

## ANÁLISIS DEL USO DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA - 2013

Septiembre de 2013



**Gipuzkoako  
Foru Aldundia**  
Mugikortasuneko eta Bide  
Azpiegituretako Departamentua



**biziker**  
Consultoría en Movilidad  
Mugikortasun Aholkularitza

## **ÍNDICE**

1. INTRODUCCIÓN	3
2. METODOLOGÍA	4
3. CARACTERÍSTICAS DE LOS/LAS CICLISTAS Y LAS BICICLETAS	8
3.1. Distribución en función del género y la edad	8
3.2. Distribución en función de la actividad	9
3.3. Tipo de bicicleta	9
3.4. Equipamiento de la bicicleta: timbre y luz	12
3.5. Utilización del casco	13
4. UTILIZACIÓN DE LA BICICLETA	17
4.1. Frecuencia de uso	17
4.2. Tipo de movilidad y motivo de desplazamiento	19
4.3. Efecto sobre el aumento del uso de la bicicleta	22
5. MOTIVACIONES Y VALORACIÓN DE LOS/LAS CICLISTAS	25
5.1. Motivación para el uso de la vía ciclista	25
5.2. Valoración de los/las ciclistas sobre la vía ciclista	26
5.3. Efecto sobre la elección del modo de transporte	32
6. CARACTERÍSTICAS DE LOS/LAS PEATONES/AS	38
6.1. Distribución en función del género y la edad	38
6.2. Distribución en función de la actividad	39
7. USO PEATONAL	39
7.1. Frecuencia de uso	39
7.2. Tipo de movilidad y motivo de desplazamiento	42
8. MOTIVACIONES Y VALORACIÓN DE LOS/LAS PEATONES/AS	44
8.1. Motivación para el uso de la vía ciclista	44
8.2. Valoración de los/las peatones/as sobre la vía ciclista	44
9. CONCLUSIONES PRINCIPALES	50
ANEXOS: 1. FICHA TÉCNICA	54
2. CUESTIONARIO	55

## 1. INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente análisis es conocer, mediante una encuesta realizada a los/las usuarios/as, diversas características del uso ciclista y peatonal de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Desde que en 2007 se creara el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa para estudiar el funcionamiento de las vías ciclistas, se han desarrollado dos herramientas principales: la red de contadores automáticos de peatones/as y ciclistas, la cual va extendiéndose año a año, y la citada encuesta, con mejoras notables este año tanto referentes a la metodología como a los contenidos.

Por supuesto, la explotación de la información sobre el uso y sobre la opinión de los/las usuarios/as resulta fundamental para una gestión adecuada de la red, para poder tomar decisiones razonadas sobre planificación y proyectos, y del mismo modo para diseñar políticas eficaces de fomento del uso de la bicicleta.

Este informe está estructurado en 8 capítulos:

En el primero de ellos se describen el objeto de análisis y la metodología empleada.

En el segundo se analizan diversas características de los/las ciclistas usuarios/as de la Red Foral de Vías Ciclistas y de las bicicletas que utilizan: por una parte, se detallan los diversos perfiles en base al género, la edad y la actividad; y, por otra, se analiza el equipamiento tanto de la bicicleta como del/de la ciclista (casco, timbre y luz).

El tercer capítulo se centra en el motivo del desplazamiento en bicicleta, la frecuencia de uso de la vía y la influencia de la misma en el uso de la bicicleta.

En el cuarto capítulo, tras analizar las motivaciones de los y las ciclistas para usar la vía ciclista y las valoraciones que realizan sobre la infraestructura, se mide la influencia de la red vial a la hora de optar por uno u otro modo de transporte.

En los capítulos quinto, sexto y séptimo se analizan las características de los/las peatones/as, sus usos y motivaciones, y las valoraciones que realizan sobre la infraestructura.

Por último, el capítulo octavo recoge las conclusiones principales.

## 2. METODOLOGÍA

Se ha planteado el análisis cuantitativo de la información obtenida por medio de un cuestionario dirigido a conocer el uso de las vías ciclistas de Gipuzkoa. El universo del análisis lo constituyen los/las usuarios/as de los días laborables de las 16 vías ciclistas que se citan a continuación, a los cuales dirige su atención el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa:

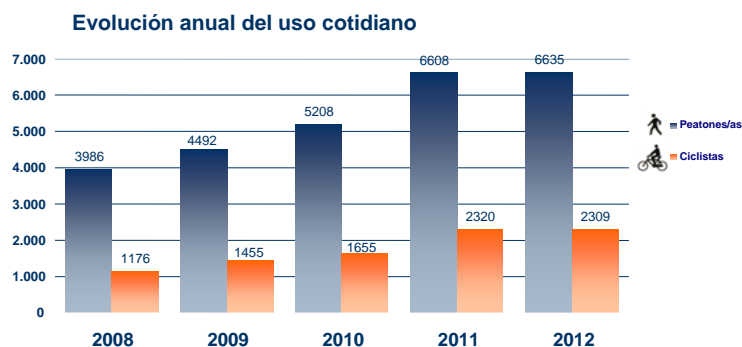
- |                            |                               |
|----------------------------|-------------------------------|
| 1. Azpeitia - Azkoitia     | 9. Beasain - Ormaiztegi       |
| 2. Tolosa - Alegia         | 10. Eskoriatza - Aretxabaleta |
| 3. Astigarraga - Martutene | 11. Irun - Endarlatsa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

Para obtener una muestra significativa se ha utilizado como base un sondeo realizado dentro del universo a estudiar, concretamente la base de datos correspondiente a los conteos automáticos de usuarios/as de la red realizados por el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa.

Entre los datos aportados por la citada fuente se encuentran los siguientes: durante 2012 se produjeron más de 3,2 millones de desplazamientos en la red de vías ciclistas citada, de los cuales el 74 % se realizaron a pie y el 26 % en bicicleta. Una vez analizada la evolución producida en el número de usuarios/as diarios/as contabilizado durante los últimos 5 años, vemos que se ha pasado de unos/as 5.000 usuarios/as en 2008 a 9.000 en 2012.

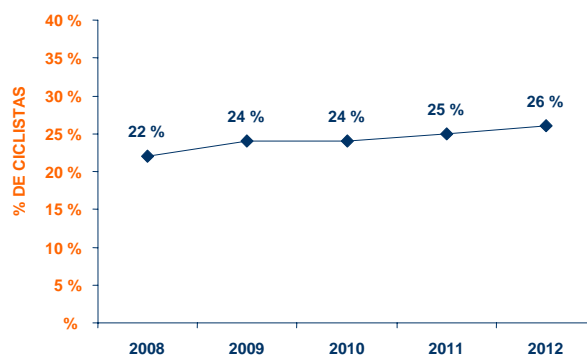
Una de las razones del aumento se encuentra en las nuevas vías ciclistas abiertas en dicho periodo, junto con las iniciativas que se están desarrollando a nivel local para la promoción del uso de la bicicleta. La consecuencia de todo ello es que el uso de la bicicleta ha pasado del 1,3 % al 2,4 % en el periodo 2007-2011<sup>1</sup>.

Gráfico 1: Evolución anual de los viajes cotidianos registrados en la red foral  
Número de personas contadas en un día



<sup>1</sup> Véase “Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2007”. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco, 2007; y “Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2011”. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Gobierno Vasco, 2012.

Gráfico 2: Evolución anual del porcentaje de ciclistas



Para la realización de la encuesta se han tomado dos muestras diferentes de ciclistas y peatones/as. Se han realizado 400 encuestas a los/las ciclistas<sup>2</sup>, asegurando así un mínimo de fiabilidad estadística, es decir, un margen de error del 5 % o menor en los datos generales (ese tamaño permite realizar cruces entre diferentes variables sin salirse de los márgenes de error aceptables).

A los/las peatones/as se les han realizado 150 encuestas, y aunque no es una muestra significativa a nivel estadístico, ha posibilitado conocer las tendencias del uso peatonal.

Para concretar la muestra, se ha utilizado el método de análisis de conglomerados. Siguiendo este método, se han distribuido las vías ciclistas correspondientes al universo del estudio en 3 grupos, según los desplazamientos en cada uno de ellos, y se han elegido 8 vías ciclistas significativas incluidos en los mismos; a cada grupo, y a cada itinerario, se le ha adjudicado una cantidad concreta de encuestas. En la tabla inferior se expone la distribución de encuestas por vías ciclistas:

Tabla 1: Distribución de las encuestas por vías

VÍA CICLISTA	ENCUESTAS A CICLISTAS	ENCUESTAS A PEATONES/AS
1. AZPEITIA - AZKOITIA	48	24
2. TOLOSA - ALEGIA	86	19
3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE	66	23
4. LEGAZPI - URRETXU	53	23
5. AZKOITIA - ZUMARRAGA	44	17
6. SORALUZE - BERGARA	39	13
7. ZIZURKIL - ASTEASU	35	17
8. ESKORIATZA - ARETXABALETA	29	14
TOTAL	400	150

Anteriormente se ha concretado la distribución de encuestas en base a la utilización real (utilización hora a hora, y distribución por géneros), dato este aportado por los contadores automáticos.

<sup>2</sup> Los resultados de la muestra se han ponderado en función de la distribución de género de los/las ciclistas reales (dato conocido por el recuento manual realizado). Como consecuencia de esa ponderación, en algunas tablas aparecerá que el número de muestras corresponde a 399 individuos en algunos casos, y a 401 individuos en otros.

El cuestionario ha sido realizado en las propias vías y en el momento real de uso.

La muestra de cada lugar ha sido diseñada para ser recogida durante un día entero, pero debido al mal tiempo habido durante los días de encuesta se ha producido un descenso en el uso, lo que ha dado lugar a que las encuestas de los 8 itinerarios se hayan realizado en un total de 11 días.

Por otra parte, en los mismos periodos de tiempo en los que se han realizado las encuestas se ha realizado un conteo manual de todos/as los/las usuarios/as que han pasado por el punto donde se realizaba el cuestionario, diferenciando modos de transporte y géneros (tomando en cuenta tanto los/las usuarios/as encuestados/as como los/las no encuestados/as). El objetivo de este conteo ha sido la recogida de información precisa sobre la distribución por géneros de ciclistas y peatones/as en las vías ciclistas. Posteriormente, las muestras obtenidas han sido ponderadas en función de dicha distribución por géneros.

Periodo para la realización del cuestionario: del 1 al 20 de junio de 2013, en días laborables.

### **Diferencias respecto a la metodología utilizada en encuestas de años anteriores, y consecuencias del cambio**

Es este estudio, el universo tomado en cuenta y la metodología utilizada se han modificado sustancialmente respecto a los 2 años anteriores. Las modificaciones principales son las siguientes:

- a) El universo estudiado en años anteriores estaba compuesto por los/las usuarios/as de la red de vías ciclistas en las que se producían desplazamientos por movilidad obligada, dejando a un lado los itinerarios que solo recibían desplazamientos no obligados, es decir, los de uso meramente de ocio. Este año, sin embargo, se ha tomado en cuenta la totalidad de la red<sup>3</sup>, con el objetivo de conocer la realidad de todos/as sus usuarios/as.
- b) En los años anteriores, se recogía el máximo de encuestas posibles a lo largo de un día en cada vía ciclista, y luego se ponderaba con los datos de uso de ese mismo día (número de usuarios/as y distribución por género). Este año, se ha conseguido una muestra representativa calculada con anterioridad, y la única ponderación realizada ha estado basada en el género.

Debido a estas modificaciones, se reflejan diferencias notables en la serie histórica de varias variables. Por lo tanto, a la hora de realizar comparaciones entre resultados de diferentes años hemos de tener en cuenta las diferentes condiciones de encuesta. Por ejemplo: al estudiar el tipo de movilidad y el motivo de desplazamiento, este año es

---

<sup>3</sup> Cuando hablamos de movilidad, diferenciamos dos tipos principales de movilidad o desplazamientos: desplazamiento obligado, es decir, desplazamiento relacionado con el trabajo, estudios u otro quehacer; y el desplazamiento no obligado, es decir, el relacionado con el deporte, el ocio o el paseo.

mayor la diferencia entre los desplazamientos no obligados y los obligados, precisamente debido al cambio en la metodología.

### 3. CARACTERÍSTICAS DE LOS/LAS CICLISTAS Y LAS BICICLETAS

#### 3.1. Distribución de los/las ciclistas en función del género y la edad

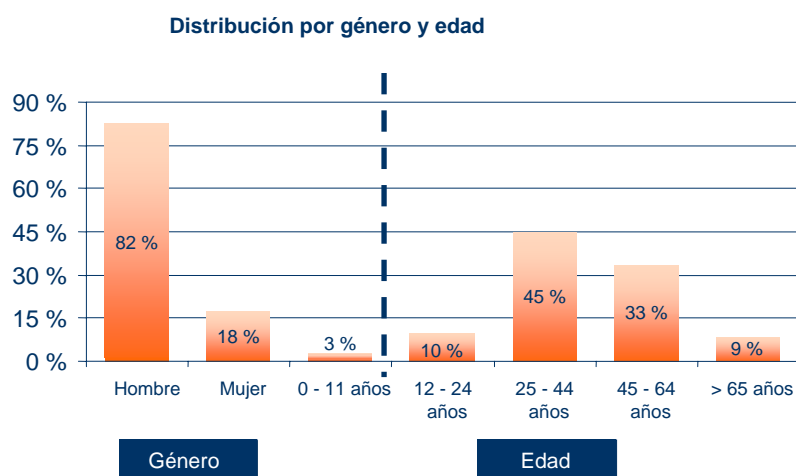
Según los conteos manuales realizados, en el caso de los/las ciclistas el 83 % son hombres, y por lo tanto el 17 % mujeres (concretamente el 17,45 %)⁴. Comparándolo con los datos de los años anteriores, se observa que la proporción de mujeres ha descendido un 5 % respecto al 2012 (entonces era del 22 %), pero se mantiene en valores similares a los de 2011, que también fueron del 17 % (véase la serie histórica en el gráfico 4).

Entre las razones de esta gran diferencia entre géneros podemos citar la siguientes (son a su vez factores interrelacionados):

- Según el barómetro de la bicicleta, el conocimiento del manejo de la bicicleta es menor entre las mujeres que entre los hombres.
- Son menos las mujeres que tienen bicicleta.
- La percepción de seguridad es diferente en las mujeres, que aprecian mayores riesgos en su utilización. En este caso, podemos citar dos tipos de peligro o dos tipos de percepción del peligro: por una parte el riesgo que supone el propio uso de la bicicleta; y por otra el peligro creado por la falta de conexiones seguras intraurbanas para llegar a la red de vías ciclistas interurbanas.
- El ciclismo deportivo está más extendido entre los hombres, y teniendo en cuenta que la principal razón de desplazamiento en la red de vías es el deporte, la proporción general de hombres aumenta significativamente.

Respecto a la edad, el 45 % de los/las ciclistas tienen entre 25 y 44 años, y el 33 % entre 45 y 64 años. La proporción de ciclistas jóvenes (menores de 24 años) y mayores (mayores de 65 años) son del 13 % y el 9 %, respectivamente. Es de resaltar la pequeña presencia de ciclistas menores de 11 años, que suponen solamente un 3 % del total; pero teniendo en cuenta el uso que puede tener la red de vías ciclistas los días laborables, parece lógica esa baja proporción. La edad media es de 42 años (14 años menos que en el uso peatonal).

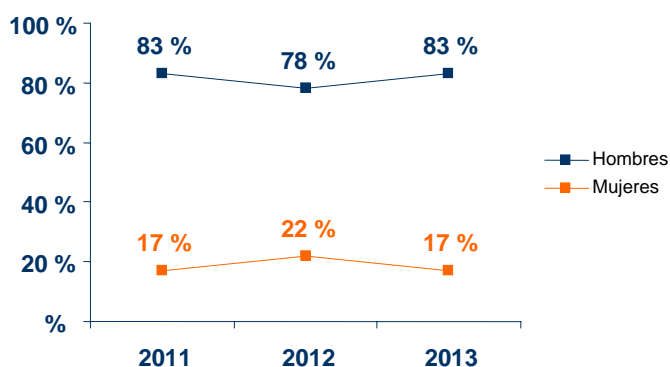
Gráfico 3: Distribución de los/las ciclistas en función del género y la edad



⁴ Se obtiene casi la misma proporción según la muestra recogida, con un 82 % de hombres.



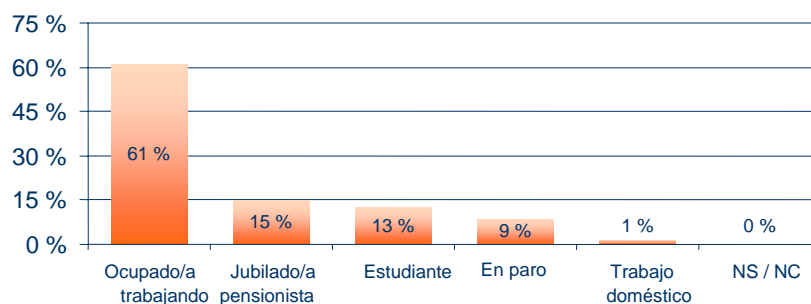
Gráfico 4: Evolución anual de la distribución por géneros de los/las ciclistas



### 3.2. Distribución de los/las ciclistas en función de la actividad

Una amplia mayoría de ciclistas, el 61 %, está ocupada o trabajando. El 15 % es jubilado/a o pensionista, el 13 % estudiante, y el 9 % parado/a.

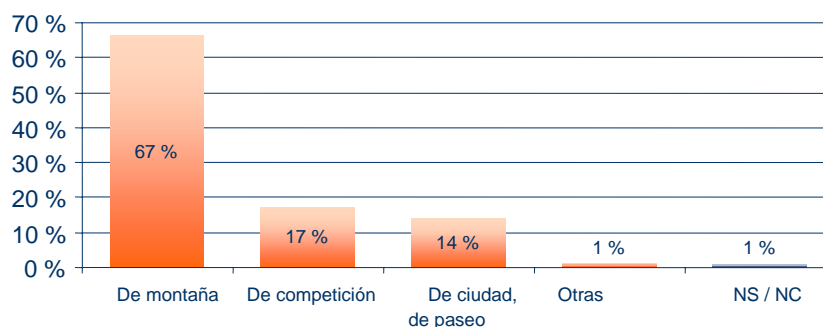
Gráfico 5: Distribución de los/las ciclistas en función de la actividad



### 3.3. Tipo de bicicleta

El 67 % de las bicicletas que se utilizan en la red foral son de montaña, el 17 % de competición, y el 14 % de ciudad o paseo. Y aunque son datos importantes, no ofrecen demasiada información si no son estudiados junto con otras variables.

