



USO DE LA RED FORAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA DURANTE 2012



Marzo, 2013

ÍNDICE

1. PRESENTACIÓN	4
2. EVALUACIÓN GENERAL DEL USO DE LA RED	6
2.1. DATOS PRINCIPALES	6
2.2. Usuarios de la red y reparto modal	7
2.3. Evolución del uso ciclista y peatonal	11
2.4. Influencia del clima en la evolución del uso	14
2.5. Índices de uso	15
2.6. Frecuencia de uso	17
2.7. Uso en función del género	20
2.8. Motivos de uso	22
3. USO CICLISTA	24
3.1. Peso de la red en la movilidad ciclista interurbana	24
3.2. Motivos de uso	25
3.3. Efecto de la red sobre el aumento del uso de la bicicleta	30
3.4. Efecto de la red sobre la elección del modo de transporte	32
3.5. Opinión de los/las usuarios/as sobre la vía ciclista	38
4. USO PEATONAL	40
4.1. Motivos de uso	40
5. EVALUACIÓN POR TRAMOS	41
5.1. Azpeitia - Azkoitia	41
5.2. Astigarraga - Martutene	45
5.3. Tolosa - Alegia	48
5.4. Legazpi - Urretxu	51
5.5. Elgoibar - Maltzaga	54
5.6. Azpeitia - Lasao	55
5.7. Eskoriatza - Aretxabaleta	57
5.8. Leitzaran	58
5.9. Soraluze - Bergara	60
5.10. Zumarraga - Azkoitia	63
5.11. Beasain - Ormaiztegi	65
5.12. Zizurkil - Asteasu	68



5.13. Endarlatsa	71
5.14. Segura - Idiazabal	73
5.15. Antzuola - Bergara	74
5.16. Segura - Zegama	77
5.17. Añorga - Errekalde	78
6. CONCLUSIONES	79
7. ANEXOS	
7.1. Metodología de la encuesta	
7.2. Cuestionario utilizado	
7.3. Características de los contadores	

1. PRESENTACIÓN

Esta memoria de 2012 resume las principales tareas y conclusiones de la evaluación que por quinto año consecutivo realiza el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa sobre la Red Foral Básica de Vías Ciclistas.

Los objetivos principales del Observatorio son los siguientes:

- Evaluar cuánto, cómo y para qué se usa la red foral de vías ciclista-peatonales.
- Estudiar los factores que condicionan la utilización y uso de la red.
- Recabar la opinión y las demandas de los usuarios de la red.
- Aportar información útil para la toma de decisiones sobre la planificación, gestión y mejora continua de que es objeto la red.

En el presente informe presentamos un resumen de los resultados cuantitativos y cualitativos de la evaluación realizada sobre el uso de la red, ofreciendo información precisa sobre cada una de las vías que la completan, sobre los desplazamientos que se producen en la misma y sobre los/las usuarios/as.

La evaluación de los desplazamientos se ha realizado mediante un sistema de contadores automáticos y de recuentos manuales de contraste. Los datos obtenidos sirven de base para el análisis del tipo de usuarios de cada vía y la vocación de cada uno de los tramos. Esta red de conteo sistematizada comenzó a funcionar en el año 2007 y a fecha de enero de 2012 cubre 17 vías interurbanas que suman aproximadamente 78 km.

La evaluación sobre los/las usuarios/as está basada en una encuesta realizada a una muestra representativa de usuarios/as a pie de vía en mayo de 2012. Los datos revelan la diversidad de modalidades de uso que soporta la red y la satisfacción generalizada con la misma, además de ofrecer información muy útil para mejorar su gestión. Cada año destaca la creciente demanda de este tipo de infraestructuras evidenciando la rentabilidad social, ambiental y económica de la red construida.

El análisis de la magnitud y los tipos de uso que soporta la red verifica que, de forma creciente, la red está sirviendo como infraestructura viaria alternativa para la movilidad interurbana cotidiana no motorizada (motivo trabajo, estudios y gestiones). Por otra parte, la red ciclista-peatonal se ha constituido en un recurso saludable muy valorado por la población en general, que la utiliza para pasear, realizar ejercicio, relajarse y contactar con la naturaleza. En algún caso la red también está sirviendo para garantizar la seguridad de los/las ciclistas deportivos/as de carretera, que utilizan la vía evitando tramos de carretera especialmente peligrosos.

Desde que se realizó la memoria del año 2011, la red se ha ampliado con dos nuevas vías, concretamente las que conectan Segura con Zegama y Añorga con Errekalde. Por lo tanto, las vías ciclista-peatonales evaluadas en el año 2012 son las siguientes:



1.	Azpeitia - Azkoitia	3,9 Km
2.	Tolosa - Alegia	3,3 Km
3.	Astigarraga - Martutene (Donostia)	1,1 Km
4.	Legazpi - Zumarraga	3,1 Km
5.	Zumarraga - Azkoitia	10,9 Km
6.	Leitzaran	19,4 Km
7.	Soraluze - Bergara	4,0 km
8.	Elgoibar - Maltzaga	2,5 Km
9.	Asteasu - Zizurkil	3,0 Km
10.	Beasain - Ormaiztegi	3,0 Km
11.	Eskoriatza - Aretxabaleta	3,5 Km
12.	Endarlatsa	6,2 Km
13.	Segura - Idiazabal	2,3 Km
14.	Azpeitia - Lasao	4,0 Km
15.	Antzuola - Bergara	1,5 Km
16.	Segura - Zegama	3,2 Km
17.	Añorga - Errekalde	3,0 Km
TOTAL		77,9 Km

2. EVALUACIÓN GENERAL DEL USO DE LA RED

2.1. DATOS PRINCIPALES

Durante 2012, en las 17 vías que conforman la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa se produjeron un total de 3,2 millones de desplazamientos, de los cuales 2,4 millones fueron a pie (74 %) y 0,8 millones (26 %) en bicicleta. Se produjo un ligero descenso tanto en lo referente a peatones/as como a ciclistas. Los datos ofrecidos por la red en 2012 son los siguientes:

- ↳ 3.264.000 desplazamientos en el año 2012, con un promedio de 8.940 viajes por día.
- ↳ 842.000 viajes en bicicleta en el año 2012, con un promedio de 2.300 viajes por día.
- ↳ Los viajes realizados en bicicleta fueron el 26 %, y los realizados a pie el 74 %.
- ↳ Un descenso de usuarios de un 7 % respecto a 2011: un 5 % menos ciclistas, y un 8 % menos peatones/as¹.
- ↳ De todos modos, se contabilizaron un 0,2 % más usuarios/as que en 2011, sumando los datos correspondientes a las nuevas vías incorporadas a la red².
- ↳ El 45 % de los usuarios fueron mujeres. Dicha proporción se reduce al 22 % en el caso de los/las ciclistas (5 puntos más que en 2011); y llega al 53 % en el caso de los/las peatones/as (2 puntos más que en 2011).
- ↳ El 46 % de viajes ciclistas se producen por movilidad obligada, es decir, por motivo de trabajo, estudios o gestiones (25 % entre los/las peatones/as)³.
- ↳ El 90 % de los/as usuarios/as de la bicicleta afirmó que la vía se encuentra en buenas o muy buenas condiciones (el 53 % y el 37 % respectivamente).
- ↳ Un 60 % de los/las usuarios/as utilizó la vía por lo menos 4 días por semana.
- ↳ Un 67 % de los/las ciclistas cotidianos/as (motivo trabajo, estudios o gestiones) dispone de coche que deja de utilizarlo sustituyéndolo por la bicicleta.

¹ En este caso se computan las vías que disponen datos completos del 2011 y 2012. Ese es, precisamente, el dato que nos muestra la evolución del uso de dichas vías.

² Aquí se incluyen los/as usuarios/as de las cuatro vías abiertas en 2011 y 2012 y que disponen de contador instalado. Respecto a estos últimos itinerarios, solamente disponemos de datos referentes a esos años.

³ En las 8 vías que en 2011 recibían algún tipo de movilidad ciclista cotidiana significativa y se realizaron encuestas.

- Un 56 % de los/las ciclistas cotidianos/as usaría el coche para realizar el mismo desplazamiento en caso de no existir la vía ciclista. Un 14 % optaría por el transporte público.
- Un 19 % de los/las ciclistas de la red son nuevos/as usuarios/as de la bicicleta y un 32 % la utiliza más a partir de la existencia de la vía.

2.2. USUARIOS DE LA RED Y REPARTO MODAL

En el año 2012 se registraron en la red foral de vías ciclistas más de 3,2 millones de desplazamientos. En la tabla 1 se ordenan las vías de mayor a menor número de usuarios/as. De las 17 vías evaluadas, **2 vías tuvieron más de 400.000 usuarios/as** (Azpeitia - Azkoitia eta Astigarraga - Martutene), y en otras **2 fueron más de 300.000** (Tolosa - Alegia eta Legazpi - Urretxu). Las siguientes **6 vías** por nivel de uso tuvieron unos/as **200.000** usuarios/as (Elgoibar - Maltzaga, Azpeitia - Lasao, Eskoriatza - Aretxabaleta, Leitzaran, Soraluze - Bergara y Zumarraga - Azkoitia). Las siguientes **2 vías** rondaron los/las **150.000** usuarios/as (Beasain - Ormaiztegi y Zizurkil - Asteasu). En las siguientes **3 vías** fueron entre **60.000 y 90.000 usuarios/as** (Irun - Endarlatsa, Segura - Idiazabal y Antzuola - Bergara). En lo referente a Segura - Zegama y Añorga - Errekalde solamente se disponen datos de algunos meses.

El reparto modal varió bastante entre unas y otras vías. En el conjunto de la red en 2011 el **26 %** de los/las usuarios/as fueron **ciclistas** y el **74 % peatones/as**. Es reseñable que la proporción de ciclistas ha ido incrementándose en la mayoría de las vías desde el año 2008, cuando los/las ciclistas representaban un 22 % de los/las usuarios/as de toda la red, cuatro puntos menos que en el 2012.

	VÍA CICLISTA	Usuarios/as 2012	% de ciclistas	% de peatones/as
1	AZPEITIA - AZKOITIA	456.556	20 %	80 %
2	ASTIGARRAGA - MARTUTENE	403.425	31 %	69 %
3	TOLOSA - ALEGIA	368.250	44 %	56 %
4	LEGAZPI - URRETXU	311.959	19 %	81 %
5	ELGOIBAR - MALTZAGA	231.303	7 %	93 %
6	AZPEITIA - LASAO	194.582	17 %	83 %
7	ESKORIATZA - ARETXABALETA	192.670	20 %	80 %
8	LEITZARAN	189.542	26 %	74 %
9	SORALUZE - BERGARA	189.122	23 %	77 %
10	ZUMARRAGA - AZKOITIA	187.714	44 %	56 %
11	BEASAIN - ORMAIZTEGI	151.987	15 %	85 %
12	ZIZURKIL - ASTEASU	133.318	24 %	76 %
13	ENDARLATSA	88.550	61 %	39 %
14	SEGURA - IDIAZABAL	60.309	16 %	84 %
15	ANTZUOLA - BERGARA	57.658	16 %	84 %
16	SEGURA - ZEGAMA	40.156 ^[4]	22 %	78 %
17	AÑORGA-ERREKALDE	7.475 ^[5]	28 %	72 %
	TOTAL	3.264.576	26 %	74 %

Tabla 1: Usuarios/as durante 2012 y reparto modal⁴⁵

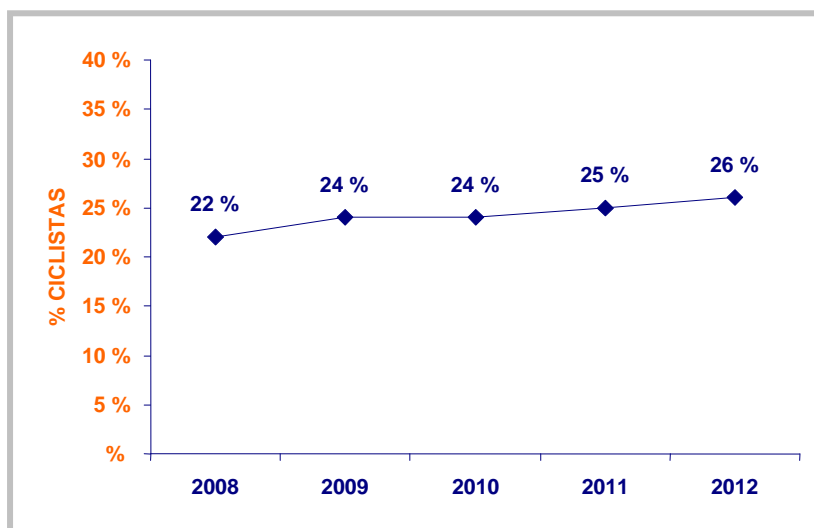


Gráfico 1. Evolución anual del porcentaje de ciclistas

⁴ Usuarios/as correspondientes a un periodo de 9 meses, ya que el contador se instaló en marzo de 2012.

⁵ Usuarios/as correspondientes a un periodo de mes y medio, ya que el contador se instaló en noviembre de 2012.

Dejando a un lado la vía Elgoibar – Maltzaga (mientras no se ejecute la conexión hacia Eibar tendrá forma de fondo de saco, y funcionará principalmente como paseo de peatones/as), **el porcentaje de bicicletas en las demás 16 vías anduvo entre el 15 y el 61 %: en 4 vías fue superior al 30 %, en otras 7 vías estuvo entre el 20 y el 30 %, y en las 5 vías restantes entre el 15 y el 19 %.**

	VÍA CICLISTA	% DE CICLISTAS		
		2011	2012	INCREMENTO
1	SORALUZE - BERGARA	18 %	23 %	+ 28 %
2	ZIZURKIL – ASTEASU	20 %	24 %	+ 20 %
3	AZPEITIA – AZKOITIA	20 %	23 %	+ 15 %
4	SEGURA – IDIAZABAL	14 %	16 %	+ 14 %
5	LEITZARAN	25 %	26 %	+ 4 %
6	TOLOSA – ALEGIA	43 %	44 %	+ 2 %
7	ENDARLATSA	60 %	61 %	+ 2 %
8	LEGAZPI – URRETXU	19 %	19 %	0 %
9	ANTZUOLA – BERGARA	16 %	16 %	0 %
10	ZUMARRAGA – AZKOITIA	45 %	44 %	- 2 %
11	BEASAIN – ORMAIZTEGI	16 %	15 %	- 6 %
12	ELGOIBAR – MALTZAGA	8 %	7 %	- 13 %
13	ASTIGARRAGA - MARTUTENE	36 %	31 %	- 14 %

Tabla 2: Evolución del porcentaje de ciclistas entre 2011 y 2012 (en las 13 vías en las que se han recogido datos referidos a los 24 meses)

Entre las 13 vías en las que se han recogido datos correspondientes a los años 2011 y 2012 completos, **el porcentaje de la bicicleta en el reparto modal ha subido en 7 de ellas, se ha mantenido en 2, y se ha reducido en las restantes 4 vías.** En lo referente a los aumentos, la subida ha sido del 18 al 23 % en Soraluze – Bergara, del 20 al 24 % en Zizurkil – Asteasu, del 20 al 23 % en Azpeitia – Azkoitia, del 14 al 16 % en Segura – Idiazabal, del 43 al 44 % en Tolosa – Alegia, del 25 al 26 % en Leitzaran, y del 60 al 61 % en Irun – Endarlatsa. El porcentaje se ha mantenido en el tramo Legazpi – Urretxu (19 %) y en el Antzuola – Bergara (16 %). Descensos de un solo punto porcentual se han producido en los tramos Elgoibar – Maltzaga, Zumarraga - Azkoitia y Beasain - Ormaiztegi, y de 5 puntos en el tramo Astigarraga - Martutene.

Tomando en cuenta todas las vías, **los fines de semana el porcentaje de la bicicleta es mayor (30 %) que los días laborables (24 %).**

El reparto modal varió bastante según la estación del año; así, los porcentajes de la bicicleta fueron superiores al 20 % durante 9 meses de los 12 del año. En general, este reparto siguió una dinámica similar a la comprobada en 2011. La cifra más baja se produjo en febrero, con un 15 % (fue un mes de especial mal tiempo); y la cifra más alta en agosto, con un 35 %. Al igual que en años anteriores, los porcentajes más altos se

produjeron en primavera y verano (en el capítulo 2.4 del presente informe se analiza la climatología especial del 2012, junto con su influencia en el uso).

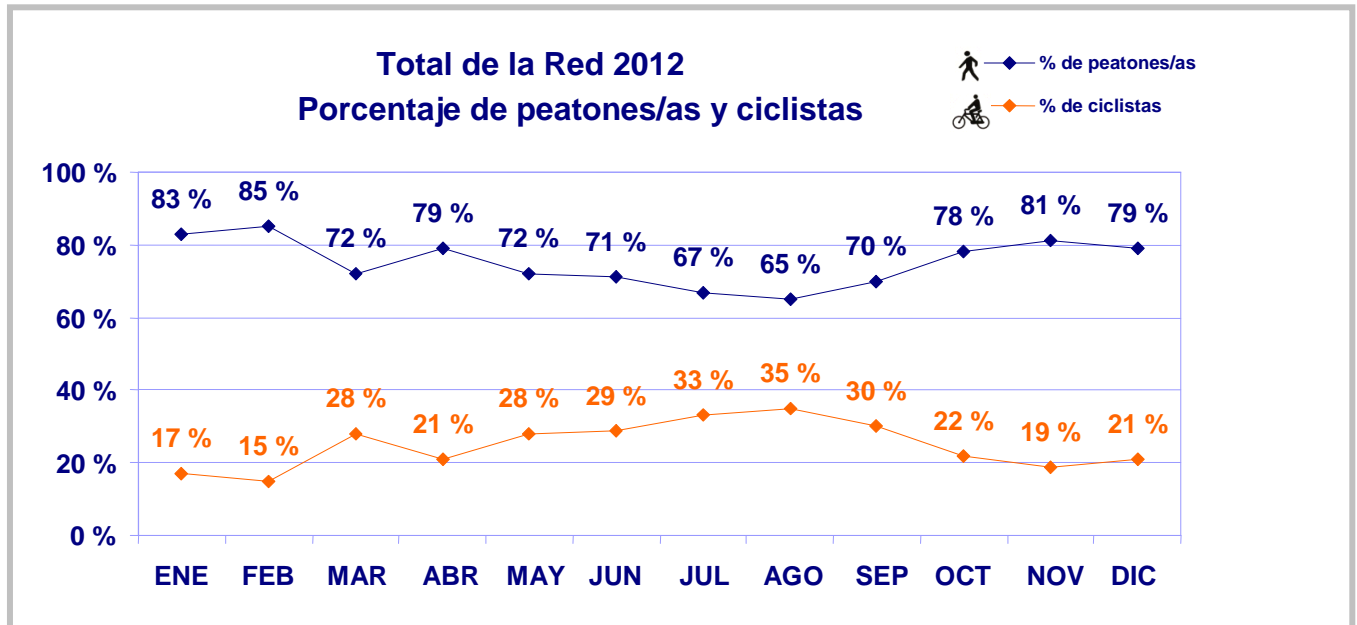


Gráfico 2. Evolución del reparto modal mensual en toda la red, durante 2012

2.3. EVOLUCIÓN DEL USO CICLISTA Y PEATONAL

El año 2012 **se rompió la tendencia alcista** del uso, que se había producido desde el año 2008 al 2011 durante cuatro años seguidos. Esta ruptura de tendencia se ha producido tanto en la red en general como en la mayoría de los itinerarios. Concretamente, durante 2012 hubo un 7 % menos de usuarios/as que en 2011; el descenso entre los/las peatones fue del 8 %, y del 5 % aproximadamente entre los/las ciclistas.

El 35 % del descenso de usuarios/as producido en los 13 itinerarios para los cuales se tienen datos de los años 2011 y 2012 completos se produjo en las 3 "vías verdes" (Leizaran, Endarlatsa y Zumarraga - Azkoitia), cuando no representan más que un 16 % del total de los mismos. Esto puede dar a entender que **la mayoría de usuarios/as "perdidos" pertenecen al grupo de los/las usuarios/as de ocio**, como muestra de la mayor influencia del clima en este tipo de usuarios/as. El descenso en el tramo Azpeitia - Azkoitia está relacionado con la apertura en 2011 del tramo Azpeitia - Lasao.

VÍA CICLISTA	Usuarios/as 2012	Evolución 2012 respecto a 2011					
		Usuarios/as		Peatones/as		Ciclistas	
		Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
AZPEITIA-AZKOITIA	456.556	- 123.295	- 21,3 %	- 116.874	- 24,3 %	- 6.421	- 6,5 %
ASTIGARRAGA-MARTUTENE	403.425	+ 41.749	+ 11,5 %	+ 43.845	+ 18,8 %	- 2.096	- 1,6 %
TOLOSA-ALEGIA	368.250	- 9.563	- 2,5 %	- 8.317	- 3,9 %	- 1.246	- 0,8 %
LEGAZPI-URRETXU	311.959	- 6.467	- 2,0 %	- 5.106	- 2,0 %	- 1.361	- 2,3 %
ELGOIBAR-MALTZAGA	231.303	+ 9.713	+ 4,4 %	+ 12.614	+ 6,2 %	- 2.901	- 15,8 %
LEITZARAN	189.542	- 44.225	- 18,9 %	- 34.912	- 19,9 %	- 9.313	- 15,9 %
SORALUZE-BERGARA	189.122	- 33.708	- 15,1 %	- 36.595	- 20,1 %	+ 2.887	+ 7,1 %
ZUMARRAGA-AZKOITIA	187.714	- 42.831	- 18,6 %	- 22.566	- 17,7 %	- 20.265	- 19,7 %
BEASAIN - ORMAIZTEGI	151.987	+ 1.190	+ 0,8 %	+ 2.619	+ 2,1 %	- 1.429	- 5,8 %
ZIZURKIL-ASTEASU	133.318	- 3.277	- 2,4 %	- 6.847	- 6,3 %	+ 3.570	+ 12,8 %
ENDARLATSА	88.550	- 8.394	- 8,7 %	- 4.162	- 10,8 %	- 4.232	- 7,2 %
SEGURA-IDIAZABAL	60.309	3.339	5,9 %	1.319	2,7 %	+ 2.020	+ 25,4 %
ANTZUOLA - BERGARA	57.658	- 664	- 1,1 %	- 135	- 0,3 %	- 529	- 0,9 %
COMPARATIVA 2011-2012	2.829.693	- 216.433	- 7,1 %	- 175.117	- 7,8 %	- 41.316	- 5,2 %

Tabla 5. Usuarios/as durante 2012 y evolución respecto al 2011 (excepto las vías abiertas en 2011 y 2012 en las cuales se han instalado contadores).

LAS 13 VÍAS QUE DISPONEN DE DATOS COMPLETOS SOBRE 2011 Y 2012

	Usuarios/as	Peatones/as	Ciclistas
2012	2.829.693	2.069.352	760.341
2011	3.046.126	2.244.469	801.657
Incremento	- 216.433	- 175.117	- 41.316
% de incremento	- 7,1 %	- 7,8 %	- 5,2 %

Tabla 6. Usuarios/as durante 2012 y evolución respecto al 2011 (datos referentes a los 13 itinerarios para los cuales se han recogido datos de los 24 meses correspondientes)

	USUARIOS/AS TOTALES 2012	INCREMENTOS			
		Usuarios/as	Peatones/as	Ciclistas	
INSTALADOS HASTA 2011 TOTAL	2.829.693	- 216.433	- 175.117	- 41.316	
INSTALADOS EN 2011 Y 2012	ESKORIATZA - ARETXABALETA	192.670	192.670	154.718	37.952
	AZPEITIA - LASAO	194.582	194.582	161.404	33.178
	SEGURA - ZEGAMA	40.156	40.156	31.112	9.044
	AÑORGA - ERREKALDE	7.475	7.475	5.359	2.116
INSTALADOS HASTA 2012 TOTAL	3.264.576	+ 218.450	+ 177.476	+ 40.974	

Tabla 7. Usuarios/as durante 2012 (sumados los itinerarios abiertos en 2011 y 2012 en los cuales se han instalado contadores)

DATOS DE 2011 Y 2012 (DE 15 Y 17 VÍAS)

	Usuarios/as	Peatones/as	Ciclistas
2012	3.264.576	2.421.945	842.631
2011	3.258.797	2.411.807	846.990
Incremento	5.779	10.138	- 4.359
% de incremento	+ 0,2 %	+ 0,4 %	- 0,5 %

Tabla 8. Usuarios/as durante 2012 y evolución respecto al 2011 (incluidos los itinerarios abiertos en 2011 y 2012 en los cuales se han instalado contadores)

Una vez analizada la evolución producida en el número de usuarios/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, manteniéndose durante el último año unas cifras muy similares a las de 2011.

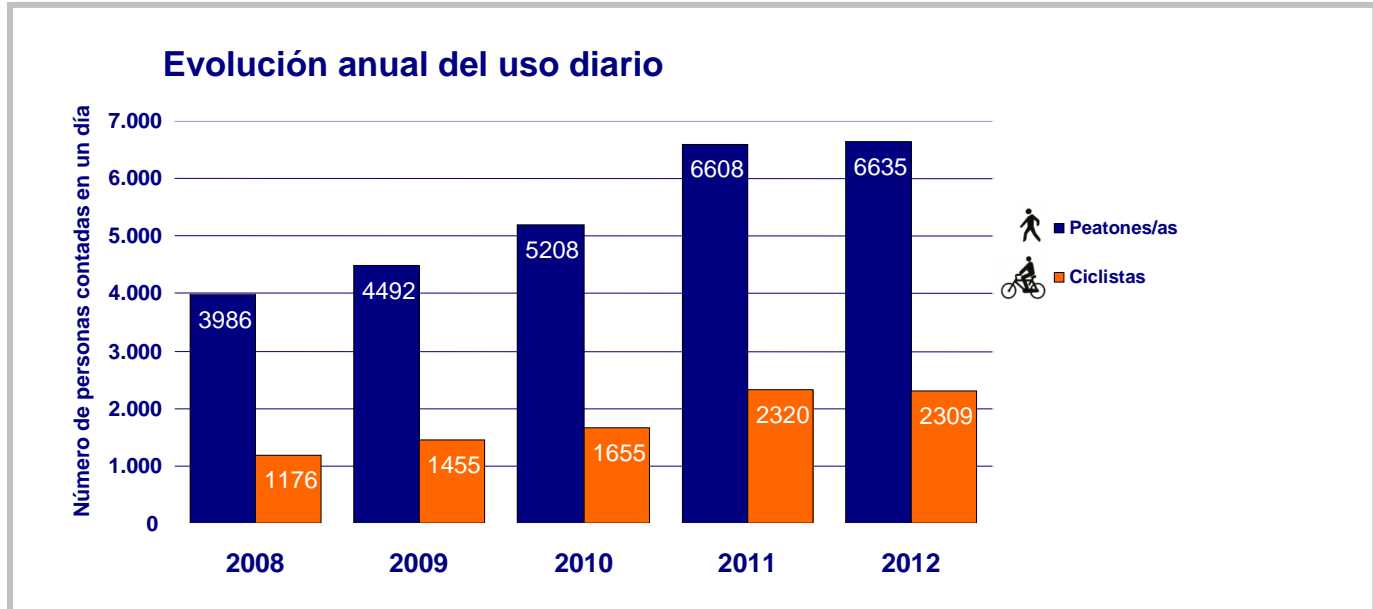


Gráfico 3. Evolución anual de los viajes cotidianos registrados en la red foral

2.4. INFLUENCIA DEL CLIMA EN LA EVOLUCIÓN DEL USO

Comparándola con la de los 4 años anteriores, **la evolución del uso en 2012 siguió unos parámetros fuera de lo habitual**, ya que **la influencia del clima** tuvo gran peso en la misma. Al igual que en años anteriores, el periodo de mayor uso fue el comprendido entre marzo y noviembre, con un descenso intermedio durante el mes de agosto. Durante 6 meses de 2012 el número de usuarios/as fue superior al de 2011 (en marzo, mayo, junio, julio, septiembre y diciembre), y durante los restantes 6 meses el número fue inferior (enero, febrero, abril, agosto, octubre y noviembre), con diferencias notables en algunos casos. Ciertamente, el 2012 fue un año de grandes contrastes, en lo que a clima se refiere.

