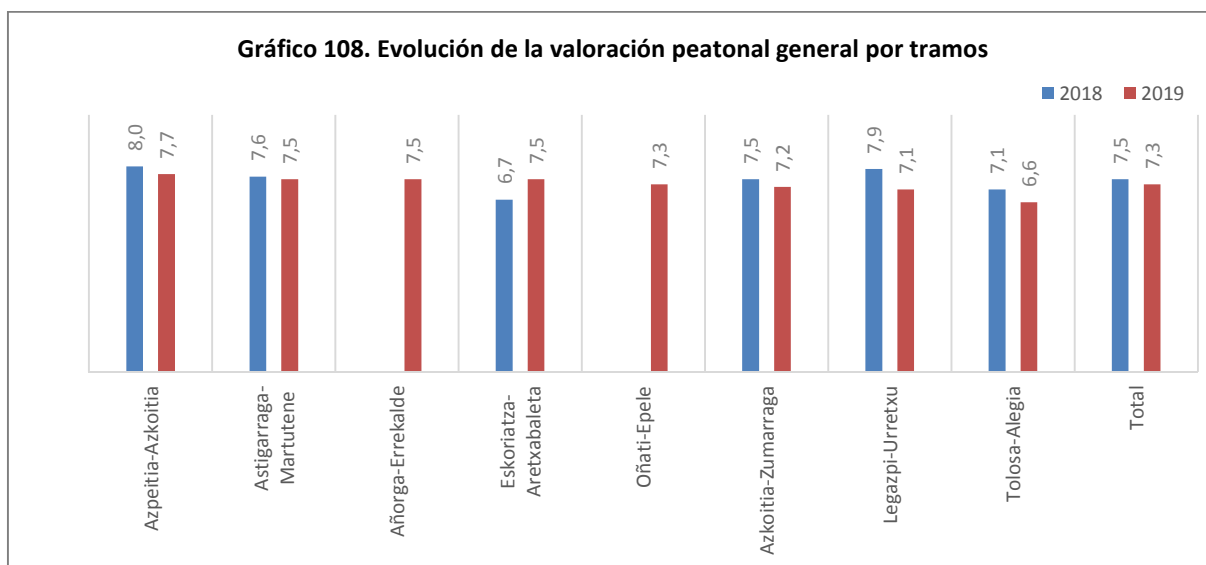


El tramo mejor valorado continúa siendo Azpeitia-Azkoitia con 7,7 puntos, y el peor valorado Tolosa-Alegia con 6,6 puntos.



La puntuación media general ha descendido 2 décimas respecto al año anterior, y lo hace en todas las vías a estudio con resultados comparables, a excepción de Eskoriatza-Aretxabaleta que sube 8 décimas.

Las 2 nuevas vías incorporadas al Estudio en 2019, Oñati-Epele y Añorga-Errekalde, obtienen una valoración general igual o por encima de la media.



Si se analizan las puntuaciones medias generales, se observa que hay 4 vías con valores por encima de la media (Azpeitia-Azkoitia, Astigarraga-Martutene, Añorga-Errekalde y Eskoriatza-Aretxabaleta), 3 por debajo (Tolosa-Alegia, Legazpi-Urretxu y Azkoitia-Zumarraga) y 1 en la media (Oñati-Epele).

Destaca de forma positiva el tramo Azpeitia-Azkoitia ya que, además de obtener la valoración general más alta, consigue puntuaciones que superan la media en casi todos los aspectos valorados.

Cabe destacar que en el tramo Astigarraga-Martutene, aunque las puntuaciones en casi todos los aspectos valorados están por debajo de la media, la valoración general que otorgan las personas encuestadas se sitúa por encima de la media. Esta circunstancia se da tanto en el caso de la población peatonal, como ciclista.

**Tabla 35. Valoración peatonal de todos los aspectos por tramos**

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


 Puntuación igual o superior a la media.

