



INVESTIGACIÓN SOCIOLÓGICA SOBRE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE 2023

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA

Departamento de Sostenibilidad.

Dirección técnica: Edorta Bergua (Técnico Superior de Planificación y Promoción de Vías Ciclistas).

Mayo 2024

Índice

1	<u>INTRODUCCIÓN</u>	12
1.1	Metodología	13
2	<u>DISPONIBILIDAD Y UTILIZACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE</u>	17
2.1	Disposición de modos de transporte	17
2.2	Percepción de peligro sobre los modos de transporte	21
2.3	Frecuencia de desplazamientos según modos de transporte	27
3	<u>EL USO DE LA BICICLETA EN GIPUZKOA</u>	32
3.1	Parque de bicicletas	32
3.2	Lugar para guardar la bicicleta	35
3.3	Robo de bicicletas	37
3.4	Saber andar en bicicleta	40
3.5	Población que no sabe andar en bicicleta y muestra disposición a aprender	43
3.6	Frecuencia con la que la población se desplaza en bicicleta	45
3.7	Tipología del usuario de la bicicleta	48
3.8	Frecuencia de desplazamiento en modos de transporte según tipología de personas usuarias de la bicicleta	51
3.9	Desplazamiento en bicicleta según motivo de los ciclistas cotidianos y recreativos	52
4	<u>LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE: FORMA Y MOTIVOS</u>	56
4.1	Perfil sociodemográfico de las personas ciclistas “cotidianas”	56
4.2	Distancia y tiempo recorrido en el desplazamiento principal	58
4.3	Utilización del casco y tipo de bicicleta utilizada	61
4.4	Inclemencias meteorológicas y utilización de la bicicleta como medio de transporte	63
4.5	Ventajas de la bicicleta como medio de transporte frente a otros modos	65
4.6	Viajes combinados	67
5	<u>MOTIVOS PARA NO UTILIZAR LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE E INTERÉS PARA HACERLO</u>	68
5.1	Ventajas de la bicicleta como medio de transporte frente a otros modos	68
5.2	Utilización previa de la bicicleta como medio de transporte	70
5.3	Motivos para no utilizar la bicicleta como medio de transporte	73
5.4	Interés en utilizar la bicicleta como medio de transporte	80
5.5	Modo de transporte que utilizaría menos, usando la bicicleta	82
5.6	Interés en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta	85
6	<u>IMAGEN DE LAS PERSONAS QUE UTILIZAN LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE</u>	88
6.1	El prestigio social del transporte en bicicleta	88
7	<u>LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA Y POLÍTICAS PÚBLICAS</u>	91
7.1	Convivencia entre modos de transporte	91

7.2	Interés en el uso de servicios de bicicletas públicas	95
7.3	Interés en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en las vías ciclistas	97
7.4	Valoración de la limitación de espacio al automóvil	99
7.5	Valoración de acciones para calmar la velocidad y reducir el volumen de tráfico	101
7.6	Factores para utilizar más y mejor la bicicleta como medio de transporte	103
7.7	Valoración de la promoción de la bicicleta y de los recursos invertidos en Gipuzkoa	109
8	<u>PREGUNTAS ABIERTAS: LO MEJOR Y LO PEOR DE ANDAR EN BICICLETA</u>	117
8.1	Lo mejor de andar en bicicleta	117
8.2	Lo peor de andar en bicicleta	119
9	<u>ANÁLISIS SECTORIALES: COMARCA Y SEXO</u>	122
9.1	Análisis comarcal	122
9.2	Análisis por sexo	125
10	<u>DINÁMICAS DE GRUPO: PRINCIPALES CUESTIONES APARECIDAS</u>	128
10.1	Convivencia de distintos modos	128
10.2	Convivencia con patinetes	128
10.3	Seguridad	129
10.4	Aparcamiento de las bicicletas y problemáticas del robo	129
10.5	Cuestiones señaladas específicamente por personas no usuarias de la bicicleta	130
10.6	Cuestiones señaladas específicamente por personas usuarias de la bicicleta	130
11	<u>SÍNTESIS</u>	131
11.1	Evolución 2014-2023	143
12	<u>ANÁLISIS DAFO DE LA SITUACIÓN DE LA BICICLETA EN GIPUZKOA</u>	146
13	<u>RECOMENDACIONES DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA</u>	149
14	<u>CUESTIONARIO UTILIZADO</u>	151

Índice de ilustraciones

Ilustración 1- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según sexo y edad (%)	18
Ilustración 2- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según estudios (%).....	19
Ilustración 3- Comparativa de resultados de los desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según sexo y edad (%).....	29
Ilustración 4- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de los lugares donde se guardan principalmente las bicicletas en el hogar según sexo y edad (%).....	36
Ilustración 5- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de las personas que saben andar en bicicleta según sexo y edad (%)	41
Ilustración 6- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la frecuencia con la que la población se desplaza en bicicleta según sexo y edad /%).....	47
Ilustración 7- Distribución del usuario de la bicicleta por tipología	49
Ilustración 8- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de los motivos para desplazarse en bicicleta de la población usuaria habitual de la bicicleta según sexo y edad (%)	54
Ilustración 9- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de distancias recorridas habitualmente en el desplazamiento principal en bicicleta (solo viaje de ida) (%)	60
Ilustración 10- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de tiempo invertido en recorrer la distancia (solo viaje de ida) (%)	61
Ilustración 11- Comparativa de resultados de 2023 y 2024 de los/as ciclistas cotidianos/as que dejan de usar la bicicleta debido al mal tiempo (%)	64
Ilustración 12- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la población que en el pasado ha utilizado la bicicleta como medio de transporte según sexo y edad (%)	72
Ilustración 13- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de interesados/as en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente según sexo y edad (%)	82
Ilustración 14- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de personas interesadas (mucho+bastante) en utilizar la bicicleta para sus desplazamientos, ¿qué modo de transporte utilizaría menos? Según tipología del usuario (%)	84
Ilustración 15- Comparativa de resultados de 2023 y 2024 de interesados/as en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte según sexo y edad (%)	87
Ilustración 16- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la imagen social percibida de la utilización de la bicicleta como medio de transporte según sexo y edad (%)	89
Ilustración 17- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados, de los/as ciclistas con los/as peatones y de los/as ciclistas con los vehículos motorizados (%)	92
Ilustración 18- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 del grado de acuerdo con que en su municipio se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles según sexo y edad (%).....	102
Ilustración 19- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de los factores de importancia para que se utilice más y mejor la bicicleta a la hora de desplazarse, según sexo y edad (%).....	106
Ilustración 20- Comparativa de resultado de 2023 y 2014 de la valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según sexo y edad (%)	110
Ilustración 21- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 del grado de acuerdo con que en Gipuzkoa se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, según sexo y edad (%)	112

Índice de tablas

Tabla 1- Caracterización de los grupos de discusión y entrevistas en profundidad.....	13
Tabla 2- Distribución comarcal del universo de estudio	14
Tabla 3- Número de encuestas por municipio	15
Tabla 4- Distribución por sexo y edad	16
Tabla 5- Distribución por ocupación	16
Tabla 6- Distribución por nivel de estudios	16
Tabla 7- Distribución por comarca	16
Tabla 8- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según sexo y edad (%)	17
Tabla 9- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	17
Tabla 10- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según estudios (%).....	18
Tabla 11- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según estudios. Resultados de 2014 (%)	19
Tabla 12- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según ocupación (%)	20
Tabla 13- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según comarca (%).....	20
Tabla 14- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según comarca. Resultados de 2014 (%)	20
Tabla 15- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte (%)	21
Tabla 16- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte. Resultados de 2014 (%)	22
Tabla 17- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte según sexo y edad (%)	22
Tabla 18- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	23
Tabla 19- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte según comarca (%).....	24
Tabla 20- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte según comarca. Resultados de 2014 (%)	25
Tabla 21- Si tiene una persona menor bajo tutela (hijo/a...), ¿cómo percibe en términos de seguridad cada uno de estos transportes? (30,8 % con hijos) (%).....	26
Tabla 22- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte para las/los hijos/as según comarca de residencia (30,8% con hijos) (%)	26
Tabla 23- Actualmente ¿con qué frecuencia se desplaza...? (%).....	27
Tabla 24- Actualmente ¿con qué frecuencia se desplaza...? Resultados de 2014 (%)	28
Tabla 25- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según sexo y edad (%).....	28
Tabla 26- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	28
Tabla 27- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según nivel de estudios (%)	29
Tabla 28- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según nivel de estudios. Resultados de 2014 (%).....	30
Tabla 29- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según ocupación (%)	30

Tabla 30- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según comarca de residencia (%)	30
Tabla 31- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%)	31
Tabla 32- ¿Cuántas bicicletas en condiciones de uso hay en su hogar? (%) Comparación 2023 – 2014	32
Tabla 33- ¿Cuántas bicicletas en condiciones de uso hay en su hogar?, según comarca de residencia (%).....	33
Tabla 34- ¿Cuántas bicicletas en condiciones de uso hay en su hogar?, según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%)	33
Tabla 35- ¿Cuántas de esas bicicletas son eléctricas? (%)	33
Tabla 36- ¿Cuántas de esas bicicletas son eléctricas?, según comarca de residencia (%).....	34
Tabla 37- ¿Cuántas están sin usar? (%)	34
Tabla 38- ¿Cuántas están sin usar?, según comarca de residencia (%)	34
Tabla 39- Hogares que disponen de bicicleta (72,6%): Habitualmente, dónde guarda principalmente esta/s bicicletas en su hogar? (%) Comparación 2023 – 2014	35
Tabla 40- Hogares que disponen de bicicleta (72,6%): Habitualmente, dónde guarda principalmente esta/s bicicletas en su hogar?, según comarca de residencia (%)	36
Tabla 41- Hogares que disponen de bicicleta (63,2%): Habitualmente, dónde guarda principalmente esta/s bicicletas en su hogar?, según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%)	37
Tabla 42- Hogares que disponen de bicicleta (72,6%): En los últimos años, ¿Le han robado a usted o a su núcleo familiar alguna bicicleta? (%) Comparación 2023 – 2014.....	37
Tabla 43- Hogares que disponen de bicicleta (72,6%): En los últimos años, ¿Les han robado usted o a su núcleo familiar alguna bicicleta? Según comarca de residencia (%)	38
Tabla 44- Hogares que disponen de bicicleta (63,2%): En los últimos años, ¿Les han robado usted o a su núcleo familiar alguna bicicleta? Según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%)	38
Tabla 45- Hogares que han sufrido robo de bicicleta (18,7%): ¿Dónde tenía la bicicleta cuando se la robaron? (%)	38
Tabla 46- Hogares que han sufrido robo de bicicleta (18,7%): ¿Dónde tenía la bicicleta cuando se la robaron? Según comarca de residencia (%)	39
Tabla 47- Hogares que han sufrido robo de bicicleta (18,7%): ¿Denunció el robo? (%)	39
Tabla 48- Hogares que han sufrido robo de bicicleta (18,7%): ¿Denunció el robo? Según comarca de residencia (%)	39
Tabla 49- Hogares que han denunciado el robo de bicicleta (68,1%): ¿Consiguió recuperar la bicicleta? (%).....	40
Tabla 50- Hogares que han denunciado el robo de bicicleta (68,1%): ¿Consiguió recuperar la bicicleta? Según comarca de residencia (%).....	40
Tabla 51- Saber andar en bicicleta según sexo y edad (%)	40
Tabla 52- Saber andar en bicicleta según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	41
Tabla 53- Saber andar en bicicleta según comarca (%).....	41
Tabla 54- Saber andar en bicicleta según estudios (%)	42
Tabla 55- Sí sabe andar en bicicleta (93,3%): ¿Se siente con capacidad de andar en bicicleta de forma segura por su entorno urbano según sexo y edad (%)	42
Tabla 56- Sí sabe andar en bicicleta (93,3%): ¿Se siente con capacidad de andar en bicicleta de forma segura por su entorno urbano según comarca (%)	42
Tabla 57- Perfil sociodemográfico de las personas que manifiestan no saber andar en bicicleta (%) 43	
Tabla 58- Personas que no saben andar en bicicleta o no saben hacerlo bien y les gustaría aprender, según sexo y edad (%)	44

Tabla 59- Personas que no saben andar en bicicleta o no saben hacerlo bien y les gustaría aprender según comarca (%).....	44
Tabla 60- Frecuencia con la que la población se desplaza en bicicleta, por sexo y edad (%)	46
Tabla 61- Frecuencia con la que la población se desplaza en bicicleta, por sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	47
Tabla 62- Frecuencia con la que la población se desplaza en bicicleta, por comarca de residencia (%)	48
Tabla 63- Tipología del usuario de la bicicleta según sexo y edad (%)	49
Tabla 64- Tipología del usuario de la bicicleta según estudios (%)	50
Tabla 65- Tipología del usuario de la bicicleta según comarca (%)	50
Tabla 66- Frecuencia actual de la utilización de la bicicleta según tipo de ciclista (%)	51
Tabla 67- Frecuencia de desplazamiento a pie, en coche, en moto, en transporte público y VMP según tipología usuario bicicleta (%).....	52
Tabla 68- Población usuaria habitual de bicicleta que la utiliza para desplazarse por alguno de los siguientes motivos (23,2%), según sexo y edad (%).....	53
Tabla 69- Población usuaria habitual de bicicleta que la utiliza para desplazarse por alguno de los siguientes motivos (36,1%) según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	53
Tabla 70- Población usuaria habitual de bicicleta que la utiliza para desplazarse por alguno de los siguientes motivos (23,2%), según comarca de residencia (%).....	54
Tabla 71- Perfil sociodemográfico de los ciclistas cotidianos o por motivos de transporte (%)	57
Tabla 72- Perfil sociodemográfico de los ciclistas cotidianos o por motivos de transporte. Resultados de 2014 (%)	58
Tabla 73- Qué distancia suele recorrer habitualmente en su desplazamiento principal en bicicleta (sólo viaje de ida) (%)	59
Tabla 74- Qué distancia suele recorrer habitualmente en su desplazamiento principal en bicicleta (sólo viaje de ida). Resultados de 2014 (%).....	59
Tabla 75- Cuánto tiempo invierte en recorrer la distancia (sólo desplazamiento de ida) (%)	60
Tabla 76- Cuánto tiempo invierte en recorrer la distancia (sólo desplazamiento de ida). Resultados de 2014 (%)	61
Tabla 77- Suele utilizar casco en ese desplazamiento (%)	62
Tabla 78- Suele utilizar casco en ese desplazamiento. Resultados de 2014 (%).....	62
Tabla 79- ¿Qué tipo de bicicleta es la que más usa en sus desplazamientos? (%)	62
Tabla 80- ¿Es esa bicicleta eléctrica? (%).....	62
Tabla 81- ¿Suele dejar de usar la bicicleta debido al mal tiempo...? (%).....	63
Tabla 82- ¿Suele dejar de usar la bicicleta debido al mal tiempo...? Resultados de 2014 (%).....	63
Tabla 83- ¿Cuál de los siguientes factores sería el más necesario para que con mal tiempo usted siga usando la bicicleta...? (%)	64
Tabla 84- ¿Cuál de los siguientes factores sería el más necesario para que con mal tiempo usted siga usando la bicicleta...? Resultados de 2014 (%).....	65
Tabla 85- Población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (15,3%) ¿Qué importancia tienen para usted cada uno de los siguientes motivos a la hora de utilizar la bicicleta en vez de otros modos de transporte? (%)	66
Tabla 86- Población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (7,9%) ¿Qué importancia tienen para usted cada uno de los siguientes motivos a la hora de utilizar la bicicleta en vez de otros modos de transporte? Resultados de 2014 (%)	66
Tabla 87- ¿Suele transportar su bicicleta en el tren o autobús? (%).....	67
Tabla 88- ¿Suele aparcar su bicicleta en estaciones o paradas de tren o autobús para luego coger un tren o un autobús?	67
Tabla 89- Perfil sociodemográfico de colectivos en relación a la bicicleta (%)	70

