



octubre 2022

**ESTUDIO SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LAS VÍAS
CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA
2022**

Dirección técnica del estudio

Edorta Bergua

Equipo de trabajo de Deitel Direct, S.L.

Idoia Martínez

Laura Rodríguez

Ainara López

INDICE

1. INTRODUCCIÓN	5
2. METODOLOGÍA.....	7
3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS PERSONAS CICLISTAS Y DE LAS BICICLETAS	12
3.1. Clasificación en función de la edad y el género.....	12
3.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta	15
3.3. Clasificación por tipo de actividad	16
3.4. Clasificación de la población ciclista en función del número de acompañantes	17
3.5. Tipo de bicicleta utilizada	19
3.6. Nivel de equipamiento de la bicicleta (I): timbre y luz	23
3.7. Nivel de equipamiento de la bicicleta (II): silla infantil.....	28
3.8. Utilización del casco	29
4. USO DE LA BICICLETA	33
4.1. Frecuencia de uso	33
4.2. Motivo del desplazamiento	36
4.3. Distancia del desplazamiento	40
4.4. Motivos de elección de la bicicleta como modo de transporte.....	44
4.5. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta.....	47
5. VALORACIÓN CICLISTA	49
5.1. Percepción de la seguridad ciclista.....	49
5.2. Valoración de la vía ciclista.....	50
5.2.1. Valoración del estado del firme	51
5.2.2. Valoración del estado de la señalización	53
5.2.3. Valoración del estado de la iluminación	55
5.2.4. Valoración respecto a los niveles de convivencia	57
5.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana.....	60
5.2.6. Valoración general de las vías ciclistas.....	62
5.3. Influencia de la red de vías ciclistas sobre la elección del modo de transporte	69
5.3.1. Opción de realizar el trayecto en coche.....	69
5.3.2. Modo de transporte utilizado en ausencia de la vía ciclista	70
6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES	74
6.1. Clasificación en función de la edad y el género.....	74
6.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta	75
6.3. Clasificación por tipo de actividad	76
6.4. Clasificación en función del número de acompañantes.....	77

7. USO PEATONAL.....	79
7.1. Frecuencia de uso	79
7.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento.....	82
7.3. Distancia del desplazamiento	84
8. VALORACIÓN PEATONAL.....	87
8.1. Percepción de la seguridad por parte de los peatones	87
8.2. Valoración peatonal de la vía ciclista	89
8.2.1. Valoración del estado del firme	89
8.2.2. Valoración del estado de la señalización	91
8.2.3. Valoración del estado de la iluminación	93
8.2.4. Valoración con respecto a los niveles de convivencia	95
8.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana.....	97
8.2.6. Valoración general de la vía ciclista	99
9. PRINCIPALES CONCLUSIONES	105
ANEXO I – FICHA TÉCNICA.....	109
ANEXO II – CUESTIONARIO PARA CICLISTAS	111
ANEXO III – CUESTIONARIO PARA PEATONES.....	114
ANEXO IV – SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS	117
ANEXO V – MENCIONES DE PUNTOS O TRAMOS SEÑALADOS COMO INSEGUROS	127

1. INTRODUCCIÓN

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

Desde la creación en 2007 del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, se utilizan dos herramientas principales para el estudio del funcionamiento de las vías ciclistas. Por una parte, la red de contadores automáticos de ciclistas y peatones, y por otra, la encuestación a personas usuarias que se realiza anualmente con la única excepción de 2020, año en el que no fue posible llevarla a cabo debido a la pandemia y la situación de alerta sanitaria por Covid-19.

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

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

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

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

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

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

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

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

2. METODOLOGÍA

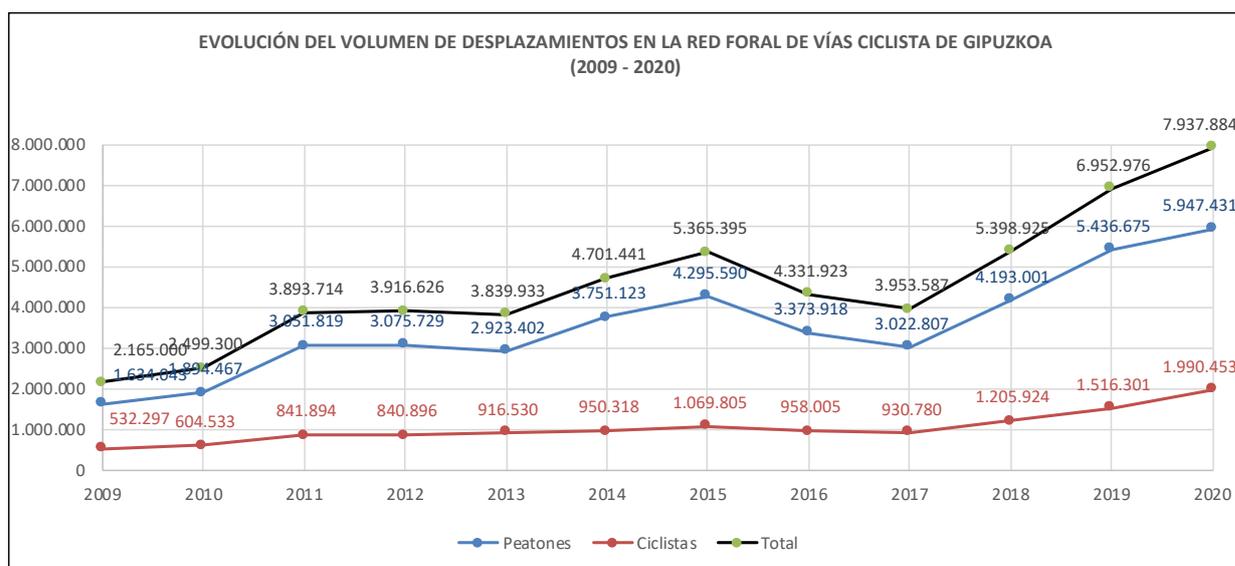
Con el objetivo de conocer la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa, se plantea el análisis cuantitativo de los resultados obtenidos a través de una encuesta presencial a personas usuarias (ciclistas y peatones).

El universo del estudio está constituido por personas usuarias en días laborables de 28 de las vías ciclistas que son objeto de supervisión por parte del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa:

1. Azpeitia – Azkoitia
2. Tolosa – Alegia
3. Astigarraga – Martutene
4. Legazpi – Urretxu
5. Azkoitia – Zumarraga
6. Soraluze – Bergara
7. Elgoibar – Maltzaga
8. Zizurkil – Asteasu
9. Beasain – Ormaiztegi
10. Eskoriatza – Aretxabaleta
11. Segura – Idiazabal
12. Azpeitia – Lasao
13. Antzuola – Bergara
14. Segura – Zegama
15. Añorga – Errekalde
16. Leitzaran
17. Irun – Endarlatsa
18. Oñati – Epele
19. Arrasate – Elorregi
20. Elorregi – Bergara
21. Itsasondo – Ordizia
22. Anoeta – Tolosa
23. Lezo – Pasai Donibane
24. Hernani – Astigarraga
25. Lasarte – Usurbil
26. Arrasate – Aretxabaleta
27. Eskoriatza – Leintz Gatzaga
28. Amute

Para obtener una muestra significativa, se ha utilizado una base de sondeo representativa a partir de los resultados obtenidos mediante los conteos automáticos llevados a cabo por el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, y las estimaciones realizadas por el Servicio de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa sobre el total de desplazamientos contabilizados en 2020.

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



No se incluyen los datos correspondientes a 2021 ya que están sensiblemente afectados por el hecho de que 13 de las 29 estaciones de aforo existentes han estado parcial o totalmente fuera de servicio durante ese año.

El Servicio de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa estima que en 2020 se registraron un total de 7.937.884 desplazamientos, de los que 5.947.431 (75%) se hicieron andando y 1.990.453 (25%) en bicicleta.

Las encuestas se han realizado a dos muestras:

- Muestra de 400 ciclistas, lo que da un margen de error del 0,4% para un nivel de confianza del 95%.
- Muestra de 150 peatones, lo que da un margen de error del 0,5% para un nivel de confianza del 95%.

El margen de error de las muestras se ha obtenido calculando el volumen de desplazamientos que representan las personas encuestadas, a partir de sus respuestas sobre la frecuencia de uso. Estos datos se han relacionado con el volumen total de desplazamientos estimados en 2020 en la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

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

Hasta el Estudio de 2018, las 8 vías que formaban la muestra representativa fueron las siguientes:

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

En 2019, se introdujeron 2 variaciones en esta muestra representativa de 8 vías, de acuerdo con los resultados de los conteos de ciclistas y peatones de 2017:

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

Durante la realización del trabajo de campo para la elaboración de los Estudios de 2021 y 2022 la vía Añorga – Errekalde ha estado fuera de servicio por obras, siendo sustituida por la vía Zizurkil – Asteasu. Por tanto, las **8 vías que forman la muestra representativa** para el Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa de 2022, han sido las siguientes:

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

El reparto del número de encuestas a realizar en cada una de estas 8 vías se ha ajustado de acuerdo a los últimos datos disponibles (año 2020) de los aforos de ciclistas y peatones. Por tanto, la distribución de las encuestas es la misma que para el Estudio de 2021.

VÍAS CICLISTAS	ENCUESTAS A CICLISTAS	ENCUESTAS A PEATONES	TOTAL
1. AZPEITIA – AZKOITIA	46	37	83
2. TOLOSA – ALEGIA	78	14	92
3. ASTIGARRAGA – MARTUTENE	97	22	119
4. LEGAZPI – URRETXU	48	37	85
5. AZKOITIA – ZUMARRAGA	43	10	53
6. OÑATI – EPELE	54	18	72
7. ZIZURKIL – ASTEASU	16	6	22
8. ESKORIATZA – ARETXABAETA	18	6	24
TOTAL	400	150	550

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

El conteo manual de personas usuarias se ha realizado en las 8 vías ciclistas seleccionadas, en las mismas fechas en las que se han realizado las encuestas (del 27 de junio al 15 de julio de 2022), y en el horario empleado para la encuestación (de lunes a viernes de 7.30 a 19.30 horas). Las fechas de encuestación en 2022 han cambiado ligeramente con respecto a las de anteriores ediciones, si bien no se aprecia que haya afectado a la comparabilidad de resultados.

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

En el conteo también se han incluido los vehículos de movilidad personal (VMP) contabilizando un total de 20 VMP, una cifra muy inferior a la alcanzada en 2021 (112 VMP).

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

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

	HOMBRES	MUJERES
CICLISTAS	74%	26%
PEATONES	53%	47%
VMP	95%	5%

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

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

	HOMBRES	MUJERES
CICLISTAS	74%	26%
PEATONES	53%	47%

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

- El universo seleccionado antes de 2013 tenía en cuenta únicamente desplazamientos cotidianos, dejando al margen la utilización de las vías por motivos deportivos o de ocio. Para conocer la realidad del conjunto de usuarios, desde 2013 se completó este universo incluyendo a todas las personas usuarias.
- El método de recogida de información anterior consistía en realizar el mayor número de encuestas posibles durante la jornada elegida, ponderándose posteriormente los datos obtenidos (nº de personas encuestadas y distribución por género). Sin embargo, desde 2013 los tamaños de las muestras se establecen previamente, ponderándose los datos en función del género en caso necesario.
- Como se comentaba anteriormente, en 2019 se modificó la selección de 8 vías que forman la muestra representativa para el Estudio. Salen de esa selección Soraluze – Bergara y Zizurkil – Asteasu, y se incorporan Oñati – Epele y Añorga – Errekalde. Sin embargo, para el Estudio de 2021 y 2022 Añorga – Errekalde está fuera de servicio por obras, por lo que se sustituye por Zizurkil – Asteasu.
- En los cuestionarios utilizados para la realización de las encuestas se introdujo en 2019 un nuevo ítem para preguntar a las personas encuestadas, tanto ciclistas como peatones, sobre la distancia de sus desplazamientos.
- Finalmente, señalar que en los cuestionarios utilizados en 2022 se han incluido varias preguntas relacionadas con la movilidad de género y de cuidados.

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

3.1. Clasificación en función de la edad y el género

Los datos obtenidos de los conteos manuales reflejan que **el 74% de la población ciclista son hombres y el 26% mujeres.**

El porcentaje de mujeres ciclistas se ha incrementado en 1 punto respecto a 2021, y alcanza la cifra más alta hasta ahora registrada, si bien se sigue constatando una importante diferencia entre géneros en relación a la utilización de la bicicleta en las vías ciclistas interurbanas.

Para valorar en su justa medida estas cifras hay que tener en cuenta que la brecha de género en el ciclismo es común en el conjunto de Europa. Según las encuestas europeas de salud, el porcentaje de mujeres que emplea la bicicleta para desplazarse era del 33% en 2020¹. En las ciudades del Estado español donde esa diferencia es menor, el porcentaje femenino no llega a superar el 39%, como es el caso de Valencia² y Donostia³. Los datos internacionales muestran claramente que esa brecha de género entre los ciclistas sólo se logra anular cuando el porcentaje de viajes en bicicleta en el reparto modal alcanza, al menos, el 7%, cifra aún lejana de la realidad de Gipuzkoa, lo cual sólo es posible conseguir cuando se produce una mejora sustancial de las condiciones de ciclabilidad y seguridad.

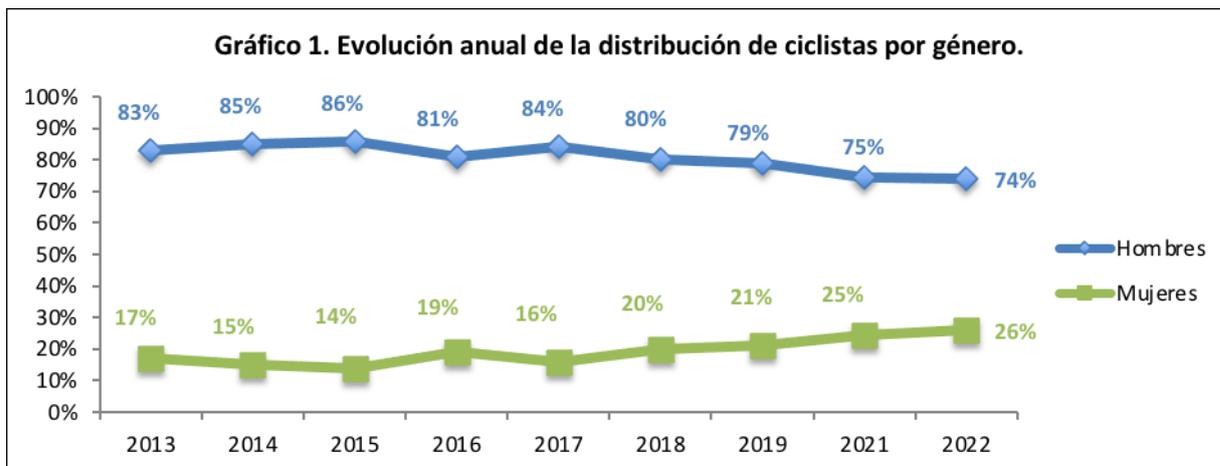
En el caso de la red foral ciclista, las aún bajas cifras de participación femenina están relacionadas con las que se dan en los municipios que enlazan esta red, a lo que hay que añadir el uso actualmente predominante en la misma, vinculado a las prácticas deportivas (53%). En efecto, como se podrá constatar más adelante, el porcentaje de mujeres ciclistas que se desplazan en esta red para practicar el ciclismo deportivo es del 35%, cuando en el caso de los hombres la proporción alcanza el 59%.

En la distribución por edad se puede observar que el porcentaje de mujeres ciclistas asciende hasta un 41% entre los 12 y los 44 años, mientras que es del 33% en el grupo de edad de 0 a 11 años. El porcentaje desciende bruscamente entre las personas mayores de 65 años (8%).

¹ Las Cuentas de la Bicicleta. Poniendo cifras al efecto bicicleta. Gea21. ConBici - Coordinadora defensa de la bicicleta. 2022.

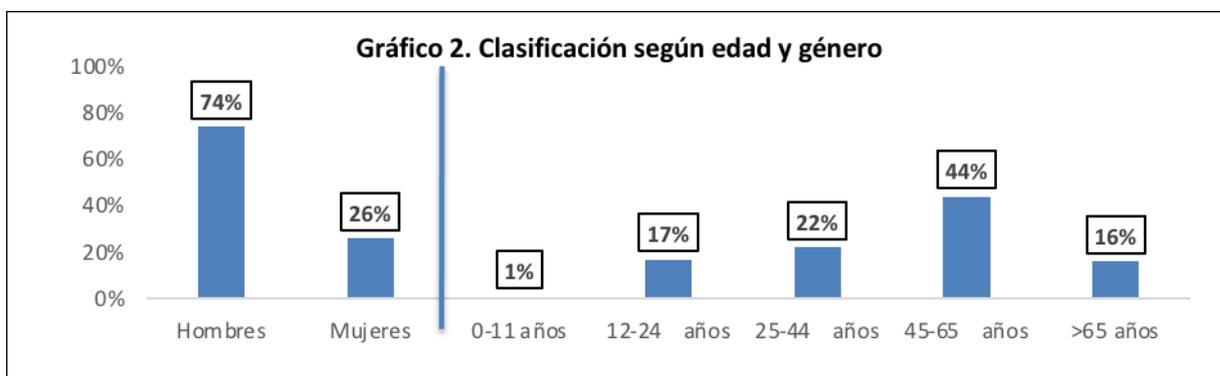
² Propuesta de evaluación de contajes ciclistas en la ciudad de Valencia. Esther Anaya. Agencia Municipal de la Bicicleta. 2019.

³ Observatorio de la Bicicleta. Memoria 2019-2020. Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián. Fundación Cristina Enea. 2021.

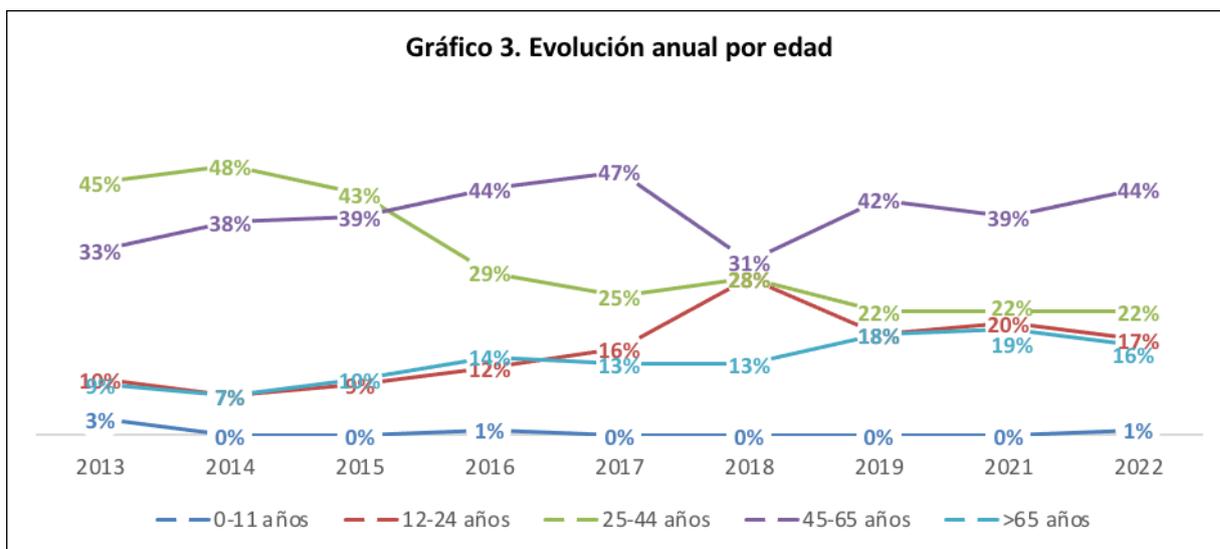


Por lo que respecta a la edad, el 44% de las personas ciclistas tienen entre 45 y 65 años, y un 22% entre 25 y 44 años. Es decir, el 66% de las personas ciclistas tienen entre 25 y 65 años, un 18% es menor de 25 años, y el 16% restante mayor de 65 años. Comparando estos datos con la distribución por edad de la población guipuzcoana⁴, se aprecia que los grupos de edad más jóvenes (0 – 11 años) y, en especial, los más mayores (66 y más años) están considerablemente infrarrepresentados entre las personas ciclistas (éstos representan el 9% y el 23% de la población, respectivamente); mientras que las personas ciclistas de entre 45 y 65 años están proporcionalmente sobrerrepresentadas (siendo el 32% de la población, suponen el 44% de las personas ciclistas). En el primer caso, esto se explica al ser los niños más dependientes de sus tutores a la hora de desplazarse; mientras que entre las personas de mayor edad abundan las que presentan problemas de movilidad que les impiden coger la bicicleta, además de estar extendida una mayor percepción de riesgo.

La edad media de las personas ciclistas es de 47 años, similar respecto a los resultados obtenidos en 2021. La edad media de las personas ciclistas es 15 años inferior a la edad media de peatones.



⁴ Fuente: EUSTAT, “Población de la C.A. de Euskadi por ámbitos territoriales, año de nacimiento (anual) y sexo. 2001 – 2022”.



En la evolución se observa que los porcentajes de distribución de las personas ciclistas por grupos de edad son similares a los obtenidos en el Estudio de 2021.

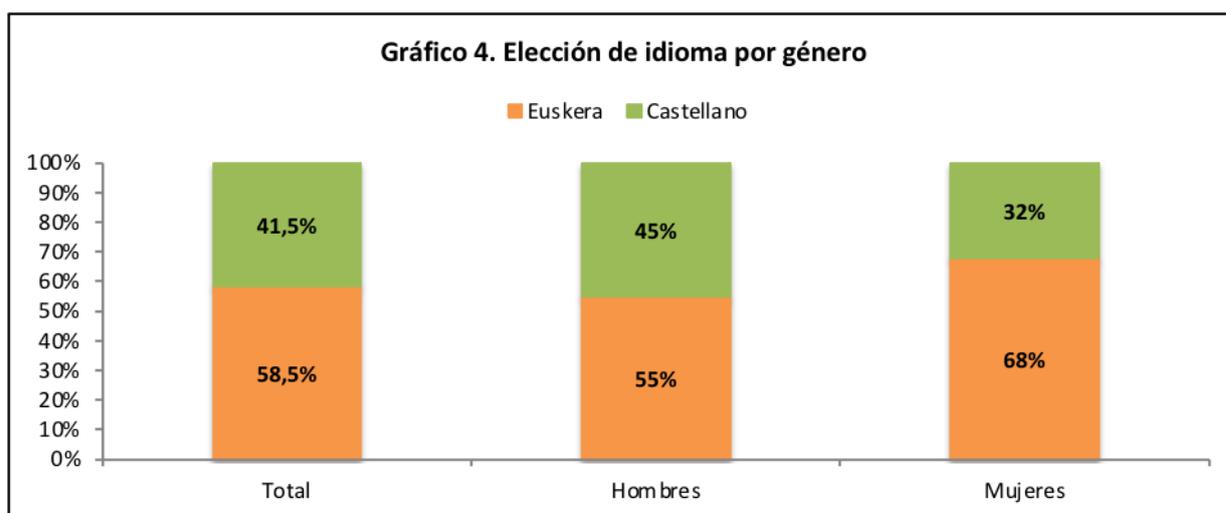
3.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta

Según los datos obtenidos en 2022 el euskera sigue siendo el idioma elegido mayoritariamente por las personas ciclistas entrevistadas para responder a la encuesta ya que un 59% opta por este idioma, si bien este porcentaje es 4 puntos inferior al obtenido en el Estudio de 2021.

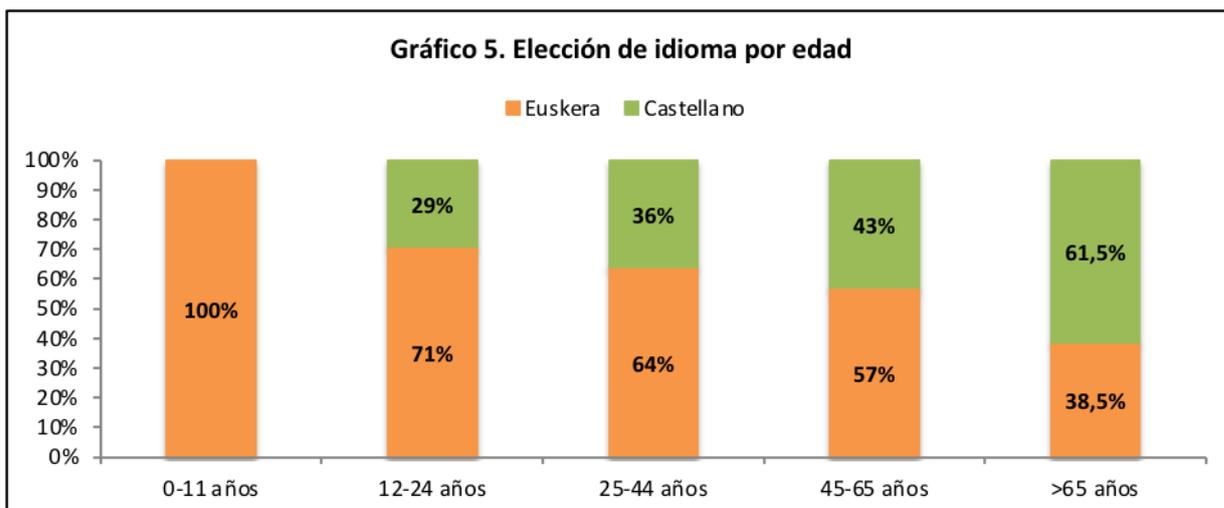
Al igual que en Estudios precedentes, se siguen observando diferencias significativas en la elección del idioma en función del género y de la edad.

En relación al género, se sigue observando que el porcentaje de mujeres que eligen el euskera como idioma (68%) es superior que el de hombres (55%).

Así mismo, y en relación a los resultados obtenidos por edad, se sigue constatando que a menor edad mayor uso del euskera como idioma en la encuesta.



Así mismo, y en relación a los resultados obtenidos por edad, se mantiene la tendencia que señala que a menor edad mayor uso del euskera como idioma en la encuesta. Así, el 72% de las personas menores de 25 años eligen el euskera, descendiendo este porcentaje a un 64% entre las de 25 a 44 años, a un 57% entre las de 45 a 64 años, y a un 39% entre las personas mayores de 65 años.

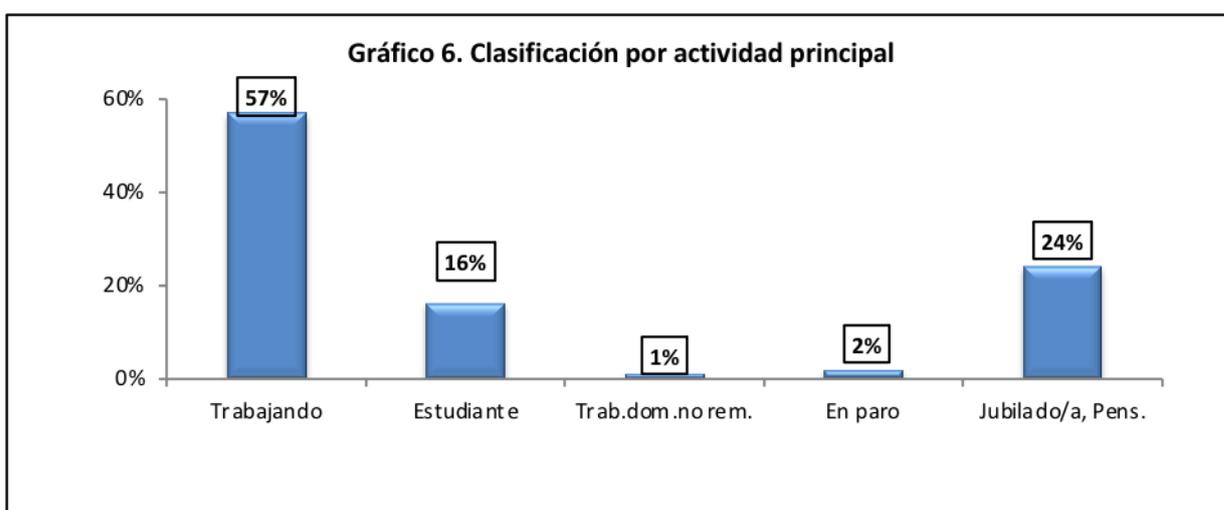


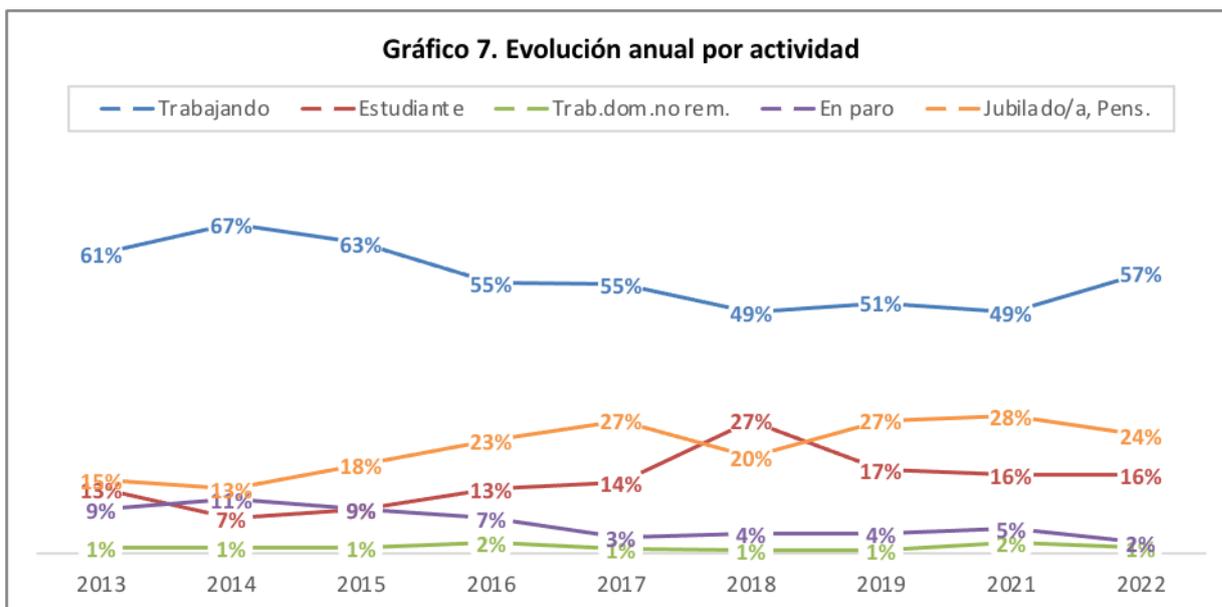
3.3. Clasificación por tipo de actividad

El 57% de las personas ciclistas declaran estar ocupadas o trabajando, lo que supone un incremento de 8 puntos respecto a 2021.

Desciende en 4 puntos el porcentaje de personas jubiladas o pensionistas (24%), en 3 puntos el de personas desempleadas (2%) y en 1 punto el de aquellas que declaran realizar trabajos domésticos no remunerados (1%).

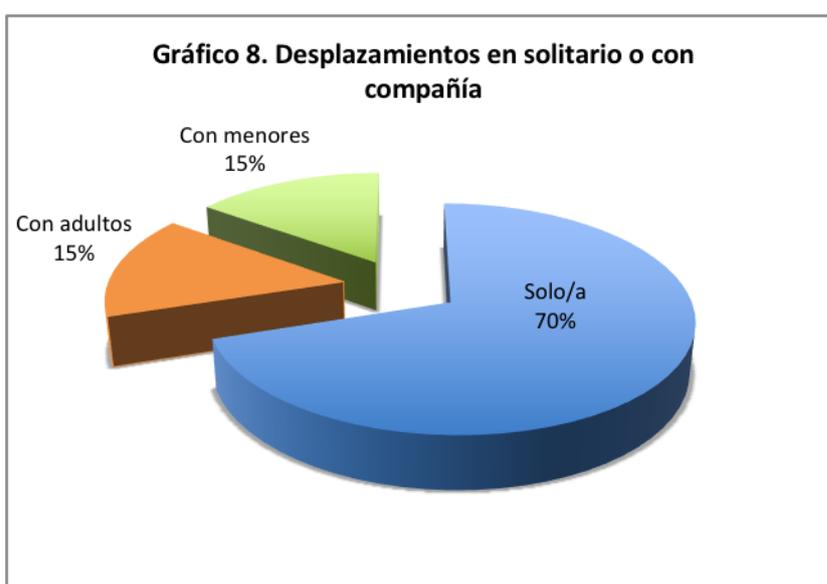
El porcentaje de estudiantes en 2022 se mantiene respecto a 2021 (16%).





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

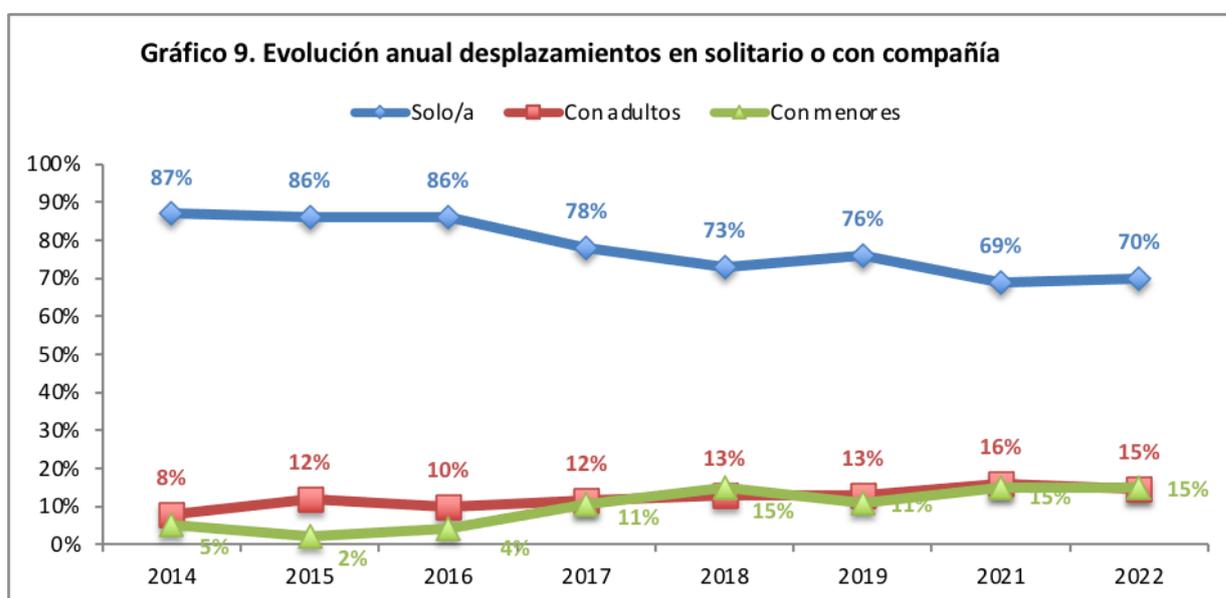
La mayoría de la población ciclista (70%) realiza sus desplazamientos en solitario, lo que supone un incremento de 1 punto respecto a los resultados de 2021. El 15% se desplaza en compañía de al menos 1 adulto (media de 1,3 acompañantes), y el 15% restante en compañía de menores (media de 2 acompañantes).



De las personas ciclistas que van acompañadas, al 64% los acompaña un ciclista más, a un 16% dos ciclistas, a un 13% tres ciclistas, a un 5% cuatro ciclistas, y el 2% restante va con un grupo de 5 ciclistas.

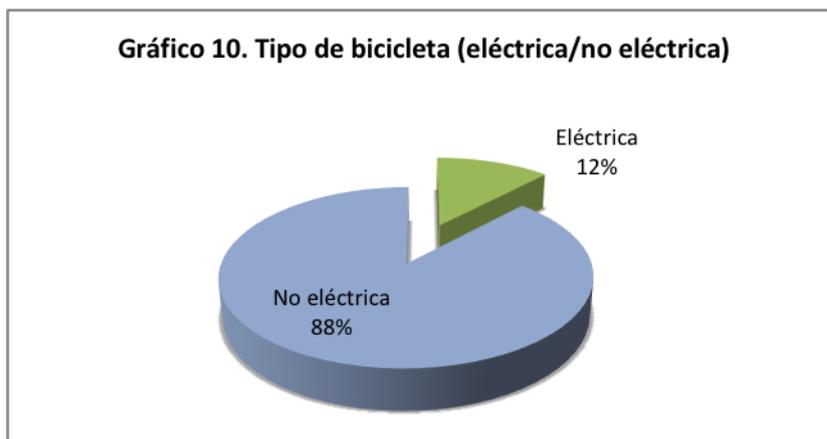
Si se comparan estos datos con los obtenidos en años anteriores (ver gráfico 9), se observa que los porcentajes obtenidos en 2022 son similares a los alcanzados en 2021.

Los desplazamientos en solitario siguen siendo más habituales entre quienes realizan desplazamientos cotidianos (83%) que entre quienes se desplazan por ocio o deporte (67%).

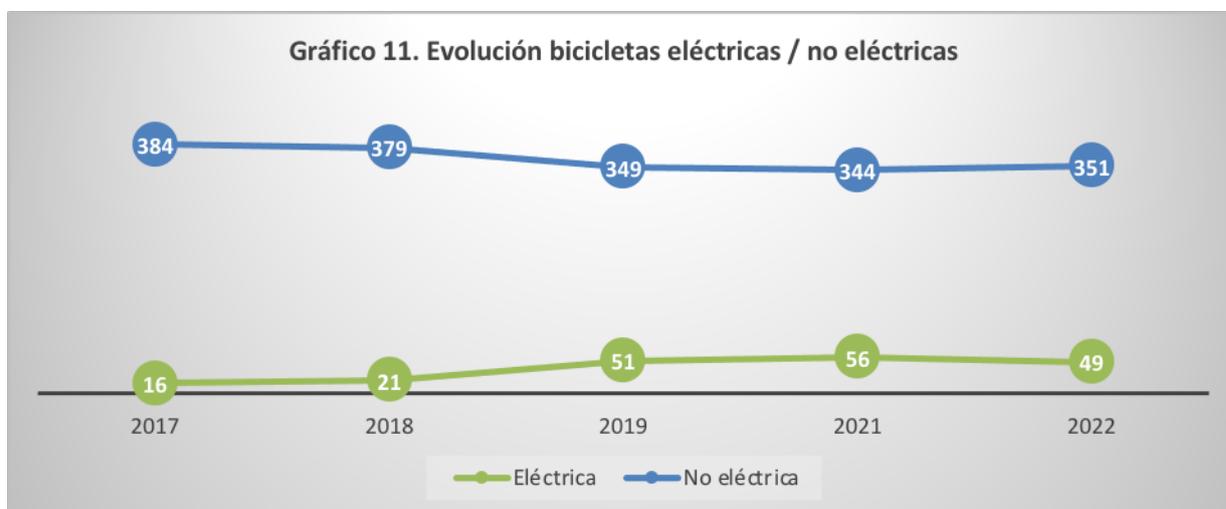


3.5. Tipo de bicicleta utilizada

De acuerdo con los datos recogidos en 2022 las bicicletas eléctricas suponen el 12% del total, lo que supone 2 puntos menos que en 2021.

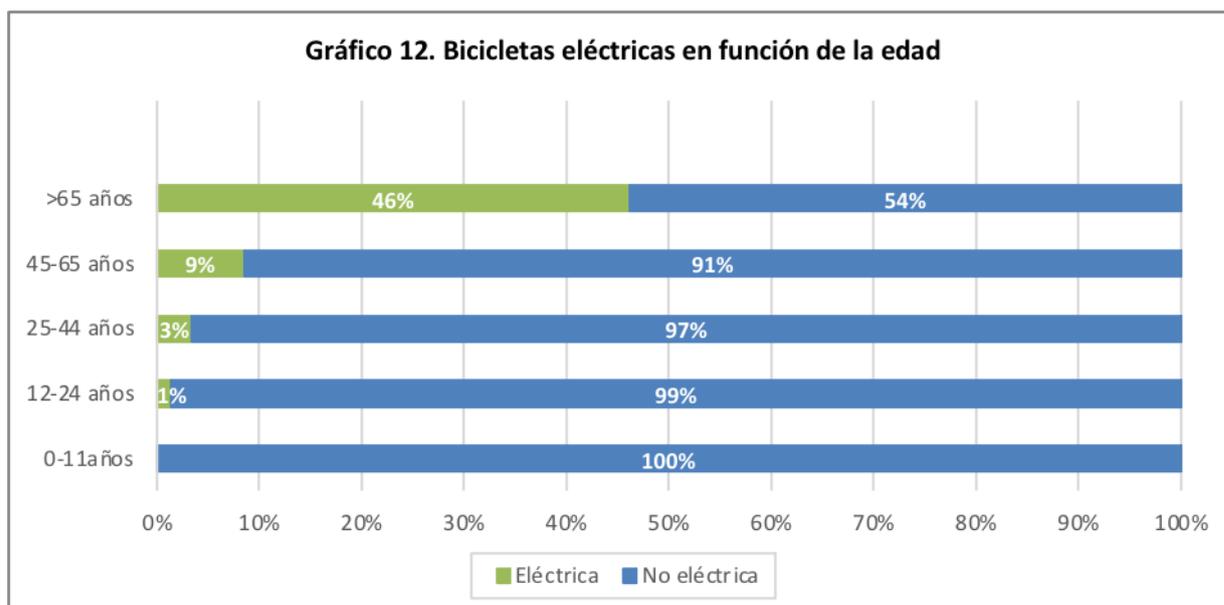


Desde 2017, año en el que se inició el registro de bicicletas eléctricas, su presencia en las vías ciclistas se había incrementado progresivamente. Sin embargo, este año se observa un retroceso.