Tabla 36. Evolución anual de las valoraciones por tramos

Apartado	Año	Azpeitia Azkoitia	Tolosa Alegia	Astigarraga Martutene	Legazpi Urretxu	Zumarraga Azkoitia	Oñati Epele	Añorga Errekalde	Eskoriatza Aretxabaleta	Puntuación media
Firme/Asfalto	2013	6,6	7,9	8,0	7,4	6,9	-	-	8,5	7,6
	2014	7,5	8,4	7,7	7,8	7,8	-	-	8,3	8,0
	2015	8,4	7,3	7,4	8,0	6,9	-	-	6,4	7,5
	2016	7,7	7,9	8,7	8,8	7,9	-	-	8,3	8,2
	2017	8,0	8,2	8,2	8,1	7,6	-	-	7,4	8,0
	2018	7,9	7,7	8,2	7,7	6,5	-	-	6,6	7,5
	2019	7,6	7,4	7,0	7,8	7,1	7,6	8,0	7,0	7,4
Señalización	2013	7,4	7,6	7,7	7,7	7,5	-	-	7,7	7,6
	2014	8,0	6,8	7,2	7,0	7,3	-	-	8,1	7,5
	2015	7,5	7,3	7,4	7,6	6,4	-	-	6,8	7,4
	2016	7,9	7,1	8,1	7,6	7,2	-	-	6,9	7,7
	2017	7,9	8,2	7,1	6,2	6,5	-	-	6,7	7,3
	2018	7,9	7,1	7,4	6,4	7,3	-	-	6,9	7,2
	2019	7,0	7,0	7,1	6,7	7,5	6,8	7,3	7,9	7,2
Iluminación	2013	7,0	8,0	6,2	7,3	6,9	-	-	8,3	7,2
	2014	8,4	7,5	7,2	7,8	8,4	-	-	7,9	8,1
	2015	8,1	7,2	6,7	7,5	6,6	-	-	6,9	7,2
	2016	8,3	8,0	8,0	8,3	7,5	-	-	7,4	7,9
	2017	8,1	8,0	7,6	7,4	7,4	-	-	5,7	7,4
	2018	7,6	6,3	6,1	7,5	7,5	-	-	6,3	7,1
	2019	7,8	6,8	6,4	7,0	7,3	7,1	6,8	7,1	7,0
Convivencia	2013	6,4	6,2	7,6	7,2	6,3	-	-	7,5	6,8
	2014	7,5	4,9	7,2	6,7	6,8	-	-	6,4	6,6
	2015	7,7	5,9	7,3	7,4	7,8	-	-	7,3	7,0
	2016	7,8	5,5	7,3	5,3	7,2	-	-	6,4	6,8
	2017	7,9	6,4	6,9	6,1	6,9	-	-	6,3	6,7
	2018	7,1	5,3	7,2	6,9	5,8	-	-	5,8	6,3
	2019	7,4	5,6	7,0	6,0	6,4	5,9	7,5	6,7	6,6
Seguridad	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	7,8	7,4	7,5	7,3	7,8	-	-	7,2	7,6
	2015	8,8	7,7	7,7	8,7	9,0	-	-	8,4	8,0
	2016	8,6	7,5	7,5	7,9	7,6	-	-	7,7	7,8
	2017	8,2	8,6	8,2	7,6	7,9	-	-	8,3	8,2
	2018	7,8	7,7	8,0	7,7	7,5	-	-	6,4	7,5
	2019	8,3	7,6	7,5	7,8	7,6	7,2	7,0	7,6	7,6
Valoración General	2013	7,4	7,3	8,0	7,6	7,9	-	-	8,2	7,7
	2014	7,9	7,4	7,8	8,0	7,8	-	-	7,5	7,8
	2015	8,2	6,9	7,8	8,3	8,0	-	-	8,1	7,9
	2016	8,2	7,8	8,2	7,5	7,9	-	-	7,7	8,0
	2017	8,2	8,2	7,7	7,4	7,6	-	-	7,2	7,8
	2018	8,0	7,1	7,6	7,9	7,5	-	-	6,7	7,5
	2019	7,7	6,6	7,5	7,1	7,2	7,3	7,5	7,5	7,3

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 ligero descenso (-0,1 puntos) en las valoraciones del firme/asfalto y la iluminación, siendo ambas las puntuaciones más bajas de toda la serie histórica. Por su parte, la valoración sobre la señalización se mantiene, y suben las referentes a la seguridad (+0,1 puntos) y la convivencia (+0,3 puntos).

Pese a este ascenso de 3 décimas en la valoración, 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 y Oñati-Epele.

Aunque la valoración general de todas las vías es de satisfecho/a o muy satisfecho/a, se constata la tendencia descendente en el tramo Tolosa-Alegia que obtiene la puntuación general más baja en 2019 y ha perdido 1,6 puntos en los 2 últimos años.

Además, hay que destacar también que, si bien el tramo Astigarraga-Martutene obtiene una valoración general por encima de la media (7,5 puntos), se observa un descenso generalizado en las puntuaciones obtenidas en casi todos los aspectos valorados, situándose la mayoría por debajo de la media.