Tabla 90- En el pasado, ¿ha utilizado la bicicleta como medio de transporte (por estudios, trabajo, encargos...) con cierta regularidad (es decir, al menos una vez a la semana? (%)).....	71
Tabla 91- Población que en el pasado ha utilizado la bicicleta con cierta regularidad como medio de transporte según sexo y edad (%).....	71
Tabla 92- - Población que en el pasado ha utilizado la bicicleta con cierta regularidad como medio de transporte según sexo y edad. Resultados de 2014 (%).....	71
Tabla 93- Población que en el pasado ha utilizado la bicicleta con cierta regularidad como medio de transporte según comarca de residencia (%).....	72
Tabla 94- ¿Qué grado de importancia (mucho y bastante) tienen para usted, cada uno de los siguientes aspectos para no utilizar la bicicleta a la hora desplazarse cotidianamente (como medio de transporte)? (%).....	74
Tabla 95- Población que otorga mucha o bastante importancia a cada uno de los siguientes aspectos para no utilizar la bicicleta a la hora desplazarse cotidianamente (como medio de transporte), según sexo y edad (%).....	75
Tabla 96- Población que otorga mucha o bastante importancia a cada uno de los siguientes aspectos para no utilizar la bicicleta a la hora desplazarse cotidianamente (como medio de transporte), según sexo y edad. Resultados de 2014 (%).....	76
Tabla 97- Población que otorga mucha o bastante importancia a cada uno de los siguientes aspectos para no utilizar la bicicleta a la hora desplazarse cotidianamente (como medio de transporte), según comarca de residencia (%).....	78
Tabla 98- Población que otorga mucha o bastante importancia a cada uno de los siguientes aspectos para no utilizar la bicicleta a la hora desplazarse cotidianamente (como medio de transporte), según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%).....	79
Tabla 99- ¿En qué medida se encuentra interesado/a en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (como medio de transporte)? (%).....	80
Tabla 100- Distribución porcentual de las personas interesadas (mucho+bastante) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente según colectivos consultados (%).....	80
Tabla 101- En qué medida los ciclistas no cotidianos... ¿En qué medida se encuentra interesado/a en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (como medio de transporte)? (muy+bastante interesado/a (12,8% de la población total) por sexo y edad (%).....	81
Tabla 102- En qué medida los ciclistas no cotidianos... ¿En qué medida se encuentra interesado/a en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (como medio de transporte)? Resultados de 2014.....	81
Tabla 103- En qué medida los ciclistas no cotidianos... ¿En qué medida se encuentra interesado/a en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (como medio de transporte)? (muy + bastante interesado/a (12,8% de la población total) por comarca de residencia (%).....	82
Tabla 104- La personas interesadas (mucho+bastante) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (12,8% del total de la población) usando la bicicleta para sus desplazamientos, ¿qué modo de transporte utilizaría menos?.....	83
Tabla 105- La personas interesadas (mucho+bastante) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (26,7% del total) usando la bicicleta para sus desplazamientos, ¿qué modo de transporte utilizaría menos? Resultados de 2014.....	83
Tabla 106- Usando la bicicleta para sus desplazamientos, ¿qué modo de transporte utilizaría menos?, según sexo y edad (%).....	84
Tabla 107- Usando la bicicleta para sus desplazamientos, ¿qué modo de transporte utilizaría menos? según comarca de residencia (%).....	85
Tabla 108- Las personas interesadas (mucho, bastante o poco) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (25,0% de la población) ¿En qué medida estaría interesado/a en acudir a un	

cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte?	86
Tabla 109- ¿En qué medida estaría interesado/a en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte?, según sexo y edad (%), respecto del total de población	86
Tabla 110- ¿En qué medida estaría interesado/a en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte?, según sexo y edad (%), respecto del total de población. Resultados de 2014	86
Tabla 111- ¿En qué medida estaría interesado/a en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte?, según comarca de residencia (%), respecto del total de población	87
Tabla 112- En su opinión, en la actualidad, la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra...Según sexo y edad (%)	88
Tabla 113- En su opinión, en la actualidad, la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra...Según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	88
Tabla 114- En su opinión, en la actualidad, la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra...según comarca de residencia (%)	89
Tabla 115- En su opinión, en la actualidad, la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra...según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%)	89
Tabla 116- En su opinión, en la actualidad, la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra... Según tipología ciclista (%)	90
Tabla 117- ¿Cómo valora la convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados? ¿Cómo valora la convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones/as? ¿Y de los/as ciclistas con los vehículos motorizados (coche, moto, bus)?	91
Tabla 118- ¿Cómo valora la convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados? ¿Cómo valora la convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones/as? ¿Y de los/as ciclistas con los vehículos motorizados (coche, moto, bus)? Resultados de 2014.	92
Tabla 119- Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados y con los peatones, y convivencia de los peatones con los vehículos motorizados según sexo y edad (%)	93
Tabla 120- Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados y con los peatones, y convivencia de los peatones con los vehículos motorizados según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	93
Tabla 121- Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados y con los peatones, y convivencia de los peatones con los vehículos motorizados según comarca (%)	94
Tabla 122- Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados y con los peatones, y convivencia de los peatones con los vehículos motorizados según comarca. Resultados de 2014 (%)	94
Tabla 123- Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados y con los peatones, y convivencia de los peatones con los vehículos motorizados según tipología usuario/a (%)	95
Tabla 124- ¿En qué grado se encuentra interesado/a en utilizar un servicio público de alquiler de bicicletas? (%)	96
Tabla 125- ¿En qué grado se encuentra interesado/a en utilizar un servicio público de alquiler de bicicletas?, según nivel de estudios finalizado (%)	96
Tabla 126- ¿En qué grado se encuentra interesado/a en utilizar un servicio público de alquiler de bicicletas?, según comarca (%)	96
Tabla 127- ¿En qué grado se encuentra interesado/a en utilizar un servicio público de alquiler de bicicletas? Según tipología de usuario (%)	97
Tabla 128- ¿Estaría interesado/a en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas? Según sexo y edad (%)	97

Tabla 129- ¿Estaría interesado/a en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas? Según nivel de estudios finalizados (%).....	98
Tabla 130- ¿Estaría interesado/a en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas? Según comarca de residencia (%)	98
Tabla 131- ¿Estaría interesado/a en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas? Según tipología ciclista (%)	99
Tabla 132- Grado de acuerdo con que, en su municipio, se quite espacio al automóvil (estrechar carreteras, quitar aparcamientos) para dárselo a la bicicleta, según sexo y edad (%).....	100
Tabla 133- Grado de acuerdo con que en su municipio se quite espacio al automóvil (estrechar carreteras, quitar aparcamientos), para dárselo a la bicicleta, según nivel de estudios (%)	100
Tabla 134- Grado de acuerdo con que en su municipio se quite espacio al automóvil (estrechar carreteras, quitar aparcamientos), para dárselo a la bicicleta, según comarca de residencia (%)	100
Tabla 135- Grado de acuerdo con que en su municipio se quite espacio al automóvil (estrechar carreteras, quitar aparcamientos), para dárselo a la bicicleta, según tipología del usuario (%) .	101
Tabla 136- Grado de acuerdo con que en su municipio se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles, según sexo y edad (%)	101
Tabla 137- Grado de acuerdo con que en su municipio se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles, según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	102
Tabla 138- Grado de acuerdo con que en su municipio se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles, según comarca de residencia (%).....	103
Tabla 139- Grado de acuerdo con que en su municipio se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles, según tipología de usuario (%)	103
Tabla 140- Población que otorga mucha/bastante importancia a los siguientes factores para que usted (comience a utilizar) o utilice más y mejor la bicicleta a la hora de desplazarse, según sexo y edad (%).....	105
Tabla 141- Población que otorga mucha/bastante importancia a los siguientes factores para que usted (comience a utilizar) o utilice más y mejor la bicicleta a la hora de desplazarse, según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	106
Tabla 142- Población que otorga mucha/bastante importancia a los siguientes factores para que usted (comience a utilizar) o utilice más y mejor la bicicleta a la hora de desplazarse, según comarca de residencia (%)	107
Tabla 143- Grado de importancia otorgado (mucha, bastante, poco o ninguna) a distintos factores para comenzar a utilizar o utilizar más y mejor la bicicleta a la hora de desplazarse, según la tipología de usuario/a (%).....	108
Tabla 144- Valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según sexo y edad (%).....	109
Tabla 145- Valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	109
Tabla 146- Valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según nivel de estudios finalizados (%)	110
Tabla 147- Valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según la comarca de residencia (%).....	110

Tabla 148- Valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según la tipología de usuario/a (%).....	111
Tabla 149- Grado de acuerdo con que en Gipuzkoa se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, según sexo y edad (%)	111
Tabla 150- Grado de acuerdo con que en Gipuzkoa se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)	112
Tabla 151- Grado de acuerdo con que en Gipuzkoa se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, según comarca de residencia (%)	112
Tabla 152- Grado de acuerdo con que en Gipuzkoa se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, según la tipología del usuario (%).....	113
Tabla 153- ¿En qué ámbitos considera que es importante la inversión pública para favorecer la movilidad en bicicleta? Según sexo y edad (%)	114
Tabla 154- ¿En qué ámbitos considera que es importante la inversión pública para favorecer la movilidad en bicicleta? Según comarca de residencia (%)	115
Tabla 155- ¿En qué ámbitos considera que es importante la inversión pública para favorecer la movilidad en bicicleta? Según tipología del usuario (%)	116
Tabla 156- Lo mejor de andar en bicicleta según sexo y edad (%)	118
Tabla 157- Lo mejor de andar en bicicleta según comarca de residencia (%).....	118
Tabla 158- Lo mejor de andar en bicicleta según tipología del usuario (%).....	119
Tabla 159- Lo peor de andar en bicicleta según sexo y edad (%)	120
Tabla 160- Lo peor de andar en bicicleta según comarca de residencia (%)	120
Tabla 161- Lo peor de andar en bicicleta según tipología del usuario (%)	121

1 Introducción

Completada la Estrategia de la bicicleta 2014-2022, la Diputación Foral de Gipuzkoa debe culminar su revisión completa acompañada de una investigación sociológica que evalúe la visión actual de la ciudadanía de Gipuzkoa respecto de la bicicleta y permita afrontar la generación de una nueva Estrategia.

Es por ello que la Diputación Foral ha contratado la Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa. A través de la misma busca, por una parte, obtener un conocimiento empírico sobre las características, actitudes, hábitos y opiniones de los actuales y potenciales personas usuarias de la bicicleta, y por otra, medir y entender la evolución experimentada a este respecto en la sociedad de Gipuzkoa en los últimos 10 años, apoyados para ello en la investigación realizada al respecto en 2014.

Es por ello que el cuestionario utilizado se ha basado en el que se utilizó para la anterior investigación, incorporando aquellos elementos que son nuevos a la realidad de la bicicleta, como pueden ser la extensión del uso de la bicicleta eléctrica y de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), y suprimiendo o modificando otros.

Así, el informe que presentamos a continuación desgrana toda la información obtenida de dicho cuestionario, y realiza también análisis comparativos con los resultados obtenidos en 2014 en aquellas cuestiones que se entienden de interés comparativo.

El informe se estructura de la siguiente manera:

- Una primera visión global sobre la situación de la bicicleta en Gipuzkoa, en base a la medición de la disponibilidad de bicicletas, el uso general que se hace la misma, la gestión de su aparcamiento, etc.
- A partir de ahí, se profundiza en el uso específico que se hace de la misma (frecuencia, motivos...), para establecer así tipologías de personas usuarias y no usuarias de la misma, y conocer los puntos de vista de cada grupo.
- A continuación, se evalúa la visión existente sobre las políticas públicas alrededor de la bicicleta, de su imagen y promoción, diferenciando dichas visiones en función de la relación con la bicicleta que tiene la ciudadanía (tipologías señaladas anteriormente).
- Para culminar toda la parte descriptiva de resultados obtenidos, el informe presenta las aportaciones cualitativas obtenidas de las preguntas abiertas del cuestionario y de las dinámicas de grupo realizadas con personas usuarias y no usuarias de la bicicleta.
- Finalmente, los últimos capítulos están dedicados a sintetizar toda la información obtenida y extraer de dicho compendio unas conclusiones que puedan servir de apoyo al perfilado de las políticas públicas alrededor de la bicicleta para los próximos años.

Para realizar el análisis tanto cuantitativo como cualitativo de este informe se ha contado con la colaboración de un panel de expertos, que presentamos a continuación:

- Alfonso Sanz: Consultor en movilidad ciclista (gea21).
- Esther Anaya: Investigadora y consultora en movilidad ciclista.
- Jesús Freire: Secretario general de AMBE, Asociación de Marcas y Bicicletas de España.
- Fermín Echarte: Técnico de movilidad, Ayuntamiento de Donostia.
- Benjamí Aguilar: Asesor técnico de la Red de Ciudades por la Bicicleta.

Este panel ha participado tanto en la confección del cuestionario como en el análisis de resultados cuantitativos y cualitativos del presente estudio.

1.1 Metodología

La metodología llevada a cabo para este para este proyecto se conforma en base a tareas cuantitativas y cualitativas.

La **técnica cualitativa** ha consistido en la realización de cuatro grupos de discusión, dos de personas usuarias y dos de personas no usuarias de la bicicleta, y dos entrevistas en profundidad, una a persona usuaria, y otra a persona no usuaria.

Las personas que han participado en los grupos de discusión han sido seleccionadas en base a criterios de representatividad de sexo, edad y procedencia. Se han conformado grupos de mínimo 4 personas, que, sentadas alrededor de una mesa, han debatido sobre la temática propuesta, a partir de un guion semiestructurado.

GRUPOS	Lugar de realización		Número de participantes
Personas no usuarias de la bicicleta	GRUPO 1	Donostia	5
	GRUPO 3	Arrasate	6
	ENTREVISTA 1	Tolosa	1
Personas usuarias de la bicicleta	GRUPO 2	Donostia	7
	GRUPO 4	Arrasate	4
	ENTREVISTA 2	Tolosa	1

Tabla 1- Caracterización de los grupos de discusión y entrevistas en profundidad

La **técnica cuantitativa** se ha basado en la realización de encuestas a teléfonos fijos y móviles. Como ya se ha señalado, se ha tomado como base el cuestionario de 2014, para poder hacer así los análisis de resultados comparativos correspondientes.

Se ha trabajado con un muestreo probabilístico aleatorio con afijación proporcional en función del sexo, la edad, la comarca y el tamaño de población, apoyados en un cuestionario estructurado, a una muestra representativa del conjunto de la población de Gipuzkoa de 15 o más años.