Los resultados obtenidos señalan que el uso de bicicletas eléctricas es superior en los hombres (15%) que en las mujeres (6%). Si se comparan estos datos con los obtenidos en 2019 se observa un importante descenso del porcentaje de mujeres que utilizan bicicletas eléctricas, pasando del 16% en 2021 a un 6% en 2022.

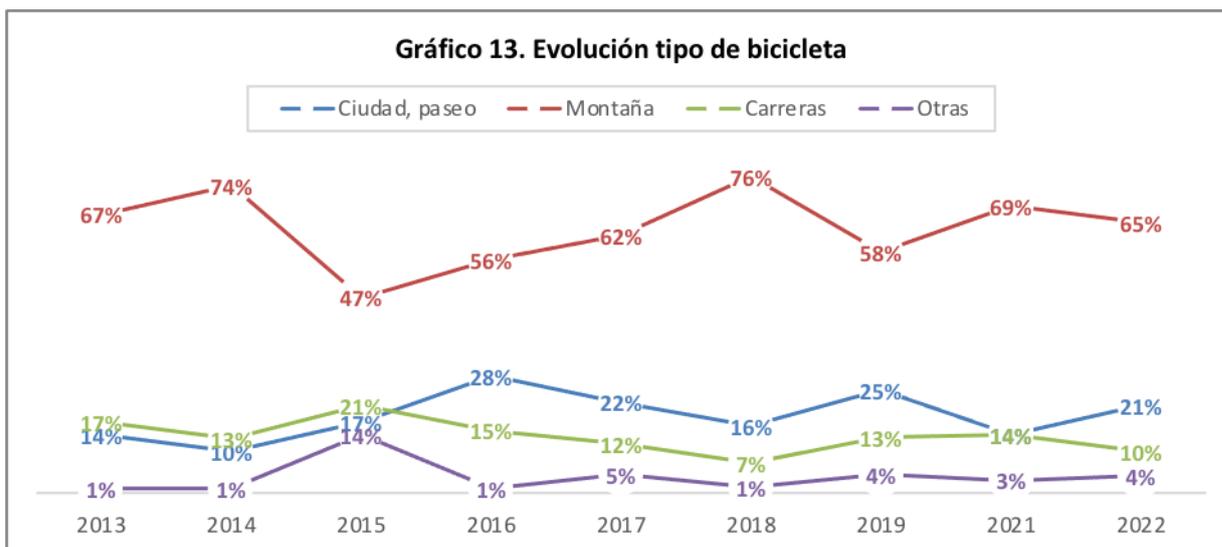
Se siguen observando diferencias significativas en el uso de bicicletas eléctricas en función de la edad de las personas encuestadas. Así, mientras que en el grupo de personas mayores de 65 años la utilización de bicicletas eléctricas alcanza el 46% (17 puntos más que en 2021), este porcentaje desciende al 9% en el grupo de edad de 45 a 65 años y al 3% en el de 25 a 44 años. Entre los menores de 25 años la presencia de bicicletas eléctricas es prácticamente testimonial con un 1%.



Por lo que se refiere al tipo de bicicleta utilizada, los resultados señalan que el 65% son de montaña, un 21% de ciudad (o paseo), otro 10% de carreras y el 4% restante corresponden a otros tipos. Esta distribución está en consonancia con el uso predominante en la red foral ciclista, vinculado al ocio y a las prácticas deportivas, en las que las bicicletas más utilizadas son las de montaña y de carreras.

En el segmento de las bicicletas eléctricas el porcentaje de montaña es 2 puntos inferior (63%), mientras que el de ciudad (o paseo) es 12 puntos superior (33%). El 4% restante son de otros tipos.

En relación a los datos obtenidos en 2021, se observa un incremento de 7 puntos en el porcentaje de bicicletas de ciudad (o paseo), y un descenso de 4 puntos en el porcentaje de bicicletas de montaña y de carreras.

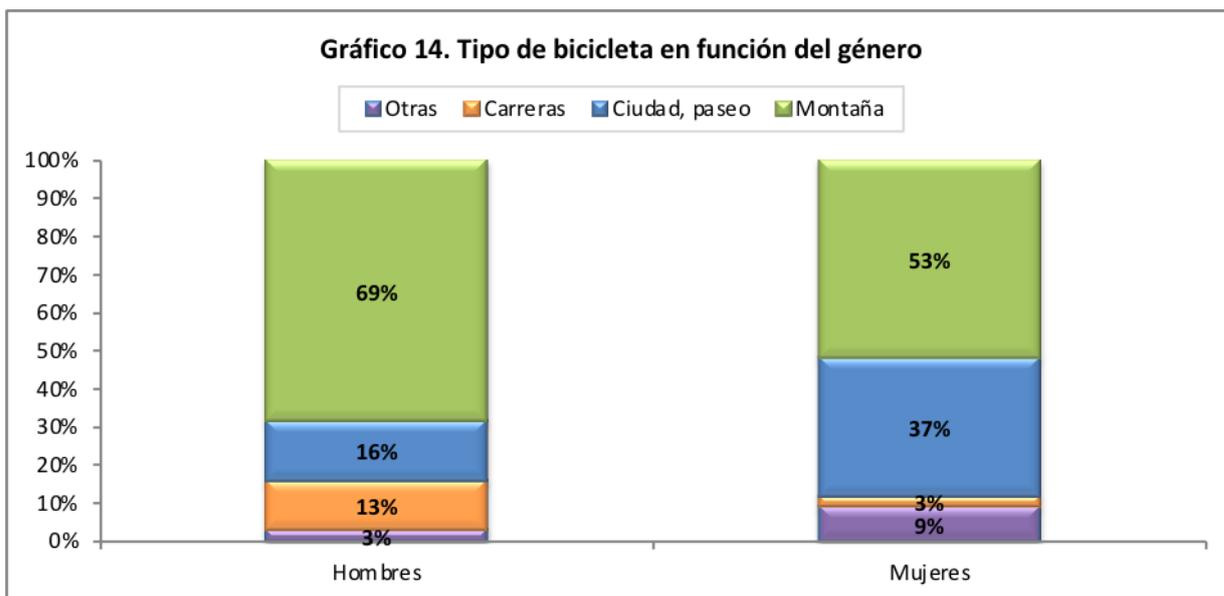


Como en estudios anteriores, se constatan diferencias significativas en cuanto al tipo de bicicleta utilizada en función del género. El tipo de bicicleta mayoritario, tanto en el caso de los hombres como de las mujeres, es el de montaña. No obstante, mientras que entre las mujeres el porcentaje de utilización de bicicletas de montaña es de un 53%, entre los hombres esta cifra asciende hasta el 69%. Entre las mujeres se ha incrementado el uso de este tipo de bicicleta en 3 puntos, mientras que entre los hombres ha descendido en 7 puntos, reduciéndose la diferencia de 26 puntos en 2021 a 16 puntos en 2022.

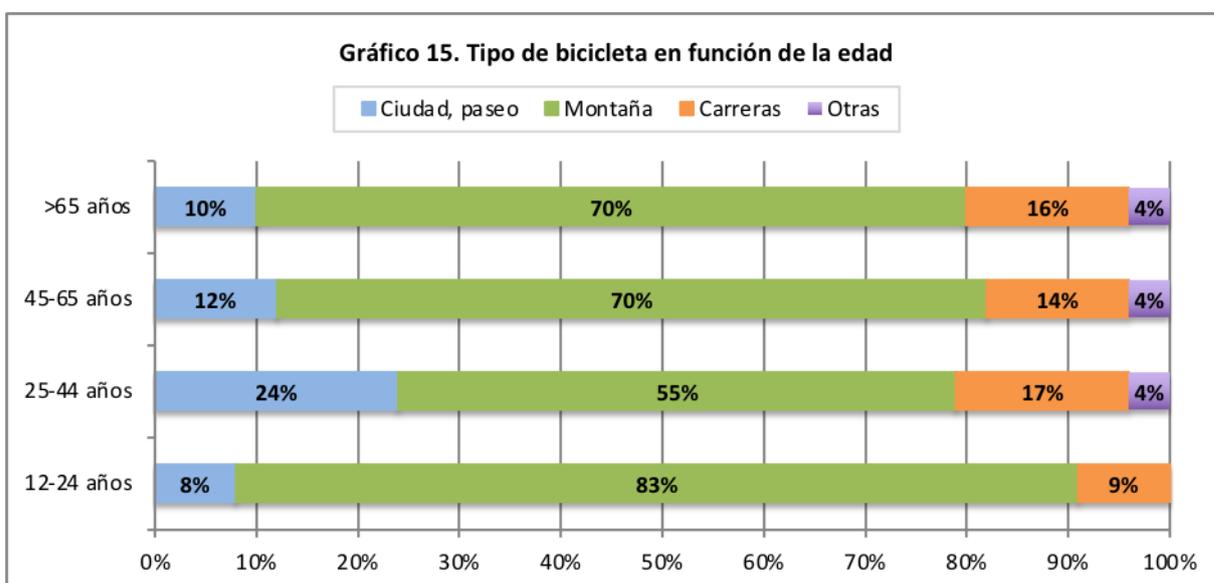
El uso de bicicleta de ciudad se mantiene entre las mujeres en cifras similares a las obtenidas en 2021 (38% en 2021 y 37% en 2022), mientras que se incrementa en 11 puntos entre los hombres (4% en 2021 y 16% en 2022).

Un 13% de los hombres y un 3% de las mujeres utilizan bicicletas de carreras, disminuyendo su uso en 4 puntos entre los hombres y 1 punto entre las mujeres.

Finalmente, un 7% de mujeres y un 3% de hombres emplean otros tipos de bicicletas, principalmente plegables (1,8%) y mixtas o híbridas (1,5%).



En cuanto al tipo de bicicleta por edad, se observa que la bicicleta de montaña es el tipo mayoritario en todos los grupos de edad, si bien su uso disminuye entre las personas ciclistas de 25 a 44 años.



Se observa un incremento generalizado de las bicicletas de ciudad o paseo respecto a los datos de 2021, a excepción del grupo de edad de entre 25 y 44 años en el que se mantiene.

Si relacionamos los datos referentes al tipo de bicicleta con los motivos para su uso comprobamos que la bicicleta de montaña es el tipo mayoritariamente utilizado en todos los casos. Destaca, en cualquier caso, el elevado uso de este tipo de bicicletas para acudir a los estudios, lo que podría indicar que los estudiantes las utilizan sea cual sea el tipo de desplazamiento.

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

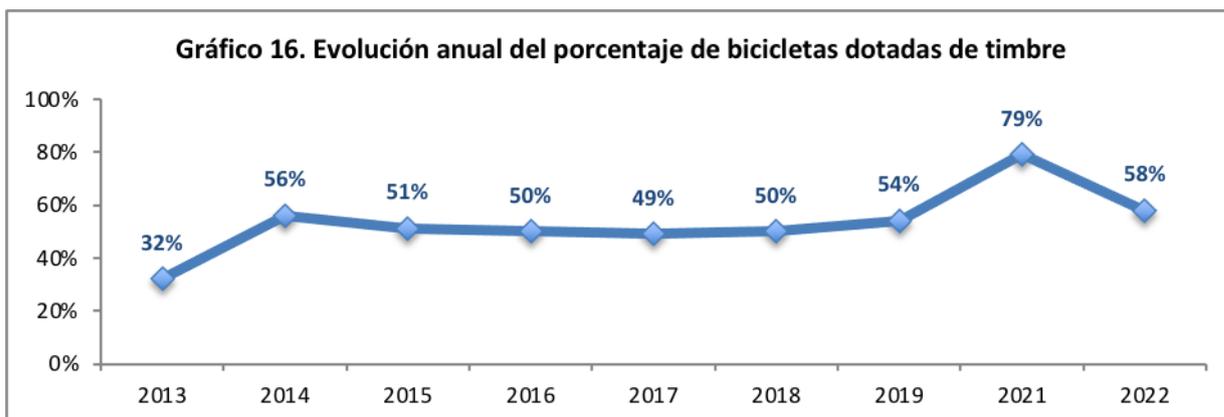
	Motivo de desplazamiento					Total
	Trabajo	Estudios	Cuidado, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Ciudad, Paseo	18 32%	1 20%	7 32%	35 33%	25 12%	86 22%
Montaña	26 46%	4 80%	11 50%	66 62%	152 72%	259 65%
Carreras	8 14%	0 0%	2 9%	2 2%	28 13%	40 10%
Otras	5 9%	0 0%	2 9%	3 3%	5 2%	15 4%
Total	57 14%	5 1%	22 6%	106 27%	210 53%	400 100%

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

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

En 2021 se observó un importante incremento en el porcentaje de bicicletas que contaban con timbre y/o luz. Sin embargo, en 2022 los resultados obtenidos muestran un importante descenso en el porcentaje de bicicletas que cuentan con estos equipamientos, arrojando datos similares a los obtenidos en 2019.

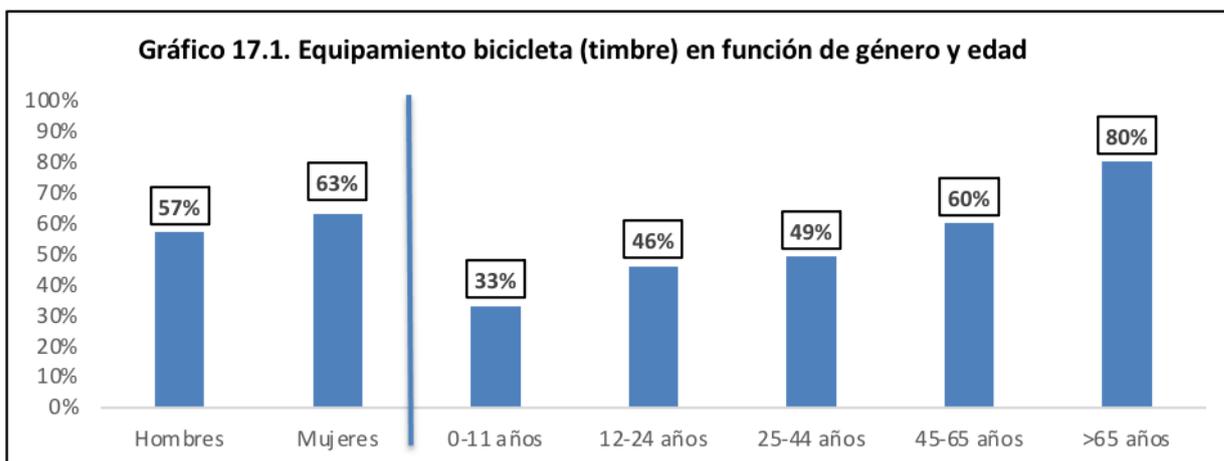
El uso del timbre puede resultar de gran utilidad para evitar situaciones de tensión y accidentes, y además, es obligatorio llevarlo sea cual sea el tipo de bicicleta utilizado. El porcentaje de bicicletas equipadas con timbre es del 58%, lo que supone un descenso de 21 puntos respecto a los resultados obtenidos en 2021, si bien la tendencia de la serie histórica nos muestra una progresión ligeramente positiva.



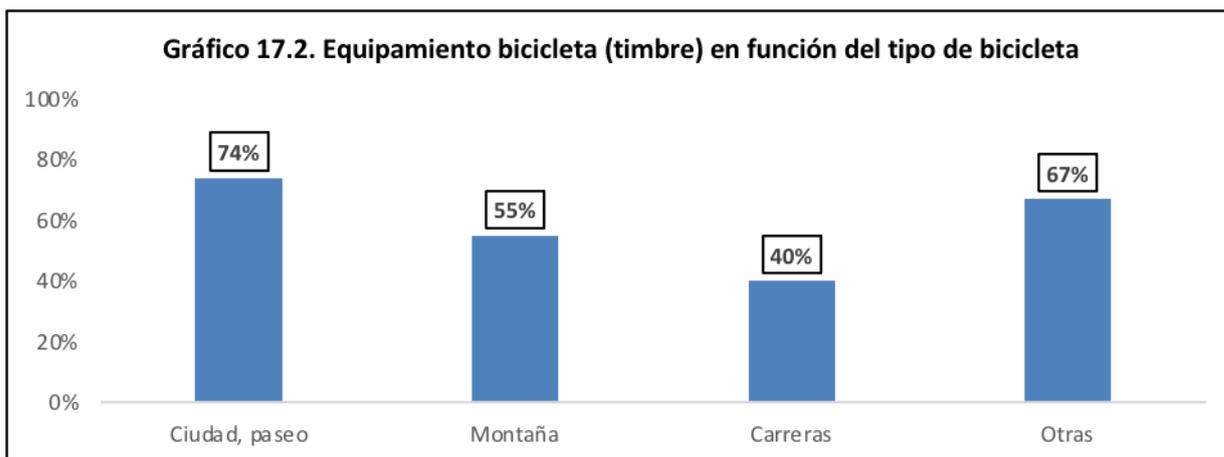
No obstante, el porcentaje de bicicletas equipadas con timbre sigue siendo mayoritario, tanto en el caso de las mujeres (63%) como en el de los hombres (57%).

Sin embargo, se observan diferencias significativas en los resultados por edad. Así el 80% de las bicicletas de las personas mayores de 65 años están equipadas con timbre. Este porcentaje desciende al 60% en las bicicletas de personas de entre 45 y 65 años, al 49% en las de entre 25 y 45 años, y un 46% en las de las personas mejores de 25 años.

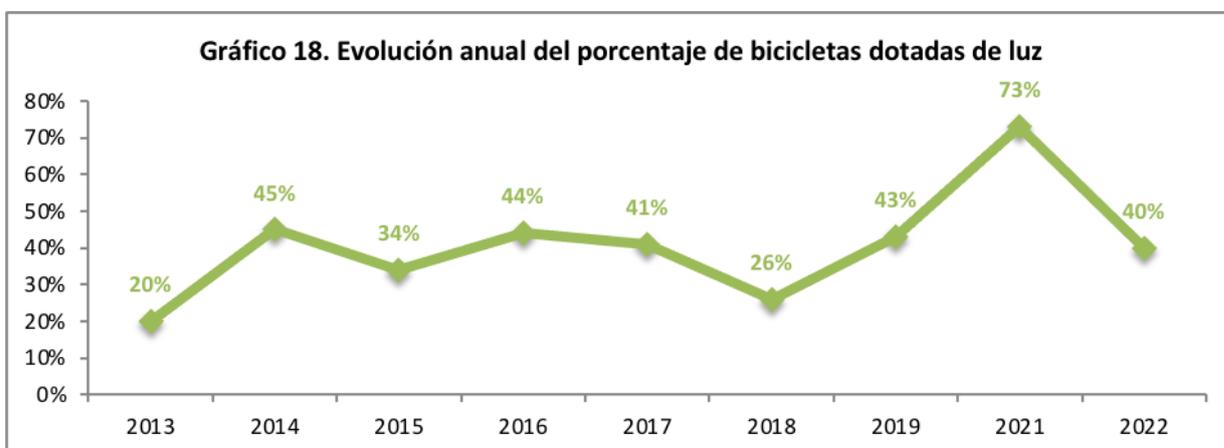
El descenso del porcentaje de bicicletas equipadas con timbre también es generalizado en todos los grupos de edad, especialmente entre los menores de 65 años.



También se observan un descenso generalizado en función del tipo de bicicleta, especialmente en el caso de las bicicletas de montaña y las de carreras.

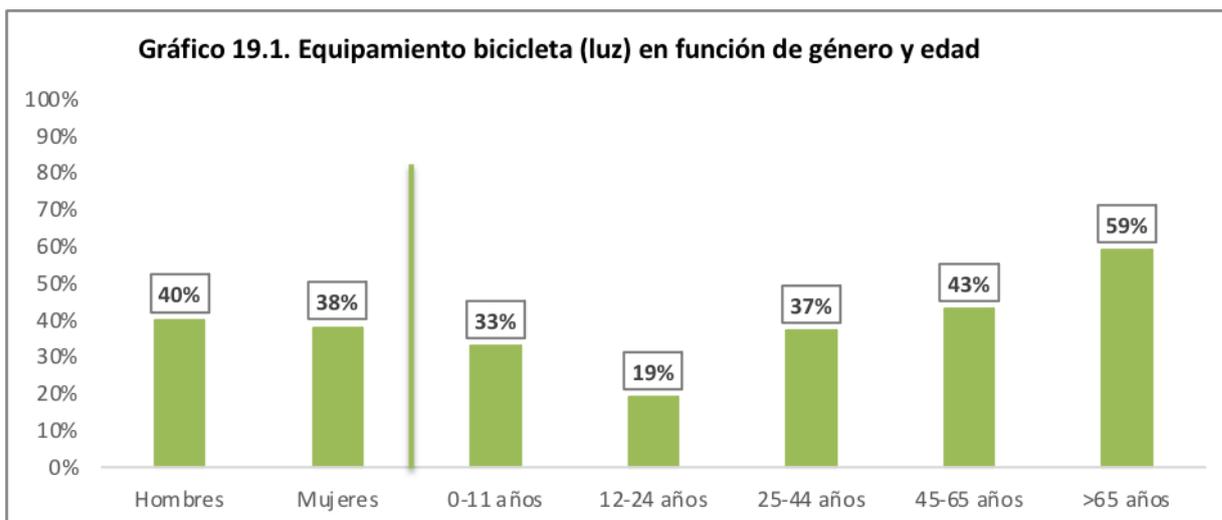


La luz es un elemento de gran utilidad para aumentar la visibilidad, siendo obligatoria su utilización entre el ocaso y la salida del sol, y al atravesar túneles y pasos inferiores. El porcentaje de bicicletas equipadas con luz es del 40%, 18 puntos menos que las equipadas con timbre. Se registra un descenso de 23 puntos respecto a los resultados obtenidos en 2021, aun cuando este porcentaje se sitúa en niveles similares a los registrados en encuestaciones anteriores.

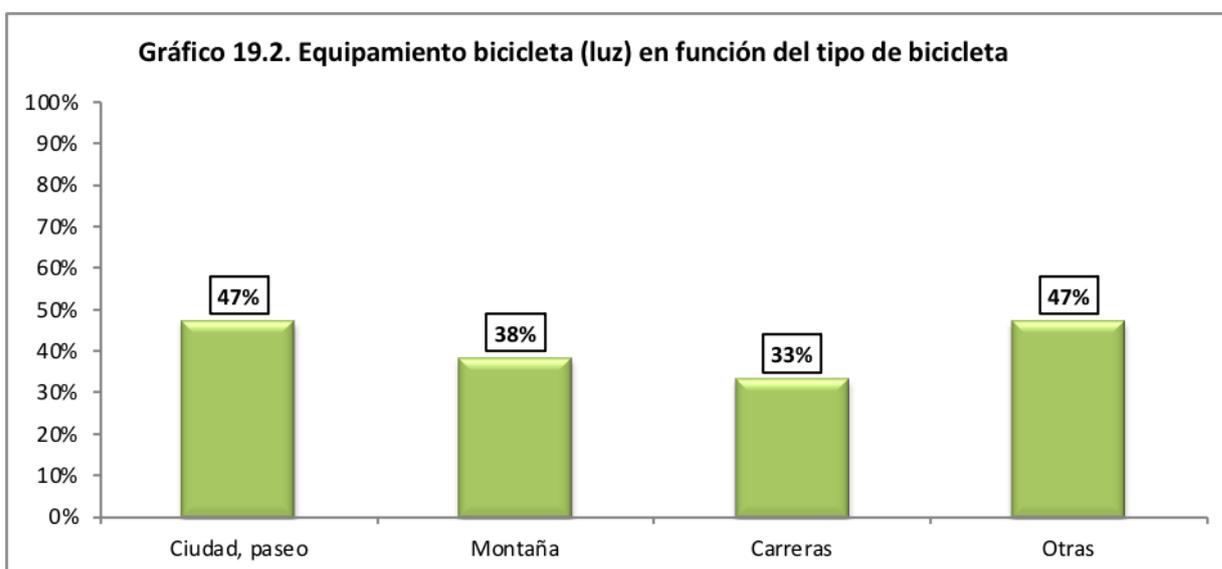


En el caso de las mujeres se observa un descenso de 41 puntos alcanzando así un 38%, mientras que en el caso de los hombres el descenso es de 31 puntos y llega a un 40%.

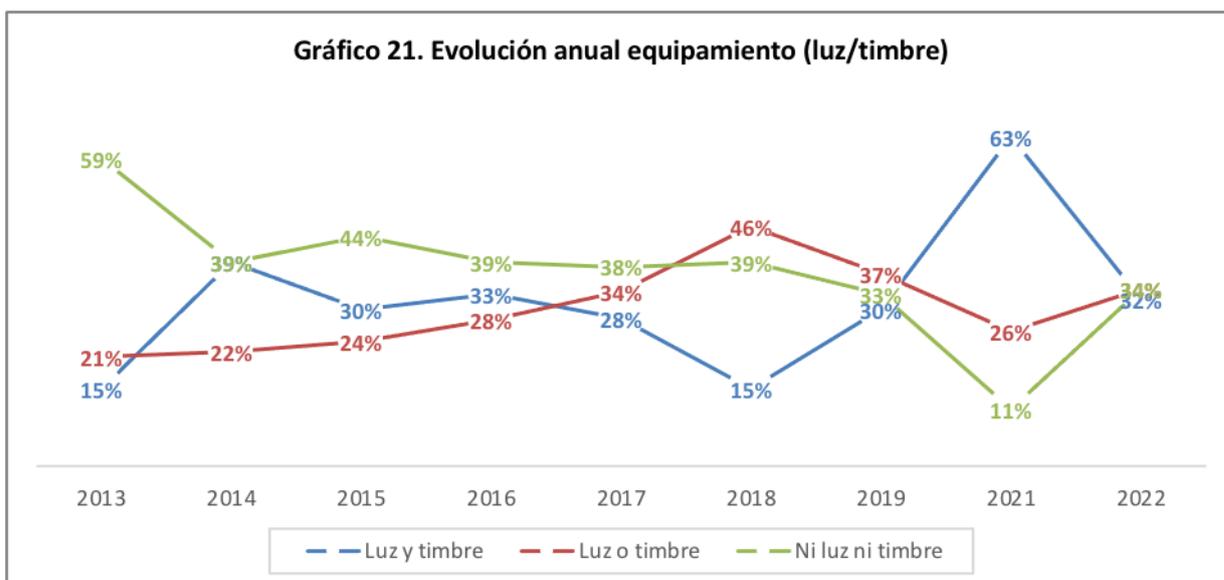
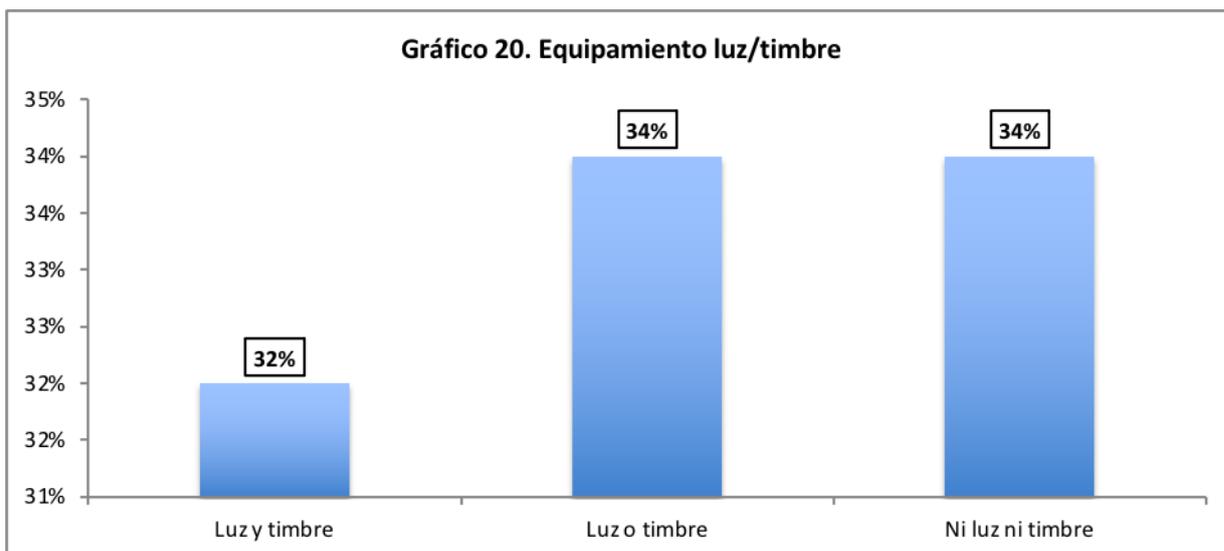
Respecto a la edad, si bien se observa un importante descenso en todos los grupos de edad, son las personas menores de 25 años las que utilizan en menor medida este equipamiento (19%). El porcentaje de bicicletas equipadas con luz se va incrementando a medida que lo hace la edad de las personas ciclistas encuestadas.



El porcentaje de bicicletas equipadas con luz es superior en la bicicletas de ciudad (o paseo), alcanzando un 47%. En el caso de las bicicletas de montaña este porcentaje desciende al 38% y son las bicicletas de carreras las que en menor porcentaje cuentan con este equipamiento (33%).



El porcentaje de bicicletas equipadas con ambos accesorios (luz y timbre) es del 31%, prácticamente la mitad que en 2021. Se triplica el porcentaje de bicicletas que no disponen de ninguno de los 2 accesorios, del 11% en 2021 al 34% en 2022.



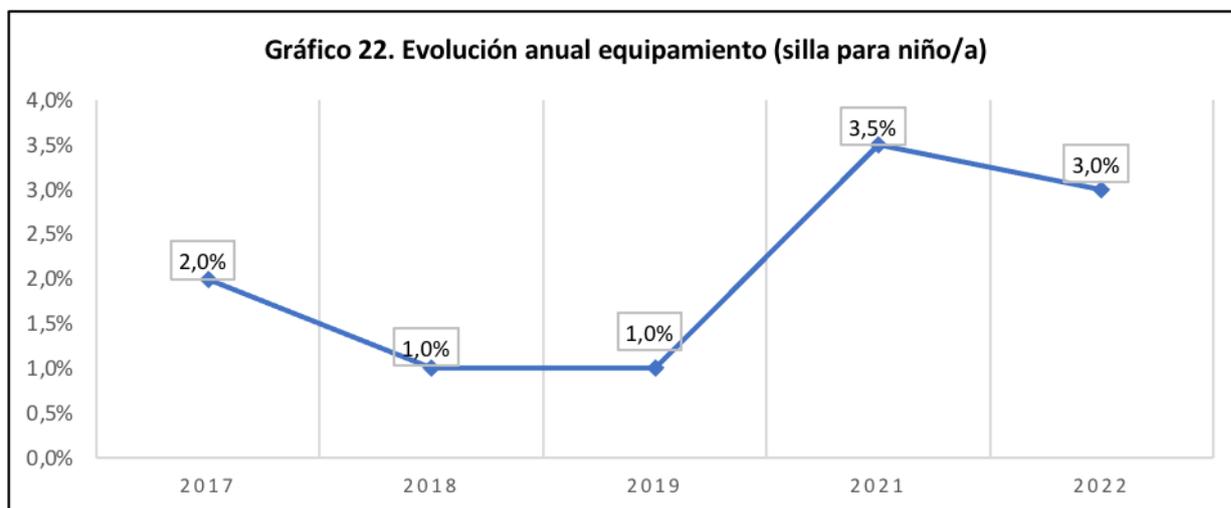
Si se analizan los datos del nivel de equipamiento (luz y timbre) en función del tipo de movilidad, se confirma una vez más que su carencia es sustancialmente mayor en las bicicletas utilizadas para ocio y deporte, que en las que se utilizan para uso cotidiano. Asimismo, se observa un descenso de este equipamiento de 34 puntos en las primeras (30%), y de 16 puntos en las de uso cotidiano (41%). En ambos casos se incrementa significativamente el porcentaje de bicicletas que no cuentan con ninguno de estos dos elementos.

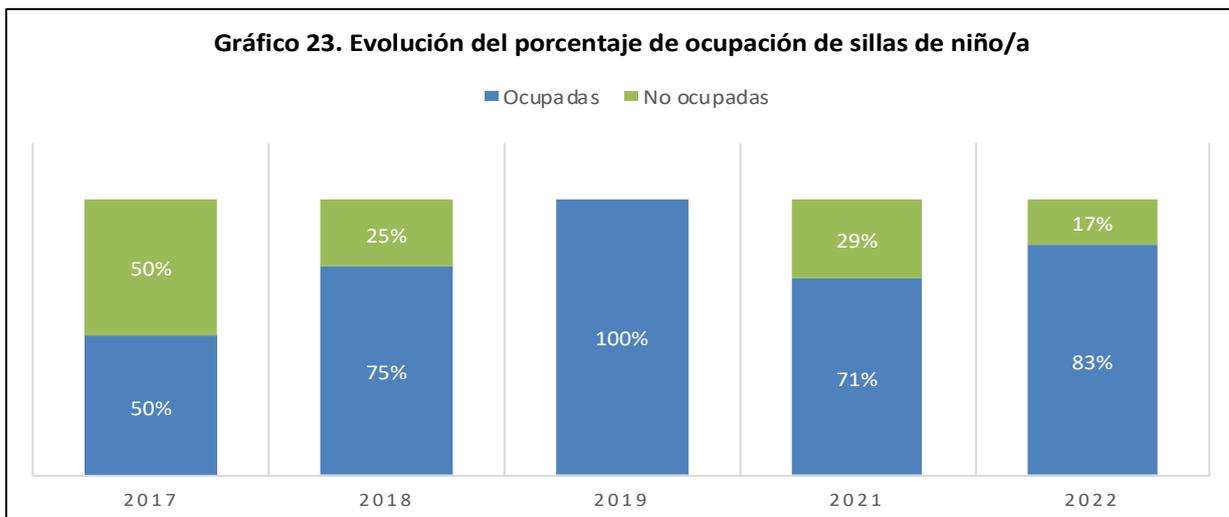
Tabla 2. Equipamiento (luz/timbre) en función del motivo de desplazamiento

	Tipo de movilidad		Total
	Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
Luz y timbre	31 41%	97 30%	128 32%
Luz o timbre	36 48%	100 31%	136 34%
Ni luz ni timbre	17 23%	119 37%	136 34%
Total	84	316	400

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

El número de bicicletas equipadas con una silla de niño/a es del 3%, lo que supone medio punto menos que en 2021. En un 83% de los casos las sillas iban ocupadas en el momento de realizarse la encuesta.

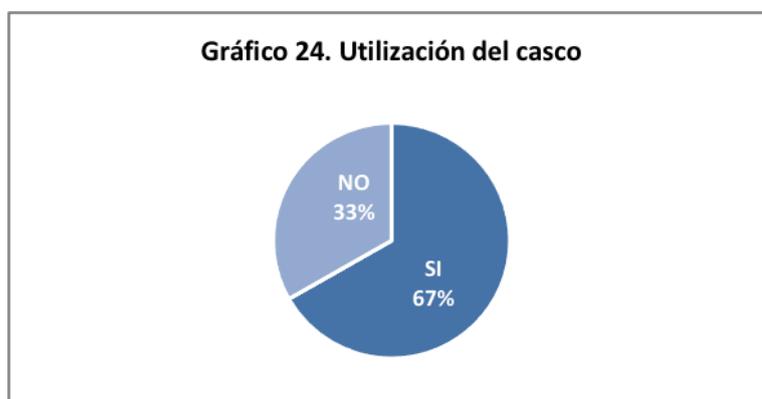




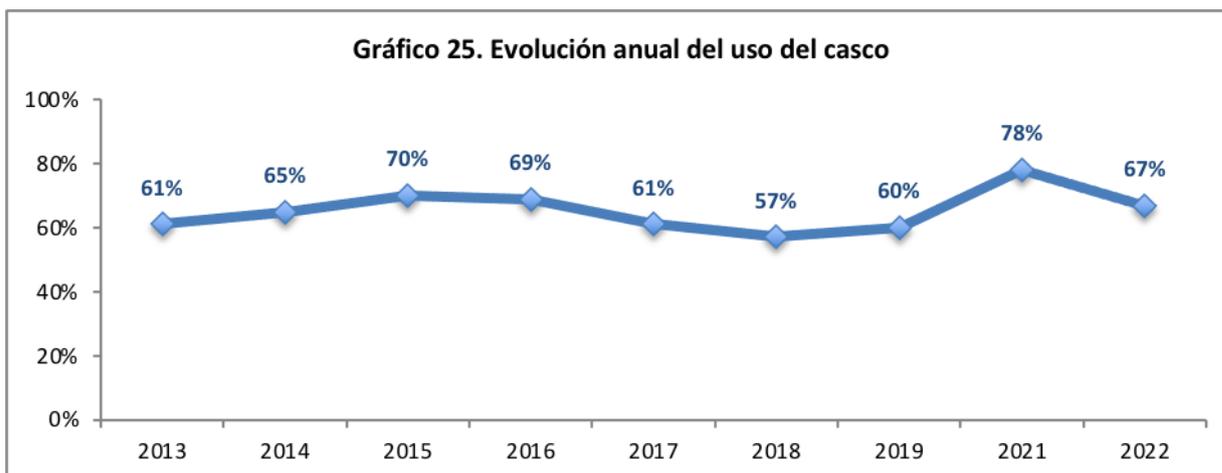
3.8. Utilización del casco

La encuestación realizada nos permite conocer en qué medida se utiliza el casco entre las personas ciclistas que transcurren por la Red Foral de Vías Ciclistas⁵.

Según los datos recogidos, se observa que el 67% de las personas ciclistas encuestadas utilizaban casco, lo que supone un descenso de 11 puntos respecto a los resultados obtenidos en 2021. A pesar de este descenso, el porcentaje obtenido se mueve en la franja superior de la horquilla de valores de la serie histórica que, excepción hecha del año 2021, han venido a oscilar entre el 57% y el 70%.



⁵ La Ley de Tráfico y Seguridad Vial, en su artículo 47, establece que el uso del casco es obligatorio para los/as ciclistas menores de 16 años, y para cualquier ciclista que circule en vía interurbana. Las vías ciclistas forales no entran dentro de la categoría legal de vía interurbana, la cual se refiere a vías para la circulación general de vehículos a motor. Por tanto, en las vías ciclistas forales el uso del casco no es obligatorio para los/as ciclistas de 16 o más años.



La disminución del uso del casco entre las personas ciclistas es especialmente significativo en el caso de las mujeres, con un descenso de 24 puntos (72% en 2021 y 48% en 2022). En el caso de los hombres también se registra un menor uso del casco, que pasa del 80% en 2021 al 73% en 2022.

La habitual diferencia respecto a la utilización del casco en función del género que había quedado reducida a 8 puntos en 2021, vuelve a incrementarse hasta los 25 puntos.

Tabla 3. Utilización del casco en función del género

		Género		Total
		Hombres	Mujeres	
Uso del casco	SI	218	49	267
		73%	48%	67%
NO		79	54	133
		27%	52%	33%

Por lo que respecta a la edad, la utilización del casco es mayoritaria en todos los grupo de edad, a excepción de las personas ciclistas entre 12 y 24 años (41%); y es progresivamente creciente a partir de los 25 años .

Tabla 4. Utilización del casco en función de la edad

		Edad					Total
		0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Uso del casco	SI	2	28	56	126	55	267
		67%	41%	64%	72%	85%	67%
NO		1	41	31	50	10	133
		33%	59%	36%	28%	15%	33%

Si se analizan los datos de utilización del casco en función del tipo de movilidad se observa que sigue siendo superior entre aquellas personas que se desplazan por motivo de ocio o deporte (69%), aunque ha descendido en 12 puntos respecto a los resultados obtenidos en 2021. Entre quienes realizan desplazamientos cotidianos (trabajo, estudios, compras y gestiones), el uso del caso ha disminuido en 8 puntos, situándose en el 57% de las personas encuestadas.

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

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
Uso del casco	SI	42	225	267
		57%	69%	67%
	NO	42	91	133
		39%	28%	33%

Los datos de utilización del casco en función del tipo de movilidad son coherentes con los datos en función del tipo de bicicleta utilizada. El 93% de las personas que utilizan bicicletas de carreras utilizan casco, frente al 55% de aquellas que utilizan bicicletas de ciudad o paseo.

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

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

Por lo que respecta a las bicicletas eléctricas, el 88% de las personas que las utilizan llevan casco, lo que se explicaría por un deseo de contar con una mayor protección dado que alcanzan mayores velocidades y, por tanto, aumenta el riesgo de sufrir un accidente y su gravedad.