En el sentido contrario destaca el tramo Eskoriatza-Aretxabaleta, que no solo mejora su valoración general en 8 décimas, sino que además incrementa de forma significativa las puntuaciones alcanzadas en todos los aspectos evaluados.

## 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 de la Red Foral de Vías Ciclistas sigue mostrando un importante desequilibrio, con un 79% de hombres y un 21% de mujeres, si bien esta proporción de mujeres es la más alta hasta ahora registrada. Entre la población peatonal la distribución es equilibrada con un 56% de hombres y un 44% de mujeres.

La edad media de la población ciclista es de 47 años, y el 64% tiene entre 25 y 65 años. Un 18% es mayor de 65 años, y otro 18% es menor de 25 años. La edad media se ha incrementado en 6 años respecto a los datos obtenidos el pasado año.

La edad media de la población peatonal es 10 años superior (57 años) a la de la población ciclista. El 79% es mayor de 45 años, y la edad media ha descendido 8 años respecto a los datos obtenidos el año pasado.

La mitad de la población ciclista está trabajando (51%), mientras que casi la mitad de la población peatonal (47%) está jubilada o es pensionista.

El euskera es el idioma mayoritariamente elegido para realizar la encuesta, tanto entre la población ciclista (69%), como entre la población peatonal (57%).

### 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 73% de la población ciclista, son en su mayoría hombres (84%) con una edad media de 52 años. El 60% trabaja o estudia, y un 34% son personas jubiladas o pensionistas. Un 40% utiliza la vía ciclista entre 4 y 7 días a la semana y otro 45% entre 1 y 3 días. La mayoría utiliza una bicicleta de montaña, sin luz y usa casco. Casi la mitad (48%) están equipadas con timbre. Antes de existir la vía ciclista, el 60% utilizaba la bicicleta tanto como ahora. La mayoría (60%) realiza recorridos superiores a los 20 kilómetros.
- 2. Ciclistas que utilizan la bicicleta para realizar desplazamientos cotidianos (trabajo, estudios, gestiones, compras, etc.)** Suponen el 27% de la población ciclista, y es un perfil que se ha incrementado 8,5 puntos respecto al año anterior. El 66% son hombres y tienen una edad media de 46 años. La mayoría trabaja (67%) y un 22% son estudiantes. Casi la mitad utiliza bicicletas de montaña (49%), y otro 37% bicicletas de ciudad o paseo. El 70% de las bicicletas están equipadas con timbre, aunque la mayoría no utiliza casco y solo 4 de cada 10 tienen luz. Un 66% utiliza la vía ciclista de 4 a 7 días por semana, y en este

colectivo la influencia de la existencia de la vía ciclista en el uso de la bicicleta es mayor. El 59% realiza recorridos de entre 5 y 20 kilómetros.

### Principal perfil de peatones

El perfil mayoritario de peatón correspondería a una persona mayor de 45 años que utiliza en solitario la vía ciclista al menos 4 veces por semana para pasear o hacer deporte. Casi la mitad son personas jubiladas o pensionistas (47%) y un 34% están trabajando.

### Utilización del casco entre la población ciclista

El casco es utilizado por 6 de cada 10 ciclistas. 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

Algo más de la mitad de las bicicletas (54%) están equipadas con timbre, manteniendo resultados similares a los obtenidos en los últimos 5 años.

El porcentaje de bicicletas equipadas con luces (43%) se recupera de la bajada registrada el año anterior y vuelve a valores similares a 2016 y 2017, siendo siempre inferior al porcentaje de bicicletas equipadas con timbre.

Hay que destacar además que afortunadamente un número cada vez menor de bicicletas (33%) no cuenta con ninguno de estos dos equipamientos, tan importantes para la seguridad y la convivencia entre las personas usuarias.

### Tipo de bicicleta utilizada

La bicicleta de montaña continúa siendo la más utilizada por las personas ciclistas (58%), aunque hay que destacar el importante incremento de bicicletas de ciudad o paseo especialmente entre quienes realizan desplazamientos cotidianos.

El 13% de las bicicletas son eléctricas lo que supone que se ha multiplicado por 2,6 su número respecto a 2018 y ya suponen 1 de cada 4 bicicletas entre las personas mayores de 45 años.

### Motivo del desplazamiento

El 73% de los desplazamientos ciclistas y el 91% de los desplazamientos de peatones están relacionados con el deporte o el ocio.