El año 2012 fue cálido en Gipuzkoa (el 2011 también lo fue). En cuanto a precipitaciones, el 2012 fue un poco más húmedo que el 2011, y ha sido clasificado oficialmente **entre normal y húmedo** (el año 2011 fue calificado como seco). Por lo tanto, en esta primera diferencia general podemos encontrar una de las razones del ligero descenso de usuarios/as producido en 2012. Pero para explicar la curiosa evolución del uso durante 2012 debemos realizar un análisis más profundo, mes a mes.

Utilizando la terminología de la meteorología, el invierno de 2012 fue frío y húmedo, y el mes de febrero muy frío (el más frío de los últimos 48 años en la CAV); en consecuencia, hubo **40.000 usuarios/as menos** que el mes de febrero de 2011. El mes de **marzo de 2012 fue muy cálido**, y hubo **22.000 usuarios/as más** que en marzo de 2011. Sin embargo, **abril fue muy húmedo y frío, y hubo 87.000 usuarios/as menos** que en abril de 2011 (se registraron un total de 25 días de precipitación durante el mes). **Mayo fue cálido en extremo**, uno de los meses de mayo más cálidos de los últimos 30 años junto con los de los años 2006 y 2011, y en consecuencia hubo más de 300.000 usuarios (se mantuvieron cifras parecidas a las de mayo de 2011). **Los meses de verano fueron muy cálidos**, y exceptuando agosto las cifras de uso **fueron superiores a las de 2011. Octubre y noviembre fueron normales y fríos** en cuanto a temperatura, y **húmedos** en cuanto a precipitación; el uso fue un poco inferior al de 2011. Sin embargo **diciembre** fue un poco más cálido que la media, y más seco que el de 2011 en cuanto a precipitación; el uso dio cifras más altas, concretamente **21.000 usuarios/as más** que durante diciembre de 2011.

Estos contrastes reseñables en cuanto a tiempo atmosférico han producido **contrastos en el uso, mes a mes**, los cuales quedan reflejados en los **bruscos saltos** que recoge el gráfico siguiente (normalmente las subidas y bajadas suelen ser más graduales en este gráfico).

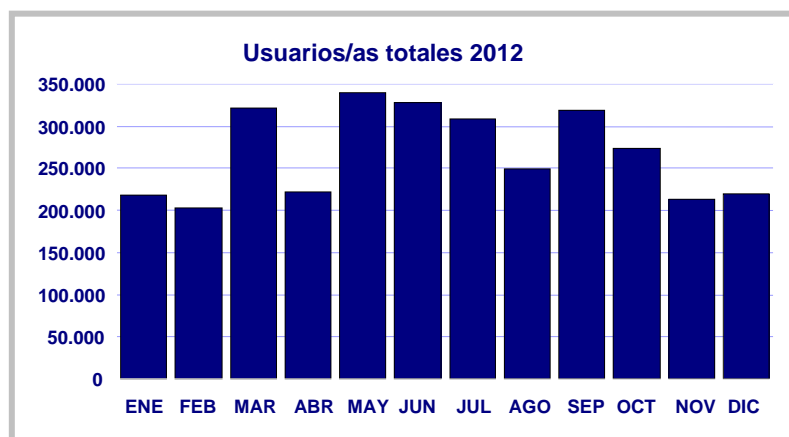


Gráfico 2. Evolución mensual del número de usuarios/as en la red foral durante 2012

2.5. ÍNDICES DE USO

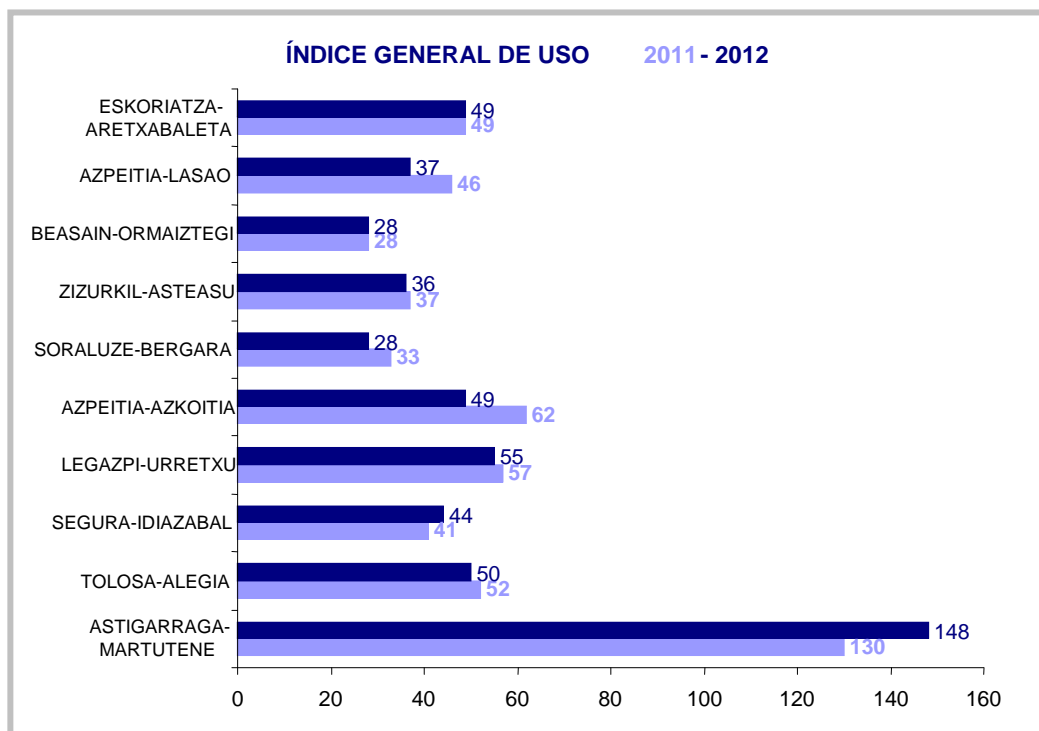
Un interesante modo de valorar la utilidad o rentabilidad de una vía consiste en relacionar las cifras de uso con las poblaciones a las que da servicio. El Índice de Utilización General (considerando peatones/as y ciclistas en conjunto) y el Índice de Utilización Ciclista se calcula para núcleos de población conectados por una determinada vía y relaciona el número de habitantes de los mismos con el número de viajes registrados en la vía. *Viene dado en viajes/día/1.000 habitantes.*

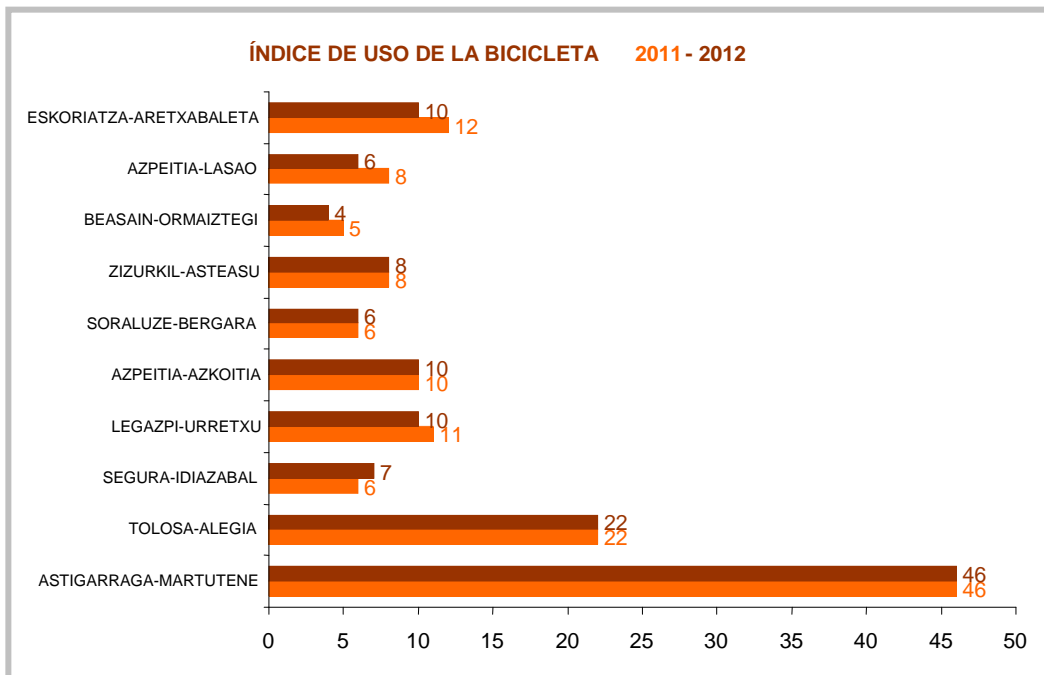
Los índices ofrecen una idea de la rentabilidad específica de cada vía, pudiendo suceder que una vía con un número de usuarios/as relativamente reducido tenga un índice tan elevado o superior a otra vía con números absolutos elevados, resultando la primera proporcionalmente tan o más utilizada que la segunda.

En la tabla siguiente se muestra que **las vías ciclistas próximas a Donostia registran los mayores índices generales de uso y los mayores, asimismo, de uso de la bicicleta.** La explicación la podemos encontrar, quizás, en el mayor atractivo de la capital, en las infraestructuras para uso de la bicicleta y en la tradición que tiene dicho uso. Estos altos índices también pueden estar relacionados con la falta de alternativas para los/las peatones/as en estos lugares. Por otra parte, dejando a un lado las excepciones resulta reseñable que **los mayores índices de uso de la bicicleta se dan en municipios que cuentan con infraestructura municipal para las mismas** (Legazpi, Tolosa, Azpeitia).

MEDIA ANUAL (vía a vía)	2012	
	Índice general de uso	Índice de uso de la bicicleta
ASTIGARRAGA-MARTUTENE	148	46
AÑORGA-ERREKALDE	129	35
ANTZUOLA-BERGARA	73	11
LEGAZPI-URRETXU	55	10
TOLOSA-ALEGIA	50	22
AZPEITIA-AZKOITIA	49	10
ESKORIATZA-ARETXABALETA	49	10
SEGURA-IDIAZABAL	44	7
SEGURA-ZEGAMA	43	10
AZPEITIA-LASAO	37	6
ZIZURKIL-ASTEASU	36	8
SORALUZE-BERGARA	28	6
BEASAIN-ORMAIZTEGI	28	4
MEDIA ANUAL (red)	59	14

Tabla 9. Índices de uso de la red foral en 2012





2.6. FRECUENCIA DE USO

Al igual que en años anteriores, la frecuencia de uso de la red ha sido alta durante 2012. En una encuesta realizada, **el 60 % expuso que utilizaba la red por lo menos 4 veces a la semana** (8 puntos por debajo de 2011, y en la misma proporción que en 2010). **El 30 % por lo menos una vez a la semana** (3 puntos por encima de 2011 y 2010). **El 10 %** afirmó que la utilizaba **de vez en cuando** (un 5 % en 2011 y un 13 % en 2010). Muchas personas dudan a la hora de responder a esta pregunta, y responden que la utilización de la vía ciclista/peatonal **depende del tiempo**, principalmente en el caso de los/las ciclistas.

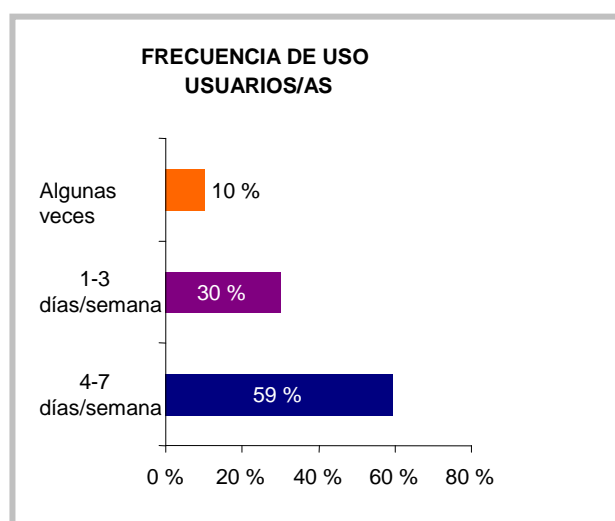


Gráfico 4. Frecuencia de uso de la red en 2012

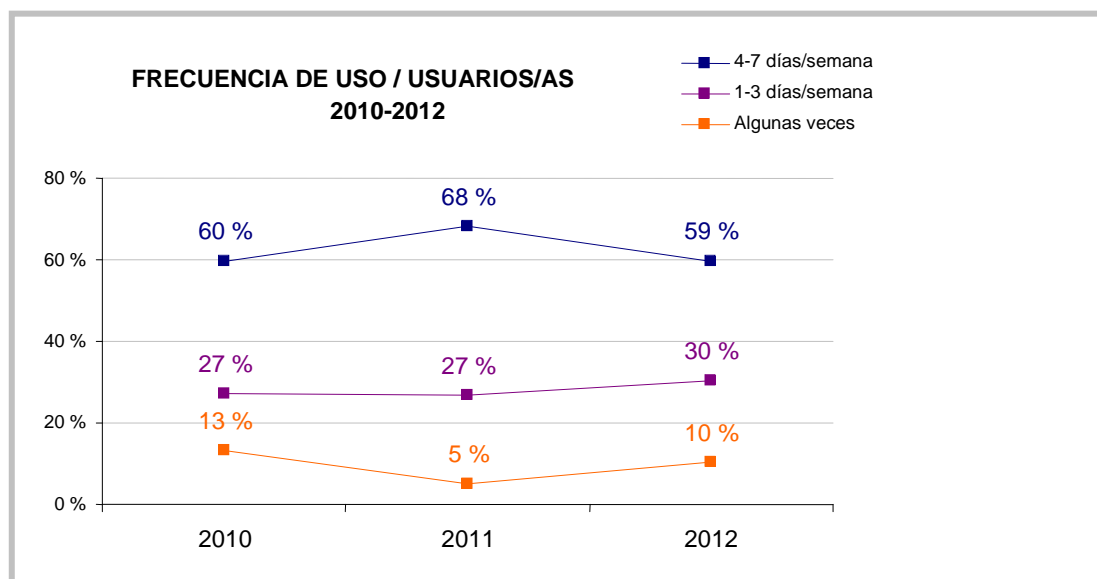


Gráfico 5. Evolución de la frecuencia de uso de la red (2010-2011-2012)

Es de destacar que mientras **el 60 % de los/las peatones/as** utiliza la red 4 veces por semana, este porcentaje se reduce en casi 20 puntos en el caso de **los/las ciclistas (42 %)**. Este dato nos vuelve a mostrar que la influencia del clima es mucho más acusada entre los/las ciclistas que entre los/las peatones/as, y que los/las ciclistas deportivos/as limitan el uso de la bicicleta a algunos días de la semana.

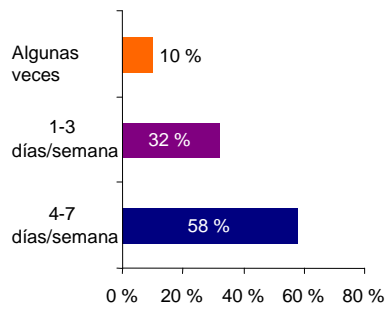
En esta frecuencia de usos no se aprecian diferencias llamativas en cuanto a sexo: **entre las mujeres la frecuencia es algo mayor**, el 63 % la utiliza un mínimo de 4 veces por semana, mientras que entre los hombres el porcentaje es del 58 %.

Si analizamos la frecuencia general vía a vía, las proporciones cambian; por ejemplo, la proporción de las personas que utilizan la red un mínimo de 4 veces por semana está entre el 40 % de Zizurkil – Asteasu y el 80 % de Antzuola – Bergara⁶.

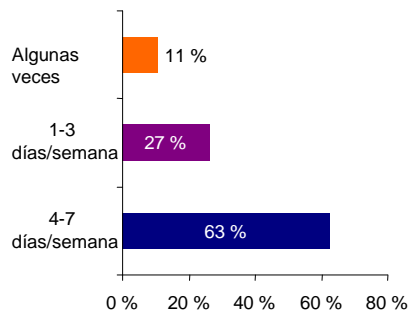
⁶ Puede consultarse el documento "Estudio sobre uso de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Encuesta a los usuarios 2012". DFG



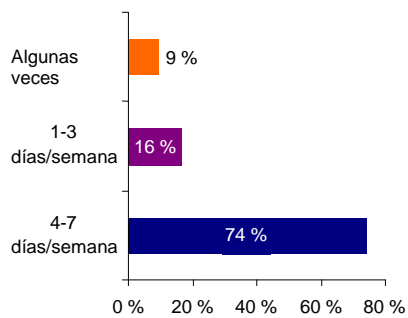
FRECUENCIA DE USO HOMBRES



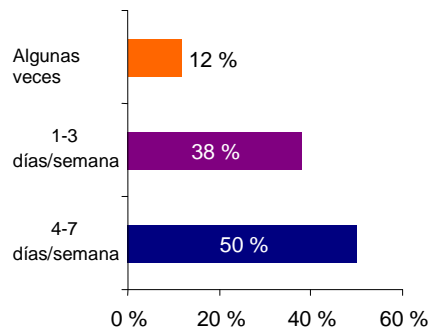
FRECUENCIA DE USO MUJERES

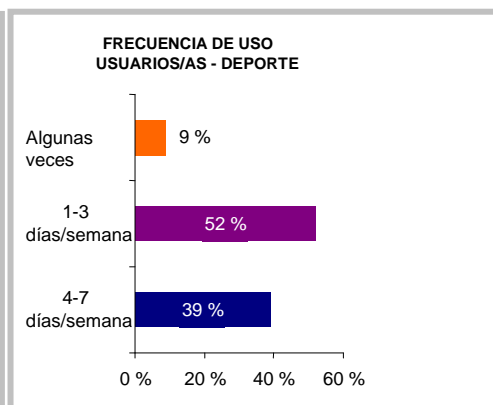
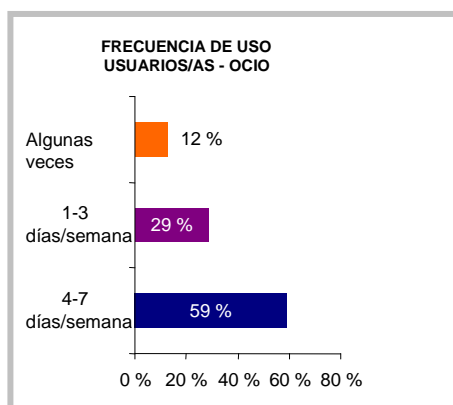
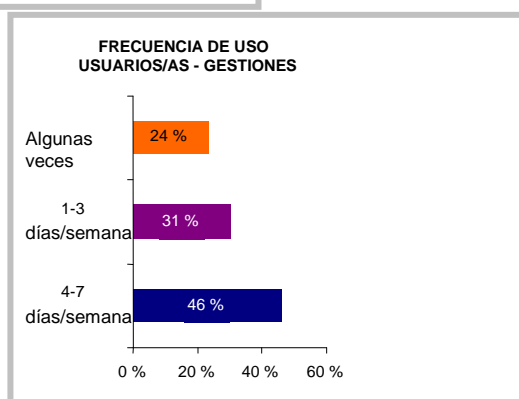
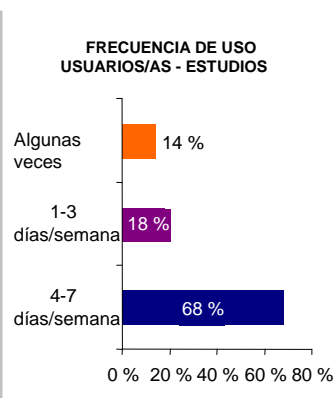
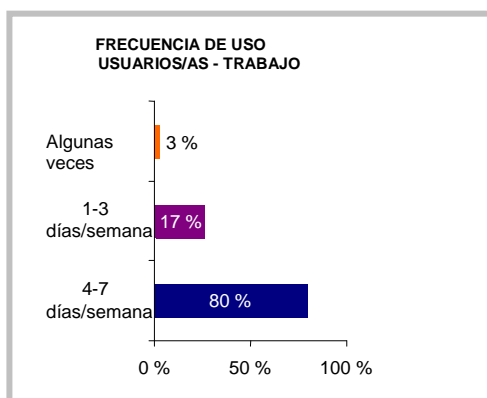


FRECUENCIA DE USO PEATONES/AS



FRECUENCIA DE USO CICLISTAS





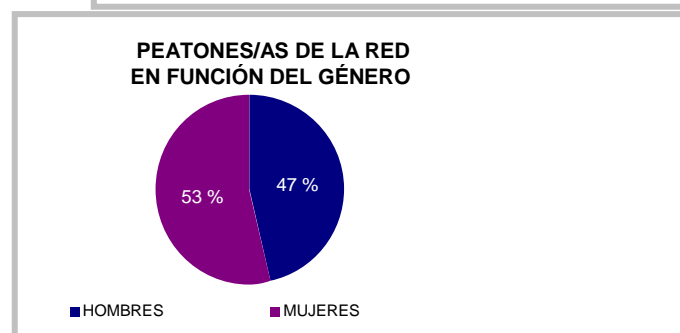
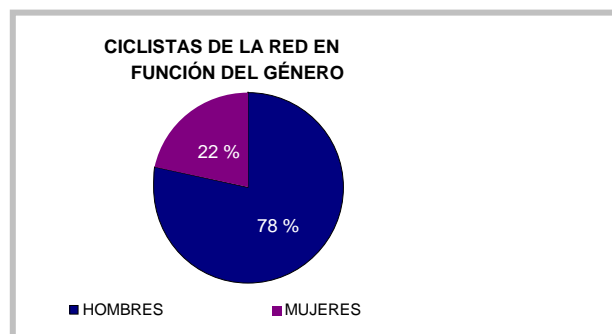
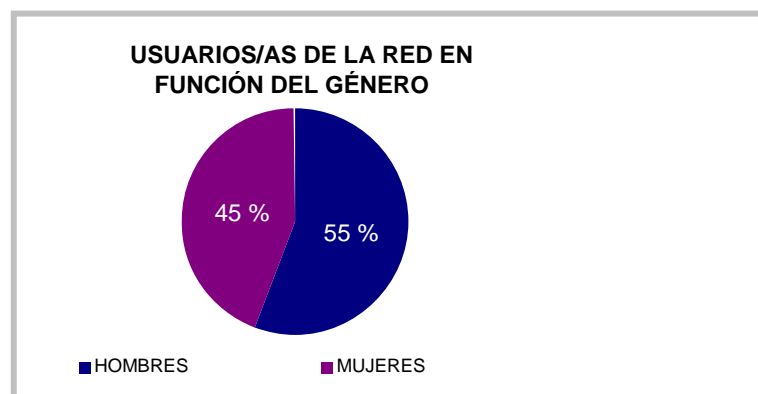
2.7. USO EN FUNCIÓN DEL GÉNERO

En cuanto al uso de la red en función del género, según conteos manuales realizados en el mes de mayo de 2012, un 55 % de los usuarios son hombres mientras un 45% mujeres. Respecto al modo de desplazamiento, el número de mujeres es algo mayor entre los peatones, un 53 % (en 2011 eran un 51 %). Sin embargo **en el colectivo de ciclistas** los hombres son el 78 %, y **las mujeres el 22 %** (5 puntos más que en 2011, ya que entonces no sumaban más que el 17 %).

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

- Según el barómetro de la bicicleta, el conocimiento sobre el 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 entre 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.

Mientras que **entre los/las ciclistas cotidianos/as** (desplazamientos motivados por trabajo, estudios o gestiones) **la proporción de hombres es del 42 %, entre las mujeres alcanza el 58 %** (4 y 10 puntos más, respectivamente, que en 2011).