Gráfico 6: Tipo de bicicleta de los/las ciclistas



El tipo de bicicleta difiere bastante si se estudia en función del género. La diferencia más evidente se aprecia en el caso de las bicicletas urbanas o de paseo, que suponen un 9 % entre los hombres y un 39 % entre las mujeres. Este porcentaje alcanza el 50 % en el caso de las mujeres que realizan desplazamientos obligados.

Por otra parte, mientras la proporción de hombres que utilizan bicicletas de montaña es del 69 %, entre las mujeres esta proporción es del 54 %. El 20 % de los hombres utilizan bicicletas de competición; entre las mujeres solamente el 3 %. Una de las principales razones puede ser que la proporción de desplazamientos obligados es más alta entre las mujeres, y que especialmente el deporte es una razón de mucho menor peso entre ellas.

Tabla 2: Tipo de bicicleta en función del género de los/las ciclistas

		Género		Total
		Hombre	Mujer	
Tipo de bicicleta	De ciudad, de paseo	29 9 %	28 39 %	57 14 %
	De montaña	228 69 %	38 54 %	266 67 %
	De competición	67 20 %	2 3 %	69 17 %
	Otras	3 1 %	2 3 %	5 1 %
	NS / NC	2 1 %	1 1 %	3 1 %
Guztira		329 100 %	71 100 %	400 100 %

Resulta muy interesante relacionar el tipo de bicicleta con el tipo de uso que se le da (tipo de movilidad), porque nos proporciona información sobre el nivel de adecuación. Ese nivel de adecuación nos dará, de algún modo, la medida que alcanza dentro del universo del estudio la difusión de la cultura de la bicicleta como modo de transporte.

Tabla 3: Tipo de bicicleta según el tipo de movilidad<sup>5</sup>

		Tipo de movilidad		Total
		Desplazamientos obligados	Desplazamientos no obligados	
Tipo de bicicleta	De ciudad, de paseo	27 23 %	30 11 %	57 14 %
	De montaña	82 71 %	184 65 %	266 67 %
	De competición	6 5 %	63 22 %	69 17 %
	Otras	0 0 %	5 2 %	5 1 %
	NS / NC	1 1 %	2 1 %	3 1 %
Total		116 100 %	284 100 %	400 100 %

<sup>5</sup> Se diferencian dos tipos principales de movilidad o desplazamientos: desplazamiento obligado, es decir, desplazamiento relacionado con el trabajo, estudios u otro quehacer; y el desplazamiento no obligado, es decir, el relacionado con el deporte, el ocio o el paseo.

Algunas conclusiones resultan significativas: el 71 % de los/las ciclistas que realizan desplazamientos obligados utilizan bicicletas de montaña, y el 5 % de competición, mientras que solamente el 23 % utilizan bicicletas de ciudad o de paseo que, teóricamente, serían las adecuadas (o las más adecuadas) para ese tipo de movilidad. Habría muchas razones para que esto fuera así, entre ellas el hecho de que hasta hace pocos años la mayoría de las bicicletas compradas eran para ocio o deporte (podría pensarse que esta costumbre está cambiando poco a poco, ya que las ventas de bicicletas de ciudad están aumentando ligeramente).

Tabla 4: Tipo de bicicleta en función del tipo de movilidad

		Motivo del desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Gestiones, visitas, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Tipo de bicicleta	De ciudad, paseo	21 28 %	2 9 %	4 21 %	22 19 %	9 5 %	58 14 %
	De montaña	48 64 %	20 91 %	14 74 %	83 73 %	101 59 %	266 66 %
	De competición	5 7 %	0 0 %	1 5 %	5 4 %	58 34 %	69 17 %
	Otras	0 0 %	0 0 %	0 0 %	3 3 %	2 1 %	5 1 %
	NS / NC	1 1 %	0 0 %	0 0 %	1 1 %	1 1 %	3 1 %
Total		75 100 %	22 100 %	19 100 %	114 100 %	171 100 %	401 100 %

Si se estudia el tipo de bicicleta en función de la edad, podremos encontrar el siguiente patrón: el grupo de edad donde más extendido está el uso de la bicicleta de montaña es el de los menores de 25 años (90 %). Teniendo en cuenta que la proporción de desplazamientos obligados en el mismo grupo de edad es del 45 %, y sabiendo que normalmente las bicicletas de montaña son más accesibles (tanto porque se tiene de antes y/o porque suelen resultar más baratas), podemos concluir que todavía es baja la inversión que se realiza para comprar bicicletas adecuadas al motivo de desplazamiento. Lo cual nos muestra que todavía queda un amplio campo para la difusión de la cultura de la bicicleta como modo de transporte.

Tabla 5: Tipo de bicicleta en función de la edad de los/las ciclistas

		Grupos de edad					Total
		0 - 11 años	12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> 65 años	
Tipo de bicicleta	De ciudad, de paseo	1 9 %	2 5 %	19 11 %	31 23 %	5 14 %	58 14 %
	De montaña	10 91 %	36 88 %	117 65 %	84 63 %	19 54 %	266 66 %
	De competición	0 0 %	3 7 %	41 23 %	16 12 %	9 26 %	69 17 %
	Otras	0 0 %	0 0 %	1 1 %	3 2 %	1 3 %	5 1 %
	NS / NC	0 0 %	0 0 %	2 1 %	0 0 %	1 3 %	3 1 %
Total		11 100 %	41 100 %	180 100 %	134 100 %	35 100 %	401 100 %

### 3.4. Equipamiento de la bicicleta: timbre y luz

El timbre y la luz son equipamientos básicos de la bicicleta, y cumplen un papel muy importante tanto para la seguridad de los/las usuarios/as de la Red Foral como para la mejora de la convivencia entre todos/as ellos/as. Además, hemos de resaltar que es obligatorio llevar timbre, sea el tipo de bicicleta que sea.

El uso del timbre puede resultar muy adecuado para evitar momentos de tensión y ciertos accidentes. Entre los/las ciclistas que utilizan la Red Foral solamente el 33 % tiene timbre en la bicicleta, es decir, 2 de cada 3 bicicletas no llevan timbre. Podemos citar dos razones para que esto sea así: por una parte, porque la mayoría de las bicicletas que circulan por la red foral no disponían de timbre en el momento de la compra (tal y como se expone en otro apartado de este informe, las bicicletas de montaña y de competición no se suelen vender con timbre); y por otra, no existe el hábito de equipar convenientemente la bicicleta.

Gráfico 7: ¿Tiene timbre la bicicleta?

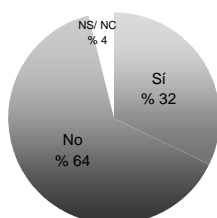
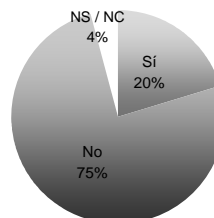


Gráfico 8: ¿Tiene luz la bicicleta?



La luz, además de ser de suma importancia para hacer visible la bicicleta al amanecer, al anochecer, de noche y en túneles, es un equipamiento imprescindible para ese tipo de situaciones. De todos modos, son muy pocas las bicicletas que tienen luz, el 21 %, es decir, de cada 5 bicicletas solamente una está equipada con luz, por lo menos en el momento de realizar la encuesta, es decir, en un momento en que no era obligatorio llevarla.

Esta última matización resulta importante, ya que en muchos casos la luz es un complemento que puede colocarse y retirarse en un momento de la bicicleta. Es posible que algunos/as ciclistas lleven la luz en el bolsillo o en la mochila, con la intención de utilizarla en el momento necesario.

La proporción de bicicletas equipadas con ambos complementos (timbre y luz) es aún más baja, el 15 %. Si estudiamos este dato en función de la movilidad, se aprecia una diferencia entre los desplazamientos obligados y no obligados: entre los desplazamientos obligados, la proporción de bicicletas equipadas con ambos complementos es del 26 %, y del 11 % entre los desplazamientos no obligados, datos bajos ambos.

Gráfico 9: ¿La bicicleta tiene timbre y luz?

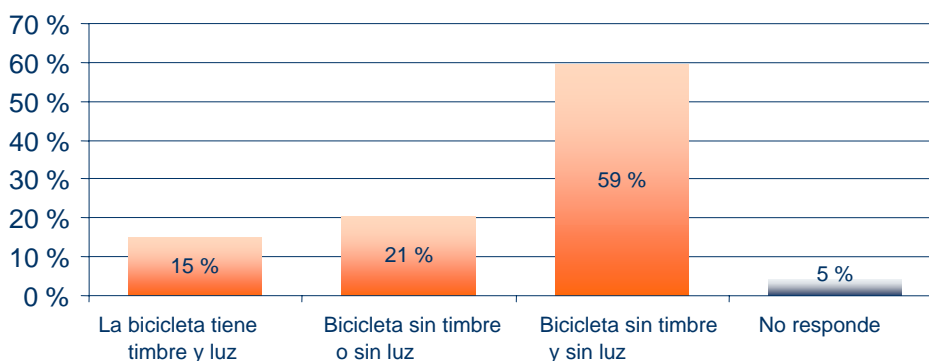


Tabla 6: Timbre y luz en función del tipo de movilidad

	¿La bicicleta tiene timbre y luz?	Tipo de movilidad		Total
		Desplazamientos obligados	Desplazamientos no obligados	
	La bicicleta tiene timbre y luz	31 26 %	31 11 %	62 15 %
	Bicicleta sin timbre o sin luz	27 23 %	56 20 %	83 21 %
	Bicicleta sin timbre y sin luz	57 49 %	181 64 %	238 59 %
	No responde	2 2 %	16 6 %	18 4 %
	<b>Total</b>	<b>117 100 %</b>	<b>284 100 %</b>	<b>401 100 %</b>

### 3.5. Utilización del casco

El estudio del uso del casco resulta de gran utilidad para hacernos una idea del nivel de aceptación que tiene, en la práctica, este elemento de protección de la cabeza de los ciclistas en caso de accidente. Además, la obligatoriedad de usar el casco en todos los casos es un tema de candente actualidad. De hecho, la obligatoriedad actual de uso del casco en vías interurbanas (es decir, en la mayoría de vías de la red foral) podría extenderse al centro de las ciudades, siempre que se apruebe el proyecto de ley preparado por la Dirección General de Tráfico (DGT).

Podemos afirmar que el uso del casco entre los/las ciclistas que utilizan la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa está bastante extendido, ya que la mayoría de los/las encuestados/as, el 61 %, lo llevaban puesto.

Gráfico 10: ¿Utiliza casco el/la ciclista?

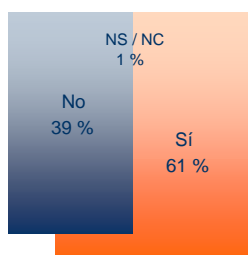


Tabla 7: Utilización del casco en función del género

		Género		Total
		Hombre	Mujer	
Utilización del casco	Sí	204 62 %	38 54 %	242 61 %
	No	122 37 %	32 46 %	154 39 %
	NS / NC	3 1 %	0 0 %	3 1 %
Total		329 100 %	70 100 %	399 100 %

Si analizamos la utilización del casco en función del género, observamos que no existen grandes diferencias entre hombres y mujeres. De todos modos, está un poco más extendido entre los hombres, con una tasa de utilización del 62 %, que entre las mujeres, con un 54 %. Esta diferencia podría explicarse por la mayor utilización deportiva de la red entre los hombres que entre las mujeres (hay que decir que la mayoría de los/las ciclistas de carretera llevan casco).

Si tomamos en consideración la edad, el uso del casco está muy extendido entre los/las ciclistas más jóvenes y los de mayor edad, es decir, entre los/las menores de 11 años y los/las mayores de 65, con una tasa de uso de cerca del 80 %. Sin embargo, entre los/las ciclistas de entre 12 y 25 años el uso es bastante escaso, con una tasa del 34 %.

Tabla 8: Utilización del casco en función de la edad

		Grupos de edad					Total
		0 - 11 años	12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> 65 años	
Utilización del casco	Sí	9 82 %	14 34 %	110 61 %	81 60 %	27 79 %	241 60 %
	No	2 18 %	27 66 %	68 38 %	53 40 %	6 18 %	156 39 %
	NS / NC	0 0 %	0 0 %	2 1 %	0 0 %	1 3 %	3 1 %
Total		11 100 %	41 100 %	180 100 %	134 100 %	34 100 %	400 100 %

En relación al tipo de movilidad, el uso del casco está notablemente menos extendido entre los desplazamientos por movilidad obligada (motivados por trabajo, estudios, compras u otro tipo de gestiones) que entre los que no son de movilidad obligada (ocio o deporte). Entre los primeros la tasa de uso es del 40 %, y entre los segundos alcanza casi el 70 %. En cuanto al género, se observa que la utilización del casco está más extendida entre las mujeres que entre los hombres (47 % y 37 % respectivamente), en el caso de la movilidad obligada.

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

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad obligada	Movilidad no obligada	
Utilización del casco	Sí	46 40 %	196 69 %	242 61 %
	No	69 59 %	86 30 %	155 39 %
	NS / NC	1 1 %	2 1 %	3 1 %
Total		116 100 %	284 100 %	400 100 %

La utilización del casco en función del tipo de movilidad guarda cierta coherencia con la utilización en función del tipo de bicicleta: entre los/las ciclistas que utilizaban una bicicleta de competición, el 84 % llevaba el casco puesto, mientras que esta proporción bajaba al 44 % entre los/las que utilizaban una bicicleta de ciudad o de paseo. Podríamos citar dos razones para explicar esta gran diferencia entre ambos tipos de movilidad:

- a) Por un lado, las trabas que supone para las personas que acuden a trabajar el uso del casco (sudor en la cabeza y problemas con el peinado), mientras que para los/las ciclistas deportivos no supone tanto problema y, en consecuencia, no les importa tanto tener que usar el caso.
- b) Y, por otra, la asunción de mayores riesgos por los/las ciclistas deportivos (mayor velocidad de desplazamiento, descenso por pendientes, etc.); además, circulando más por la red general de carreteras deben afrontar un mayor nivel de riesgo, y existen mayores controles para la utilización del casco, todo lo cual los/las impulsa a su uso<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Otros temas interesantes a estudiar serían el verdadero nivel de seguridad que ofrece el casco, la percepción del/de la ciclista que lleva casco, y el nivel de riesgo que está dispuesto/a a asumir por ello.

Tabla 10: Utilización del casco en función del tipo de bicicleta

		Tipo de bicicleta					Total
		De ciudad, de paseo	De montaña	De competición	Otras	NS / NC	
Utilización del casco	Sí	25 44 %	152 57 %	58 84 %	4 80 %	3 100 %	242 61 %
	No	32 56 %	112 42 %	10 14 %	1 20 %	0 0 %	155 39 %
	NS / NC	0 0 %	2 1 %	1 1 %	0 0 %	0 0 %	3 1 %
Total		57 100 %	266 100 %	69 100 %	5 100 %	3 100 %	400 100 %

Los datos expuestos, junto con otros referidos al nivel de accidentabilidad y de peligro, podrían resultar válidos para enriquecer tanto los conocimientos como el debate sobre el uso del casco: hábitos de utilización del casco, utilidad, nivel de protección que ofrece en distintas situaciones, consejos, adecuación y/o obligatoriedad.



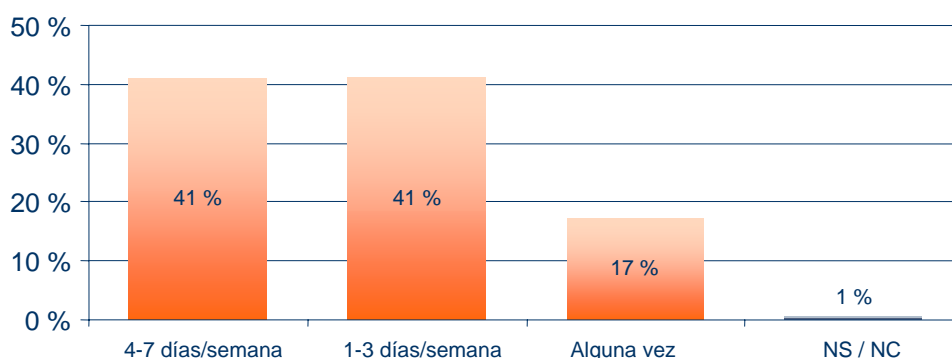
## 4. UTILIZACIÓN DE LA BICICLETA

### 4.1. Frecuencia de uso

Mediante la pregunta referente a la frecuencia de uso de la red de vías ciclistas, se obtiene un indicador sobre el nivel de aceptación o de fidelidad de los/las usuarios/as hacia la red. Cuanto mayor es la frecuencia de uso, mayor es el nivel de fidelización.

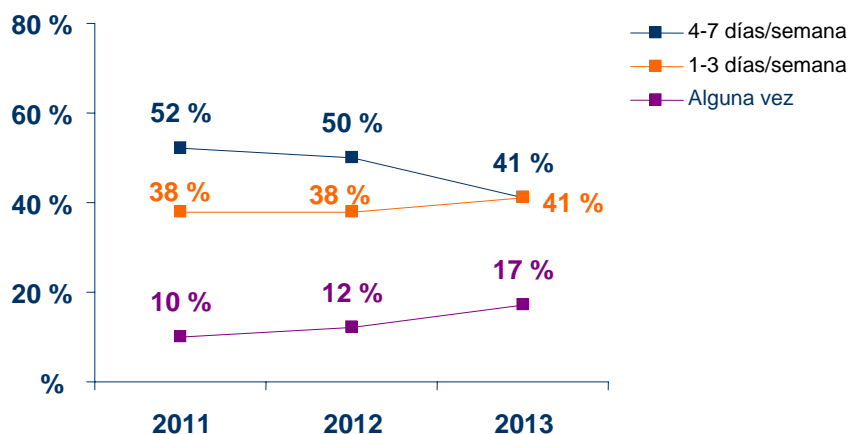
El 41 % de los/las ciclistas responde que utiliza la vía ciclista por lo menos 4 días a la semana; otro 41 % la utiliza entre 1 y 3 días a la semana. El 17 % restante la utiliza alguna vez.

Gráfico 11: Frecuencia de uso de la vía ciclista por los/las ciclistas



Si se comparan los datos sobre frecuencia de uso de 2013 con los de años anteriores, se observa una convergencia de las frecuencias extremas, es decir, la diferencia existente en 2011 entre la mayor y la menor frecuencia ha ido disminuyendo en los dos años siguientes. La primera ha pasado del 52 % al 41 %, y la segunda del 10 % al 17 %. La razón podría estar en que los universos de estudio han cambiado. De hecho, en 2011 y 2012 solamente se estudiaron las vías ciclistas que recibían movilidad obligada, que normalmente son vías con unas mayores frecuencias de uso.