El porcentaje de desplazamientos cotidianos de la población ciclista sube 8 puntos, del 19% al 27% respecto a los datos recogidos en 2018, rompiendo así la tendencia descendente observada en los 2 últimos años, pero sin lograr alcanzar los niveles registrados entre 2013 y 2017.

En la población peatonal el porcentaje de desplazamientos cotidianos también se incrementan, pasando del 6% en 2018 al 9% en 2019.

### **Frecuencia de utilización**

El 73% de la población ciclista frecuenta las vías ciclistas al menos 1 día por semana, y un 47% 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 el 71% usa las vías ciclistas al menos 4 días por semana, y hasta un 91% como mínimo 1 día por semana.

### **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, aunque la valoración general desciende ligeramente en ambos casos respecto al año anterior.

La puntuación general baja 2 décimas, tanto en la población ciclista como en la peatonal. Hay que señalar que, en el caso de la población peatonal, la valoración general registra descensos continuados en los últimos 3 años, siendo ésta la puntuación más baja de toda la serie histórica.

La puntuación media obtenida es de 7,6 puntos sobre 10 para la población ciclista y de 7,3 puntos para la población peatonal.

Después de la percepción de seguridad, que es un aspecto muy bien valorado (8,2 puntos para la población ciclista y 7,6 puntos para la población peatonal), el apartado que obtiene mejores resultados es el estado del firme, tanto para ciclistas (7,8 puntos) como para peatones (7,4 puntos).

En el lado opuesto está la convivencia como aspecto peor valorado con 6,6 puntos, tanto para ciclistas como para peatones.

La vía que recibe peor valoración general, tanto de ciclistas como de peatones, es Tolosa-Alegia, que este año obtiene sus peores resultados históricos en ambos colectivos. La mejor valorada es Añorga-Errekalde para ciclistas y Azpeitia-Azkoitia para peatones.

Hay que señalar que las 2 nuevas vías incorporadas al Estudio en 2019 (Oñati-Epele y Añorga Errekalde) reciben valoraciones generales iguales o superiores a la media, tanto de ciclistas como de peatones.

### **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, el 33% afirma que continuaría utilizando la bicicleta pero por otro camino. Un 34% emplearía el coche y otro 21% el transporte público. El 12% restante realizaría el trayecto andando. Así, pues, se constata el importante papel que juegan las vías ciclistas a efectos de lograr que aumenten los desplazamientos en bicicleta, en especial entre las mujeres.

## **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 solamente 1 en la fase de validación y grabación.
- Las encuestas se han realizado en días laborables (de lunes a viernes) en horario de 8.00 a 20.00 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 0,5% para un nivel de confianza del 95% en el caso de peatones.

### Distribución muestral:

VÍAS CICLISTAS	ENCUESTAS A CICLISTAS	ENCUESTAS A PEATONES	TOTAL
1. AZPEITIA – AZKOITIA	39	21	60
2. TOLOSA – ALEGIA	78	14	92
3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE	61	21	82
4. LEGAZPI – URRETXU	59	17	76
5. AZKOITIA – ZUMARRAGA	38	22	60
6. OÑATI - EPELE	44	18	62
7. AÑORGA – ERREKALDE	43	13	56
8. ESKORIATZA – ARETXABALETA	38	24	62
<b>TOTAL</b>	<b>400</b>	<b>150</b>	<b>550</b>

**Fechas de realización del trabajo de campo:** del 29 de mayo al 17 de junio de 2019.

### 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

Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta:

Bidegorria / Vía Ciclista:

Data / Fecha:  Ordua / Hora:

<p><b>Txirrindulariaren eta bizikletaren ekipamendua / Equipamiento de la/del ciclista y de la bicicleta</b></p> <p><input type="checkbox"/> Kaskoa / Casco</p> <p><input type="checkbox"/> Txirrina / Timbre</p> <p><input type="checkbox"/> Argia / Luz</p> <p><input type="checkbox"/> Haurrentzako aulkia / Silla para niño/a</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Haurra eserita / Niño/a sentado/a</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Hutsik / Vacía</p> <p><b>Elektrikoa/Eléctrica</b> <input type="radio"/> BAI / SI</p> <p><input type="radio"/> EZ / NO</p> <p><b>Bizikleta mota / Tipo de bicicleta</b></p> <p><input type="radio"/> Hirikoa, Paseokoa / Ciudad, Paseo</p> <p><input type="radio"/> Mendikoa / Montaña</p> <p><input type="radio"/> Lasterketakoa / Carreras</p> <p><input type="radio"/> Bestelakoak / Otras</p> <p><input type="text"/></p>	<p><b>Sexua / Sexo</b></p> <p><input type="radio"/> Gizonezkoa / Hombre</p> <p><input type="radio"/> Emakumezkoa / Mujer</p> <p><b>Hizkuntza / Idioma</b></p> <p><input type="radio"/> Euskera</p> <p><input type="radio"/> Castellano</p> <p><b>Jaiotze urtea / Año de nacimiento</b> <input type="text"/></p> <p><b>Jarduera nagusia / Actividad principal</b></p> <p><input type="checkbox"/> Norbere edo besteren konturako langilea / Persona trabajadora por cuenta ajena o propia</p> <p><input type="checkbox"/> Ikaslea / Estudiante</p> <p><input type="checkbox"/> Etxeko lan ordaindu gabeak / Trabajo doméstico no remunerado</p> <p><input type="checkbox"/> Langabezian / En paro</p> <p><input type="checkbox"/> Jubilatua, Pentsionista / Jubilado/a, Pensionista</p> <p><input type="checkbox"/> Bestelako egoerak (zehaztu) / Otras situaciones (especificar)</p> <p><input type="checkbox"/> ED/EE / NS/NC</p>
--	--

1. Bidaia honetan, bakarrik 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 personas 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 / SI
- EZ / NO

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

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

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

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

- Ekonomia / Economía
- Azkartasuna / Rapidez
- Osasun arazoak / Motivos de salud
- Arrazoi ekologikoak / Motivos ecológicos
- Erosotasuna / Comodidad
- Aparkatze erraztasuna / Facilidad de aparcamiento
- 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?

- BAI / SI
- 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?

- 1) Bizikletaz beste bide batetik / En bicicleta por otra vía
- 2) Autoa / Coche
- 3) Garraio publikoa / Transporte público
- 4) Beste aukeraren bat (idatzi) / Otra opción (escribir) \_\_\_\_\_
- 5) ED/EE / NS/NC





3. Orain egiten ari ziren desplazamenduan, zure helmugaraino zein distantzia egingo duzu guztira? / En el desplazamiento que Vd. está realizando ahora, ¿qué distancia va a recorrer en total hasta su destino?
- 1) 3 kilometro edo gutxiago / 3 km. o menos.
  - 2) 3 kilometro baino gehiago eta 5 kilometro arte / Más de 3 km. y hasta 5 km.
  - 3) 5 kilometro baino gehiago eta 10 kilometro arte / Más de 5 km. y hasta 10 km.
  - 4) 10 kilometro baino gehiago eta 20 kilometro arte / Más de 10 km. y hasta 20 km.
  - 5) 20 kilometro baino gehiago eta 30 kilometro arte / Más de 20 km. y hasta 30 km.
  - 6) 30 kilometro baino gehiago / Más de 30 km.
4. 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
5. Bidegorri hau erabiltzen hasi aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen? / ¿Utilizaba la bicicleta antes de utilizar este bidegorri?
- 1) Bai, orain bezainbeste / Sí, tanto como ahora
  - 2) Bai, baina orain baino gutxiago / Sí, pero menos que ahora
  - 3) Ez, erabiltzaile berria naiz / No, soy nuevo/a usuario/a
  - 4) ED/EE / NS/NC
6. 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)

6.1. 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
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---------------

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

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

6.3. ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN

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

6.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA con otras personas usuarias

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

6.5. HERRITARREN SEGURITASUNAREN PERTZEPZIOA / PERCEPCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA

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

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

8. 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?

- BAI / SI  
 EZ / NO

("BAI" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)

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

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

### ANEXO III – CUESTIONARIO PARA PEATONES

Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta: <input type="text"/>	
Bidegorria / Vía Ciclista: <input type="text"/>	
Data / Fecha: <input type="text"/>	Ordua / Hora: <input type="text"/>
Sexua / Sexo	Hizkuntza/ Idioma
<input type="radio"/> Gizonezkoa / Hombre <input type="radio"/> Emakumezkoa / Mujer	<input type="radio"/> Euskera <input type="radio"/> Castellano
Jaiotze urtea / Año de nacimiento <input type="text"/>	
Jarduera nagusia / Actividad principal	<input type="checkbox"/> Norbere edo besteren konturako langilea / Persona trabajadora por cuenta ajena o propia <input type="checkbox"/> Ikaslea / Estudiante <input type="checkbox"/> Etxeko lan ordaindu gabeak / Trabajo doméstico no remunerado <input type="checkbox"/> Langabezian / En paro <input type="checkbox"/> Jubilatua, Pentsionista / Jubilada/o, Pensionista <input type="checkbox"/> Bestelako egoerak (zehaztu) / Otras situaciones (especificar) <input type="checkbox"/> ED/EE / NS/NC