Se han realizado 2.519 encuestas con la siguiente ficha técnica en lo que, a tamaño muestral, margen de error estadístico e índices de ponderación se refiere en función de la distribución comarcal del universo objeto de estudio:

	Universo: Población de 15 y más años		Tamaño de muestra	Margen de error estadístico	Índices de ponderación
	Abs.	%			
Bidasoa Beherea	68.182	10,8	271	±6,06%	1,0037
Debarrena	47.830	7,6	197	±7,11%	1,0368
Debagoiena	54.758	8,7	211	±6,87%	0,9724
Donostialde	291.808	46,3	1.172	±2,92%	0,9915
Goierrri	58.896	9,3	246	±6,36%	1,0649
Tolosaldea	42.855	6,8	174	±7,57%	1,0357
Urola Kosta	65.892	10,5	248	±6,34%	0,9502
TOTAL	630.221	100	2.519	±1,99%	

Tabla 2- Distribución comarcal del universo de estudio

A nivel de municipio, las encuestas realizadas han sido las siguientes:

Comarca	Municipio	Nº de encuestas	Comarca	Municipio	Nº de encuestas
Bidasoa Beherea	Hondarribia	64	Goierrri	Segura	8
	Irun	207		Urretxu	37
Debabarrena	Deba	20		Zaldibia	8
	Eibar	92		Zegama	4
	Elgoibar	47		Zumarraga	34
	Mutriku	14		Abaltzisketa	1
	Mendaro	7	Aduna	2	
	Soraluze	17	Albiztur	1	
Debagoiena	Antzuola	6	Alegia	4	
	Arrasate/Mondragón	67	Alkiza	2	
	Aretxabaleta	36	Altzo	3	
	Bergara	53	Amezketza	4	
	Elgeta	5	Anoeta	21	
	Eskoriatza	16	Asteasu	6	
	Leint-Gatzaga	1	Baliarrain	1	
	Oñati	27	Berastegi	2	
Donostialdea	Andoain	48	Berrobi	2	
	Astigarraga	36	Bidania-Goiatz	3	
	Donostia-San Sebastián	672	Elduain	3	
	Errenteria	102	Gaztelu	1	
	Hernani	70	Ibarra	15	
	Lasarte-Oria	67	Ikaztegieta	1	
	Lezo	24	Irura	7	
	Oiartzun	31	Larraul	1	
	Pasaia	72	Leaburu	1	
	Urnieta	23	Legorreta	6	
	Usurbil	27	Lizartza	3	
	Goierrri	Altzaga	1	Tolosa	57
		Ataun	3	Villabona	19
Beasain		35	Zizurkil	8	
Ezkio-Itsaso		1	Aia	2	
Gabiria		1	Aizarnazabal	4	
Gaintza		1	Azkoitia	34	
Idiazabal		9	Azpeitia	42	
Lazkao		19	Errezil	6	
Legazpi		46	Getaria	7	
Mutiloa		1	Orio	22	
Olaberria		1	Zarautz	72	
Ormaiztegi		1	Zestoa	12	
Ordizia		36	Zumaia	47	

Tabla 3- Número de encuestas por municipio

La distribución sociodemográfica de la muestra, una vez ponderados los datos, es la siguiente:

Edad	Sexo			Total %
	Hombre %	Mujer %	No binario %	
15-24 años	17,1	7,3	70,9	12,1
25-49 años	19,6	47,4	29,1	34
50-64 años	25,8	25,7	0	25,7
65 y más años	37,5	19,7	0	28,2
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0
N	1.215	1.299	4	2.519

Tabla 4- Distribución por sexo y edad

Ocupación principal	%
Ocupada, trabajando	50,5
Estudiante	9,6
Labores del hogar	2,6
Parado/a	4,6
Jubilado/Pensionista/Rentista	30
Otras situaciones	2,7
TOTAL	100,0
N	2.519

Tabla 5- Distribución por ocupación

Nivel de estudios	%
Ninguno, menos que primarios	2,1
Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	20,2
Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	26,8
Bachiller superior, BUP, COU	18
Estudios medios y superiores	31,4
Otros	1,2
TOTAL	100,0
N	2.519

Tabla 6- Distribución por nivel de estudios

Comarca	%
Bidasoa Beherea	10,7
Debarrena	7,5
Debagoiena	8,6
Donostialdea	46,9
Goierri	9,2
Tolosaldea	6,7
Urola Kosta	10,4
TOTAL	100,0
N	2.519

Tabla 7- Distribución por comarca

2 Disponibilidad y utilización de modos de transporte

2.1 Disposición de modos de transporte

Casi la mitad de la población de Gipuzkoa (48,5%) dispone de bicicleta para su transporte personal. Es el segundo medio de mayor disponibilidad, si bien el coche (78,3%) se distingue como el modo más frecuente. En contraste, la moto y los VMP son modos mucho menos frecuentes.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Coche	81,5	75,2	42,6	85,8	84,4	79	78,3
Moto	18,8	7	9	14,9	17,7	7,4	12,8
Bicicleta	54,1	43,1	71,9	64,5	42,8	24,5	48,5
VMP	3,5	4,9	7,8	7,4	2,5	0,4	4,2

Tabla 8- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según sexo y edad (%)

En todos los casos (excepto en los VMP), los hombres disponen en mayor medida que las mujeres de coche, moto y bicicleta para su uso personal.

Entre la población de entre 15 y 24 años la bicicleta es el vehículo principal con gran diferencia sobre el resto, mientras que en el resto de franjas de edad el vehículo principal es siempre el coche. Según avanzamos en la edad de la población, podemos observar cómo disminuye progresivamente el porcentaje de población que dispone de bicicleta.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Coche	80,9	60,1	45,3	86,3	80,5	51	70,5
Moto	15	6,8	14,2	16,4	8,3	3,1	10,9
Bicicleta	63,6	46,2	85,4	72,5	46,7	18,6	54,9

Tabla 9- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

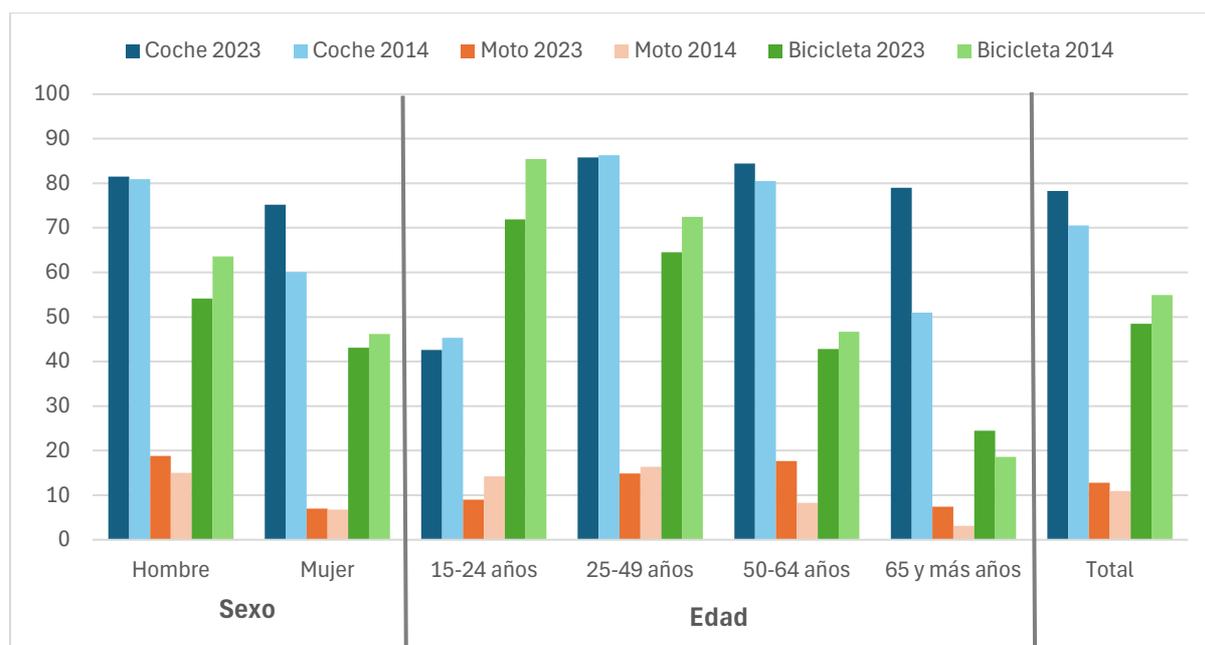


Ilustración 1- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según sexo y edad (%)

Se evidencia una reducción de 6 puntos en el porcentaje de individuos que cuentan con bicicleta para uso personal en comparación con los datos recolectados en 2014 y un notable aumento de las personas con acceso a un coche, muy particularmente entre las de 65 y más años. Esta disminución es más pronunciada entre los hombres. Respecto a la distribución por edades, se observa una caída en el porcentaje de personas que disponen de bicicletas entre la población de 15 a 49 años con respecto a los registros de 2014, mientras que se registra un incremento en 2023 entre aquellos de 65 años o más. También cabe destacar que en 2014 no estaba extendido el uso del VMP por lo que no se incluye en la tabla.

Atendiendo al nivel de estudios, observamos que son las personas con los estudios más altos finalizados quienes presentan un porcentaje más elevado de disposición de bicicleta y coche para su uso personal. En contraposición quienes menos estudios tienen son quienes presentan los índices más bajos de posesión de cualquier tipo de vehículo.

	Ninguno, menos que primarios	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	Bachiller superior, BUP, COU	Estudios medios y superiores	Otros	Total
Coche	57,9	67,3	83	68,6	88,5	70,9	78,3
Moto	6,9	10,4	18	11,1	11,5	7,5	12,8
Bicicleta	29,6	37,5	50,7	50,5	54,2	44,3	48,5
VMP	1,4	4,5	5,2	3,9	3,8	0,0	4,2

Tabla 10- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según estudios (%)

	Ninguno, menos que primarios	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	Bachiller superior, BUP, COU	Estudios medios y superiores	Otros	Total
Coche	47	55,6	80,4	73,1	81,6	89,3	70,5
Moto	3,8	8	13,7	16,4	12,8	12,2	10,9
Bicicleta	20,2	48,1	61,4	65,9	58,9	69,4	54,9

Tabla 11- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según estudios. Resultados de 2014 (%)

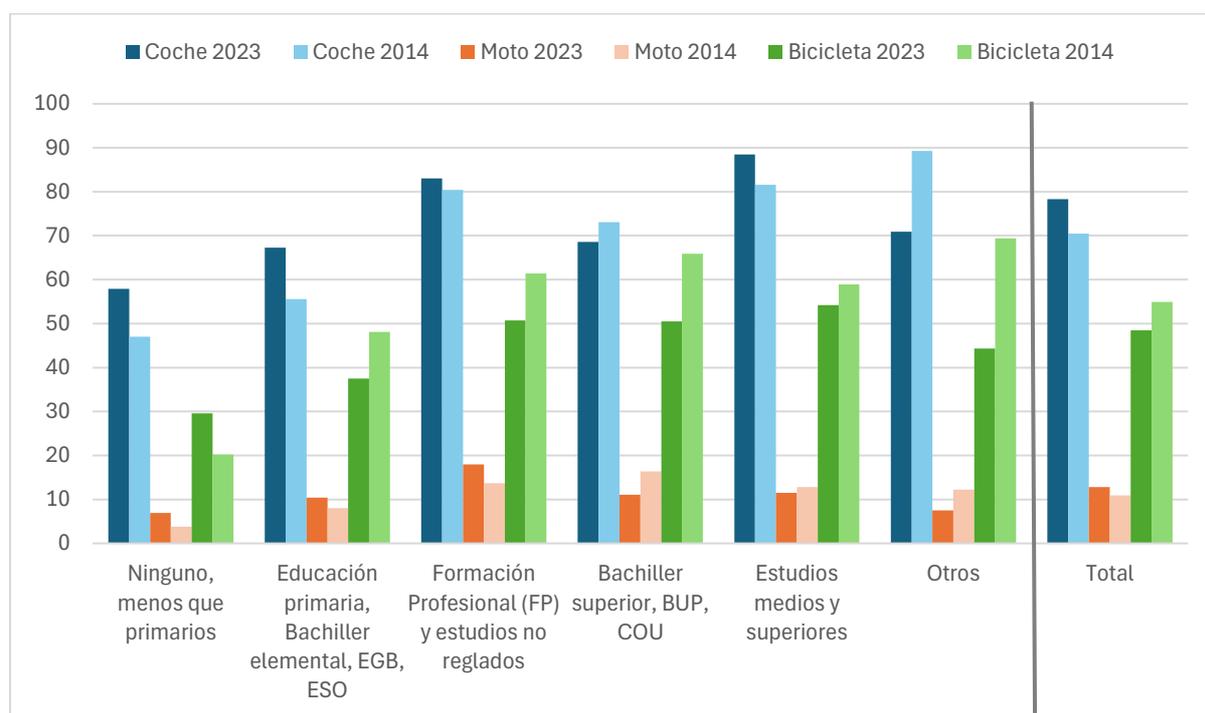


Ilustración 2- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según estudios (%)

Se ha observado un ligero cambio en el cuestionario con respecto a 2014, lo que llevó a que en 2023 los estudios medios y superiores se agruparan en una sola categoría y se añadiera la opción de otros estudios. Sin embargo, aún se pueden extraer algunas conclusiones relevantes.

Los resultados de 2014 también muestran que el porcentaje más alto de personas que disponen de bicicleta y coche para su uso personal se encuentra entre aquellos que han finalizado estudios superiores, y este porcentaje es más elevado que en 2023. Por otro lado, se ha observado un aumento en el uso de la bicicleta entre las personas sin estudios.

	Ocupada, trabajando	Estudiante	Labores del hogar	Parado/a	Jubilado/Pensionista/Rentista	Otras situaciones	Total
Coche	86,8	37,6	60,1	67,7	79,9	79,1	78,3
Moto	17,4	7,6	0	8,3	8,2	15,1	12,8
Bicicleta	58,4	72,6	38,6	41,5	26,5	46	48,5
VMP	5,7	7,0	2,7	6,5	0,6	3,2	4,2

Tabla 12- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según ocupación (%)

Si analizamos la posesión de diferentes modos de transporte desde el punto de vista de la ocupación destacamos que son los estudiantes quienes presentan un mayor porcentaje de posesión de bicicleta (tres de cada cuatro estudiantes, mientras que tan solo un cuarto de la población jubilada/pensionista/rentista dispone de bicicleta.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Coche	79,3	82	87,3	73,3	82,1	85,5	81,3	78,3
Moto	16,8	7,7	8,4	15,5	8,2	7,4	10,9	12,8
Bicicleta	38	36,4	53,4	49,7	46,4	48,9	60,2	48,5
VMP	4,0	2,2	5,1	4,1	6,9	4,3	3,2	4,2

Tabla 13- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según comarca (%)

Las comarcas de Urola Kosta y Debagoiena destacan entre todas las demás por contar con una mayor disposición de bicicletas para uso personal (60,2% y 53,4% respectivamente) mientras que la comarca de Bidasoa Beherea es quien presenta una menor disposición (38%), una diferencia de más de 20 puntos respecto a Urola Kosta.