Gráfico 12: Evolución anual de la frecuencia de uso de los/las ciclistas



Si estudiamos la frecuencia en función del género, se observan grandes diferencias. Entre los hombres, la proporción de usuarios que utilizan la vía alguna vez es del 15 %, mientras que entre las mujeres alcanza el 30 %. Una de las posibles razones es que el uso deportivo es mayor entre los hombres; también podría citarse que, principalmente entre los ciclistas de carretera o de competición, existe mayor hábito, y mayor frecuencia, de uso de la bicicleta. De todos modos, en la movilidad obligada también se observa una diferencia notable entre ambos géneros. De hecho, la frecuencia de 4-7 días/semana es del 65 % entre los hombres, y solamente del 43 % entre las mujeres.

Tabla 11: Frecuencia de uso en función del género

		Género		Total
		Hombre	Mujer	
Frecuencia de uso del bidegorri	4-7 días/semana	142	22	164
		43 %	31 %	41 %
	1-3 días/semana	139	26	165
		42 %	37 %	41 %
	Alguna vez	48	21	69
	15 %	30 %	17 %	
	NS / NC	1	1	2
		0 %	1 %	1 %
Total		330	70	400
		100 %	100 %	100 %

También se observa una gran diferencia entre las personas que utilizan la vía ciclista para desplazamientos por movilidad obligada o para desplazamientos de movilidad no obligada: entre las primeras, la proporción de las que la usan por lo menos 4 veces por semana alcanza casi el 60 %; entre las segundas es del 34 % (véase la tabla 12). El elemento que provoca tal diferencia es el de los/las ciclistas que acuden al trabajo, ya que es el grupo más diferenciado del resto. De hecho, la proporción de los/las que utilizan la vía por lo menos 4 días a la semana alcanza el 76 % es ese grupo (véase la tabla 13).

Asimismo, pueden citarse otras dos fuertes fidelidades de “segundo nivel”: la de los/las ciclistas que utilizan la vía para realizar gestiones, visitas o compras (la proporción de uso de 1 a 3 días por semana alcanza el 68 %) y el grupo que utiliza la vía para hacer deporte (la proporción de por lo menos una vez por semana es del 85 %).

En el otro extremo aparece el grupo de personas que va a estudiar, con una proporción muy alta de personas que utilizan la vía ciclista alguna vez (59 %).

Tabla 12: Frecuencia de uso en función del tipo de movilidad

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad obligada	Movilidad no obligada	
Frecuencia de uso del bidegorri	4-7 días/semana	69	96	165
		59 %	34 %	41 %
	1-3 días/semana	33	132	165
		28 %	46 %	41 %
	Alguna vez	14	55	69
	12 %	19 %	17 %	
	NS / NC	0	2	2
		0 %	1 %	0 %
Total		116	285	401
		100 %	100 %	100 %

Tabla 13: Frecuencia de uso en función de la actividad

		Motivo del desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Gestiones, visitas, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Frecuencia de uso del bidegorri	4-7 días/semana	57 76 %	6 27 %	5 26 %	35 31 %	60 35 %	163 41 %
	1-3 días/semana	17 23 %	3 14 %	13 68 %	47 42 %	85 50 %	165 41 %
	Alguna vez	1 1 %	13 59 %	1 5 %	30 27 %	25 15 %	70 18 %
	NS / NC	0 0 %	0 0 %	0 0 %	1 1 %	1 1 %	2 1 %
	Total	75 100 %	22 100 %	19 100 %	113 100 %	171 100 %	400 100 %

En referencia a la edad, observamos un patrón claro de actuación: cuanto mayor es la edad mayor es el nivel de fidelidad, quizás porque, entre otras razones, la tendencia a tener costumbres fijas aumenta con la edad.

Tabla 14: Frecuencia de uso en función de la edad

		Grupos de edad					Total
		0 - 11 años	12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> 65 años	
Frecuencia de uso del bidegorri	4-7 días/semana	1 9 %	12 29 %	75 42 %	61 46 %	15 44 %	164 41 %
	1-3 días/semana	0 0 %	17 41 %	75 42 %	54 40 %	18 53 %	164 41 %
	Alguna vez	10 91 %	11 27 %	28 16 %	19 14 %	1 3 %	69 17 %
	NS / NC	0 0 %	1 2 %	1 1 %	0 0 %	0 0 %	2 1 %
	Total	11 100 %	41 100 %	179 100 %	134 100 %	34 100 %	399 100 %

El dato más interesante que se puede concluir respecto a la actividad nos dice que los grupos de mayor frecuencia de uso son los de las personas que se encuentran ocupadas o trabajando y el de las jubiladas.

Tabla 15: Frecuencia de uso en función de la actividad

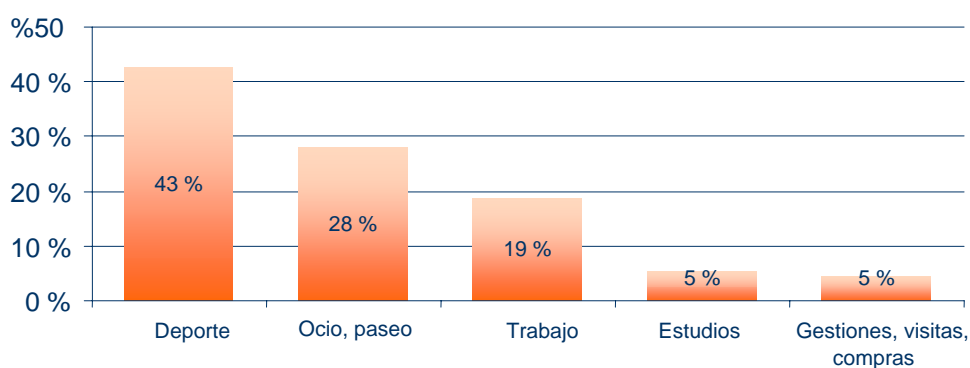
		Actividad							Total
		Ocup., trabaj.	Estudiante	Trab. domést.	En paro	Jubilado/a, pensionista	Otras situaciones	NS / NC	
Frecuencia de uso del bidegorri	4-7 días/semana	107 44 %	18 35 %	1 17 %	12 34 %	24 40 %	3 100 %	0 0 %	165 41 %
	1-3 días/semana	101 41 %	16 31 %	2 33 %	15 43 %	29 48 %	0 0 %	1 100 %	164 41 %
	Alguna vez	34 14 %	18 35 %	3 50 %	8 23 %	7 12 %	0 0 %	0 0 %	70 17 %
	NS / NC	2 1 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	2 0 %
	Total	244 100 %	52 100 %	6 100 %	35 100 %	60 100 %	3 100 %	1 100 %	401 100 %

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

El estudio de las razones de desplazamiento nos proporciona información sobre el papel que hoy en día juega la bicicleta, como modo de transporte, en la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (además del que juega como infraestructura de deporte y ocio).

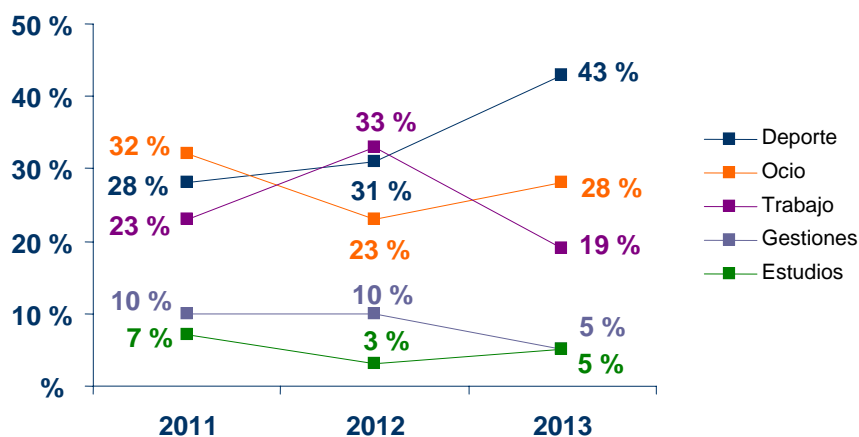
En lo referente a los motivos de desplazamiento, el 43 % de los/las ciclistas encuestados utiliza la red para hacer deporte, y el 28 % para ocio o paseo (en total, la proporción de los desplazamientos de movilidad no obligada alcanza el 71 %). El 19 % tiene como motivación principal el trabajo, el 5 % los estudios, y el 5 % restante las gestiones, compras o visitas (en total, la proporción de los desplazamientos de movilidad obligada alcanza el 29 %).

Gráfico 13: Motivo de desplazamiento de los/las ciclistas



En 2013, la proporción de desplazamientos de movilidad no obligada es del 71 %, 17 y 11 puntos más alta que en 2012 y 2011 (54 % y 60 % respectivamente). Para entender las razones de las grandes diferencias que se observan en el gráfico 15 entre los motivos de desplazamiento, véase el capítulo referente a la metodología en este mismo informe (2. Metodología. Diferencias respecto a la metodología utilizada en encuestas de años anteriores, y consecuencias del cambio)

Gráfico 15: Evolución anual de la distribución de los motivos de desplazamiento entre los/las ciclistas



Al analizar el tipo de movilidad en función del género, vemos que las mujeres utilizan en mucha mayor proporción que los hombres las vías ciclistas para los desplazamientos por movilidad obligada (el 43 % de mujeres y el 26 % de hombres). Llama la atención, a su vez, la diferencia de género en lo referente al uso vinculado al deporte: entre los hombres alcanza el 48 %, y entre las mujeres el 19 %, es decir, una diferencia de casi 30 puntos. La razón estriba en el hecho de que las mujeres, en

general, hacen menos deporte que los hombres. Y la diferencia citada es aún más acusada en el ciclismo de carretera, que tradicionalmente ha sido un deporte casi exclusivo de hombres.

Tabla 16: Motivo de desplazamiento en función del género

		Género		Total
		Hombre	Mujer	
Motivo del desplazamiento	Trabajo	59 18 %	16 23 %	75 19 %
	Estudios	17 5 %	5 7 %	22 6 %
	Gestiones, visitas, compras	10 3 %	9 13 %	19 5 %
	Ocio, paseo	86 26 %	27 39 %	113 28 %
	Deporte	158 48 %	13 19 %	171 43 %
Total		330 100 %	70 100 %	400 100 %

El grupo de edad en que mayor peso tiene la movilidad obligada es el comprendido entre 0 y 24 años, en el cual supone un 45 %.

Tabla 17: Motivo de desplazamiento en función de la edad

		Grupos de edad					Total
		0 - 11 años	12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> 65 años	
Motivo de desplazamiento	Trabajo	0 0 %	1 3 %	46 25 %	29 22 %	0 0 %	76 19 %
	Estudios	9 82 %	12 30 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	21 5 %
	Gestiones, visitas, compras	0 0 %	1 3 %	9 5 %	9 7 %	0 0 %	19 5 %
	Ocio, paseo	2 18 %	16 40 %	42 23 %	38 29 %	16 46 %	114 29 %
	Deporte	0 0 %	10 25 %	84 46 %	57 43 %	19 54 %	170 43 %
Total		11 100 %	40 100 %	181 100 %	133 100 %	35 100 %	400 100 %

Entre los/las ciclistas que no utilizaban la bicicleta antes de existir la vía ciclista, el 53 % la utiliza para desplazamientos por movilidad obligada (el 35 % para el trabajo, el 9 % por estudios y el 9 % para compras, visitas o gestiones). Por lo tanto, entre los/las “nuevos/as” usuarios/as de la bicicleta la función que esta cumple como modo de transporte es aún más evidente.

Tabla 18: Motivo de desplazamiento en función del nivel anterior de uso de la bicicleta

		Nivel de uso de la bicicleta antes de la existencia del bidegorri				Total
		Tanto como ahora	Menos que ahora	No la utilizaba	NS / NC	
Motivo de desplazamiento	Trabajo	53 17 %	13 24 %	8 35 %	1 20 %	75 19 %
	Estudios	20 6 %	0 0 %	2 9 %	0 0 %	22 6 %
	Gestiones, visitas, compras	12 4 %	5 9 %	2 9 %	0 0 %	19 5 %
	Ocio, paseo	83 26 %	21 39 %	8 35 %	1 20 %	113 28 %
	Deporte	149 47 %	15 28 %	3 13 %	3 60 %	170 43 %
Total		317 100 %	54 100 %	23 100 %	5 100 %	399 100 %

### 4.3. Efecto sobre el aumento del uso de la bicicleta

Más allá de potenciar el uso cotidiano de la bicicleta, la existencia de la red tiene un efecto promocional del uso de la bicicleta en general. Antes de existir la vía ciclista, el 79 % de los/las ciclistas utilizaba la bicicleta tanto como ahora, el 14 % menos que ahora, y el 6 % no la utilizaba.

Analizando esta variable en función del género se observan diferencias notables; de hecho, la proporción de mujeres que la utilizaba tanto como ahora es del 50 %, mientras que entre los hombres llega al 86 %. Es decir, la proporción de mujeres que hoy en día utilizan más la bicicleta o son nuevas usuarias es del 49 % (el 13 % entre los hombres). Esto demuestra el importante papel que juega la vía ciclista en la promoción del uso de la bicicleta entre las mujeres.

Gráfico 16: ¿Utilizaba la bicicleta antes de existir la vía ciclista?

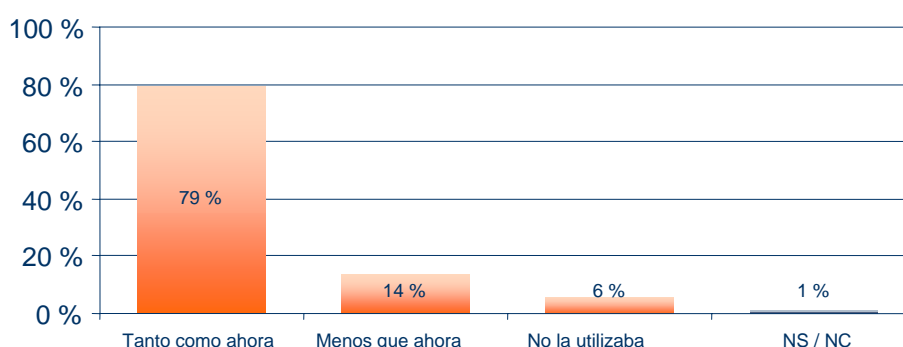
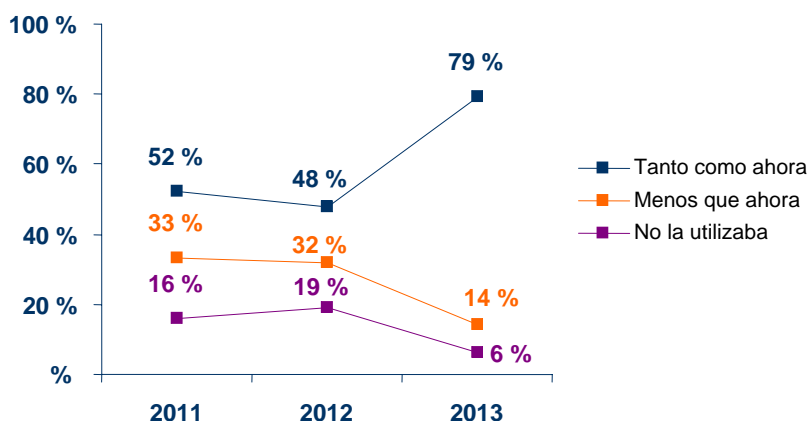


Gráfico 17: Evolución anual del uso anterior de la bicicleta por los/las ciclistas



Si se comparan los datos de 2013 con los de los años anteriores, la principal diferencia es la siguiente: en 2013 ha aumentado mucho la proporción de ciclistas que antes de existir la vía ciclista utilizaban la bicicleta tanto como ahora. Para explicar esta evolución, podríamos citar la siguiente hipótesis no confirmada: como el recuerdo del momento en que se abrió la vía ciclista se va difuminando cuanto más lejos queda en el tiempo, y como es más difícil concretar la relación existente entre su nivel de uso de la bicicleta y la existencia del bidegorri, existe la tendencia a responder que usaban la bicicleta tanto como ahora<sup>7</sup>.

Tabla 19: Uso de la bicicleta antes de la existencia de la vía ciclista, por géneros

		Género		Total
		Hombre	Mujer	
Nivel de uso de la bicicleta antes del bidegorri	Tanto como ahora	282 86 %	35 50 %	317 79 %
	Menos que ahora	34 10 %	20 29 %	54 14 %
	No la utilizaba	9 3 %	14 20 %	23 6 %
	NS / NC	4 1 %	1 1 %	5 1 %
	Total	329 100 %	70 100 %	399 100 %

Si analizamos este efecto sobre el uso de la bicicleta en función del motivo de desplazamiento, podemos llegar a una interesante conclusión: el citado “nivel de promoción” es bastante mayor entre los/las usuarios/as que tienen como principal

<sup>7</sup> Quizás sería conveniente modificar la pregunta sobre este punto. En vez de realizar la pregunta que se ha hecho hasta hoy (“¿Utilizaba la bicicleta antes de existir este bidegorri?”) realizar la siguiente: “¿Antes de utilizar esta vía ciclista utilizaba la bicicleta?”.

Modificando el tipo de información a buscar, y ofreciendo dos respuestas posibles (Sí, No), podría realizarse también la siguiente pregunta: “¿Desde que comenzó a utilizar esta vía ciclista utiliza más la bicicleta?”

motivación las gestiones, las visitas o las compras (37 % entre “menos que ahora” y “no la utilizaba”) que entre los/las que tienen como motivación el deporte (11 %). Y esta conclusión guarda coherencia con otras dos importantes conclusiones anteriores: alta proporción de usuarias motivadas por gestiones, visitas y compras, y gran “nivel de promoción” provocado por la red de vías dentro de este género.

Tabla 20: Uso de la bicicleta antes de la existencia de la vía ciclista, por motivos de desplazamiento

		Motivo de desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Gestiones, visitas, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Nivel de uso de la bicicleta antes del bidegorri	Tanto como ahora	53	20	12	83	149	317
		71 %	91 %	63 %	73 %	88 %	79 %
	Menos que ahora	13	0	5	21	15	54
		17 %	0 %	26 %	19 %	9 %	14 %
	No la utilizaba	8	2	2	8	3	23
	11 %	9 %	11 %	7 %	2 %	6 %	
	NS / NC	1	0	0	1	3	5
		1 %	0 %	0 %	1 %	2 %	1 %
Total		75	22	19	113	170	399
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %



## 5. MOTIVACIONES Y VALORACIÓN DE LOS/LAS CICLISTAS

### 5.1. Motivación para el uso de la vía ciclista

Tradicionalmente se ha relacionado el uso de la bicicleta en vías interurbanas y la aportación de estas con la realización de ejercicio físico y con la tranquilidad. Pero cuando se pregunta a los/las ciclistas por el efecto positivo que les produce la vía ciclista podemos medir, a su vez, el nivel del resto de aportaciones posibles de la red, conociendo la manera en que los/las usuarios/as entienden y viven la red, junto con sus motivaciones, por ejemplo evaluando el peso relativo que tienen la preocupación protección del medioambiente y la economía individual entre los/las usuarios/as. Como puede haber una multiplicidad de factores que influyan en la motivación de uso de la vía ciclista, en el presente estudio hemos intentado concretar los factores más importantes para las personas; para ello, hemos solicitado a las personas encuestadas que elijan una sola de las opciones de respuesta.