Gráficos 5, 6 y 7. Distribución de usuarios/as de la red en función del género (2012)

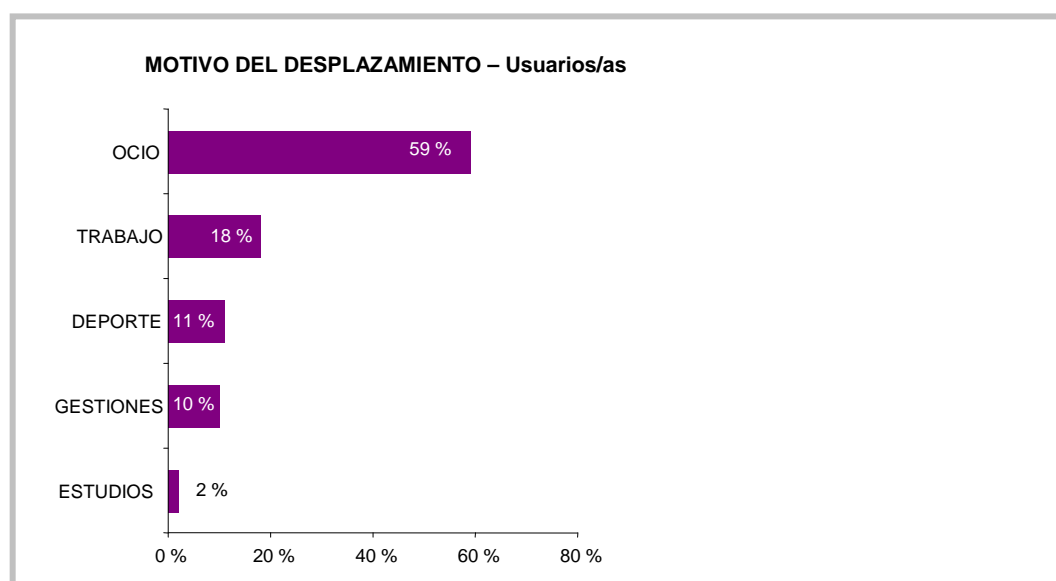
	USUARIOS/AS		CICLISTAS		PEATONES/AS	
	·	9	·	9	·	9
ANTZUOLA-BERGARA	48 %	52 %	100 %	0 %	42 %	58 %
ZIZURKIL-ASTEASU	62 %	38 %	88 %	13 %	50 %	50 %
ASTIGARRAGA-MARTUTENE	51 %	49 %	76 %	24 %	37 %	63 %
AZPEITIA-AZKOITIA	59 %	41 %	78 %	22 %	57 %	43 %
BEASAIN-ORMAIZTEGI	63 %	37 %	74 %	26 %	53 %	47 %
LEGAZPI-URRETXU	45 %	55 %	78 %	22 %	35 %	65 %
SORALUZE-MEKOLALDE	61 %	39 %	90 %	10 %	53 %	47 %
TOLOSA-ALEGIA	55 %	45 %	76 %	24 %	34 %	66 %
TOTAL	55 %	45 %	78 %	22 %	47 %	53 %

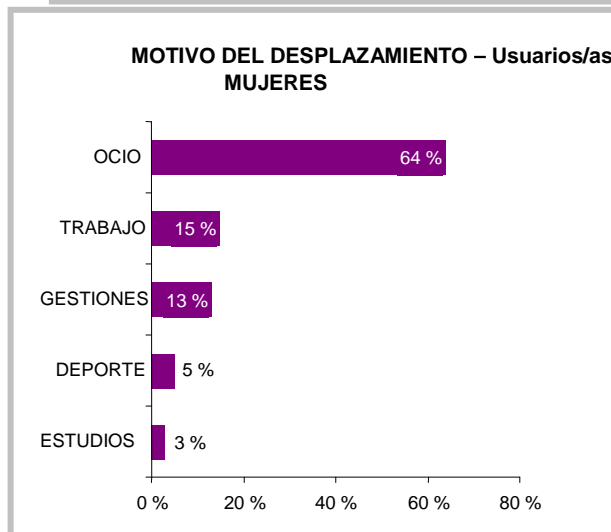
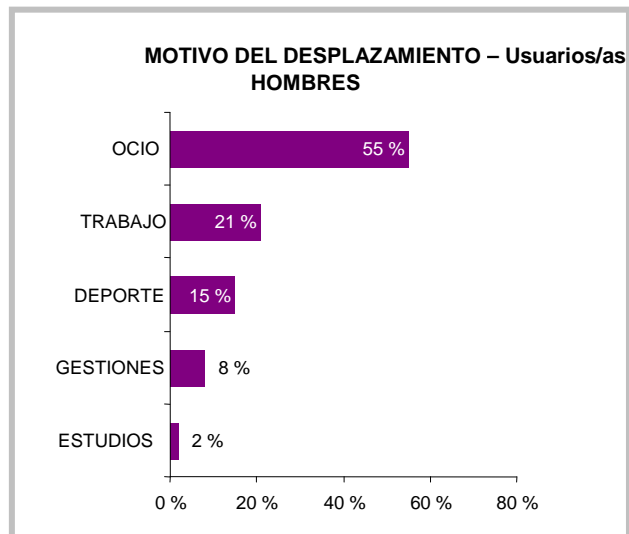
Tabla 10. Distribución de usuarios/as de la red en función del género (por vías)

2.8. MOTIVOS DE USO

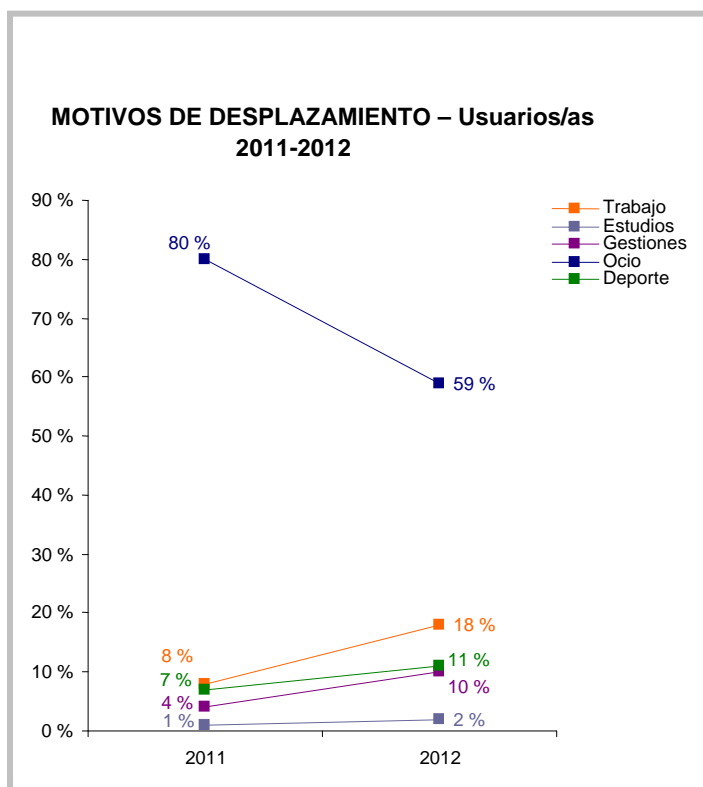
Los motivos de desplazamiento difieren bastante en función del modo de transporte (en el resto de apartados del presente informe los modos ciclistas y peatonales se analizan de modo diferenciado). Analizando ambos conjuntamente, se obtienen los datos siguientes.

Considerando la red en general, durante 2012 el 59 % de los desplazamientos vienen motivados por paseo y ocio, el 11 % por deporte, y **el 30 % están relacionados con la movilidad obligada** (18 % por trabajo, 2 % por estudios y 10 % por gestiones). **Los viajes motivados por la movilidad obligada han subido un 17 %** respecto al 2011, concretamente del 13 % al 30 %. Los motivados por trabajo del 8 % al 18 %, por estudio del 1 % al 2 %, y por gestiones del 4 % al 10 %. Entre los hombres, los motivados por la movilidad obligada suponen el 31 % del total (un aumento de 13 puntos respecto a 2011), y entre las mujeres llegan al mismo porcentaje (31 %, con una subida de 25 puntos en este caso).





Gráficos 8, 9 y 10. Motivo principal de desplazamiento entre los/las usuarios/as de la red (2012)



3. USO CICLISTA

3.1. PESO DE LA RED EN LA MOVILIDAD CICLISTA INTERURBANA

Además de los desplazamientos producidos en la red, en Gipuzkoa también se realizan otros viajes en bicicleta, y podemos suponer que en la mayoría de los mismos se utiliza la red normal de carreteras. El papel cuantitativo que cumple la Red Foral Básica de Vías Ciclistas en el número total de desplazamientos interurbanos en bicicleta puede explicarse mediante ciertos datos recogidos en la encuesta de movilidad de la CAV de 2011.

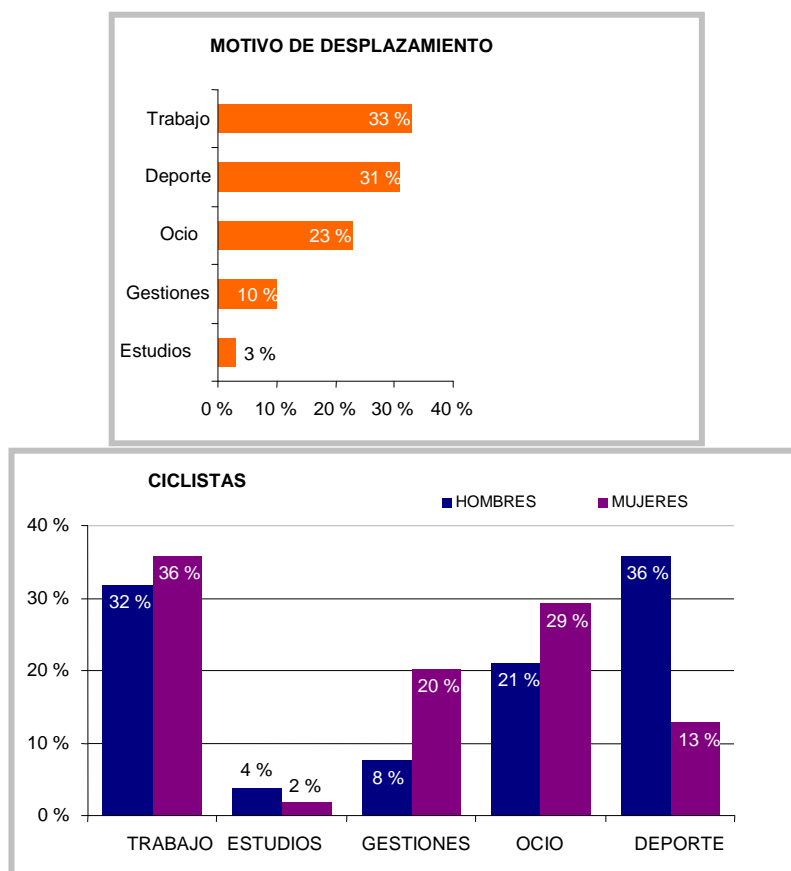
Según la citada encuesta, en Gipuzkoa se realizaron un total de 46.726 desplazamientos diarios en bicicleta durante 2011. Extrapolando las características de la encuesta a Gipuzkoa, un 9,7 de dichos viajes serían interurbanos (el 90,3 % se circunscribirían al núcleo urbano), es decir, 4.532 desplazamientos. Según esto, y teniendo en cuenta que en la Red Foral Básica de Vías Ciclistas se realizan un total de 2.321 desplazamientos, esta red **recogería el 51 % del total de viajes interurbanos en bicicleta en Gipuzkoa**. Es decir, el 49 % restante de desplazamientos se realiza exclusivamente por carretera, normalmente por ciclistas deportivos/as de carretera.

El dato superior subraya **la importancia del papel que cumple la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa a la hora de posibilitar la movilidad ciclista** (más aún teniendo en cuenta que una gran parte de la red está todavía sin construir).

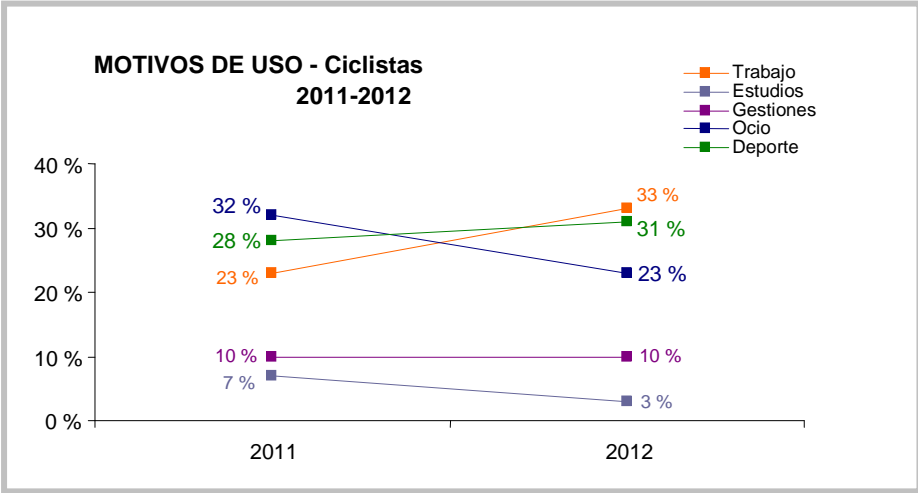
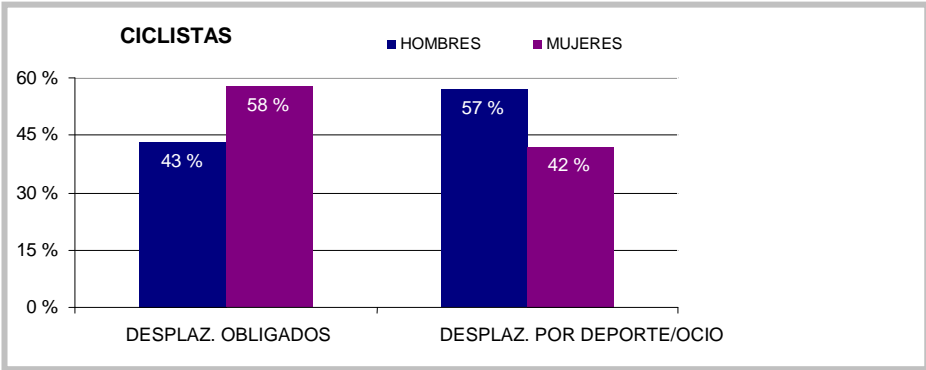
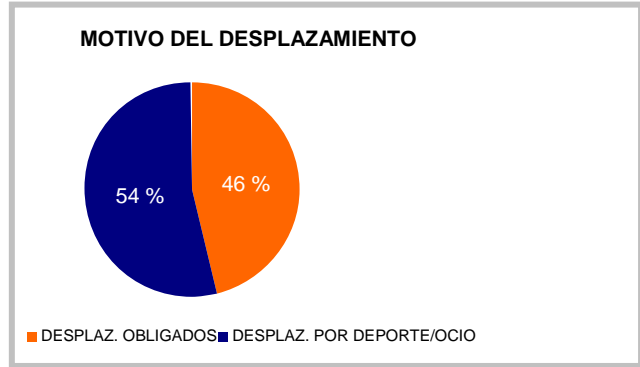
3.2. MOTIVOS DE USO

El 46 % de los desplazamientos ciclistas en la red en estudio son motivados por la movilidad obligada, es decir, por trabajo, estudios o gestiones. Esta cifra es **6 puntos superior a la correspondiente a 2011** (en la encuesta de 2011 fueron el 40 %). Tal y como se expondrá más adelante, este incremento es provocado principalmente por mujeres. **El 33 % de los viajes son motivados por trabajo** (10 puntos más que en 2011), **el 3 % por estudios** (4 puntos menos que en 2011), y **el 10 % por gestiones** (proporción similar a la de 2011). El resto de ciclistas, es decir, **el 54 %, utilizan la vía ciclista para paseo o para deporte** (el 31 % para deporte, y el 23 % para paseo u ocio tranquilo).

Al igual que sucedió en 2011, en 2012 se aprecian diferencias notables en los motivos de viaje, si se estudian por sexos. La proporción de hombres que utilizan la bicicleta para ir al trabajo es del 32 %, y la de mujeres del 36 %. En el caso de los estudios la utilización de los hombres es algo superior; sin embargo, la proporción de mujeres es bastante superior en los viajes motivados por gestiones (12 puntos superior). La proporción de hombres que la utiliza para deporte es el triple de la de mujeres. Por lo tanto, mientras que entre las personas que utilizan la bicicleta por movilidad obligada o **entre los ciclistas cotidianos la proporción de hombres es del 42 %, entre las mujeres alcanza el 58 %** (4 y 10 puntos más, respectivamente, que en 2011). Lo cual demuestra que **el incremento de ciclistas cotidianos/as respecto al 2011 ha venido de la mano de las mujeres.**

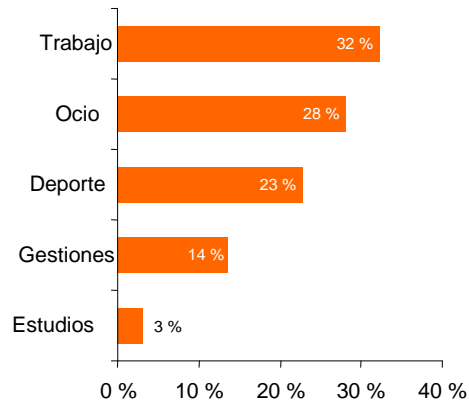


Gráficos 11 y 12. Motivo principal de los viajes ciclistas en la red (2012)

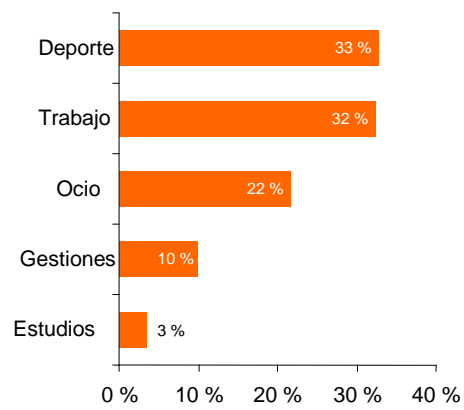


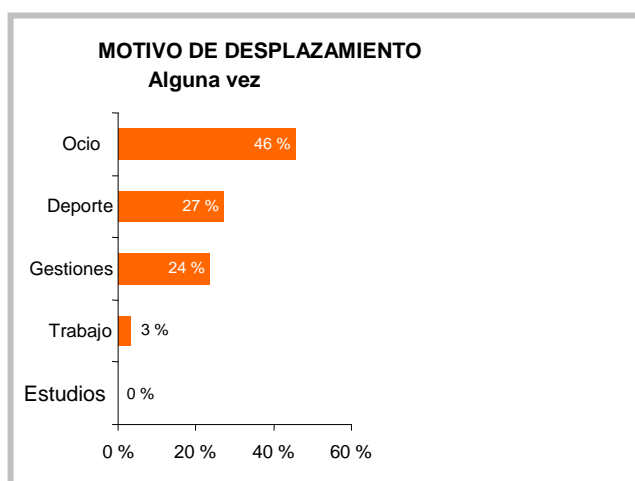
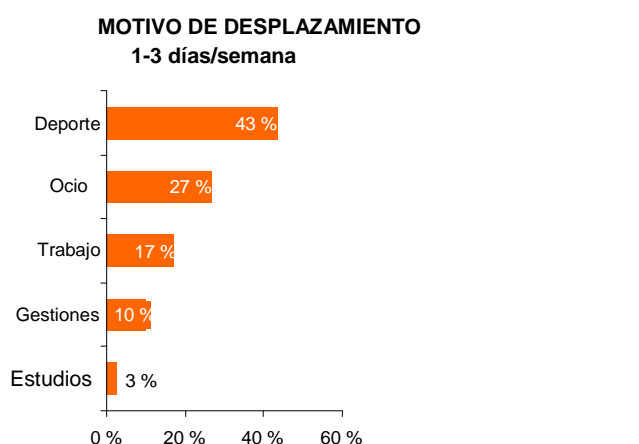
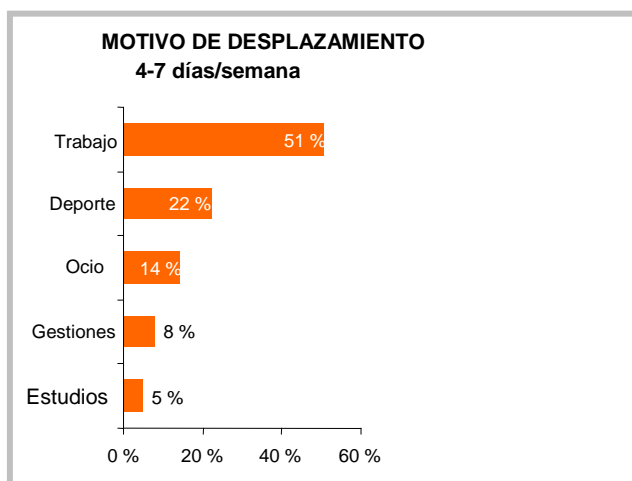


MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO Nuevo/a usuario/a



MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO Usuario/a antiguo/a





Las proporciones de ciclistas cotidianos/as varían mucho en función del tramo o vía que se trate. En la tabla 10 se ofrecen datos porcentuales y absolutos correspondientes a vías en las que el uso cotidiano de la bicicleta (motivo de viaje trabajo, estudios o gestiones) tiene un papel importante. Un dato a reseñar: **los viajes motivados por los tres tipos de razones citados (trabajo, estudios, gestiones) hacen un total de casi 244.000 viajes en bicicleta al año.**



VÍA CICLISTA	NÚMERO ANUAL DE CICLISTAS	% DE CICLISTAS COTIDIANOS/AS (TRABAJO, ESTUDIOS, GESTIONES)	NÚMERO ANUAL DE CICLISTAS COTIDIANOS/AS (TRABAJO, ESTUDIOS, GESTIONES)
TOLOSA - ALEGIA	161.564	29 %	46.854
ASTIGARRAGA - MARTUTENE	124.691	57 %	71.074
AZPEITIA - AZKOITIA	91.031	37 %	33.681
LEGAZPI - URRETXU	59.086	59 %	34.861
SORALUZE - BERGARA	43.402	20 %	8.680
ZIZURKIL - ASTEASU	31.886	75 %	23.914
BEASAIN - ORMAIZTEGI	22.721	82 %	18.631
ANTZUOLA - BERGARA	9.227	67 %	6.182
TOTAL	543.608	45 %	243.877

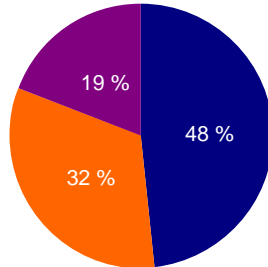
Tabla 11: Ciclistas cotidianos/as (trabajo, estudios, gestiones) en las vías ciclistas con uso diario (2012).

3.3. EFECTO DE LA RED 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 importante efecto promocional del uso de la bicicleta en general. En el estudio realizado el año 2012, un **19 %** de los/las ciclistas encuestados/as declararon ser **nuevos/as usuarios/as de la bicicleta**, es decir, no la utilizaba antes de existir la vía. **Un 32 % utiliza más la bicicleta** a partir de la existencia de la vía. El 48 % utiliza la bicicleta tanto como antes de existir la vía ciclista. Estas cifras son muy similares a las obtenidas en la encuesta de 2011, cuyos porcentajes fueron del 16 %, 33 % y 52 %, respectivamente).

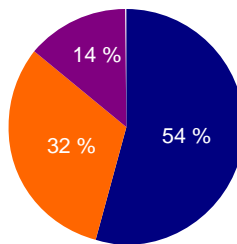
El efecto o influencia de la red en la promoción del uso resulta mucho más evidente entre las mujeres. Entre estas, la proporción de nuevas usuarias alcanza el 40 %.

UTILIZABA LA BICICLETA ANTES DE
EXISTIR LA VÍA CICLISTA?



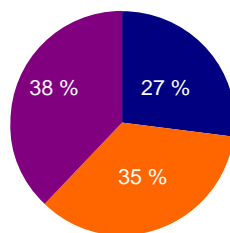
- Sí, tanto como ahora
- Sí, pero menos que ahora
- No, soy nuevo/a usuario/a

UTILIZABA LA BICICLETA ANTES DE
EXISTIR LA VÍA CICLISTA?
HOMBRES



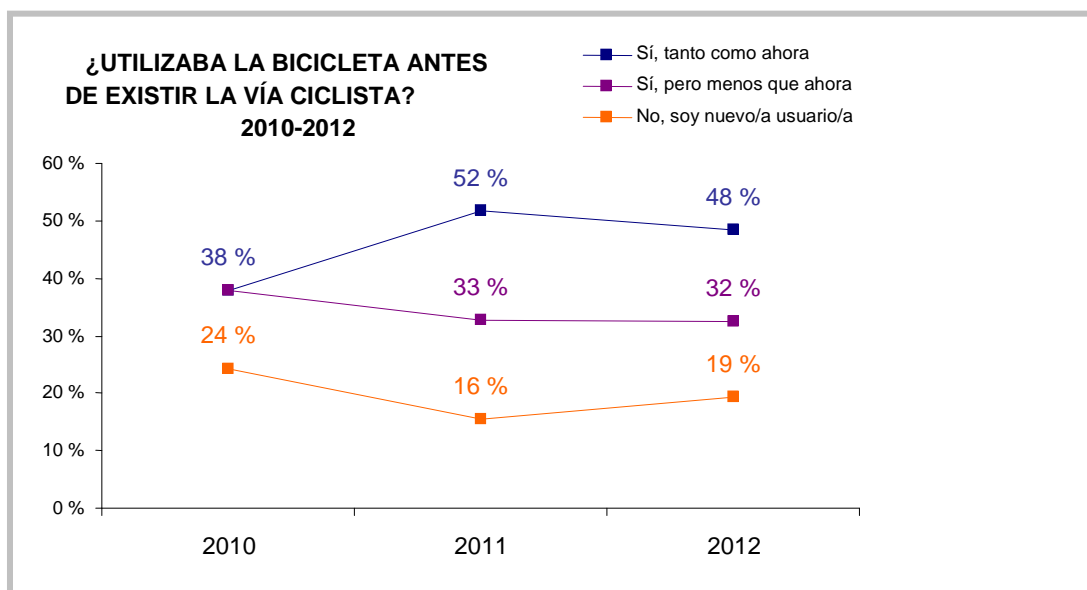
- Sí, tanto como ahora
- Sí, pero menos que ahora
- No, soy nuevo usuario

UTILIZABA LA BICICLETA ANTES DE
EXISTIR LA VÍA CICLISTA?
MUJERES



- Sí, tanto como ahora
- Sí, pero menos que ahora
- No, soy nueva usuaria

Gráficos 13, 14 y 15. Efecto de promoción sobre el uso de la bicicleta



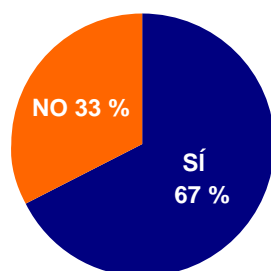
3.4. EFECTO DE LA RED SOBRE LA ELECCIÓN DEL MODO DE TRANSPORTE

En la encuesta realizada a los usuarios en 2012 se analizaron dos aspectos que inciden en la misma línea. Por una parte la disponibilidad de coche por parte de los/las ciclistas de carácter cotidiano; por la otra el grado de alternativa que supone la vía ciclista para sus desplazamientos, para lo cual se preguntó por la opción que tomarían para realizar su viaje en ausencia de la vía ciclista.

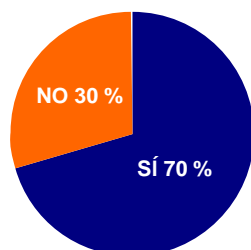
Un 67 % de los/las ciclistas cotidianos/as disponía de coche para hacer su desplazamiento (3 puntos más que en 2011), existiendo una **significativa diferencia entre la disponibilidad de vehículo entre hombres y mujeres**: mientras un 70 % de hombres tenía acceso a él, tan sólo un 59% de mujeres lo tenía (de todos modos, 10 puntos más que en 2011).