Respecto al resto de modos, destaca que la comarca con mayor concentración de población (Donostialdea) es la que tiene una menor disposición de coche para uso personal (73,3%), siendo Debagoiena quien presenta el índice más alto de posesión de este tipo de vehículo (87,3%). La población de Bidasoa Beherea es quien presenta mayor porcentaje de disposición de moto mientras que quienes residen en la comarca de Goierri son lo que dicen poseer mayor número de VMPs.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Coche	75,9	73,2	73	66,2	74,1	78,2	71,8	70,5
Moto	14,9	5,7	5,7	13,8	4,1	10	9,3	10,9
Bicicleta	53,3	48,2	58,5	54	48,8	63,9	62,6	54,9

Tabla 14- Disposición de modos de transporte para su uso personal como conductor/a según comarca. Resultados de 2014 (%)

Finalmente, en 2014, la comarca de Donostialdea sobresalía por una mayor disposición de motos para uso personal, con un 14% de la población poseyendo este vehículo, mientras que

presentaba una menor disposición de coches, con un 66%. Por otro lado, la comarca de Tolosaldea se caracterizaba por tener la mayor disposición de coches para uso personal, alcanzando el 78%. Asimismo, las comarcas de Tolosaldea y Urola Kosta destacaban por contar con una mayor disposición de bicicletas para uso personal, con un 64% y un 63% respectivamente.

2.2 Percepción de peligro sobre los modos de transporte

El modo de transporte por el que la población de Gipuzkoa manifiesta menor percepción de seguridad es el VMP, (un 57,5% de la población lo considera poco o nada seguro para desplazarse) y la moto (percibida como poco o nada segura por un 53,3% de la población).

La opinión sobre la seguridad de la bicicleta se divide en un porcentaje similar de personas (alrededor del 40%) que la valoran como segura y como insegura, mientras que las personas restantes no tienen opinión definida.

Transporte público y coche tienen similar valoración global de seguridad (superior al 80%), si bien el transporte público obtiene más valoraciones de “muy seguro”, lo mismo que ocurre con el desplazamiento a pie, que es el considerado como más seguro.

En todo caso, es destacable que el porcentaje de personas que no son capaces de valorar la seguridad de cada modo es muy diferente. Así, moto, VMP y, en menor medida, bicicleta, no son valorados por muchas de las personas encuestadas, mientras que, en el caso del transporte público, el coche o el modo pedestre la no respuesta es prácticamente residual.

	A pie	El coche	La moto	El transporte público	La bicicleta	El VMP
Muy seguro	62,4	34,8	3,8	58,4	10,4	1,3
Bastante seguro	30,1	51,7	12,6	32,6	32,6	5,8
Poco seguro	5,7	8,6	30,7	3	29,4	18,5
Nada seguro	1,3	0,9	22,6	0,8	10,1	39
Ns/Nc	0,5	4	30,3	5,3	17,5	35,4
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 15- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte (%)

Si se comparan los resultados con los de 2014, ha aumentado la percepción de seguridad en todos los medios de transporte. Destaca especialmente el incremento en la percepción de seguridad en el coche: en 2014, un 14,1% de los usuarios lo consideraba muy seguro, mientras que en 2023 esta cifra se elevó al 34,8%. Además, cabe destacar que en este estudio se ha incluido información sobre los VMP, cuya presencia ha experimentado un aumento notable en los últimos años.

	A pie	El coche	La moto	El transporte público	La bicicleta
Muy seguro	61,7	14,1	3,8	53,2	10,8
Bastante seguro	29,1	40,5	8,3	37,5	25,5
Poco seguro	6,8	37,8	34,8	7	41,4
Nada seguro	2,2	7	41,7	0,6	18,3
Ns/Nc	0,2	0,6	11,4	1,7	4
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 16- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte. Resultados de 2014 (%)

Las mujeres tienen una mayor percepción de falta de seguridad en relación a todos los medios de transporte en comparación con los hombres y es en la moto donde esta diferencia más se acentúa (un 58,6% de las mujeres la consideran poco o nada segura frente al 47,5% de los hombres). Por su parte, es la población más joven (la de la franja de edad comprendida entre los 15 y los 24 años), la que manifiesta una menor percepción de peligro a la hora de desplazarse en bicicleta (24,3%) o VMP (43,7%).

		Sexo		Edad				Total
		Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
A pie	Poco seguro	5,5	5,9	1,9	2,6	5,7	11,1	5,7
	Nada seguro	1,2	1,5	0,5	1	1,7	1,8	1,3
	Total	6,7	7,4	2,4	3,6	7,4	12,9	7
El coche	Poco seguro	8,8	8,6	5,4	7,4	11,3	9,1	8,6
	Nada seguro	0,7	1,1	0,6	1,1	1	0,8	0,9
	Total	9,5	9,7	6	8,5	12,3	9,9	9,5
La moto	Poco seguro	30,7	30,7	41,7	33,6	31,9	21,4	30,7
	Nada seguro	16,8	27,9	11,1	19,3	25,8	28,5	22,6
	Total	47,5	58,6	52,8	52,9	57,7	49,9	53,3
El transporte público	Poco seguro	2,3	3,6	2,6	4	2,9	1,9	3
	Nada seguro	0,8	0,7	1,1	0,5	1,2	0,6	0,8
	Total	3,1	4,3	3,7	4,5	4,1	2,5	3,8
La bicicleta	Poco seguro	28	30,7	19,5	29,6	35,1	28,2	29,4
	Nada seguro	8,4	11,7	4,8	8,1	11,4	13,5	10,1
	Total	36,4	42,4	24,3	37,7	46,5	41,7	39,5
El VMP	Poco seguro	17,9	19,2	28,1	22,9	19,1	8,6	18,5
	Nada seguro	35,5	42,3	15,6	33,9	48,3	46,6	39
	Total	53,4	61,5	43,7	56,8	67,4	55,2	57,5

Tabla 17- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte según sexo y edad (%)

En 2014, también se observaba que las mujeres tenían una mayor percepción de peligrosidad en comparación con los hombres. Asimismo, la población más joven, específicamente aquellos con edades comprendidas entre los 15 y 24 años, era la que manifestaba en menor medida la sensación de peligro al desplazarse en bicicleta, coche, moto y a pie.

		Sexo		Edad				Total
		Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
A pie	Poco seguro	4,6	9	6,1	4,8	6,1	11,1	6,8
	Nada seguro	1,6	3	0,4	2	2,7	3,1	2,2
	Total	6,1	12	6,5	6,8	8,8	14,2	9
El coche	Poco seguro	36,2	39,3	38,1	40,2	38,2	33,7	37,8
	Nada seguro	6,1	7,9	2,4	7,8	7,5	7,5	6,9
	Total	42,3	47,2	40,5	48	45,7	41,2	44,7
La moto	Poco seguro	37	32,7	47,2	36,6	35,5	24,9	34,8
	Nada seguro	39,1	44,3	27,6	40,1	43,8	50,2	41,8
	Total	76,1	77	74,8	76,7	79,3	75,1	76,6
El transporte público	Poco seguro	4,7	9,3	9,3	8,4	4,6	5,8	7
	Nada seguro	0,3	0,7	0,4	0,6	0,5	0,4	0,5
	Total	5	10	9,8	9	5,1	6,2	7,5
La bicicleta	Poco seguro	44,1	38,9	41,1	43,9	42,8	36,9	41,5
	Nada seguro	16,8	19,7	6,5	16,2	23,7	22,9	18,3
	Total	60,9	58,6	47,6	60,1	66,5	59,8	59,8

Tabla 18- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

La comarca de Urola Kosta (27,4%) es la que manifiesta una menor percepción de peligro en relación con los desplazamientos en bicicleta. En el lado contrario se sitúa la población que reside en la comarca de Debabarrena, (53,9%), quienes perciben que los desplazamientos en bicicleta son poco o nada seguros.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
A pie	Poco seguro	6,9	7	3,5	5,5	5,1	8,2	5	5,7
	Nada seguro	1,5	0,8	1,7	1,2	0,9	2,9	1,1	1,3
	Total	8,4	7,8	5,2	6,7	6	11,1	6,1	7
El coche	Poco seguro	6,5	7,1	10	8,7	9,8	12,6	7	8,6
	Nada seguro	1,2	0,4	0,9	0,9	1,4	2	0,3	0,9
	Total	7,7	7,5	10,9	9,6	11,2	14,6	7,3	9,5
La moto	Poco seguro	26,5	31,2	32,7	33,2	26,8	28,1	26,6	30,7
	Nada seguro	24,7	27,2	21,5	20,7	21,8	29,2	23,2	22,6
	Total	51,2	58,4	54,2	53,9	48,6	57,3	49,8	53,3
El transporte público	Poco seguro	2	1,4	4,8	2,8	3,7	3,6	3,3	3
	Nada seguro	1,3	0,2	2,8	0,3	0,3	1,2	0,9	0,8
	Total	3,3	1,6	7,6	3,1	4	4,8	4,2	3,8
La bicicleta	Poco seguro	33,1	37	27,1	29,8	27,8	28,7	21,9	29,4
	Nada seguro	18,1	16,9	10,6	7,3	11	14	5,5	10,1
	Total	51,2	53,9	37,7	37,1	38,8	42,7	27,4	39,5
El VMP	Poco seguro	16,1	18,7	22,4	18,2	19,4	21,2	16,6	18,5
	Nada seguro	46,5	44,1	33	38	38,6	39,1	37,1	39
	Total	62,6	62,8	55,4	56,2	58,0	60,3	53,7	57,5

Tabla 19- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte según comarca (%)

Si se observan los resultados de 2014, las tres comarcas donde mayor sensación de peligrosidad se manifiesta en relación a la bicicleta eran: Debagoiena (el 69% la considera muy peligrosa o bastante peligrosa como medio de transporte), Debabarrena (el 68% la considera muy o bastante peligrosa) y Tolosaldea (el 67%).

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
A pie	Poco seguro	6,1	9,2	10,1	5,6	8,2	6,7	7,2	6,8
	Nada seguro	3,1	2,1	3,1	1,6	1,2	3,3	3,9	2,2
	Total	9,2	11,3	13,2	7,2	9,4	10	11	9
El coche	Poco seguro	31,6	40	42,8	35,2	45	39,5	42,3	37,8
	Nada seguro	3,1	5	8,8	6,8	8,9	12,6	6,6	7
	Total	34,7	45	51,6	42	53,8	52,1	48,9	44,8
La moto	Poco seguro	37,2	34,8	35,8	37,6	29,2	31,1	25,8	34,8
	Nada seguro	35,2	35,5	47,2	43,6	36,8	39,5	46,2	41,7
	Total	72,4	70,2	83	81,3	66,1	70,6	72	76,5
El transporte público	Poco seguro	6,6	8,5	8,8	6,4	6,5	6,7	8,2	7
	Nada seguro	0,5	1,4	0,6	0,2	1,2	0,8	0,5	0,6
	Total	7,1	9,9	9,4	6,6	7,6	7,5	8,8	7,6
La bicicleta	Poco seguro	38,3	41,8	44	41,1	40,8	46,2	40,9	41,4
	Nada seguro	25,5	26,2	25,2	14,6	14,8	21	16,6	18,3
	Total	63,8	68,1	69,2	55,8	55,6	67,2	57,5	59,7

Tabla 20- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte según comarca. Resultados de 2014 (%)

Considerando a la población que tiene menores bajo su tutela (el 33,3% de la población objeto de estudio), se corrobora que los desplazamientos en VMP y moto (62,5% y 61,7%) son percibidos como los menos seguros, seguidos por la bicicleta ya en un porcentaje menor (40,8%) pero muy lejos de la percepción de inseguridad de los modos a pie, en coche y transporte público (por debajo del 10%).

Si comparamos estos datos con los del conjunto de la población podemos observar que en todos los casos la percepción de poca o ninguna seguridad se acentúa en el caso de que tengan menores bajo su tutela.

	A pie	El coche	La moto	El transporte público	La bicicleta	El VMP
Muy seguro	57,3	37,6	2,2	46,2	9,8	0,9
Bastante seguro	31,7	51,1	4,5	40,9	40,1	1,8
Poco seguro	7,3	6,4	17,8	6,3	31,3	13,9
Nada seguro	1,9	1,7	43,9	1,4	9,5	48,6
Ns/Nc	1,8	3,1	31,6	5,3	9,3	34,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 21- Si tiene una persona menor bajo tutela (hijo/a...), ¿cómo percibe en términos de seguridad cada uno de estos transportes? (30,8 % con hijos) (%)

Las comarcas en las que se detecta una menor percepción de falta de seguridad en relación con los desplazamientos en bicicleta de los hijos/as son las de Urola Kosta (25,6%), Tolosaldea (35,7%) y Debagoiena (38%). En el lado contrario, se sitúa Debabarrena donde la percepción de falta de seguridad respecto a los desplazamientos de los hijos/as en bicicleta es más del doble (60,8%) que en el caso de Urola Kosta.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
A pie	Poco seguro	7,6	7,5	4,5	9,5	6,8	2,4	4,4	7,3
	Nada seguro	1,9	3	2,5	1,5	1,4	3,4	1,6	1,9
	Total	9,5	10,5	7	11	8,2	5,8	6	9,2
El coche	Poco seguro	4,4	10	7,9	5,9	4,4	8	6,2	6,4
	Nada seguro	1,1	0,9	3,3	1,2	4,9	2,4	0,7	1,7
	Total	5,5	10,9	11,2	7,1	9,3	10,4	6,9	8,1
La moto	Poco seguro	19,2	23,9	18,4	20,4	14,8	9,8	10,3	17,8
	Nada seguro	32,7	39,7	48,7	45,8	36,9	58,6	42,2	43,9
	Total	51,9	63,6	67,1	66,2	51,7	68,4	52,5	61,7
El transporte público	Poco seguro	8,1	4,1	9,8	6,8	3,6	9,4	2,6	6,3
	Nada seguro	0	3	4,8	1,1	1,4	1,2	0	1,4
	Total	8,1	7,1	14,6	7,9	5	10,6	2,6	7,7
La bicicleta	Poco seguro	30,8	42,3	29,8	34,5	29,5	21,7	21,6	31,3
	Nada seguro	14,8	18,5	8,2	7,6	10,7	14	4	9,5
	Total	45,6	60,8	38	42,1	40,2	35,7	25,6	40,8
El VMP	Poco seguro	18,2	15,5	18,7	14,6	11,3	14,4	6,5	13,9
	Nada seguro	42,5	44,7	48,9	52,1	44	55,1	43,2	48,6
	Total	60,7	60,2	67,6	66,7	55,3	69,5	49,7	62,5

Tabla 22- Percepción de seguridad de los distintos medios de transporte para las/los hijos/as según comarca de residencia (30,8% con hijos) (%)

2.3 Frecuencia de desplazamientos según modos de transporte

El modo de desplazamiento más frecuente entre la población de 15 y más años de Gipuzkoa es el peatonal, el 86,8% de la población se desplaza diariamente de este modo.

El 81,0% de la población se desplaza en coche como mínimo una vez al mes. Un 39,9% lo hace diariamente mientras que un 29,0% lo hace al menos una vez a la semana.

Un 72,4% se desplaza en transporte público como mínimo una vez al mes. El 24,7% lo hace diariamente, un 23,3% como mínimo una vez a la semana y el restante 24,4% lo hace por lo menos una vez al mes.