El 60 % de los/las ciclistas priman el ejercicio, la vitalidad, el placer y/o la tranquilidad entre las influencias positivas del uso de la vía ciclista, el 35 % la rapidez, la comodidad o la seguridad, el 4 % cita no contaminar o la ecología como motivación, y el 1 % cita el ahorro de dinero.

Gráfico 18: Beneficios de la vía ciclista para el/la ciclista

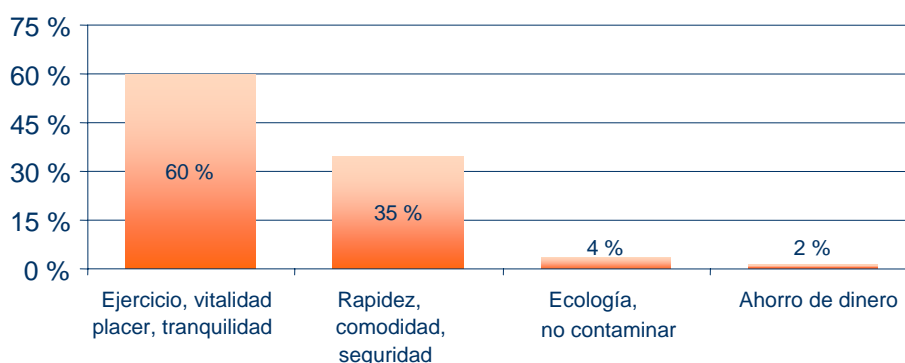


Tabla 21: Beneficios aportados por la red de vías en función del motivo de desplazamiento

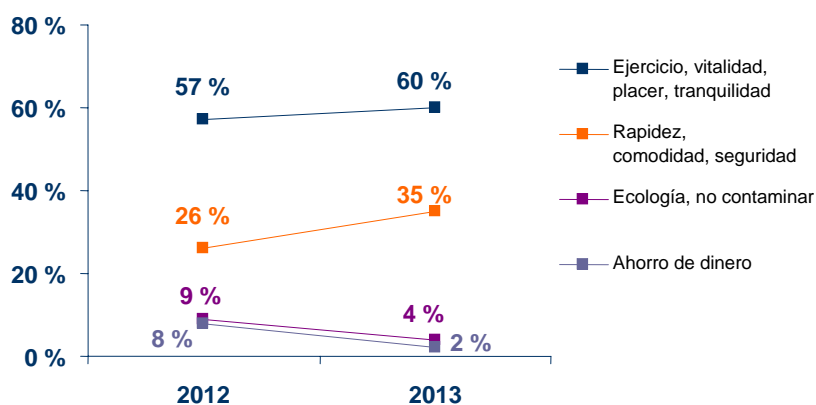
		Motivo de desplazamiento					Total
		Trabajo	Estudios	Gestiones, visitas, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Efecto positivo en los/las usuarios/as	Ejercicio, vitalidad, placer, tranquilidad	33 44 %	6 27 %	5 26 %	99 87 %	97 57 %	240 60 %
	Ecología, no contaminar	9 12 %	0 0 %	1 5 %	2 2 %	3 2 %	15 4 %
	Rapidez, comodidad, seguridad	28 37 %	16 73 %	12 63 %	13 11 %	71 42 %	140 35 %
	Ahorro de dinero	5 7 %	0 0 %	1 5 %	0 0 %	0 0 %	6 1 %
	<b>Total</b>	<b>75</b> 100 %	<b>22</b> 100 %	<b>19</b> 100 %	<b>114</b> 100 %	<b>171</b> 100 %	<b>401</b> 100 %

Entre las razones de desplazamiento observamos diferencias notables entre los/las usuarios/as. De hecho, los/las ciclistas cuya motivación es el trabajo dan mayor valor a

la ecología o no contaminar y al ahorro de dinero, por encima de las valoraciones del resto de grupos (12 % y 7 % respectivamente). Sin embargo, entre los/las que tienen como motivación los estudios y las gestiones, visitas y compras, los primeros lugares los ocupan la rapidez, la comodidad y/o la seguridad (73 % y 63 % respectivamente). Por lo tanto, podemos concluir que en los dos últimos casos la funcionalidad de la vía ciclista es una virtud valorada especialmente.

Comparándolos con los datos de los años anteriores, en 2013 son menores las proporciones que valoran la ecología y el ahorro de dinero. Nuevamente, la razón de esta evolución en los datos puede encontrarse en el universo del estudio, que se ha modificado respecto a los años anteriores<sup>8</sup>; de hecho, los años anteriores se encuestaron más ciclistas que realizaban desplazamientos de movilidad obligada, y estos son, precisamente, los grupos que más valoran los dos efectos o beneficios citados.

Gráfico 18: Beneficios aportados a los/ciclistas, año a año



## 5.2. Valoración de los/las ciclistas sobre la vía ciclista

Resulta imprescindible conocer la valoración que sobre las vías ciclistas y la red en general realizan los/las ciclistas, tanto para mejorar las condiciones que ofrece la actual red de vías como para una proyección y ejecución más adecuada de la red todavía no construida.

A los/las ciclistas se les realizaron preguntas sobre diversos temas, como son el firme, señalización, iluminación y convivencia con el resto de usuarios/as, solicitándoseles una valoración general teniendo en cuenta todos los elementos citados. Se les pedía una puntuación de 0 a 10. Posteriormente las puntuaciones recogidas han sido clasificadas tal y como se expone a continuación, en aras a conocer el nivel de satisfacción:

<sup>8</sup> Véase en este mismo informe el capítulo 2. Metodología. Diferencias respecto a la metodología utilizada en encuestas de años anteriores, y consecuencias del cambio.

Tabla 22: Equivalencias entre las puntuaciones y los niveles de satisfacción

Valoración en puntos	Valoración oral
0, 1, 2	Nada satisfecho/a
3,4	No satisfecho/a
5, 6, 7	Satisfecho/a
8, 9, 10	Muy satisfecho/a

### Valoración del firme

El 61 % de los/las ciclistas están muy satisfechos/as con la situación del firme, y el 37 % satisfechos/as. En la red se le da una puntuación media de 7,6 al firme (muy satisfecho/a); este es el punto mejor valorado. La puntuación más baja corresponde al tramo Azpeitia – Azkoitia, con 6,9 puntos (satisfecho/a), y la más alta al tramo Zizurkil – Asteasu, con 8,2 puntos (muy satisfecho/a).

Gráfico 20: Nivel de satisfacción de los/ciclistas respecto al firme

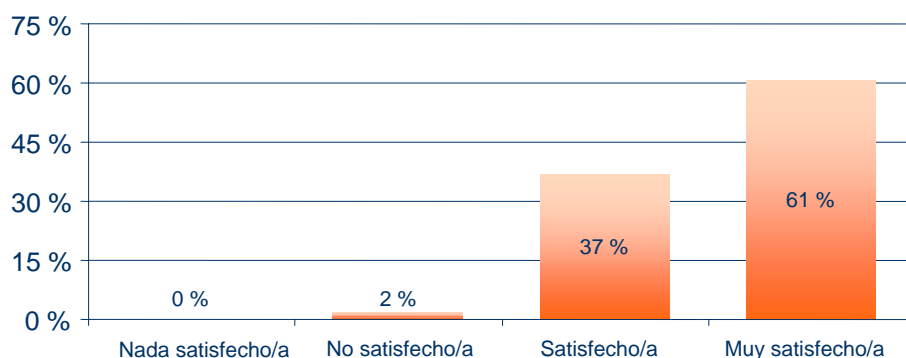
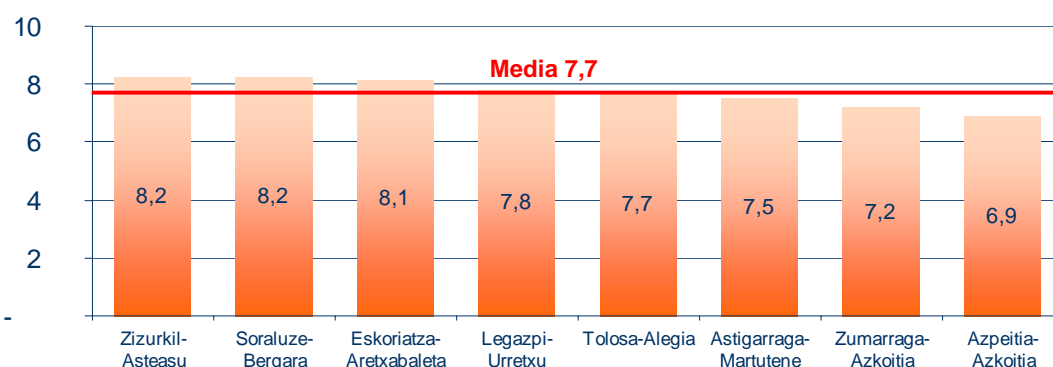


Gráfico 21: Valoración de los/las ciclistas sobre la situación del firme, vía a vía



### Valoración de la señalización

El 54 % de los/las ciclistas están muy satisfechos/as con la situación de la señalización, y el 42 % satisfechos/as. En la red se le da una puntuación media de 7,6 a la señalización (muy satisfecho/a); este es el segundo punto en valoración (0,2 puntos

por debajo del firme). La puntuación más baja corresponde al tramo Azpeitia – Azkoitia, también en este caso con 6,7 puntos (satisfecho/a), y la más alta al tramo Zizurkil – Asteasu, con 8,2 puntos (muy satisfecho/a).

Gráfico 22: Nivel de satisfacción de los/ciclistas respecto a la señalización

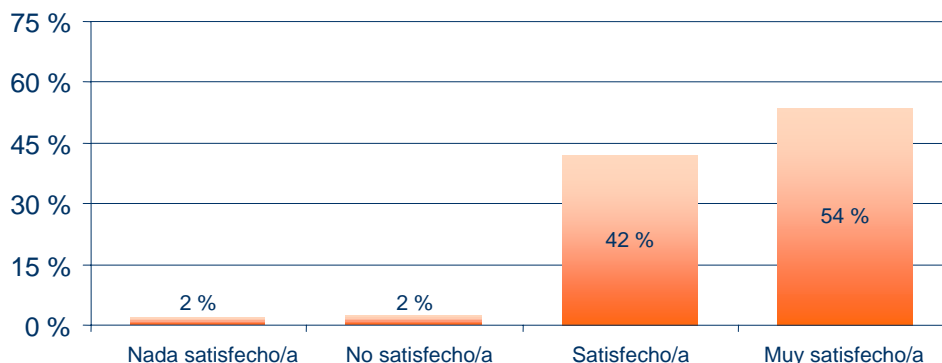
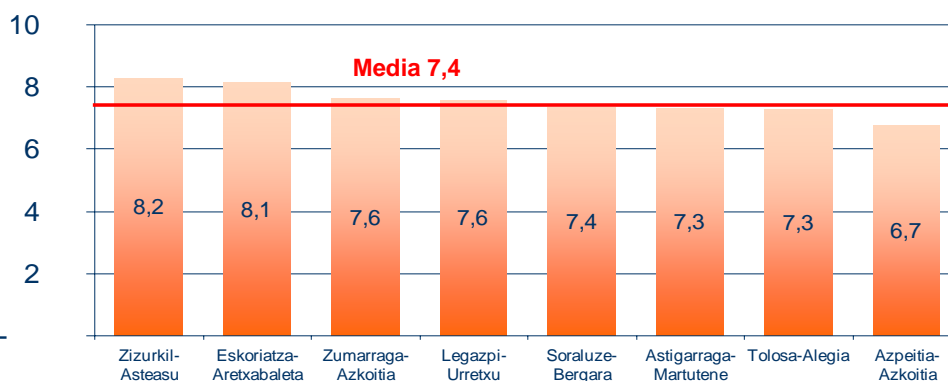


Gráfico 23: Valoración de los/las ciclistas sobre la señalización, vía a vía



### Valoración de la iluminación

El 31 % de los/las ciclistas están muy satisfechos/as con la situación de la iluminación, y el 31 % satisfechos/as. En la red se le da una puntuación media de 7,3 a la iluminación (muy satisfecho/a), 0,3 puntos por debajo del firme y 0,1 puntos por debajo de la señalización. Hay que indicar que el 35 % de los/las ciclistas no ha dado ninguna puntuación, porque circulando con luz natural no ha tenido oportunidad de conocer el funcionamiento de la iluminación. La puntuación más baja corresponde al tramo Astigarraga – Martutene, con 6,8 puntos (satisfecho/a), y la más alta al tramo Eskoriatza – Aretxabaleta, con 8,1 puntos (muy satisfecho/a).

Gráfico 24: Nivel de satisfacción de los/ciclistas respecto a la iluminación

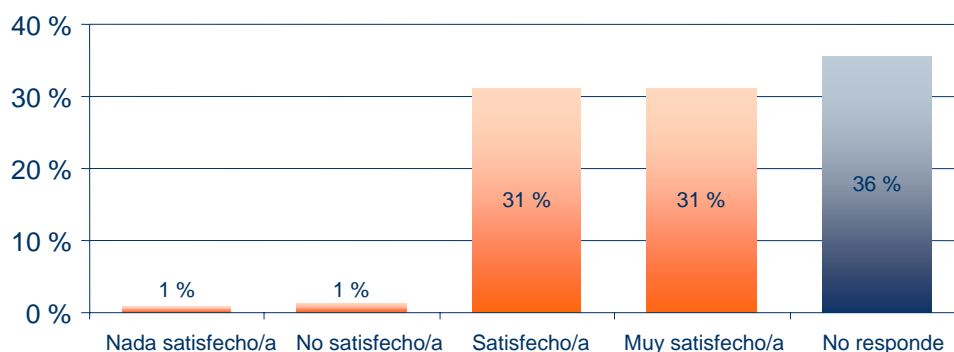
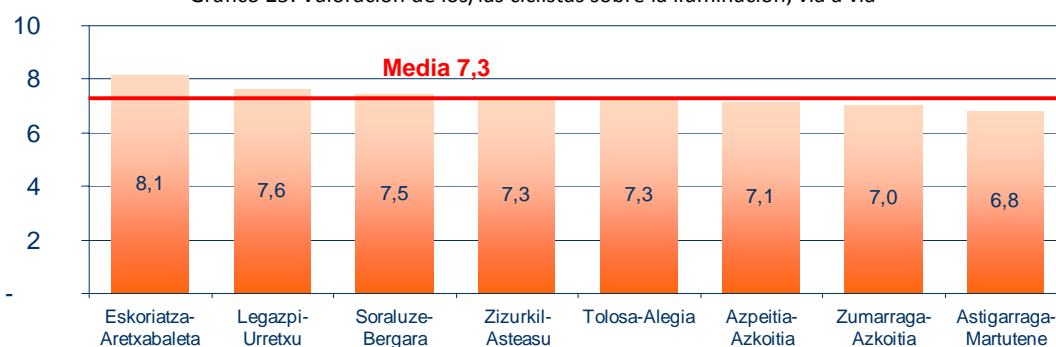


Gráfico 25: Valoración de los/las ciclistas sobre la iluminación, vía a vía



### Valoración de la situación de la convivencia

La convivencia entre los/las diferentes usuarios/as de la red de vías ciclistas es el apartado que recibe puntuaciones más bajas; de hecho, la media es de 6,8 puntos (satisfecho/a). El porcentaje de ciclistas muy satisfechos/as es solamente del 33 %, y hay que tener en cuenta que existe un 7 % que declara no estar satisfecho o no estar nada satisfecho (con puntuaciones por debajo de 5). La puntuación más baja corresponde al tramo Tolosa - Alegia, con 6,2 puntos (satisfecho/a), y la más alta al tramo Eskoriatza – Aretxabaleta, con 7,5 puntos (muy satisfecho/a).

Gráfico 26: Nivel de satisfacción de los/ciclistas respecto a la convivencia

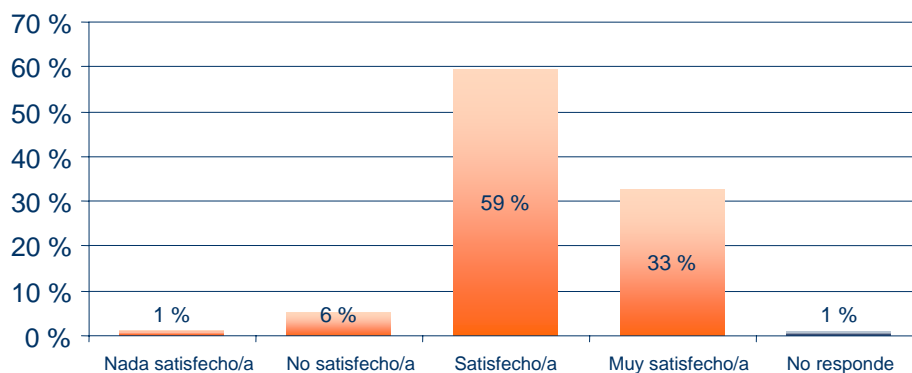
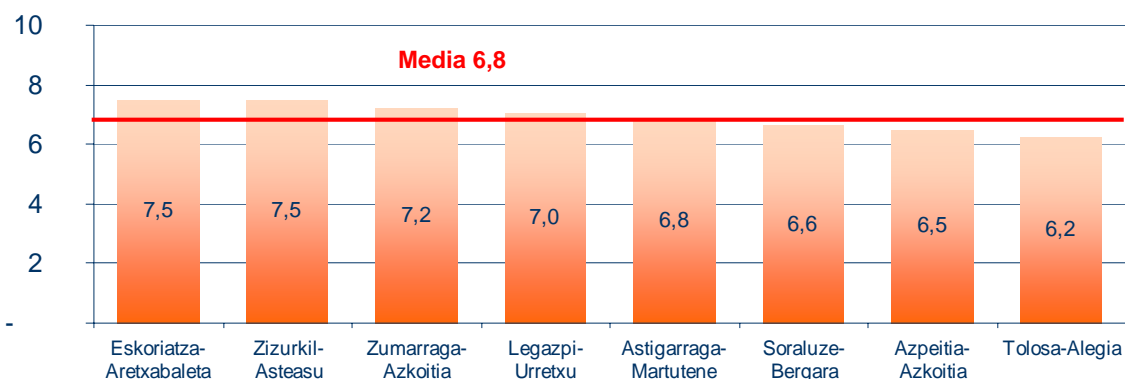


Gráfico 27: Valoración de los/las ciclistas sobre la convivencia, vía a vía



### Valoración general de la vía ciclista

Teniendo en cuenta las condiciones generales que ofrece la infraestructura ciclista (firme, señalización, iluminación y convivencia), la puntuación media otorgada por los/las ciclistas es de 7,5 puntos. El 52 % de los/las ciclistas están muy satisfechos/as, y el 45 % satisfechos/as. Los tramos ciclistas mejor valorados son Zizurkil – Asteasu y Eskoriatza – Aretxabaleta, con 8,1 puntos, y el peor valorado Azpeitia – Azkoitia, con 7,1 puntos.