**1. Bidaia honetan, bakarrik 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 personas va?**

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

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

- BAI / SÍ
- EZ / NO

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

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

**3. Orain egiten ari ziren desplazamenduan, zure helmugaraino zein distantzia egingo duzu guztira? / En el desplazamiento que Vd. está realizando ahora, ¿qué distancia va a recorrer en total hasta su destino?**

- 1) Kilometro 1 edo gutxiago / 1 km. o menos
- 2) Kilometro 1 baino gehiago eta 3 kilometro arte / Más de 1 km. y hasta 3 km.
- 3) 3 kilometro baino gehiago eta 5 kilometro arte / Más de 3 km. y hasta 5 km.
- 4) 5 kilometro baino gehiago eta 10 kilometro arte / Más de 5 km. y hasta 10 km.
- 5) 10 kilometro baino gehiago / Más de 10 km.



4. 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

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

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

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

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

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

5.3. ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN

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

5.4. Gaintzeko 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?

- BAI / SÍ
- 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 IV – SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS

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

#### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA : 550 encuestas MENCIONES: 296 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	61
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	56
3	Mejorar la señalización.	49
4	Mejorar la iluminación.	33
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados)	27
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	24
7	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	17
8	Tramo o punto peligroso.	12
9	Otros.	17

#### CICLISTAS

**MUESTRA : 400 encuestas MENCIONES: 202 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	34
2	Mejorar la señalización.	31
3	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	30
4	Mejorar la iluminación.	23
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados)	23
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	21
7	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	15
8	Tramo o punto peligroso.	10
9	Otros.	15

#### PEATONES

**MUESTRA : 150 encuestas MENCIONES: 94 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6**

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	31
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	22
3	Mejorar la señalización.	18
4	Mejorar la iluminación.	10
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados)	4
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	3
7	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	2
8	Tramo o punto peligroso.	2
9	Otros.	2

## AZPEITIA-AZKOITIA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 60 encuestas MENCIONES: 23 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,4**

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

### CICLISTAS

**MUESTRA: 39 encuestas MENCIONES: 18 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

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

### PEATONES

**MUESTRA: 21 encuestas MENCIONES: 5 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,2**

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

## TOLOSA-ALEGIA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 92 encuestas MENCIONES: 52 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

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

### CICLISTAS

MUESTRA: 78 encuestas MENCIONES: 43 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

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

### PEATONES

MUESTRA: 14 encuestas MENCIONES: 9 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8

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

## ASTIGARRAGA-MARTUTENE

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 82 encuestas MENCIONES: 42 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

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

### CICLISTAS

**MUESTRA: 61 encuestas MENCIONES: 28 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

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

### PEATONES

**MUESTRA: 21 encuestas MENCIONES: 14 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7**

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

## LEGAZPI-URRETXU

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 76 encuestas MENCIONES: 53 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	19
2	Mejorar la señalización.	11
3	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	7
4	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	6
5	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	4
6	Mejorar la iluminación.	2
7	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	1
8	Tramo o punto peligroso.	1
9	Otros.	2

### CICLISTAS

MUESTRA: 59 encuestas MENCIONES: 37 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

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

### PEATONES

MUESTRA: 17 encuestas MENCIONES: 16 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	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	4
3	Mejorar la señalización.	3
4	Mejorar la iluminación.	1



## AZKOITIA-ZUMARRAGA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 60 encuestas MENCIONES: 43 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.	10
3	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	9
4	Mejorar la iluminación.	5
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	4
6	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	1
7	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	1
8	Tramo o punto peligroso.	1
9	Otros.	1

### CICLISTAS

**MUESTRA: 38 encuestas MENCIONES: 26 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7**

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

### PEATONES

**MUESTRA: 22 encuestas MENCIONES: 17 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8**

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

## OÑATI-EPELE

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 62 encuestas MENCIONES: 34 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

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

### CICLISTAS

**MUESTRA: 44 encuestas MENCIONES: 21 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

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

### PEATONES

**MUESTRA: 18 encuestas MENCIONES: 13 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	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	4
3	Mejorar la señalización.	3
4	Mejorar la iluminación.	1

## AÑORGA-ERREKALDE

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 56 encuestas MENCIONES: 29 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