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

		Tipo de bicicleta					Total
		Eléctrica	Ciudad, Paseo	Montaña	Carreras	Otras	
Uso del casco	SI	43	47	178	37	5	267
		88%	55%	69%	93%	33%	67%
	NO	6	39	81	3	10	133
		12%	45%	31%	8%	67%	33%

4. USO DE LA BICICLETA

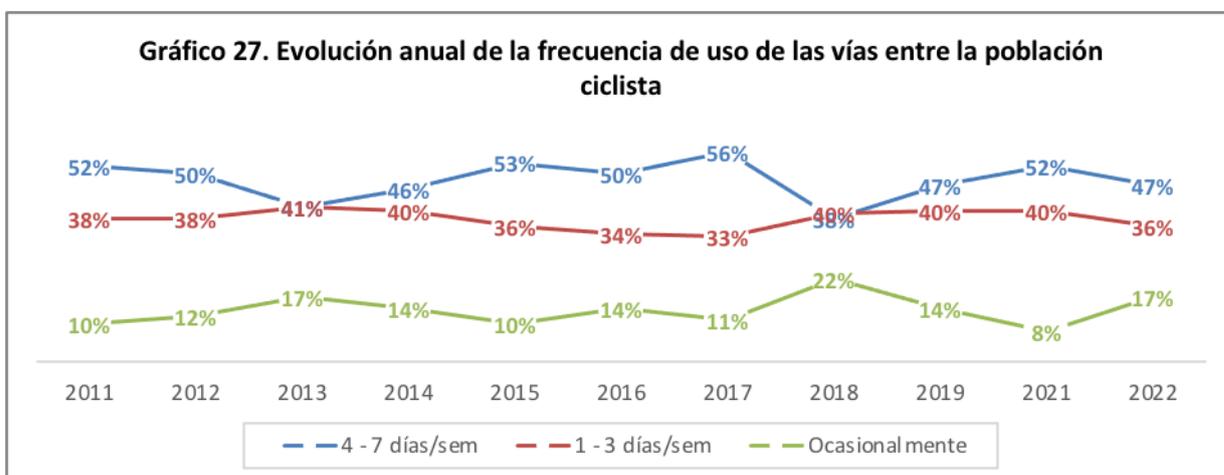
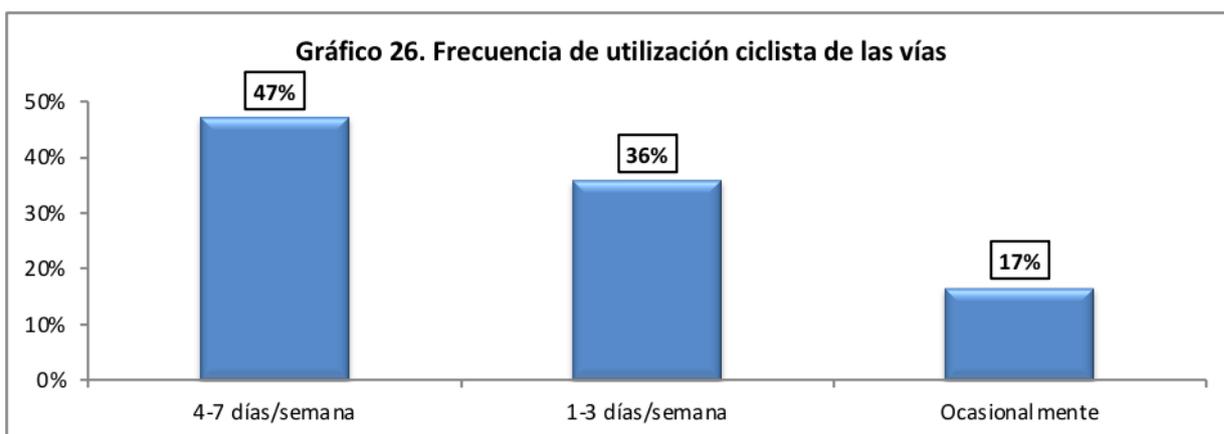
4.1. Frecuencia de uso

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

El 47% de las personas ciclistas encuestadas declaran utilizar la vía ciclista al menos 4 veces por semana, lo que supone 5 puntos menos que en 2021.

Un 36% declara utilizar la vía de 1 a 3 veces por semana, 4 puntos menos que en 2021, mientras que el 17% restante afirma realizar un uso ocasional, 9 puntos más que el año anterior.

A pesar de las variaciones que se registran con respecto a la encuestación anterior, estos resultados se sitúan en la horquilla de valores de la serie histórica.



Los datos en función del género indican el mismo porcentaje de alta frecuentación en hombres y mujeres (47%).

El porcentaje de hombres que utilizan ocasionalmente las vías ciclistas es del 15%, mientras que en el caso de las mujeres es 7 puntos superior (22%).

Tabla 7. Frecuencia de utilización en función del género

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
4 - 7 días/sem	141 47%	48 47%	189 47%
1 - 3 días/sem	112 38%	32 31%	144 36%
Ocasionalmente	44 15%	23 22%	67 17%
Total	297 74%	103 26%	400 100%

Se encuentran diferencias significativas entre las personas ciclistas que utilizan las vías con carácter cotidiano y aquellas que las utilizan con carácter deportivo o recreativo. Así, hasta un 73% de las primeras utilizan las vías al menos 4 veces por semana frente al 41% de las segundas.

En el caso del ciclismo cotidiano esta alta frecuentación ha descendido en 10 puntos respecto de 2021 (83%), mientras que en el ámbito deportivo o recreativo el descenso ha sido de 4 puntos (45% en 2021).

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

	Tipo de movilidad		Total
	Movilidad cotidiana	Ocio, deporte	
4 - 7 días/sem	61 73%	128 41%	189 47%
1 - 3 días/sem	17 20%	127 40%	144 36%
Ocasionalmente	6 7%	61 19%	67 17%
Total	84 21%	316 79%	400 100%

Esta diferencia está ocasionada principalmente por la alta frecuentación de las personas trabajadoras, ya que el 84% utilizan las vías al menos 4 veces por semana, en contraposición con las personas que se desplazan por estudios, que sólo lo hacen en un 20% de los casos.

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

	Motivo de desplazamiento					Total
	Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
4 - 7 días/sem	48 84%	1 20%	12 55%	53 50%	75 36%	189 47%
1 - 3 días/sem	8 14%	1 20%	8 36%	31 29%	96 46%	144 36%
Ocasionalmente	1 2%	3 60%	2 9%	22 21%	39 19%	67 17%
Total	57 14%	5 1%	22 6%	106 27%	210 53%	400 100%

Si se analiza la relación entre edad y frecuencia de utilización se observa que a más edad mayor es la frecuencia de utilización de las vías ciclistas. Así, el mayor porcentaje de la frecuencia de al menos 4 viajes por semana se registra entre las personas mayores de 65 años (55%), si bien se observa un descenso de este porcentaje en todos los grupos de edad con respecto a la encuestación anterior.

Tabla 10. Frecuencia de utilización en función de la edad

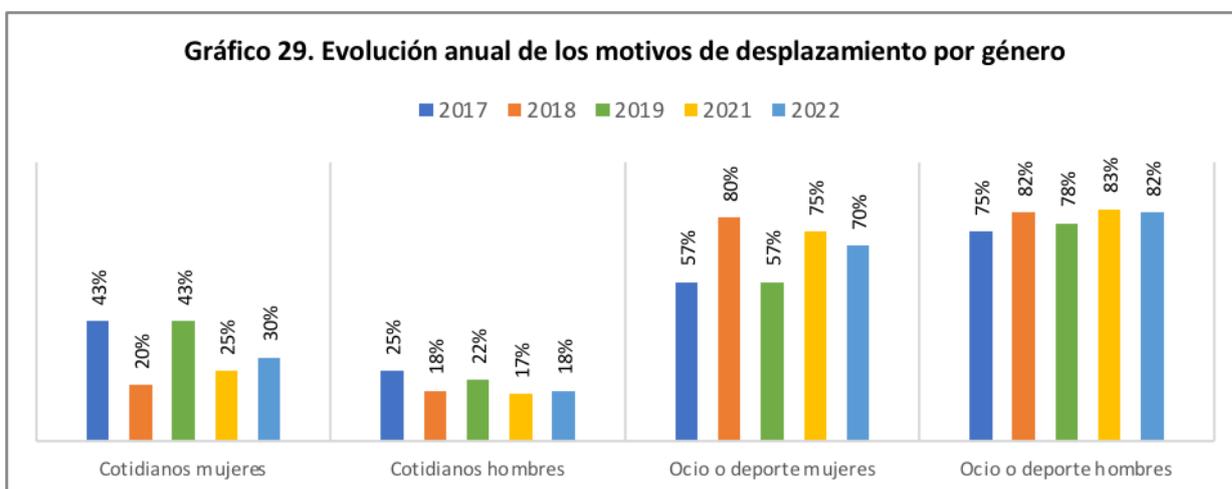
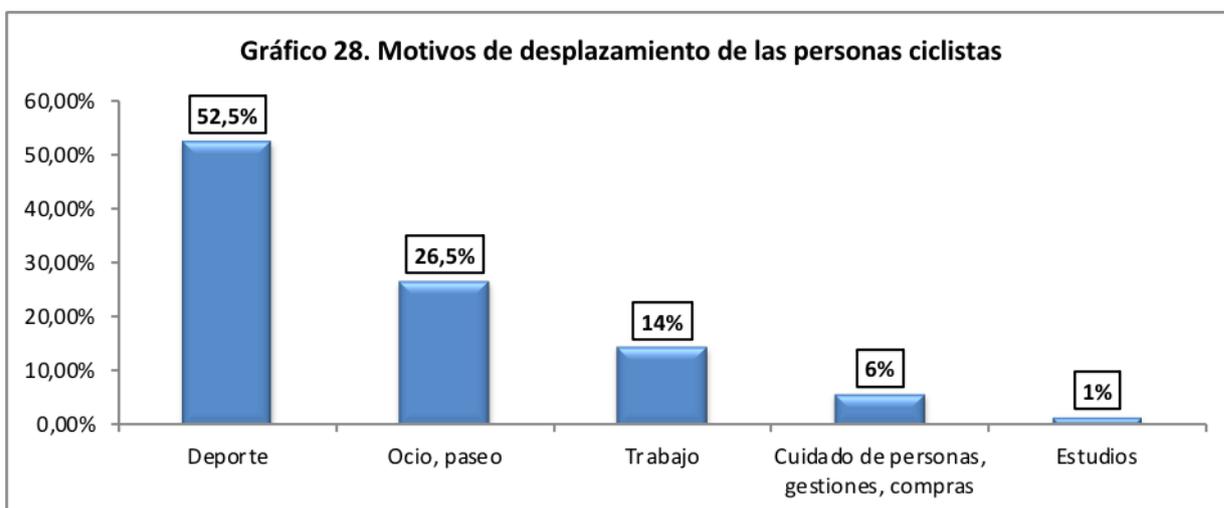
	Edad					Total
	0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
4 - 7 días/sem	0%	29 42%	39 45%	85 48%	36 55%	189 47%
1 - 3 días/sem	1 33%	22 32%	31 36%	68 39%	22 34%	144 36%
Ocasionalmente	2 67%	18 26%	17 20%	23 13%	7 11%	67 17%
Total	3 5%	69 17%	87 22%	176 44%	65 16%	400 100%

4.2. Motivo del desplazamiento

El análisis de los motivos de desplazamiento permite conocer el papel de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa como infraestructura de transporte cotidiano, además del que desempeña para finalidades deportivas y recreativas.

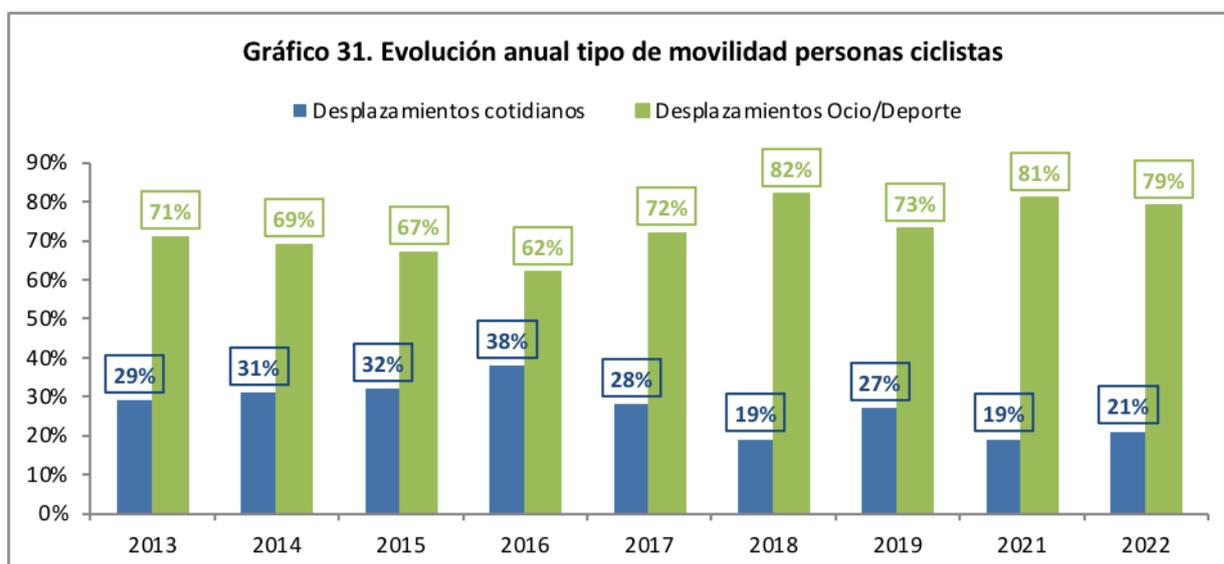
El 52,5% de las personas encuestadas utiliza el viario ciclista para la práctica deportiva, y un 26,5% para el ocio o paseo. El porcentaje conjunto es del 79%, 2 puntos menos que en 2019.

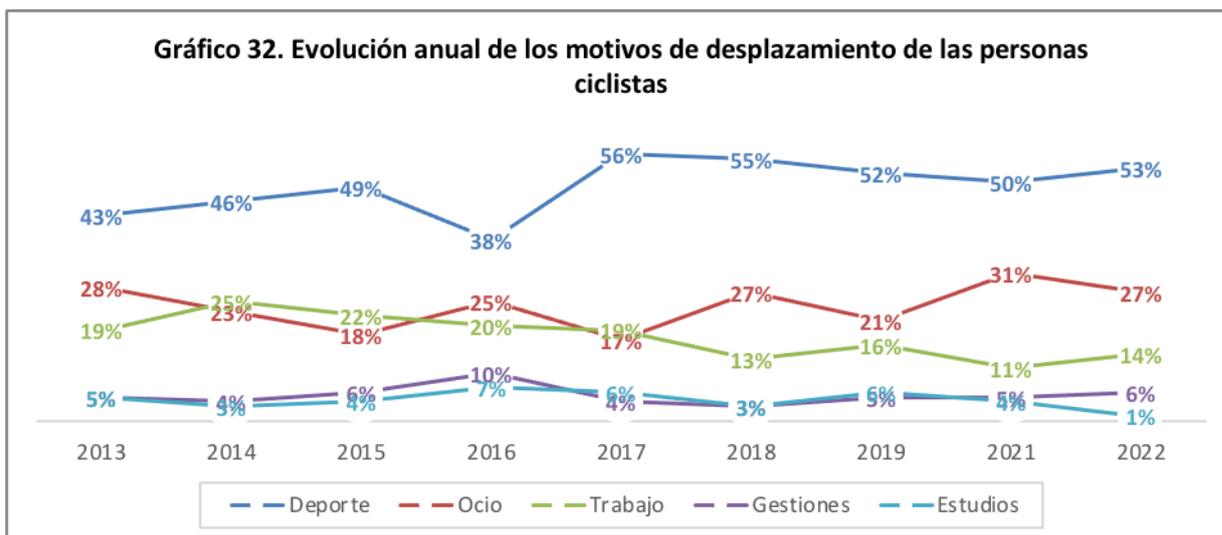
El 14% señala motivos de trabajo, un 1% estudios y el 6% restante gestiones, compras o cuidados. El porcentaje conjunto de personas que realizan desplazamientos cotidianos es del 21%, 2 puntos más que en 2021.





Respecto a los resultados obtenidos en 2021 se observa un incremento de 2 puntos de los desplazamientos cotidianos y, por tanto, un descenso en la misma medida de los desplazamientos por ocio o deporte. A pesar de esta evolución, en la serie histórica se aprecia que, a partir de 2017, se produce un cambio de tendencia, caracterizada por un sensible descenso del peso de los desplazamientos cotidianos, con respecto a los registros anteriores a esa fecha.





Si se analizan los datos sobre el tipo de movilidad en relación al género se observa que los desplazamientos cotidianos suponen el 30% de los desplazamientos de las mujeres y el 18% del de los hombres. Esta diferencia es especialmente reseñable en los desplazamientos por cuidado de personas, gestiones y compras, en los que el porcentaje de mujeres (12%) cuadruplica al de los hombres (3%).

Los desplazamientos cotidianos se incrementan en 5 puntos en el caso de las mujeres y en 1 punto en los hombres.

El ocio y el deporte son en conjunto el motivo del 82% de los desplazamientos de los hombres y el 70% de los de las mujeres. Sin embargo, la proporción de viajes por motivo de ocio es superior entre las mujeres (35% frente a 24%) y, en cambio, el porcentaje de hombres ciclistas deportistas es notablemente mayor que el de las mujeres (59% frente a 35%).

Tabla 11. Motivos de desplazamiento en función del género

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
Trabajo	39 13%	18 17%	57 14%
Estudios	4 1%	1 1%	5 1%
Cuidado de personas, gestiones, compras	10 3%	12 12%	22 6%
Ocio, paseo	70 24%	36 35%	106 26,5%
Deporte	174 59%	36 35%	210 52,5%
Total	297 74%	103 26%	400 100%

El porcentaje de desplazamientos cotidianos llega a alcanzar el 32% en la franja de edad de 25-44 años, porcentaje que, en cambio, es tan sólo del 5% entre las personas mayores de 65 años.

Esta proporción se incrementa entre las personas ciclistas mayores de 25 años, con respecto a los resultados de 2021, 6 puntos en el grupo de edad de 25 a 44 años, 3 puntos en el de 45 a 65 años, y 1 punto entre las personas mayores de 65 años. Sin embargo, el porcentaje desciende 5 puntos en el caso de las personas menores de 25 años.

Tabla 12. Motivos de desplazamiento en función de la edad

	Edad					Total
	0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Trabajo		6	18	32	1	57
		9%	21%	18%	2%	14%
Estudios		5				5
		7%				1%
Cuidado de personas, gestiones, compras		1	10	9	2	22
		1%	11%	5%	3%	6%
Ocio, paseo		18	21	51	16	106
		26%	24%	29%	25%	27%
Deporte	3	39	38	84	46	210
	100%	57%	44%	48%	71%	53%
Total	3	69	87	176	65	400
	5%	17%	22%	44%	16%	100%

4.3. Distancia del desplazamiento

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

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

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

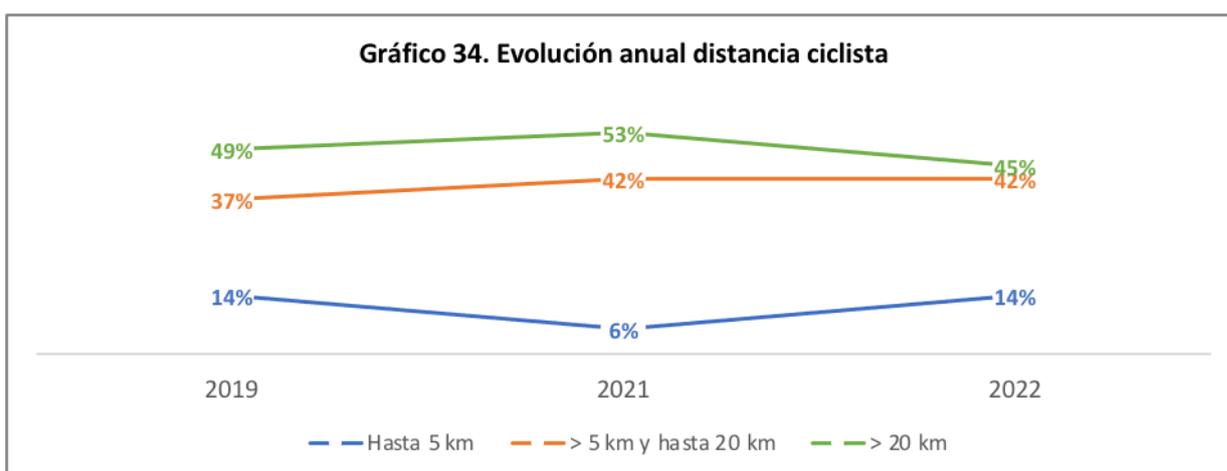
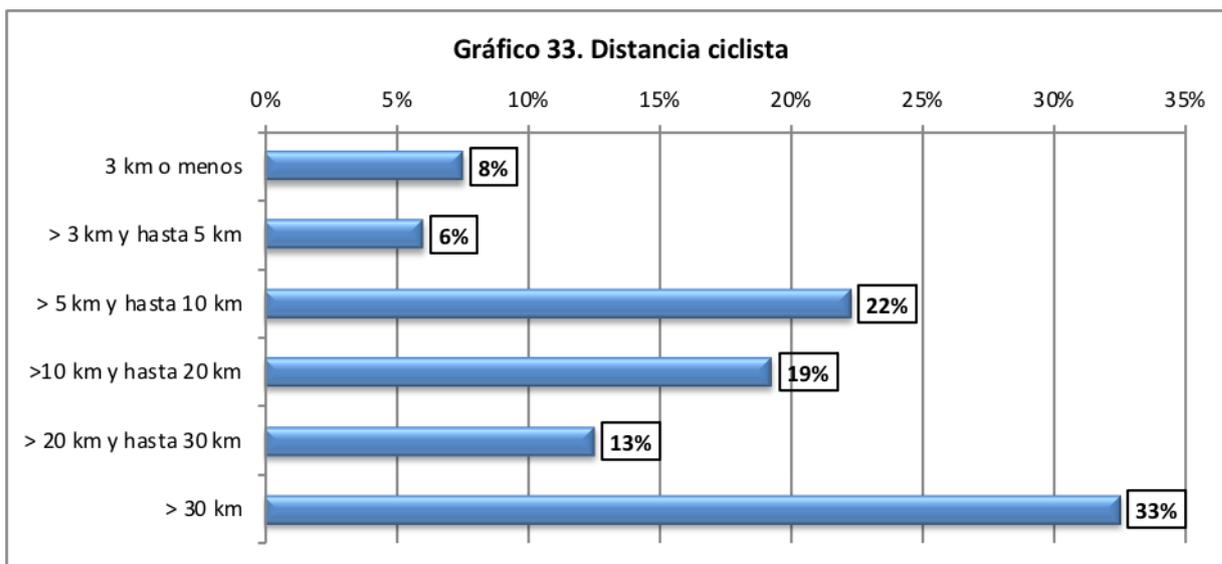
Para analizar los resultados obtenidos se ha establecido la siguiente tabla de equivalencias.

Tabla 13. Equivalencias distancias recorridas ciclistas

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

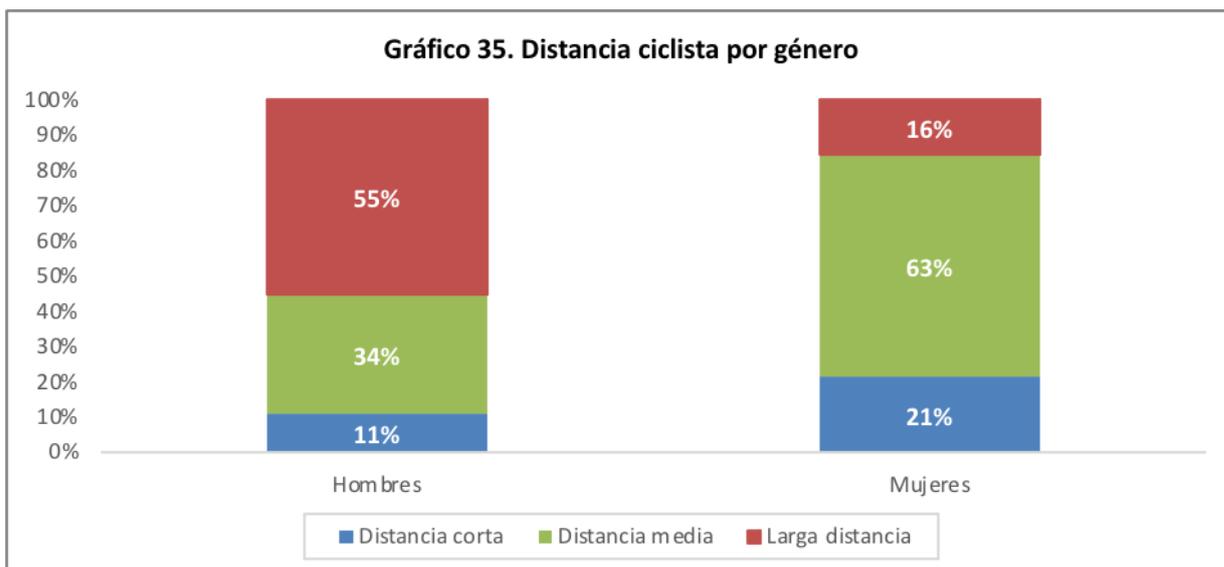
El 45% de las personas ciclistas encuestadas afirma estar realizando un desplazamiento superior a 20 kilómetros, 8 puntos menos que en 2021. Un 41,5% afirman realizar un desplazamiento de entre 5 y 20 kilómetros y el 13,5% restante un desplazamiento inferior a 5 kilómetros (7,5 puntos más que el año anterior).

Estos datos correlacionan con el incremento de los desplazamientos cotidianos, ya que en éstos la distancia es menor.

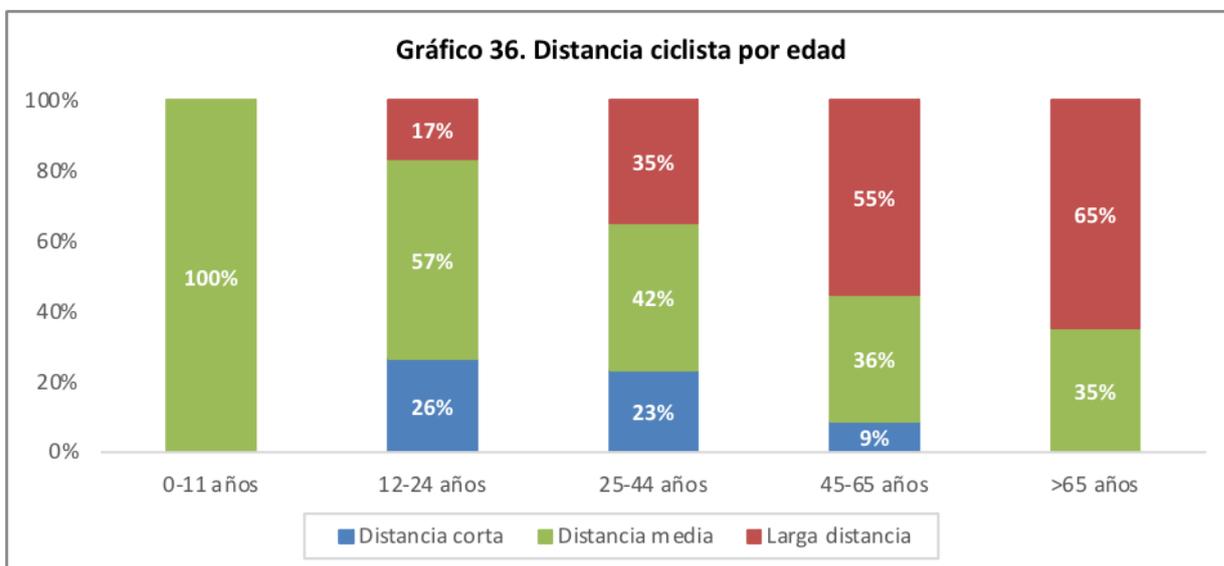


Si se analizan los resultados por género, se observa que entre los hombres ciclistas son mayoritarios los recorridos de larga distancia (55%), si bien este porcentaje desciende 5 puntos respecto a 2021. El 34% de los recorridos son de distancias medias (entre 5 km y 20 km) y el 11% restantes son distancias inferiores a 5 km, 7 puntos más que en 2021.

Los recorridos de media distancia son mayoritarios entre las mujeres ciclistas (63%), 5 puntos más que en 2021. Solo el 16% son recorridos de larga distancia (13 puntos menos que en 2021) y el 21% restante son recorridos de distancias inferiores a 5 km, 8 puntos más que en 2021.



Por lo que respecta a los resultados según la edad de las personas ciclistas encuestadas, al igual que en estudios anteriores, se mantiene la relación directa entre la edad y la distancia del desplazamiento, es decir, a más edad mayor es la distancia recorrida.



Así, entre las personas mayores de 45 años son mayoritarios los recorridos de larga distancia (más de 20 km), mientras que el porcentaje es del 35% en el grupo de edad de 25 a 44 años y desciende hasta el 17% en el grupo de 12 a 24 años. Ninguna de las personas ciclistas encuestadas menores de 12 años ha afirmado estar realizando un desplazamiento superior a 20 km.

Entre los más jóvenes son más habituales los recorridos de hasta 20 km, disminuyendo el porcentaje a medida que se incrementa la edad de las personas ciclistas: 42% en el grupo de edad de 25 a 44 años, 36% entre los de 45 a 65 años y un 35% en el caso de las personas ciclistas mayores de 65 años.

Los desplazamientos cortos (5 km o menos) suponen el 9% de las personas ciclistas de entre 45 y 65 años, el 23% de las de entre 25 y 44 años y el 26% de las más jóvenes.

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

El 52% de los desplazamientos por ocio o deporte superan los 20 km, 9 puntos menos que en 2021.

Sin embargo, solo en el 20% de los desplazamientos de movilidad cotidiana se realizan más de 20 km, siendo mayoritarios (64%) los desplazamiento de distancia media(entre 5 y 20 km).

Tabla 14. Distancia ciclista en función del tipo de movilidad

		Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
Distancia	3 km o menos	7 8%	23 7%	30 8%
	Más de 3 km y hasta 5 km	6 7%	18 6%	24 6%
	Más de 5 km y hasta 10 km	28 33%	61 19%	89 22%
	Más de 10 km y hasta 20 km	26 31%	51 16%	77 19%
	Más de 20 km y hasta 30 km	10 12%	40 13%	50 13%
	Más de 30 km	7 8%	123 39%	130 33%
Total		84 21%	316 79%	400 100%

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

La pregunta sobre los motivos de elección de la bicicleta como modo de transporte se realiza a aquellas personas que no han señalado el deporte como la principal razón para utilizar las vías ciclistas forales y también a aquellas que, sea cual sea el motivo principal señalado, realizan el desplazamiento acompañadas por algún menor de edad.

Los motivos principales aducidos por las personas ciclistas han sido la rapidez y motivos de salud, ambos con el 21% de las respuestas obtenidas, seguido de la comodidad con un 20%.

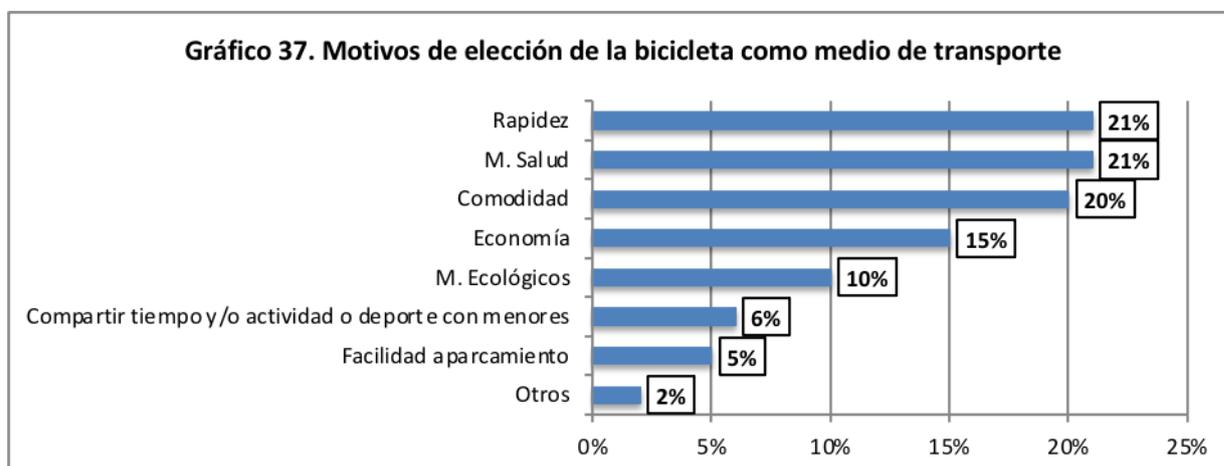
Hay que destacar que, mientras que la comodidad y la rapidez han ocupado en anteriores estudios los primeros puestos en esta clasificación, los motivos de salud suponen una novedad entre los principales motivos aducidos por las personas ciclistas, pasando de un 8% en 2021 al 21% en 2022.

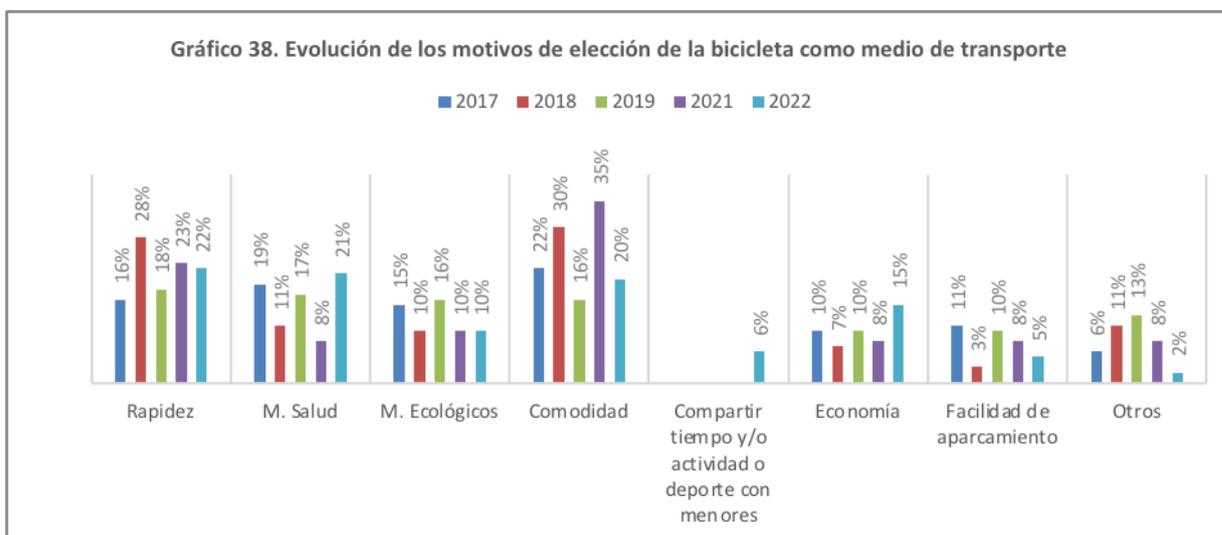
A más distancia se situarían la economía (15%), los motivos ecológicos (10%), compartir tiempo y/o actividad o deporte con menores (6%) y la facilidad de aparcamiento (5%).

Además, hay otro 2% que aducen “Otros motivos” entre los que destacan, fundamentalmente, la afición a la bicicleta.

La evolución temporal de estos resultados durante los últimos años ha sido bastante cambiante, pudiéndose tan sólo destacar que es la comodidad el motivo que en un mayor número de ocasiones resulta ser el más señalado (en 3 de las 5 encuestaciones que componen la serie histórica), y que la facilidad de aparcamiento se sigue situando entre los menos seleccionados.

En 2022 se ha ampliado la clasificación de los motivos de elección de la bicicleta como medio de transporte incluyendo la opción “compartir tiempo y/o actividad o deporte con menores”, debido a que en el estudio de 2021 se detectó su prevalencia dentro del apartado de “Otros motivos”.





Si se analizan los motivos de elección en función del género, se observa que para las mujeres los motivos de mayor peso son la rapidez (24%) y la comodidad (22%), situando los motivos de salud en tercera posición (17%). Los hombres mencionan en primer lugar los motivos de salud (22%), seguidos de la rapidez (21%) y la comodidad (19%). En el resto de motivos no se aprecian diferencias reseñables por género.

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

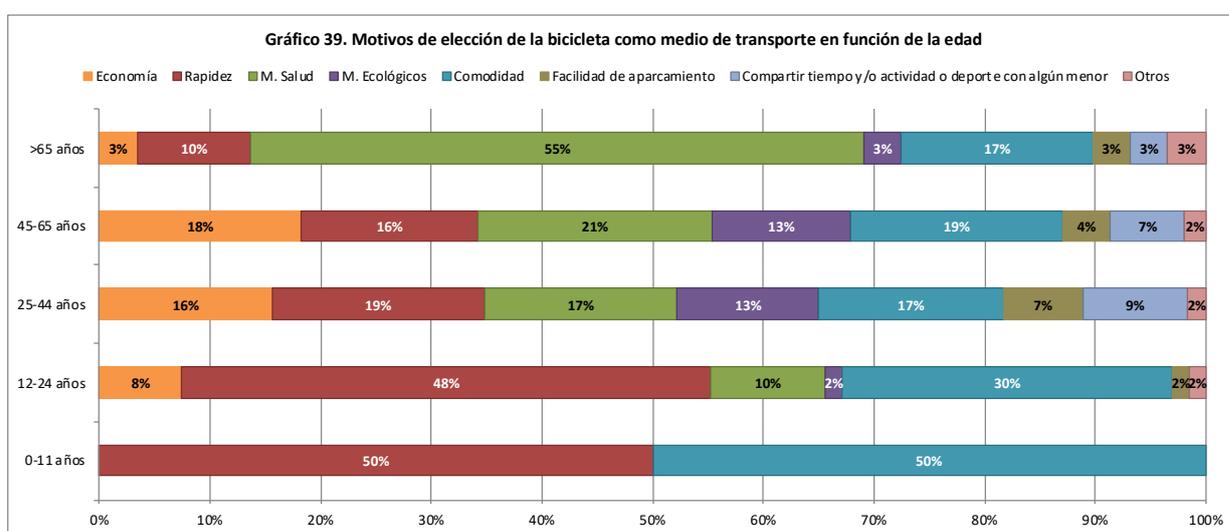
	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
Economía	42 15%	23 15%	65 15%
Rapidez	55 20%	38 24%	93 21%
Motivos de salud	62 22%	27 17%	89 21%
Motivos ecológicos	29 11%	15 10%	44 10%
Comodidad	52 19%	35 22%	87 20%
Facilidad de aparcamiento	12 4%	8 5%	20 5%
Compartir tiempo y/o actividad o deporte con algún menor.	18 7%	9 6%	27 6%
Otros	6 2%	2 1%	8 2%
Total	276 64%	157 36%	433 100%

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

Si se analizan los resultados en función de la edad de las personas encuestadas, se observa que los motivos de salud incrementan su importancia en la elección de la bicicleta como medio de transporte a medida que aumenta la edad de las personas ciclistas.

Por el contrario, la rapidez incrementa su importancia en la elección de la bicicleta en relación inversa a la edad de las personas ciclistas.

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

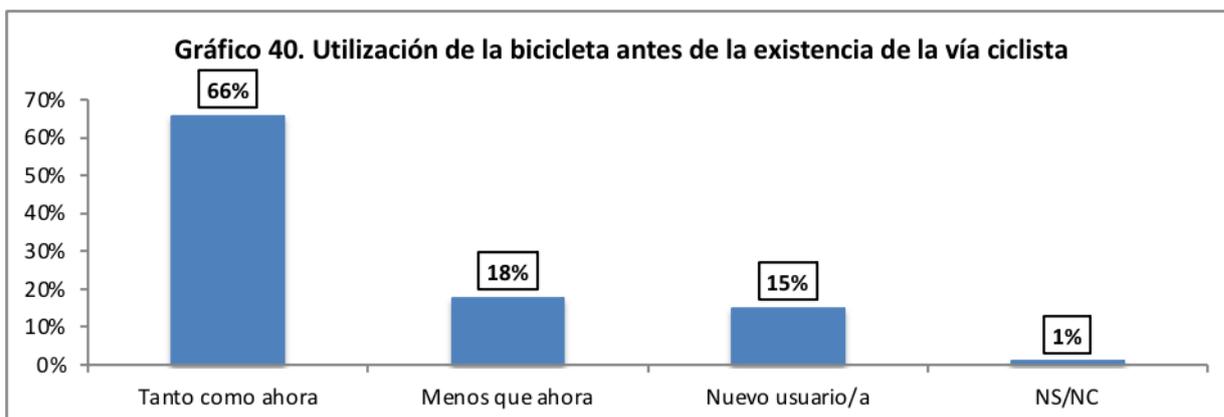


Por otra parte, cabe mencionar el incremento del motivo económico, especialmente entre las personas ciclistas de 25 a 65 años.

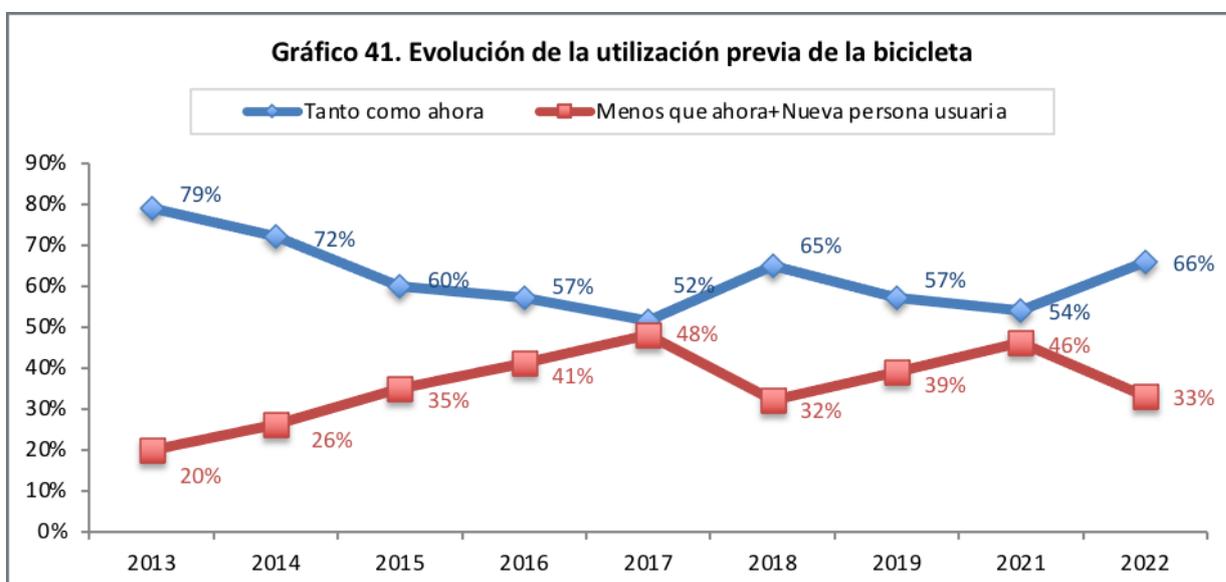
4.5. Influencia sobre el aumento de la utilización de la bicicleta

Además de potenciar el uso cotidiano de la bicicleta, la existencia de la red foral de vías ciclistas tiene una influencia en la promoción de la movilidad ciclista con carácter general. El 66% de la población ciclista encuestada declaró que antes de utilizar la vía ciclista usaba la bicicleta tanto como ahora, un 18% declaró hacerlo menos que ahora, y un 15% afirmó no haberla usado anteriormente.