Gráfico 28: Nivel de satisfacción general de los/las ciclistas respecto a la vía ciclista

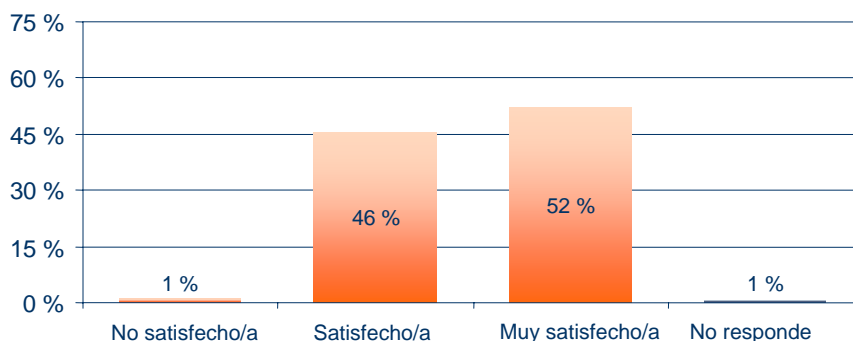
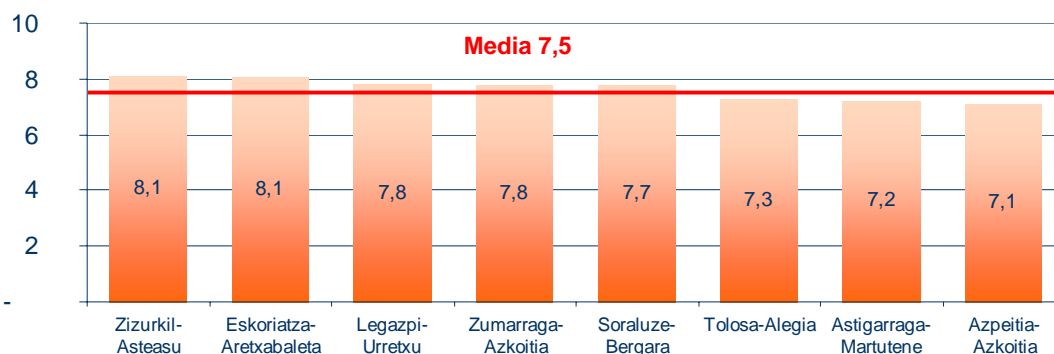


Gráfico 29: Valoración general de los/las ciclistas sobre la vía ciclista, vía a vía



Comparando las valoraciones por campos de las tres vías ciclistas que reciben una valoración general por debajo de la media (Azpeitia – Azkoitia, Astigarraga –

Martutene y Tolosa – Alegia), observamos lo siguiente: en la mitad o más de los campos, se encuentran por debajo de la media (tabla inferior). En la misma tabla, podemos encontrar una circunstancia curiosa, observando la tabla y conociendo el uso cuantitativo de cada vía ciclista: las tres vías ciclistas citadas con las valoraciones más bajas son las que reciben mayor número de usuarios/as (estas tres vías son las únicas que reciben más de 1.000 usuarios/as al día). Por otra parte, las dos vías ciclistas con mejores valoraciones (Zizurkil – Asteasu y Eskoriatza – Aretxabaleta) son las que reciben menor número de usuarios/as. Por lo tanto, podemos afirmar que existe cierta relación entre la intensidad de uso y la valoración de la vía ciclista, pero no llegamos todavía a comprender el motivo.

Tabla 23: Valoraciones de los/las ciclistas, por campos, vía a vía

VÍA CICLISTA	Firme	Señalización	Iluminación	Convivencia	GENERAL
Zizurkil-Asteasu	8,2	8,2	7,3	7,5	<b>8,1</b>
Eskoriatza-Aretxabaleta	8,1	8,1	8,1	7,5	<b>8,1</b>
Legazpi-Urretxu	7,8	7,6	7,6	7	<b>7,8</b>
Zumarraga-Azkoitia	7,2	7,6	7	7,2	<b>7,8</b>
Soraluze-Bergara	8,2	7,4	7,5	6,6	<b>7,7</b>
Tolosa-Alegia	7,7	7,3	7,3	6,2	<b>7,3</b>
Astigarraga-Martutene	7,5	7,3	6,8	6,8	<b>7,2</b>
Azpeitia-Azkoitia	6,9	6,7	7,1	6,5	<b>7,1</b>
Media	7,7	7,4	7,3	6,8	<b>7,5</b>

- Valoraciones en la media o superiores a las correspondientes a su campo
- Valoraciones por debajo de la media correspondiente a su campo

Analizando la valoración general en función de la frecuencia de uso, vemos lo siguiente: las valoraciones son mejores entre las personas que usan la vía alguna vez. Dentro de este subgrupo, el 70 % se muestra muy satisfecho, mientras que en los datos generales la proporción desciende al 52 %. De hecho, parece lógico pensar que el nivel de exigencia aumenta junto con el nivel de uso.

Tabla 24: Nivel de satisfacción respecto a la vía ciclista, en función de la frecuencia de uso

		Frecuencia de uso del bidegorri				Total
		4-7 días/semana	1-3 días/semana	Alguna vez	NS / NC	
Valoración general del bidegorri	No satisfecho/a	3 2 %	2 1 %	0 0 %	0 0 %	5 1 %
	Satisfecho/a	77 47 %	84 51 %	21 30 %	1 50 %	183 46 %
	Muy satisfecho/a	82 50 %	78 47 %	48 70 %	1 50 %	209 52 %
	No responde	2 1 %	1 1 %	0 0 %	0 0 %	3 1 %
	<b>Total</b>	164 100 %	165 100 %	69 100 %	2 100 %	400 100 %

Podemos citar la misma hipótesis, al estudiar la valoración general en función del uso de la bicicleta por parte de los/las usuarios/as antes de la existencia de la vía ciclista. Es decir, entre las personas que no utilizaban la bicicleta antes de existir la vía ciclista el 74 % se muestra muy satisfecho, 22 puntos por encima de la media. Es un dato que vuelve a dejar patente la gran influencia que tienen las infraestructuras viarias a la hora de sumar nuevos/as ciclistas.

También recibe mejor valoración de los/las ciclistas de movilidad obligada que no tienen opción de realizar el desplazamiento en automóvil: un 75 % se muestra muy satisfecho. El porcentaje de muy satisfechas entre las personas que pueden realizar el desplazamiento en coche es del 57 %.

Tabla 25: Nivel de satisfacción respecto a la vía ciclista, en función del nivel anterior de uso

		Nivel de uso de la bicicleta antes de la existencia del bidegorri				Total
		Tanto como ahora	Menos que ahora	No la utilizaba	NS / NC	
Valoración general del bidegorri	No satisfecho/a	4	0	1	0	5
		1 %	0 %	4 %	0 %	1 %
	Satisfecho/a	140	34	5	3	182
		44 %	62 %	22 %	60 %	46 %
	Muy satisfecho/a	170	21	17	2	210
		54 %	38 %	74 %	40 %	53 %
	No responde	3	0	0	0	3
		1 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Total		317	55	23	5	400
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabla 26: Nivel de satisfacción, en función de la posibilidad de desplazarse en coche

		Posibilidad de desplazarse en coche		Total
		Sí	No	
Valoración general del bidegorri	No satisfecho/a	1	0	1
		1 %	0 %	1 %
	Satisfecho/a	39	5	44
		42 %	25 %	39 %
	Muy satisfecho/a	52	15	67
		57 %	75 %	60 %
Total		92	20	112
		100 %	100 %	100 %

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

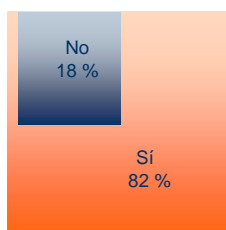
#### Posibilidad de realizar el desplazamiento en coche

Entre los/las ciclistas relacionados con la movilidad obligada (es decir, los motivos de desplazamiento son el trabajo, los estudios, las gestiones o las compras), resulta interesante estudiar si tienen la posibilidad de realizar el mismo desplazamiento en coche, principalmente para medir el nivel de atracción de la red de vías ciclistas en este tipo de usuarios/as. Esta información, asimismo, puede resultar útil para ayudar a



diseñar estrategias de promoción dirigidas a atraer usuarios/as potenciales a la red viaria.

Gráfico 30: ¿Tiene posibilidad de realizar el desplazamiento en coche?

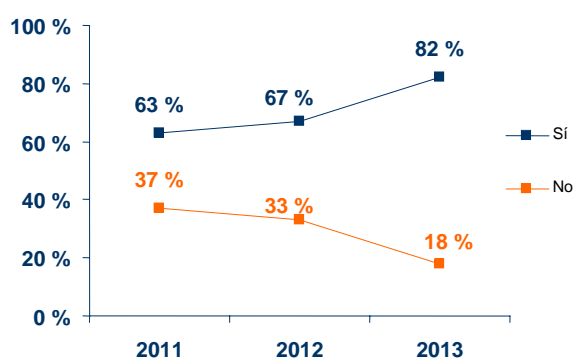


El 82 % de los/las ciclistas relacionados/as con la movilidad obligada tiene la posibilidad de realizar en coche el mismo desplazamiento. Como es lógico, esta alta proporción es mucho más baja entre los/las estudiantes, ya que el nivel de “dependencia” de la bicicleta (de la bicicleta o del transporte público) es mucho mayor en este sector de la sociedad.

Tabla 27: Posibilidad de desplazamiento en automóvil en función del motivo de desplazamiento<sup>9</sup>

		Motivo de desplazamiento				Total
		Trabajo	Estudios	Gestiones, visitas, compras	Ocio, paseo	
Posibilidad de desplazamiento en automóvil	Sí	63 89 %	13 59 %	15 83 %	2 100 %	93 82 %
	No	8 11 %	9 41 %	3 17 %	0 0 %	20 18 %
Total		71 100 %	22 100 %	18 100 %	2 100 %	113 100 %

Gráfico 31: Evolución anual de la posibilidad de desplazarse en automóvil



Si observamos la evolución de esta variable durante los últimos tres años, llama la atención lo siguiente: la posibilidad de realizar el mismo desplazamiento en coche está

<sup>9</sup> A pesar de que los resultados de esta tabla se basan en la estadística de 113 personas, tienen su origen en una muestra de 400 personas. Es decir, de entre esas 400 personas se preguntó a las que realizaban desplazamientos por movilidad obligada sobre la opción de utilizar el coche para la realización del mismo desplazamiento (la pregunta no tendría sentido para las personas que utilizan la vía ciclista para hacer deporte o para pasear).

cada vez más extendida (pasando del 63 % del 2011 al 82 % del 2013, es decir, 15 puntos más). Puede que el haber realizado menos encuestas a estudiantes en 2013 (debido al cambio producido en el universo de la encuesta) tenga algo que ver, pero todavía no hemos encontrado una razón clara para explicarlo, ya que el posible aumento de las tasas de motorización de los últimos años (frenada hoy en día, por otra parte) no justificaría tamaña subida.

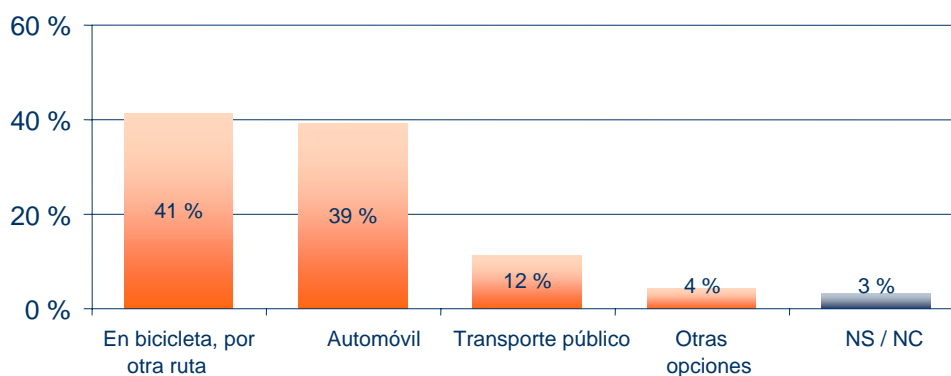
### Modo de transporte que se elegiría en caso de no existir la vía ciclista

Preguntados los/las ciclistas relacionados con la movilidad obligada por el modo de transporte que elegirían en caso de no existir la vía ciclista, podemos medir su nivel de fidelidad o adhesión a la bicicleta, y también el nivel de seguridad y atracción que ofrecen el resto de vías para la realización de los mismos desplazamientos en ausencia de vía ciclista.

De todos modos, hemos de tener en cuenta que a muchos/as usuarios/as puede sucederles que, a pesar de mostrar una gran fidelidad a la bicicleta, no dispongan de otra vía que les ofrezca un mínimo de seguridad para el mismo desplazamiento en bicicleta; en este caso, la única posibilidad es optar por otro medio de transporte.

El 41 % de los/las ciclistas relacionados/as con la movilidad obligada afirma que seguiría utilizando la bicicleta aún no habiendo vía ciclista, el 39 % optaría por el automóvil, y el 12 % por el transporte público.

Gráfico 32: Modo de transporte que se elegiría en caso de no existir la vía ciclista



Analizando por géneros la proporción de las personas que realizarían el mismo desplazamiento por otra vía o ruta (41 %), se observa una gran diferencia entre los hombres (47 %) y las mujeres (26 %). Esta diferencia puede radicar en la diferente percepción de las mujeres sobre la seguridad vial, ya que exigen mayor nivel de seguridad y comodidad para circular en bicicleta a cualquier vía o calzada.

Entre las personas que optarían por el desplazamiento en coche no existen diferencias de género (40 % aproximadamente, en ambos géneros). En consecuencia, el transporte público recogería esa cuota de 20 puntos perdidos por la bicicleta respecto a los hombres entre las mujeres (esto también demuestra una mayor fidelidad de las mujeres hacia el transporte público, o por lo menos un mayor hábito de uso de este modo de transporte).

Tabla 28: Modo de transporte al que se optaría, en función del género

		Género		Total
		Hombre	Mujer	
Alternativa escogida en ausencia de bidegorri	En bicicleta, por otra ruta	38 47 %	8 26 %	46 41 %
	Automóvil	32 40 %	12 39 %	44 39 %
	Transporte público	6 7 %	7 23 %	13 12 %
	Otras opciones	3 4 %	2 6 %	5 4 %
	NS / NC	2 2 %	2 6 %	4 4 %
Total		81 100 %	31 100 %	112 100 %

Analizando la variante en función del motivo de desplazamiento, el mayor nivel de fidelidad hacia la bicicleta (es decir, personas que están dispuestas a realizar el mismo desplazamiento en bicicleta por otra ruta) lo encontramos entre las personas que se desplazan por motivo de estudios (64 %). La razón para que esa opción sea mayoritaria entre la gente joven estriba, quizás, en un mayor nivel de valentía dentro de ese grupo de edad, referente a cualquier campo de la vida.

Mientras la “fidelidad a la bicicleta” se mantiene en los valores medios entre las personas que acuden al trabajo (41 %), desciende notablemente entre las que realizan el desplazamiento por gestiones, compras o visitas (22 %); este último grupo está formado principalmente por mujeres.

Tabla 29: Modo de transporte que se elegiría, en función del motivo de desplazamiento

		Motivo de desplazamiento				Total
		Trabajo	Estudios	Gestiones, visitas, compras	Ocio, paseo	
Alternativa escogida en ausencia de bidegorri	En bicicleta, por otra ruta	29 41 %	14 64 %	4 22 %	0 0 %	47 42 %
	Automóvil	32 45 %	2 9 %	10 56 %	0 0 %	44 39 %
	Transporte público	7 10 %	2 9 %	4 22 %	0 0 %	13 12 %
	Otras opciones	3 4 %	1 5 %	0 0 %	1 50 %	5 4 %
	NS / NC	0 0 %	3 14 %	0 0 %	1 50 %	4 4 %
Total		71 100 %	22 100 %	18 100 %	2 100 %	113 100 %

A medida que aumenta la edad disminuye la “fidelidad a la bicicleta”, y a partir de los 25 años la opción automóvil se mantiene por encima del 40 % (50 % entre los/las ciclistas entre 25 y 44 años).

Tabla 30: Modo de transporte que se elegiría, en función de la edad

		Grupos de edad				Total
		0 - 11 años	12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	
Alternativa escogida en ausencia de bidegorri	En bicicleta, por otra ruta	7	8	19	12	46
		70 %	57 %	37 %	34 %	41 %
	Automóvil	2	1	26	15	44
		20 %	7 %	50 %	43 %	40 %
	Transporte público	0	2	5	5	12
		0 %	14 %	10 %	14 %	11 %
Otras opciones	0	1	2	2	5	
	0 %	7 %	4 %	6 %	5 %	
NS / NC	1	2	0	1	4	
	10 %	14 %	0 %	3 %	4 %	
<b>Total</b>		10	14	52	35	111
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Como es lógico, los/las ciclistas con mayor experiencia y habilidad son los/las que demuestran una mayor “fidelidad a la bicicleta”. De hecho, el 51 % de los/las ciclistas cotidianos que utilizaban la bicicleta tanto como ahora antes de existir la vía ciclista continuaría utilizándola, aún no habiendo vía ciclista. Esta proporción es del 20 % entre las personas que utilizaban la bicicleta menos que ahora, y solamente del 9 % entre las que no utilizaban la bicicleta.