El 30,6% de la población de Gipuzkoa mayor de 15 años utiliza la bicicleta para sus desplazamientos como mínimo una vez al mes: Alrededor de un 10,0% lo hace diariamente, el 13,3% la utiliza como mínimo una vez a la semana y el 7,4% una vez al mes.

Es reseñable que la frecuencia de desplazamiento en bicicleta triplica a la que se registra en el caso de la moto. El 30,0% de la población guipuzcoana de 15 y más años dice ser usuaria de la bicicleta (como mínimo la utiliza una vez al mes) mientras que la proporción de personas usuarias de la moto es de un 10,0%.

El dato de las personas usuarias del VMP es meramente anecdótico, apenas un 2,4% de la población dice utilizar este vehículo como mínimo una vez al mes.

	A pie	En coche	En moto	En transporte público	En bicicleta	En VMP
Cada día o casi (+3 veces semana)	86,8	39,9	3,9	24,7	9,9	1
Entre 1 y 3 veces a la semana	8,6	29	4,2	23,3	13,3	1,1
Entre 1 y 3 veces al mes	1,9	12,1	1,8	24,4	7,4	0,3
Menos de 1 vez al mes	0,8	4,9	2,2	12,2	7,2	1,4
Nunca	2	14,1	87,9	15,4	62,2	96,2
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 23- Actualmente ¿con qué frecuencia se desplaza...? (%)

Debido a la forma en que se han planteado las preguntas, las frecuencias varían ligeramente en comparación con 2014. A pesar de esto, aún es posible comparar algunos aspectos. Por ejemplo, el caminar habitualmente ha disminuido en 2023. Sin embargo, la frecuencia de uso habitual de otros medios de transporte ha aumentado. Concretamente, en el caso de la bicicleta, el porcentaje de personas que utilizan al menos una vez por semana (las dos primeras categorías en ambos cuestionarios) ha crecido en 6,1 puntos entre 2023 (23,1%) y 2014 (17,1%), pero también ha aumentado el porcentaje de aquellos que nunca la utilizan.

	A pie	En coche	En moto	En transporte público	En bicicleta
Cada día o casi	91,2	40	4,1	19,4	7,4
Al menos una vez por semana	3,9	22,5	2,2	19,7	9,7
Sólo los fines de semana	2,7	7,5	1,3	5,1	7,7
Alguna vez al mes	0,9	13,6	2,1	23,7	11,8
Menos de una vez al mes	0,2	5,3	1,6	18	9
Nunca	0,7	11,1	88,5	14,1	54,4
Ns/nc	0,3	0,1	0,2	0,1	-
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 24- Actualmente ¿con qué frecuencia se desplaza...? Resultados de 2014 (%)

Los hombres utilizan en mayor medida que las mujeres los diferentes modos de transporte, a excepción del transporte público, que es utilizado en mayor medida por las mujeres (4 puntos más) y los desplazamientos peatonales, en los que los datos de ambos sexos son muy similares.

A medida que aumenta la edad de la población, disminuye la frecuencia de uso de la bicicleta, especialmente a partir de la franja de edad de los 50 años donde su uso se reduce 20 puntos en comparación con la franja de edad más joven (15-24 años).

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
A pie	96,6	97,8	98,1	98,5	95,3	97	97,3
En coche	83,1	78,9	61,9	89,5	81,7	78,3	81
En moto	14,7	5,4	6,8	11,3	14,3	5,3	9,9
En transporte público	70,4	74,5	87,5	63,3	63,8	84,7	72,4
En bicicleta	37,7	24	45,6	40,4	26,6	16	30,6
En VMP	2,6	2,3	6,1	3,7	0,8	0,8	2,4

Tabla 25- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según sexo y edad (%)

Si analizamos los datos de 2014, observamos que persiste la misma tendencia observada en 2023: los hombres utilizaban en mayor medida que las mujeres los distintos medios de transporte, con la excepción del transporte público. Además, el uso de la bicicleta ha experimentado un aumento en comparación con 2014 en los grupos de mayor edad, y un declive en su utilización en la franja de edad de 15 a 49 años.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
A pie	98,9	98,9	99,2	99,1	99,3	98	98,8
En coche	86,7	80,4	87	89,4	85,2	71,4	83,6
En moto	12,9	6,4	17,5	13,6	5,6	2,9	9,7
En transporte público	63,1	72,6	87,4	57,9	67,8	72,3	67,9
En bicicleta	46,2	27	61,9	53	24,8	6,2	36,1

Tabla 26- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

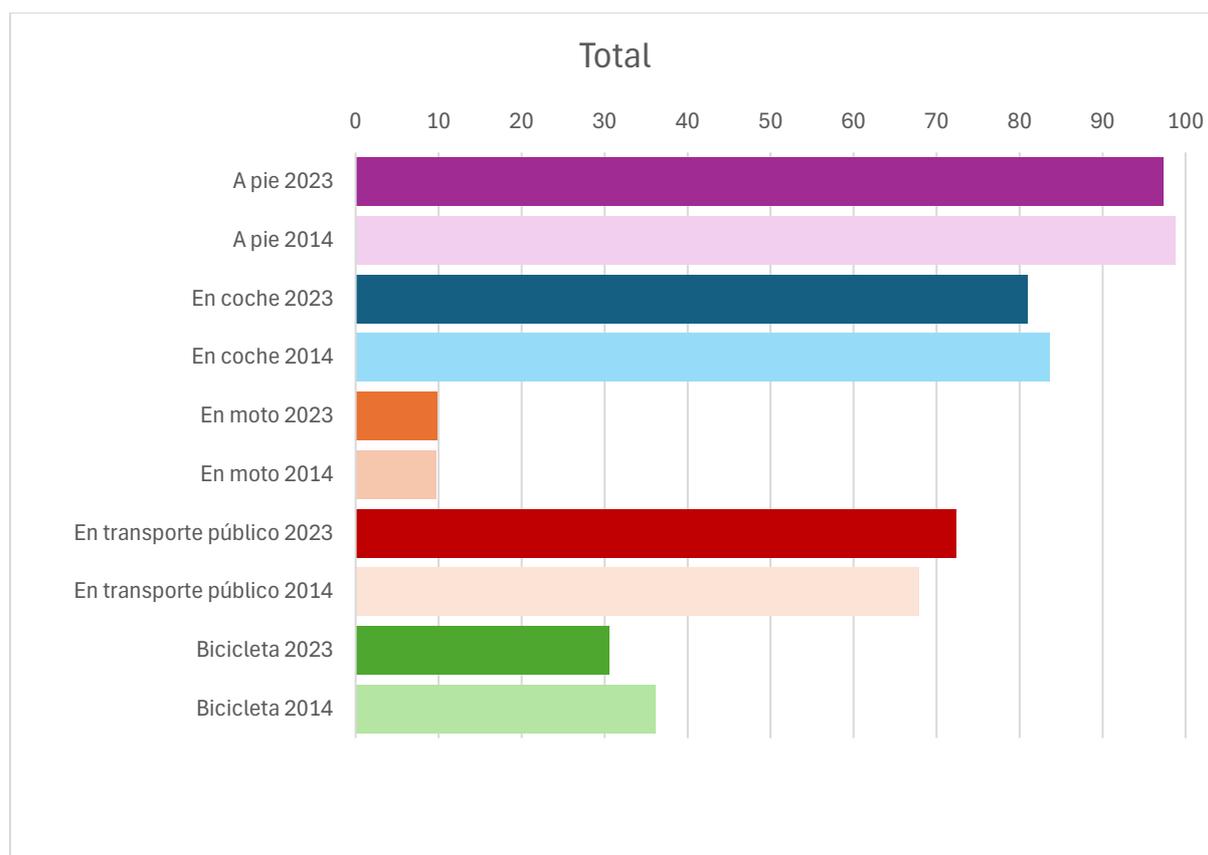


Ilustración 3- Comparativa de resultados de los desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según sexo y edad (%)

El análisis por nivel de estudios finalizados muestra que la mayor frecuencia de uso de la bicicleta se registra entre la población que cuenta con el bachiller superior (36,1%) seguido de aquellas personas que han cursado estudios medios y superiores (34,8%). La menor frecuencia de uso de la bicicleta se da entre el colectivo de personas con estudios inferiores a los primarios, disminuye hasta un 15,1% de uso como mínimo una vez al mes.

	Ninguno, menos que primarios	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	Bachiller superior, BUP, COU	Estudios medios y superiores	Otros	Total
A pie	100	96,2	97,2	98,8	96,9	100	97,3
En coche	67,5	74	84,2	75,8	86,7	82,4	81
En moto	5,6	8,1	12,9	10,2	8,3	14,2	9,9
En transporte público	78,3	78,7	64	78,7	70,9	91,6	72,4
En bicicleta	15,1	23	29	36,1	34,8	24,9	30,6
En VMP	0,0	4,0	2,8	2,3	1,5	0,0	2,4

Tabla 27- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según nivel de estudios (%)

Se ha observado un ligero cambio en la forma de preguntar sobre los estudios: en 2023, se han unificado los estudios medios y superiores en una categoría y se ha añadido la opción de "otros". A pesar de esto, aún se pueden extraer algunas conclusiones. En 2014, la frecuencia más alta de uso de la bicicleta se registraba entre las personas con estudios

superiores. Sin embargo, este porcentaje ha disminuido en 2023, así como en el resto de categorías de estudios, excepto entre las personas sin estudios, mientras que ha aumentado de manera significativa el uso entre aquellas personas que no tienen estudios. Los demás porcentajes se mantienen similares para ambos años.

	Ninguno, menos que primarios	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	Bachiller superior, BUP, COU	Estudios medios y superiores	Otros	Total
A pie	99,5	98,5	99,7	98,4	97,4	99,1	98,8
En coche	69,8	79,9	86,5	86,9	89,3	88,7	83,6
En moto	5,4	7,3	10,7	14,8	11,2	11	9,7
En transporte público	66,1	70	62	72	67,9	69,4	67,8
En bicicleta	8,7	32,8	40,3	42,1	37,1	47,9	36

Tabla 28- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según nivel de estudios. Resultados de 2014 (%)

Si se realiza el análisis en base a la ocupación podemos observar que el colectivo de los estudiantes es quien refiere utilizar con mayor frecuencia la bicicleta (45,7%) seguidos por aquellas personas que están trabajando. En el caso de las personas jubiladas/pensionistas/rentistas es donde nos encontramos el porcentaje más bajo, 16,8%.

	Ocupada, trabajando	Estudiante	Labores del hogar	Parado/a	Jubilado/Pensionista/Rentista	Otras situaciones	Total
A pie	97,7	97,6	97,3	97,7	96,9	90,5	97,3
En coche	86,6	60,1	84,6	72,5	79,2	79,4	81
En moto	13,4	5,9	1	5,7	6,6	10,8	9,9
En transporte público	62,9	90	76	79,9	82,4	60,6	72,4
En bicicleta	36,9	45,7	24,1	23,7	16,8	30,3	30,6
En VMP	2,5	5,4	1,3	3,4	1,2	2,1	2,4

Tabla 29- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según ocupación (%)

Donostialdea destaca por ser la comarca con una menor utilización del coche y una mayor utilización del transporte público. Urola Kosta continúa siendo la comarca en la que en mayor medida se utiliza la bicicleta (41,0%), mientras que las comarcas con menor frecuencia son Debabarrena (19,9%) y Goierri (25,1%).

	Bidasoa Behera	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
A pie	98,5	98,2	98,2	96,7	96,6	98,1	96,9	97,3
En coche	82,4	83,8	88,8	75,9	86,2	89,2	84,1	81
En moto	12,2	7,8	6	12,7	3,8	4,9	7,9	9,9
En transporte público	69,3	68,3	56,4	81,6	57,1	63,6	69,3	72,4
En bicicleta	22,5	19,9	33,7	31,9	25,1	33,5	41	30,6
En VMP	2,9	1,1	2,7	2,2	4,0	3,5	1,4	2,4

Tabla 30- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según comarca de residencia (%)

En general, en 2023 se mantienen las tendencias que se registraban en 2014 en las comarcas, con un ligero descenso en el uso frecuente de la bicicleta (que es particularmente acusado en Bidasoa Beherea, la cual sufre una reducción de 16,3 puntos) y un ascenso en la utilización del transporte público en todas las comarcas.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
A pie	99	97,9	98,7	98,6	100	99,2	98,9	98,8
En coche	88,7	86,6	90,6	78,3	90,1	90	83,5	83,6
En moto	14,3	2,8	3,2	13	4,1	7,4	7,1	9,7
En transporte público	57,7	60,7	50,3	81,4	52,9	51,2	62,6	67,9
En bicicleta	38,8	25,4	39	36	28,8	42	47	36,6

Tabla 31- Desplazamiento en distintos modos de transporte como mínimo una vez al mes, según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%)

3 El uso de la bicicleta en Gipuzkoa

3.1 Parque de bicicletas

En el 72,6% de los hogares guipuzcoanos se registra la existencia de al menos una bicicleta (excluyendo las infantiles). La media de bicicletas por hogar es de 2,02.

En este apartado relativo al parque de bicicletas, y los siguientes referidos a lugar de guardado y robo, no se realizan explotaciones por sexo, edad, ni nivel de formación, ya que las respuestas de la persona encuestada se referían al conjunto de su hogar, no de ella misma.

	Total 2023	Total 2014
Ninguna	27,4	36,7
Una	15,6	19,1
Dos	21,6	24,3
Tres	15,4	10,7
Cuatro o más	20	9,3
TOTAL	100,0	100,0
Media	2,02	1,4

Tabla 32- ¿Cuántas bicicletas en condiciones de uso hay en su hogar? (%) Comparación 2023 – 2014

En comparación con 2014, se ha registrado un aumento en el número de bicicletas por hogar, pasándose de una media de 1,4 en 2014, a 2,02 en 2023.

Si partimos de los 298.516 hogares de Gipuzkoa (EUSTAT 2022) y tomamos una media de 2,79 bicicletas por hogar (excluidos de dicha media el 27,4% de los hogares en los que no hay ninguna), podemos estimar que el parque de bicicletas en condiciones de uso existente en Gipuzkoa es de 604.379 unidades.

La comarca que posee una mayor media de bicicletas por hogar es Urola Kosta (2,76). En el 83,5% de los hogares de esta comarca hay por lo menos una bicicleta. La comarca que cuenta con una menor media de bicicletas por hogar es Debarrena, con una media de 1,67 bicicletas por hogar.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Ninguna	35,4	35,2	18,2	29,5	24,5	24,1	16,6	27,4
Una	17,3	11,8	15,2	16,6	15,5	16,6	12,3	15,6
Dos	20,4	25,8	27,2	20,9	19,3	20,7	20,8	21,6
Tres	10,8	13	16,9	15,9	17,6	12,2	18,2	15,4
Cuatro o más	16,1	14,2	22,5	17,1	23,1	26,4	32,2	20
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Media	1,70	1,67	2,22	1,87	2,17	2,35	2,76	2,02

Tabla 33- ¿Cuántas bicicletas en condiciones de uso hay en su hogar?, según comarca de residencia (%)

Respecto a 2014, la media de bicicletas por hogar ha subido en todas las comarcas. La comarca con la mayor media de bicicletas por hogar también era Urola Kosta, con un promedio de 1,8 bicicletas, siendo la comarca dónde más ha ascendido la media de posesión de bicicletas, en casi una unidad más por hogar. En el 71% de los hogares de esta comarca, al menos había una bicicleta en 2014, y en 2023 superaba el 83%. Por otro lado, al igual que en 2023, la comarca con la menor media de bicicletas por hogar era Debabarrena, con un promedio de 1,3 bicicletas.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Ninguna	37,8	41,5	30,2	39,6	34,9	32,5	28,6	36,7
Una	13,8	19,7	17,6	20,8	20,1	20,8	15,4	19,1
Dos	27	23,9	25,2	23,8	23,7	20	25,8	24,3
Tres	12,2	5,6	15,1	7,8	13	16,7	15,4	10,7
Cuatro o más	9,2	9,1	11,9	8	7,7	10	14,8	9,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Media	1,5	1,3	1,7	1,3	1,4	1,6	1,8	1,4

Tabla 34- ¿Cuántas bicicletas en condiciones de uso hay en su hogar?, según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%)

3.1.1 Parque de bicicletas eléctricas

Tan solo un 11,9% del total de hogares cuentan con al menos una bicicleta eléctrica.