Se observa un incremento de 5 puntos porcentuales en la influencia de la existencia de la vía ciclista incentivando la utilización de la bicicleta por primera vez, si bien desciende a prácticamente la mitad el porcentaje de personas ciclistas que declaran que ha influido en un aumento del uso de la bicicleta.



Si se analiza la evolución de estos datos, se puede observar que se sitúan en valores similares a los obtenidos en 2018.



Analizando los datos en función del género se vuelve a observar, un año más, que la influencia de la existencia de la vía ciclista en la utilización de la bicicleta es mayor entre las mujeres (43%), que entre los hombres (29%), especialmente en cuanto a nuevas personas usuarias (21% mujeres y 13% hombres).

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

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
Sí, tanto como ahora	206 69%	57 55%	263 66%
Sí, pero menos que ahora	48 16%	23 22%	71 18%
No, soy nuevo/a usuario/a	38 13%	22 21%	60 15%
NS/NC	5 2%	1 1%	6 1%
Total	297 74%	103 26%	400 100%

Si se analiza esta influencia en función de los motivos de desplazamiento, se observa que la presencia de la vía ciclista influye en especial a la hora de fomentar el uso de la bicicleta entre aquellas personas que realizan desplazamientos cotidianos por cuidados, gestiones y compras, y las que se desplazan por estudios.

En el estudio de 2021 la influencia era mayor también en aquellas personas que realizaban desplazamientos cotidianos por cuidados, gestiones y compras.

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

	Motivo de desplazamiento					Total
	Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	Ocio, paseo	Deporte	
Sí, tanto como ahora	38 67%	3 60%	13 59%	70 66%	139 66%	263 66%
Sí, pero menos que ahora	6 11%	1 20%	6 27%	19 18%	39 19%	71 18%
No, soy nuevo/a usuario/a	12 21%	1 20%	3 14%	15 14%	29 14%	60 15%
NS/NC	1 2%	0 0%	0 0%	2 2%	3 1%	6 1%
Total	57 14%	5 1%	22 6%	106 27%	210 53%	400 100%

5. VALORACIÓN CICLISTA

5.1. Percepción de la seguridad ciclista

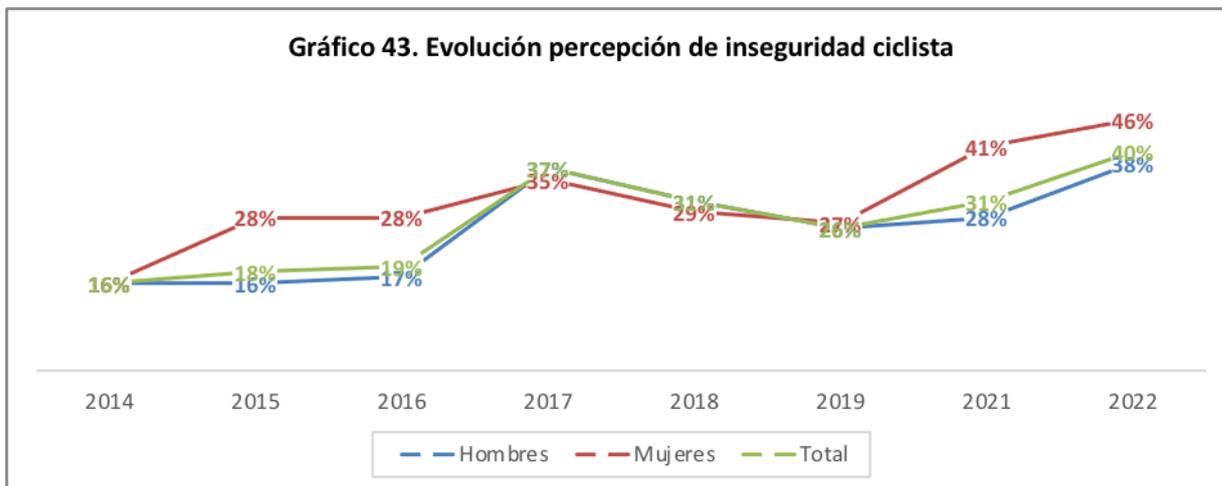
Una de las cuestiones que se plantea a las personas encuestadas se centra en su percepción de seguridad. Concretamente se les pregunta si hay algún punto o tramo de la vía ciclista en el que se sientan inseguras, sin especificar si se hace referencia a la seguridad vial o a la seguridad ciudadana.

El 40% de las personas encuestadas respondieron que se sentían inseguras en algún punto o tramo de la vía ciclista, lo que supone la cifra más alta alcanzada hasta la fecha con un incremento de 9 puntos respecto a 2021, multiplicándose 2,5 veces los datos de 2014.



Si se analizan los resultados en función del género se observa que prácticamente 1 de cada 2 mujeres se siente insegura en algún punto o tramo de la vía ciclista (46%), incrementándose la percepción de inseguridad en 5 puntos porcentuales respecto a 2021.

En el caso de los hombres, la percepción de inseguridad se ha incrementado en 10 puntos porcentuales respecto al año anterior (38%).



Las personas que afirmaron sentirse inseguras realizaron un total de 160 menciones de puntos o tramos de las vías ciclistas. Se ha realizado una agrupación de estas menciones por cada vía ciclista que se incluyen en el Anexo V de este Estudio.

En el Estudio de este año se ha incluido una pregunta adicional para conocer los motivos por los que las personas encuestadas afirman sentirse inseguras. Se observa que en un 4% de los 160 puntos o tramos mencionados los motivos aducidos están relacionados con la inseguridad ciudadana, fundamentalmente al oscurecer.

Otra de las novedades introducidas en el Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa de 2022 ha consistido en preguntar a las personas ciclistas acompañadas de menores si consideran que la vía ciclista es insegura para ellas.

El 95% de las 60 personas ciclistas que iban acompañadas de menores en el momento de la encuestación consideran que la vía ciclista es segura para los y las menores y, por tanto, solo el 5% la considera insegura.

Los motivos aducidos por las 3 personas que consideran la vía ciclista insegura para menores son la falta de espacio (2) y el exceso de la velocidad de ciclistas (1).

5.2. Valoración de la vía ciclista

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

El cuestionario utilizado ha recogido preguntas dirigidas a las personas usuarias sobre el estado de diversos aspectos del viario ciclista foral, como el firme o asfalto, la señalización, la

iluminación, la convivencia entre personas usuarias, la percepción de seguridad, y en general, su valoración global teniendo en cuenta todos estos aspectos.

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

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

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

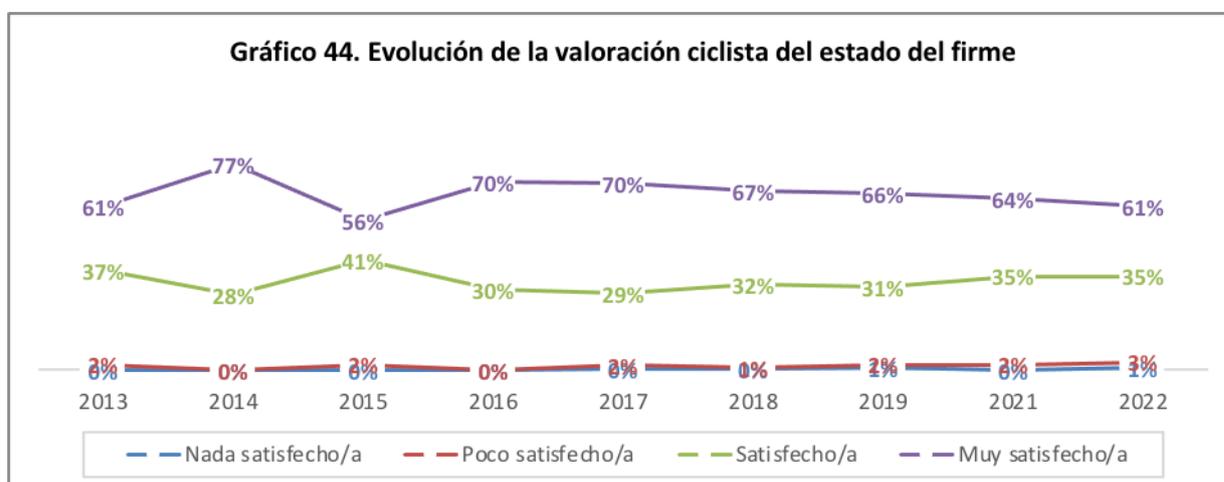
5.2.1. Valoración del estado del firme

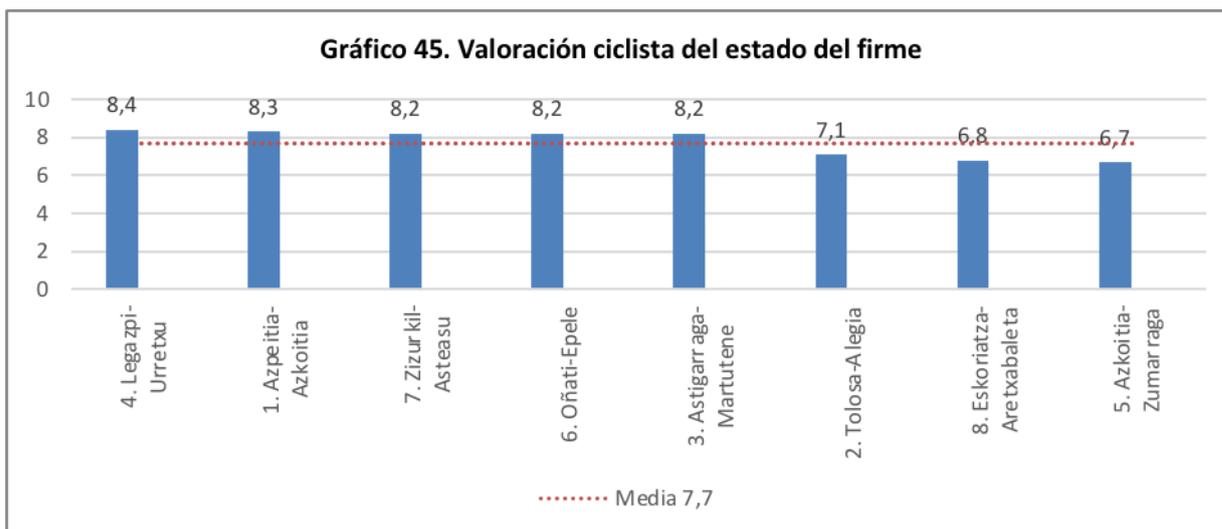
El 96% de las personas ciclistas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado del firme o asfalto (61% muy satisfechas y 35% satisfechas). Un 1% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración sobre este aspecto.

El porcentaje de personas muy satisfechas con el estado del firme, después de registrar un incremento que llegó a alcanzar el 77%, ha mantenido una tendencia progresivamente descendente a partir de 2018, volviendo este año al mismo registro que al inicio de la serie histórica en 2013.

La puntuación media obtenida para el estado del firme o asfalto es de 7,7 puntos sobre 10 y continúa siendo el aspecto mejor valorado por la población ciclista.

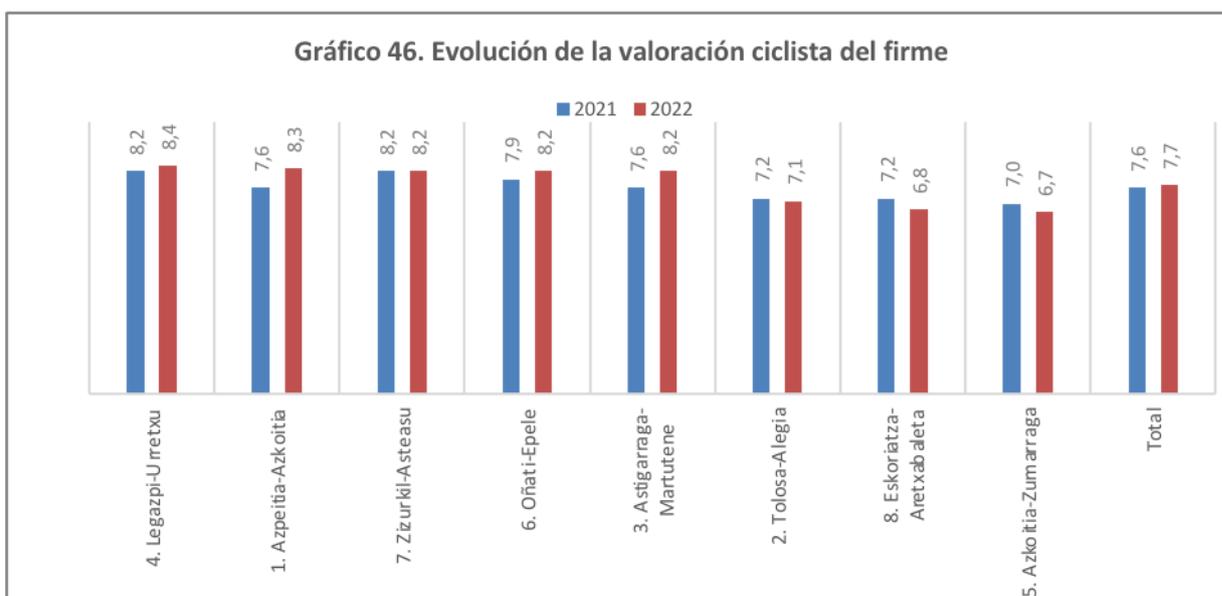
Las puntuaciones más altas en este aspecto han sido para las vías Legazpi – Urretxu (8,4 puntos) y Azpeitia – Azkoitia (8,3 puntos).





La valoración global del estado del firme o asfalto obtenida en 2021 se incrementa 0,1 puntos respecto a 2021, siendo el único de los aspectos analizados que mejoran su valoración. Si se analizan las valoraciones de las distintas vías ciclistas, se observa que, respecto a los datos del estudio anterior, la valoración de este aspecto se incrementa en 4 de las vías ciclistas estudiadas: Azpeitia – Azkoitia (+0,7 puntos), Astigarraga – Martutene (+0,6 puntos), Oñati – Epele (+0,3 puntos) y Legazpi – Urretxu (+0,2 puntos).

La valoración se mantiene en Zizurkil – Asteasu y empeora en las 3 vías restantes: Eskoriatza – Aretxabaleta (-0,4 puntos), Azkoitia – Zumarraga (-0,3 puntos) y Tolosa – Alegia (-0,1 puntos).





5.2.2. Valoración del estado de la señalización

El 83% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la señalización (42% muy satisfechas y 41% satisfechas), 12 puntos menos que en 2021. Un 7% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración sobre este aspecto.

En la serie histórica se observa que hay una tendencia creciente del porcentaje de ciclistas que están poco o nada satisfechos con el estado de la señalización, que partiendo del 2% en 2013 llegan a suponer el 10% en 2022.

La puntuación media del estado de la señalización es de 6,9 puntos sobre 10, lo que supone un descenso de 0,2 puntos respecto a los resultados alcanzados en 2021, y la valoración más baja registrada hasta la fecha.

La puntuación más alta en este aspecto ha sido para la vías Oñati – Epele y Azpeitia – Azkoitia con 7,4 puntos, y la más baja para Tolosa – Alegia y Azkoitia – Zumarraga con 6,5 puntos.

Gráfico 48. Evolución de la valoración ciclista del estado de la señalización

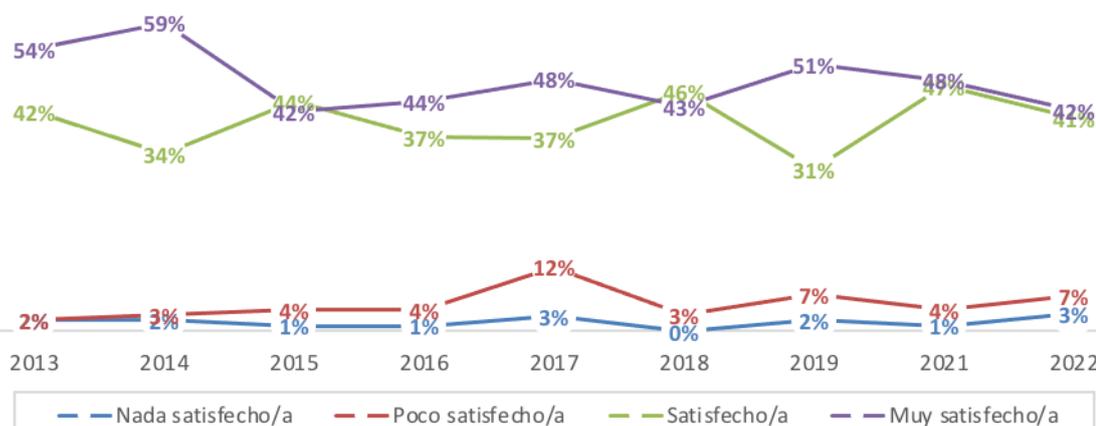
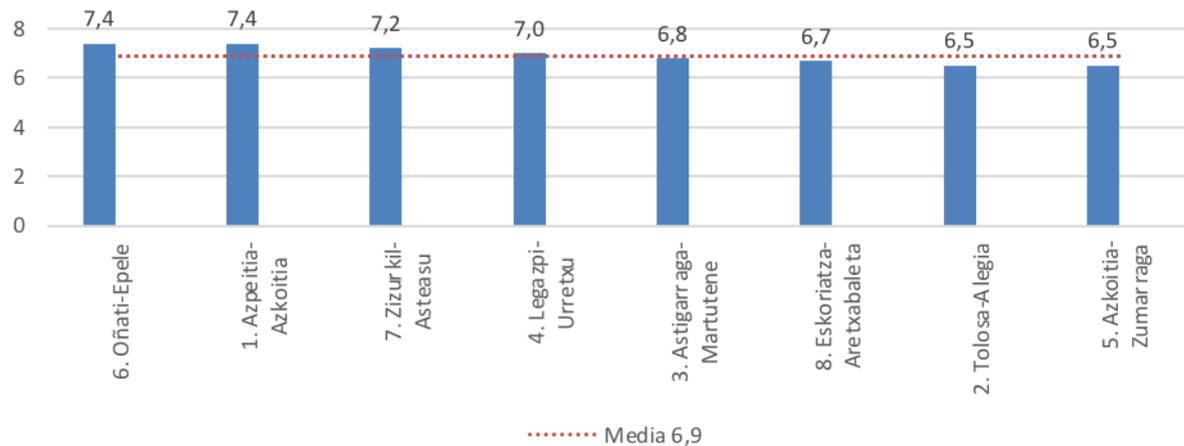
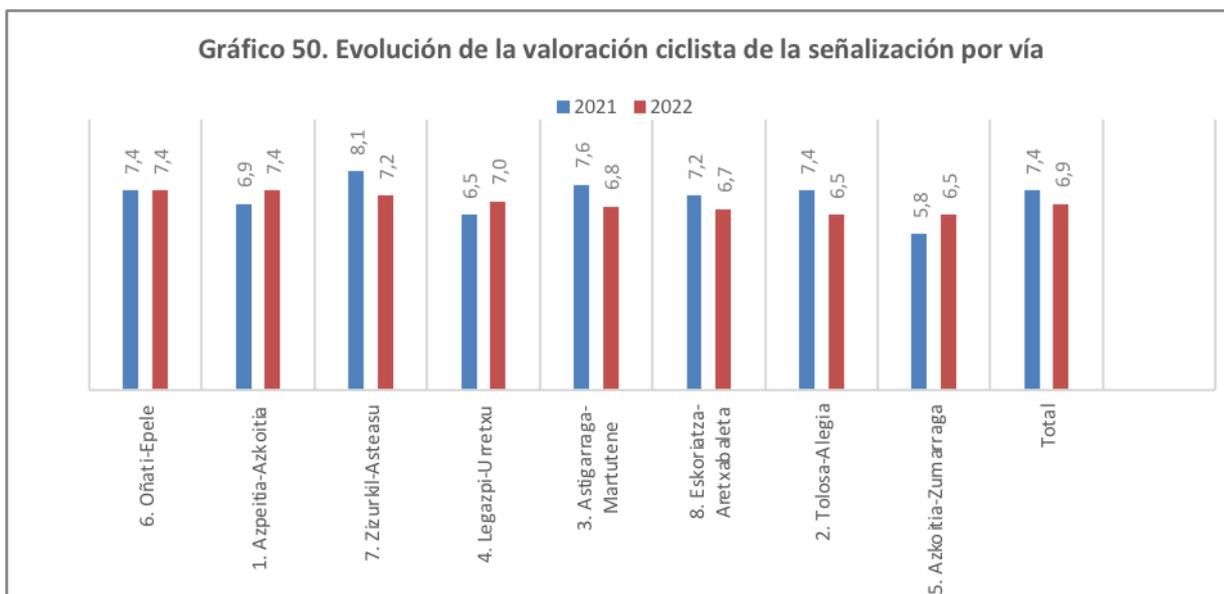


Gráfico 49. Valoración ciclista del estado de la señalización



En relación a los resultados obtenidos en el 2021, se observa que la valoración sobre la señalización mejora en 3 de las vías analizadas: Azkoitia – Zumarraga (+0,7 puntos), Azpeitia – Azkoitia y Legazpi – Urretxu (+0,5 puntos).

La valoración se mantiene en el tramo Oñati – Epele, y desciende en las otras 4 las vías analizadas: Zizurkil – Asteasu y Tolosa – Alegia (-0,9 puntos), Astigarraga – Martutene (-0,8 puntos) y Eskoriatza – Aretxabaleta (-0,5 puntos).



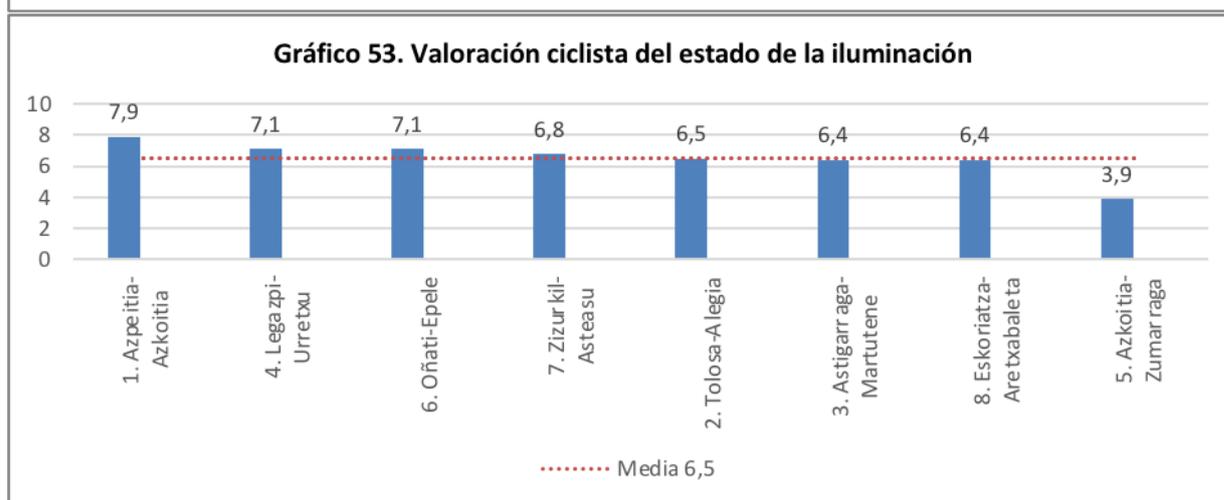
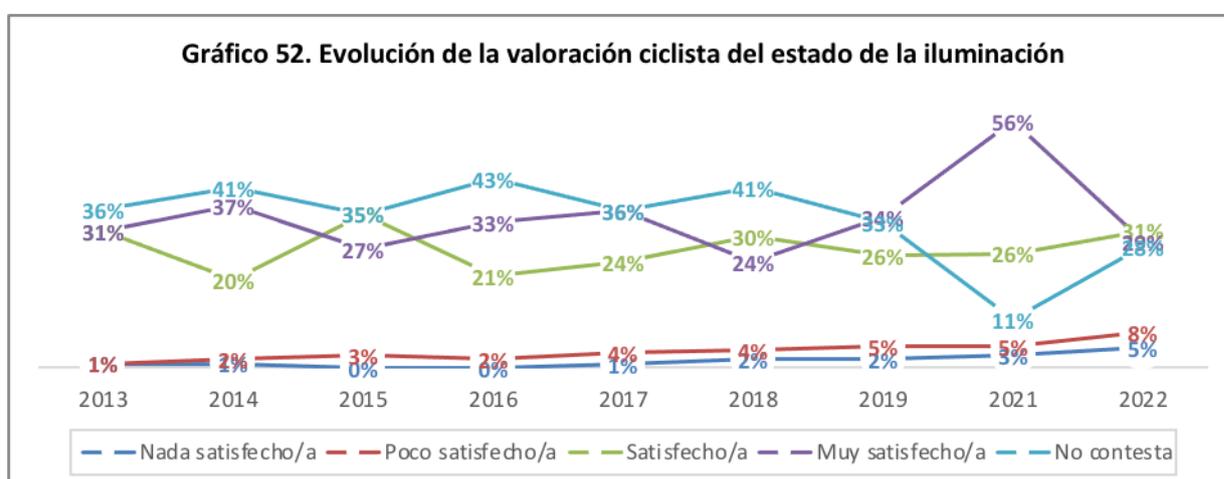
5.2.3. Valoración del estado de la iluminación

El 60% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la iluminación de las vías ciclistas (un 29% muy satisfechas y un 31% satisfechas), un 22% menos que en 2021. El 28% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración sobre este aspecto.

En la serie histórica se observa que hay una tendencia creciente del porcentaje de ciclistas que están poco o nada satisfechos con el estado de la iluminación, que partiendo del 1% en 2013 llegan a suponer el 13% en 2022.

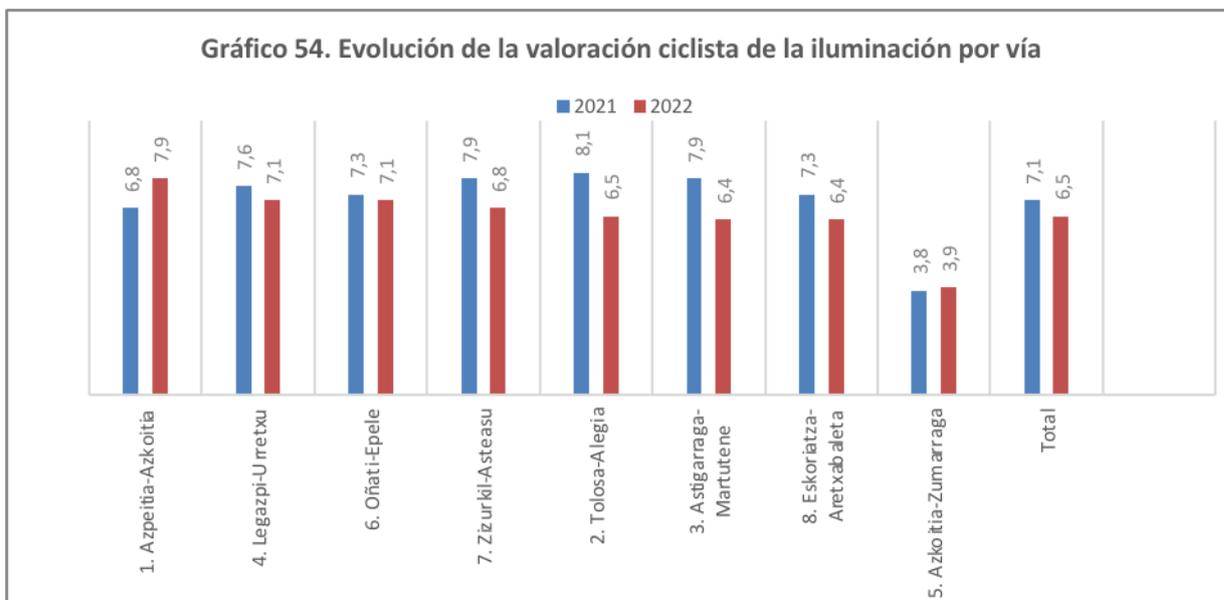
La puntuación media obtenida es de 6,5 puntos, lo que supone un descenso de 0,6 puntos respecto a la puntuación obtenida el año anterior, y la valoración más baja registrada hasta la fecha.

La puntuación más alta ha sido para el tramo Azpeitia – Azkoitia (7,9 puntos) y la más baja sigue obteniéndose en Azkoitia – Zumarraga con 3,9 puntos, y que es consecuencia directa de la interrupción de la iluminación que se ha producido en algunos túneles a causa del mal estado de la instalación eléctrica, circunstancia que aún no ha sido solventada.



Como se observa en el cuadro siguiente, la valoración sobre el estado de la iluminación mejora de forma significativa en el tramo Azpeitia – Azkoitia (+1,1 puntos) y de forma menos relevante en Azkoitia – Zumarraga (+0,1 puntos) que, como se ha señalado anteriormente, sigue siendo la vía peor valorada en este aspecto.

En el resto de las vías estudiadas descienden las puntuaciones, en algunos casos de forma significativa: Tolosa – Alegia (-1,6 puntos), Astigarraga – Martutene (-1,5 puntos), Zizurkil – Asteasu (-1,1 puntos), Eskoriatza – Aretxabaleta (-0,9 puntos), Legazpi – Urretxu (-0,5 puntos) y Oñati – Epele (-0,2 puntos).



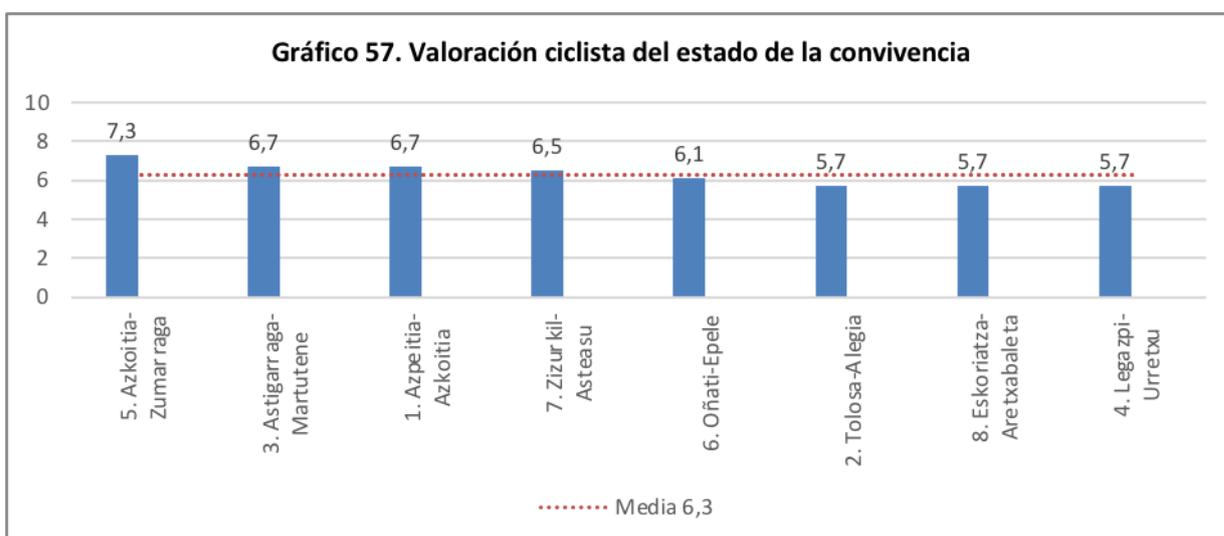
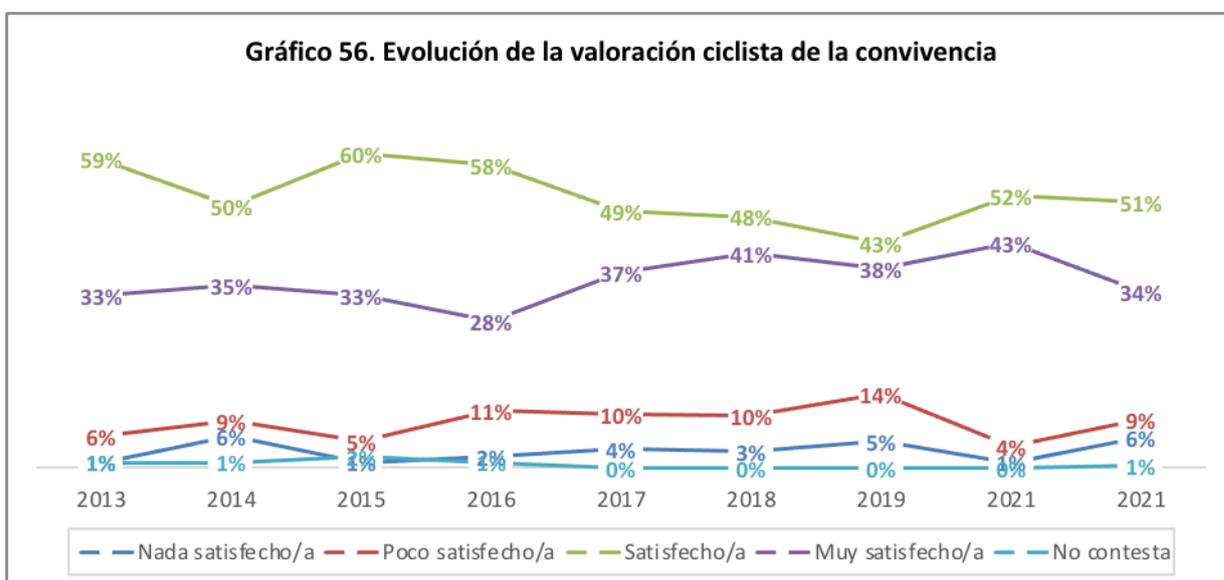
5.2.4. Valoración respecto a los niveles de convivencia

El 85% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas (51%) o muy satisfechas (34%) respecto a los niveles de convivencia en las vías ciclistas forales, lo que supone un decremento de 10 puntos respecto al estudio de 2021. El 1% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración sobre este aspecto.

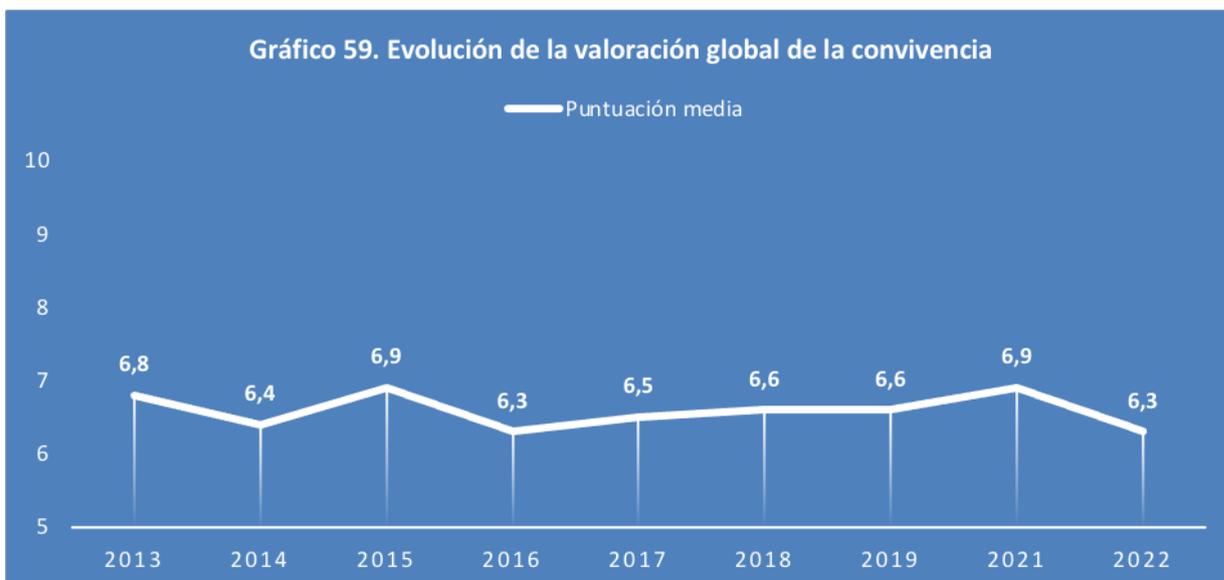
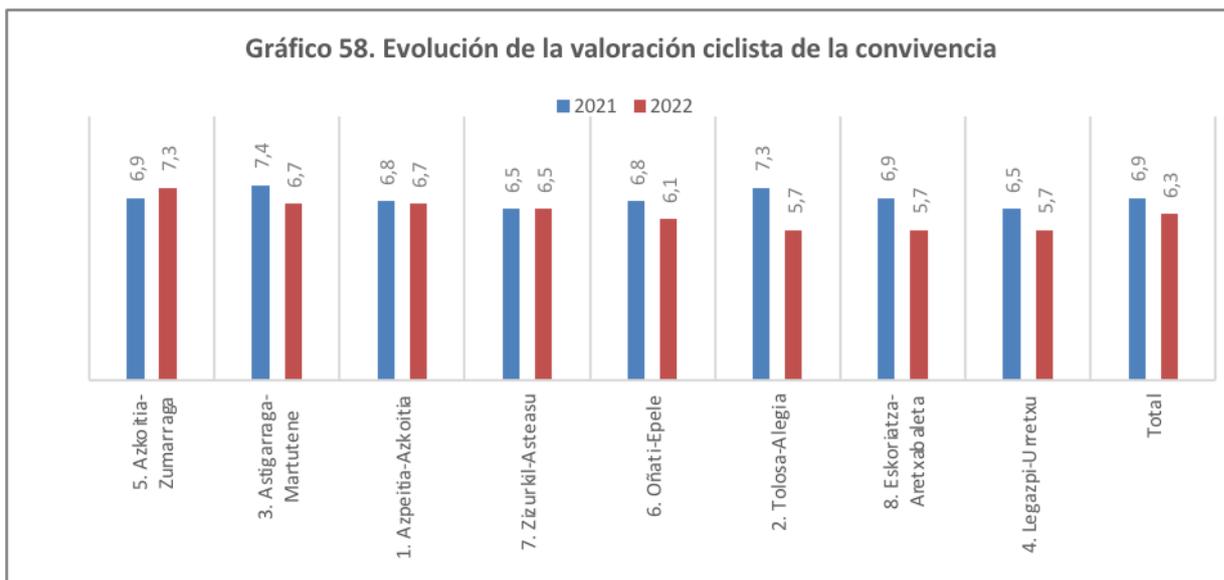
En la serie histórica se observa que hay una tendencia globalmente creciente del porcentaje de ciclistas que están poco o nada satisfechos con los niveles de convivencia, que partiendo del 7% en 2013 llegan a suponer el 15% en 2022.

La puntuación media que la población ciclista otorga a la convivencia es de 6,3 puntos, lo que supone un descenso de 0,6 puntos respecto a la puntuación alcanzada en 2021 y continúa siendo el aspecto sometido a valoración que recibe la puntuación media más baja, además de representar la valoración más baja registrada hasta la fecha, junto con la de 2016.

En 2022 la puntuación más baja se obtiene en 3 tramos: Tolosa – Alegia, Legazpi – Urretxu y Eskoriatza – Aretxabaleta con 5,7 puntos. La mejor valoración corresponde al tramo Azkoitia – Zumarraga con 7,3 puntos.



La valoración global de la convivencia sube únicamente en el tramo Azkoitia – Zumarraga (+0,4 puntos), se mantiene en el tramo Zizurkil – Asteasu y desciende en el resto de las vías estudiadas, en algunas de forma significativa: Tolosa – Alegia (-1,6 puntos), Eskoriatza – Aretxabaleta (-1,2 puntos), Legazpi – Urretxu (-0,8 puntos), Astigarraga – Martutene (-0,7 puntos), Oñati – Epele (-0,7 puntos) y Azpeitia – Azkoitia (-0,1 puntos).