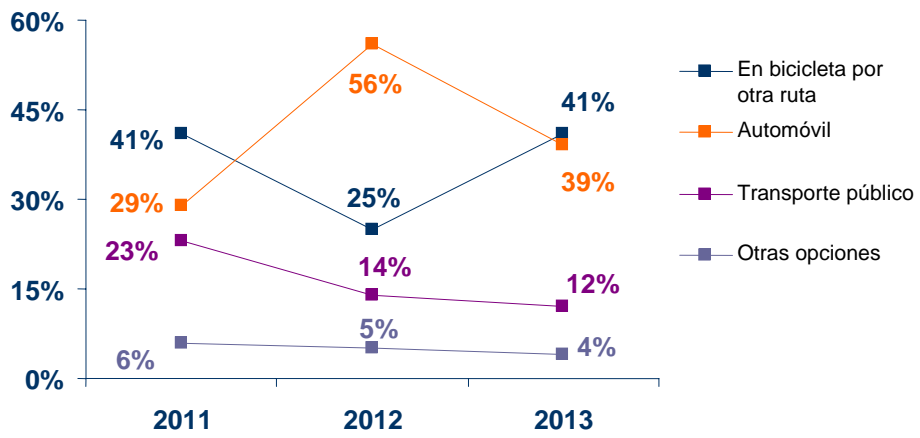
Tabla 31: Modo de transporte que se elegiría, en función del uso anterior de la bicicleta

		Nivel de uso de la bicicleta antes del bidegorri			Total
		Tanto como ahora	Menos que ahora	No la utilizaba	
Dispuestos/as a usar la bicicleta en cualquier situación	Dispuestos/as a continuar usando la bicicleta	41	4	1	46
		51 %	20 %	9 %	41 %
	No dispuestos/as a continuar usando la bicicleta	38	15	9	62
		47 %	75 %	82 %	55 %
No responde		2	1	1	4
		2 %	5 %	9 %	4 %
<b>Total</b>		81	20	11	112
		100 %	100 %	100 %	100 %

Si se observa la evolución de la variante durante los últimos tres años se aprecian varias diferencias, esperanzadoras todas ellas desde el punto de vista de la movilidad sostenible:

- La proporción de personas que realizaría el desplazamiento por otra ruta -41 % en 2011- descendió 16 puntos en 2012, pero se ha recuperado en 2013;
- El automóvil ha tenido una evolución contraria como alternativa (el 29 % en 2011, el 56 % en 2012 y el 39 % en 2013);
- El transporte público y el resto de opciones han registrado descensos progresivos.

Gráfico 33: Evolución anual de la alternativa que se elegiría



## 6. CARACTERÍSTICAS DE LOS/LAS PEATONES/AS

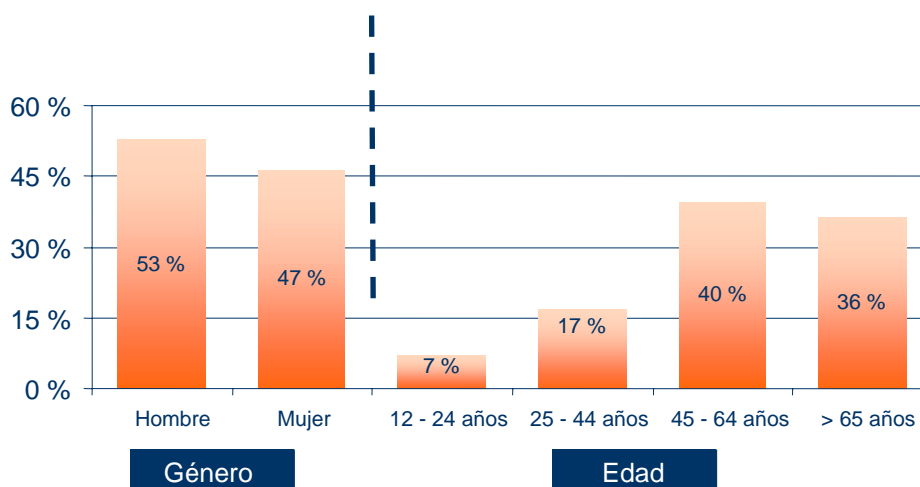
La información que se ofrece en este apartado sobre los/las peatones/as está basada en una muestra de 150 encuestas, por lo que hemos de considerar que el valor estadístico de los datos es bajo. De todos modos, pueden resultar útiles para conocer las tendencias peatonales sobre los aspectos en estudio (más aún considerando que el grupo de peatones/as es mucho más homogéneo que el de ciclistas, por lo menos en lo referente a los temas estudiados).

### 6.1. Distribución de los/las peatones/as en función del género y la edad

Según los recuentos manuales realizados, el 53 % de los peatones son hombres, y en consecuencia el 47 % mujeres<sup>10</sup>. Si se compara el dato con el de años anteriores, se observa que se mantienen las proporciones de 2012.

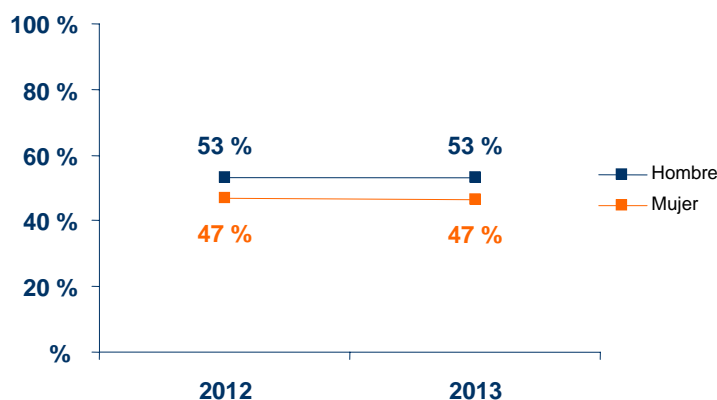
En lo que respecta a la edad, el 76 % de todos/as los/las peatones/as es mayor de 45 años. Un dato a destacar es la presencia minoritaria de peatones/as menores de 45 años, puesto que no representan más que el 23 % del total. La edad media es de 56 años (14 años mayor que la de los/las ciclistas).

Gráfico 34: Distribución de los/las peatones/as en función del género y la edad



<sup>10</sup> Se obtiene casi la misma proporción según la muestra recogida, con un 54 % de hombres.

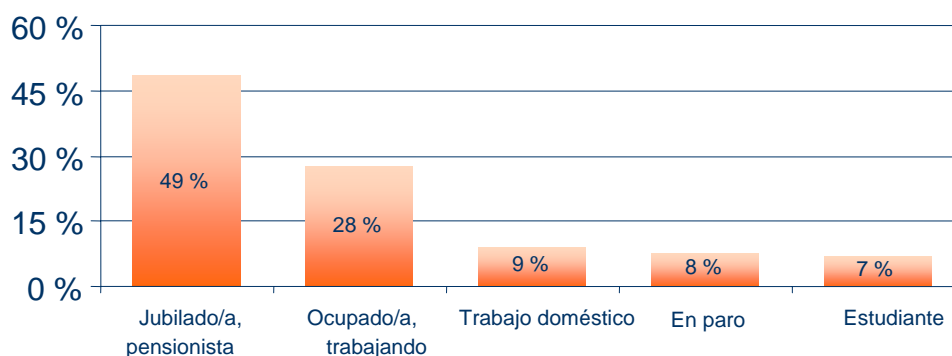
Gráfico 35: Evolución anual de la distribución por géneros de los/las peatones<sup>11</sup>



## 6.2. Distribución de los/las peatones/as en función de la actividad

Una amplia mayoría de los/las peatones/es, el 49 %, son jubilados/as o pensionistas. El 28 % se encuentra ocupado o trabajando, el 9 % realizando trabajo doméstico, el 8 % en paro, y el 7 % es estudiante.

Gráfico 36: Distribución de los/las peatones/as en función de la actividad



## 7. USO PEATONAL

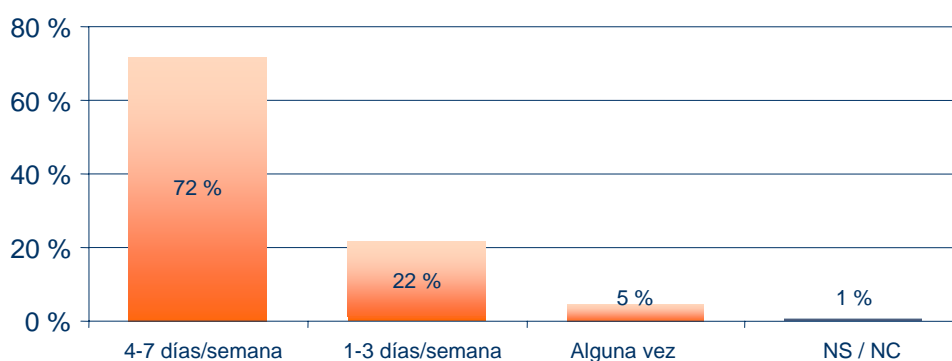
### 7.1. Frecuencia de uso

Mediante la pregunta referente a la frecuencia de uso de la red de vías ciclistas, se obtiene un indicador sobre el nivel de aceptación o de fidelidad de los/las usuarios/as hacia la red. Cuanto mayor es la frecuencia de uso, mayor es el nivel de fidelización.

El 72 % de los/las peatones/as responde que utiliza la vía ciclista por lo menos 4 días a la semana; otro 22 % la utiliza entre 1 y 3 días a la semana. El 5 % restante la utiliza alguna vez.

<sup>11</sup> No existen datos de 2011, ya que en ese momento no se realizó conteo manual de peatones/as.

Gráfico 37: Frecuencia de uso de la vía ciclista por los/las peatones/as



Analizando la frecuencia de uso en función de la edad, se aprecia la siguiente pauta de comportamiento: cuanto mayor es la persona, mayor es el nivel de fidelidad.

Así, podemos subrayar el alto nivel de la frecuencia de uso de los/las peatones/as mayores de 65 años; de hecho, el 88 % de este grupo de peatones/as utiliza la vía por lo menos 4 días a la semana. Entre las razones, podemos citar la necesidad y el hábito de realizar paseos tranquilos y ejercicios ligeros entre muchas personas de edad (en muchos ambulatorios y centros de salud de nuestros pueblos a las personas mayores se les recomienda pasear por los bidgorris interurbanos, como ejercicio). En muchos municipios, a falta de otros espacios adecuados o agradables, la ofrecida por la vía ciclista suele ser una de las pocas posibilidades para este tipo de paseo.

Tabla 32: Frecuencia de uso peatonal en función de la edad

		Grupo de edad				Total
		12 - 24 años	25 - 44 años	45 - 64 años	> 65 años	
Frecuencia de uso del bidgorri	4-7 días/semana	6	13	38	45	102
		60 %	54 %	68 %	88 %	72 %
	1-3 días/semana	3	10	13	4	30
		30 %	42 %	23 %	8 %	21 %
	Alguna vez	1	1	4	2	8
	10 %	4 %	7 %	4 %	6 %	
	NS / NC	0	0	1	0	1
		0 %	0 %	2 %	0 %	1 %
Total		10	24	56	51	141
		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

El dato más significativo que puede obtenerse nos muestra que los grupos que ofrecen mayores frecuencias de uso son las personas que se dedican a actividades domésticas (el 85 % utiliza la vía por lo menos 4 días a la semana), las personas paradas (82 %) y las jubiladas (80 %).

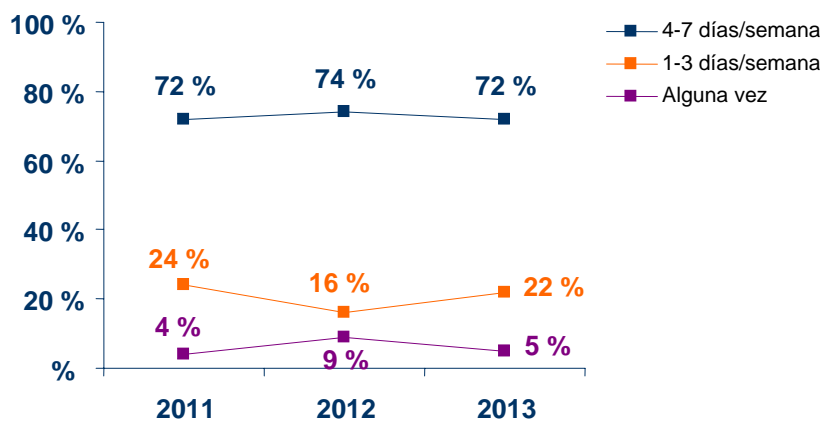


Tabla 33: Frecuencia de uso peatonal en función de la actividad

		Actividad de la persona encuestada					Total
		Ocupado/a, trabajando	Estudiante	Trabajo doméstico	En paro	Jubilado/a, pensionista	
Frecuencia de uso del bidegorri	4-7 días/semana	21 54 %	6 60 %	11 85 %	9 82 %	55 80 %	102 72 %
	1-3 días/semana	14 36 %	3 30 %	2 15 %	1 9 %	11 16 %	31 22 %
	Alguna vez	4 10 %	1 10 %	0 0 %	1 9 %	2 3 %	8 6 %
	NS / NC	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	1 1 %	1 1 %
	Total	39 100 %	10 100 %	13 100 %	11 100 %	69 100 %	142 100 %

Comparando los datos de frecuencia de 2013 con los de años anteriores, no se aprecia diferencia significativa alguna.

Gráfico 38: Evolución anual de la frecuencia de uso peatonal

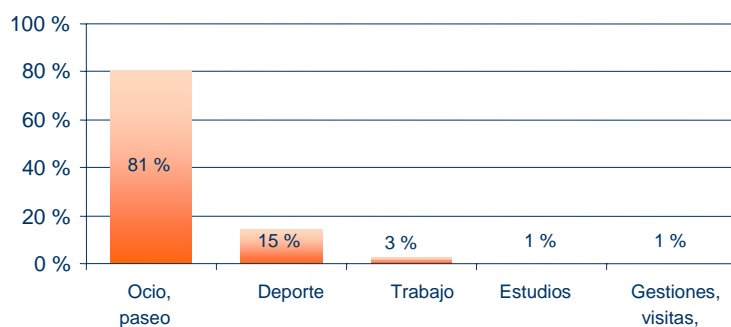


## 7.2. Tipo de movilidad y motivo de desplazamiento

Aunque el análisis de los motivos de desplazamiento puede resultar válido para confirmar el ya conocido papel que cumple la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa entre los/las peatones/as, también puede ser utilizado para conocer el peso de otro tipo de motivaciones, cada vez más importantes, que pueden encontrarse detrás del uso peatonal.

En lo referente a los motivos de desplazamiento, el 81 % de los/las peatones/as encuestados utiliza la red para pasear, y el 15 % para realizar deporte (en total, la proporción de los desplazamientos de movilidad no obligada alcanza el 96 %). El 3 % tiene como motivación principal el trabajo, el 1 % los estudios, y el 1 % restante las gestiones, compras o visitas (en total, la proporción de los desplazamientos de movilidad obligada alcanza el 4 %).

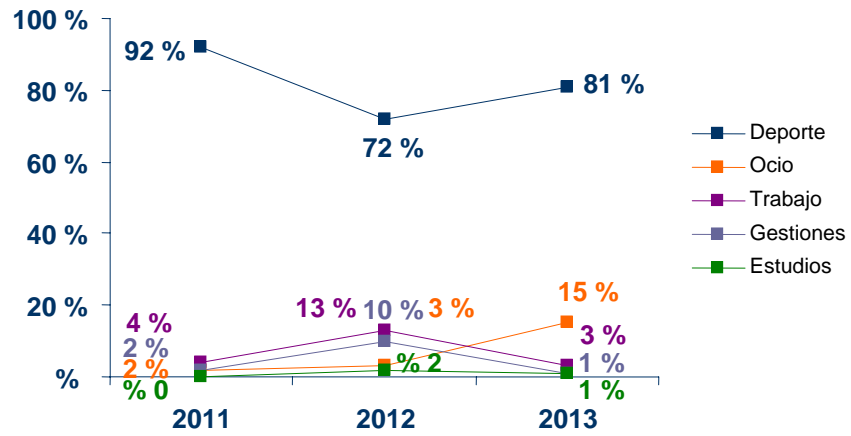
Gráfico 39: Motivo de desplazamiento peatonal



En 2013 la proporción de desplazamientos obligados, 4 %, es 21 puntos menor a la de 2012 (entonces era del 25 %). Comparando con 2011 es un dato muy similar, ya que entonces fue del 6 %.

La explicación de una proporción tan alta de desplazamientos de movilidad obligada en 2012 puede encontrarse en el cambio en el universo del estudio, y también en el tiempo durante las semanas en que se realizaron las encuestas, ya que durante las dos semanas de realización de encuestas hizo muy buen tiempo para andar a pie.

Gráfico 41: Evolución anual de la distribución de los motivos de desplazamiento entre los/las peatones/as

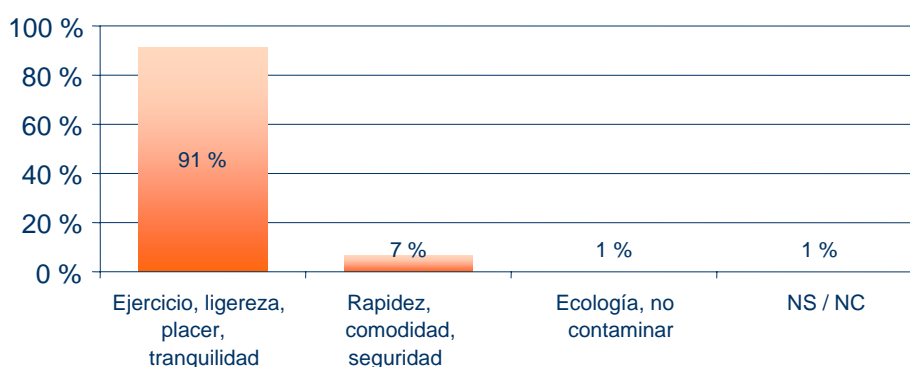


## 8. MOTIVACIONES Y VALORACIÓN DE LOS/LAS PEATONES/AS

### 8.1. Motivación para el uso de la vía ciclista

Preguntados los/las peatones/as (al igual que los/las ciclistas) por los efectos positivos que les reporta la vía ciclista, hemos encontrado respuestas que concuerdan con los principales motivos de uso en general, es decir, para el 91 % de los/las peatones/as los beneficios principales que aporta la vía ciclista son el ejercicio, la vitalidad, el placer y/o la tranquilidad.

Gráfico 42: Beneficios aportados por la vía ciclista a los/las peatones/as



### 8.2. Valoración de los/las peatones/as sobre la vía ciclista

Resulta de gran importancia conocer la valoración que sobre las vías ciclistas y la red en general realizan los/las peatones/as, tanto para mejorar las condiciones que ofrece la actual red de vías para caminar como para una proyección y ejecución más adecuada de la red todavía no construida.