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

### CICLISTAS

**MUESTRA: 43 encuestas MENCIONES: 18 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,4**

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

### PEATONES

**MUESTRA: 13 encuestas MENCIONES: 11 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8**

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

## ESKORIATZA-ARETXABAETA

### TOTAL PERSONAS USUARIAS

**MUESTRA: 62 encuestas MENCIONES: 20 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,3**

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

### CICLISTAS

**MUESTRA: 38 encuestas MENCIONES: 11 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,3**

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

### PEATONES

**MUESTRA: 24 encuestas MENCIONES: 11 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5**

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	3
2	Mejorar la iluminación.	2
3	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	1
4	Mejorar la señalización.	1
5	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	1
6	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	La zona industrial.	3
	En la zona industrial de Azkoitia se acaba el bidegorri y no saben por dónde seguir.	
	En el polígono industrial hay un cruce peligroso.	
2	La zona del albergue tiene poca visibilidad en la bajada.	1
3	Entre Azpeitia y Loiola, al lado de las casas, porque los coches se meten en el bidegorri.	1
4	Tapas de registro, están bajas y todas en la zona del carril bici.	1

#### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	En la salida de Azkoitia, hay agujeros al lado del río y te hundes.	1

## TOLOSA-ALEGIA

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Poco después del inicio del tramo por la zona de Tolosa el firme se encuentra hundido. (6)	10
	Al inicio del bidegorri, en la zona del río, el pavimento está hundido/desnivelado. (4)	
2	Cruce de Artzabaltza. (3)	7
	El cruce de Bentaundi. (1)	
	Cruce de carreteras con el bidegorri. (1)	
	En el cruce con la N-1 hay mucho tráfico y pocas señales. (1)	
3	En la salida de la autovía se juntan dos señales de "ceda el paso" y hacen dudar, no se sabe quién cede a quién. (1)	7
	Zona de Artzabaltza. (3)	
	Por la zona de Artzabaltza, por el tráfico que hay. (2)	
	Poca iluminación en la zona de las fábricas. (1)	
4	Cuando llueve, la zona de los pabellones se llena de agua porque la canalización está dirigida hacia ahí. (1)	2
	En dirección a Alegia, el puente de madera es resbaladizo.	
5	En dirección a Alegia, el puente de madera es resbaladizo.	2
	Cuando finaliza el bidegorri en Alegia porque no hay ni paso de cebra ni señales que indiquen por dónde continuar. (1)	
6	El final tan enrevesado que tiene en Alegia. (1)	1
	Después de Artzabaltza se forma mucho barro en el asfalto.	
7	En dirección a Alegia, donde se estrecha el camino, la gente se para a hablar haciendo un tapón.	1
8	Debajo del puente de la autovía hay un agujero desde hace tiempo.	1
9	El túnel de Alegia porque está muy oscuro.	1
10	En el paso de Alegia hay poca seguridad, hay peligro de choque.	1
11	Por la zona de la presa entra agua al bidegorri.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Cruce del bidegorri en Artzabaltza.	1
2	Cuando llueve se forma barro bajo el puente ferroviario.	1

## ASTIGARRAGA-MARTUTENE

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Cruzar la rotonda de Astigarraga. (4)	8
	En los dos sentidos de la rotonda. (1)	
	Cruzar por los pasos de cebra de la rotonda de Astigarraga. (1)	
	En la rotonda de Astigarraga hay mucho tráfico y es peligroso cruzar. (1)	
	En la isleta de la rotonda de Astigarraga no hay sumidero por lo que se forman grandes charcos, con el peligro que acarrearán. (1)	
2	Andan gatos a lo largo del bidegorri. (1)	2
	Gatos por todas partes. (1)	
3	En dirección a Astigarraga, hay agujeros en el lado derecho de la vía.	1
4	Al lado de la casa nº 100 hay una arqueta peligrosa.	1
5	Se forma musgo en varios sitios.	1
6	Bajo el viaducto de Astigarraga hay una curva con muy poca visibilidad.	1
7	Falta luz en la zona de las huertas.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	En los alrededores de las huertas porque andan muchos gatos.	1
2	Al comienzo del bidegorri en Martutene, hay una tapa de registro bastante baja y queda un agujero en el asfalto.	1