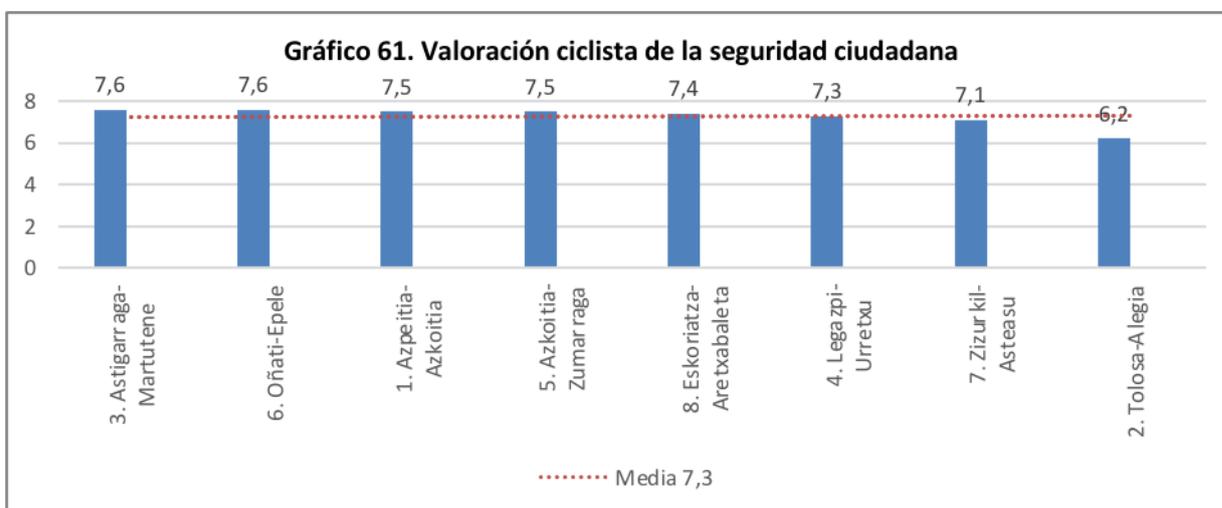
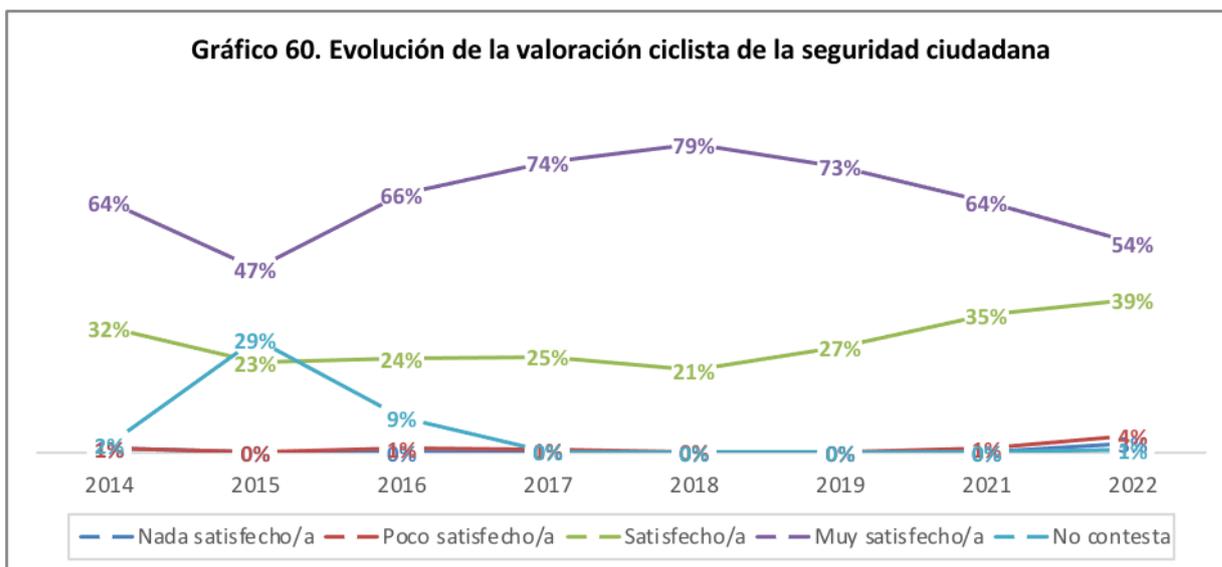


5.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana

El 93% de las personas encuestadas se muestran satisfechas o muy satisfechas con la seguridad ciudadana en las vías ciclistas forales (54% muy satisfechas y 39% satisfechas), lo que supone 6 puntos porcentuales menos que en 2021.

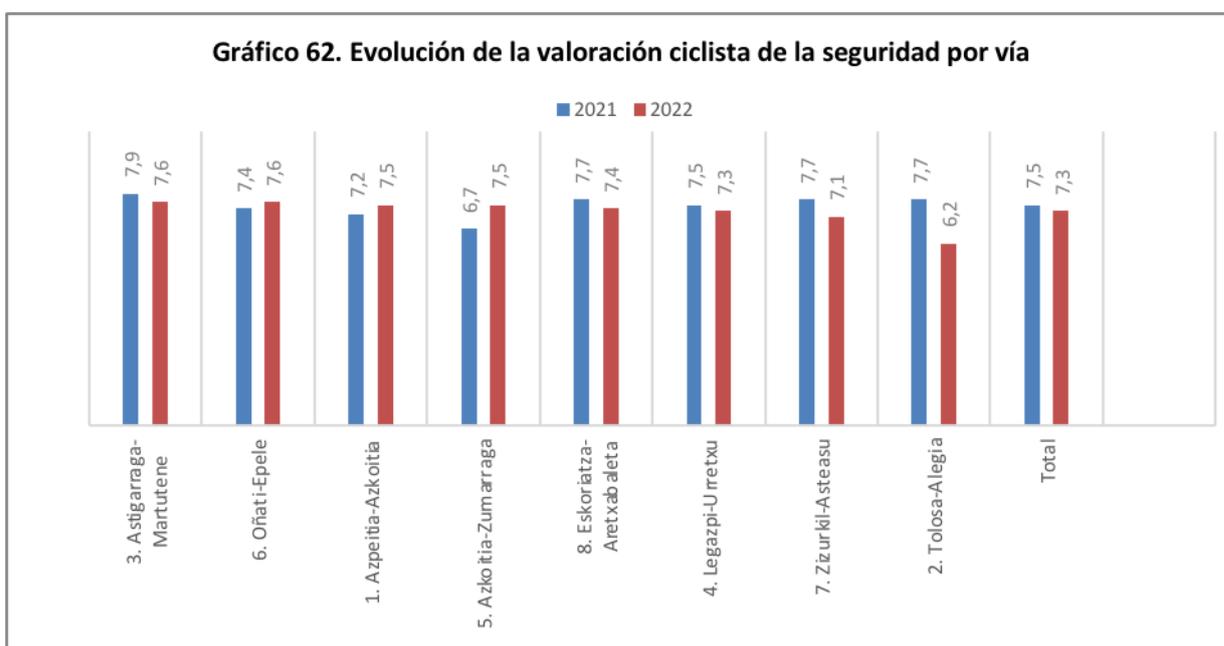
La puntuación media que otorgan las personas ciclistas a la percepción de la seguridad ciudadana se sitúa en 7,3 puntos y continúa, por tanto, con la tendencia descendente registrada en 2021. Esta puntuación supone un descenso de 0,2 puntos respecto al año anterior y es la puntuación más baja obtenida en este aspecto desde 2014.

La vía ciclista con la puntuación más elevada en este apartado sigue siendo Astigarraga – Martutene con 7,6 puntos, y la que obtiene la más baja es el tramo Tolosa – Alegia con 6,2 puntos.



La valoración de la percepción de la seguridad ciudadana sube en 3 de la vías analizadas, Azkoitia – Zumarraga (0,8 puntos), Azpeitia – Azkoitia (0,3 puntos) y Oñati – Epele (0,2 puntos).

La valoración desciende en las 5 vías restantes, de forma más acusada en el tramo Tolosa – Alegia (-1,5 puntos), Zizurkil – Asteasu (-0,6 puntos), Astigarraga – Martutene (-0,3 puntos), Eskoriatza – Aretxabaleta (- 0,3 puntos) y Legazpi – Urretxu (-0,2 puntos).



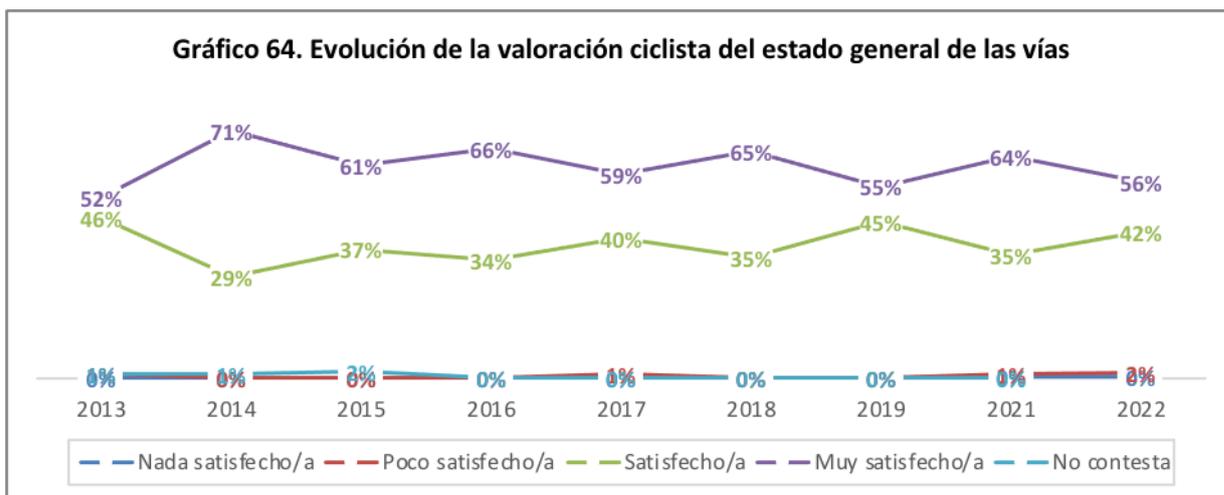
5.2.6. Valoración general de las vías ciclistas

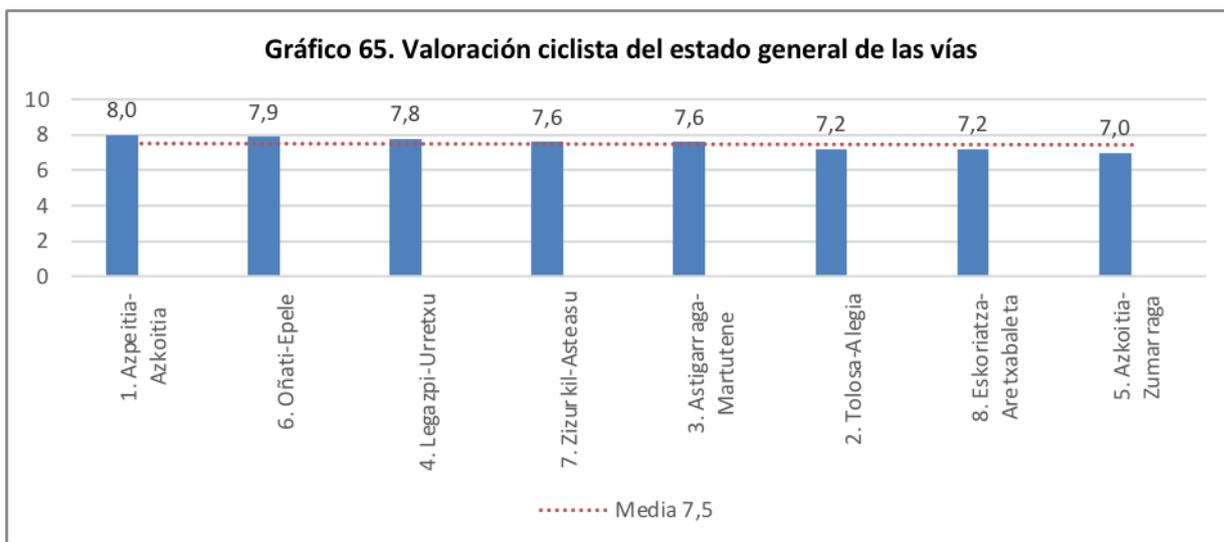
El 98% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas (56% muy satisfechas y 42% satisfechas) con el estado general de las vías ciclistas (considerando conjuntamente todos sus aspectos parciales: estado del firme, señalización, iluminación, convivencia y seguridad ciudadana).

El porcentaje de personas muy satisfechas con el estado general de las vías ciclistas, después de registrar un incremento que llegó a alcanzar el 71% en 2014, ha tomado una tendencia globalmente descendente, situándose en el 56% este año.

La puntuación media es 7,5 puntos, lo que supone un descenso de 0,1 puntos respecto a los resultados obtenidos en 2021, siendo el registro más bajo alcanzado, junto con el del año 2013.

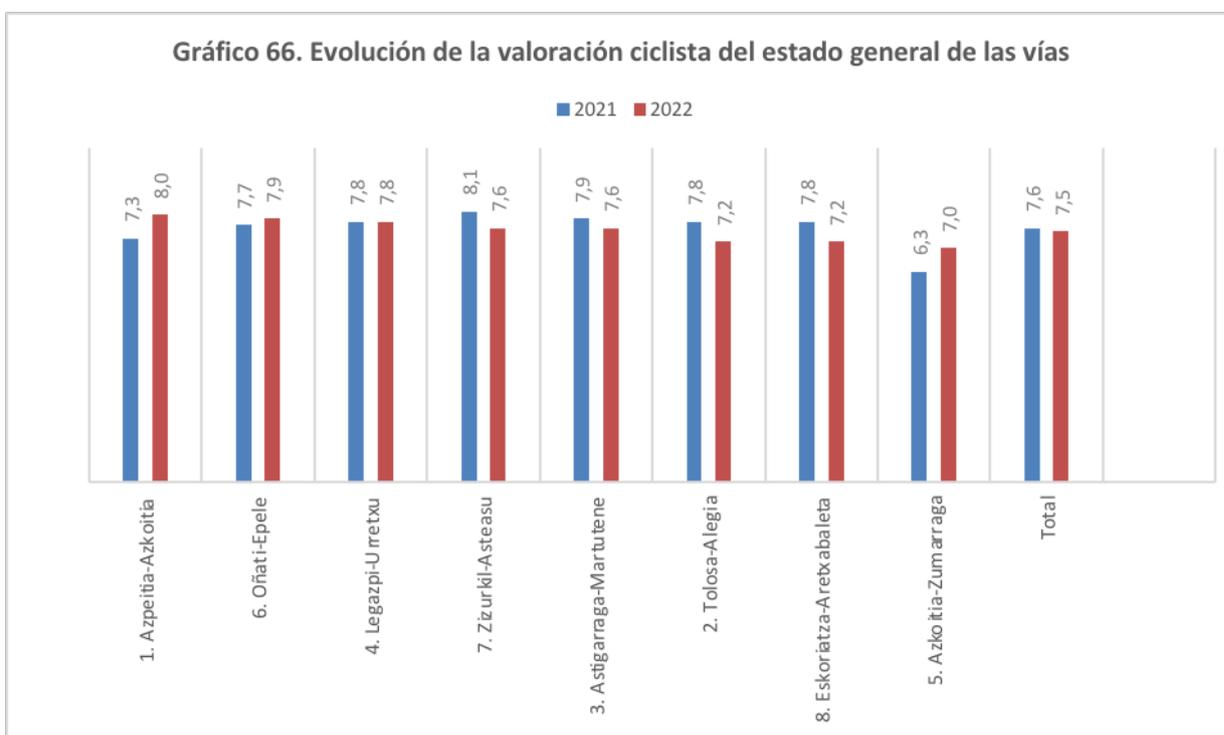
La vía ciclista mejor valorada es Azpeitia – Azkoitia con 8,0 puntos y la peor valorada continúa siendo Azkoitia – Zumarraga con 7,0 puntos, condicionada por su baja puntuación en cuanto a su iluminación.





La valoración del estado general de las vías sigue siendo alta, aunque desciende en la mitad de las vías estudiadas: Tolosa – Alegia y Eskoriatza – Aretxabaleta (-0,6 puntos), Zizurkil – Asteasu (-0,5 puntos) y Astigarraga – Martutene (-0,3 puntos).

La valoración se mantiene en el tramo Legazpi – Urretxu y sube en las otras 3 vías analizadas: Azpeitia – Azkoitia y Azkoitia – Zumarraga (+0,7 puntos), y Oñati – Epele (+0,2 puntos).





Si se analizan las puntuaciones medias generales correspondientes a los distintos aspectos objeto de valoración, se observa que de las 8 vías analizadas, 5 están por encima de la media y 3 por debajo.

Destaca de forma positiva la vía Azpeitia – Azkoitia porque, además de obtener la valoración general más alta, obtiene puntuaciones por encima de la media en todos los aspectos valorados. También hay que destacar que hay otras 3 vías que obtienen puntuaciones superiores a la media en 4 de los 5 aspectos valorados, así como en la valoración general: Legazpi – Urretxu, Oñati – Epele y Zizurkil – Asteasu.

En sentido negativo destaca Azkoitia – Zumarraga que, aunque sube su valoración general, sigue siendo la peor de las 8 vías estudiadas, tal como se viene repitiendo desde 2015. También hay que destacar los tramos de Tolosa – Alegia y Eskoriatza – Aretxabaleta ya que bajan su valoración general y, además, obtienen puntuaciones por debajo de la media en 4 de los 5 aspectos analizados

Tabla 19. Valoraciones ciclistas por tramos

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

 Puntuación igual o superior a la media.

Si se analizan las puntuaciones obtenidas respecto a las 2021 se observa que descienden las puntuaciones en todos los aspectos analizados, a excepción del firme o asfalto.

Destaca especialmente el descenso de la puntuación sobre la iluminación y la convivencia (-0,6 puntos), seguido de la señalización y la seguridad de las vías ciclistas (-0,2 puntos).

Desde una perspectiva global del conjunto de encuestaciones realizadas, destacan 3 tramos por ofrecer las valoraciones generales más elevadas de forma reiterada a lo largo del tiempo: Azpeitia – Azkoitia, Legazpi – Urretxu y Zizurkil – Asteasu.

El tramo Azkoitia – Zumarraga continúa sobresaliendo negativamente por registrar desde 2013 las menores puntuaciones en cuanto al firme/asfalto, así como por obtener una muy baja puntuación (3,9 puntos) en su iluminación y, en general, valoraciones generales más bajas respecto a la media. En este mismo sentido, deben también mencionarse Eskoriatza – Aretxabaleta y, en especial, Tolosa – Alegia, vía que obtiene un valoración general inferior a la media en 8 de los 9 años que componen la serie histórica.

Tabla 20. Evolución anual de las valoraciones ciclistas por tramos

Apartado	Año	Azpeitia Azkoitia	Tolosa Alegia	Astigarraga Martutene	Legazpi Urretxu	Azkoitia Zumarraga	Oñati-Epele	Zizurkil-Asteasu	Eskoriatza Aretxabaleta	Puntuación media
Firme/Asfalto	2013	6,9	7,7	7,5	7,8	7,2	-	8,2	8,1	7,7
	2014	8,1	8,0	7,9	8,6	7,8	-	8,1	8,2	8,1
	2015	8,2	7,7	7,4	8,0	7,5	-	7,0	6,7	7,6
	2016	8,3	8,0	7,9	8,3	7,0	-	8,8	7,5	8,0
	2017	8,4	7,3	8,0	8,7	7,8	-	8,3	7,1	8,0
	2018	8,1	7,5	8,1	8,3	7,3	-		7,1	7,8
	2019	8,3	7,3	7,4	8,3	7,3	7,9		7,4	7,8
	2021	7,6	7,2	7,6	8,2	7,0	7,9	8,2	7,4	7,6
2022	8,3	7,1	8,2	8,4	6,7	8,2	8,2	6,8	7,7	
Señalización	2013	6,7	7,3	7,3	7,6	7,6	-	8,2	8,1	7,4
	2014	7,9	7,1	7,5	7,2	6,9	-	8,1	8,0	7,5
	2015	7,3	7,3	7,6	6,9	7,0	-	6,7	6,5	7,1
	2016	7,6	7,1	7,3	6,9	6,3	-	8,3	6,4	7,3
	2017	7,5	6,9	7,3	6,8	6,4	-	8,0	6,3	7,0
	2018	8,2	7,3	7,4	7,0	7,5	-		6,7	7,3
	2019	8,1	6,9	6,8	6,3	7,4	7,7		7,2	7,4
	2021	6,9	7,4	7,6	6,5	5,8	7,4	8,1	7,2	7,1
2022	7,4	6,5	6,8	7,0	6,5	7,4	7,2	6,7	6,9	
Iluminación	2013	7,1	7,3	6,8	7,6	7,0	-	7,3	8,1	7,3
	2014	7,6	7,4	7,3	7,5	7,4	-	7,2	7,8	7,5
	2015	7,3	7,0	7,5	7,0	6,5	-	6,7	6,9	7,1
	2016	8,2	8,1	7,6	8,1	6,2	-	7,9	7,1	7,6
	2017	8,2	7,1	6,5	8,2	7,4	-	7,0	6,5	7,4
	2018	8,3	6,5	6,6	7,7	6,0			6,4	6,9
	2019	7,9	7,0	6,5	7,7	6,5	7,3		7,6	7,2
	2021	6,8	8,1	7,9	7,6	3,8	7,3	7,9	7,3	7,1
2022	7,9	6,5	6,4	7,1	3,9	7,1	6,8	6,4	6,5	
Convivencia	2013	6,5	6,2	6,8	7,0	7,2	-	7,5	7,5	6,8
	2014	7,1	5,4	7,2	6,4	6,6	-	7,0	7,0	6,4
	2015	7,4	6,6	7,1	6,8	7,1	-	7,1	6,8	6,9
	2016	6,6	6,2	6,8	5,2	6,6	-	7,0	5,6	6,3
	2017	6,9	6,4	7,0	5,9	6,1	-	7,5	5,9	6,5
	2018	7,2	6,2	7,1	6,2	7,3			5,6	6,6
	2019	6,8	5,8	6,7	6,6	7,1	6,2		4,8	6,6
	2021	6,8	7,3	7,4	6,5	6,9	6,8	6,5	6,9	6,9
2022	6,7	5,7	6,7	5,7	7,3	6,1	6,5	5,7	6,3	
Seguridad	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	7,6	7,8	7,6	7,5	7,5	-	8,0	7,8	7,7
	2015	8,5	7,7	7,9	8,7	8,0	-	7,6	8,3	7,9
	2016	8,7	8,3	8,3	8,3	7,5	-	8,5	8,3	8,2
	2017	8,3	7,9	8,2	7,9	8,0	-	8,6	8,1	8,2
	2018	8,5	8,1	8,1	8,1	8,1			8,2	8,2
	2019	8,2	7,7	7,9	8,5	8,3	8,0		7,9	8,2
	2021	7,2	7,7	7,9	7,5	6,7	7,4	7,7	7,7	7,5
2022	7,5	6,2	7,6	7,3	7,5	7,6	7,1	7,4	7,3	
Valoración General	2013	7,1	7,3	7,2	7,8	7,8	-	8,1	8,1	7,5
	2014	8,0	7,7	7,9	7,8	7,8	-	7,8	8,1	7,8
	2015	8,1	7,6	7,8	7,8	7,6	-	8,0	7,7	7,8
	2016	7,9	7,9	7,9	7,9	7,2	-	8,5	7,6	7,8
	2017	7,9	7,3	7,6	7,7	7,3	-	8,0	7,2	7,6
	2018	8,4	7,5	7,8	7,9	7,7			7,4	7,8
	2019	8,0	7,1	7,3	7,9	7,4	7,6		7,2	7,6
	2021	7,3	7,8	7,9	7,8	6,3	7,7	8,1	7,8	7,6
2022	8,0	7,2	7,6	7,8	7,0	7,9	7,6	7,2	7,5	

Puntuación igual o superior a la media.

Aunque no se aprecian diferencias significativas en función de la frecuencia de utilización de las vías ciclistas, la proporción de personas muy satisfechas es superior entre aquellas que realizan un uso ocasional de las mismas.

Tabla 21. Nivel de satisfacción en función de la frecuencia de utilización

	Frecuencia de utilización de la vía ciclista			Total
	4-7 días/semana	1-3 días/semana	Ocasionalmente	
Nada satisfecho/a	1 1%			1 0%
Poco satisfecho/a	2 1%	2 1%	2 3%	6 2%
Satisfecho/a	78 41%	66 46%	24 36%	168 42%
Muy satisfecho/a	108 57%	76 53%	41 61%	225 56%
Total	189 47%	144 36%	67 17%	400 100%

Si se analiza el nivel de satisfacción de las personas ciclistas en función del nivel de utilización de la bicicleta previo a la existencia de las vías ciclistas, la proporción de personas muy satisfechas es mayor entre las personas que son nuevas usuarias.

Tabla 22. Nivel de satisfacción en función de la utilización previa a la existencia de la vía

	Nivel de utilización de la bicicleta previo a su existencia				Total
	Tanto como ahora	Menos que ahora	Nuevo/a usuario/a	NS/NC	
Nada satisfecho/a	1 0%				1 0%
Poco satisfecho/a	3 1%	1 1%	2 3%		6 2%
Satisfecho/a	111 42%	35 49%	22 37%		168 42%
Muy satisfecho/a	148 56%	35 49%	36 60%	6 100%	225 56%
Total	263 66%	71 18%	60 15%	6 2%	400 100%

Se aprecian diferencias significativas en la valoración realizada en función del motivo de desplazamiento. Así, las personas que realizan desplazamientos cotidianos por trabajo, cuidados, gestiones personales y compras son las que muestran mayor satisfacción, con un 68% de muy satisfechas, 13 y 18 puntos más que las que se desplazan para practicar deporte (55%), y por ocio (50%), respectivamente.

Tabla 23. Nivel de satisfacción en función del motivo del desplazamiento

	Motivo de desplazamiento					Total
	Trabajo	Estudios	Cuidado, gest., comp.	Ocio, paseo	Deporte	
Nada satisfecho/a	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Poco satisfecho/a	0%	0%	0%	2%	2%	2%
Satisfecho/a	32%	40%	32%	48%	43%	42%
Muy satisfecho/a	68%	60%	68%	50%	55%	56%
Total	14%	1%	6%	27%	53%	100%

En cuanto a la actividad, las personas en paro son los que mejor valoran el estado general de las vías ciclistas, con un 71% que se muestran muy satisfechas (15 puntos por encima de la media).

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

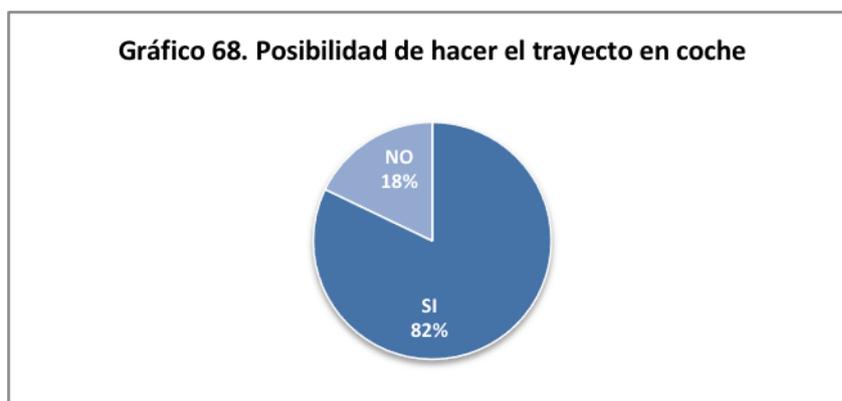
	Actividad							Total
	Trabajando	Estudiante	Trabajo doméstico no rem.	En paro	Jubilado/a, Pensionista	Otras	NS/NC	
Nada satisfecho/a	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Poco satisfecho/a	1%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	2%
Satisfecho/a	44%	36%	67%	29%	42%	0%	0%	42%
Muy satisfecho/a	54%	64%	33%	71%	55%	0%	0%	56%
Total	58%	16%	1%	2%	24%	0%	0%	100%

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

5.3.1. Opción de realizar el trayecto en coche

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

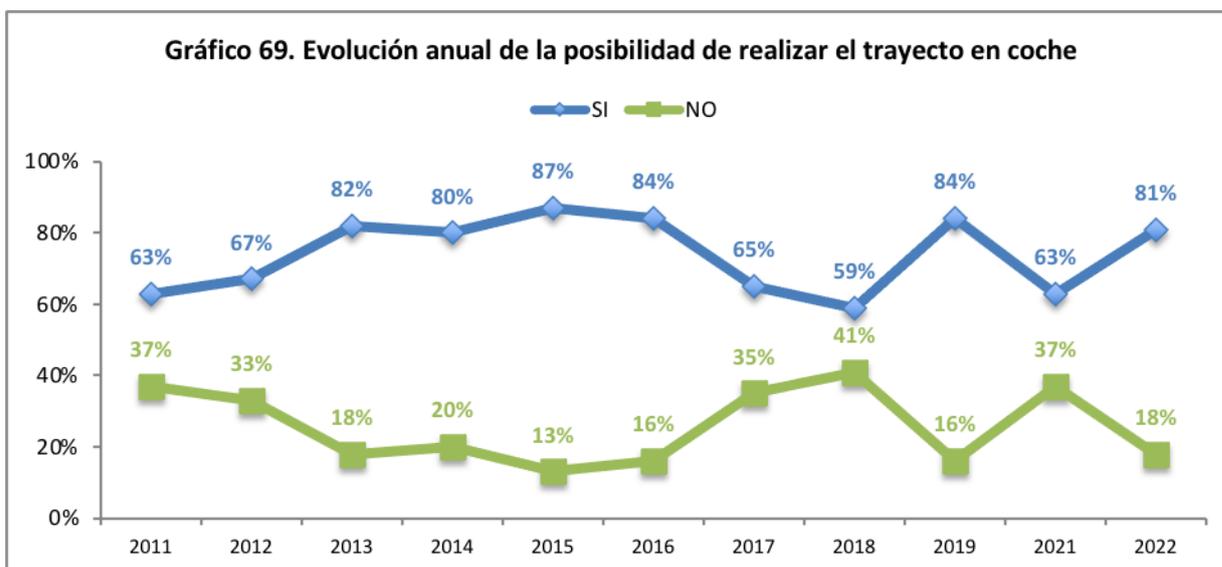
El 82% de las personas ciclistas de tipo cotidiano afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche. Este porcentaje supone un incremento de 19 puntos porcentuales respecto al resultado obtenido en 2021, si bien, como se puede comprobar en el gráfico 69, es coincidente con la mayor parte de los registros de la serie histórica.



El porcentaje de quienes afirman tener la posibilidad de realizar el trayecto en coche varía considerablemente en función del motivo del desplazamiento. Así, mientras que entre las personas encuestadas cuyo motivo de desplazamiento es acudir al trabajo y aquellas para las que el motivo de desplazamiento es por cuidados y gestiones varias este porcentaje se sitúa por encima del 80% (86% y 82% respectivamente), en el caso de las personas cuyo motivo de desplazamiento son los estudios el porcentaje desciende al 40%, como es lógico por su menor edad y poder adquisitivo.

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

	Motivos de desplazamiento			Total
	Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	
SI	49 86%	2 40%	18 82%	69 82%
NO	8 14%	3 60%	4 18%	15 18%
Total	57 68%	5 6%	22 26%	84 100%



A la hora de valorar estos resultados hay que tener en cuenta que, si bien la muestra de personas ciclistas es de 400, solo se ha realizado esta pregunta a aquellas cuyos motivos de desplazamiento eran de tipo cotidiano. Por tanto, estos resultados están basados en una submuestra de 84 personas y deben tomarse con precaución.

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

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

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

El 43% de las personas que utilizan la bicicleta para actividades cotidianas afirma que seguiría usando la bicicleta por otra vía, un 36% utilizaría coche, otro 19% transporte público y el 2% restante realizaría el trayecto andando.

Comparando estos resultados con los obtenidos en 2021 (ver gráfico 66), destaca que la opción del uso de la bici por otra vía se incrementa en 12 puntos porcentuales, convirtiéndose en la primera alternativa elegida.

La alternativa del coche (36%) pasa a ocupar el segundo lugar con un incremento de 11 puntos porcentuales respecto a los resultados obtenidos en 2021.

En el lado opuesto se sitúa la alternativa del transporte público que reduce su influencia a la mitad respecto al año anterior (37% en 2021 y 19% en 2022).

Si se analizan los datos en función del género se observa que el uso de bici por otra vía y el coche son las 2 primeras opciones tanto para hombres como para mujeres, si bien en el caso de los hombres el uso de bici por otra vía es la primera opción a 11 puntos porcentuales de distancia de la alternativa del coche.

Aunque el transporte público es la tercera opción para los dos géneros, el porcentaje de mujeres que optarían por esta alternativa es 11 puntos porcentuales superior al de los hombres.

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

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

	Género		Total
	Hombres	Mujeres	
En bici por otra vía	25 47%	11 35%	36 43%
Coche	19 36%	11 35%	30 36%
Transporte público	8 15%	8 26%	16 19%
Otra opción	1 2%	1 3%	2 2%
NS/NC	0 0%	0 0%	0 0%
Total	53 63%	31 37%	84 100%

Analizando esta variable en función del motivo del desplazamiento, puede observarse que el uso de la bici por otra vía es la primera opción en todos los casos, tanto para aquellas personas que lo realizan por motivos de trabajo (40%), como para las que se desplazan en bicicleta por motivos de estudios (60%), como para aquellas que realizan el desplazamiento por cuidados, gestiones y compras, el coche (45%).

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

	Motivo de desplazamiento			Total
	Trabajo	Estudios	Cuidados, gestiones, compras	
En bici por otra vía	23 40%	3 60%	10 45%	36 43%
Coche	21 37%	1 20%	8 36%	30 36%
Transporte público	11 19%	1 20%	4 18%	16 19%
Otra opción	2 4%	0 0%	0 0%	2 2%
NS/NC	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
Total	57 68%	5 6%	22 26%	84 100%

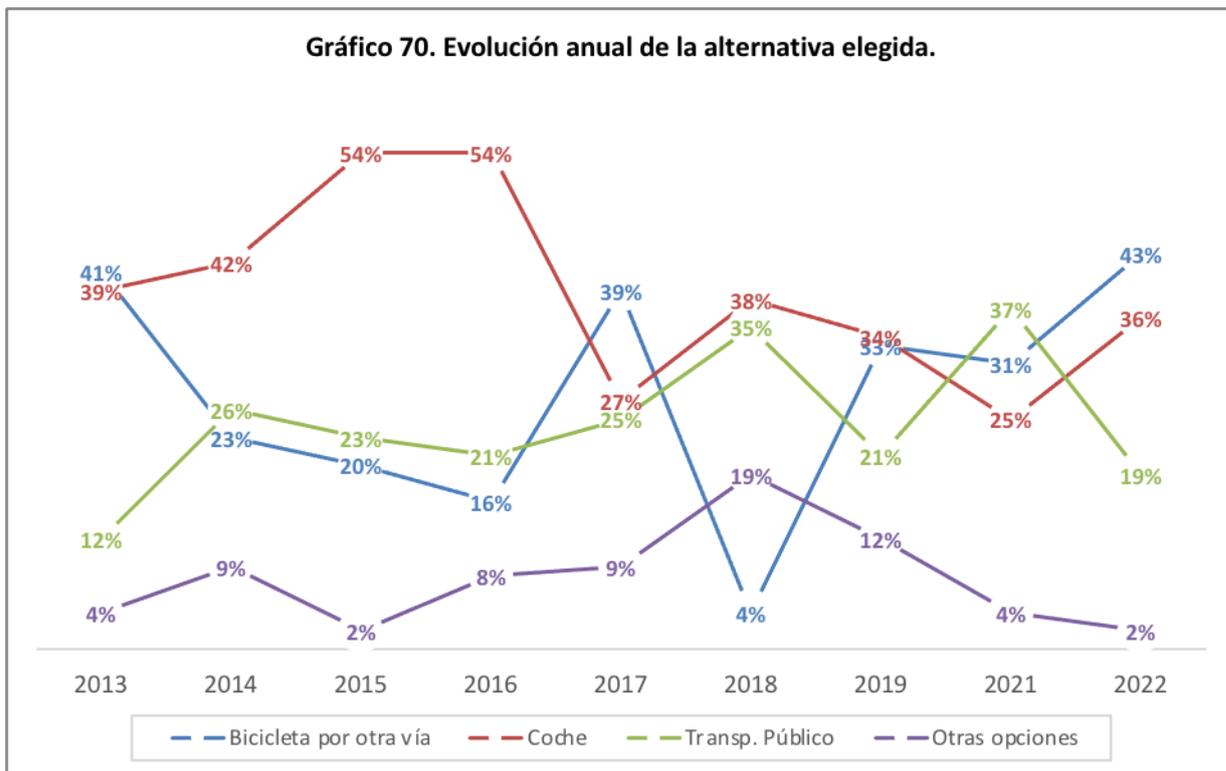
Si se analizan los datos en función de la edad, y sin considerar a las personas mayores de 65 años ⁶, se observa que el nivel de compromiso con la bicicleta es mayor en las personas mayores de 25 años (58%).

Por su parte, la opción del coche se incrementa a medida que lo hace la edad de las personas usuarias y es la opción mayoritaria para las personas entre 25 y 44 años, para las que la alternativa de transporte público es considerablemente inferior respecto al resto de grupos de edad.

Tabla 28. Medio de transporte alternativo elegido en función de la edad

	Edad					Total
	0-11 años	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
En bici por otra vía		7 58%	11 39%	16 39%	2 67%	36 43%
Coche		2 17%	15 54%	13 32%	0 0%	30 36%
Transporte público		3 25%	2 7%	10 24%	1 33%	16 19%
Otra opción		0 0%	0 0%	2 5%	0 0%	2 2%
NS/NC		0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
Total		12 14%	28 33%	41 49%	3 4%	84 100%

⁶ Hay que tener en cuenta que en esta submuestra sólo hay 3 personas mayores de 65 años, por lo que los resultados relativos a este grupo deben valorarse con precaución.



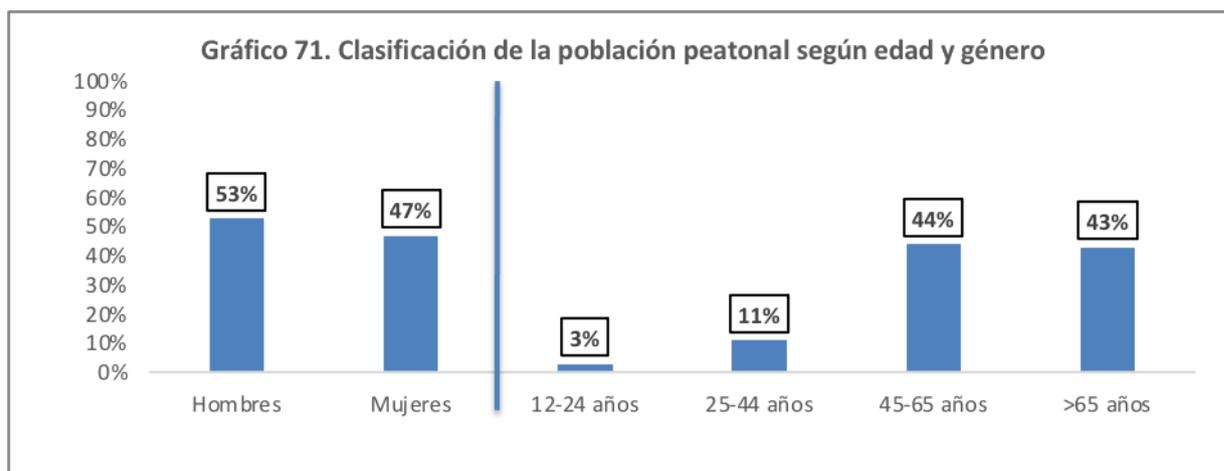
6. CARACTERÍSTICAS DE LOS PEATONES

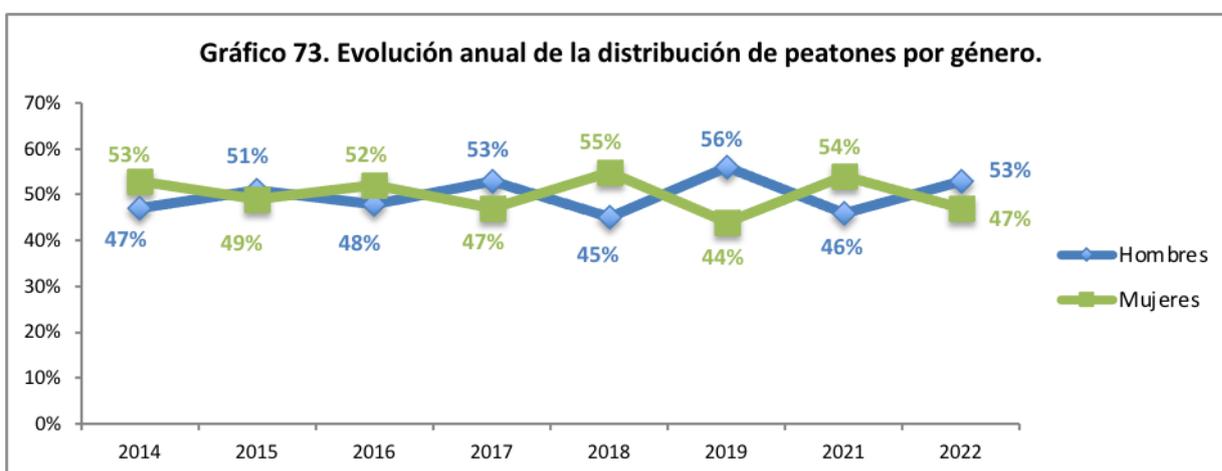
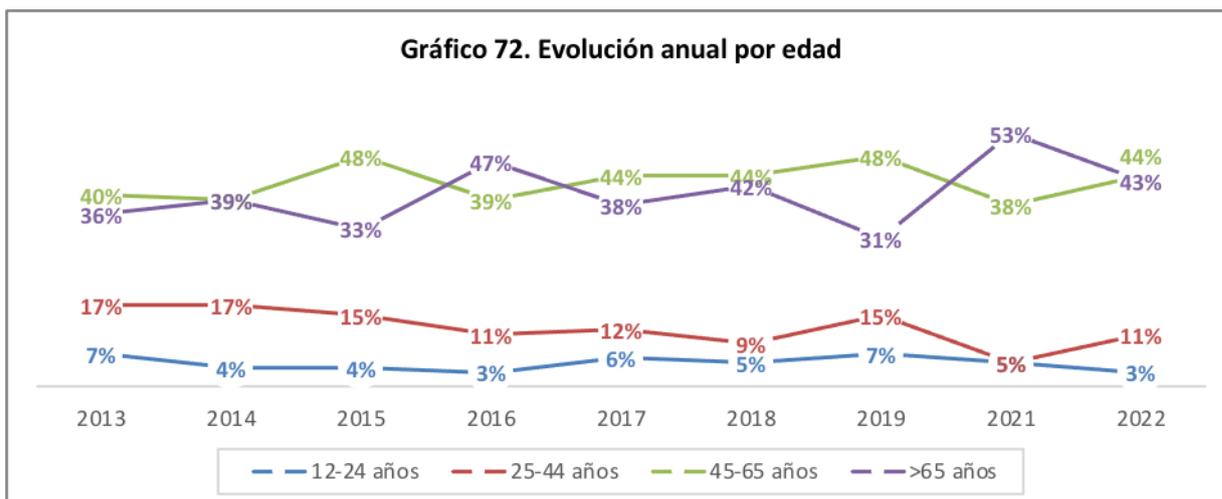
6.1. Clasificación en función de la edad y el género

La distribución de la población peatonal encuestada en función del género mantiene una pauta histórica caracterizada por una prevalencia alterna de cada uno de los géneros cada dos años, en un rango de valores bastante regular. En esta ocasión el porcentaje de hombres es ligeramente superior (53% de hombres y un 47% de mujeres).