CICLISTAS COTIDIANOS

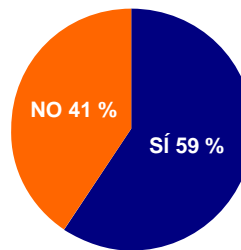
¿Tiene posibilidad de desplazarse en automóvil?



HOMBRES



MUJERES

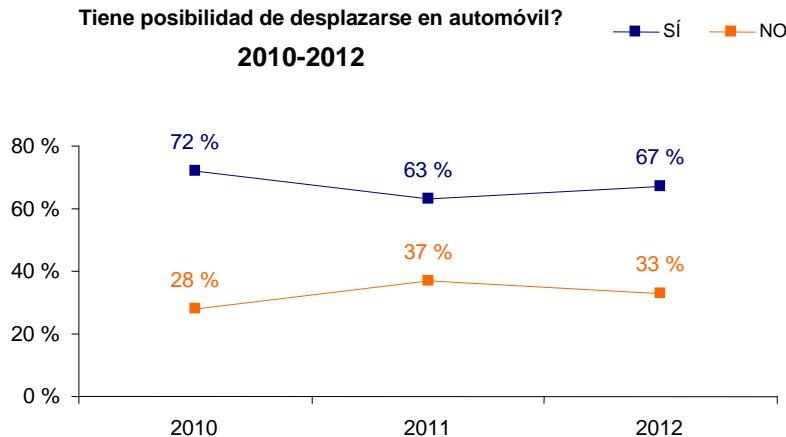


Gráficos 16, 17 y 18. Disponibilidad de automóvil en el caso de los/las ciclistas cotidianos/as (2012)

CICLISTAS COTIDIANOS

Tiene posibilidad de desplazarse en automóvil?

2010-2012



Respecto a la opción que utilizarían los/las ciclistas cotidianos/as en caso de no existir vía ciclista, **el 56 % utilizaría el automóvil** (la proporción casi dobla a la de 2011, que era del 29 %), **el 25 % utilizaría la bicicleta pero haciendo otro recorrido** (el 41 % en 2011), **el 14 % optaría por el transporte público** (el 23 % en 2011), **y el 5 % iría caminando** por otro camino.

El análisis por vías de estos datos muestra diferencias notables. En las comarcas con una mayor oferta de transporte público son más los/las ciclistas que lo elegirían

como alternativa. Por otra parte, en los lugares con una carretera paralela con poco tráfico que ofrece un mínimo de seguridad son más los/las que seguirían optando por la bicicleta.

La **mayor proporción** –respecto a 2011– **de automóviles en propiedad** (principalmente entre las mujeres) y **el aumento de la opción del automóvil como alternativa**, junto con el aumento del uso cotidiano de la bicicleta, **muestran que en 2012 un buen número de antiguos/as usuarios/as del automóvil se han estrenado como ciclistas cotidianos/as en la red foral.**

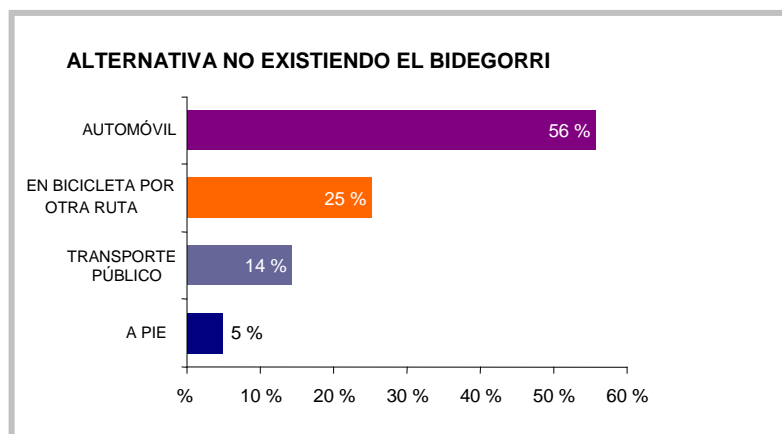


Gráfico 19. Opción de transporte para los/las ciclistas cotidianos/as, en ausencia de vía ciclista

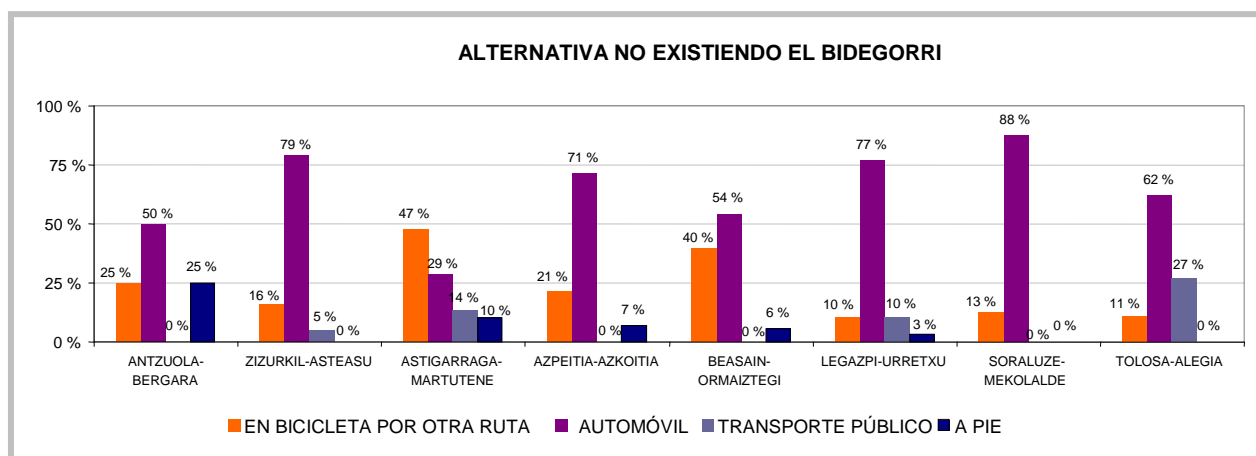
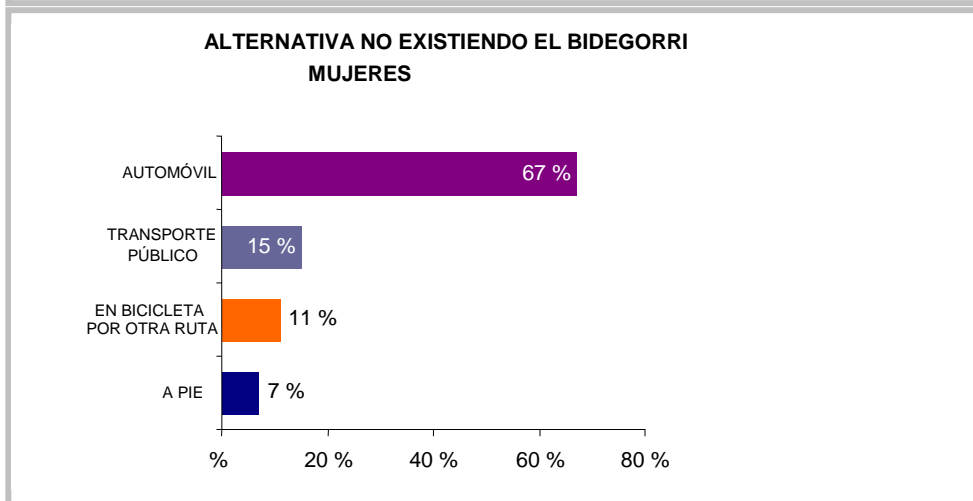
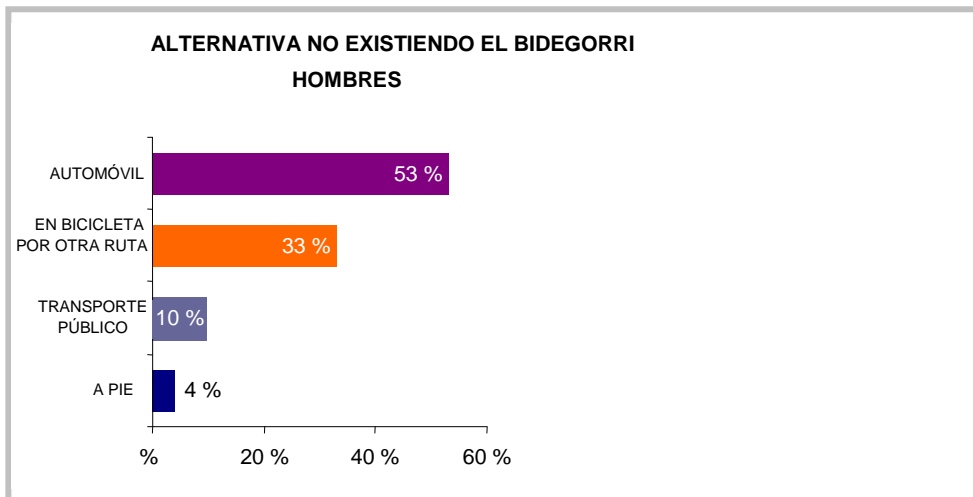
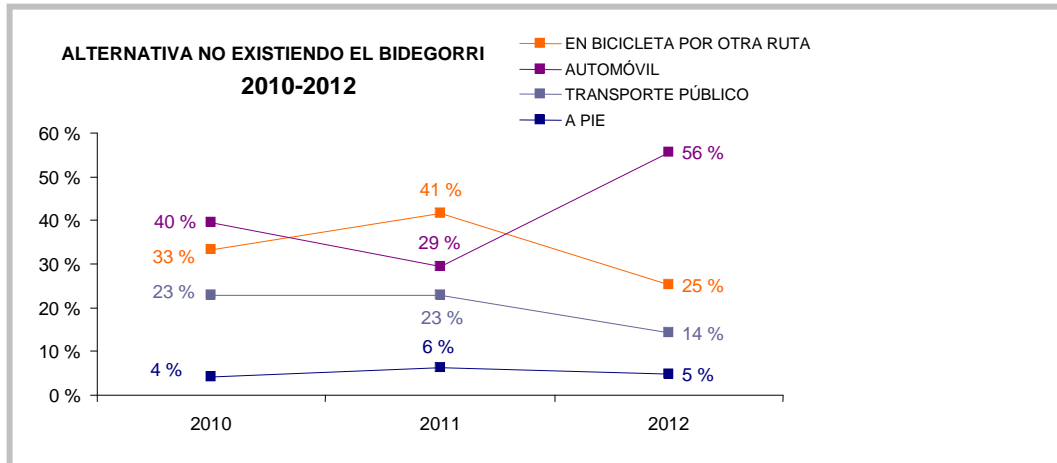
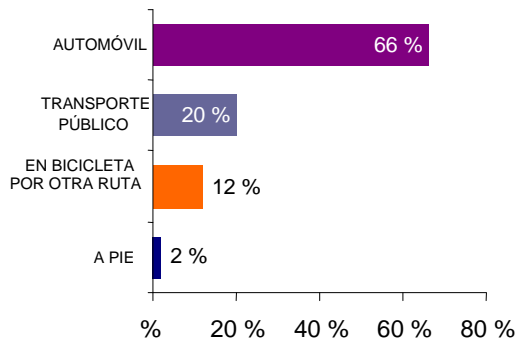


Gráfico 20. Opción de transporte para los/las ciclistas cotidianos/as, en ausencia de vía ciclista (por vías)

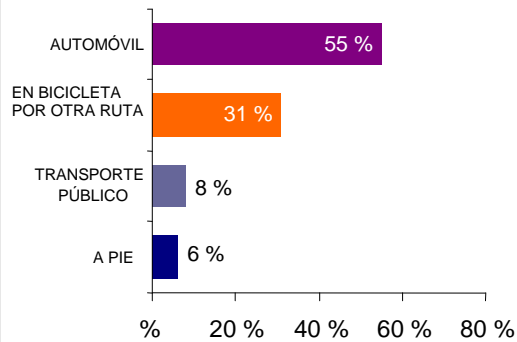




ALTERNATIVA NO EXISTIENDO EL BIDEGORRI NUEVO/A USUARIO/A

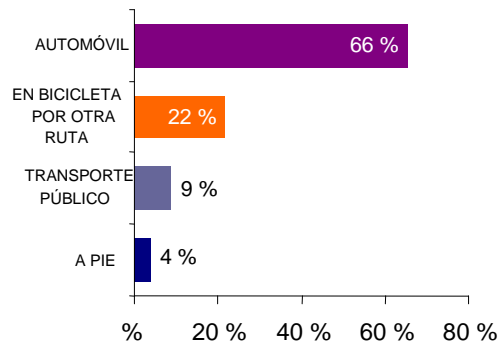


ALTERNATIVA NO EXISTIENDO EL BIDEGORRI ANTIGUO/A USUARIO/A

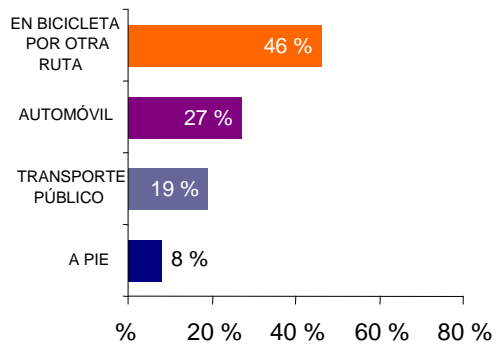




**ALTERNATIVA NO EXISTIENDO EL BIDEGORRI
CON POSIBILIDAD DE USO DEL AUTOMÓVIL**



**ALTERNATIVA NO EXISTIENDO EL BIDEGORRI
SIN POSIBILIDAD DE USO DEL AUTOMÓVIL**

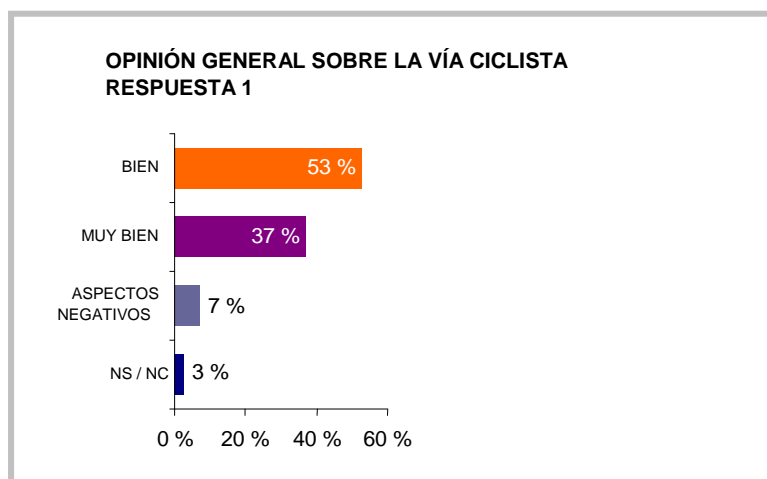


3.5. OPINIÓN DE LOS/LAS USUARIOS/AS SOBRE LA VÍA CICLISTA

Una de las preguntas dirigidas a los ciclistas fue “¿Qué opinión le merece esta vía ciclista?” o “¿Qué le parece esta vía ciclista?”. Esta pregunta abierta permite obtener **información cualitativa valiosa sobre el grado de satisfacción de los ciclistas respecto a la vía y sobre las necesidades percibidas en relación a la ciclabilidad, conectividad y accesibilidad a la vía.**

PRIMERA RESPUESTA

De los/las 346 ciclistas preguntados/as un 90 % dio como respuesta (como única o como inicio de una respuesta más larga) “Bien” o “Muy bien” (53% y 37%). **Un 7 % subrayaron las deficiencias o los aspectos negativos**, como única respuesta. Comparando estos datos con los obtenidos en 2011 se observa que son similares (entonces un 46 % respondió “Bien”, un 41 % “Muy bien”, y el 6 % resaltó los aspectos negativos).



SEGUNDA RESPUESTA

Un 30 % de los/las ciclistas que en primer lugar respondieron “Bien” o “Muy Bien” fueron más allá (la misma proporción que en 2011), añadiendo algún aspecto negativo, a cuidar o mejorable en relación a la ciclabilidad de la vía (la proporción que cita algún aspecto negativo se eleva hasta el 34 % del total de ciclistas encuestados/as si se suman los/las que en primera instancia tan sólo destacan aspectos negativos).

Un 16 % del total de ciclistas encuestados/as (3 puntos menos que en 2011) reclamó cuestiones como el aumento de la conectividad de la vía prolongándola y/o la mejora de los accesos a la misma. Un 11 % (2 puntos más que en 2011) citó problemas de coexistencia entre ciclistas y peatones/as, problemas de saturación de la vía, y/o de riesgo relacionado con la presencia de perros sueltos. Y finalmente un 8 % citó problemas relacionados con el mantenimiento, la limpieza y/o la iluminación de la vía (3 puntos más que en 2011).

No se detectan diferencias reseñables en función del sexo de la persona encuestada. Pero sí en función de la vía de que se trate, presentando cada una de ellas casuísticas bien diferenciadas. Por otra parte, podemos ver la evolución de la valoración de un año a otro: **la valoración ha mejorado en los tramos Tolosa - Alegia y Soraluze - Mekolalde. Por el contrario, la valoración ha empeorado, aunque haya sido ligeramente, en Astigarraga - Martutene, Azpeitia - Azkoitia, Legazpi - Urretxu y Zizurkil - Asteasu**⁷.

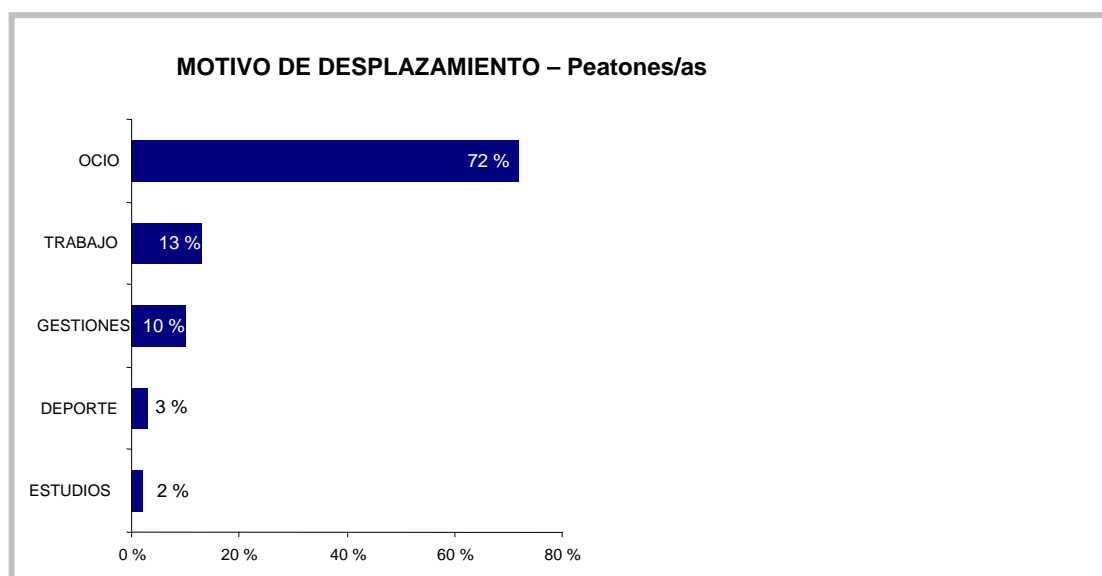
⁷ Puede consultarse el documento "Estudio sobre uso de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Encuesta a los usuarios 2012". DFG

4. USO PEATONAL

4.1. MOTIVOS DE USO

El 25 % de los desplazamientos peatonales en las vías ciclistas **están motivados por la movilidad obligada** (el 13 % por trabajo, el 10 % por gestiones, y el 2 % por estudios). El 72 % está relacionado con el ocio, y el 3 % con el deporte. **En números, el peso de los desplazamientos peatonales obligados es mayor que el de los ciclistas**, aun siendo menos en porcentaje.

Según el tramo de estudio, encontramos casuísticas muy diversas. El porcentaje de peatones/as a los/las que afecta la movilidad obligada no supera el 12 % en Azpeitia - Azkoitia, Asteasu - Zizurkil, Soraluze - Bergara y Tolosa - Alegia; sin embargo, este porcentaje está entre el 48 % y el 66 % en Astigarraga - Martutene, Legazpi - Urretxu y Antzuola - Bergara. Caso aparte resulta el tramo Beasain - Ormaiztegi: la existencia de una fábrica en el mismo provoca que la mayoría de los desplazamientos peatonales tengan una motivación laboral.



5. EVALUACIÓN POR TRAMOS

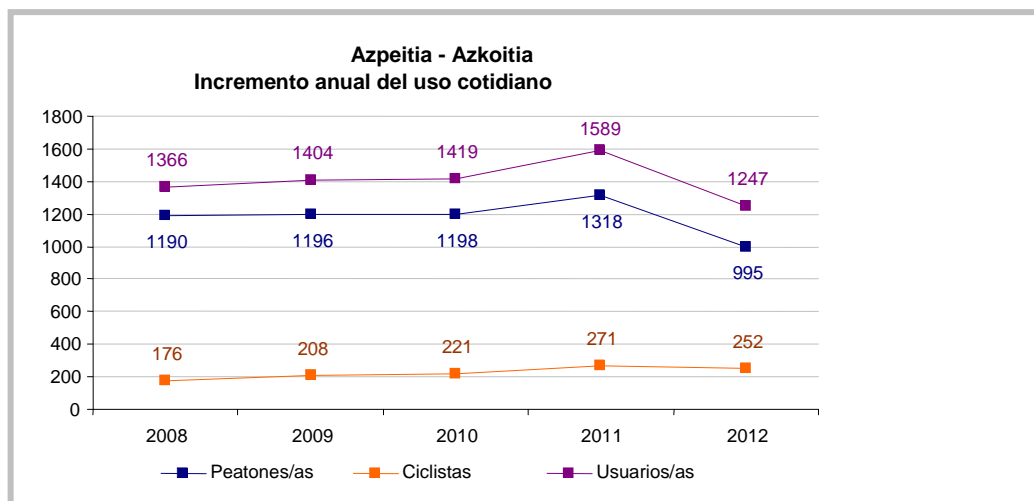
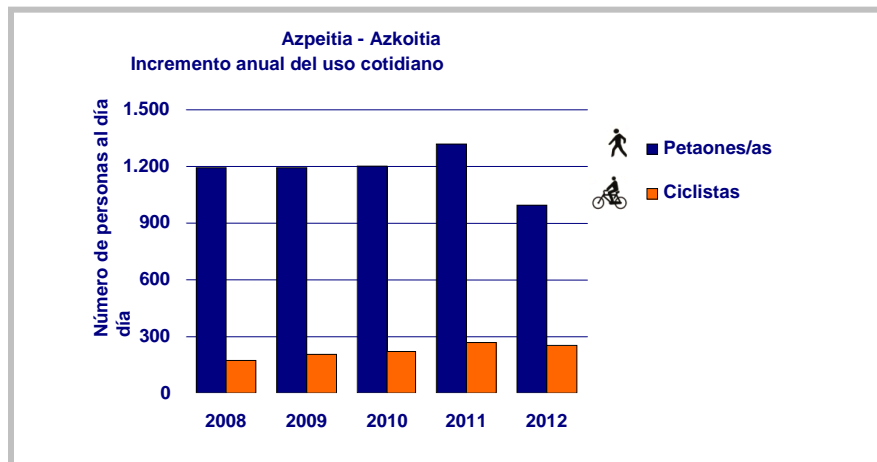
Todos los datos expuestos en los puntos anteriores hacen referencia a la generalidad de una red que se compone de tramos con casuísticas y vocaciones de uso diferenciadas. A continuación se muestran las principales características de cada una de las vías que componen la red evaluada.

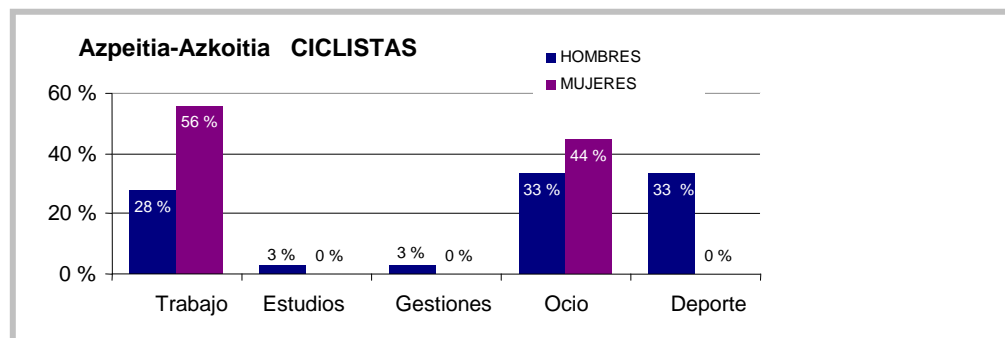
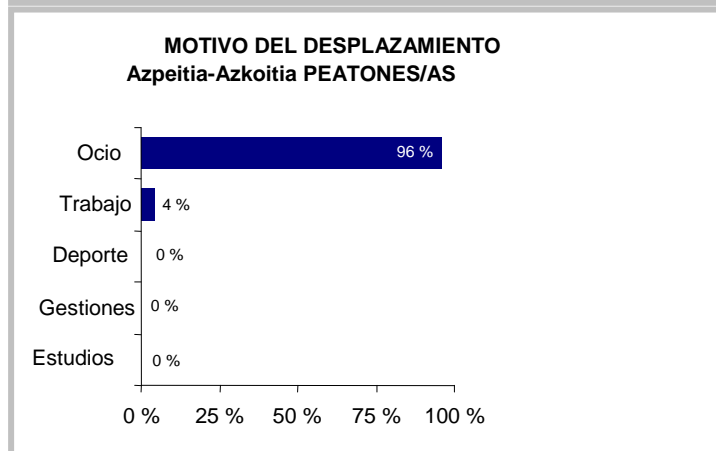
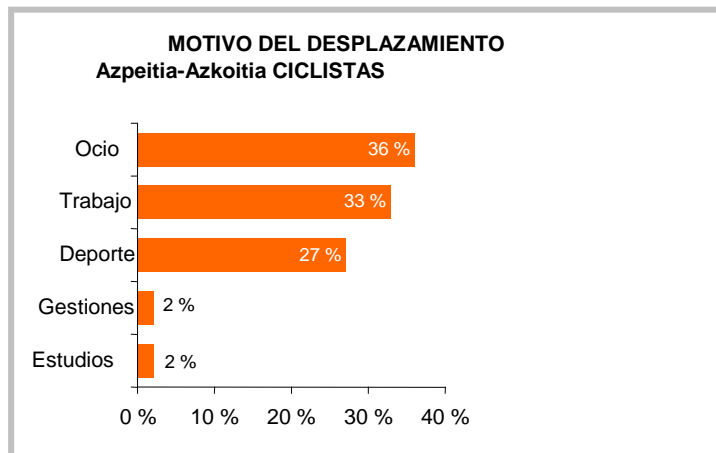
5.1. AZPEITIA - AZKOITIA



Esta vía tiene 3,9 Km. de recorrido y es la más utilizada de la red foral con un promedio que supera los 1.250 usuarios/as al día. Los espacios peatonal y ciclista están segregados. Predomina el uso para paseo y ejercicio, especialmente entre los/las peatones/as. No obstante un número creciente de ciclistas utiliza la vía para acudir al trabajo. La apertura del tramo Azpeitia – Lasao ha supuesto una pérdida de usuarios/as, ya que muchos/as de los/las usuarios/as de paseo de Azpeitia han optado por este último, registrándose así un descenso respecto a los registros de 2010.