## LEGAZPI-URRETXU

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	La zona industrial de Legazpi. (4)	9
	Al llegar a la zona de las fábricas, la bajada que hay con esa barandilla es muy peligrosa. (1)	
	El punto donde termina el bidegorri, en la zona industrial de Legazpi, es muy peligroso. (1)	
	El badén en la salida del bidegorri a la zona industrial de Legazpi resbala y te puedes caer. (1)	
	Al salir del bidegorri, en las fábricas, está peligroso con esa valla que hay. (1)	
	En la zona centro del polígono industrial, al lado de la carretera, hay un tramo cuesta abajo que está poco cuidado. (1)	
2	En la rotonda, al lado del Día, se llena de agua cuando llueve.	1
3	La zona de las fábricas abandonadas.	1
4	En el km. 38 al lado de la fábrica.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Cerca del puente para ir a los caseríos cortar la hierba más a menudo y arreglar los agujeros del asfalto.	1
2	En la curva la valla está inclinada hacia delante e invade el bidegorri.	1
3	Zona de la fábrica que está al lado del Día.	1



## AZKOITIA-ZUMARRAGA

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	A veces los túneles quedan un tanto oscuros. (1)	3
	En los túneles largos faltan luces. (1)	
	En uno de los últimos túneles, hay una curva cerrada hacia la izquierda y tiene pocas luces. (1)	
2	Cerca de la cantera, el camino que lleva a los caseríos cruza el bidegorri y resulta peligroso.	1
3	El desnivel que hay entre los túneles y el camino.	1
4	La zona de las casas a la carretera, porque atraviesa el bidegorri.	1
5	En dirección Azkoitia, las ramas de los árboles invaden el camino y te empujan al otro carril.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	En la zona donde están los caballos no hay valla.	2
2	En la zona de la cantera, entre los dos caseríos, está lleno de piedrillas.	1

## OÑATI-EPELE

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	Curva cerrada pasando por la zona de la depuradora. (1)	3
	Al lado de la depuradora porque el camino se estrecha mucho. (1)	
	Zona de la depuradora con curva cerrada y mucha velocidad. (1)	
2	El túnel de San Prudencio porque no hay espejo. (1)	2
	El túnel de San Prudencio por su escasa iluminación. (1)	
3	Hacia Zubillaga, debido al intenso tráfico. (1)	2
	En Oñati-Zubillaga los coches salen al bidegorri sin mirar. (1)	
4	Alrededor de Eki Lore porque circulan coches.	2
5	Al inicio y al final porque no hay conexión.	1
6	En los túneles hay poca luz y no se ve a los peatones dentro.	1
7	Algunas zonas de los cruces porque están sucias.	1
8	Los perros que van sueltos por el bidegorri y la gente joven que va "como loca" resultan muy peligrosos.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	La zona de la depuradora.	2
2	Después de pasar Eroski el asfalto está lleno de agujeros.	1
3	En el túnel porque hay barro.	1

## AÑORGA-ERREKALDE

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	En la zona donde se junta el bidegorri con la carretera hay un paso de cebra pero los coches circulan muy rápido. (1)	3
	Los coches no respetan el primer paso de cebra. (1)	
	Se forma un charco en el paso de cebra. (1)	
2	Al bajar del ascensor, la conexión hacia Añorga no está clara y la gente prefiere salir a la carretera para coger el bidegorri municipal aunque para ello vayan en dirección contraria. (1)	2
	La conexión desde la estación de tren hasta Añorga. (1)	
3	Desde la rotonda de Rekalde hacia Lasarte.	1
4	Antes de llegar a la rotonda de Rekalde.	1
5	Zonas de túneles, humedades.	1
6	El tramo de Euskotren está pendiente de terminar y hay peligro.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El enlace del bidegorri municipal y el foral en Añorga.	1
2	Hay ramas entre los túneles que están caídas o a medio caer.	1

## ESKORIATZA-ARETXABAETA

### CICLISTAS

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	El túnel. (4)	7
	En el túnel debido a la curva cerrada que hay en su interior. (1)	
	El túnel porque tiene poca visibilidad en el interior. (1)	
	En el túnel, no hay espejo y no se ve nada. (1)	
2	Todo el bidegorri en su conjunto.	1
3	Tras pasar la ikastola, la zona donde se junta el camino de los peatones y los ciclistas.	1
4	En la zona de la escuela cuando salen y entran los niños.	1
5	En la zona del bidegorri con pivotes para impedir circular vehículos a motor.	1

### PEATONES

Punto o tramo inseguro		Nº de menciones
1	En el túnel porque hay una curva muy cerrada. (1)	2
	En la curva del túnel no se ve nada. (1)	
2	El túnel tiene poca visibilidad.	1
3	El túnel no está bien iluminado.	1
4	En los túneles.	1
5	En las zonas donde hay menos gente.	1