La edad media de la población peatonal es de 62 años, 15 años más que la media de la población ciclista.

La edad media de la población peatonal se ha incrementado 1 año respecto a los datos de 2021. Las personas mayores de 45 años siguen constituyendo una amplia mayoría (87%), y si bien se observa que el segmento de personas mayores de 65 años (43%) ha disminuido 10 puntos porcentuales respecto a 2021, se mantiene en unos valores superiores a la media de la serie histórica (39,9%).



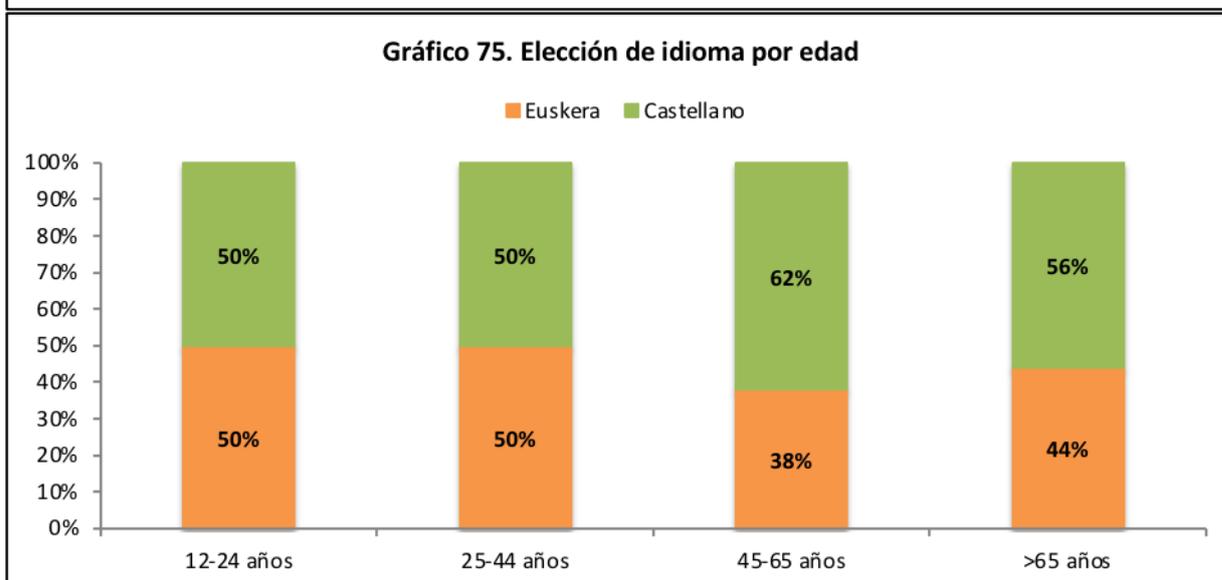
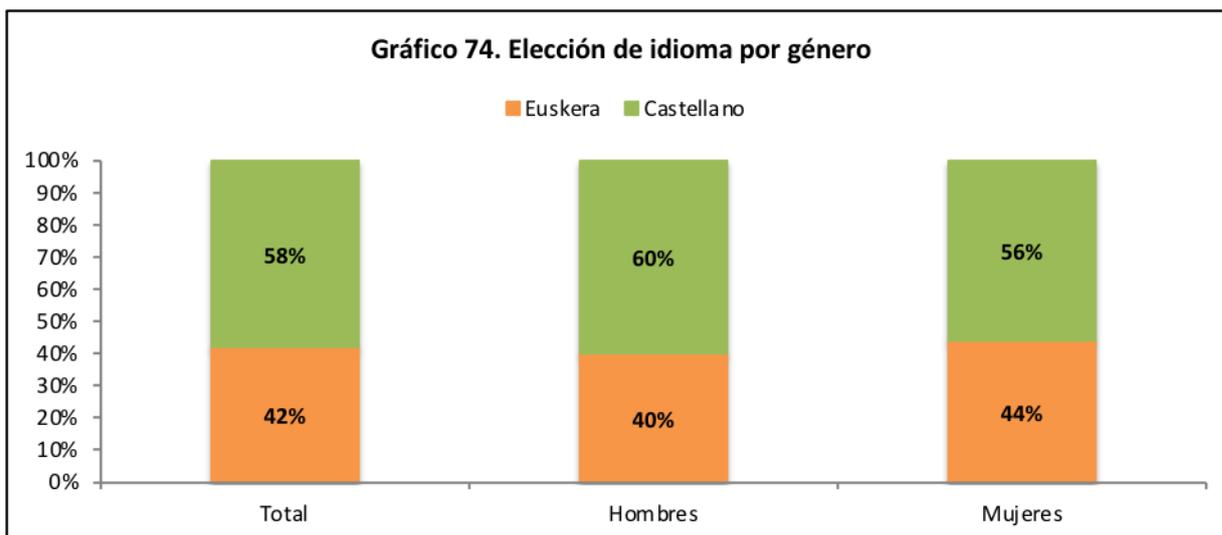


6.2. Clasificación en función del idioma elegido para realizar la encuesta

El euskera es el idioma elegido por el 42% de las personas peatonas encuestadas, 5 puntos menos que en 2021.

La elección del euskera como idioma elegido para la realización de la encuesta es mayor entre las mujeres (44%) que entre los hombres (40%), si bien se observa en el caso de las mujeres un descenso de 12 puntos porcentuales, mientras que entre los hombres hay ligero incremento (38% en 2021 y 40% en 2022).

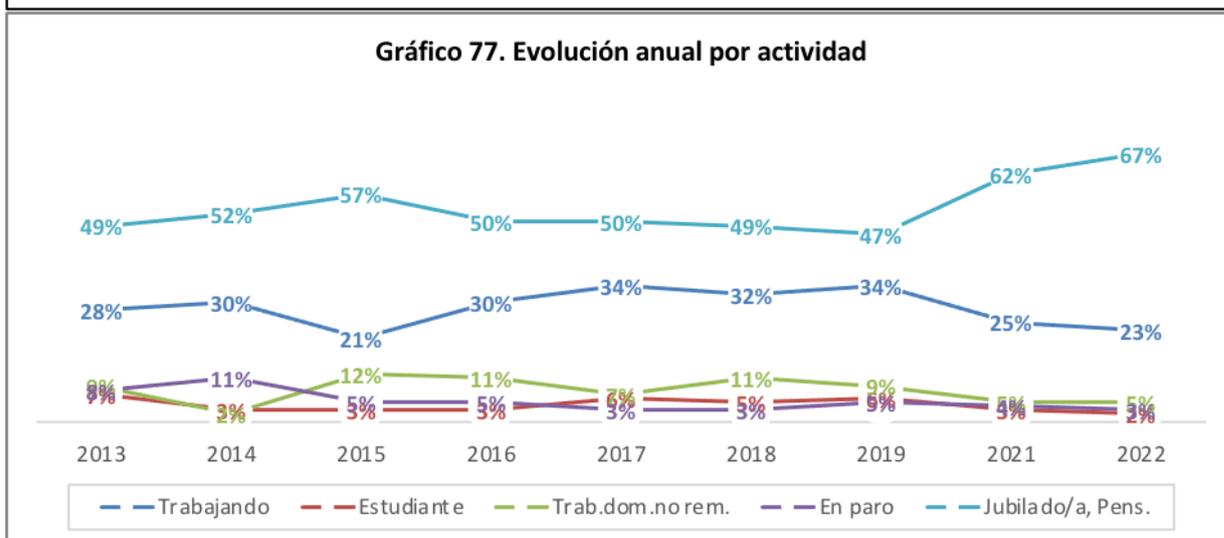
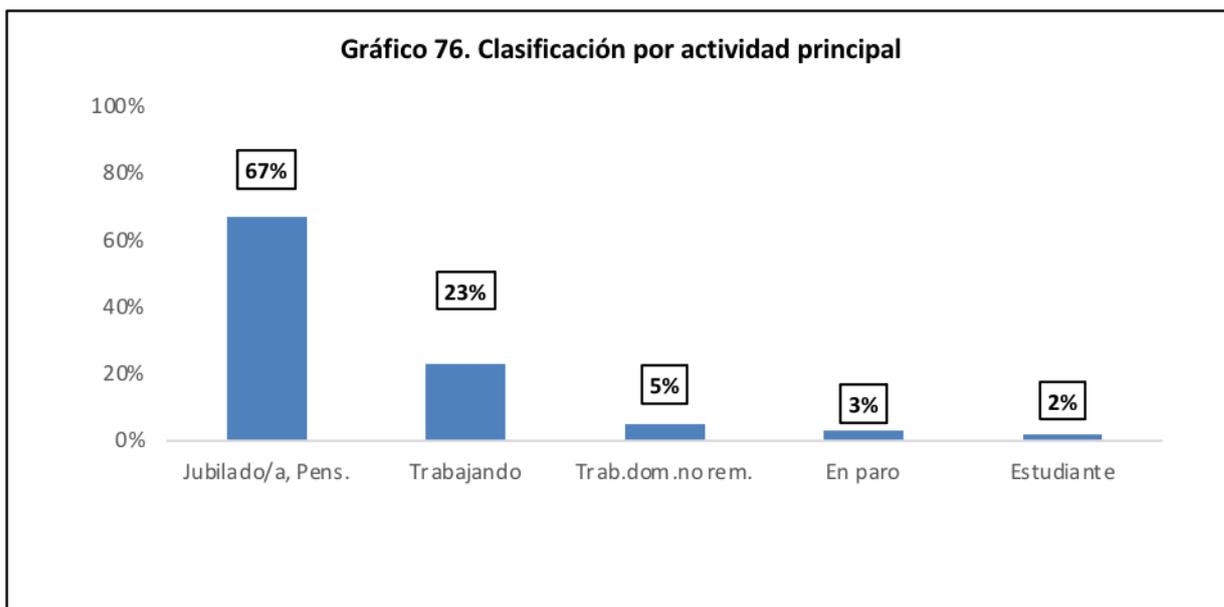
Si se observan los resultados en función de la edad puede comprobarse que la mitad de las personas menores de 45 años optan por el euskera como idioma, mientras que este porcentaje desciende al 44% entre los mayores de 65 años y a un 38% en el grupo de edad entre 45 y 65 años.



6.3. Clasificación por tipo de actividad

El 67% de la población peatonal está jubilada o son pensionistas y un 23% está trabajando. Además, encontramos que el 5% realiza trabajos domésticos no remunerados, un 2% son estudiantes, y el 3% restante está en paro.

El porcentaje de población peatonal jubilada o pensionista se incrementa 5 puntos respecto a los datos de 2021, alcanzando el máximo desde el inicio de la serie en 2013, tal como se puede observar en el gráfico 73.



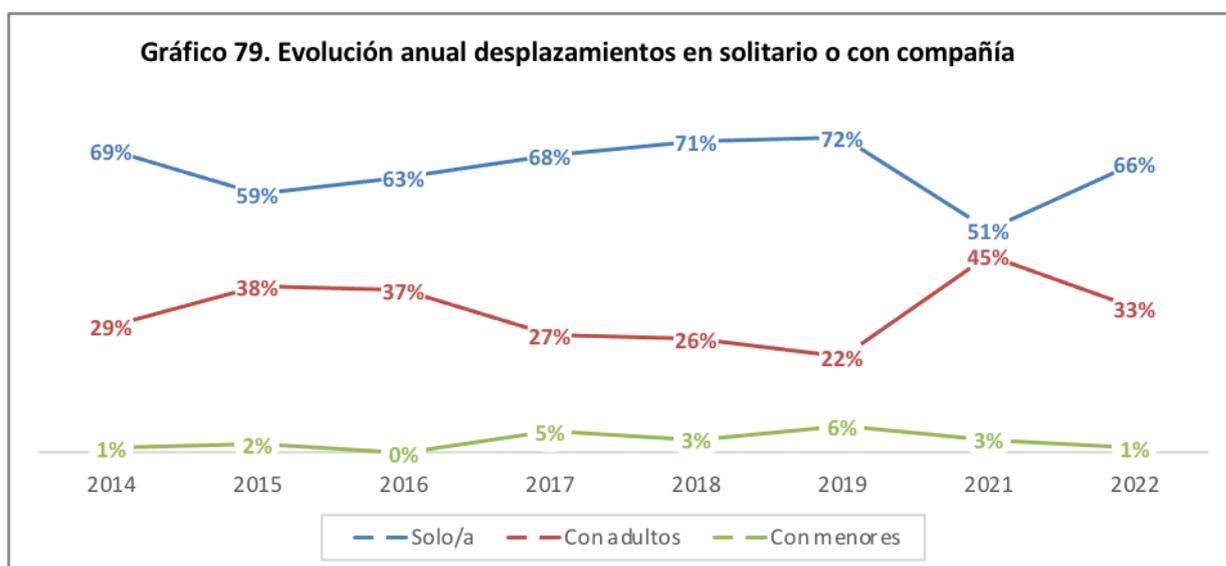
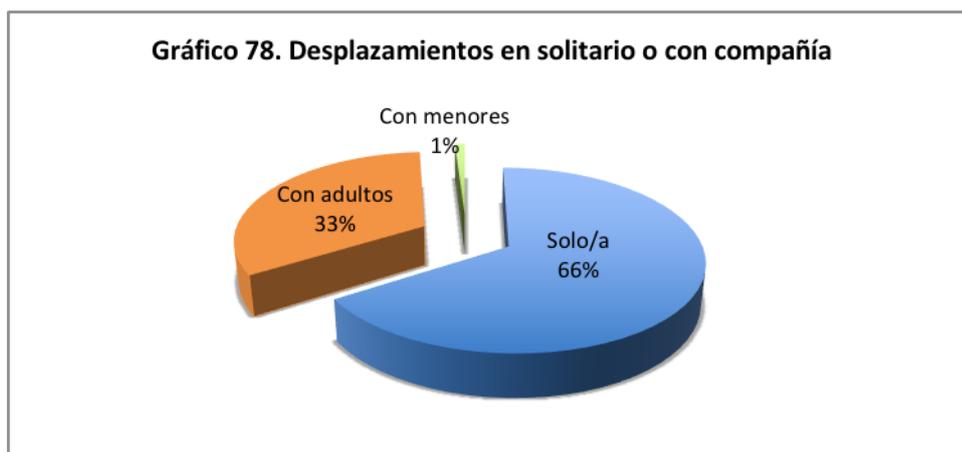
6.4. Clasificación en función del número de acompañantes

El 66% de las personas peatonas realiza el desplazamiento en solitario, un 33% en compañía de, al menos, otra persona adulta, y solamente el 1% restante en compañía de, al menos, 1 niño/a.

Los desplazamientos en solitario se incrementan 15 puntos respecto a los resultados obtenidos en 2021, acercándose al porcentaje obtenido para la población ciclista (70%).

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

El porcentaje de peatones que realizan el desplazamiento en compañía de, al menos, otra persona adulta, desciende 12 puntos respecto a 2021.

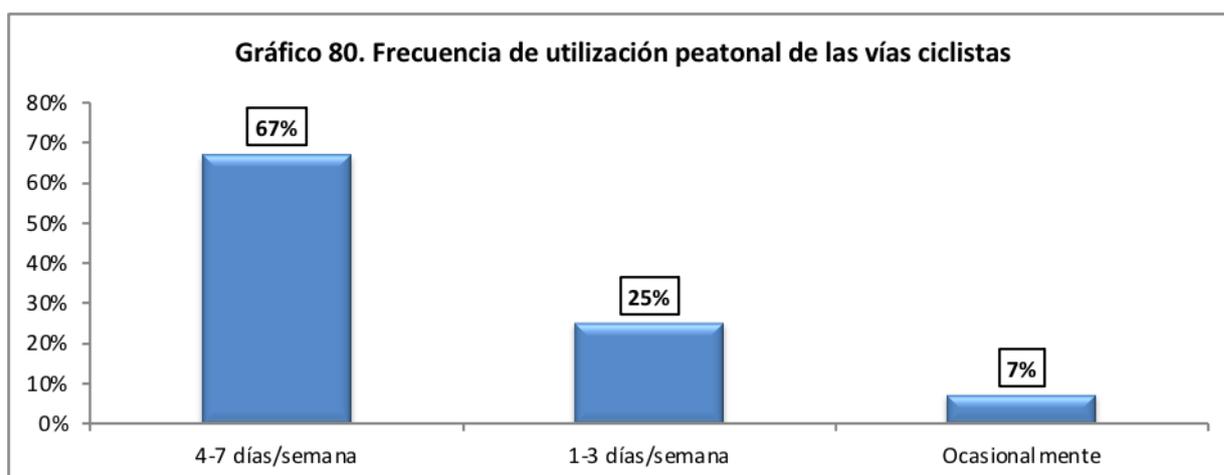


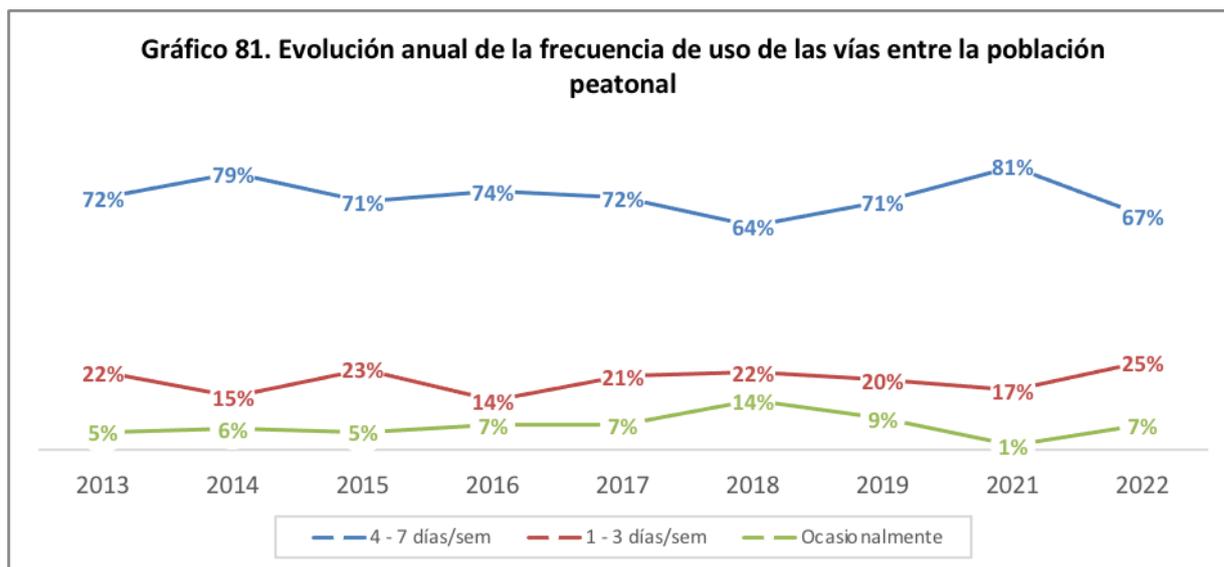
7. USO PEATONAL

7.1. Frecuencia de uso

El 67% de las personas encuestadas afirma utilizar la vía ciclista, al menos, 4 días por semana, 14 puntos menos que en 2021, y por debajo de la media de la serie histórica (73%). Un 25% de 1 a 3 días por semana, y el 7% restante de forma ocasional.

Si se comparan estos datos con los obtenidos en la población ciclista, se observa que el nivel de frecuencia peatonal es 20 puntos superior, ya que el porcentaje de ciclistas que utiliza la vía un mínimo de 4 días por semana es de 47 puntos.





Si se analizan los datos de frecuencia en función de la edad, se observa que la frecuencia de uso peatonal es directamente proporcional a la edad, es decir, a más edad mayor nivel de fidelización respecto a la utilización de la vía ciclista.

Hay que destacar que el 80% de las personas mayores de 65 años afirman utilizar las vías ciclistas un mínimo de 4 días por semana. La principal causa puede ser la necesidad y/o costumbre de realizar con frecuencia algún tipo de ejercicio suave o paseo, teniendo en cuenta que, en algunas localidades, el único espacio para practicar este tipo de ejercicio o paseo es la vía ciclista-peatonal.

Tabla 29. Frecuencia de utilización peatonal en función de la edad

	Edad				Total
	12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
4 - 7 días/sem	1 25%	7 44%	42 64%	51 80%	101 67%
1 - 3 días/sem	2 50%	6 38%	20 30%	10 16%	38 25%
Ocasionalmente	1 25%	3 19%	4 6%	3 5%	11 7%
Total	4 3%	16 11%	66 44%	64 43%	150 100%

Si se relacionan los datos de frecuencia con la actividad principal de las personas encuestadas, se observa un considerable menor porcentaje de utilización por parte de las personas que estudian y las que trabajan con respecto al resto de tipos de actividad.

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

	Actividad					Total
	Trabajando	Estudiante	Trabajo doméstico no remunerado	En paro	Jubilado/a	
4 - 7 días/sem	17 50%	0 0%	6 75%	3 60%	75 75%	101 67%
1 - 3 días/sem	12 35%	2 67%	2 25%	2 40%	20 20%	38 25%
Ocasionalmente	5 15%	1 33%	0 0%	0 0%	5 5%	11 7%
Total	34 23%	3 2%	8 5%	5 3%	100 67%	150 100%

7.2. Tipo de movilidad y motivo del desplazamiento

El análisis de los motivos de desplazamiento en las vías ciclistas permite conocer su importancia como espacio recreativo y de paseo, así como infraestructura de acceso a otro tipo de actividades y ocupaciones.

El principal motivo de utilización de la vía de las personas peatonas es el ocio o paseo (81%), que unido a otro 17% que alegan como motivo el deporte, conforman un bloque de motivos que suma un total del 98% de los desplazamientos peatonales (6 puntos más que en 2021).

Estos resultados mantienen a grandes rasgos las pautas registradas en toda la serie histórica (ver gráfico 80), con la única excepción del año 2019 en el que el porcentaje de personas que señalaron como motivo de utilización de la vía el deporte fue superior respecto al ocio o paseo.

No obstante, tal y como se comentaba en el caso de la población ciclista, hay que tener en cuenta que la diferencia entre ocio y deporte puede ser subjetiva, y en muchos casos la persona encuestada tiene dificultades para distinguir entre estas dos categorías.

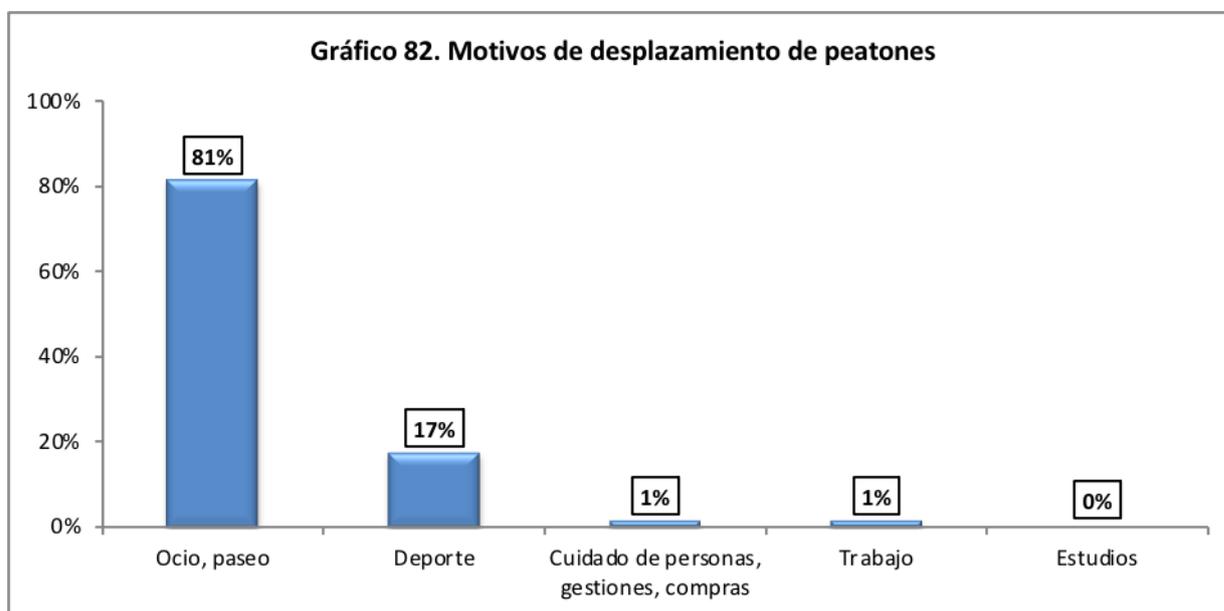
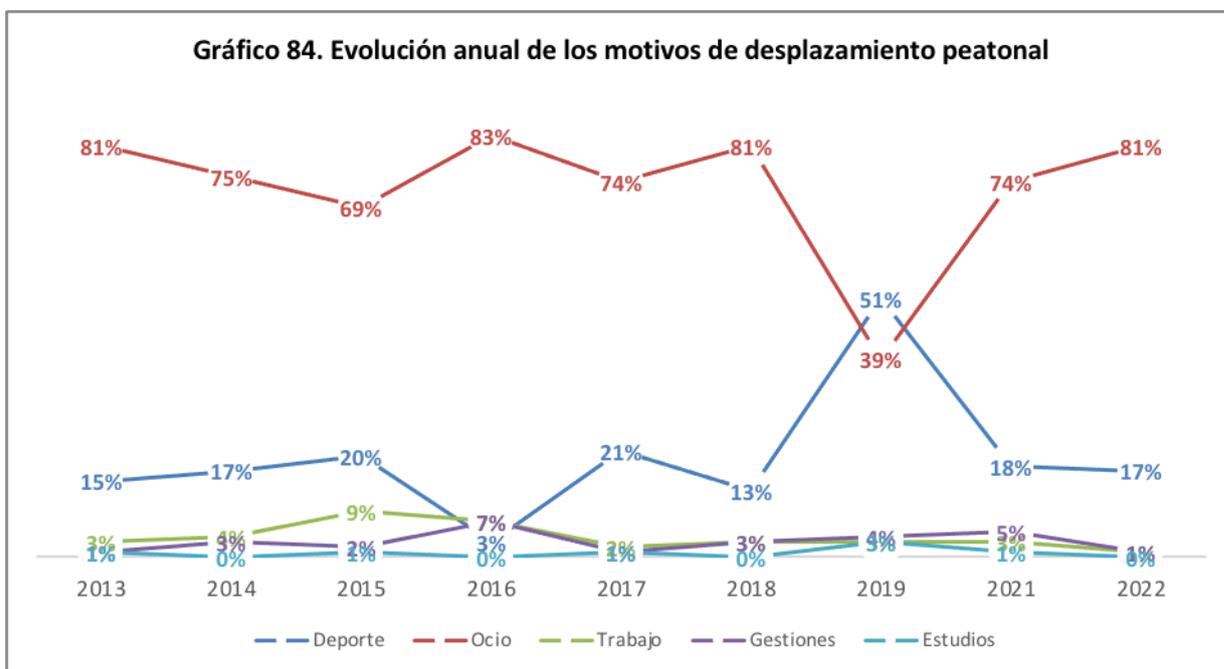


Gráfico 83. Tipo de movilidad peatonal



Gráfico 84. Evolución anual de los motivos de desplazamiento peatonal



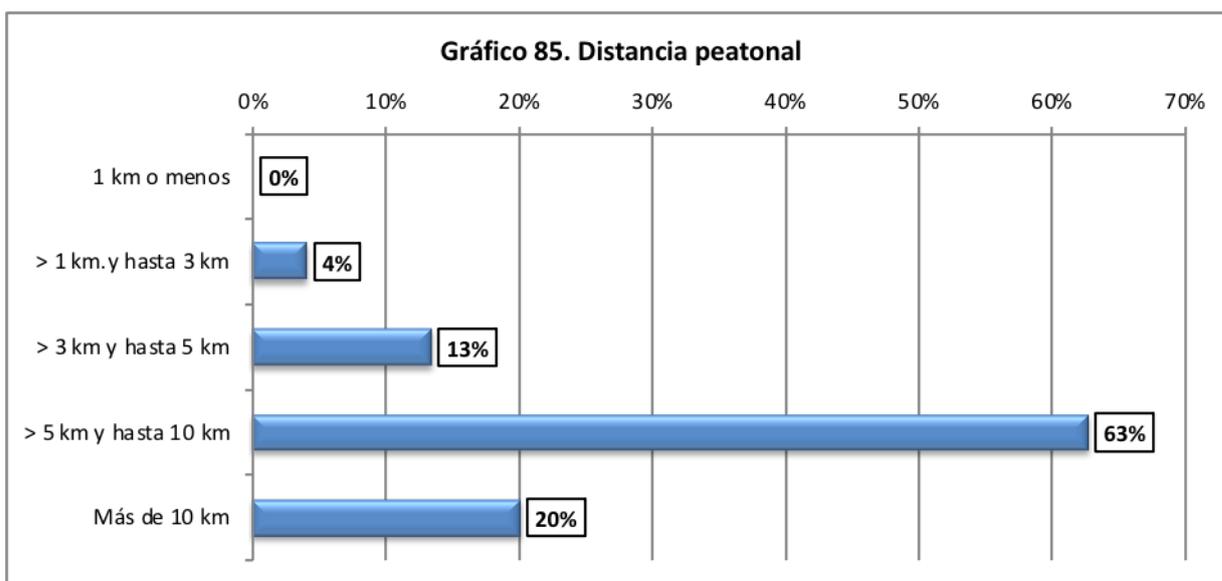
7.3. Distancia del desplazamiento

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

En este caso, las alternativas de respuesta propuestas han sido las siguientes:

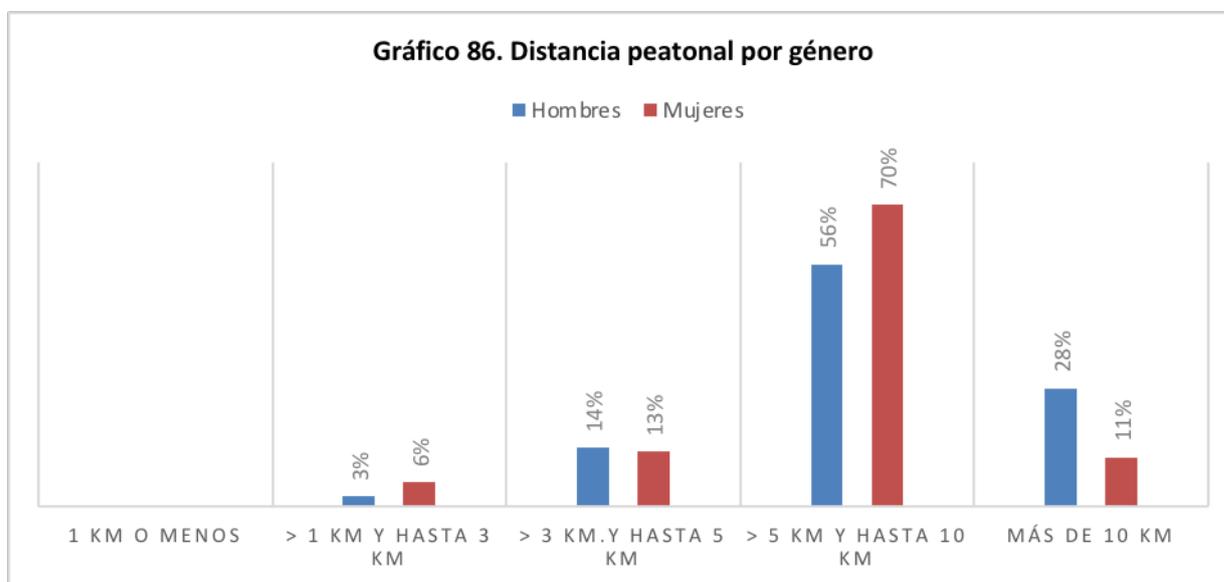
- 1 km o menos.
- Más de 1 km y hasta 3 km.
- Más de 3 km y hasta 5 km.
- Más de 5 km y hasta 10 km.
- Más de 10 km.

El 83% de las personas encuestadas afirma realizar recorridos superiores a los 5 km, 2 puntos más que en 2019.



Si se analizan los resultados por género, se puede observar que el 56% de los hombres y el 70% de las mujeres realizan recorridos entre 5 y 10 km.

Se observan también diferencias significativas en recorridos superiores a los 10 km (28% hombres y 11% mujeres). Si embargo, en el caso de recorridos de hasta 5 km los porcentajes son similares (17% hombre y 19% mujeres).



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

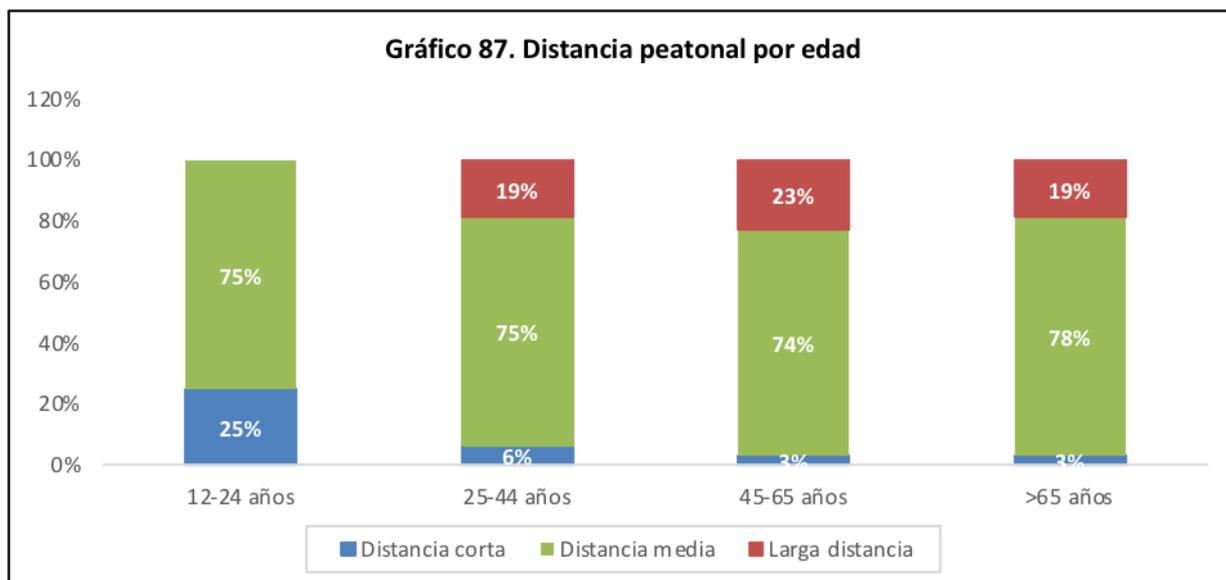
Tabla 31. Equivalencias distancias recorridas peatonas

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

Los recorridos de distancias medias (entre 3 y 10 km) son mayoritarios en todos los grupos de edad, con porcentajes superiores al 70%.

En el caso de los recorridos de distancia corta (hasta 3 km), el porcentaje solo es significativo en el caso de las personas menores de 25 años con un 25%.

Prácticamente 1 de cada 5 personas mayores de 25 años realiza un recorrido de larga distancia (más de 10 km).



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

El 84% de los desplazamientos por ocio o deporte superan los 5 km, mientras que este porcentaje baja al 50% en el caso de los desplazamientos de movilidad cotidiana. La diferencia entre ambos tipos de movilidad en distancias superiores a los 5 km se amplía hasta los 24 puntos debido al decremento en la distancia de los desplazamientos de movilidad cotidiana. No obstante, a la hora de valorar este dato hay que tener en cuenta que solo 4 de las 150 personas peatonas encuestadas han aducido motivos de movilidad cotidiana.

Tabla 32. Distancia peatonal en función del tipo de movilidad

	Distancia	Tipo de movilidad		Total
		Movilidad cotidiana	Ocio y deporte	
	1 km o menos	0	0	0
		0%	0%	0%
	Más de 1 km y hasta 3 km	0	6	6
		0%	4%	4%
	Más de 3 km y hasta 5 km	2	18	20
		50%	12%	13%
	Más de 5 km y hasta 10 km	2	92	94
		50%	63%	63%
	Más de 10 km	0	30	30
		0%	21%	20%
	Total	4	146	150
		3%	97%	100%

8. VALORACIÓN PEATONAL

8.1. Percepción de la seguridad por parte de los peatones

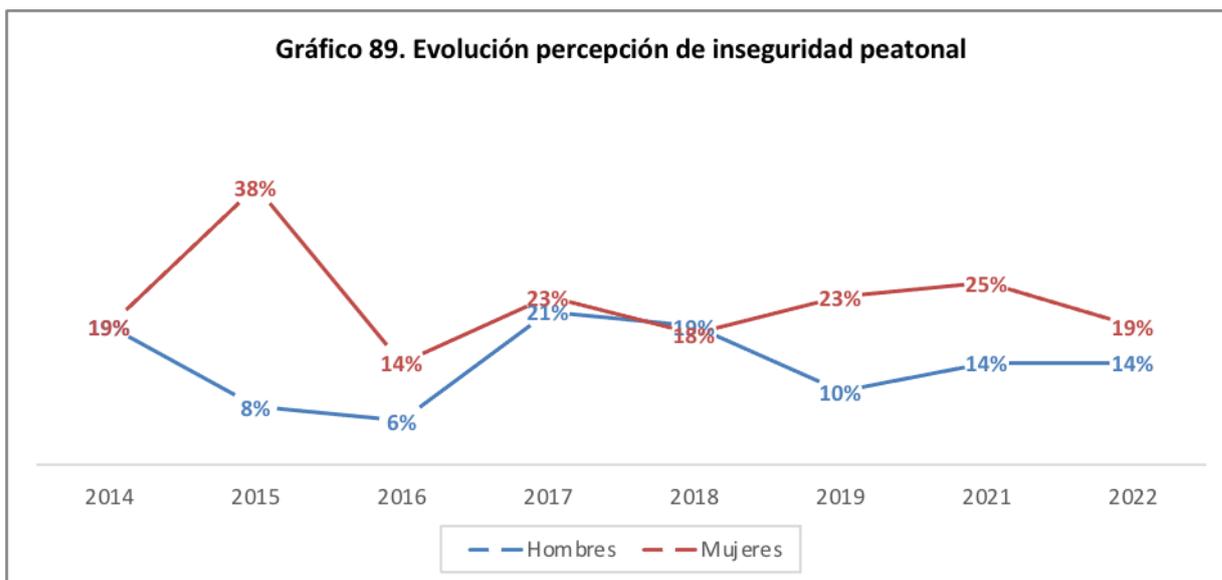
A las personas peatonas también se les ha preguntado sobre si existe algún punto o tramo de las vías ciclistas en las que no se sienten seguras, sin especificar si se trataba de seguridad vial o seguridad ciudadana.

El 16% han respondido afirmativamente a esta cuestión, lo que supone 4 puntos menos que en 2021.



Si se analizan los resultados en función del género, se observa que la percepción de inseguridad sigue siendo superior entre las mujeres (19%) que entre los hombres (14%), como ha sido pauta general a lo largo de la serie histórica, si bien con fluctuaciones en su magnitud.

Si comparamos los resultados obtenidos con los de 2021 se observa que la percepción de inseguridad ha descendido 6 puntos entre las mujeres y se mantiene en el mismo porcentaje entre los hombres.



También se encuentran diferencias significativas sobre la percepción de inseguridad en función de la edad. Así, analizando las respuestas a esta cuestión se constata que la percepción de inseguridad es mayor en las personas de entre 25 y 65 años.

Tabla 33. Percepción de inseguridad en función de la edad

		Grupos de edad				Total
		12-24 años	25-44 años	45-65 años	>65 años	
Inseguridad peatonal	SI		3	13	8	24
		0%	19%	20%	13%	16%
NO		4	13	53	56	126
		100%	81%	80%	88%	84%
Total		4	16	66	64	150
		3%	11%	44%	43%	100%

Las personas que respondieron afirmativamente a esta cuestión realizaron un total de 24 menciones de puntos o tramos inseguros. Se ha realizado una agrupación de estas menciones por cada vía ciclista y se incluyen en el Anexo V del presente Estudio.

También en el caso de la población peatonal se ha preguntado sobre los motivos por los que afirman sentirse inseguras. En este caso, en 15 de los 24 puntos o tramos mencionados los motivos aducidos están relacionados con la inseguridad ciudadana, fundamentalmente con la sensación de inseguridad por falta de iluminación.

La única persona que iba acompañada de un menor en el momento de la encuesta considera la vía ciclistas segura para los y las menores.