Total	
Ninguna	88,1
Una	10,2
Dos	1,6
Tres	0,1
Cuatro o más	0
TOTAL	100,0
Media	0,14

Tabla 35- ¿Cuántas de esas bicicletas son eléctricas? (%)

La comarca que posee una mayor media de bicicletas eléctricas por hogar es Debagoiena (0,19), en donde aproximadamente el 16,0% de los hogares que disponen de bicicleta cuentan con al menos una bicicleta eléctrica.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Ninguna	88,2	89	83,6	88,5	86,9	89,6	89,6	88,1
Una	10,1	10,3	13,9	9,7	11,4	7,8	9,6	10,2
Dos	1,2	0,6	2,4	1,6	1,7	2,7	0,8	1,6
Tres	0,4	0	0	0,1	0	0	0	0,1
Cuatro o más	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Media	0,14	0,12	0,19	0,13	0,15	0,13	0,11	0,14

Tabla 36- ¿Cuántas de esas bicicletas son eléctricas?, según comarca de residencia (%)

3.1.2 Parque de bicicletas sin usar

En aproximadamente la mitad de los hogares de Gipuzkoa en los que existe como mínimo alguna bicicleta hay una a la que no se le da uso, lo que representa una media de 0,89 bicicletas sin uso por hogar. Partiendo del cálculo anteriormente realizado de parque de bicicletas en uso (604.379), se puede estimar un parque de bicicletas en desuso de 192.688 unidades.

Total	
Ninguna	52,8
Una	21,4
Dos	15,8
Tres	6,3
Cuatro o más	3,8
TOTAL	100,0
Media	0,89

Tabla 37- ¿Cuántas están sin usar? (%)

La comarca que posee una mayor media de bicicletas sin uso por hogar es Donostialdea, un 0,95 de media frente a Urola Kosta que es la comarca con la media más baja (0,75), y en la que el porcentaje de hogares en las que todas las bicicletas están en uso es más alto (62,5%).

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Ninguna	50,5	53	57	48,8	52,8	58,4	62,8	52,8
Una	23,3	19	19,1	23,6	21	23,6	13,3	21,4
Dos	15,1	19,1	15,3	16,6	16,7	9	14,8	15,8
Tres	6,7	4,9	7	6,4	5,6	6	6,7	6,3
Cuatro o más	4,4	3,9	1,6	4,5	3,9	3	2,5	3,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Media	0,92	0,91	0,77	0,95	0,89	0,79	0,75	0,89

Tabla 38- ¿Cuántas están sin usar?, según comarca de residencia (%)

3.2 Lugar para guardar la bicicleta

El 75,3% de los hogares que disponen de bicicleta la guardan en una zona privada del edificio (trastero, garaje...), el 17,9% lo hace dentro del propio domicilio (habitaciones, balcón, pasillo...), un 4,4% la guarda en una zona común del edificio (portal, cuarto común...). El porcentaje de quienes la dejan en la calle (1,1%) o en otros lugares (incluyendo parkings de bicicletas) (1,3%) es residual.

	Total 2023	Total 2014
Dentro del domicilio (habitaciones, balcón, pasillo...)	17,9	9,1
En una zona privada del edificio (trastero, garaje...)	75,3	84,2
En una zona común del edificio (portal, cuarto común...)	4,4	4,7
En la calle	1,1	2
Otros (parking de bicicletas...)	1,3	-
TOTAL	100,0	100,0

Tabla 39- Hogares que disponen de bicicleta (72,6%): Habitualmente, dónde guarda principalmente esta/s bicicletas en su hogar? (%) Comparación 2023 – 2014

En el cuestionario de 2014, la pregunta distinguía por una parte el balcón y por otro el piso, mientras que en este estudio se han agrupado estos conceptos en la categoría "dentro del domicilio".

El porcentaje de personas que optan por guardar sus bicicletas dentro del domicilio ha experimentado un notable aumento, alcanzando el 17,9% en 2023 frente al 9,1% registrado en 2014. Esta tendencia al alza es especialmente destacada entre las mujeres. A pesar de ello, la opción más común para el almacenamiento de bicicletas sigue siendo una zona privada del edificio, como el trastero o el garaje, aunque con una ligera disminución en su uso en 2023 en comparación con 2014. Hay que destacar el notable aumento del estacionamiento dentro del domicilio, que prácticamente se ha doblado desde 2014.

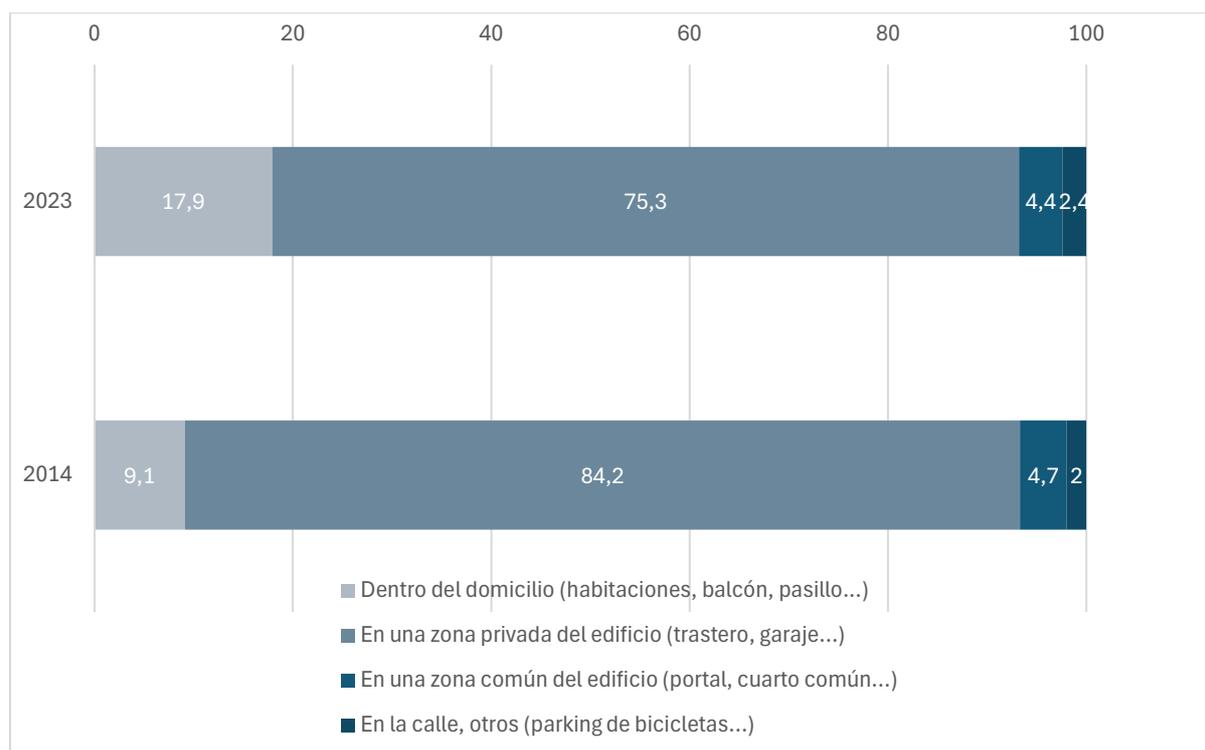


Ilustración 4- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de los lugares donde se guardan principalmente las bicicletas en el hogar según sexo y edad (%)

Las personas residentes en Debagoiena (79,0%) y en Goierri (79,5%) son quienes guardan más la bicicleta en una zona privada del edificio mientras que las personas que más guardan la bicicleta dentro del domicilio son las que residen en Tolosaldea (21,5%) y en Debabarrena (20,2%). En todo caso, la distribución de los lugares de almacenaje de las bicicletas es muy similar en todas las comarcas, salvo el caso de Urola Kosta, que destaca respecto del resto en la proporción notablemente más elevada de estacionamientos en zonas comunes y en la calle, al igual de lo que ya se observaba en 2014.

	Bidasoa Beheera (64,6%)	Debabarrena (64,8%)	Debagoiena (81,8%)	Donostialdea (70,5%)	Goierri (75,5%)	Tolosaldea (75,9%)	Urola Kosta (83,5%)	Total (72,6%)
Dentro del domicilio (habitaciones, balcón, pasillo...)	16,8	20,2	19,2	17,8	18,6	21,5	14	17,9
En una zona privada del edificio (trastero, garaje...)	75,2	78,8	79	74	79,5	73,7	73,2	75,3
En una zona común del edificio (portal, cuarto común...)	6,6	0	1,8	5	1,6	4,2	7,4	4,4
En la calle	0,3	0,5	0	1,6	0	0	3,1	1,1
Otros (parking de bicicletas...)	1,1	0,5	0	1,7	0,4	0,6	2,3	1,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 40- Hogares que disponen de bicicleta (72,6%): Habitualmente, dónde guarda principalmente esta/s bicicletas en su hogar?, según comarca de residencia (%)

En 2014, también eran las personas residentes en Debagoiena y Goierri las que más destacaban por guardar la bicicleta en el garaje, desván o trastero, con un 91% y 92%

respectivamente. Por otro lado, las personas residentes en Donostialdea eran las que en mayor medida guardaban la bicicleta dentro del piso o en alguna habitación, con un 9% de las personas manifestando esto. Por último, las personas residentes en Urola Kosta eran las que en mayor medida señalaban que guardan la bicicleta en la zona común del edificio, con un 10% manifestándolo en ese sentido.

	Bidasoa Beherea (64,6%)	Debabarrena (64,8%)	Debagoiena (81,8%)	Donostialdea (70,5%)	Goierri (75,5%)	Tolosaldea (75,9%)	Urola Kosta (83,5%)	Total (72,6%)
Dentro del domicilio (habitaciones, balcón, pasillo...)	7,3	4,9	4,5	12,7	4,5	9,8	6,9	9,1
En una zona privada del edificio (trastero, garaje...)	84,6	89	91,1	80,5	91,9	84	80,8	84,2
En una zona común del edificio (portal, cuarto común...)	5,7	2,4	1,8	4,4	3,6	3,7	10	4,7
En la calle, otros (parking de bicicletas...)	0,3	0,5	0	1,6	0	0	3,1	1,1
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 41- Hogares que disponen de bicicleta (63,2%): Habitualmente, dónde guarda principalmente esta/s bicicletas en su hogar?, según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%)

3.3 Robo de bicicletas

En el 18,7% de los hogares en los que se registra la existencia de bicicletas se manifiesta que en los últimos cinco años les han robado alguna.

	Total 2023	Total 2014
Sí	18,7	17,6
No	81,3	82,4
TOTAL	100,0	100,0

Tabla 42- Hogares que disponen de bicicleta (72,6%): En los últimos años, ¿Le han robado a usted o a su núcleo familiar alguna bicicleta? (%) Comparación 2023 – 2014

Los porcentajes de robos de bicicletas han permanecido en niveles similares a los registrados en 2014, con el cambio más notable reflejado en el aumento de robos entre las personas de 65 años o más (20,2% en 2023 frente a 10,5% en 2014). Este incremento podría ser consecuencia del aumento en el uso de la bicicleta en 2023 en esa franja de edad.

La comarca en la que se manifiesta mayor porcentaje de robo de bicicletas es Urola Kosta (precisamente la que mayor tenencia y uso de la bicicleta registra), seguida de Donostialdea (26,2% y 22,2% respectivamente). Son las personas de Tolosaldea que cuentan con bicicleta las que han manifestado sufrir menos robos de bicicleta (10,2%).

	Bidasoa Beherea (64,6%)	Debarrena (64,8%)	Debagoiena (81,8%)	Donostialdea (70,5%)	Goierry (75,5%)	Tolosaldea (75,9%)	Urola Kosta (83,5%)	Total (72,6%)
Sí	13,9	12,5	11,5	22,2	15,4	10,2	26,2	18,7
No	86,1	87,5	88,5	77,7	84,6	89,8	73,8	81,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 43- Hogares que disponen de bicicleta (72,6%): En los últimos años, ¿Les han robado usted o a su núcleo familiar alguna bicicleta? Según comarca de residencia (%)

En 2014, la comarca en la que se manifestaba proporcionalmente un mayor porcentaje de robos de bicicletas era Urola Kosta (25%), precisamente la que registraba el mayor uso de la bicicleta. Le seguía Donostialdea, donde un 21% de las personas que contaban con bicicleta han manifestado haber sufrido algún robo de bicicleta en los últimos años.

	Bidasoa Beherea (62,2%)	Debarrena (58,2%)	Debagoiena (69,8%)	Donostialdea (60,1%)	Goierry (65,3%)	Tolosaldea (67,5%)	Urola Kosta (71,3%)	Total (63,2%)
Sí	19,7	9,8	9	20,6	11,7	12,3	24,8	17,6
No	80,3	90,2	91	79,4	88,3	87,7	75,2	82,4
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 44- Hogares que disponen de bicicleta (63,2%): En los últimos años, ¿Les han robado usted o a su núcleo familiar alguna bicicleta? Según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%)

3.3.1 Lugar donde se encontraba la bicicleta cuando se produjo el robo

Aproximadamente la mitad de las bicicletas que han sido robadas en los últimos años se encontraban en la calle en el momento en el que fueron sustraídas. Un 24,6% se encontraban guardadas en un garaje y un 12,1% en un parking de bicicletas.

	Total
En casa	2,1
En la calle	52,9
En un garaje	24,6
En parking de bicicletas	12,1
Otros	8,3
TOTAL	100,0

Tabla 45- Hogares que han sufrido robo de bicicleta (18,7%): ¿Dónde tenía la bicicleta cuando se la robaron? (%)

La comarca que ha sufrido más robos de bicicleta estando aparcada en la calle es Tolosaldea con un 63,0%. En la comarca de Bidasoa Beherea un 9,7% de los robos se producen estando la bicicleta dentro del propio domicilio, le sigue a mucha distancia Donostialdea (2,6%) y Urola Kosta (1,8%).