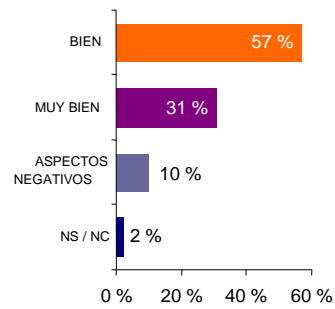
- ▣ 456.000 desplazamientos en el año 2012.
- ▣ 21 % menos de usuarios/as que en 2011 con 123.000 viajes menos.
- ▣ Reparto modal: 20 % en bicicleta y 80 % a pie.
- ▣ A pesar de que el número de ciclistas ha descendido un 6 % respecto a 2011, la bicicleta ha ganado protagonismo en el reparto modal, subiendo del 17 % de 2011 al 20 % de 2012.
 - ▣ Los desplazamientos ciclistas relacionados con la movilidad obligada fueron el 37 % (el 2011 fueron el 29 %, es decir, se ha producido un aumento de 8 puntos).
- ▣ Los desplazamientos peatonales relacionados con la movilidad obligada fueron el 4 %.



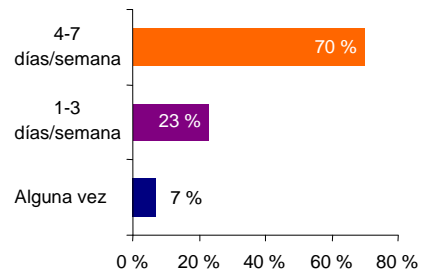




OPINIÓN SOBRE LA VÍA CICLISTA Azpeitia-Azkoitia RESPUESTA 1



FRECUENCIA DE USO USUARIOS/AS Azpeitia-Azkoitia



5.2. ASTIGARRAGA - MARTUTENE (DONOSTIA)

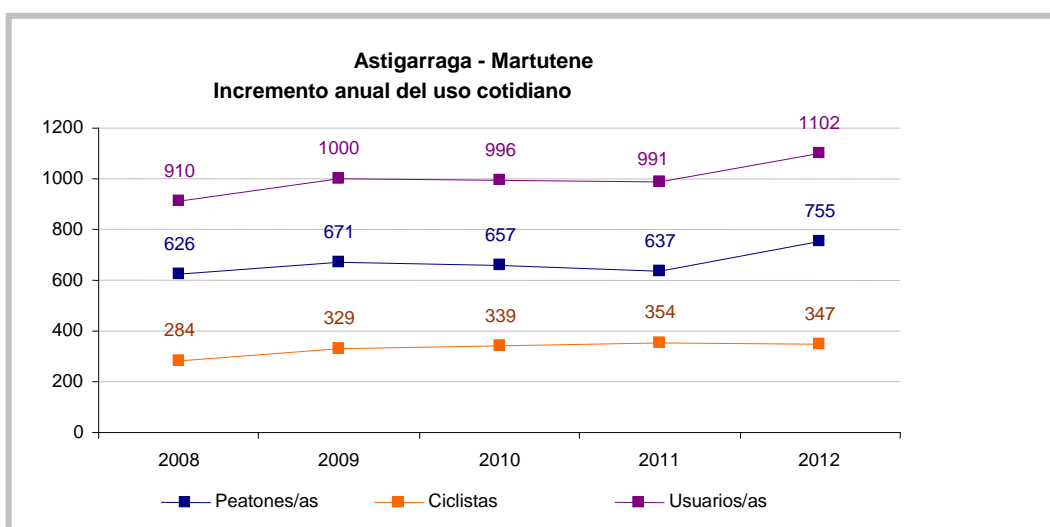


Esta vía de 1,1 Km. de longitud conecta el núcleo urbano de Astigarraga y el barrio de Martutene de Donostia. Representa un claro ejemplo de la eficiencia de la bicicleta para los viajes cotidianos interurbanos al trabajo, a la escuela o para hacer gestiones (6 de cada 10 viajes ciclistas).

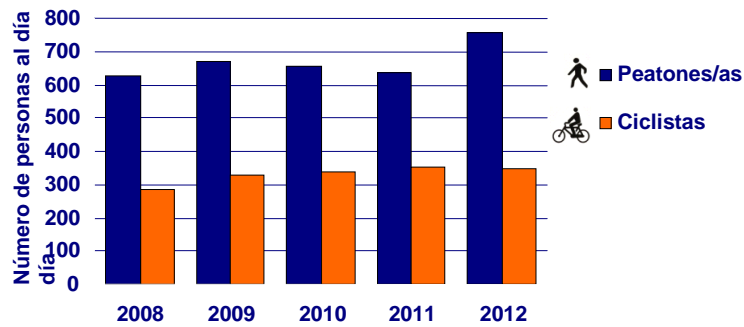
Durante 2012 tuvo 1.100 usuarios/as al día. El aumento de peatones/as fue considerable, motivado en parte por las mejoras realizadas últimamente en la ribera del Urumea, en la zona de Loiola, dirigidas a los/las peatones/as. El número de

ciclistas se mantuvo en la práctica, con un muy ligero descenso. Es digno de mención el potencial de crecimiento de la utilización de la bicicleta si se realiza la conexión ciclista entre Martutene y Loiola.

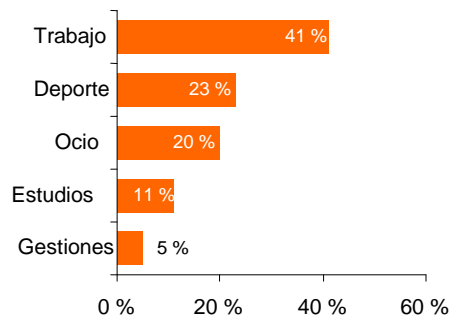
- ▣ 403.000 desplazamientos en el año 2012.
- ▣ Reparto modal: 31 % en bicicleta y 69 % a pie.
- ▣ 11 % más de usuarios/as que en 2011. El número de ciclistas ha descendido un 1,6 %, y el de peatones/as ha aumentado el 18 %.
- ▣ 41% de desplazamientos ciclistas por trabajo. 11 % por estudios, y 5 % por gestiones.
- ▣ Los desplazamientos peatonales relacionados con la movilidad obligada fueron el 48 % (casi la mitad del total).



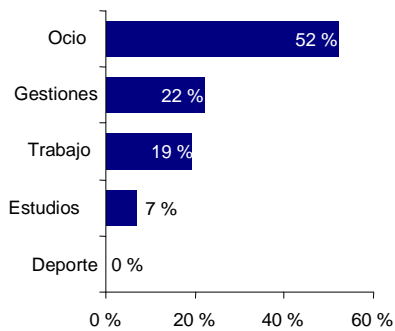
Astigarraga - Martutene
Incremento anual del uso cotidiano



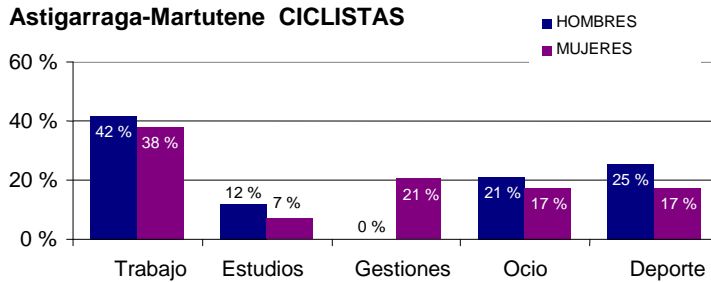
MOTIVO DEL DESPLAZAMIENTO
Astigarraga-Martutene CICLISTAS

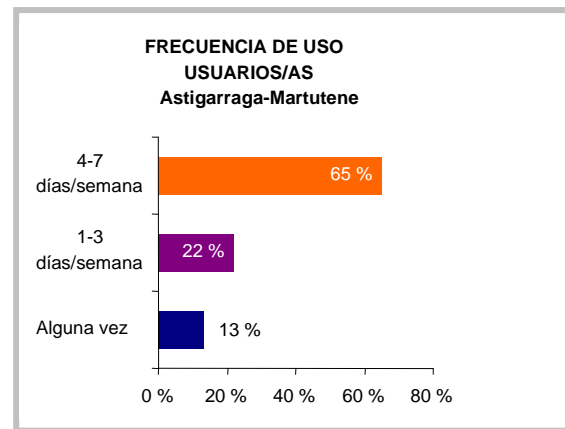
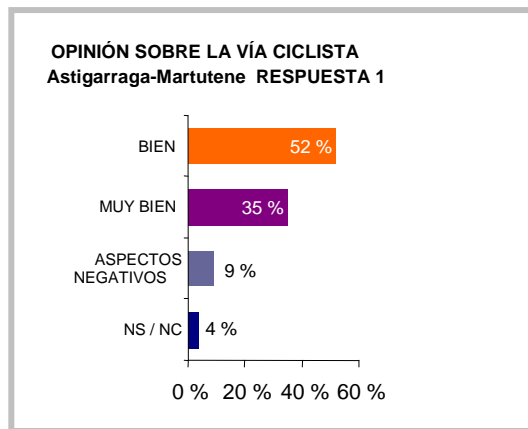


MOTIVO DEL DESPLAZAMIENTO
Astigarraga-Martutene PEATONES/AS



Astigarraga-Martutene CICLISTAS



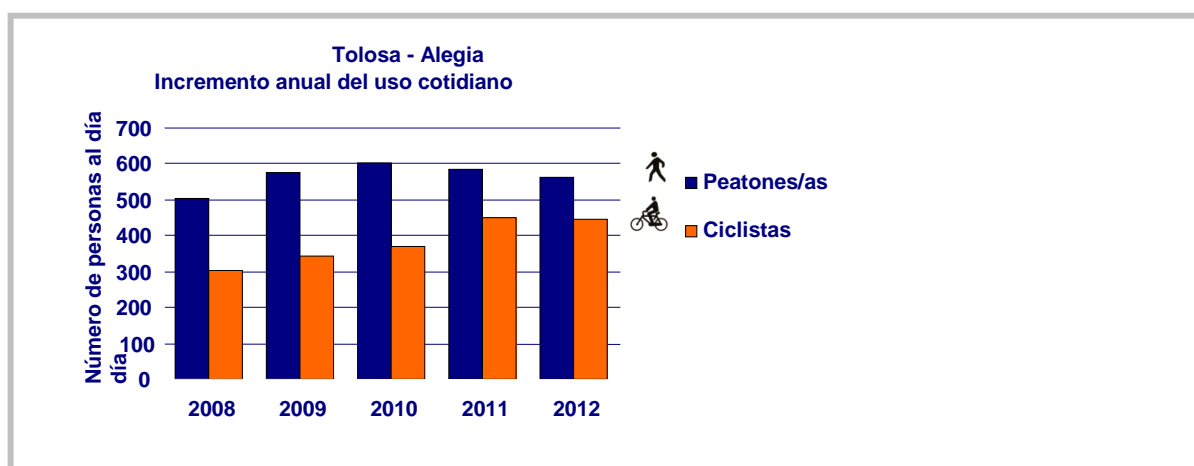


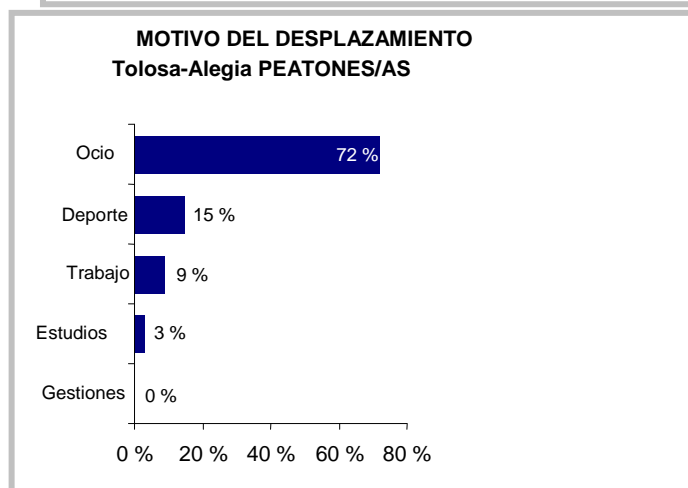
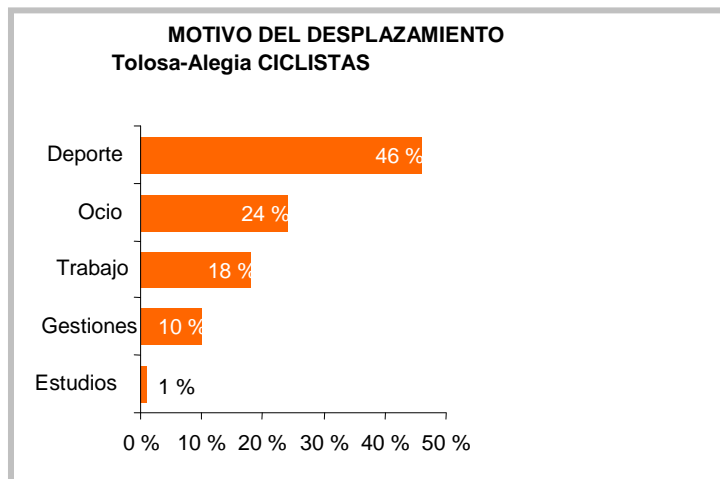
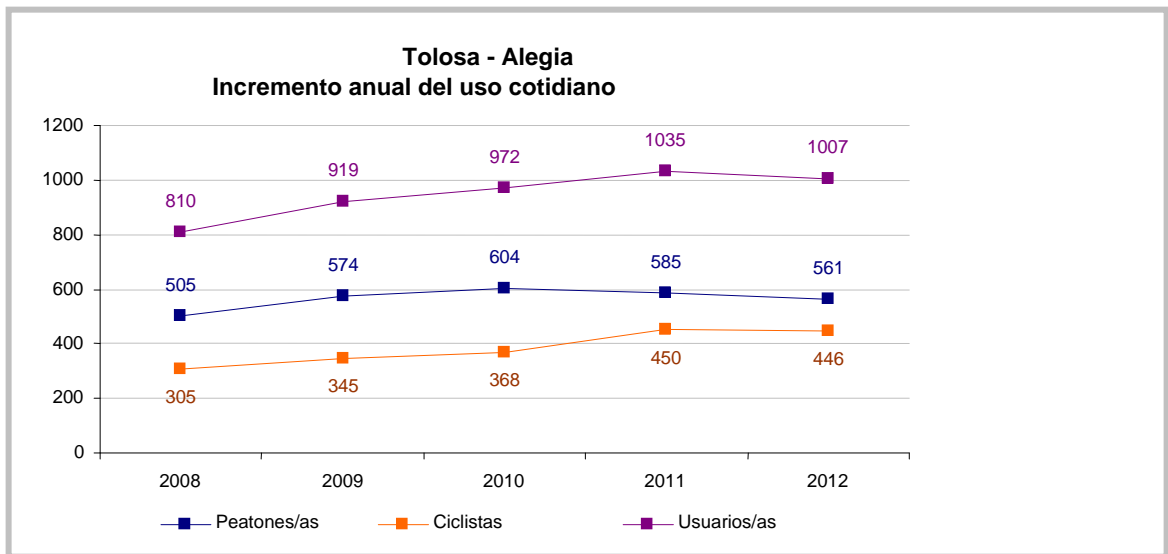
5.3. TOLOSA - ALEGIA

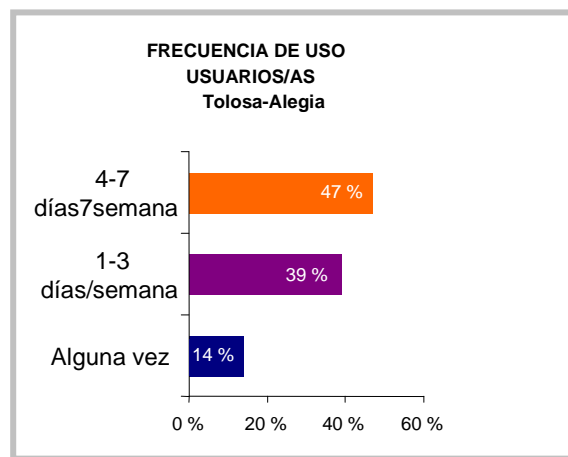
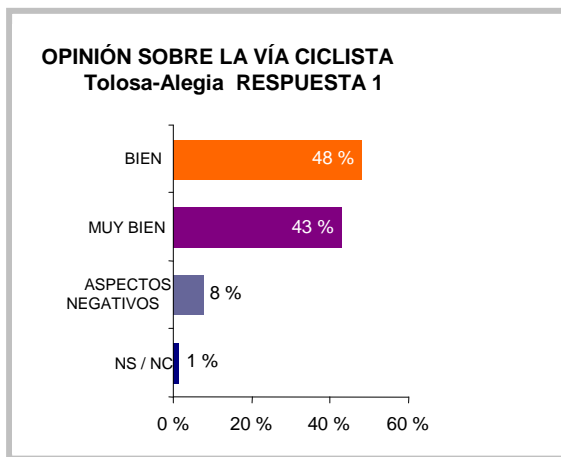
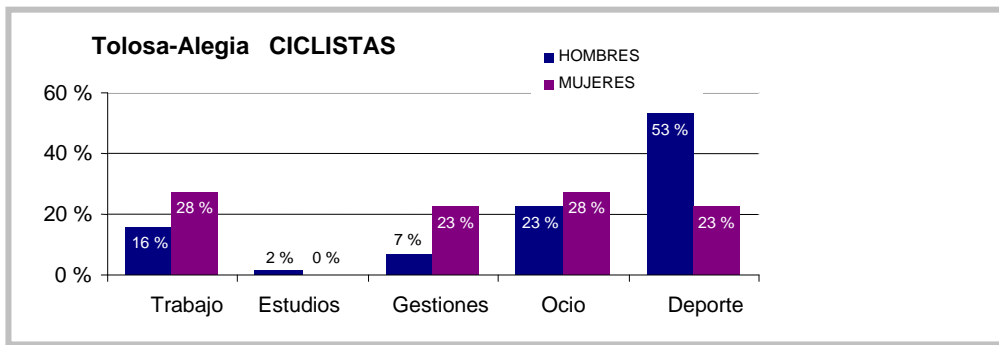
Esta vía conecta los núcleos urbanos de Tolosa y Alegia. Tiene un total de 3,3 km de longitud y ocupa el tercer lugar en cuanto a las cifras de uso general con un poco más de 1.000 usuarios/as al día de media. La sección es compartida por ciclistas y peatones/as durante la mayor parte del itinerario. Aunque tiene diversos usos la principal vocación entre peatones/as es la de paseo y ejercicio suave. Destaca el elevado uso por parte de ciclistas deportivos/as de carretera, en especial por las tardes y en fines de semana, ya que supone una alternativa de paso para evitar el arriesgado tramo de la carretera N-I entre los dos municipios

El gran aumento de uso iniciado cuando a lo largo de 2010 se organizó la circulación ciclista y peatonal, aumento que continuó durante 2011, se ha interrumpido de algún modo en 2012. Hay que decir que durante el verano la vía estuvo cerrada por obras durante dos semanas, lo cual puede suponer registrar 15.000 usuarios/as menos. La proporción de ciclistas cotidianos/as que utilizan la vía para ir al trabajo y pasear en bicicleta sigue siendo bastante inferior, a pesar de que se ha reducido significativamente la diferencia con la proporción de ciclistas deportivos/as.

- 368.000 desplazamientos registrados en 2012.
- Un 2 % de usuarios/as menos que en 2011 durante 2012.
- Reparto modal: 44 % en bicicleta (un punto más que en 2011), y 56 % a pie.
- El número de ciclistas se ha mantenido prácticamente sin modificación respecto a los datos de 2011 (un 0,8 % menos ciclistas). El descenso en el número de peatones/as ha sido del 4 %.
- El 29 % de los desplazamientos en bicicleta ha sido motivado por la movilidad obligada (13 puntos más que en 2011), concretamente un 18 % por trabajo, un 10 % por gestiones y un 1 % por estudios.
- Los desplazamientos peatonales relacionados con la movilidad obligada fueron el 12 %.







5.4. LEGAZPI - URRETXU

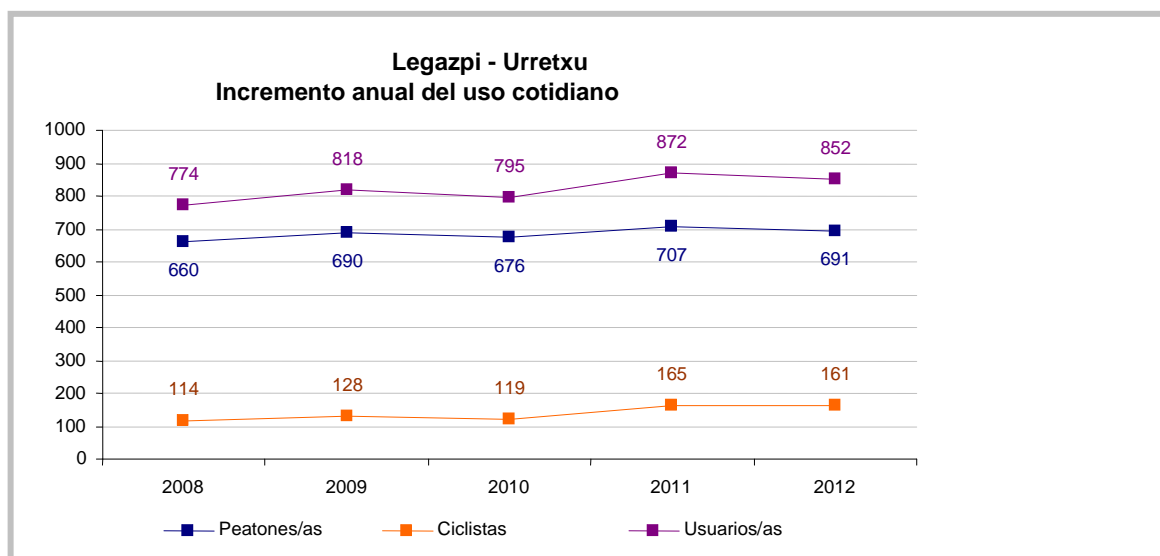


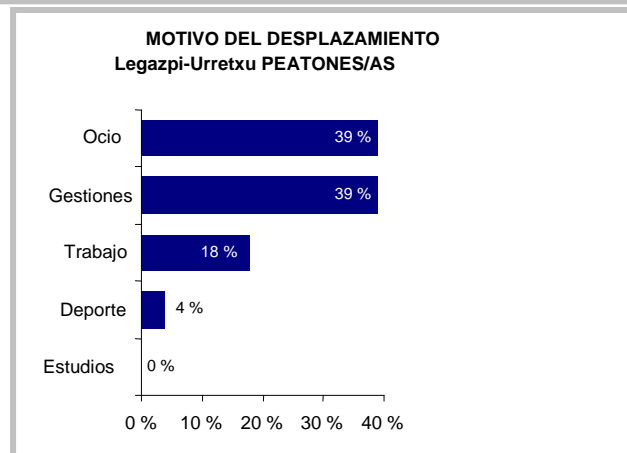
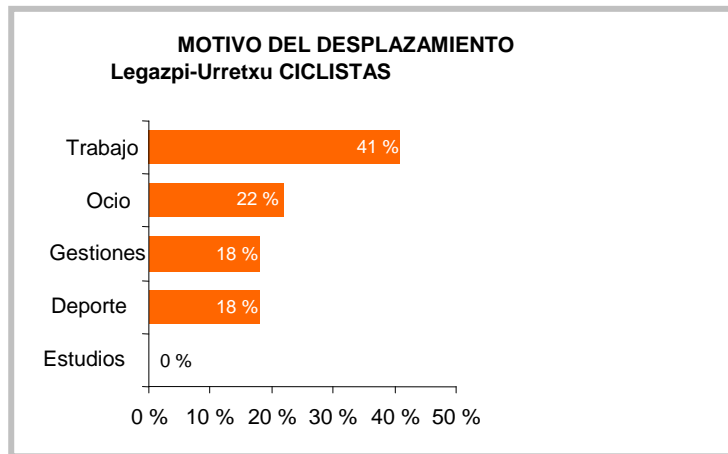
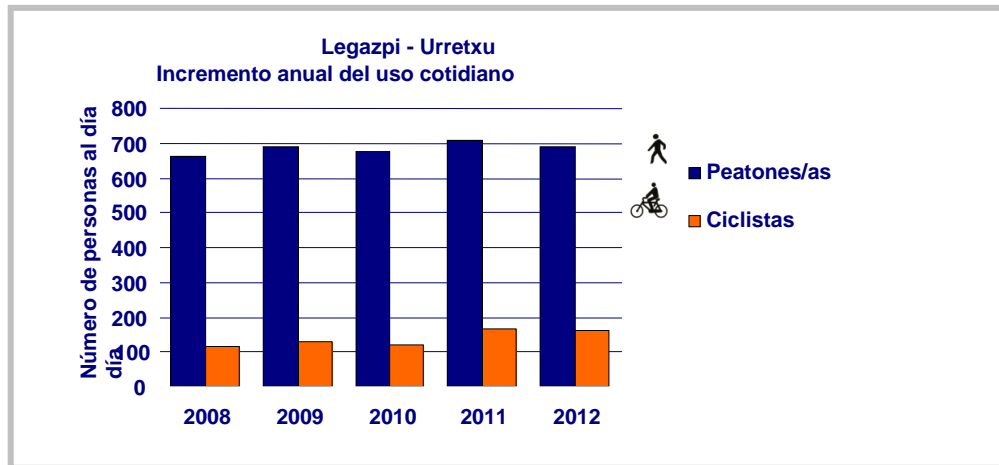
Esta vía de 3 km ha tenido un descenso del uso del 2 % respecto 2011, con un promedio de 850 usuarios/día. La vía es de sección compartida.