8.2. Valoración peatonal de la vía ciclista

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

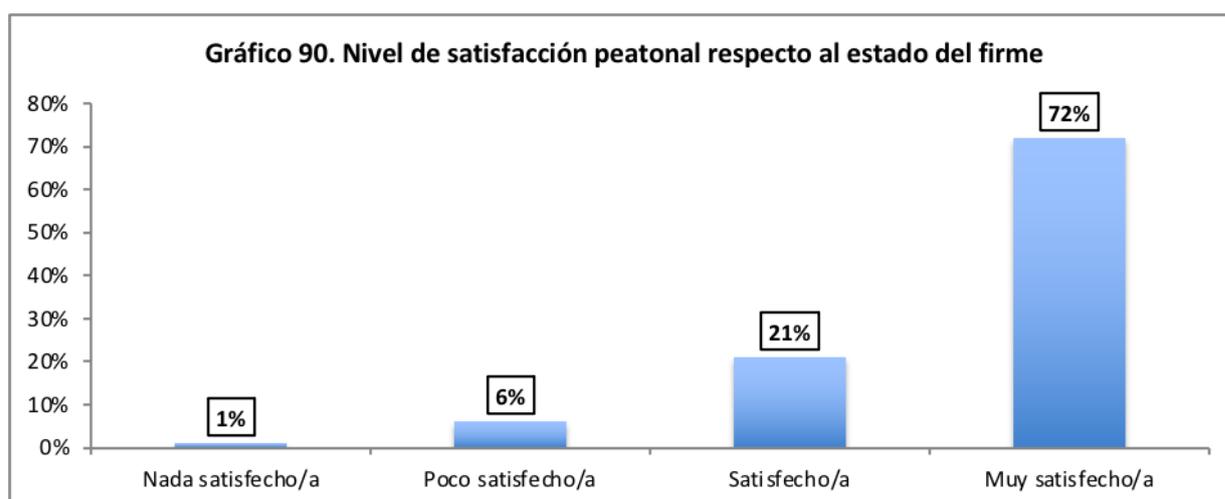
Para conocer el grado de satisfacción, la valoración propuesta era de 0 a 10 puntos para cada uno de los aspectos, y los datos recogidos se han clasificado de la siguiente forma:

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

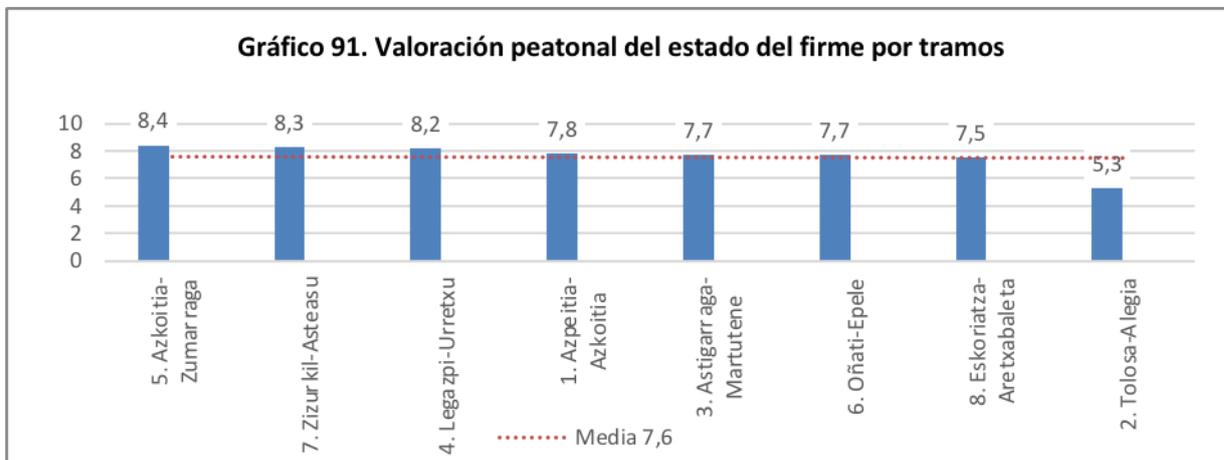
Valoración en puntos	Equivalencia
0, 1, 2	Nada satisfecho/a
3, 4	Poco satisfecho/a
5, 6, 7	Satisfecho/a
8, 9, 10	Muy satisfecho/a

8.2.1. Valoración del estado del firme

El estado del firme es el aspecto mejor valorado por las personas peatonas, que le otorgan una valoración media de 7,6 puntos. El 93% se mostraron muy satisfechas o satisfechas con el estado del firme (72% muy satisfechas y 21% satisfechas).

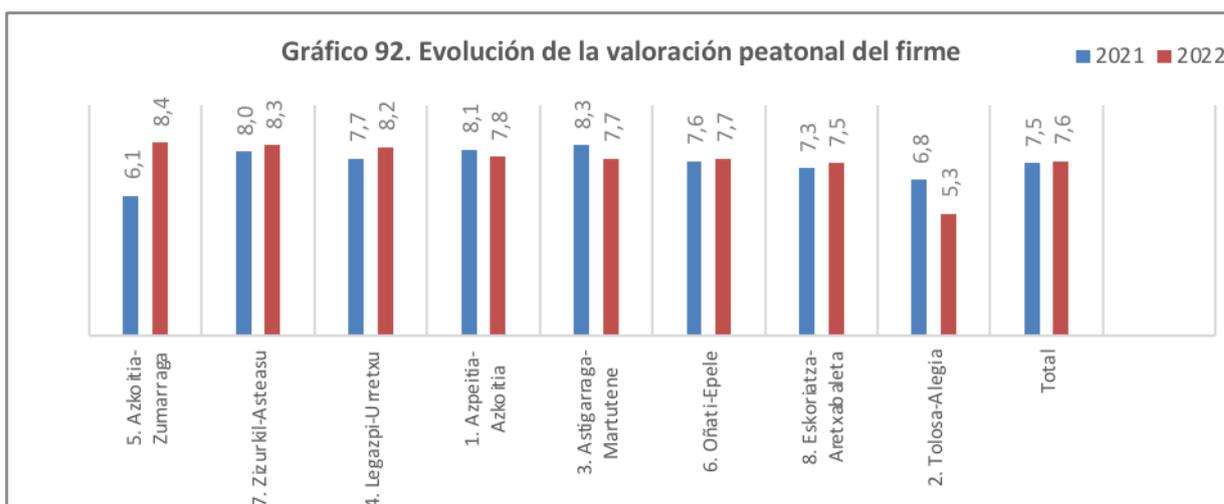


La puntuación más alta se registra en el tramo Azkoitia – Zumarraga con 8,4 puntos, y la más baja en Tolosa – Alegia con 5,3 puntos.



La puntuación media general se ha incrementado en 1 décima respecto a 2021, pasando de 7,5 a 7,6 puntos. La valoración del firme aumenta considerablemente en el tramo Azkoitia – Zumarraga (+2,3 puntos). También se observan mejoras en otras 4 vías: Legazpi – Urretxu (+0,5 puntos), Zizurkil – Asteasu (+0,3 puntos), Eskoriatza – Aretxabaleta (+0,2 puntos) y Oñati – Epele (+0,1 puntos).

La valoración del firme baja de forma significativa en el tramo Tolosa – Alegia (-1,5 puntos), y también en Astigarraga – Martutene (-0,6 puntos) y Azpeitia – Azkoitia (-0,3 puntos).





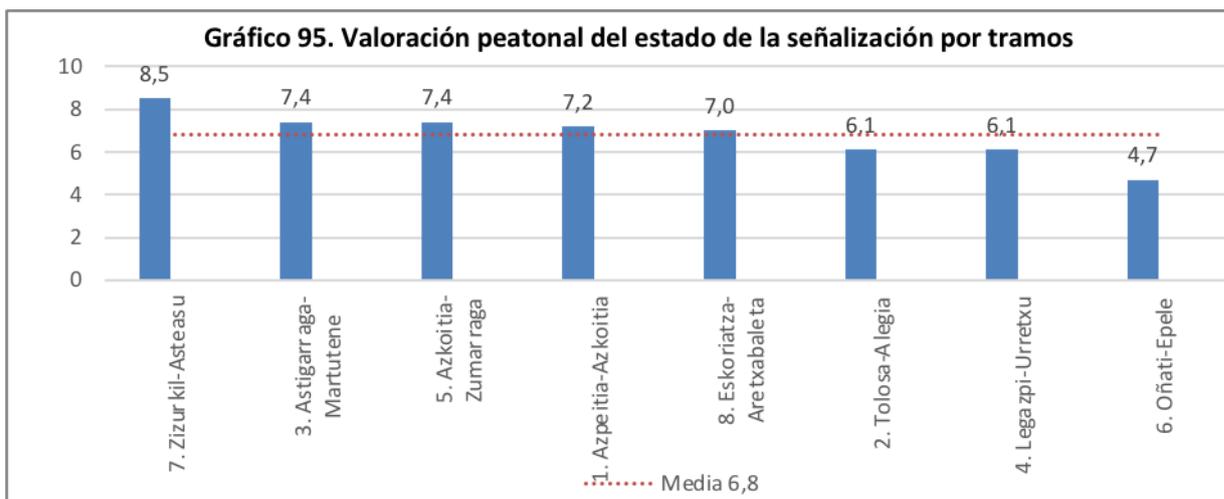
8.2.2. Valoración del estado de la señalización

El 85% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la señalización (43% muy satisfechas y 42% satisfechas). Hay que señalar que el 1% de las personas encuestadas no realizan ninguna valoración sobre este aspecto.

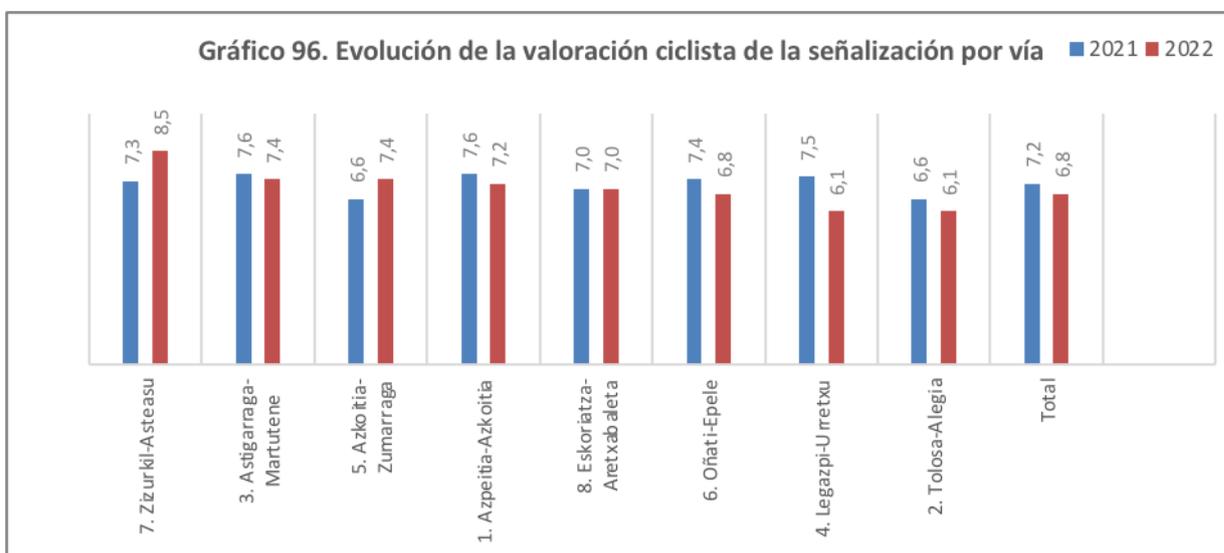
La valoración media general del estado de la señalización es de 6,8 puntos (satisfecho/a), 0,4 puntos menor que la de 2021, y la más baja de la serie histórica. La puntuación más alta se alcanza en el tramo Zizurkil – Asteasu con 8,5 puntos.

El tramo que obtiene menor puntuación es Oñati – Epele con 4,7 puntos, y es la puntuación más baja obtenida en toda la serie histórica en las vías estudiadas.





La puntuación media general baja 4 décimas respecto a 2021. La valoración del estado de la señalización desciende en 5 de las 8 vías analizadas: Legazpi – Urretxu (-1,4 puntos), Oñati – Epele (-0,6 puntos), Tolosa – Alegia (-0,5 puntos), Azpeitia – Azkoitia (-0,4 puntos) y Astigarraga – Martutene (-0,2 puntos). La puntuación se mantiene en el tramo Eskoriatza – Aretxabaleta y se incrementa en Zizurkil – Asteasu (+1,5 puntos) y Azkoitia – Zumarraga (+0,8 puntos).



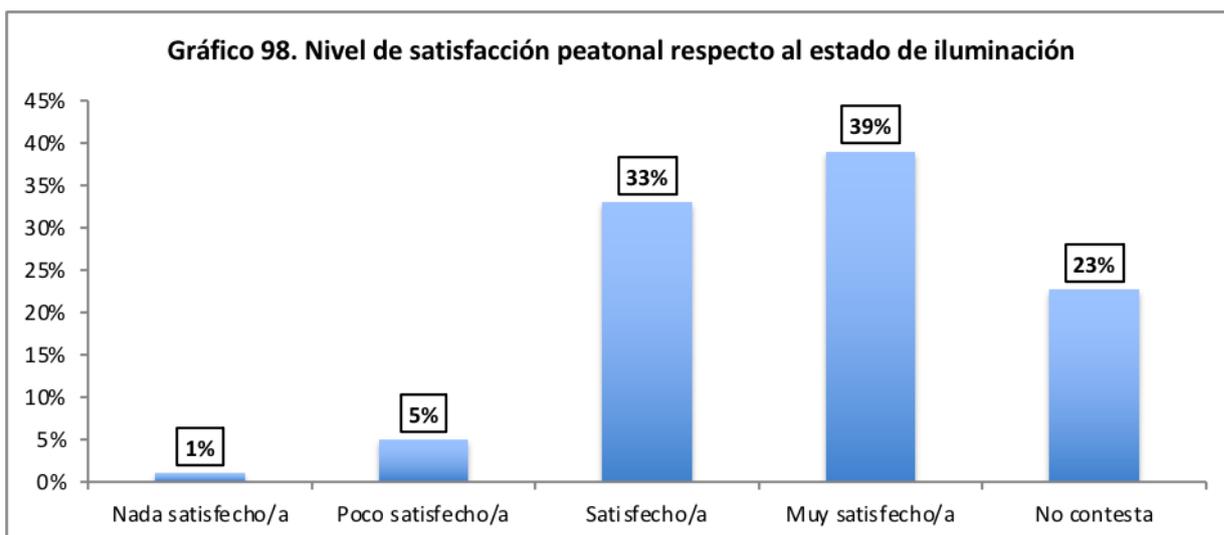


8.2.3. Valoración del estado de la iluminación

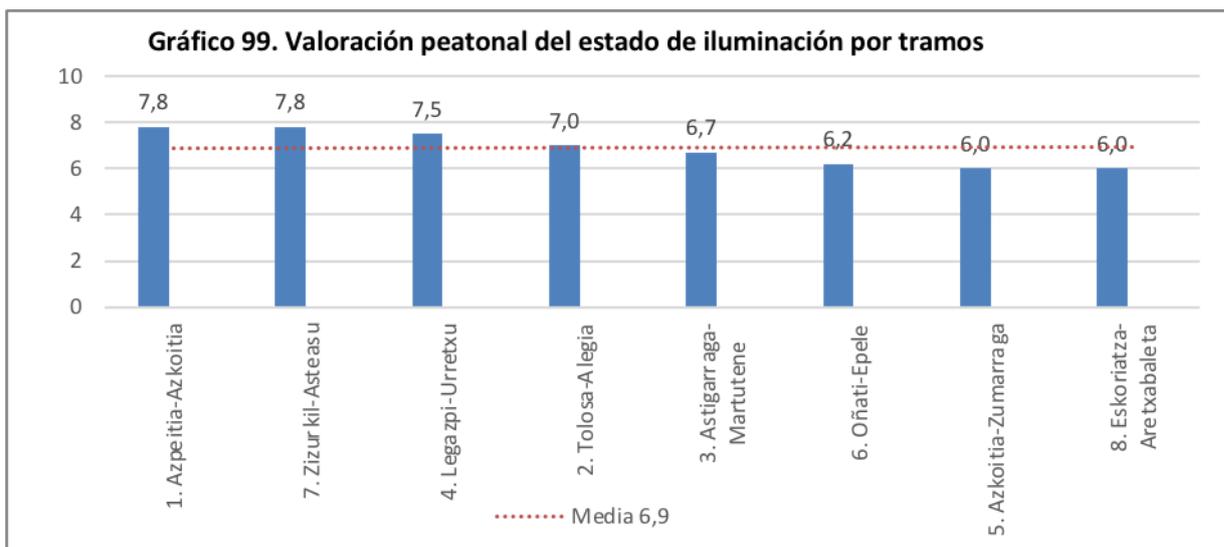
El 72% de las personas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado de la iluminación de las vías ciclistas (un 39% muy satisfechas y un 33% satisfechas). El 23% de las personas encuestadas no realizó ninguna valoración sobre este aspecto⁷.

La iluminación recibe una puntuación media de 6,9 puntos, repitiendo la valoración alcanzada en 2021 que fue la más baja de toda la serie histórica.

La puntuación más alta corresponde al tramo Azpeitia – Azkoitia con 7,8 puntos y la más baja con 6,0 puntos corresponde a los tramos de Azkoitia – Zumarraga y Eskoriatza – Aretxabaleta.

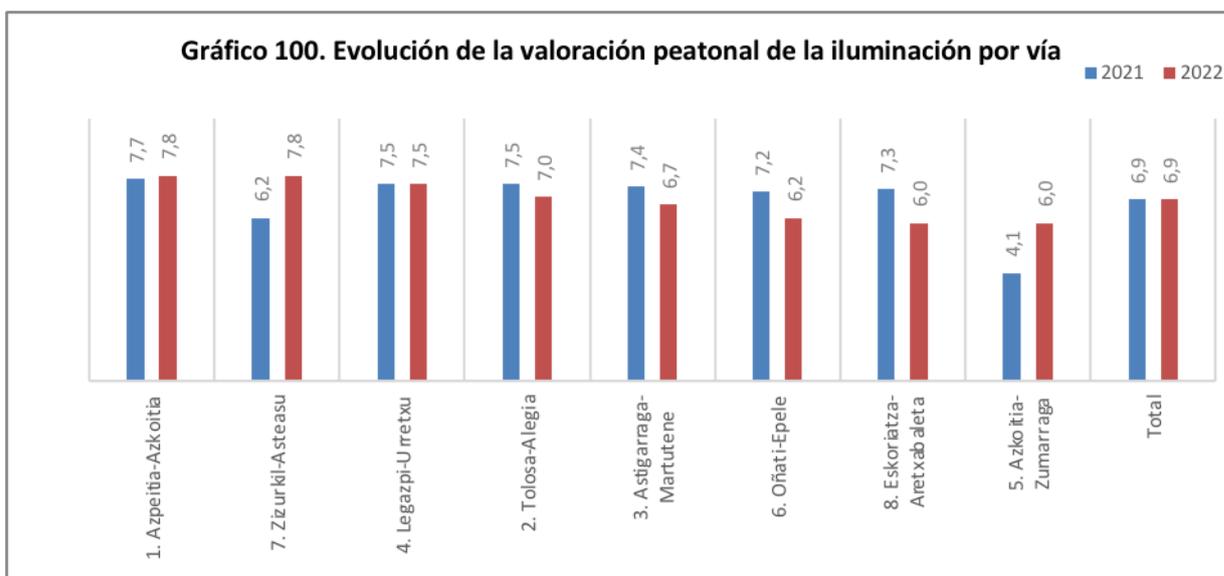


⁷ Este elevado nivel de no respuestas está en consonancia con el alto número de personas usuarias que no transitan por la red peatonal-ciclista tras la puesta del sol, y que carecen, por tanto, de opinión propia sobre el estado de la iluminación.



Como se comentaba anteriormente, la puntuación media general para el estado de la iluminación se ha mantenido respecto a 2021. La valoración desciende en 4 de las 8 vías estudiadas: Eskoriatza – Aretxabaleta (-1,3 puntos), Oñati – Epele (- 1,0 punto), Astigarraga – Martutene (-0,7 puntos) y Tolosa – Alegia (-0,5 puntos).

La valoración se mantiene en el tramo Legazpi – Urretxu y se incrementa en el resto de las vías: Azkoitia – Zumarraga (+1,9 puntos) Zizurkil – Asteasu (+1,6 puntos) y Azpeitia – Azkoitia (+0,1 puntos).





8.2.4. Valoración con respecto a los niveles de convivencia

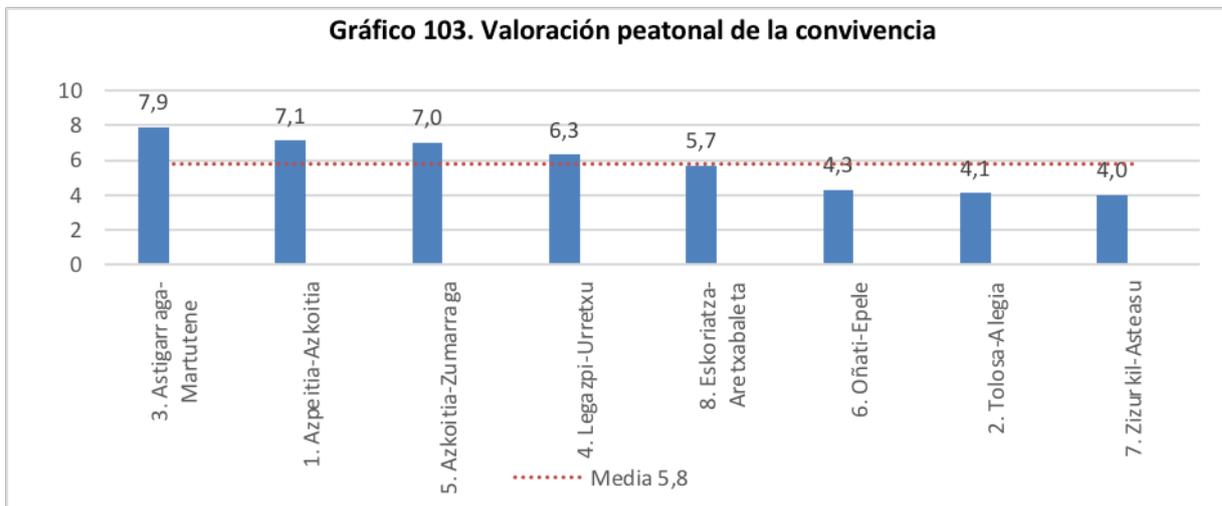
El 81% de la población peatonal se declara muy satisfecha (33%) o satisfecha (48%) en relación a la convivencia entre los diferentes tipos de personas usuarias.

La convivencia es el aspecto que recibe la peor valoración de todos los analizados con una puntuación media general de 5,8 puntos, lo que supone un descenso de 1,2 puntos respecto a 2021, y la puntuación más baja en este aspecto de toda la serie histórica.

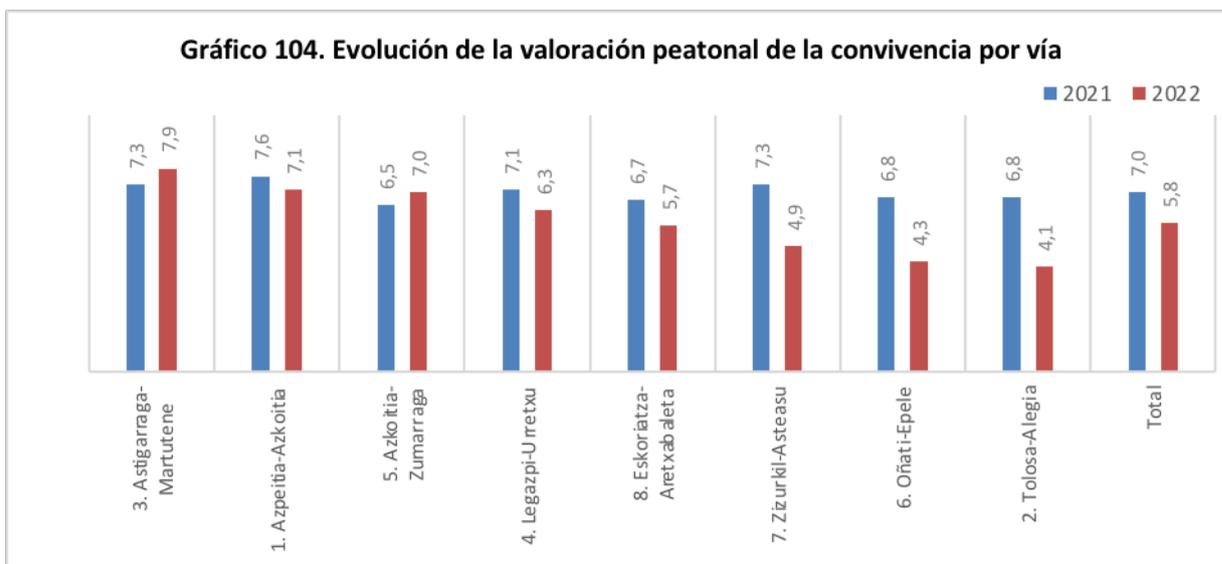


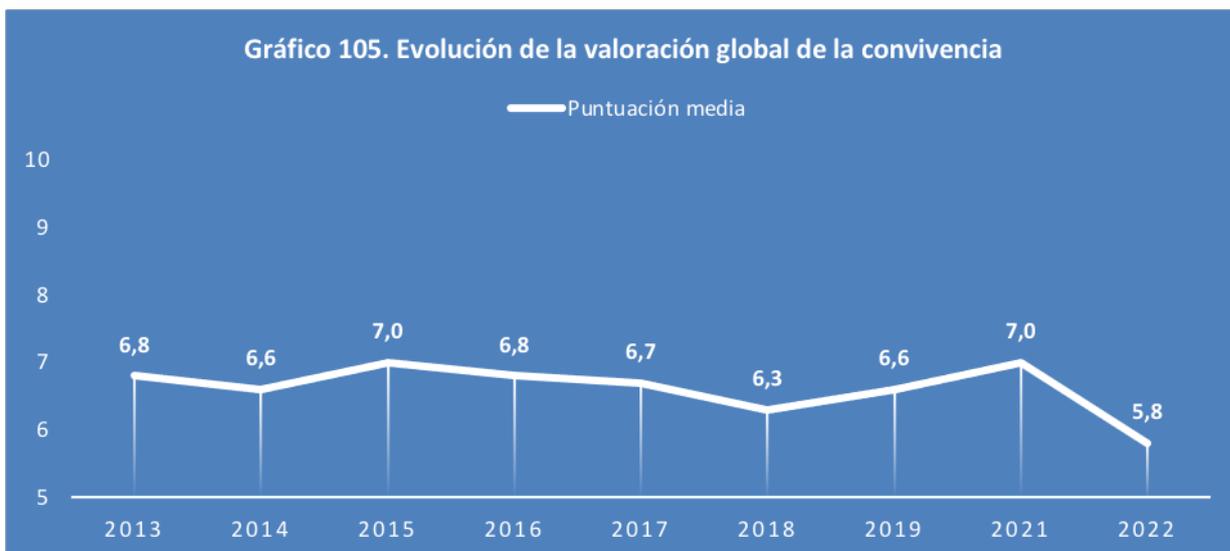
La puntuación más alta de este aspecto se da en el tramo Astigarraga – Martutene (7,9 puntos), y la más baja en Zizurkil – Asteasu (4,0 puntos).

Hay que destacar que en 3 de las 8 vías estudiadas la puntuación de la convivencia se sitúa por debajo de los 5 puntos (Oñati – Epele, Tolosa – Alegia y Zizurkil – Asteasu).



La puntuación media general sobre el nivel de convivencia se incrementa en 2 de las vías analizadas (Astigarraga – Martutene +0,6 puntos y Azkoitia – Zumarraga +0,5 puntos), y desciende en las otras 6, en algunas de ellas de forma considerable: Tolosa – Alegia (-2,7 puntos), Oñati – Epele (-2,5 puntos), Zizurkil – Asteasu (-2,4 puntos), Eskoriatza – Aretxabaleta (-1,0 puntos), Legazpi – Urretxu (-0,8 puntos) y Azpeitia – Azkoitia (-0,5 puntos).

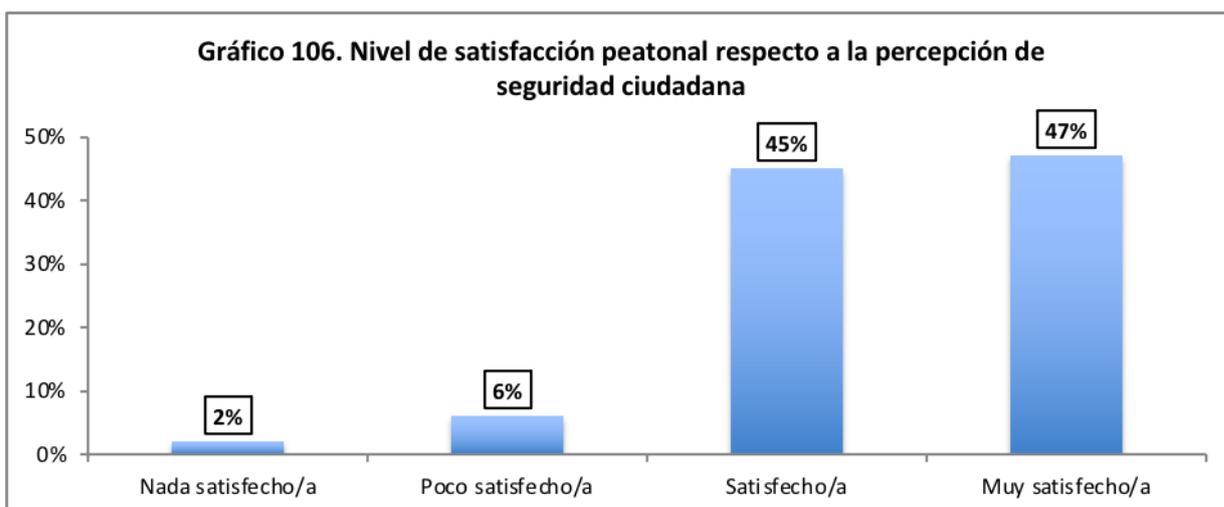




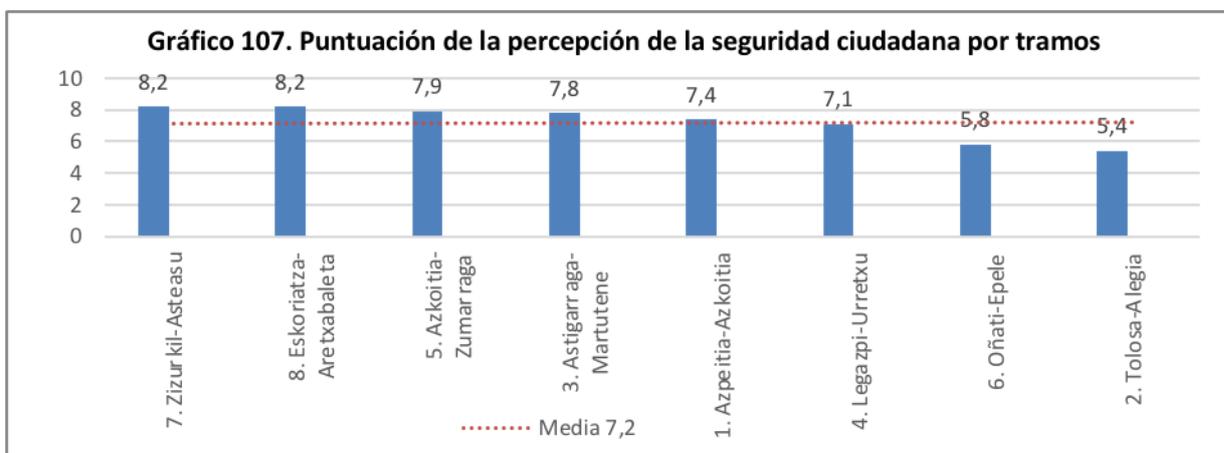
8.2.5. Valoración de la percepción de la seguridad ciudadana

La seguridad ciudadana es el segundo aspecto mejor valorado por la población peatonal por detrás del firme o asfalto, con una puntuación media de 7,2 puntos. Sin embargo, ésta es la puntuación más baja obtenida a lo largo de toda la serie histórica, y 0,2 puntos menor que la obtenida en 2021.

El 92% de las personas encuestadas afirma sentirse muy satisfecha (47%) o satisfecha (45%) en relación a este aspecto.

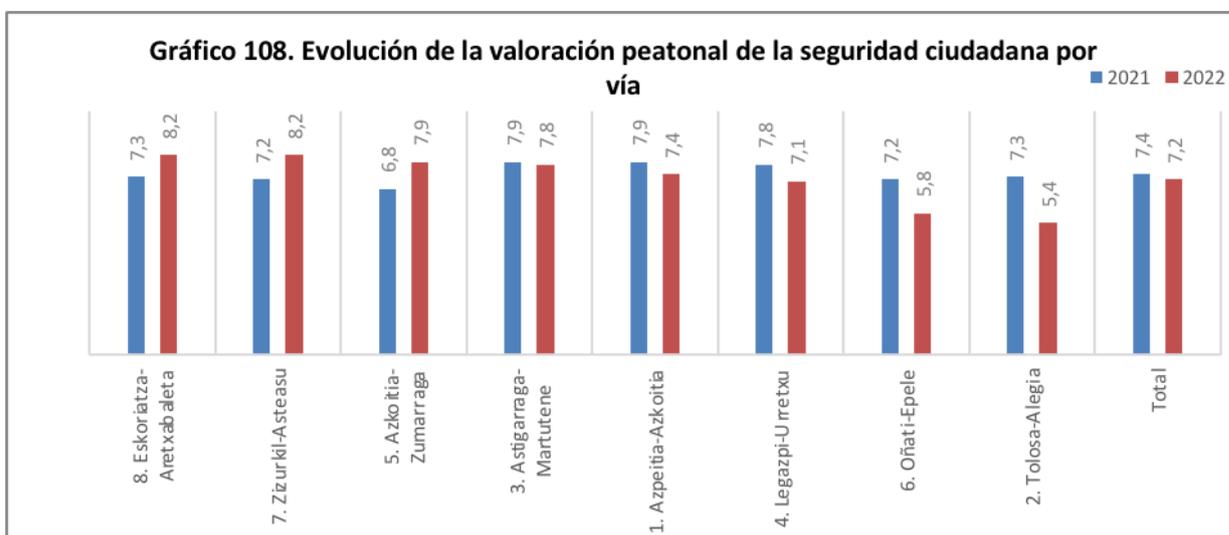


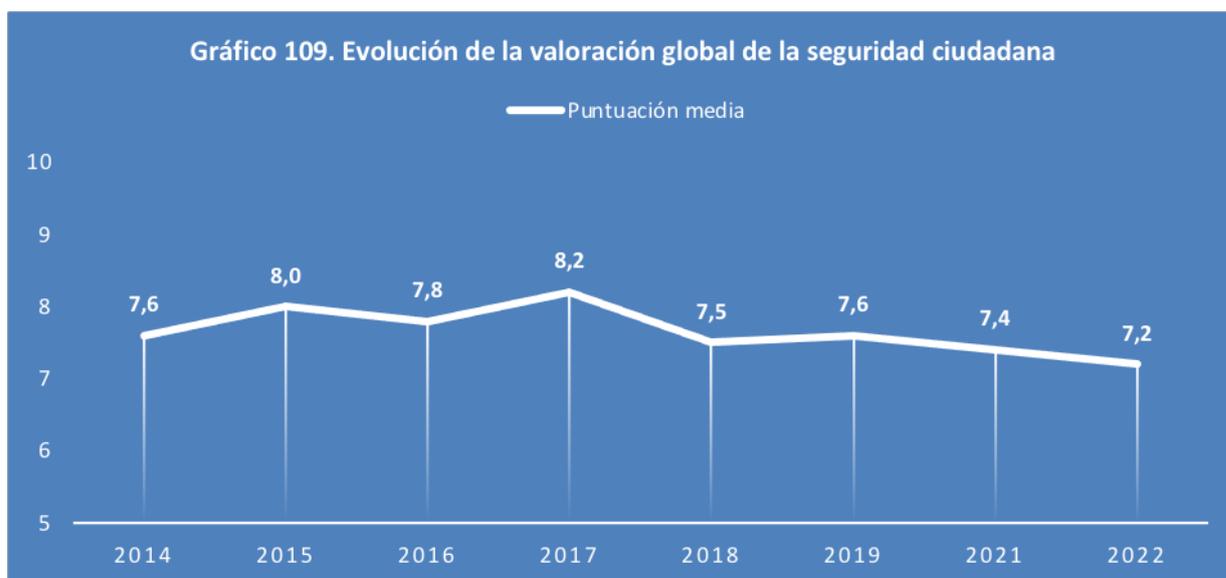
Los tramos que obtienen la valoración más alta son Zizurkil – Asteasu y Eskoriatza – Aretxabaleta con 8,2 puntos, y el que menor valoración recibe es Tolosa – Alegia con 5,4 puntos.



La puntuación media general sobre la percepción de la seguridad ciudadana desciende 0,2 puntos respecto a 2021. La valoración de este aspecto baja en 5 de las vías analizadas: Tolosa – Alegia (-1,9 puntos), Oñati – Epele (-1,4 puntos), Legazpi – Urretxu (-0,7 puntos), Azpeitia – Azkoitia (-0,5 puntos) y Astigarraga – Martutene (-0,1 puntos).

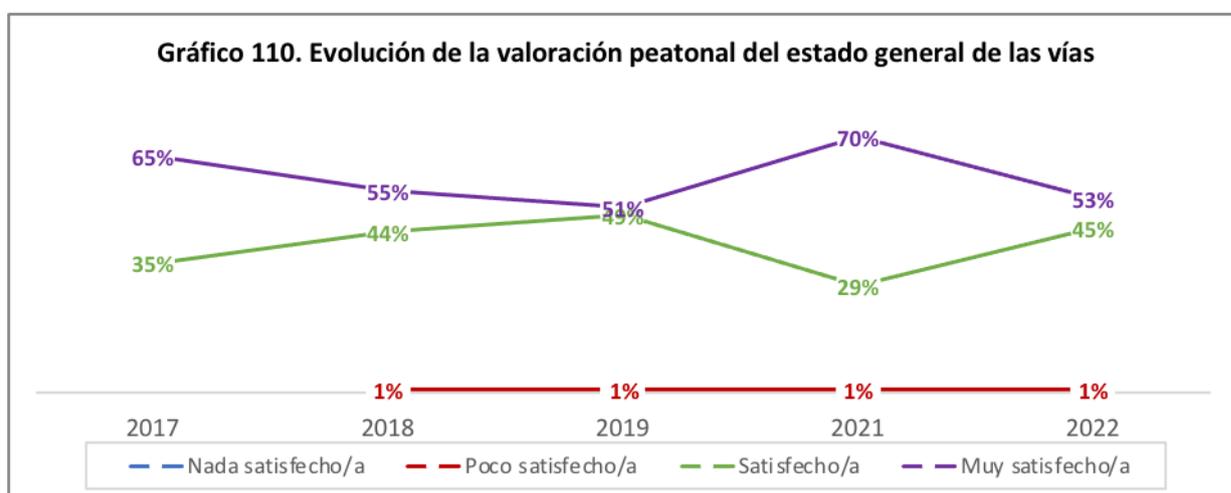
La puntuación sube en el tramo Azkoitia – Zumarraga (+1,1 puntos), Zizurkil – Asteasu (+1,0 puntos) y Eskoriatza – Aretxabaleta (+0,9 puntos).



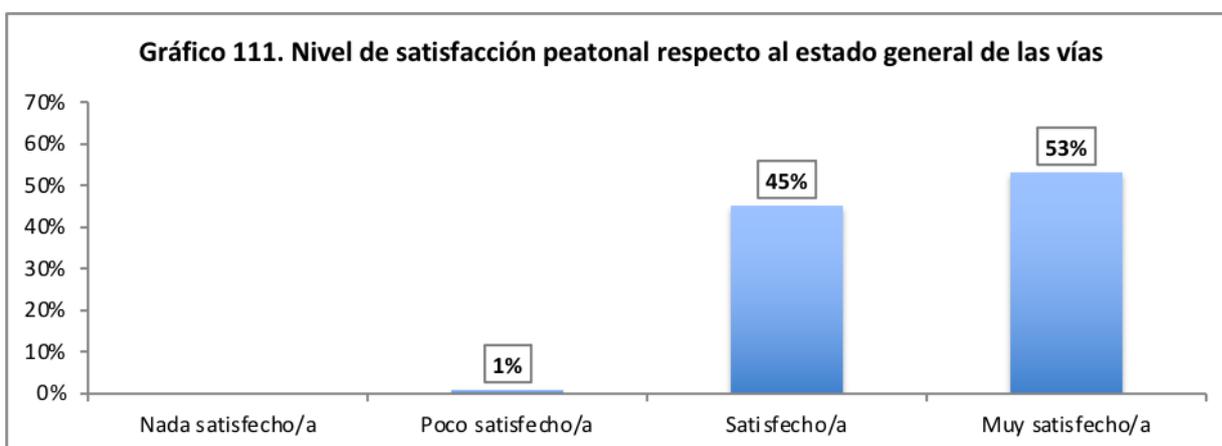


8.2.6. Valoración general de la vía ciclista

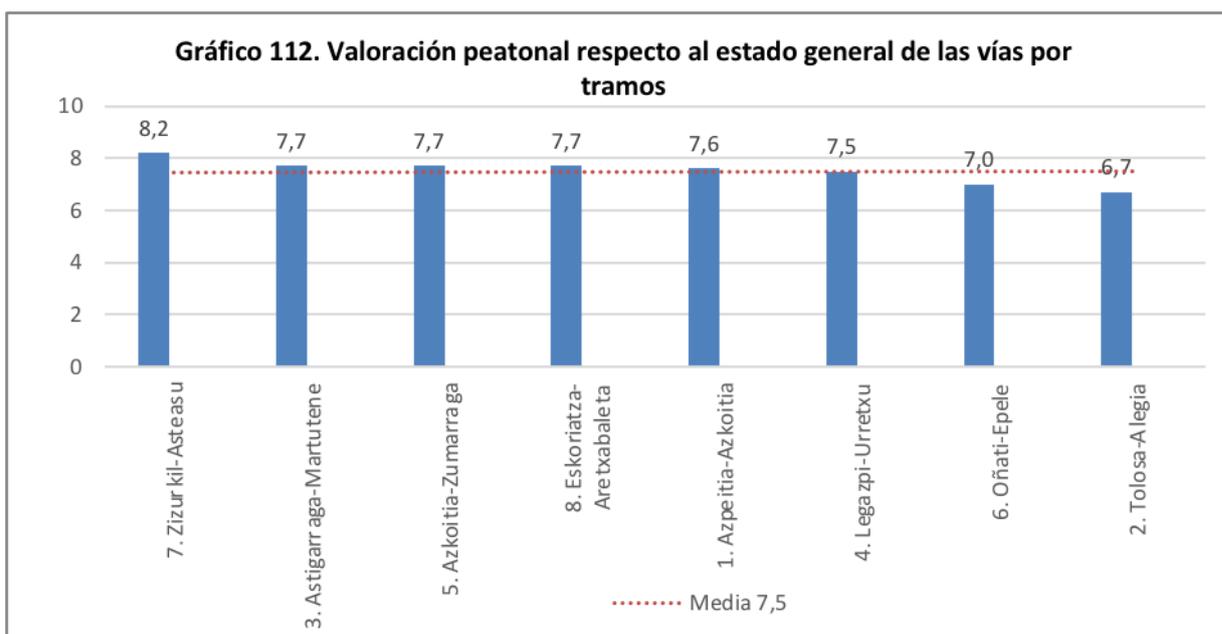
La valoración media general que otorgan las personas peatonas a las vías ciclistas es de 7,5 puntos, lo que supone un descenso de 0,3 puntos respecto a 2021 y la segunda más baja de la serie histórica.