La comarca que sufre más robos cuando la bicicleta se encuentra en un garaje es Debarrena con un 50,2% y Tolosaldea vuelve a ponerse a la cabeza cuando los robos se producen en parkings de bicicletas (25,1%). En conjunto, es destacable que los lugares de

robo de bicicletas son muy variables en las distintas comarcas, más aún teniendo en cuenta que los lugares de guardado son similares en todas ellas.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
En casa	9,7	0	0	1,6	2,6	0	1,8	2,1
En la calle	50,7	42,5	31,4	57,6	38	63	53,9	52,9
En un garaje	21,8	50,2	41,5	23,4	28,4	6,6	19	24,6
En parking de bicicletas	12,4	0	12,2	10,3	2,8	25,1	22,9	12,1
Otros	5,4	7,3	14,9	7,2	28,2	5,4	2,3	8,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 46- Hogares que han sufrido robo de bicicleta (18,7%): ¿Dónde tenía la bicicleta cuando se la robaron? Según comarca de residencia (%)

3.3.2 Denuncia del robo

Dos tercios de las personas que sufrieron el robo de la bicicleta lo denunciaron.

Total	
Sí	68,2
No	28,2
Ns/Nc	3,6
TOTAL	100,0

Tabla 47- Hogares que han sufrido robo de bicicleta (18,7%): ¿Denunció el robo? (%)

Debabarrena es la comarca donde más porcentaje de personas denunciaron el robo de su bicicleta (85,4%). En el lado opuesto nos encontramos con Bidasoa Beherea donde tan solo se denunciaron el 59,1% de los robos sufridos en dicha comarca.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Sí	59,1	85,4	81,1	66,5	64,9	66,5	70,1	68,2
No	40,9	14,6	18,9	29,3	29,1	33,5	24,8	28,2
Ns/Nc	0	0	0	4,2	6	0	5,1	3,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 48- Hogares que han sufrido robo de bicicleta (18,7%): ¿Denunció el robo? Según comarca de residencia (%)

3.3.3 Recuperación de la bicicleta

Del total de hogares que denunciaron el robo de la bicicleta un 10,4% de los hogares consiguieron recuperarla.

Total	
Sí	10,4
No	88,7
Ns/Nc	0,9
TOTAL	100,0

Tabla 49- Hogares que han denunciado el robo de bicicleta (68,1%): ¿Consiguió recuperar la bicicleta? (%)

Si ponemos el foco en las comarcas observamos que Tolosaldea fue la comarca donde se recuperaron en proporción más bicicletas y Debabarrena en la que menos se recuperaron, lo que contrasta con el hecho de ser ésta la comarca que en mayor proporción denuncia el robo de bicicletas.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Sí	18,5	4,7	15,1	8,1	13,6	23,9	10,2	10,4
No	81,5	95,3	84,9	90,2	86,4	76,1	89,8	88,7
Ns/Nc	0	0	0	1,7	0	0	0	0,9
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 50- Hogares que han denunciado el robo de bicicleta (68,1%): ¿Consiguió recuperar la bicicleta? Según comarca de residencia (%)

3.4 Saber andar en bicicleta

El 93,3% de la población de Gipuzkoa de 15 años o más sabe andar en bicicleta.

Los hombres saben andar en bicicleta en mayor medida que las mujeres (un 96,4% frente a un 90,3%) y prácticamente toda la población de entre 15 y 49 años.

Según aumenta la edad de la población, disminuye el porcentaje de personas que manifiestan saben andar en bicicleta, en especial a partir de los 50 años. En este sentido, llama la atención que entre la población con edades comprendidas entre los 50 y los 64 años el porcentaje de personas que no saben andar en bicicleta alcanza el 7,1% y en la siguiente franja (65 y más años) este porcentaje se dobla, llegando al 13,6%.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Sí	96,4	90,3	97,6	97,8	92,9	86,4	93,3
No	3,6	9,7	2,4	2,2	7,1	13,6	6,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 51- Saber andar en bicicleta según sexo y edad (%)

Si realizamos un análisis comparativo de las personas que dicen no saber andar en bici en 2023 respecto al año 2014 observamos que el porcentaje de personas que no sabían andar

en bici en 2014 es el doble que en 2023 (12,2% frente a 6,7%), Los porcentajes de las mujeres y los del grupo de edad más avanzado (a partir de 50 años) son los que más se han reducido en 2023.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Sí	96,8	78,9	99,2	97,8	80	73,4	87,8
No	3,2	21,1	0,8	2,2	20	26,6	12,2
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 52- Saber andar en bicicleta según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

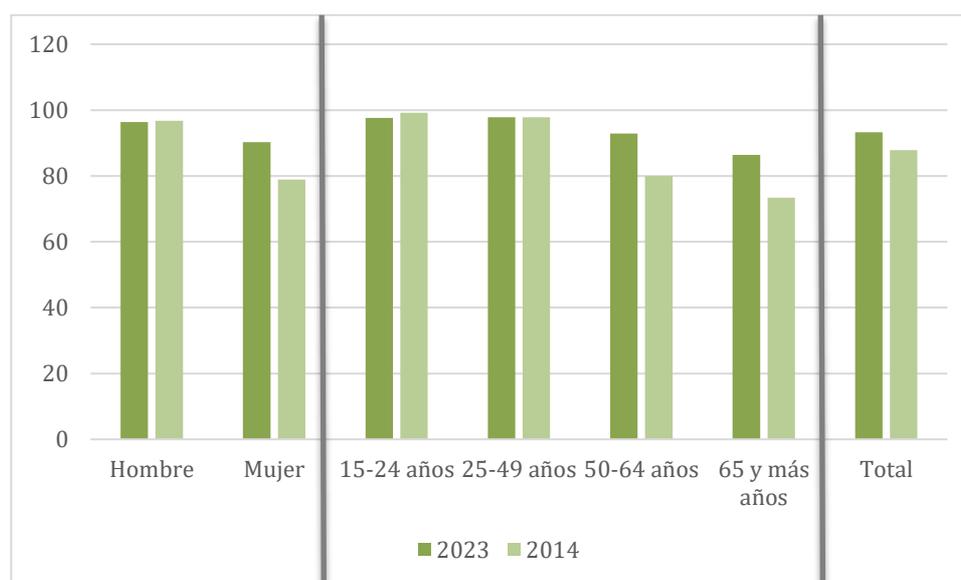


Ilustración 5- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de las personas que saben andar en bicicleta según sexo y edad (%)

Las comarcas de Gipuzkoa con mayores porcentajes de personas que saben andar en bicicletas son Debagoiena y Urola Kosta con un 97,5% y un 94,3% respectivamente. En el lado contrario, nos encontramos con las comarcas de Debabarrena (87,9%) y Bidasoa Beherea (90,1%).

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Sí	90,1	87,9	97,5	93,9	93,7	92,8	94,3	93,3
No	9,9	12,1	2,5	6,1	6,3	7,2	5,7	6,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 53- Saber andar en bicicleta según comarca (%)

Entre las personas con menor nivel de estudios (menos que primarios), se registra un porcentaje significativamente menor de personas que saben andar en bicicleta (87,5%) si lo comparamos con los datos obtenidos por las personas con estudios medios y superiores (en esta categoría son un 96,5% las personas que saben andar en bicicleta).

	Ninguno, menos que primarios	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	Bachiller superior, BUP, COU	Estudios medios y superiores	Otros	Total
Sí	87,5	90,7	93,7	91,5	96,5	82,4	93,3
No	12,5	9,3	6,3	8,5	3,5	17,6	6,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 54- Saber andar en bicicleta según estudios (%)

3.4.1 Capacidad para andar en bicicleta de forma segura por su entorno urbano

El 76,3% de las personas que manifiestan saber andar en bici se perciben con la capacidad necesaria para hacerlo de forma segura por su entorno urbano, mientras que el 23,7% restante no se ven con capacidad para ello.

El porcentaje de hombres que se percibe con capacidad para desplazarse de forma segura por su entorno urbano es más alto que el de las mujeres (78,1% frente a 74,4%).

En la medida que aumenta la edad observamos como la percepción de sentirse con la capacidad necesaria para desplazarse con seguridad por su entorno urbano va disminuyendo de manera significativa. El 92,9% de las personas más jóvenes se consideran “aptas” mientras que este porcentaje va disminuyendo hasta caer al 54,8% en el caso de las personas que cuentan con 65 y más años.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Sí	78,1	74,4	92,9	86,3	76,2	54,8	76,3
No	21,9	25,6	7,1	13,7	23,8	45,2	23,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 55- Sí sabe andar en bicicleta (93,3%): ¿Se siente con capacidad de andar en bicicleta de forma segura por su entorno urbano según sexo y edad (%)

Si realizamos esta comparativa por comarcas observamos como el 85,1% de las personas residentes en Urola Kosta se ven con capacidad frente al 54,9% de las personas que residen en Debabarrena.

	Bidasoa Beheara	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Sí	69,6	54,9	82,6	76,6	79,4	81,3	85,1	76,3
No	30,4	45,1	17,4	23,4	20,6	18,7	14,9	23,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 56- Sí sabe andar en bicicleta (93,3%): ¿Se siente con capacidad de andar en bicicleta de forma segura por su entorno urbano según comarca (%)

3.5 Población que no sabe andar en bicicleta y muestra disposición a aprender

A partir del perfil sociodemográfico de las personas que manifiestan no saber andar en bicicleta (6,7% de la población de más de 15 años), podemos resaltar las siguientes características de este colectivo:

- El 74,2% son mujeres
- El 84,4% tiene 50 años o más. La edad media se sitúa en los 62,21 años.
- El 42,7% reside en Donostialdea y un 15,9% lo hacen en Bidasoa Beherea.
- El 56,6% son personas jubiladas, pensionistas y/o rentistas mientras que un 24,7% se encuentran trabajando.
- El 28,1% tienen finalizados los estudios primarios y un 25,0% han cursado formación profesional.

		No sabe andar en bicicleta 6,7%	Total 100,0%
Sexo	Hombre	25,8	48,2
	Mujer	74,2	51,6
Edad	15-24 años	4,4	12,1
	25-49 años	11,3	34
	50-64 años	27,2	25,7
	65 y más años	57,2	28,2
	Edad media	62,21	50,91
Comarca	Bidasoa Beherea	15,9	10,7
	Debabarrena	13,6	7,5
	Debagoiena	3,2	8,6
	Donostialdea	42,7	46,9
	Goierri	8,6	9,2
	Tolosaldea	7,1	6,7
	Urola Kosta	8,8	10,4
Actual ocupación principal	Ocupada, trabajando	24,7	50,5
	Estudiante	1,9	9,6
	Labores del hogar	6,1	2,6
	Parado/a	5,4	4,6
	Jubilado/Pensionista/Rentista	56,6	30
Otras situaciones	5,3	2,7	
Estudios finalizados	Ninguno, menos que primarios	3,9	2,1
	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	28,1	20,2
	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	25	26,8
	Bachiller superior, BUP, COU	22,8	18
	Estudios medios y superiores	16,3	31,4
	Otros	3,2	1,2
Ns/Nc	0,7	0,3	
TOTAL		100,0	100,0

Tabla 57- Perfil sociodemográfico de las personas que manifiestan no saber andar en bicicleta (%)

Al 41,8% de las personas que no saben andar en bicicleta o sí saben (2,5% de la población de 15 y más años), pero no se sienten con la capacidad de andar de forma segura, les gustaría aprender a hacerlo.

Cabe destacar que, aunque el porcentaje de hombres y mujeres que saben andar en bicicleta, pero no se sienten con capacidad para hacerlo de forma segura es bastante similar, ellas están mucho más interesadas en adquirir la capacidad para hacerlo (17,5% frente a 6,3%).

Según se va incrementando la edad observamos que el porcentaje de personas que no saben andar en bici o sí saben, pero no tienen la capacidad para hacerlo de forma segura va incrementándose paulatinamente.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
% que no sabe andar en bici	3,6	9,7	2,4	2,2	7,1	13,6	6,7
% que sabe andar, pero no se siente con capacidad para hacerlo de forma segura respecto del total	21,1	23,1	6,9	13,4	22,1	39,0	22,1
% que le gustaría adquirir la capacidad de andar en bicicleta respecto a las personas que no saben o no se sienten con capacidad de andar de forma segura	25,6	53,3	54	67	49,8	27,9	41,8
% que les gustaría adquirir la capacidad de andar en bicicleta respecto del total	6,3	17,5	14,2	10,5	14,5	14,6	12,1

Tabla 58- Personas que no saben andar en bicicleta o no saben hacerlo bien y les gustaría aprender, según sexo y edad (%)

En la comarca de Debabarrena es donde mayor proporción de personas no saben andar en bicicleta (12,1%) o a pesar de sí saber no tienen la capacidad de hacerlo de forma segura (39,5%). En cuanto al interés por aprender de las personas residentes de esta comarca, prácticamente a una de cada cuatro personas les gustaría adquirir la capacidad de andar en bicicleta.

Respecto a las comarcas donde residen menos personas que no saben andar en bicicleta estas son Debagoiena (2,5% no saben y 17,1% no tienen capacidad para hacerlo de forma segura) y Urola Kosta (5,7% no saben y 14,2% no tienen capacidad para hacerlo de forma segura).

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
% que no sabe andar en bici	9,9	12,1	2,5	6,1	6,3	7,2	5,7	6,7
% que sabe andar, pero no se siente con capacidad para hacerlo de forma segura respecto del total	27,4	39,5	17,1	22,0	19,5	17,3	14,2	22,1
% que le gustaría adquirir la capacidad de andar en bicicleta respecto a las personas que no saben o no se sienten con capacidad de andar de forma segura	42,0	52,8	50,7	38,2	29,5	42,5	50,5	41,8
% que les gustaría adquirir la capacidad de andar en bicicleta respecto del total	15,6	27,4	9,7	10,7	7,4	10,7	10,0	12,1

Tabla 59- Personas que no saben andar en bicicleta o no saben hacerlo bien y les gustaría aprender según comarca (%)

3.6 Frecuencia con la que la población se desplaza en bicicleta

En este punto del informe, resulta necesario realizar una aclaración técnica en el tratamiento de los datos.

Se ha estimado conveniente realizar un cambio de conceptualización de los ciclistas habituales. Si en el planteamiento inicial del estudio (y por tanto de la encuesta) se habían englobado dentro de esta categoría a aquellas personas que respondían utilizar la bicicleta entre 1 y 3 veces al mes, tras el análisis de las respuestas obtenidas se ha considerado adecuado excluirlos de dicha categoría. Son un total de 80 encuestas.

Este cambio afecta en dichas 80 encuestas en lo siguiente:

- No se han hecho algunas preguntas que se han formulado a personas conceptuadas como ciclistas no habituales, como son las referidas a los motivos para no utilizar la bicicleta e interés por hacerlo (ya que eran personas que sí utilizaban la bicicleta habitualmente).
- Se ha preguntado por la forma y motivos para utilizar la bicicleta a la hora de desplazarse a personas que, con la nueva categorización, ya no son usuarias habituales de la bicicleta.

Para el primer caso, estas preguntas han quedado sin contestar por parte de estas personas. Para el segundo, las respuestas obtenidas se han llevado al apartado de No Sabe / No Contesta.

El planteamiento inicial de categorización de usuarios habituales y no habituales obedecía a la voluntad de que el cuestionario se pareciera lo más posible a la encuesta de 2014. Sin embargo, creemos que la categorización finalmente adoptada es más adecuada para ofrecer un análisis de la movilidad ciclista en Gipuzkoa más ajustado a la realidad. Además, esta categorización es coincidente con la utilizada en el Barómetro de la Bicicleta, que periódicamente realiza la Red de Ciudades por la Bicicleta, lo que permitirá posteriores análisis comparativos más fidedignos con otros territorios

Realizada esta aclaración, en la siguiente tabla podemos observar los principales datos relacionados con la forma en que la población guipuzcoana de 15 y más años establece contacto con la bicicleta, es decir, la frecuencia con la que la utiliza.