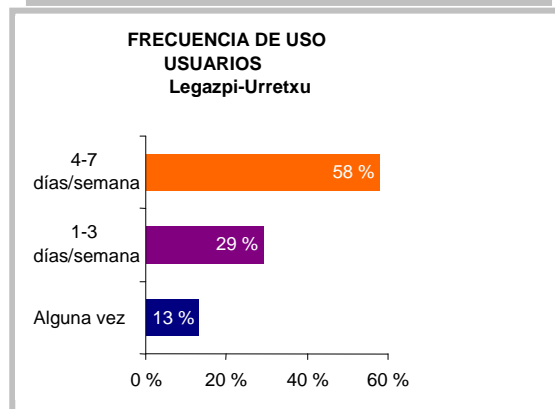
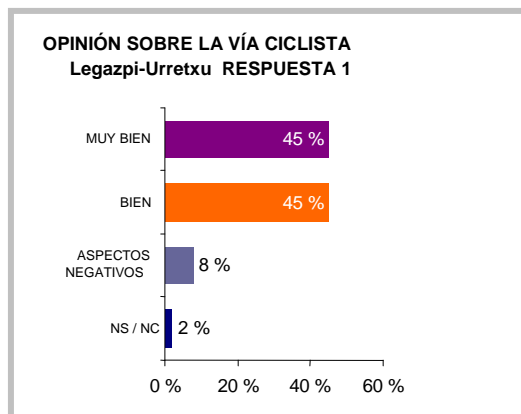
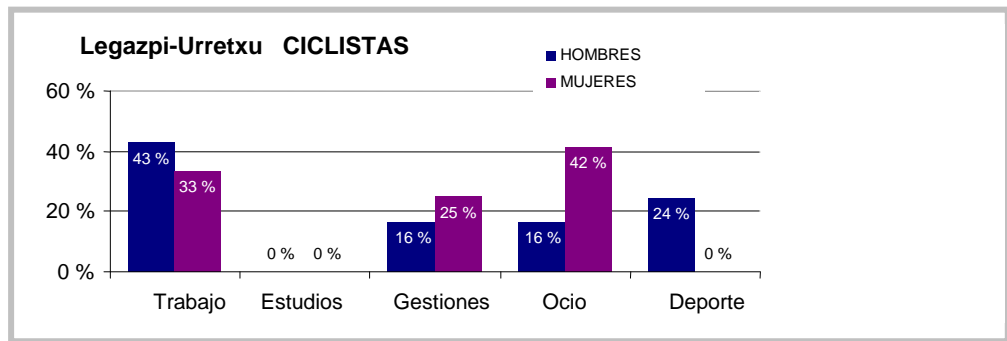
Tanto entre peatones/as como ciclistas, son mayoría los desplazamientos relacionados con la movilidad obligada.

Desde que en 2011 se reguló el modo de circular ciclistas y peatones/as, la convivencia ha mejorado notablemente; así, este itinerario está organizado como infraestructura básica de movilidad cotidiana no motorizada.

- ▣ 312.000 desplazamientos en el año 2012.
- ▣ Durante el 2012 un 2 % menos de usuarios/as; en total, 5.000 peatones/as y 1.000 ciclistas menos.
- ▣ Reparto modal: 19 % en bicicleta y 81 % a pie (la misma distribución que en 2011).
- ▣ El descenso del número de ciclistas fue del 2 %, y el de peatones/as del 2 %.
- ▣ De los desplazamientos en bicicleta, el 41 % se realiza por motivo de trabajo (5 puntos más que en 2011), y el 18 % por gestiones (10 puntos más que en 2011).
- ▣ Los desplazamientos peatonales relacionados con la movilidad obligada fueron el 57 %.







5.5. ELGOIBAR - MALTZAGA

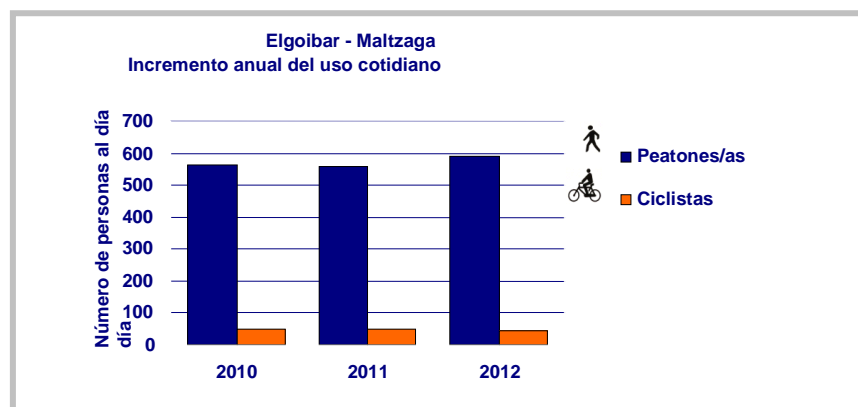
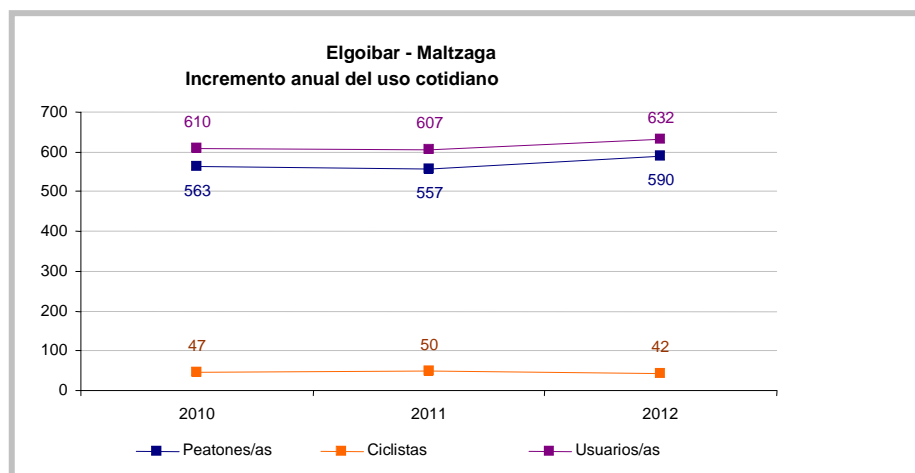


Esta vía de 2,5 km parte de Elgoibar y actualmente termina en fondo de saco un poco antes de llegar a la rotonda de Maltzaga. Con un promedio de 630 usuarios/as al día tiene un uso exclusivamente recreativo en el que predomina de forma clara el modo peatonal produciéndose el porcentaje ciclista más bajo de toda la red foral.

Tiene vocación de ser una vía con gran potencial ciclista de carácter cotidiano, una vez que se realice la conexión con Eibar y Soralueze, conexiones que muy probablemente disparen

el uso general de esta vía para posiblemente situarse entre las más utilizadas de la red. El aumento ha sido pequeño en el número de peatones/as, y el descenso acusado en lo referente a la bicicleta.

- 230.000 viajes en 2012, es decir, el uso general prácticamente se ha mantenido en los datos de 2011.
- Descenso de viajes ciclistas del 16 % y aumento del 6 % en peatones/as.
- Reparto modal: 7 % en bicicleta y 93 % a pie.



5.6. AZPEITIA - LASAO

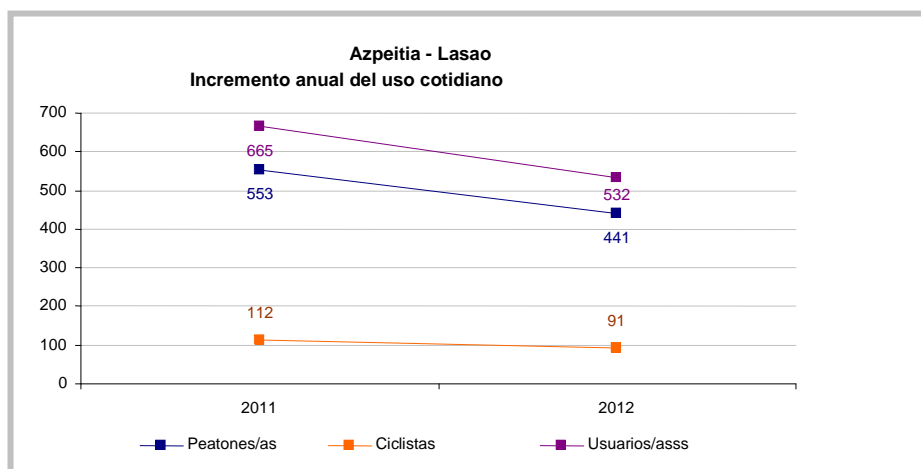


Esta vía de 5 km conecta Azpeitia con Lasao, núcleo de población perteneciente al municipio de Zestoa. Conecta varios polígonos industriales. Tiene una vocación múltiple pudiendo servir tanto de vía de comunicación para el ciclismo cotidiano al trabajo como de vía para pasear y realizar ejercicio. Tiene bandas de circulación diferenciadas

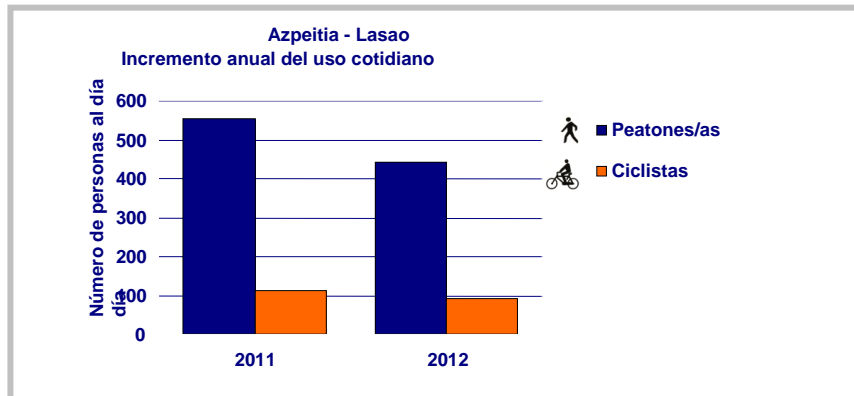
Desde que se inauguró en septiembre de 2011 se encuentra entre los tramos de mayor uso, y ha absorbido gran parte de los/las usuarios/as (peatones/as principalmente) del tramo Azpeitia - Azkoitia. En otoño estuvo cerrado durante cuatro semanas por un desprendimiento. Es de

suponer que de no haber sucedido tal circunstancia el número de desplazamientos anuales hubiese superado ampliamente el número de 200.000.

- 195.000 viajes en el año 2012⁸.
- Reparto modal: 17 % en bicicleta y 83 % a pie.



⁸ Los datos de los gráficos referentes a 2011 solamente recogen un periodo de 4 meses.

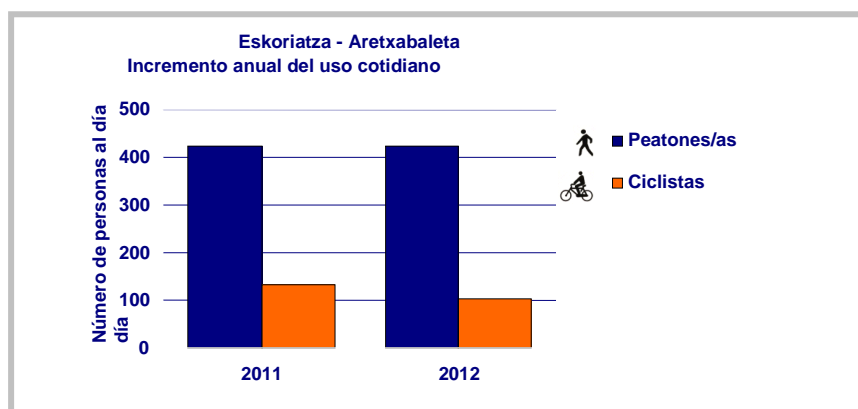
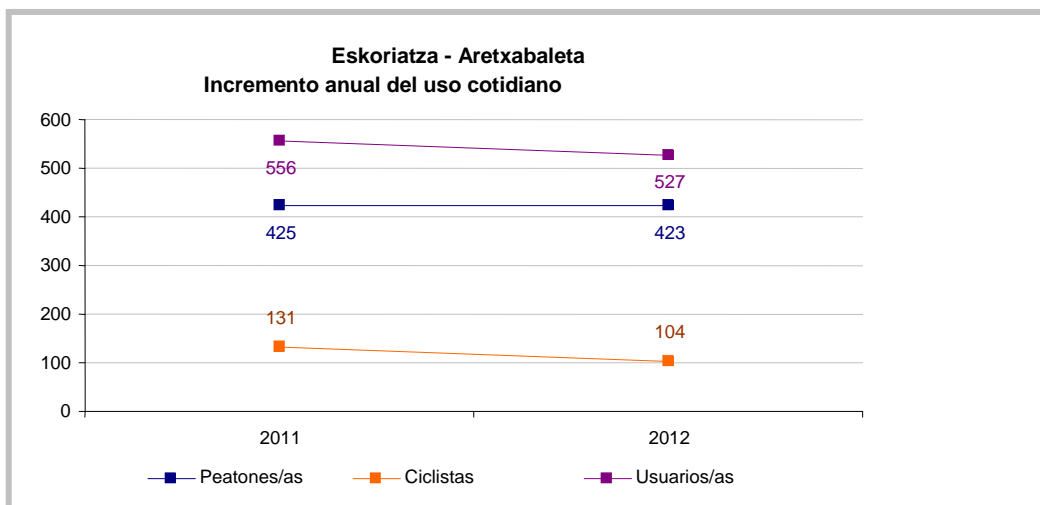


5.7. ESKORIATZA - ARETXABALETA



Esta vía que transcurre por el trazado del antiguo tren Vasco Navarro fue inaugurada en abril de 2011. Tiene 3 km y bordea el núcleo urbano de Eskoriatza para dirigirse a Aretxabaleta y Arrasate. Ronda el medio millar de usuarios/as diarios/as y tiene un uso predominantemente recreativo aunque también se utiliza para acudir al trabajo y a los centros escolares de la zona. Presenta un gran potencial en este sentido, habiendo sido elegido para poner en marcha un proyecto piloto basado en la "Estrategia foral de fomento del uso de la bicicleta para acudir al trabajo".

- 192.000 viajes en el año 2011.
- Reparto modal: los desplazamientos en bicicleta fueron el 20 % durante 2012 (3 puntos más que en 2011), y los realizados a pie fueron el 80 %.
- Según los datos de la encuesta de 2011, los/las ciclistas habituales son el 15 % (9 % por trabajo, 2 % por estudios y 4 % por gestiones).



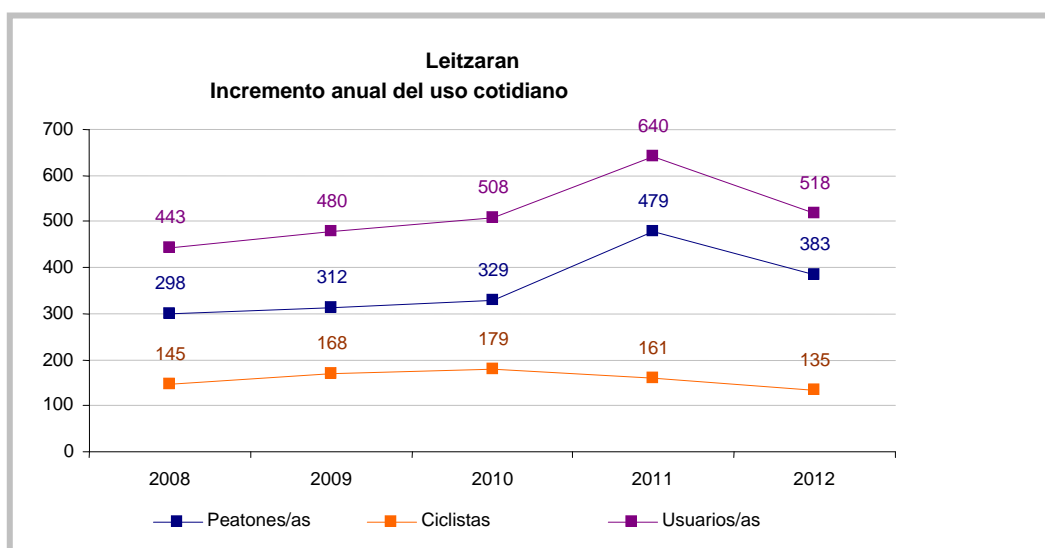
5.8. LEITZARAN

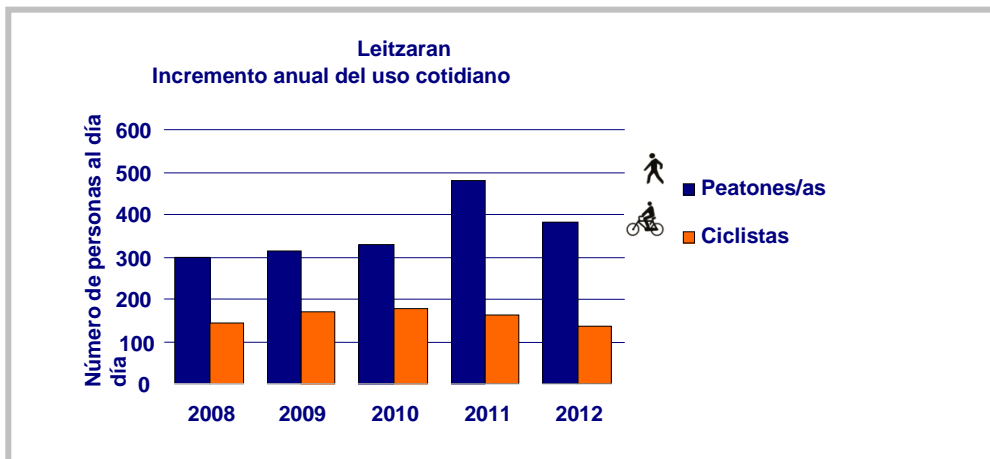


Esta vía de más de 19,3 km parte de Andoain y se interna en el valle del Leitzarán, y forma parte de la Vía Verde del Plazaola en su tramo guipuzcoano. Tiene una clara vocación de ocio recreativo-deportivo y de contacto con la naturaleza. Con una media de 520 usuarios/as al día es especialmente frecuentada en fines de semana, días festivos y periodos vacacionales, aunque entre semana también registra un uso notable. Dadas sus características es muy transitada por excursionistas, paseantes y deportistas, tanto a pie como en bicicleta de montaña. La sección es compartida por bicicletas, peatones/as y vehículos motorizados autorizados.

En el año 2012 ha tenido un descenso apreciable en el uso general entre los/las peatones/as y los vehículos motorizados. Tal y como se recoge en el punto 2.4 del presente informe, la mayor influencia del mal tiempo registrado durante 2012 se ha producido en los itinerarios cuyo uso principal está relacionado con el ocio; esta es la razón del descenso de uso en esta vía.

- ▣ 190.000 viajes en el año 2012.
- ▣ Descenso general del 19 % con respecto al 2011; en total 44.000 desplazamientos menos.
- ▣ Reparto modal: 25 % en bicicleta y 75 % a pie.
- ▣ Descenso anual del 20 % en peatones/as y descenso del 16 % en bicicletas.
- ▣ La práctica totalidad de los desplazamientos tienen como motivo el ocio, el paseo recreativo y el ejercicio.





5.9. SORALUZE - MEKOLALDE (BERGARA)

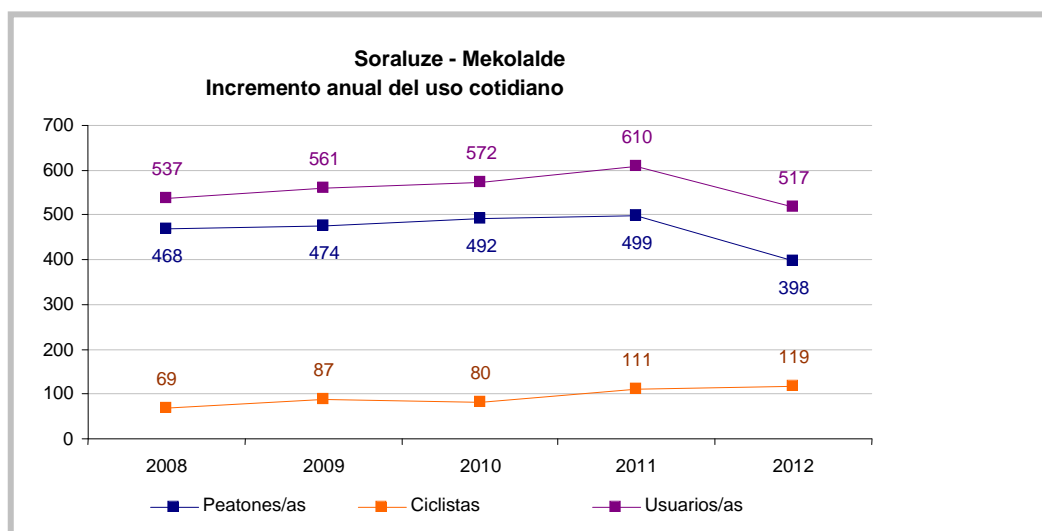


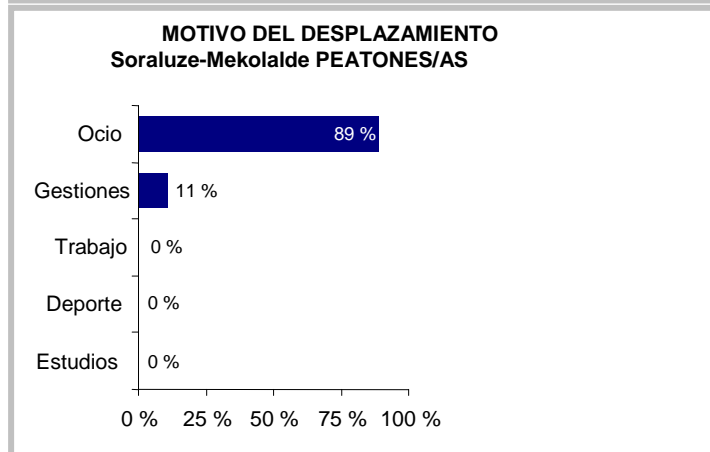
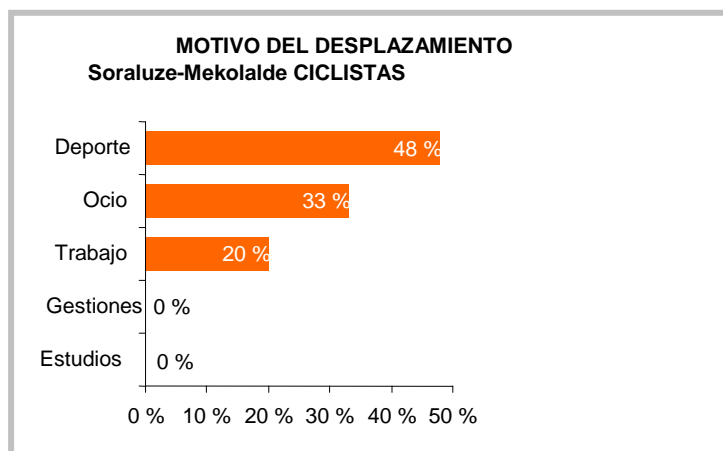
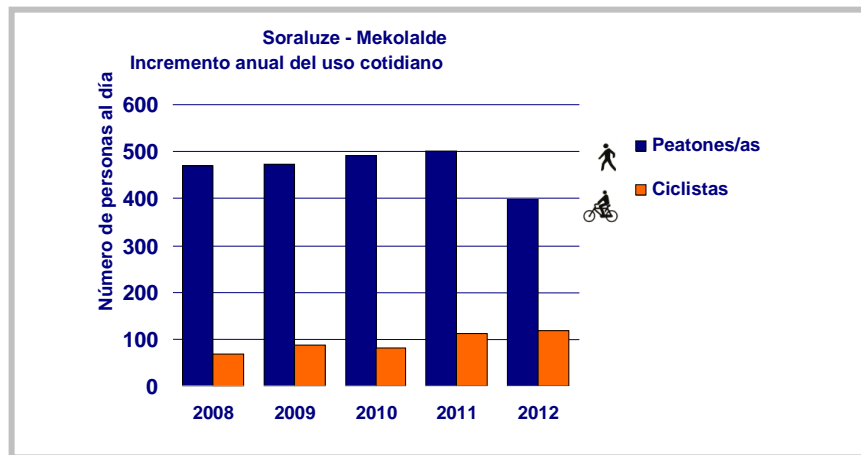
Esta vía de 4 km de recorrido tiene una función cotidiana muy importante como pulmón verde del núcleo de Soraluze, siendo usado por muchos vecinos y vecinas para pasear. Al contrario que la mayoría de las vías es más utilizada en días laborables. Durante 2012 registró una media de 520 usuarios/as diarios.

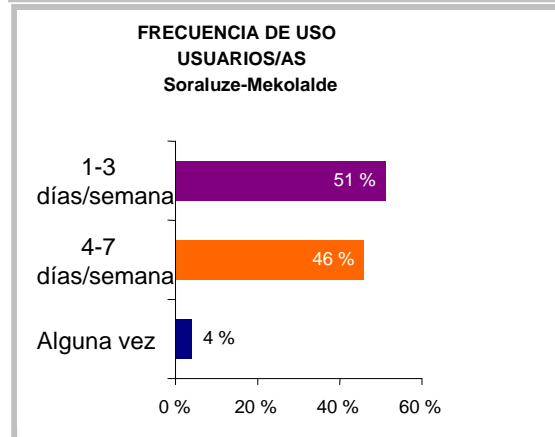
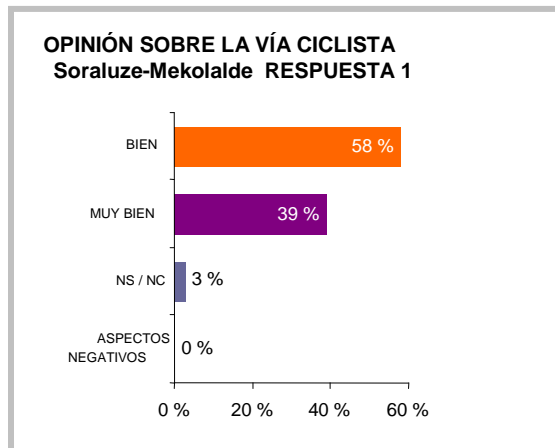
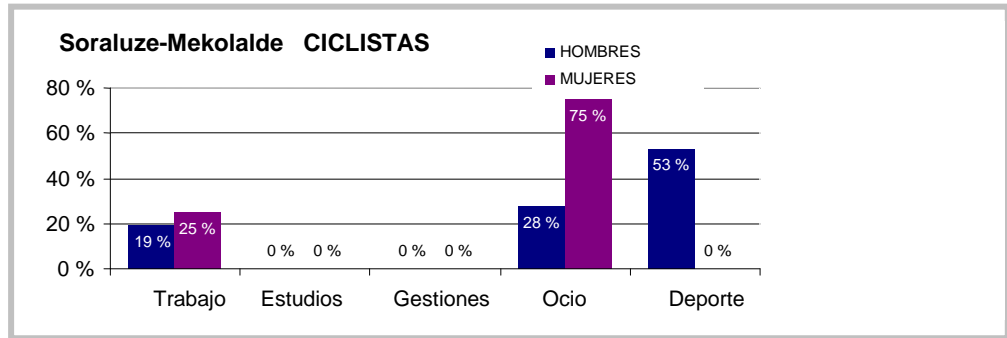
Desde que se prolongó hasta el polígono de Mekolalde en Bergara, el uso de la bicicleta por motivos de trabajo ha ido aumentando durante los dos últimos años. Del mismo modo, la bicicleta tiene un peso cada

vez mayor en el reparto modal.