El 53% de las personas encuestadas se muestran muy satisfechas en general con la vía ciclista, otro 45% satisfechas, y solamente el 1% se manifiesta poco satisfecha. En comparación con los resultados de 2021 se observa que el porcentaje de las personas muy satisfechas ha descendido en 17 puntos porcentuales, prácticamente el mismo porcentaje en el que se incrementa el de satisfechas.

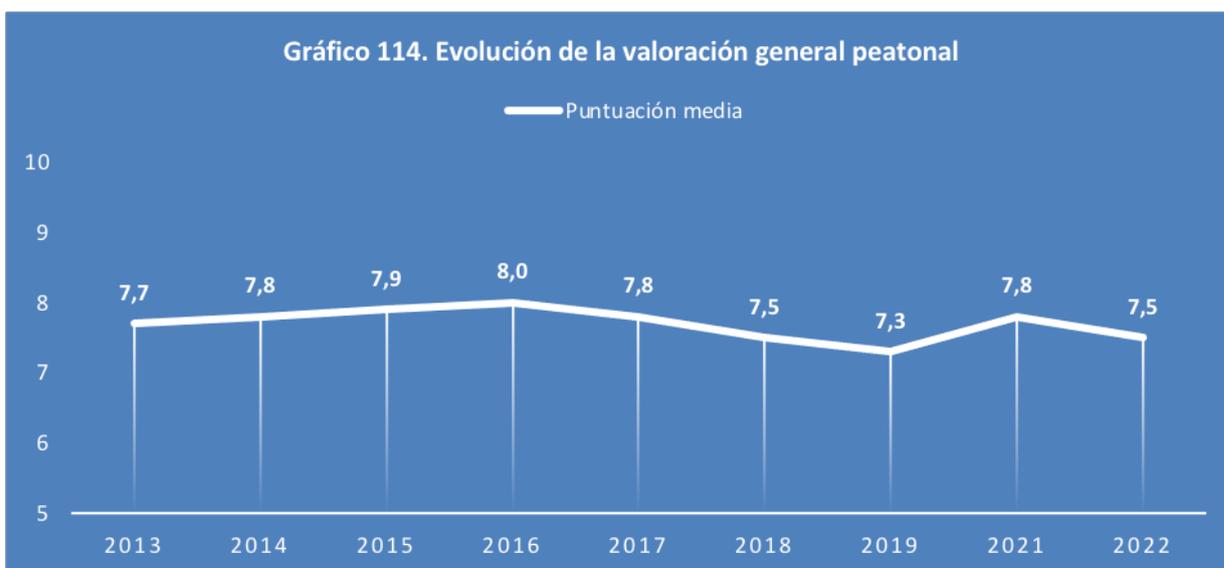
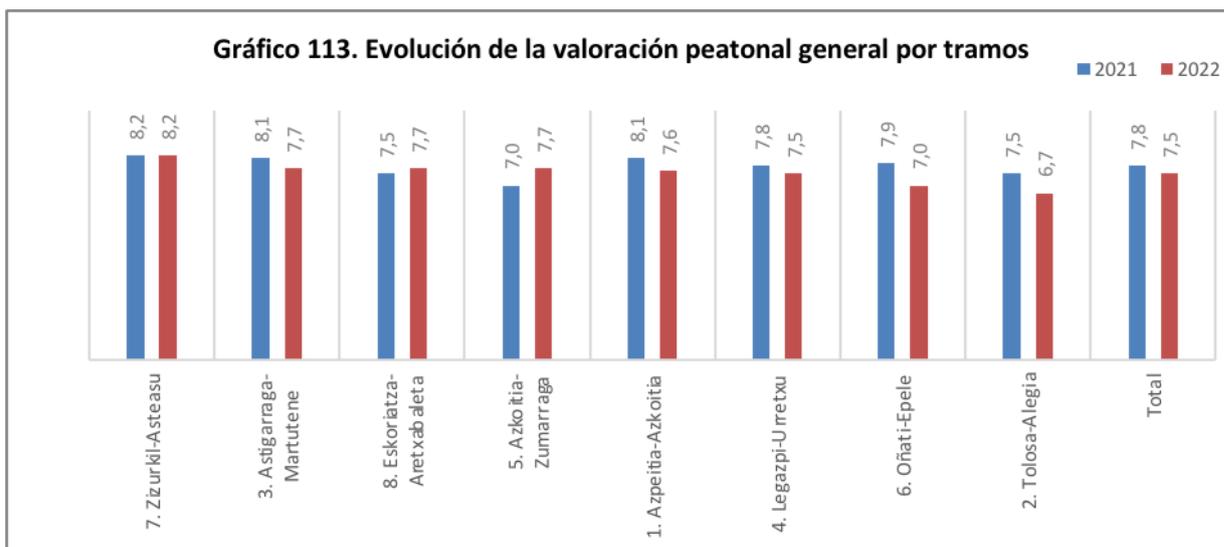


El tramo que recibe la valoración general más alta vuelve a ser Zizurkil – Asteasu con 8,2 puntos y el peor valorado Tolosa – Alegia con 6,7 puntos.



La puntuación media general ha descendido 0,3 puntos respecto a 2021, y lo hace en 5 de las 8 vías estudiadas: Oñati – Epele (-0,9 puntos), Tolosa – Alegia (-0,8 puntos), Azpeitia – Azkoitia (-0,5 puntos), Astigarraga – Martutene (-0,4 puntos) y Legazpi – Urretxu (-0,3 puntos).

La puntuación se mantiene en el tramo Zizurkil – Asteasu y se incrementa en Azkoitia – Zumarraga (+0,7 puntos) y Eskoriatza – Aretxabaleta (+0,2 puntos).



Si se analizan las puntuaciones medias generales, se observa que hay 6 vías con valores por encima de la media (Azpeitia – Azkoitia, Astigarraga – Martutene, Legazpi – Urretxu, Azkoitia – Zumarraga y Eskoriatza – Aretxabaleta), y 2 por debajo (Tolosa – Alegia, y Oñati – Epele).

Los tramos de Tolosa – Alegia y Oñati – Epele obtienen valoraciones por debajo de la media, tanto en la valoración general, como en 4 de los 5 aspectos analizados.

Tabla 35. Valoración peatonal de todos los aspectos por tramos

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

 Puntuación igual o superior a la media.

Tabla 36. Evolución anual de las valoraciones por tramos

Apartado	Año	Azpeitia Azkoitia	Tolosa Alegia	Astigarraga Martutene	Legazpi Urretxu	Azkoitia Zumarraga	Oñati Epele	Zizurkil Asteasu	Eskoriatza Aretxabaleta	Puntuación media
Firme/Asfalto	2013	6,6	7,9	8,0	7,4	6,9	-	7,8	8,5	7,6
	2014	7,5	8,4	7,7	7,8	7,8	-	8,3	8,3	8,0
	2015	8,4	7,3	7,4	8,0	6,9	-	6,4	6,4	7,5
	2016	7,7	7,9	8,7	8,8	7,9	-	9,4	8,3	8,2
	2017	8,0	8,2	8,2	8,1	7,6	-	8,1	7,4	8,0
	2018	7,9	7,7	8,2	7,7	6,5	-	-	6,6	7,5
	2019	7,6	7,4	7,0	7,8	7,1	7,6	-	7,0	7,4
	2021	8,1	6,8	8,3	7,7	6,1	7,6	8,0	7,3	7,5
2022	7,8	5,3	7,7	8,2	8,4	7,7	8,3	7,5	7,6	
Señalización	2013	7,4	7,6	7,7	7,7	7,5	-	7,5	7,7	7,6
	2014	8,0	6,8	7,2	7,0	7,3	-	8,3	8,1	7,5
	2015	7,5	7,3	7,4	7,6	6,4	-	5,8	6,8	7,4
	2016	7,9	7,1	8,1	7,6	7,2	-	9,2	6,9	7,7
	2017	7,9	8,2	7,1	6,2	6,5	-	8,3	6,7	7,3
	2018	7,9	7,1	7,4	6,4	7,3	-	-	6,9	7,2
	2019	7,0	7,0	7,1	6,7	7,5	6,8	-	7,9	7,2
	2021	7,6	6,6	7,6	7,5	6,6	7,4	7,3	7,0	7,2
2022	7,2	6,1	7,4	6,1	7,4	4,7	8,5	7,0	6,8	
Iluminación	2013	7,0	8,0	6,2	7,3	6,9	-	7	8,3	7,2
	2014	8,4	7,5	7,2	7,8	8,4	-	7	7,9	8,1
	2015	8,1	7,2	6,7	7,5	6,6	-	6,8	6,9	7,2
	2016	8,3	8,0	8,0	8,3	7,5	-	9	7,4	7,9
	2017	8,1	8,0	7,6	7,4	7,4	-	7,3	5,7	7,4
	2018	7,6	6,3	6,1	7,5	7,5	-	-	6,3	7,1
	2019	7,8	6,8	6,4	7,0	7,3	7,1	-	7,1	7,0
	2021	7,7	7,5	7,4	7,5	4,1	7,2	6,2	7,3	6,9
2022	7,8	7,0	6,7	7,5	6,0	6,2	7,8	6,0	6,9	
Convivencia	2013	6,4	6,2	7,6	7,2	6,3	-	6,6	7,5	6,8
	2014	7,5	4,9	7,2	6,7	6,8	-	7	6,4	6,6
	2015	7,7	5,9	7,3	7,4	7,8	-	7	7,3	7,0
	2016	7,8	5,5	7,3	5,3	7,2	-	8,3	6,4	6,8
	2017	7,9	6,4	6,9	6,1	6,9	-	6,6	6,3	6,7
	2018	7,1	5,3	7,2	6,9	5,8	-	-	5,8	6,3
	2019	7,4	5,6	7,0	6,0	6,4	5,9	-	6,7	6,6
	2021	7,6	6,8	7,3	7,1	6,5	6,8	7,3	6,7	7,0
2022	7,1	4,1	7,9	6,3	7,0	4,3	4,0	5,7	5,8	
Seguridad	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	7,8	7,4	7,5	7,3	7,8	-	7,7	7,2	7,6
	2015	8,8	7,7	7,7	8,7	9,0	-	8	8,4	8,0
	2016	8,6	7,5	7,5	7,9	7,6	-	8	7,7	7,8
	2017	8,2	8,6	8,2	7,6	7,9	-	8,2	8,3	8,2
	2018	7,8	7,7	8,0	7,7	7,5	-	-	6,4	7,5
	2019	8,3	7,6	7,5	7,8	7,6	7,2	-	7,6	7,6
	2021	7,9	7,3	7,9	7,8	6,8	7,2	7,2	7,3	7,4
2022	7,4	5,4	7,8	7,1	7,9	5,8	8,2	8,2	7,2	
Valoración General	2013	7,4	7,3	8,0	7,6	7,9	-	7,6	8,2	7,7
	2014	7,9	7,4	7,8	8,0	7,8	-	7,8	7,5	7,8
	2015	8,2	6,9	7,8	8,3	8,0	-	7,3	8,1	7,9
	2016	8,2	7,8	8,2	7,5	7,9	-	9	7,7	8,0
	2017	8,2	8,2	7,7	7,4	7,6	-	7,9	7,2	7,8
	2018	8,0	7,1	7,6	7,9	7,5	-	-	6,7	7,5
	2019	7,7	6,6	7,5	7,1	7,2	7,3	-	7,5	7,3
	2021	8,1	7,5	8,1	7,8	7,0	7,9	8,2	7,5	7,8
2022	7,6	6,7	7,7	7,5	7,7	7,0	8,2	7,7	7,5	

Puntuación igual o superior a la media.

Si se analizan las valoraciones peatonales de los distintos aspectos evaluados respecto a las de 2021 se observa un importante descenso en la valoración de la convivencia que baja 1,2 puntos y se sitúa en los 5,8 puntos, la puntuación más baja de toda la serie histórica.

Las valoraciones de la señalización y la seguridad también descienden y se alcanzan igualmente las puntuaciones más bajas obtenidas en estos aspectos (6,8 puntos señalización y 7,2 puntos seguridad).

Por su parte, la valoración sobre la iluminación se mantiene y sube la del firme o asfalto (0,1 puntos).

La valoración general desciende en 5 de las 8 vías estudiadas, se mantiene en una y se incrementa en 2 tramos, destacando Azkoitia – Zumarraga que incrementa su valoración general en 0,7 puntos y revierte la tendencia descendente que se había constatado desde 2015.

Desde una perspectiva global del conjunto de encuestaciones realizadas, destacan 2 tramos por ofrecer las valoraciones generales más elevadas de forma reiterada a lo largo del tiempo: Azpeitia – Azkoitia (que coincide con la valoración ciclista), y Astigarraga – Martutene.

En sentido contrario, sobresalen por sus persistentes bajas valoraciones peatonales (y que son coincidentes con las ciclistas), los tramos de Eskoriatza – Aretxabaleta y, en especial, de Tolosa – Alegia, vía que obtiene un valoración general inferior a la media en 8 de los 9 años que componen la serie histórica.

9. PRINCIPALES CONCLUSIONES

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

La distribución por género de la población ciclista de la Red Foral de Vías Ciclistas sigue mostrando un importante desequilibrio, con un 74% de hombres y un 26% de mujeres. No obstante, se sigue incrementando el porcentaje de mujeres alcanzando en 2022 la proporción más elevada registrada hasta la fecha. Entre la población peatonal la distribución continúa siendo más equilibrada con un 47% de mujeres y un 53% de hombres, prosiguiendo una pauta histórica caracterizada por una prevalencia alterna de cada uno de los géneros cada dos años, en un rango de valores bastante regular.

La edad media de la población ciclista es de 47 años, y el 66% tiene entre 25 y 65 años. Un 18% es menor de 25 años y otro 16% es mayor de 65 años. La edad media es 1 año superior a la obtenida en 2021.

La edad media de la población peatonal es 15 años superior (62 años) a la de la población ciclista. El 87% es mayor de 45 años, y la edad media ha descendido 1 año respecto a la de 2021.

Más de la mitad de la población ciclista está trabajando (57%), mientras que el 67% de la población peatonal está jubilada o es pensionista.

El euskera es el idioma mayoritariamente elegido para realizar la encuesta entre la población ciclista (59%), mientras que el 58% de la población peatonal elige el castellano.

Principales perfiles ciclistas

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

1. **Ciclistas que utilizan la vía ciclista para hacer deporte o para el ocio.** Representan el 79% de la población ciclista, prácticamente 8 de cada 10 son hombres y tienen una edad media de 48 años. El 50% trabaja o estudia, y un 30% son personas jubiladas o pensionistas. Un 41% utiliza la vía ciclista entre 4 y 7 días a la semana y otro 40% entre 1 y 3 días. La mayoría utiliza una bicicleta de montaña equipada con timbre y/o luz, si bien casi un 39% no está equipada con ninguno de estos elementos. Un 69% usa casco. Antes de existir la vía ciclista, el 66% utilizaba la bicicleta tanto como ahora. La mayoría (52%) realiza recorridos superiores a los 20 kilómetros.
2. **Ciclistas que utilizan la bicicleta para realizar desplazamientos cotidianos (trabajo, estudios, gestiones, compras, etc.)** Suponen el 21% de la población ciclista, y es un perfil que ha crecido 2 puntos respecto a 2021. El 63% son hombres y tienen una edad media de 42 años. La mayoría trabaja (87%) y un 8% son estudiantes. Prácticamente la mitad (49%)

circula con bicicletas de montaña, la mayoría equipadas con timbre y/o luz. Un 57% usa casco. El 73% utiliza la vía ciclista de 4 a 7 días por semana, siendo la influencia de la existencia de la vía ciclista en el uso de la bicicleta en este colectivo similar (64%) al anterior. El 64% realiza recorridos de entre 5 y 20 kilómetros.

Principal perfil de peatones

El perfil mayoritario de peatón correspondería a una persona mayor de 45 años (87%) que utiliza en solitario la vía ciclista al menos 4 veces por semana para pasear o hacer deporte. El 67% son personas jubiladas o pensionistas y un 23% están trabajando.

La edad media (62 años) es un año mayor a la alcanzada en 2021. El 83% realiza recorridos superiores a los 5 km.

Utilización del casco entre la población ciclista

Prácticamente 7 de cada 10 ciclistas usa casco, descendiendo de forma significativa su utilización respecto a los valores alcanzados en 2021. Se siguen constatando diferencias significativas en cuanto a su uso en función del género, la edad y el tipo de movilidad. El casco es menos utilizado por las mujeres, las personas menores de 25 años y aquellas que utilizan la bicicleta para desplazamientos cotidianos.

Equipamiento de las bicicletas: luz y timbre

También hay un importante descenso en el nivel de equipamiento de las bicicletas, volviendo a porcentajes similares a los alcanzados en 2019.

El 58% de las bicicletas están equipadas con timbre y un 40% con luz. El porcentaje de bicicletas equipadas con ambos elementos es del 32%, prácticamente la mitad que en 2021.

El porcentaje de bicicletas que no cuenta con ninguno de estos dos equipamientos, tan importantes para la seguridad y la convivencia entre las personas usuarias, es del 34%.

Tipo de bicicleta utilizada

La bicicleta de montaña continúa siendo la más utilizada por las personas ciclistas (65%).

El porcentaje de bicicletas eléctricas desciende ligeramente (12%) y suponen prácticamente la mitad de las bicicletas utilizadas por las personas mayores de 65 años.

Solamente se han contabilizado el paso de 20 vehículos de movilidad personal.

Motivo del desplazamiento

El 79% de los desplazamientos ciclistas y el 98% de los peatonales están relacionados con el deporte o el ocio.

El porcentaje de desplazamientos cotidianos de la población ciclista se incrementa 2 puntos, del 19% al 21% respecto a los datos recogidos en 2021. Este porcentaje se incrementa en todos los grupos de edad, a excepción de los menores de 25 años.

En la población peatonal el porcentaje de desplazamientos cotidianos desciende al valor más bajo alcanzado en toda la serie histórica (2%).

Distancia del desplazamiento

Predominan los desplazamientos ciclistas superiores a 20 km (45%), 8 puntos menos que en 2021. El 8% de las personas ciclistas efectúan trayectos inferiores a los 3 km, porcentaje que se ha incrementado 6 puntos con respecto a 2021.

Las diferencias en función del género son significativas ya que mientras que la mayoría de los hombres (55%) realizan distancias superiores a los 20 km, este porcentaje desciende al 16% en el caso de las mujeres. Este hecho está relacionado con el elevado peso de los desplazamientos deportivos en el uso de la red foral, que son de mayor longitud que el resto, y en los que la proporción masculina es notablemente superior. El 63% de las mujeres realizan desplazamientos entre 5 y 20 km.

También son significativas las diferencias según la edad. Los desplazamientos superiores a 20 km son mayoritarios entre las personas mayores de 45 años, pero solamente suponen el 16% de las menores de 25 años.

La distancia aumenta en aquellos desplazamientos de ocio y deporte (el 52% supera los 20 km), mientras que es menor en los de movilidad cotidiana (20% son de más de 20 km).

Frecuencia de utilización

El 83% de la población ciclista frecuenta las vías ciclistas al menos 1 día por semana, y un 47% al menos 4 días por semana. Las personas mayores de 65 años y las que se desplazan por motivo de trabajo, son quienes las utilizan más frecuentemente.

La frecuencia de utilización es mayor aún entre la población peatonal, ya que el 67% usa las vías ciclistas al menos 4 días por semana, y hasta un 92% como mínimo 1 día por semana.

Valoración general de la vía ciclista

En general, y teniendo en cuenta diversos aspectos, tanto ciclistas como peatones se muestran satisfechos con las vías ciclistas, si bien la puntuación general desciende en los dos casos.

La puntuación media obtenida es de 7,5 puntos, tanto para la población ciclista como para la peatonal, lo que supone un descenso de 0,1 puntos y 0,3 puntos en relación a los resultados alcanzados en 2021.

Conviene advertir del descenso del porcentaje de ciclistas que se manifiestan muy satisfechas con el estado general de las vías ciclistas. Ese porcentaje, después de registrar un incremento que llegó a alcanzar el 71% en 2014, ha tomado una tendencia globalmente decreciente que se sitúa en el 56% este año.

Hay que señalar que bajan las puntuaciones de todos los aspectos valorados a excepción del firme o asfalto, y en el caso de la población peatonal, se mantiene la valoración de la iluminación.

El firme o asfalto es el aspecto mejor valorado, tanto por la población ciclista (7,7 puntos) como para la población peatonal (7,6 puntos).

La convivencia entre ciclistas y peatones es el aspecto peor valorado por ambos, destacando que entre la población peatonal la valoración de este aspecto baja 1,2 puntos y 0,6 puntos en el caso de la población ciclista. También hay que destacar que para la población peatonal la valoración de la convivencia se sitúa por debajo de los 5 puntos en 3 de las vías estudiadas (Tolosa – Alegia, Oñati – Epele y Zizurkil – Asteasu).

La vía Azkoitia – Zumarraga es la que obtiene peor valoración de la población ciclista. Este tramo, junto con los de Eskoriatza – Aretxabaleta y, en especial, Tolosa – Alegia, obtienen valoraciones generales inferiores a la media en la mayoría de los 9 años que componen la serie histórica.

En el caso de la población peatonal el tramo Tolosa – Alegia es el peor valorado además de obtener un valoración general inferior a la media en 8 de los 9 años que componen la serie histórica. Asimismo, hay que destacar el de Eskoriatza – Aretxabaleta por sus persistentes bajas valoraciones a lo largo del tiempo.

La vía Azpeitia – Azkoitia es la mejor valorada por la población ciclista, y junto con las de Legazpi – Urretxu y Zizurkil – Asteasu ofrecen las valoraciones generales más elevadas de forma reiterada a lo largo del tiempo.

Por su parte, el tramo Zizurkil – Asteasu el que recibe la valoración más alta de la población peatonal. Desde una perspectiva histórica, sobresalen 2 tramos por ofrecer las valoraciones generales más elevadas de forma reiterada a lo largo del tiempo: Azpeitia – Azkoitia y Astigarraga – Martutene.

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

Cuando se ha preguntado a las personas ciclistas que usan la vía por motivos de desplazamiento cotidiano, sobre el tipo de transporte por el que optarían en caso de no existir la vía ciclista actual, el 43% afirma que continuaría utilizando la bicicleta pero por otro camino, un 36% emplearía el coche, otro 19% el transporte público y el 2% restante realizaría el trayecto andando.

Se sigue constatando, pues, el importante papel que juegan las vías ciclistas a efectos de lograr que aumenten los desplazamientos en bicicleta.

ANEXO I – FICHA TÉCNICA

Tipo de estudio: Cuantitativo.

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

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

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

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

Planteamiento metodológico y justificación estadística:

- Se han realizado un total de 550 encuestas a personas elegidas al azar, 400 a personas ciclistas y 150 a peatones, repartidas en función de los 8 tramos seleccionados.
- Se han realizado también encuestas de reserva para utilizar en caso de cuestionarios no válidos por errores en la toma de datos, de las cuales se ha necesitado utilizar 3 en la fase de validación y grabación.
- Las encuestas se han realizado en días laborables (de lunes a viernes) en horario de 7.30 a 19.30 horas.
- El muestreo ha sido estratificado en función de género, edad y flujos de las vías ciclistas.
- El margen de error es un 0,4% para un nivel de confianza del 95% en el caso de personas ciclistas, y de un 0,5% para un nivel de confianza del 95% en el caso de peatones.

Distribución muestral:

1. AZPEITIA – AZKOITIA	46	37	83
2. TOLOSA – ALEGIA	78	14	92
3. ASTIGARRAGA – MARTUTENE	97	22	119
4. LEGAZPI – URRETXU	48	37	85
5. AZKOITIA – ZUMARRAGA	43	10	53
6. OÑATI – EPELE	54	18	72
7. ZIZURKIL – ASTEASU	16	6	22
8. ESKORIATZA – ARETXABALETA	18	6	24
TOTAL	400	150	550

Fechas de realización del trabajo de campo: del 27 de junio al 15 de julio de 2022.

Etapas del proceso metodológico:

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

ANEXO II – CUESTIONARIO PARA CICLISTAS

TXIRRINDULARIENTZAKO Galdeketa / Cuestionario para CICLISTAS

Inkestaren zenbakia / N° de encuesta:

Bidegorria / Vía Ciclista:

Data / Fecha: Ordua / Hora:

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

1. Bidaia honetan, bakarrik zabilta ala norbaitekin batera? / En este viaje, ¿va sólo/a o acompañado/a?
- a. Bakarrik / Solo/a
- b. Norbaitekin batera / Acompañado/a

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

- 1.1. Zenbat lagunekin zabilta? / ¿Con cuántas personas va?

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

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

- BAI / SI
- EZ / NO

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

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

("1, 2, 3 edo 4" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute) Baita adin txikikoren badoa ere.

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

- Ekonomia / Economía
- Azkartasuna / Rapidez
- Osasun arrazoiak / Motivos de salud
- Arrazoi ekologikoak / Motivos ecológicos
- Erosotasuna / Comodidad
- Aparkatze erraztasuna / Facilidad de aparcamiento
- Denbora eta/edo jarduera edo kirola adingabeekin partekatzea / Compartir tiempo y/o actividad o deporte con algún menor.
- Besteak / Otros

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

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

- BAI / SI
- EZ / NO

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

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

3. Orain egiten ari ziren desplazamenduan, zure helmugaraino zein distantzia egingo duzu guztira? / En el desplazamiento que Vd. está realizando ahora, ¿qué distancia va a recorrer en total hasta su destino?
- 1) 3 kilometro edo gutxiago / 3 km. o menos.
 - 2) 3 kilometro baino gehiago eta 5 kilometro arte / Más de 3 km. y hasta 5 km.
 - 3) 5 kilometro baino gehiago eta 10 kilometro arte / Más de 5 km. y hasta 10 km.
 - 4) 10 kilometro baino gehiago eta 20 kilometro arte / Más de 10 km. y hasta 20 km.
 - 5) 20 kilometro baino gehiago eta 30 kilometro arte / Más de 20 km. y hasta 30 km.
 - 6) 30 kilometro baino gehiago / Más de 30 km.
4. Normalean zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Normalmente con qué frecuencia lo utiliza?
- 1) 4-7 egun/asteko / 4-7 días/semana
 - 2) 1-3 egun/asteko / 1-3 días/semana
 - 3) Noizean behin / Ocasionalmente
5. Bidegorri hau erabiltzen hasi aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen? / ¿Utilizaba la bicicleta antes de utilizar este bidegorri?
- 1) Bai, orain bezainbeste / Sí, tanto como ahora
 - 2) Bai, baina orain baino gutxiago / Sí, pero menos que ahora
 - 3) Ez, erabiltzaile berria naiz / No, soy nuevo/a usuario/a
 - 4) ED/EE / NS/NC
6. Nola baloratzen dituzu, orohar, Otik 10era, bidegorri honen ondorengo alderdiak? (10 puntuazio onena eta 0 okerrena izanik) / ¿Cómo valora, en general, de 0 a 10, los siguientes aspectos del bidegorri? (siendo 10 la mejor puntuación y 0 la peor)

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

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

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

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

6.3. ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN

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

6.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA con otras personas usuarias

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

6.5. HERRITARREN SEGURTASUNAREN PERTZEPZIOA / PERCEPCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA

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

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

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

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

- BAI / SI ("BAI" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)
- EZ / NO

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

8.2. Zein da zure burua seguru ez sentitzeko arrazoia? / ¿Cuál es el motivo por el que se siente inseguro/a?

9. Bakarrik adingabe baten konpainian bidaitzen baduzu. Zure ustez, bidegorria seguru da adingabeekin joan-etorriak egiteko? / ¿Cree que este bidegorri es seguro para realizar desplazamientos con menores?

- BAI / SI
- EZ / NO "Ez" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute. P.9.1. Zergatik? / ¿Por qué?

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

ANEXO III – CUESTIONARIO PARA PEATONES

OINEZKOENTZAKO GALDEKETA / CUESTIONARIO PARA PEATONES

Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta:

Bidegorria / Vía Ciclista:

Data / Fecha: Ordua / Hora:

Sexua / Sexo Gizonezkoa / Hombre Emakumezkoa / Mujer

Hizkuntza / Idioma Euskera Castellano

Jaiotze urtea / Año de nacimiento

Jarduera nagusia / Actividad principal

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

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

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

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

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

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

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

- BAI / SÍ
- EZ / NO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3. ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN

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

5.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA con otras personas usuarias

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

5.5. HERRITARREN SEGURTASUNAREN PERTZEPZIOA / PERCEPCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA

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

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

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

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

BAI / SÍ ("BAI" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)

EZ / NO 7.1. Tokia zehaztuko al zenuke? / ¿Podría concretar el lugar?

7.2. Zein da zure burua seguru ez sentitzeko arrazoia? / ¿Cuál es el motivo por el que se siente inseguro/a?

8. Bakarrik adingabe baten konpainian bidaitzen baduzu. Zure ustez, bidegorria segurua da adingabeekin joan-etorriak egiteko? / ¿Cree que este bidegorri es seguro para realizar desplazamientos con menores?

BAI / SÍ "Ez" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute. P.8.1. Zergatik? / ¿Por qué?

EZ / NO

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

ANEXO IV – SUGERENCIAS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS

RED FORAL DE VÍAS CICLISTAS (8 VÍAS CICLISTAS):

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA : 550 encuestas MENCIONES: 348 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	69
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	62
3	Mejorar la iluminación.	51
4	Mejorar la señalización.	41
5	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	28
6	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados).	24
7	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	23
8	Falta de espacio.	19
9	Tramo o punto peligroso.	12
10	Otros.	19

CICLISTAS

MUESTRA : 400 encuestas MENCIONES: 236 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

	Motivo de la sugerencia, queja o petición	Nº de menciones
1	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	45
2	Mejorar la iluminación.	43
3	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	36
4	Mejorar la señalización.	23
5	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	22
6	Falta de espacio.	16
7	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	14
8	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados).	12
9	Tramo o punto peligroso.	11
11	Otros.	14

PEATONES

MUESTRA : 150 encuestas MENCIONES: 112 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	33
2	Mejorar la señalización.	18
3	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	17
4	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	14
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados).	12
6	Mejorar la iluminación.	8
7	Falta de espacio.	3
8	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	1
9	Tramo o punto peligroso.	1
10	Otros.	5

AZPEITIA-AZKOITIA

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 83 encuestas MENCIONES: 49 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

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

CICLISTAS

MUESTRA: 46 encuestas MENCIONES: 29 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

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

PEATONES

MUESTRA: 37 encuestas MENCIONES: 20 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5

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

TOLOSA-ALEGIA

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 92 encuestas MENCIONES: 50 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	12
2	Falta de espacio.	10
3	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	8
4	Mejorar la iluminación.	6
5	Tramo o punto peligroso.	4
6	Mejorar la señalización.	3
7	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	2
8	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	1
9	Otros.	4

CICLISTAS

MUESTRA: 78 encuestas MENCIONES: 39 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5

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

PEATONES

MUESTRA: 14 encuestas MENCIONES: 11 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8

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

ASTIGARRAGA-MARTUTENE

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 119 encuestas MENCIONES: 71 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

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

CICLISTAS

MUESTRA: 97 encuestas MENCIONES: 59 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

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

PEATONES

MUESTRA: 22 encuestas MENCIONES: 12 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5

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

LEGAZPI-URRETXU

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 85 encuestas MENCIONES: 52 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mejorar la señalización.	11
2	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	10
3	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	7
4	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	6
5	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	4
6	Mejorar la iluminación.	4
7	Falta de espacio.	4
8	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	2
9	Otros.	4

CICLISTAS

MUESTRA: 48 encuestas MENCIONES: 22 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,5

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

PEATONES

MUESTRA: 37 encuestas MENCIONES: 30 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8

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

AZKOITIA-ZUMARRAGA

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 53 encuestas MENCIONES: 45 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Mejorar la iluminación.	21
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	10
3	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	7
4	Mejorar la señalización.	3
5	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	1
6	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	1
7	Otros.	2

CICLISTAS

MUESTRA: 43 encuestas MENCIONES: 37 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,9

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

PEATONES

MUESTRA: 10 encuestas MENCIONES: 8 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,8

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

OÑATI-EPELE

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 72 encuestas MENCIONES: 64 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,9

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

CICLISTAS

MUESTRA: 54 encuestas MENCIONES: 38 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	16
2	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	6
3	Mejorar la iluminación.	5
4	Prolongación del tramo, mejorar los enlaces.	5
5	Mejorar la señalización.	3
6	Problemas de convivencia (entre ciclistas y peatones).	1
7	Problemas con los perros (excrementos, no ir atados, etc.).	1
8	Falta de espacio.	1

PEATONES

MUESTRA: 18 encuestas MENCIONES: 26 ÍNDICE DE MENCIONES: 1,4

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Solicitud de equipamiento (fuentes, bancos, sanitarios, etc.).	17
2	Mejorar la señalización.	6
3	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	3

ZIZURKIL-ASTEASU

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 22 encuestas MENCIONES: 13 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

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

CICLISTAS

MUESTRA: 16 encuestas MENCIONES: 9 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,6

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

PEATONES

MUESTRA: 6 encuestas MENCIONES: 4 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,7

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

ESKORIATZA-ARETXABAETA

TOTAL PERSONAS USUARIAS

MUESTRA: 24 encuestas MENCIONES: 4 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,2

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

CICLISTAS

MUESTRA: 18 encuestas MENCIONES: 3 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,2

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

PEATONES

MUESTRA: 6 encuestas MENCIONES: 1 ÍNDICE DE MENCIONES: 0,2

Motivo de la sugerencia, queja o petición		Nº de menciones
1	Conservación (mal estado de firme, charcos, vegetación, etc.).	1

ANEXO V – MENCIONES DE PUNTOS O TRAMOS SEÑALADOS COMO INSEGUROS

AZPEITIA-AZKOITIA

CICLISTAS

1	En varios puntos del bidegorri. (3)	5	Exceso de maleza
	En los bordes del bidegorri. (1)		
	En los bordes del carril hacia Azkoitia. (1)		
2	En el Santuario. (1)	2	Hay poca luz
	En Loyola. (1)		El suelo es de piedra
3	En el parque al lado del Santuario.	1	Pueden circular coches
4	Frente al Santuario.	1	Falta señalización
5	En el túnel.	1	Falta de visibilidad
6	En el puente.	1	
7	Detrás del alberge junto a máquinas fitness.	1	

PEATONES

1	Cerca de la guardería.	1	Se forma un gran charco cuando llueve

TOLOSA-ALEGIA

CICLISTAS

1	Cruce debajo de la autovía. (5)	13	Los coches van rápido o no respetan señalización
	Cruce de los pabellones. (1)		
	Cruce entre bidegorri y carretera. (2)		
	Cruce de Alegia. (2)		
	Cruces. (1)		
	Al principio del bidegorri (Tolosa). (2)		
2	Entre Artzabal y Alegia.	4	Ciclistas circulan muy rápido
3	Subidas y bajadas después del cruce.	1	Poca visibilidad
4	Curvas al principio en la zona de Tolosa. (1)	2	Poca visibilidad
	En las curvas. (1)		
5	Skate park. (1)	2	Los niños se preocupan poco
	Bancos del skate park. (1)		Poco espacio entre bancos y bidegorri
6	Puente. (4)	4	Peligro por los coches
7	Zona de fábricas. (1)	3	Se puede atropellar a alguien
	Zona Papelera. (2)		Poca visibilidad
8	Bentaundi.	1	Coches pasan por bidegorri
9	Al lado del polideportivo.	1	Poca visibilidad
10	Debajo del puente.	1	Es demasiado estrecho
11	En el túnel.	2	Peligro por los coches
12	En la cuesta, donde está el stop.	1	Problemas con peatones
13	Todo el bidegorri. (1)	2	De noche no se puede circular
	En el bidegorri. (1)		Hay una piedra grande

PEATONES

1	En el parking pequeño.	1	Tuvo un gran susto con un hombre.
2	En los cruces.	2	Coches van muy rápido.
3	Pasando los karts.	1	Pasaba un acosador
4	Al comienzo del bidegorri.	1	Muchas curvas y grietas

ASTIGARRAGA-MARTUTENE

CICLISTAS

1	Cruzar la rotonda de Astigarraga.	18	Falta de visibilidad, mucho tráfico
2	Curvas. (5)	7	Falta de visibilidad
	Curva del túnel. (1)		
	Curva antes del puente dir. Donostia. (1)		
3	En la entrada a Martutene.	2	Hay una arqueta peligrosa
4	En el bar Mikel.	4	No se respeta el ceda el paso
5	Varias zonas del bidegorri.	3	Cuando oscurece, falta iluminación
6	Tramos estrechos.	1	No entran 2 bicis
7	Al principio de Astigarraga.	1	Bicis van muy rápido
8	Al principio de Martutene.	1	Es peligroso
9	Al final del bidegorri.	1	Es una zona confusa
10	Debajo de la autovía.	1	Hay un punto muerto
11	Al terminar las huertas.	1	No se distingue por dónde hay que ir
12	En el puente.	1	Falta de visibilidad
13	Varias zonas del bidegorri. (2)	4	Exceso de maleza
	Al inicio del bidegorri. (1)		
	Después de pasar el puente dir. Donostia (1)		

PEATONES

1	En algunas curvas del bidegorri.	1	Gente peligrosa a la noche.
2	Zona de Oianume.	1	Zona abandonada.
3	En la zona de Martutene.	1	Tramos con carretera.
4	En las curvas donde ciclistas pasan la línea	1	Velocidad excesiva bicicletas.

LEGAZPI-URRETXU

CICLISTAS

1	Zona fábricas Legazpi.	8	Poca iluminación, zona abandonada
2	Al principio y al final.	2	Cruces peligrosos con carretera y fábricas

PEATONES

1	Zona de las fábricas.	4	Poca iluminación, fábricas abandonadas, poca vigilancia.

AZKOITIA-ZUMARRAGA

CICLISTAS

1	Túneles.	18	Poca iluminación y cae mucho agua.
2	Después de la cantera.	1	Cae agua y es peligros.
3	Cruces	1	Poca visibilidad.
4	Al final del tramo hacia Azkoitia	1	Poca iluminación y señalización.

PEATONES

1	En los túneles.	2	Poca iluminación.

OÑATI-EPELE

CICLISTAS

1	En el primer túnel. (4)	15	Tiene curva peligrosa y hay mucha hierba.
	En los túneles. (8)		Falta iluminación. Perros sueltos.
	El túnel (Sanprubus). (1)		Cuando llueve se inunda.
	En el túnel entrada San Prudencio. (2)		Poca visibilidad.
2	De Eroski en adelante.	2	Hay carretera, peligro coches.
3	Cruce de Arastegi.	1	Poca visibilidad.
4	En el tramo nuevo.	1	Señalización confusa.
5	Zona fábricas Oñati.	1	Poca visibilidad.
6	Zonas en las que hay hojarasca y ortigas.	1	Hay que cambiar de carril y se puede atropellar a alguien.

PEATONES

1	En los túneles.	4	Poca iluminación, falta de visibilidad.
2	En las curvas.	1	Velocidad excesiva bicicletas.
3	En el tramo de la floristería.	1	Pasan coches.

ZIZURKIL-ASTEASU

CICLISTAS

1	Cruce de Alkiza.	7	Poca visibilidad.
2	Zona de fábricas.	1	Poca iluminación.
3	Puente de madera.	1	Maderas en mal estado.
4	En todo el bidegorri.	1	Por la noche anda gente "rara".

PEATONES

1	En la zona del polígono.	1	Poca iluminación.

ESKORIATZA-ARETXABAETA

CICLISTAS

1	Zona de fábricas.	2	Poco sitio para bicis. Árboles tapan visibilidad.
2	Cruces. (1)	2	Poca visibilidad.
	Cruces al lado de zona de fábricas. (1)		

PEATONES

1	Zona Aretxabaleta (entrada)	1	Los árboles tapan las farolas y está en penumbra.