Al igual que en el caso de los/las ciclistas, a los/las peatones/as se les realizaron preguntas sobre diversos temas, como son el firme, señalización, iluminación y convivencia con el resto de usuarios/as, solicitándoseles una valoración general teniendo en cuenta todos los elementos citados. Se les pedía una puntuación de 0 a 10. Posteriormente las puntuaciones recogidas han sido clasificadas tal y como se expone a continuación, en aras a conocer el nivel de satisfacción:

Tabla 34: Equivalencias entre las puntuaciones y los niveles de satisfacción

Valoración en puntos	Valoración oral
0, 1, 2	Nada satisfecho/a
3, 4	No satisfecho/a
5, 6, 7	Satisfecho/a
8, 9, 10	Muy satisfecho/a

### Valoración del firme

El 64 % de los/las peatones/as están muy satisfechos/as con la situación del firme, y el 32 % satisfechos/as. En la red se le da una puntuación media de 7,6 al firme (muy satisfecho/a); este es el punto mejor valorado, junto con la señalización. La puntuación más baja corresponde al tramo Azpeitia – Azkoitia, con 6,6 puntos (satisfecho/a), y la más alta al tramo Soraluze - Bergara, con 8,5 puntos (muy satisfecho/a).

Gráfico 43: Nivel de satisfacción de los/las peatones/as respecto al firme

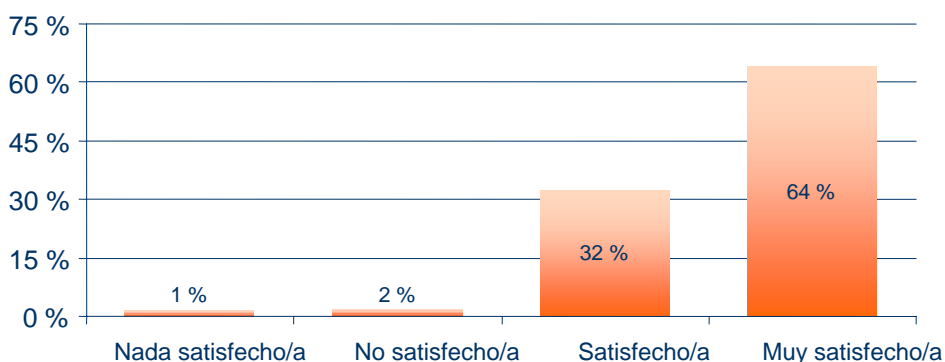
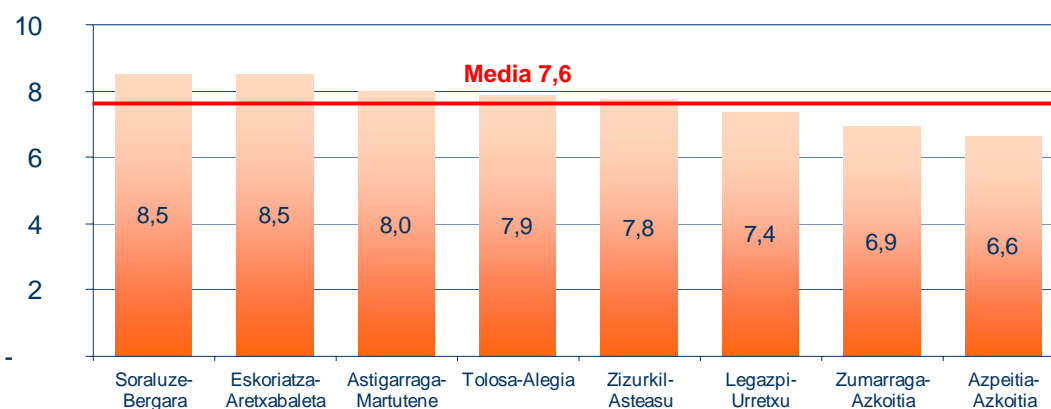


Gráfico 44: Valoración de los/las peatones/as sobre la situación del firme, vía a vía



### Valoración de la señalización

El 61 % de los/las peatones/as están muy satisfechos/as con la situación de la señalización, y el 38 % satisfechos/as. En la red se le da una puntuación media de 7,6 a la señalización (muy satisfecho/a); este es el punto mejor valorado, junto con el firme. La puntuación más baja corresponde al tramo Azpeitia – Azkoitia, con 7,4 puntos (muy satisfecho/a) también en este caso, y la más alta al tramo Soraluze - Bergara, con 8,3 puntos (muy satisfecho/a).

Gráfico 45: Nivel de satisfacción de los/las peatones/as respecto a la señalización

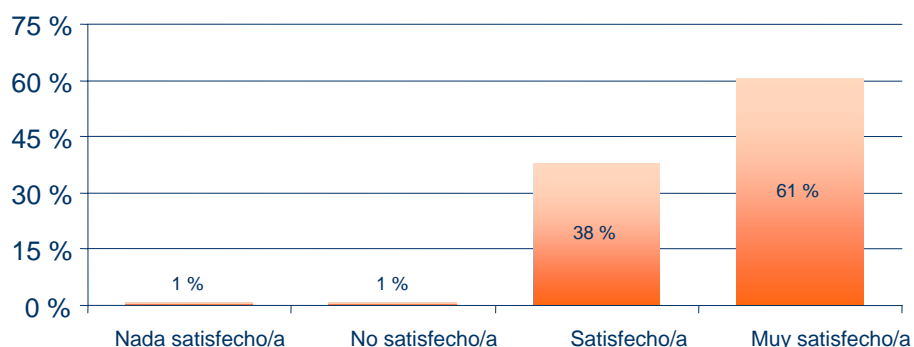
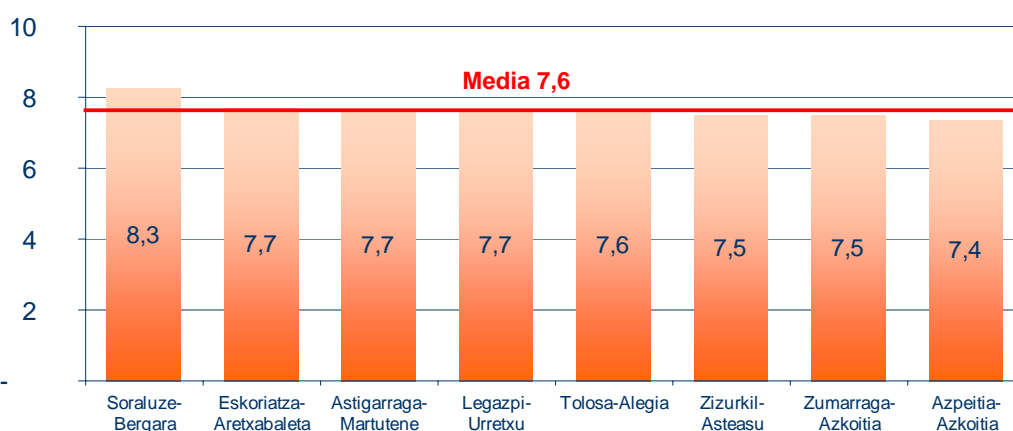


Gráfico 46: Valoración de los/las peatones/as sobre la señalización, vía a vía



### Valoración de la iluminación

El 25 % de los/las peatones/as están muy satisfechos/as con la situación de la iluminación, y el 31 % satisfechos/as. En la red se le da una puntuación media de 7,2 a la señalización (muy satisfecho/a), 04 puntos más baja que al firme y a la señalización. Hay que indicar que el 41 % de los/las peatones/as no ha dado ninguna puntuación, porque circulando con luz natural no ha tenido oportunidad de conocer el funcionamiento de la iluminación. La puntuación más baja corresponde al tramo Astigarraga – Martutene, con 6,2 puntos (satisfecho/a), y la más alta al tramo Eskoriatza – Aretxabaleta, con 8,3 puntos (muy satisfecho/a).

Gráfico 47: Nivel de satisfacción de los/las peatones/as respecto a la iluminación

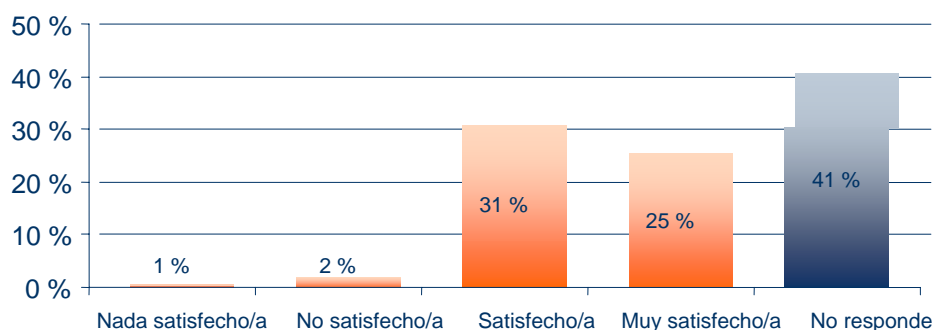
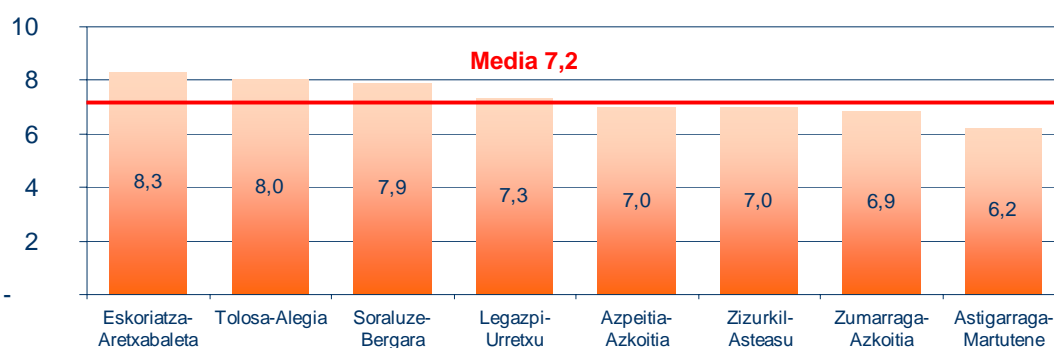


Gráfico 48: Valoración de los/las peatones/as sobre la iluminación, vía a vía



### Valoración de la situación de la convivencia

La convivencia entre los/las diferentes usuarios/as de la red de vías ciclistas es el apartado que recibe puntuaciones más bajas; de hecho, la media es de 6,8 puntos (satisfecho/a). El porcentaje de peatones/as muy satisfechos/as es solamente del 37 %, y hay que tener en cuenta que existe un 7 % que declara no estar satisfecho o no estar nada satisfecho (con puntuaciones por debajo de 5). La puntuación más baja corresponde al tramo Tolosa - Alegia, con 6,2 puntos (satisfecho/a), y la más alta al tramo Astigarraga - Martutene, con 7,6 puntos (muy satisfecho/a).

Gráfico 49: Nivel de satisfacción de los/las peatones/as respecto a la convivencia

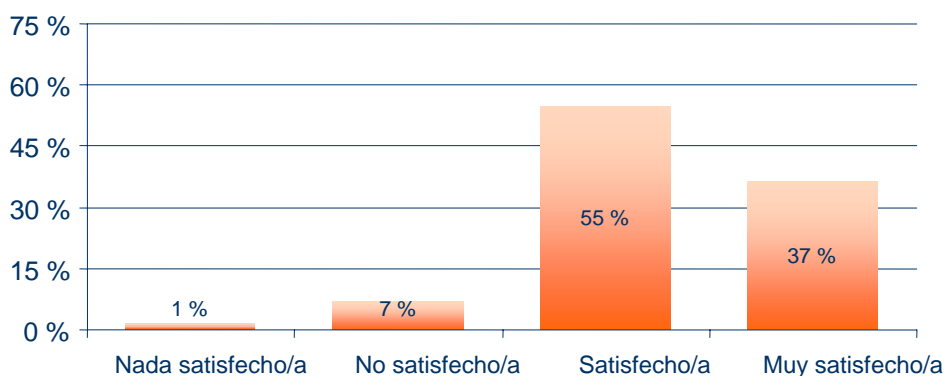
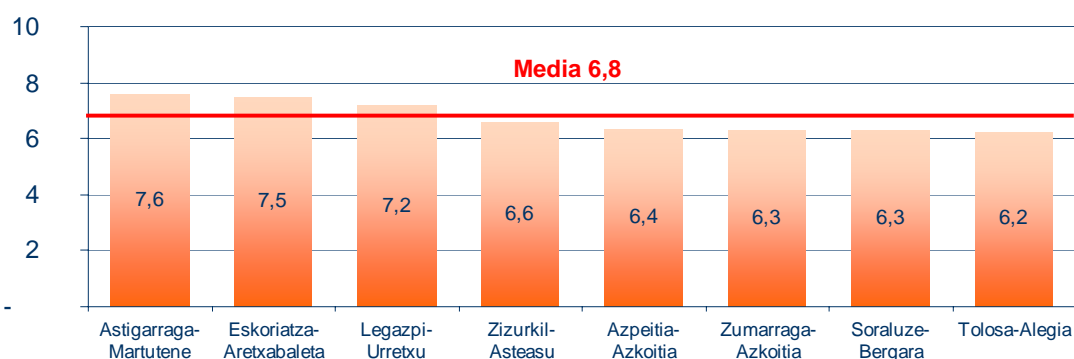


Gráfico 50: Valoración de los/las peatones/as sobre la convivencia, vía a vía



### Valoración general de la vía ciclista

Teniendo en cuenta las condiciones generales que ofrece la infraestructura ciclista (firme, señalización, iluminación y convivencia), la puntuación media otorgada por los/las peatones/as es de 7,7 puntos. El 61 % de los/las peatones/as están muy satisfechos/as, y el 37 % satisfechos/as. El tramo de vía ciclista mejor valorado es el Eskoriatza – Aretxabaleta, con 8,2 puntos, y el peor valorado el Tolosa – Alegia, con 7,3 puntos.

Gráfico 51: Nivel de satisfacción general de los/las peatones/as respecto a la vía ciclista

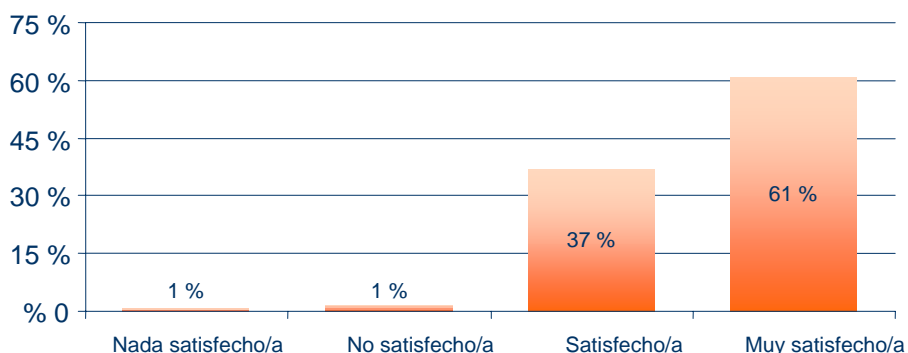
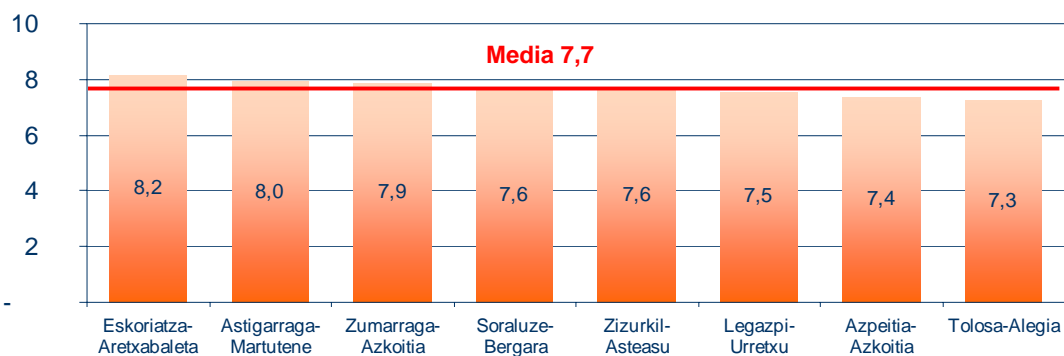


Gráfico 52: Valoración general de los/las peatones/as sobre la vía ciclista, vía a vía



La principal conclusión que puede obtenerse del análisis de la valoración peatonal comparada por campos es la siguiente: existe poca correlación entre las valoraciones



que se dan por campos y las valoraciones generales que se realizan. De hecho, encontramos vías ciclistas que reciben bajas valoraciones referentes a aspectos concretos pero que reciben valoraciones generales altas (Zumarraga – Azkoitia), y también casos contrarios, es decir, valoraciones altas de aspectos concretos y valoraciones generales bajas (Tolosa – Alegia y Soraluze – Bergara).

En el caso de Zumarraga – Azkoitia, la cercanía del entorno natural es un aspecto muy positivamente valorado por los/las peatones/as, pero no ha sido recogido en la encuesta, aún siendo, seguramente, uno de los aspectos tenidos en cuenta a la hora de concederle al tramo una valoración tan alta. En el caso de Tolosa – Alegia la valoración bastante mala de la convivencia es un factor de mucho peso, que influye en la bajada de nivel del resto de valoraciones altas y en una valoración general baja. En el caso de Soraluze – Bergara, un aspecto no contemplado pero especialmente molesto para los/las peatones/as es la presencia de abundantes excrementos de perros; uniendo a esto la baja valoración que recibe la convivencia, el resultado es una baja valoración general (aunque el resto de aspectos reciban valoraciones altas).

Por lo tanto, los aspectos recogidos están más relacionados con las facilidades para circular en bicicleta que con los más valorados por los/las peatones/as. En la valoración general realizada por los/las peatones/as, entre los aspectos recogidos se encuentra, como más importante, el de la convivencia, junto con otros aspectos no recogidos en las preguntas (las citadas proximidad al entorno natural y limpieza).