- ▣ 190.000 viajes en el año 2012.
- ▣ Descenso del 15 % del uso general, respecto al 2011; en total, 33.000 desplazamientos menos. El descenso en el número de peatones/as ha sido del 20 %. Pero entre los/las ciclistas se ha producido un aumento del 7 %, con 3.000 desplazamientos.
- ▣ Reparto modal: 23 % en bicicleta (5 puntos más que en 2011), y 77 % a pie.
- ▣ Los motivados por trabajo suponen un 20 % del total de desplazamientos en bicicleta.
- ▣ Los desplazamientos peatonales relacionados con la movilidad obligada fueron el 11 %.







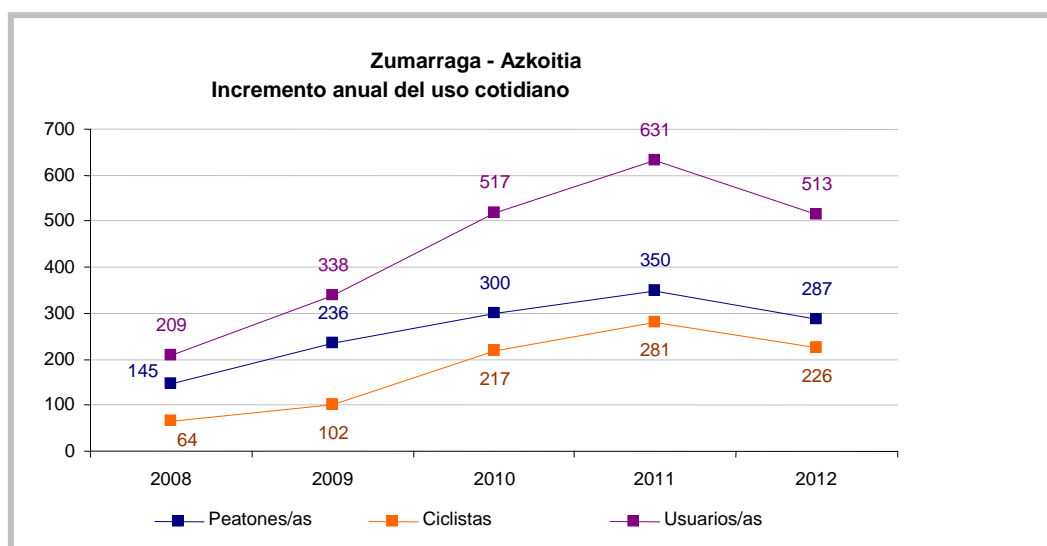
5.10. ZUMARRAGA - AZKOITIA

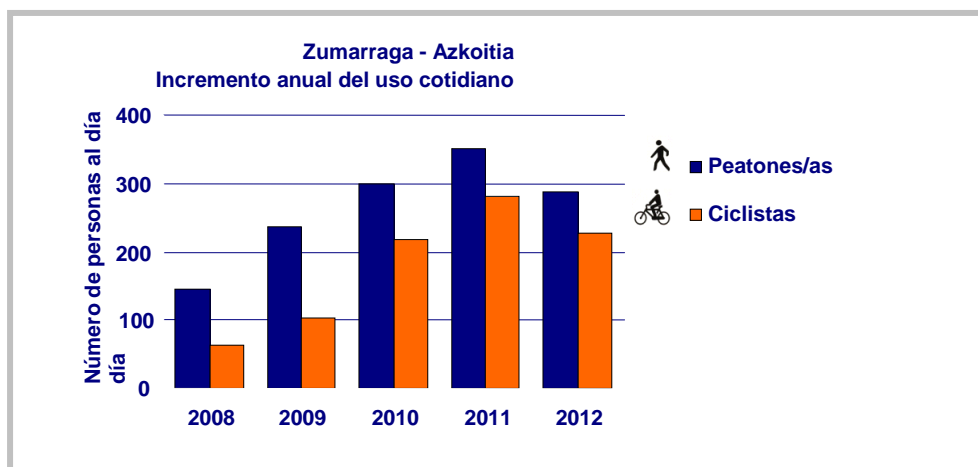


Esta vía de 11 km es la segunda más larga de la red foral, conectando los municipios de Azkoitia y Zumarraga. La distancia entre ambos núcleos urbanos supera el radio ideal para el uso cotidiano de la bicicleta. Por eso, es un tramo claramente dirigido al uso de ocio, basándose principalmente en sus características paisajísticas y naturales. Los trabajos de renovación del firme y de iluminación de túneles realizados en 2009 provocaron aumentos espectaculares en los números de peatones/as y ciclistas; estos aumentos no han tenido continuidad durante

2012. Tal y como se recoge en el punto 2.4 del presente informe, la mayor influencia del mal tiempo registrado durante 2012 se ha producido en los itinerarios cuyo uso principal está relacionado con el ocio; esta es la razón del descenso de uso en esta vía. De todos modos, este itinerario ha tenido una media de 500 usuarios/as diarios.

- ▣ 188.000 desplazamientos en el año 2012.
- ▣ 18 % menos de usuarios/as que en 2011 con 42.000 viajes menos
- ▣ Reparto modal: 44 % en bicicleta y 56 % a pie.
- ▣ Crecimiento de ciclistas del 23 % y de peatones/as del 57 % respecto a 2010
- ▣ La práctica totalidad de los desplazamientos tienen como motivo el ocio, el paseo recreativo y el ejercicio.





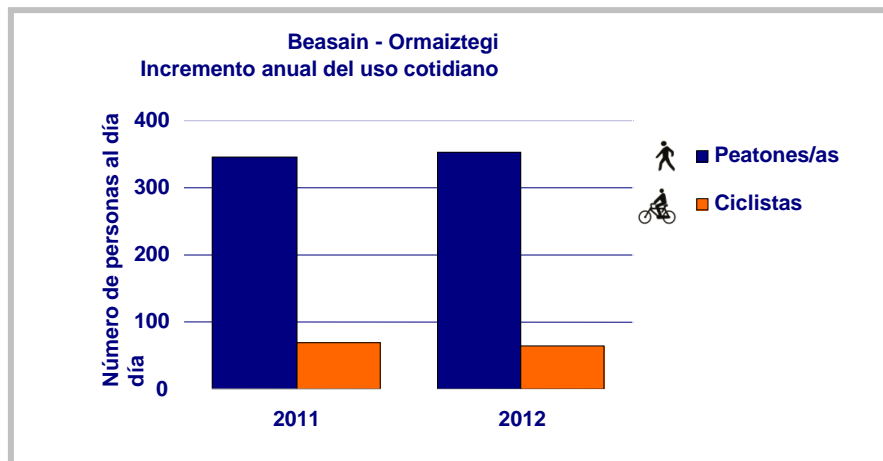
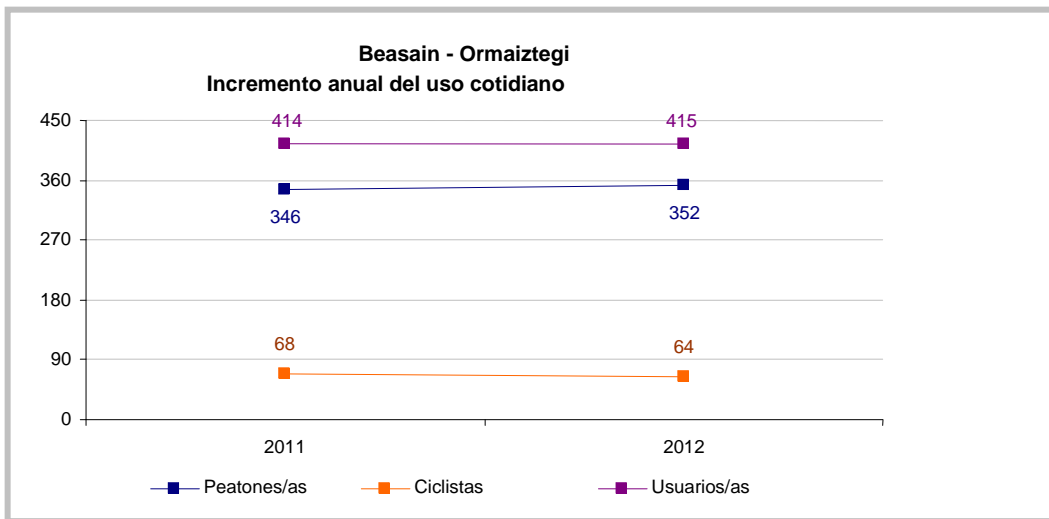
5.11. BEASAIN - ORMAIZTEGI

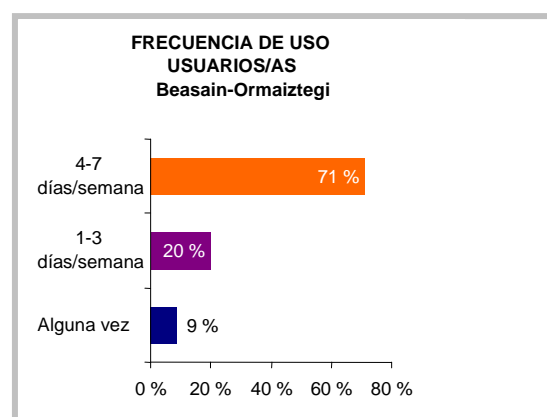
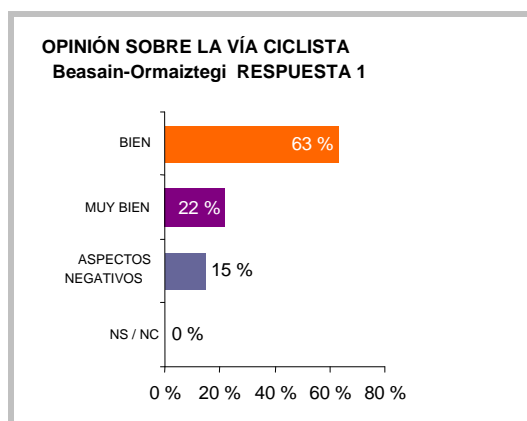
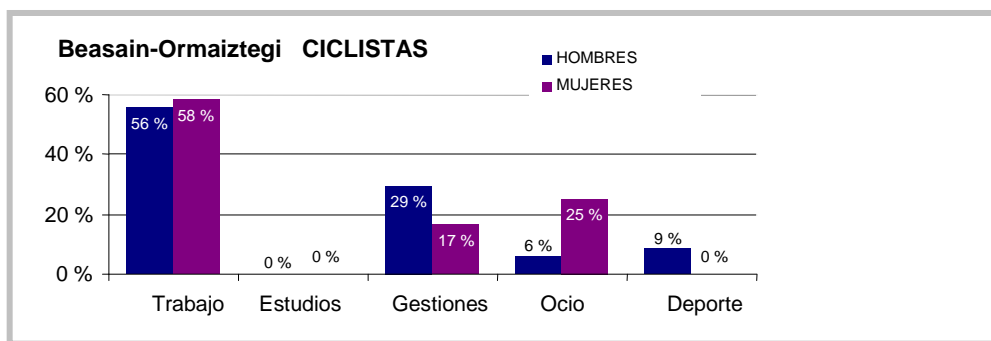
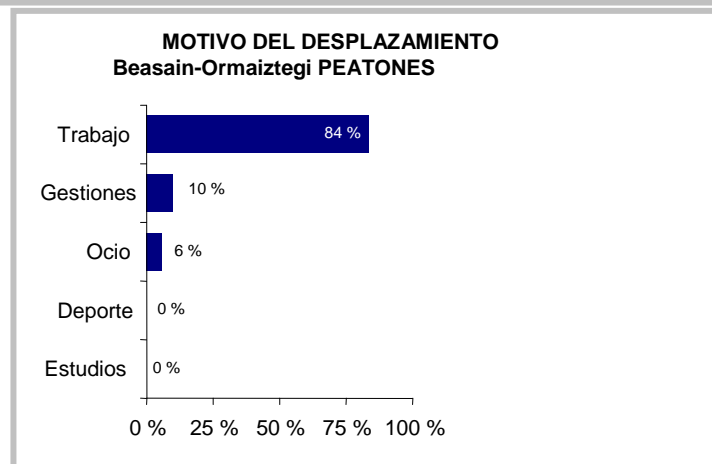
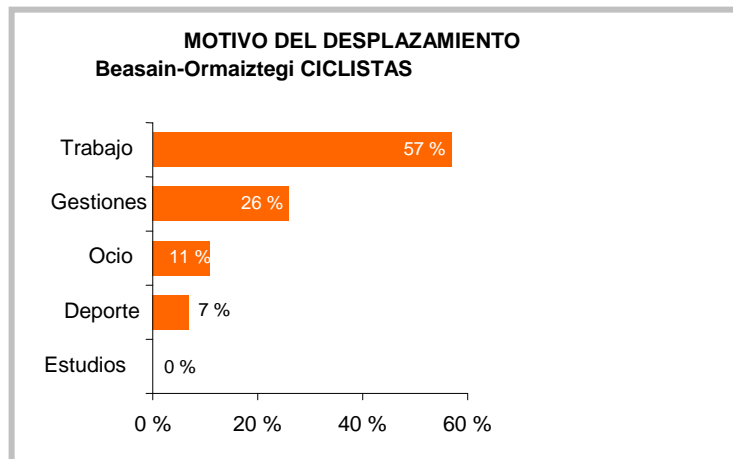


Esta vía de 3 km parte del barrio de Loinatz en Beasain y termina en el barrio Salbatore de la misma localidad, un poco antes de llegar a conectar con el núcleo de Ormaiztegi. Tiene tramos segregados y tramos de coexistencia ciclista-peatonal. En valores relativos, es la vía de la red con mayor uso motivado por trabajo, ya que es utilizada por muchos/as trabajadores/as y peatones/as para acudir a los polígonos atravesados por la misma. Por otra parte, muchos/as ciclistas del barrio de Salbatore lo utilizan para sus quehaceres diarios.

Según se ha comprobado en la última observación, no se están registrando muchos/as ciclistas cotidianos/as, ya que en vez de utilizar la vía ciclista circulan por la carretera durante un tramo, para evitar la pendiente provocada por un paso inferior (precisamente en el tramo en que se encuentra instalado el contador).

- ▣ 151.000 viajes en 2012 (un 1 % de aumento respecto a 2011).
- ▣ Reparto modal: los desplazamientos en bicicleta son el 15 % (un punto menos que en 2011), y los realizados a pie el 85 %.
- ▣ El número de peatones/as ha aumentado el 2 %, y el de ciclistas ha disminuido el 6 %.
- ▣ Reparto modal: 15 % en bicicleta y 85 % a pie.
- ▣ El 82 % de los desplazamientos ciclistas estuvo relacionado con la movilidad obligada (56 % por trabajo y 26 % por gestiones).
- ▣ Los desplazamientos peatonales relacionados con la movilidad obligada fueron el 94 %.





5.12. ZIZURKIL - ASTEASU

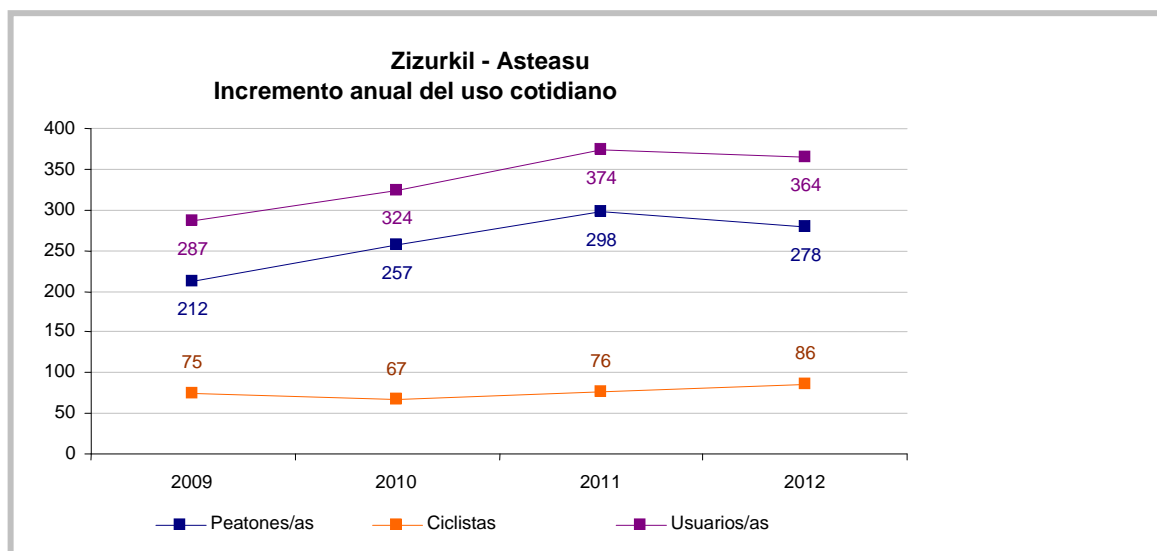


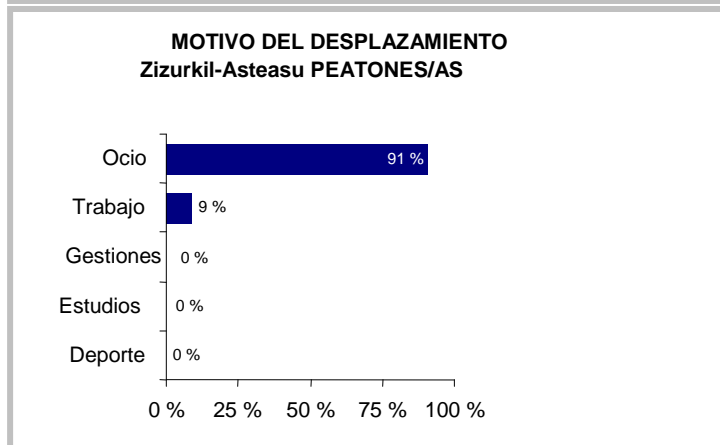
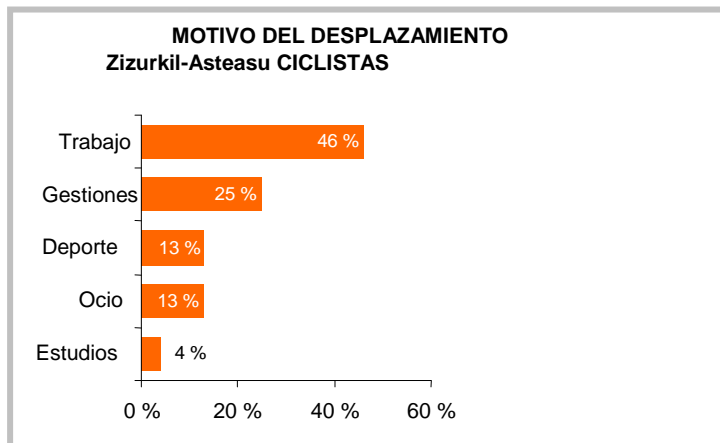
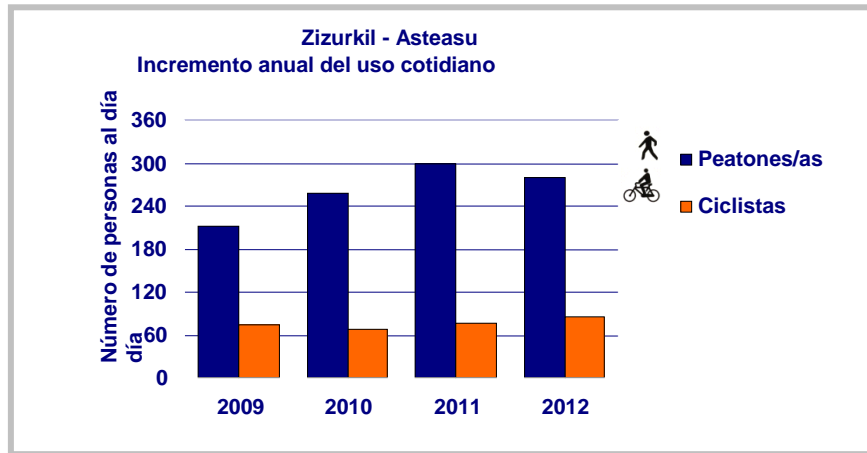
Esta vía de 3 km conecta los núcleos de Elbarrena (Zizurkil) y Asteasu atravesando los polígonos industriales de ambos municipios y a su vez zonas de gran atractivo para el paseo. Tiene un promedio de 365 usuarios/as al día y su principal vocación de uso es recreativa entre los/las peatones/as y de transporte al trabajo entre los/las ciclistas.

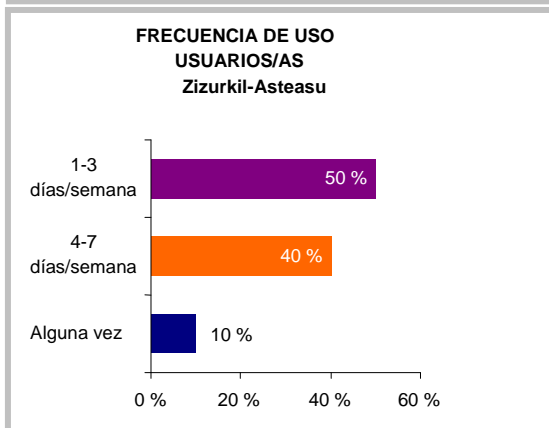
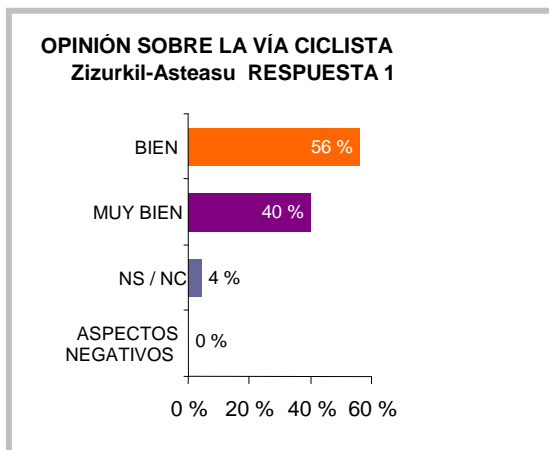
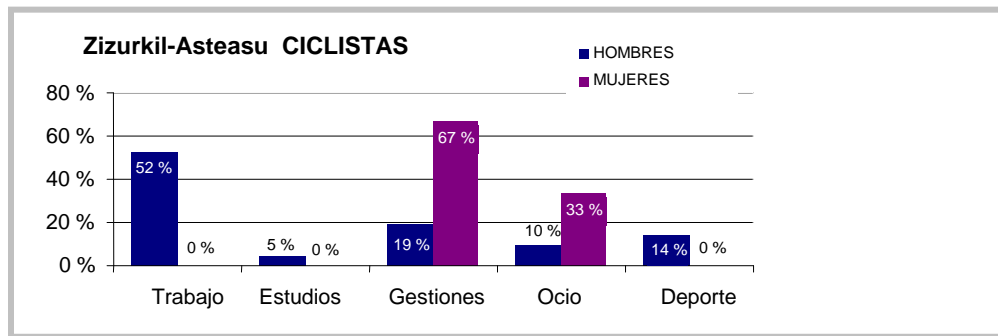
A este camino se le ha añadido en 2012 un nuevo tramo medio próximo al río, el cual ha supuesto una mejora importante en la medida en que ha

evitado una zona de gran pendiente. Esto ha motivado un aumento importante en el número de ciclistas.

- ▣ 133.000 viajes en 2012, 3.000 menos que en 2011 (descenso del 2 %).
- ▣ Reparto modal: 24 % en bicicleta (4 puntos más que en 2011), y 76 % a pie.
- ▣ El número de peatones/as ha descendido un 6 %, y el de ciclistas ha aumentado el 13 %.
- ▣ Los desplazamientos ciclistas relacionados con la movilidad obligada fueron el 75 % (5 puntos más que el 2011).
- ▣ Los desplazamientos peatonales relacionados con la movilidad obligada fueron el 9 %.







5.13. ENDARLATSA



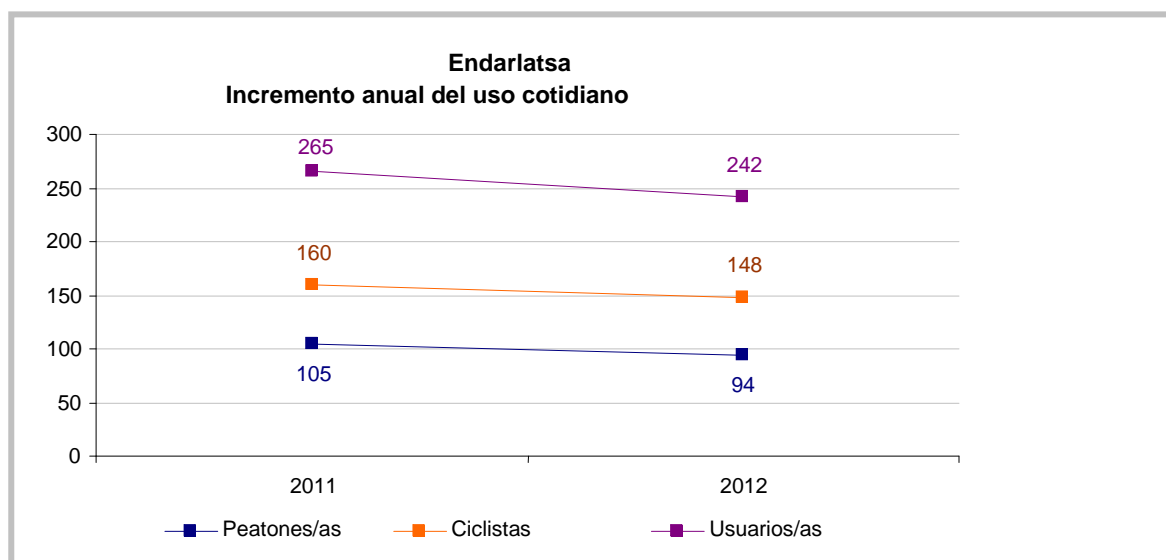
Esta vía de 6,2 km parte de Irun remontando la orilla del río Bidasoa hasta el enclave de Endarlatsa, en donde conecta con la red de vías verdes de la Comunidad Foral de Navarra. Predomina el uso recreativo siendo la vía que cuenta con el mayor porcentaje de ciclistas en el reparto modal y superando claramente al modo peatonal. Tiene un promedio de 240 usuarios/as al día, aunque destaca el hecho de que en fines de semana se doblan las cifras de uso de días laborables.