Tabla 35: Valoraciones de los/las peatones/as sobre los diferentes aspectos, vía a vía

VÍA CICLISTA	Firme	Señalización	Iluminación	Convivencia	GENERAL
Eskoriatza-Aretxabaleta	8,5	7,7	8,3	7,5	<b>8,2</b>
Astigarraga-Martutene	8,0	7,7	6,2	7,6	<b>8,0</b>
Zumarraga-Azkoitia	6,9	7,5	6,9	6,3	<b>7,9</b>
Soraluze-Bergara	8,5	8,3	7,9	6,3	<b>7,6</b>
Zizurkil-Asteasu	7,8	7,5	7,0	6,6	<b>7,6</b>
Legazpi-Urretxu	7,4	7,7	7,3	7,2	<b>7,5</b>
Azpeitia-Azkoitia	6,6	7,4	7,0	6,4	<b>7,4</b>
Tolosa-Alegia	7,9	7,6	8,0	6,2	<b>7,3</b>
Media	7,6	7,6	7,2	6,8	<b>7,7</b>

- Valoraciones en la media o superiores a las correspondientes a su campo
- Valoraciones inferiores a las correspondientes a su campo

En cualquier caso, comparando los datos ofrecidos por los/las ciclistas con los ofrecidos por los/las peatones/as, y aún no concordando totalmente en su valoración de las vías ciclistas, se observa una tendencia similar en dos vías. De hecho, el tramo Eskoriatza – Aretxabaleta se valora muy bien en ambos casos, y el tramo Azpeitia – Azkoitia es de los peores valorados.

## 9. CONCLUSIONES PRINCIPALES

### ESTRUCTURA EN FUNCIÓN DEL GÉNERO, EDAD Y ACTIVIDAD DE CICLISTAS Y PEATONES/AS

La distribución de los/las ciclistas en función del género está muy desequilibrada; el 83 % son hombres. Entre otras razones, podemos citar como motivos de este desequilibrio el nivel de posesión de bicicletas entre las mujeres –más bajo que entre los hombres-, el menor conocimiento del manejo de la bicicleta entre estas, y su diferente percepción del peligro.

El 78 % de los/las ciclistas tiene entre 25 y 65 años. La presencia de los/las más jóvenes (menores de 25 años) y de los/las mayores (mayores de 65 años) es escasa, el 13 % y el 9 % respectivamente. La edad media de los/las ciclistas es de 42 años.

Una amplia mayoría de ciclistas, el 61 %, está ocupada o trabajando, y el 9 % en el paro. La presencia de estudiantes y jubilados/as también es escasa, el 13 % y el 15 % respectivamente, casi los mismos porcentajes que los referentes a la edad.

La distribución de peatones/as en función del género es mucho más equilibrada, un 53 % de hombres y un 47 % de mujeres. De todos modos, comparando los datos con la distribución que se da en la sociedad, los hombres están ligeramente sobre representados (son el 49 % de la población).

El 76 % de los/las peatones/as es mayor de 45 años, y entre los/las ciclistas el grupo principal es el de personas adultas-mayores, con una media de edad de 56 años.

Las mayoría de los/las peatones/as, el 49 %, son jubilados/as o pensionistas, otro 28 % está ocupado/a, y en tercer lugar en importancia está el grupo de las personas que realizan trabajos domésticos (9 %).

### PERFILES MAYORITARIOS ENTRE LOS/LAS CICLISTAS

En la red de vías ciclistas de Gipuzkoa se distinguen 3 perfiles principales de ciclistas, distribuidos de la siguiente forma en función de su importancia cuantitativa:

**1. Ciclistas masculinos, trabajando, entre 25 y 44 años** (el 74 % de los hombres), que utilizan la bicicleta por lo menos una vez por semana para hacer deporte o ejercicio ligero, y que usan una bicicleta de montaña sin luz y sin timbre; utilizan casco. Utilizaban la bicicleta tanto como ahora antes de existir la vía ciclista, y unos de los aspectos que más valoran entre los beneficios que les aporta la vía ciclista son la posibilidad de hacer ejercicio, la vitalidad y el placer. Si no existiese la vía ciclista, utilizarían en mayor proporción que el resto de usuarios/as el automóvil y la bicicleta por otra ruta.

**2. Ciclistas adultos/as que utilizan la bicicleta para acudir al trabajo** (el 19 % de los/las ciclistas). También utilizan bicicleta de montaña, sin luz, y con timbre en más casos que en el perfil anterior. No utilizan casco. Utilizaban la bicicleta tanto como ahora antes de existir la vía ciclista (principalmente en el caso de los hombres), y unos de los

aspectos que más valoran entre los beneficios que les aporta la vía ciclista son la comodidad y la rapidez. Tienen la posibilidad de realizar el mismo desplazamiento en coche, y si no existiese la vía ciclista realizarían el mismo desplazamiento en bicicleta por otra ruta, o utilizarían el coche casi en la misma medida.

**3. Mujeres que van a pasear** (el 37 % de las mujeres), utilizan mayoritariamente el casco, y bicicleta de montaña o de ciudad, con más posibilidades que en los demás perfiles de disponer de luz y, principalmente, de timbre; y los beneficios que valoran de la bicicleta son la oportunidad de hacer ejercicio y la tranquilidad. La proporción de las personas que utilizan la vía ciclista alguna vez es bastante alta, al igual que la proporción de las que antes utilizaban menos o no utilizaban la bicicleta.

### **PERFIL MAYORITARIO ENTRE LOS/LAS PEATONES/AS**

El perfil mayoritario entre los/las peatones, con gran diferencia, es el siguiente:

Jubilado/a, que utiliza la vía ciclista por lo menos 4 veces por semana para pasear o hacer ejercicio ligero, y que está muy satisfecho con dicha infraestructura.

### **UTILIZACIÓN DEL CASCO ENTRE LOS/LAS CICLISTAS**

Teniendo en cuenta que la utilización del casco en vías interurbanas es obligatoria para los/las ciclistas, hemos de subrayar que todavía está poco extendida, ya que en general no lo lleva más que un 60 %. Entre los/las ciclistas vinculados/as a la movilidad obligada la utilización del casco es del 40 %; entre los/las ciclistas vinculados/as al ocio y al deporte alcanza el 70 %.

Analizando estos datos junto con otros referidos al nivel de accidentabilidad y de peligro, podrían resultar válidos para enriquecer tanto los conocimientos como el debate sobre el uso del casco: hábitos de utilización del casco, utilidad, necesidad, consejos, adecuación y/o obligatoriedad.

### **TIMBRE Y LUZ EN LAS BICICLETAS**

El porcentaje de bicicletas que circulan por la red foral de vías ciclistas y que disponen de timbre es bajo, el 32 %, a pesar de que es obligatorio para todo tipo de bicicletas. El porcentaje es aún menor en lo referente a la luz, ya que solamente un 20 % de todas las bicicletas la llevan. La proporción de bicicletas que disponen de ambos dispositivos es aún menor, el 15 %.

Teniendo en cuenta el papel que pueden desarrollar estos complementos tanto en la seguridad de los/las usuarios/as como en la mejora de la convivencia entre ellos, son datos a tener en cuenta a la hora de conseguir una mejor promoción del uso de la red de vías.

### **TIPO DE BICICLETA UTILIZADO**

Una amplia mayoría de las bicicletas que se utilizan en la red foral son de montaña, concretamente el 67 % de todas las bicicletas. Estudiando conjuntamente el tipo de

bicicleta utilizado con el uso que se le da, hemos de pensar que todavía queda mucho camino por recorrer en la difusión de la cultura de la bicicleta como modo de transporte. De hecho, el 76 % de los/las ciclistas que realizan desplazamientos obligados no utiliza bicicletas de ciudad o de paseo que, teóricamente, serían las adecuadas (o las más adecuadas) para ese tipo de movilidad.

### **MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO**

Entre los/las ciclistas, la Red Foral de Vías Ciclistas funciona principalmente como infraestructura para el ocio y el deporte; el 71 % del total de desplazamientos está relacionado con las dos razones citadas (el 43 % con el deporte, y el 28 % con el ocio o el paseo).

Entre los/las ciclistas es muy importante el papel que desempeña como infraestructura de transporte. Así, el 29 % del total de desplazamientos está relacionado con la movilidad obligada (el 19 % con el trabajo, el 5 % con los estudios y el 5 % con las compras, visitas u otro tipo de gestiones).

Entre las mujeres y entre los/las ciclistas que antes de existir la vía ciclista no utilizaban la bicicleta, el papel como modo de transporte es aún más evidente (entre las mujeres, el 43 % son desplazamientos obligados, y entre los/las “nuevos/as” ciclistas son el 53 %).

Entre los/las peatones/as, se confirma el ya conocido papel de la red de vías para el ocio, el paseo o el deporte; en este grupo se concentra el 96 % del total de desplazamientos. De todos modos, hemos de citar la proporción de desplazamientos por movilidad obligada, que puede resultar cada vez más importante (un 4-5 % en la actualidad).

### **EFFECTOS POSITIVOS VALORADOS**

El 60 % de los/las ciclistas priman el ejercicio, la vitalidad, el placer y/o la tranquilidad entre las influencias positivas del uso de la vía ciclista, el 35 % la rapidez, la comodidad o la seguridad, el 4 % cita no contaminar o la ecología como motivación, y el 1 % cita el ahorro de dinero.

Entre las personas que se desplazan en bicicleta para el estudio y para gestiones, visitas y compras, una amplia proporción cita en primer lugar la rapidez y la comodidad (el 73 % y el 63 % respectivamente).

Sin embargo, entre los/las peatones/as los beneficios más valorados son el ejercicio, la vitalidad, el placer y/o la tranquilidad, que recogen el 91 % del total de respuestas.

### **FRECUENCIA DE USO**

El 82 % de los/las ciclistas de las vías ciclistas forales utiliza la red por lo menos una vez por semana; la mitad de esta proporción por lo menos 4 días por semana. Los grupos que usan con mayor frecuencia la vía ciclista son los hombres y los/las ciclistas que realizan desplazamientos relacionados con el trabajo.

Entre los/las peatones/as, la frecuencia de uso es mucho mayor que entre los/las ciclistas; de hecho, el 72 % utiliza la vía por lo menos 4 días por semana. Las personas mayores de 65 años, las que realizan labores domésticas y las paradas son los grupos que mayor frecuencia de uso muestran.

### **VALORACIÓN DE LA VÍA CICLISTA**

En general, los/las ciclistas y peatones/as de la red de vías ciclistas se muestran muy satisfechos/as tras valorar diversos aspectos relacionados con la vía ciclista; la media de puntuaciones de 0 a 10 es de 7,5 y 7,7, respectivamente. El aspecto mejor valorado por ambos tipos de usuarios/as es el firme (7,6), y el peor valorado la convivencia con el resto de usuarios/as (6,8). La valoración de la señalización y de la iluminación se encuentra entre estos dos valores en ambos grupos de usuarios/as.

La vías ciclistas mejor valoradas por los/las ciclistas son los tramos Zizurkil – Asteasu y Eskoriatza – Aretxabaleta; en el caso de los/las peatones/as, este último es el mejor valorado. Entre los/las ciclistas, los tramos peor valorados son el Azpeitia – Azkoitia y el Astigarraga – Martutene; entre los/las peatones, el primer tramo citado es el que recibe la peor valoración.

### **ADHESIÓN A LA BICICLETA Y OPCIONES DE USO DE OTROS MODOS DE TRANSPORTE**

Preguntados los/las ciclistas que realizan desplazamientos por movilidad obligada sobre la opción de desplazamiento en caso de no existir la vía ciclista, el 41 % responde que seguiría utilizando la bicicleta por otra ruta, el 39 % optaría por el coche (el 82 % dispone de esa posibilidad) y el 12 % por el transporte público.


Sin entrar a valorar las alternativas que ofrecen la red viaria general y el sistema de transporte, podemos extraer dos conclusiones principales:


- a) Por una parte, que la adhesión a la bicicleta es evidente, ya que el grupo principal continuaría utilizándola como modo de transporte aún no existiendo la vía ciclista (principalmente hombres y las personas que acuden en bicicleta a estudiar);
- b) Y por otra, que la red de vías ciclistas evita muchos desplazamientos que podrían realizarse en coche, ya que en el mismo caso hipotético sería casi la misma proporción la que se decantaría por el automóvil.

## ANEXO 1: FICHA TÉCNICA

<b>FICHA TÉCNICA:</b>																															
<b>ANÁLISIS DEL USO DE LA RED FORAL DE VÍAS CICLISTAS - 2013</b>																															
Universo	Ciclistas y peatones/as que utilizan la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.																														
Técnica	Encuesta personal en la misma vía ciclista, mediante un cuestionario estructurado realizado a una muestra significativa del universo de ciclistas y peatones/as de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.																														
Base de sondeo	Universo en función del recuento de usuarios/as realizado por el Observatorio de la Bicicleta durante los días laborables de las primeras semanas de junio de 2012.																														
Cuestionario	Para la realización de este estudio se utilizó un cuestionario diseñado expresamente.																														
Tamaño de la muestra	<p>400 encuestas a ciclistas y 150 encuestas a peatones/as; distribuidas en los 8 itinerarios seleccionados, individuos escogidos al azar, seleccionados a su vez en función del género, en horario de 7,30 a 19,30 h.</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Vía ciclista</th> <th>Encuestas a ciclistas</th> <th>Encuestas a peatones/as</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TOLOSA-ALEGIA</td> <td>86</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>ASTIGARRAGA - MARTUTENE</td> <td>66</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>AZPEITIA-AZKOITIA</td> <td>48</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>ZUMARRAGA-AZKOITIA</td> <td>44</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>LEGAZPI-URRETXU</td> <td>53</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>SORALUZE-BERGARA</td> <td>39</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>ESKORIATZA-ARETXABALETA</td> <td>35</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>ZIZURKIL-ASTEASU</td> <td>29</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Total de encuestas</td> <td>400</td> <td>150</td> </tr> </tbody> </table>	Vía ciclista	Encuestas a ciclistas	Encuestas a peatones/as	TOLOSA-ALEGIA	86	19	ASTIGARRAGA - MARTUTENE	66	23	AZPEITIA-AZKOITIA	48	24	ZUMARRAGA-AZKOITIA	44	17	LEGAZPI-URRETXU	53	23	SORALUZE-BERGARA	39	13	ESKORIATZA-ARETXABALETA	35	14	ZIZURKIL-ASTEASU	29	17	Total de encuestas	400	150
Vía ciclista	Encuestas a ciclistas	Encuestas a peatones/as																													
TOLOSA-ALEGIA	86	19																													
ASTIGARRAGA - MARTUTENE	66	23																													
AZPEITIA-AZKOITIA	48	24																													
ZUMARRAGA-AZKOITIA	44	17																													
LEGAZPI-URRETXU	53	23																													
SORALUZE-BERGARA	39	13																													
ESKORIATZA-ARETXABALETA	35	14																													
ZIZURKIL-ASTEASU	29	17																													
Total de encuestas	400	150																													
Tipo de muestra	Por capas, en función del género, la edad y los flujos de los itinerarios.																														
Nivel de confianza	95,5 %, suponiendo un muestreo simple al azar, siendo $p = 0,5$																														
Margen de error estadístico	5 %																														
Fechas	El trabajo de campo se realizó entre el 1 y el 20 de junio de 2013.																														
Etapas del proceso metodológico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recopilación de información sobre la base de sondeo.</li> <li>• Diseño de la metodología: diseño de la muestra, preparación del cuestionario, preparación de los/las encuestadores/as.</li> <li>• Desarrollo y seguimiento del trabajo de campo.</li> <li>• Grabación de la información en soporte informático (Excel).</li> </ul> <p>Explotación de la información grabada: depuraciones, recodificaciones y explotación estadística (SPSS).</p>																														

ANEXO 2: CUESTIONARIO





Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa  
Mugikortasuneko eta Bide Azpiegiturako Departamentua  
Departamento de Movilidad e Infraestructuras Vías

Bizikleta bidea / Vía Ciclista:  
Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta:  
Ordua / Hora:

Data / Fecha:

Sexua / Sexo

GIZONEZKOA / HOMBRE

EMAKUMEZKOA / MUJER

Garraiomodua / Modo de transporte

TXIRRINDULARIA / CICLISTA

OINEZKOA / PEATÓN

Txirrindulariaren eta bizikletaren ekipamendua / Equipamiento del ciclista y de la bicicleta

Kaskoa / Casco

BAI / SI

EZ / NO

Txirrina / Timbre

BAI / SI

EZ / NO

Argia / Luz

BAI / SI

EZ / NO

Bizikleta mota / Tipo de bicicleta

HIRIKOIA, PASEORAKOIA / CIUDAD, PASEO

MENDIKOIA / MONTAÑA

LASTERKETAKOIA / CARRERAS

BESTELAKOIAK / OTRAS

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

1. Zein da bide hau erabiltzeko duzun arrazoi nagusia? / ¿Cuál es el motivo principal por el que sueles utilizar esta vía?

- 01. Lana / Trabajo
- 02. Ikasketak / Estudios
- 03. Gestioak, Bisitak, Erosketak / Gestiones, Visitas, Compras
- 04. Aisia, Paseatzea / Ocio, Paseo
- 05. Kirola / Deporte

2. Zergatik erabiltzen duzu bidegorria, zer eragin positibo suposatzen dizu? / Por qué utiliza la bidegorri ¿Qué efecto positivo principal le aporta?

- 01. Ariketa, Bizitasuna, Plazerra, Lasaitasuna / Ejercicio, Vitalidad, Placer, Tranquilidad
- 02. Ekologia, Ez kutsatzea / Ecología, No contaminar
- 03. Azkartasuna, Erosotasuna, Segurtasuna / Rapidez, Comodidad, Seguridad
- 04. Dirua aurrezte / Ahorro de dinero

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

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

4. Nola baloratzen dituzu, orohar, 0tik 10era, bidegorri honen ondorengo alderdiak? / ¿Cómo valoras, en general, de 0 a 10, los siguientes aspectos del bidegorri?

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

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

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

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



4.3. **ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN**

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

4.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko **BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA** con otros usuarios

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

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

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

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

*(Oinezkoa bada pasa 10. galderara / Si es peatón pasar la pregunta 10)*

**B. TXIRRINDULARIENTZAKO / PARA CICLISTAS**

7. Bidegorri hau esistitu aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen? / ¿Utilizaba la bicicleta antes de existir este bidegorri?

- 01. Bai, orain bezainbeste / Sí, tanto como ahora
- 02. Bai, baina orain baino gutxiago / Sí, pero menos que ahora
- 03. Ez, erabiltzaile berria naiz / No, soy nuevo usuario

*(Aisi/kirol txirrindularia bada pasa 10 galderara /Si ciclista ocio/deportivo pasar la pregunta 10)*

**C. EGUNEROKO TXIRRINDULARIENTZAKO / PARA CICLISTAS COTIDIANOS**

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

- 01. Bai / Sí
- 02. Ez / No

9. Bidegorriak ez balego, nola egingo zenuke bidaia? / ¿Cómo realizaría el desplazamiento en el caso de no existir esta vía?

- 01. Bizikletaz beste bide batetik / En bicicleta por otro vía
- 02. Autoa / Coche
- 03. Garraio publikoa / Transporte público
- 04. Beste aukeraren bat (idatzi) / Otra opción (escribir) \_\_\_\_\_

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

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

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

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