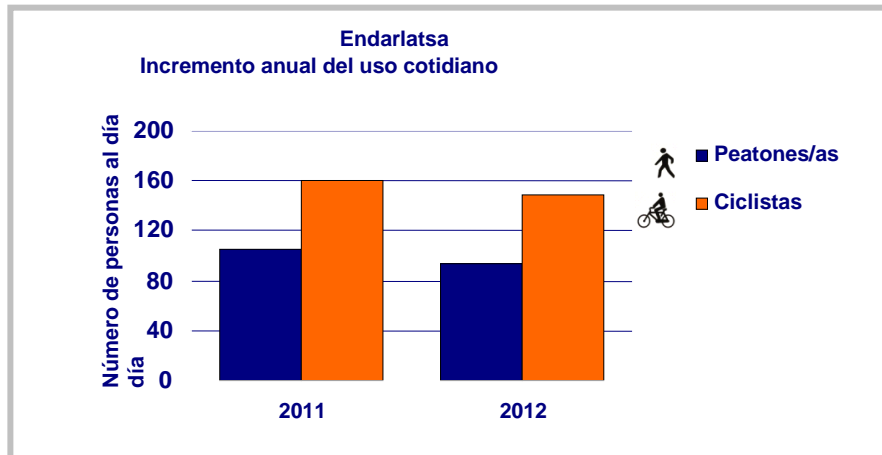
Tal y como se recoge en el punto 2.4 del presente informe, la mayor influencia del mal tiempo registrado durante 2012 se ha producido en los itinerarios cuyo uso

principal está relacionado con el ocio; esta es la razón del descenso de uso en esta vía.

Tiene vocación de conectarse con Hendaia configurando de esa forma un tramo fundamental de la red ciclista europea Eurovelo. Tiene pendiente la conexión con el núcleo urbano de Irun, lo que augura un importante potencial de crecimiento del uso.

- ▣ 89.000 viajes en el año 2012.
- ▣ Se ha producido un descenso del 9 % en el uso global, respecto a 2011.
- ▣ Reparto modal: 61 % en bicicleta y 39 % a pie.
- ▣ En fines de semana el uso tanto ciclista como peatonal se multiplica por dos





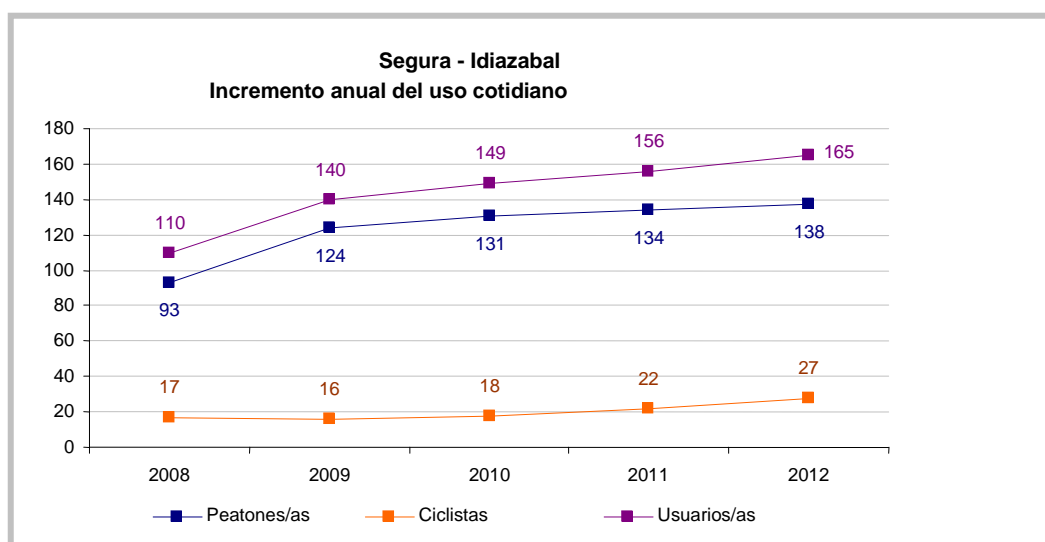
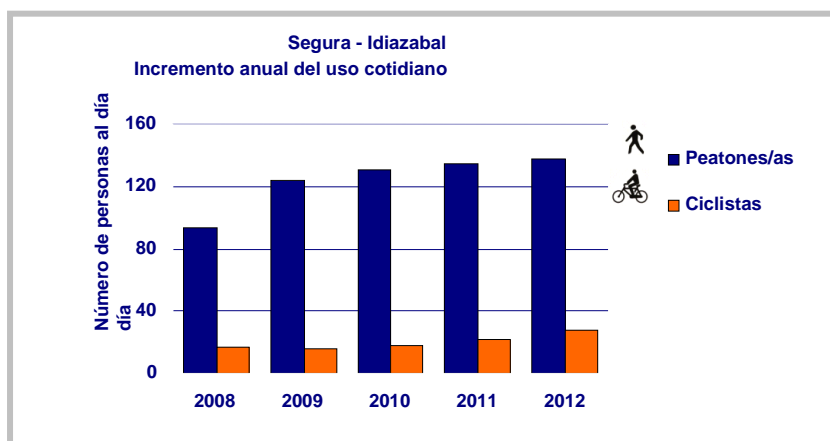
5.14. SEGURA - IDIAZABAL



Este tramo de 2,3 km tiene un promedio de 165 usuarios/as al día. Siendo de los datos de uso más bajos de la red, es el único tramo que ha registrado aumento en ambos modos durante 2012, quizás por el efecto de atracción de la conexión Segura - Zegama finalizada en 2011 (ayudado también por el nuevo paseo Madura de Segura).

Es más utilizada en fines de semana y su principal función es la de paseo y ejercicio.

- 60.000 viajes en el año 2012, 3.000 más que en 2011.
- Un aumento del 6 % respecto al 2011 en el uso general (un 2 % de aumento en el modo peatonal, y del 25 % en el modo ciclista).
- Reparto modal: 16 % en bicicleta (2 puntos más que en 2011), y 84 % a pie.



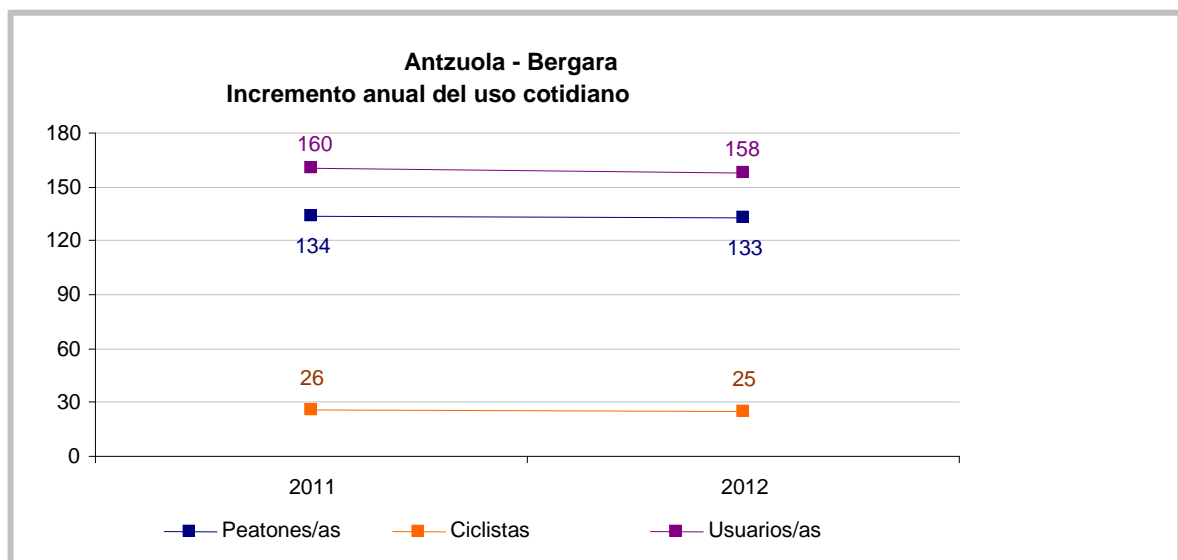
5.15. ANTZUOLA - BERGARA

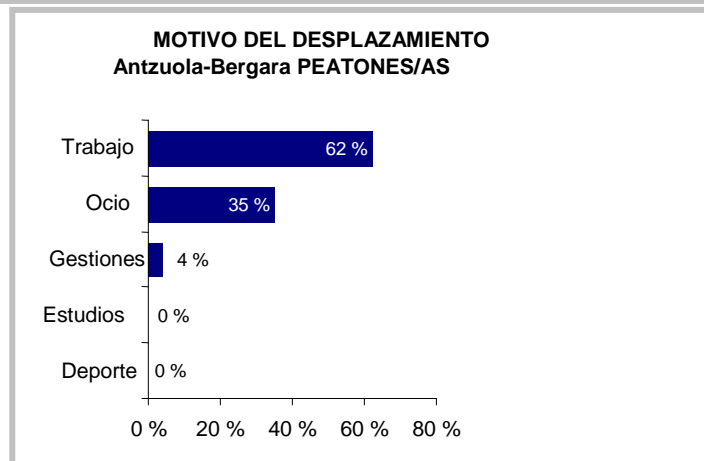
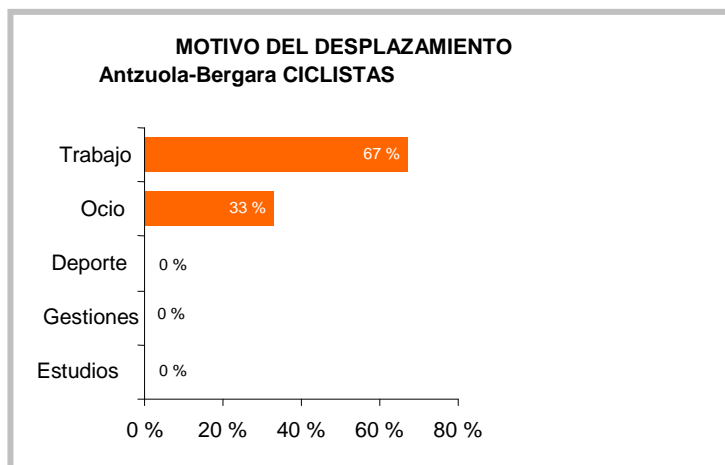
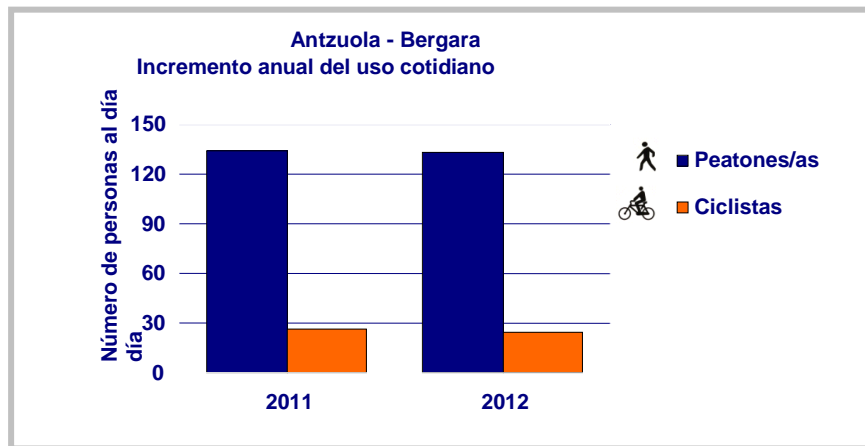


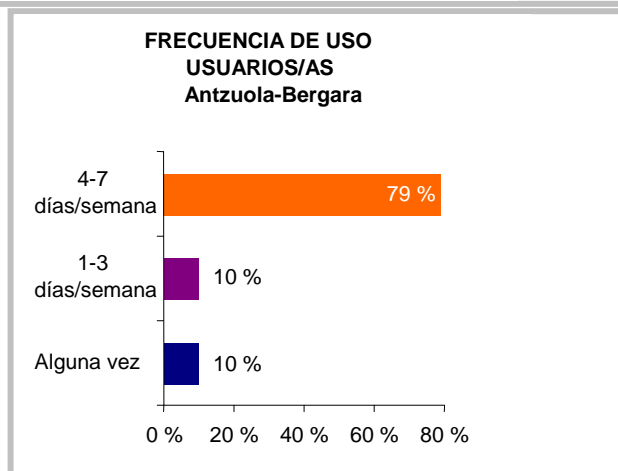
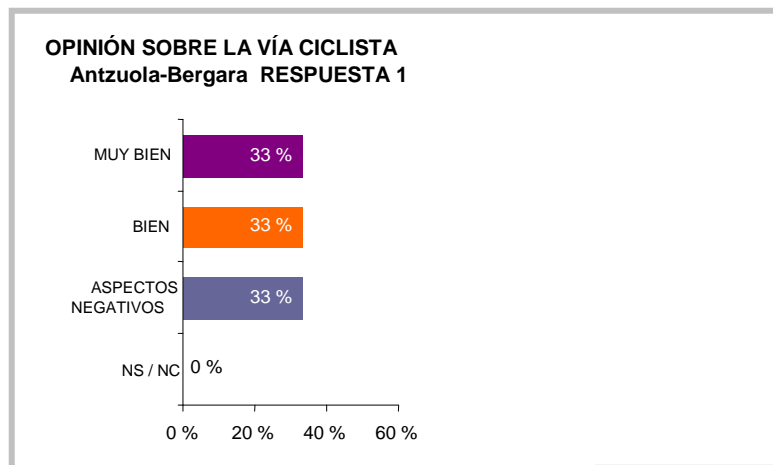
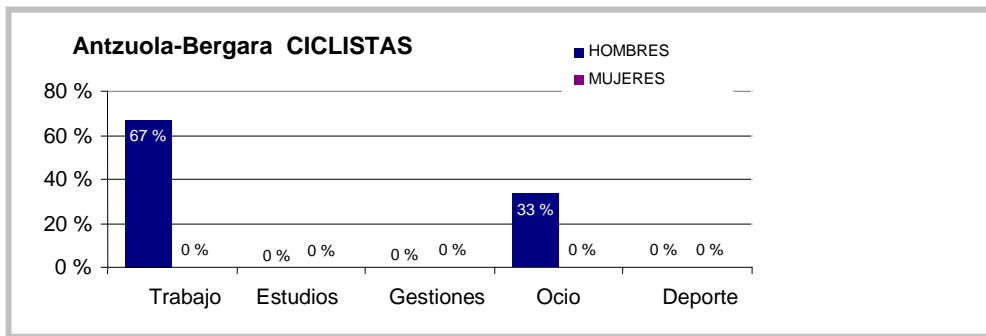
Esta vía de 1,5 km conecta el núcleo urbano de Antzuola con el polígono industrial de Matz Erreka al que diariamente acceden varios/as peatones/as y ciclistas antzuolarras a trabajar. El vial continúa hasta el límite municipal entre Antzuola y Bergara en el barrio Uzarraga. Cuenta con un tramo de coexistencia con los vehículos motorizados y otro exclusivo para modos no motorizados de coexistencia ciclista-peatonal. Está pendiente de conectar con el núcleo urbano de Bergara, por un tramo que actualmente está pendiente

de asfaltar e iluminar. Tiene un uso principalmente peatonal aunque la bicicleta tiene una presencia creciente. Presenta unas pautas de uso muy regulares, lo que denota una frecuencia de uso muy establecida, tanto para movilidad obligada como para el uso recreativo o de paseo. Es mucho más utilizada en días de entre semana que en fines de semana.

- ▣ 58.000 viajes en 2012 (descenso del 1 % respecto al 2011).
- ▣ Reparto modal: 16 % en bicicleta y 84 % a pie (los mismos porcentajes que en 2011).
- ▣ En el modo peatonal, el 62 % de los viajes tienen por motivo el trabajo; estos viajes son el 67 % en el modo ciclista.
- ▣ En fines de semana el uso total se divide por dos.



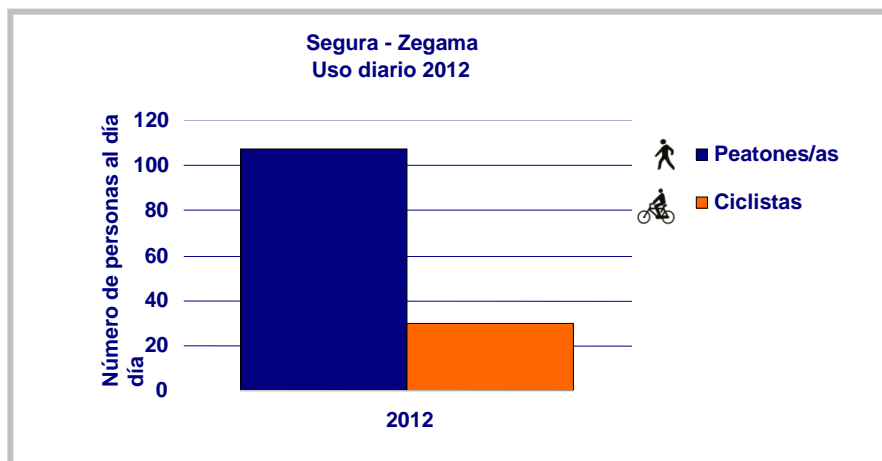




5.16. SEGURA – ZEGAMA



Esta vía de 3,2 km continúa hasta Zegama la vía que, proveniente de Idiazabal, cruza Segura. El contador se instaló en marzo del 2012, por lo que únicamente se dispone de datos de 9 meses. En dicho periodo tuvo una media de 137 usuarios/as al día, un 78 % peatones/as y un 22 % ciclistas.



5.17. AÑORGA – ERREKALDE

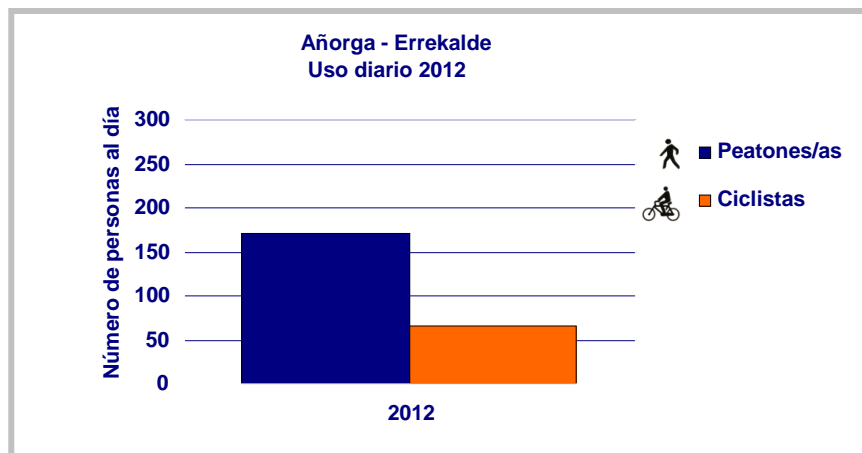


Esta vía de 3 km comunica los barrios donostiarros de Añorga Txiki y Errekalde cruzando Añorga Zaharra. El contador se instaló en noviembre de 2012, por lo que solamente disponemos de datos de un mes. Durante dicho periodo se contaron 241 desplazamientos diarios, 73 % a pie y 27 % en bicicleta.

AÑORGA-ERREKALDE

USO DIARIO

	Peatones/as	Ciclistas	Usuarios/as
2012	171	65	236



6. CONCLUSIONES

- ▶ Durante el 2012 **se ha quebrado** la anterior tendencia de **aumento constante del número de usuarios/as**, ya que se han producido ligeros descensos tanto en el modo peatonal como en el ciclista. Más allá del posible efecto del tiempo atmosférico, puede considerarse como algo **natural** este descenso después de años en que el aumento ha sido constante y considerable; esta hipótesis sería principalmente aplicable en el caso de los/las peatones/as. De hecho, la evolución del uso de la bicicleta, con un potencial de crecimiento mucho mayor, ha sido diferente.
- ▶ Durante 2012, **han aumentado considerablemente los números y porcentajes de la movilidad obligada no motorizada interurbana**. Lo cual muestra claramente **el importante papel que desempeña ya en la actualidad en la movilidad interurbana sostenible la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**. Ciñéndonos a los números, el peso de los viajes obligados en el modo peatonal es mayor que en el modo ciclista (aun siendo menor en porcentaje), lo cual muestra **el papel que juega la red en la promoción de la movilidad peatonal obligada**, más allá de la gran importancia que supone para el paseo y el ocio en el modo peatonal.
- ▶ A pesar de que el tiempo de 2012 ha sido peor que el de 2011, los números de la bicicleta se han mantenido, mientras que **han aumentado los viajes obligados en bicicleta, al igual que su peso relativo**. Esto demuestra que tanto en desplazamientos interurbanos como en urbanos **el proceso de extensión de este modo de transporte continúa sin pausa**. Entre las razones que pueden explicar el fenómeno se encuentran la crisis, el precio de los carburantes y la progresiva toma de conciencia de la ciudadanía.
- ▶ En teoría, el hecho de que la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa **acapare la mitad de los viajes en modo ciclista demuestra la importancia del papel que cumple la misma a la hora de posibilitar la movilidad ciclista interurbana** (más aún teniendo en cuenta que una gran parte de la red está todavía sin construir).
- ▶ **Los altos índices de uso ciclista interurbano están relacionados con municipios que disponen de infraestructuras municipales para el modo ciclista**. Lo cual subraya la influencia que ejerce **el desarrollo de las redes internar municipales** en la promoción del uso de la bicicleta.
- ▶ Por una parte que la proporción de ciclistas cotidianos/as (motivos laborales, estudios o gestiones) sea mayor entre las mujeres que entre los hombres, por otra que la proporción de mujeres en el modo ciclista haya aumentado considerablemente, y por último que la proporción de nuevos/as ciclistas sea mayor entre las mujeres, demuestran **el papel que está ejerciendo la mujer en la extensión de la bicicleta como modo de transporte**.
- ▶ Los datos de uso y de la encuesta de 2012 indican, un año más, la rentabilidad a nivel social, económico y ambiental de la inversión en infraestructuras viarias interurbanas no motorizadas en Gipuzkoa, una rentabilidad que va en aumento.

7. Metodología de la encuesta

La red foral de vías ciclistas de Gipuzkoa está compuesta de tramos con características de uso muy diversas. Así, pueden diferenciarse dos tipos principales de vías ciclistas: por un lado, las vías que recogen una proporción significativa de desplazamientos cotidianos u obligados; por otra, las utilizadas únicamente o casi únicamente para el ocio. En 2012 (y en 2011), el estudio por medio de encuesta se ha centrado en las vías ciclistas del primer grupo.

En la toma de datos realizada hasta ahora, el grupo de ciclistas ha sido el prioritario y el estudiado más a fondo, y dentro de este grupo los/las ciclistas cotidianos/as. Por una parte, porque hasta ahora se ha supuesto que las características del uso peatonal eran muy homogéneas, y por otra porque en principio la red estaba pensada para dar servicio a los/las ciclistas, aunque también estaba dirigida al ciclismo de ocio y a todo tipo de uso peatonal.

Se realizaron un total de 538 encuestas, distribuidas en 8 vías; 345 encuestas correspondieron a ciclistas, y 193 a peatones/as. Todas las encuestas se realizaron desde el 25 de mayo hasta el 21 de junio, desde las 7,30 de la mañana a las 7,30 de la tarde.

Se ha seguido el criterio de no realizar encuestas en días de mal tiempo. Para lograr un nivel alto de representatividad de la muestra de la encuesta, se ha procurado la muestra más amplia posible, especialmente en lo referente al uso ciclista, mediante un/una encuestador/a durante un día entero.

Y para ajustar los resultados por un lado, y contrastar los mismos por otro, se han utilizado otras dos fuentes de información: por una parte los datos de los contadores para uso peatonal y ciclista instalados en la red; y por otra recuentos manuales de usuarios/as realizadas al tiempo de las encuestas (se realizan para compararlos con los resultados de la muestra, contando el total de peatones/as y ciclistas que pasan por un punto, diferenciando sexos y tipos de ciclista).

En aras a mantener la proporcionalidad necesaria de los resultados respecto al uso real de cada vía ciclista, las muestras recogidas se han ajustado aplicando diversos factores de corrección.

8. Cuestionario utilizado

Sexua/Sexo

- GIZONEZKOA/HOMBRE
 EMAKUMEZKOA/MUJER

Garraiomodua/Modo de transporte

- TXIRRINDULARIA/CICLISTA
 OINEZKOA/PEATÓN

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. Batez ere, zergatik erabiltzen duzu bidegorria, zer eragin positibo suposatzen dizu? (Garrantziaren arabera ordenatu) / Principalmente por qué lo utiliza ¿Qué efecto positivo principal le aporta? (Ordenar por importancia)

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

3. Zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Con qué frecuencia lo utilizas?

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

B. TXIRRINDULARIENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS SOLO PARA CICLISTAS

4. Bidegorri hau existitu 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

5. Zer iruditzen zaizu bidegorri hau? ¿Qué opinión te merece esta vía ciclista?

C. EGUNEROKO TXIRRINDULARIENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS PARA CICLISTAS COTIDIANOS

6. Autorik al duzu? ¿Tiene acceso al coche?

01. Bai
 02. Ez

7. Bidegorririk ez balego, nola egingo zenuke bidea? ¿Cómo realizaría el recorrido 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)

9. Características de los contadores automáticos

A lo largo de los 16 itinerarios de la red de vías ciclistas se encuentra instalado un sistema que integra dos tipos de contadores (para peatones/as y ciclistas). Las características principales de estos contadores son las siguientes:

Contador de peatones/as

Utiliza una célula piroeléctrica; cuenta automáticamente los/las peatones/as, al detectar cambios de temperatura. El sistema inhibe el contador de peatones/as cuando pasa una bicicleta, para que la bicicleta no sea contada como peatón/a.

Contador de ciclistas

Unos cables de cobre instalados bajo tierra detectan los radios de las ruedas de la bicicleta, y en consecuencia detectan al/a la ciclista; después, mediante transducción, convierten la señal electromagnética en digital.