Al 23,2% de la población guipuzcoana podemos considerarla “usuaria o ciclista habitual” puesto que manifiesta desplazarse en bicicleta como mínimo una vez a la semana.

El 14,6% de la población guipuzcoana la podemos considerar “ciclista esporádica” debido a que la utiliza menos de una vez al mes (7,2%) o entre 1 y 3 veces al mes (7,4%). Finalmente, el 55,5% de la población nunca utiliza la bicicleta.

Los datos más reseñables respecto a la relación que mantiene la ciudadanía de Gipuzkoa con la bicicleta son los siguientes:

- Prácticamente el 10,0% de la población utiliza la bicicleta cada día o casi (7,4% en 2014).
- El 13,3% la utiliza al menos una vez a la semana (9,7% en 2014).
- El 7,4% la utiliza como mínimo una vez al mes (19% en 2014).
- Por tanto, se observa que ha aumentado en 6,2 puntos el porcentaje de personas que se desplazan en bicicleta como mínimo una vez a la semana; tendencia que coincide con un descenso en 11,6 puntos del porcentaje que representan quienes hacen un uso esporádico de la bicicleta.
- El 55,5% nunca anda en bicicleta (54,4% en 2014).

Respecto a las diferencias entre sexos podemos resaltar que la frecuencia con la que utilizan la bicicleta los hombres sigue siendo superior al uso que hacen las mujeres, un 29,3% de los hombres puede considerarse “ciclista habitual” frente al 17,5% de las mujeres.

Por otro lado, queda patente que según aumenta la edad de la población disminuye la frecuencia de uso de la bicicleta, pasando de 36,4% de usuarios habituales entre 15-24 años a 12,7% de usuarios habituales en la franja de edad más elevada (65 y más años).

		Sexo		Edad				Total
		Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Población ciclista habitual	Cada día o casi	13,1	7	19,7	10,7	8,9	5,7	9,9
	1-3 veces a la semana	16,2	10,5	16,7	18,1	12,2	7	13,3
	Total	29,3	17,5	36,4	28,8	21,1	12,7	23,2
Población no ciclista habitual	1-3 veces al mes	8,4	6,5	9,2	11,6	5,5	3,3	7,4
	Menos de una vez al mes	7,2	7,2	10,7	10,2	6,3	3	7,2
	Nunca la utiliza	55,2	68,8	43,6	49,4	67,1	81	62,2
	Total	70,8	82,5	63,5	71,2	78,9	87,3	76,8
TOTAL		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 60- Frecuencia con la que la población se desplaza en bicicleta, por sexo y edad (%)

Los criterios a seguir para clasificar a la población ciclista habitual y no habitual han cambiado en el estudio de 2023. En el presente estudio aquellas personas que se desplazan en bicicleta menos de una vez a la semana pasan a conformar el grupo de la población no ciclista habitual mientras que en el año 2014 esto no ocurría así. A pesar de este cambio de criterios y en la forma de preguntar podemos realizar algunas comparaciones y extraer conclusiones.

Lo más destacable es el significativo aumento registrado en 2023 en el porcentaje de ciclistas habituales respecto a 2024 (23,2% frente a 7,7%). Este incremento ha afectado a los dos sexos y a todos los grupos de edad analizados.

		Sexo		Edad				Total
		Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Población ciclista habitual	Cada día o casi	10,7	4,2	14,6	9,6	5,1	2,2	7,4
	Al menos una vez por semana Sólo los fines de semana	13,7	5,7	16,6	14,8	6,8	0,7	9,7
	Alguna vez al mes	9,3	6,1	12,6	12,9	4,4	0,2	7,7
	Total	11,7	10,9	18,2	15,8	8,5	3,1	11,3
Población no ciclista habitual	Menos de una vez al mes	9,4	9,6	16,2	11,6	9,7	2,4	9,5
	Nunca	45,2	63,5	21,9	35,4	65,5	91,3	54,4
	TOTAL	54,7	73,1	38,1	47	75,2	93,8	63,9
TOTAL		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 61- Frecuencia con la que la población se desplaza en bicicleta, por sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

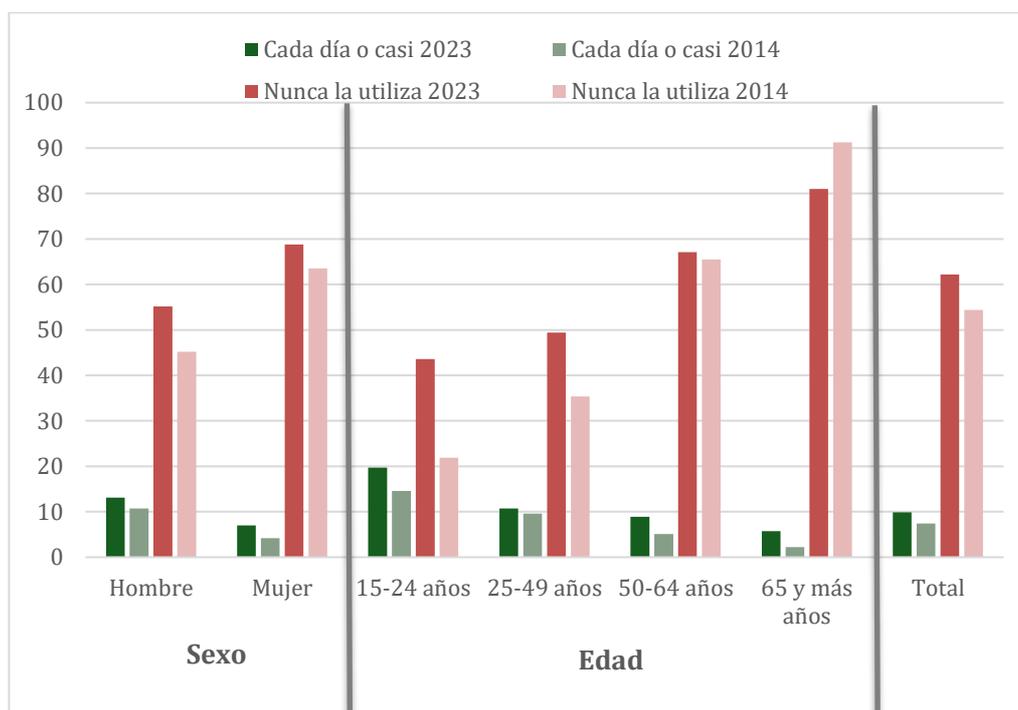


Ilustración 6- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la frecuencia con la que la población se desplaza en bicicleta según sexo y edad (%)

El análisis territorial muestra que la comarca de Urola Kosta es la que cuenta con una mayor proporción de usuarios/as de la bicicleta habituales, superando holgadamente la proporción registrada para el conjunto de todos los guipuzcoanos (un 33,3% frente a un 23,2%).

Las comarcas de Debabarrena y de Bidasoa Beherea son quienes tienen una menor proporción de ciclistas habituales (15,1%), siendo junto a Goierri (17,5%) las tres comarcas que se sitúan por debajo de la media de Gipuzkoa.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Población ciclista habitual	Cada día o casi	3,8	5	7,7	11,5	4,9	9,6	19,4	9,9
	1-3 veces a la semana	11,3	10,1	15,8	13,3	12,6	16,1	13,9	13,3
	Total	15,1	15,1	23,5	24,8	17,5	25,7	33,3	23,2
Población no ciclista habitual	1-3 veces al mes	7,4	4,8	10,2	7,1	7,6	7,8	7,7	7,4
	Menos de una vez al mes	6,0	9,2	7,3	6,7	7,0	8,6	8,9	7,2
	Nunca la utiliza	71,5	70,9	58,9	61,4	68	57,9	50,2	62,2
	Total	84,9	84,9	76,4	75,2	82,6	74,3	66,8	76,8
TOTAL		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 62- Frecuencia con la que la población se desplaza en bicicleta, por comarca de residencia (%)

3.7 Tipología del usuario de la bicicleta

Para elaborar las categorías en las que hemos subdividido las personas usuarias de la bicicleta para realizar el análisis de los siguientes apartados hemos puesto el foco en los motivos por los que manifiestan utilizar la bicicleta:

- **Ciclistas cotidianos/as:** Son todas aquellas personas que son consideradas usuarias habituales (utilizan la bicicleta como mínimo una vez a la semana) y los motivos por los que manifiestan utilizar la bicicleta son por trabajo, estudios, gestiones-compras o cuidado de menores o personas dependientes). En este grupo tendríamos al 15,3% del total de la población guipuzcoana y la proporción de hombres es mayor respecto a la de las mujeres.
- **Ciclistas deportivos/recreativos:** Son también usuarias habituales de la bicicleta, pero los motivos para utilizar la bicicleta están relacionados con el ocio y/o la práctica del deporte. Este grupo está constituido por el 7,9% de la población, hay casi el triple de hombres que mujeres (11,5% frente al 4,5%) y no existe una diferencia significativa por tramos de edad.
- **Ciclistas esporádicos:** En este grupo estarían aquellas personas que utilizan la bicicleta menos de una vez a la semana y es un 14,6% de la población guipuzcoana quien forma parte de este grupo. Las diferencias por sexo son mínimas, con tan solo dos puntos de diferencia entre hombres (15,6%) y mujeres (13,7%). Las franjas de edad más jóvenes son las que aglutinan una mayor proporción de personas y según la edad va aumentando la proporción de personas que conforman el grupo va disminuyendo, pasando del 19,9% en el caso del grupo más joven hasta el 6,3% en el caso del grupo de edad más avanzada.
- **Nunca utilizan la bici:** Algo más de la mitad de la población de Gipuzkoa de 15 años

o más (55,5%) manifiesta saber andar en bicicleta, sin embargo, nunca la utilizan en sus desplazamientos. Es claramente el grupo más numeroso y la proporción de mujeres respecto a los hombres es mayor (59,1% frente a 51,6%). A medida que aumenta la edad se incrementa la proporción de personas que nunca anda en bicicleta, pasando del 41,2% en el caso del grupo más joven hasta el 67,4% en el caso del grupo de edad más avanzada.

- **No sabe andar en bicicleta:** Este grupo (6,7% del total) está conformado por todas aquellas personas que no saben andar en bicicleta. Como hemos comentado antes, la proporción de mujeres es mayor a la de los hombres, así como la de las personas de edades avanzadas.

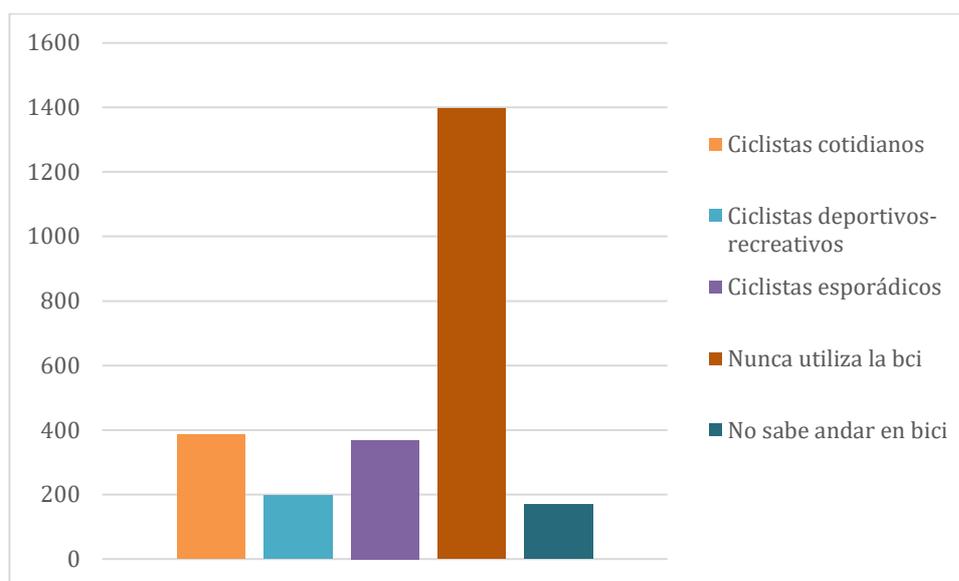


Ilustración 7- Distribución del usuario de la bicicleta por tipología

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Ciclistas cotidianos (trabajo, estudios, gestiones-compras y cuidados)	17,8	13,1	28,1	21,8	12,2	4,8	15,3
Ciclistas deportivos-recreativos	11,5	4,5	8,4	7	8,8	7,9	7,9
Total usuaria habitual de la bici	29,3	17,6	36,5	28,8	21	12,7	23,2
Ciclista esporádico	15,6	13,7	19,9	21,8	11,8	6,3	14,6
Nunca utiliza la bici	51,6	59,1	41,2	47,2	60	67,4	55,5
No sabe andar en bici	3,6	9,7	2,4	2,2	7,1	13,6	6,7
Total no usuaria habitual de la bici (esporádica + nunca + no sabe)	70,8	82,5	63,5	71,2	78,9	87,3	76,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 63- Tipología del usuario de la bicicleta según sexo y edad (%)

Si realizamos el análisis a nivel de estudios finalizados podemos observar que el 20,9% de las personas que tienen el Bachiller Superior forman parte del grupo de ciclistas cotidianos.

Las personas con menor nivel de estudios finalizados conforman mayoritariamente el grupo de ciclistas no habituales (88.8%) y dentro de los cinco colectivos analizados el 68,1% de las personas que manifiestan no tener estudios forman parte del grupo de personas que manifiestan saber andar en bicicleta, pero no utilizarla nunca.

	Ninguno, menos que primarios	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	Bachiller superior, BUP, COU	Estudios medios y superiores	Otros	Total
Ciclistas cotidianos (trabajo, estudios, gestiones-compras y cuidados)	6,7	11,1	13,1	20,9	18	0	15,3
Ciclistas deportivos-recreativos	4,5	6,8	9,3	6,9	7,9	13,7	7,9
Total usuaria habitual de la bici	11,2	17,9	22,4	27,8	25,9	13,7	23,2
Ciclistas esporádicos	8,2	9	14,4	14,9	18,8	11,2	14,6
Nunca utiliza la bici	68,1	63,8	56,9	48,9	51,8	57,5	55,5
No sabe andar en bici	12,5	9,3	6,3	8,5	3,5	17,6	6,7
Total no usuaria habitual de la bici (esporádica + nunca + no sabe)	88,8	82,1	77,6	72,3	74,1	86,3	76,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 64- Tipología del usuario de la bicicleta según estudios (%)

La comarca de Urola Kosta (26,1%) es la que tiene en su conjunto mayor proporción de ciclistas cotidianos seguida de Donostialdea (17,7%), mientras que Debabarrena destaca por ser la comarca con menor número de ciclistas cotidianos (5,8%).

	Bidasoa Behera	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Ciclistas cotidianos (trabajo, estudios, gestiones-compras y cuidados)	8,3	5,8	11,3	17,7	11,3	15	26,1	15,3
Ciclistas deportivos-recreativos	6,8	9,4	12,3	7,1	6,2	10,7	7,2	7,9
Total usuaria habitual de la bici	15,1	15,2	23,6	24,8	17,5	25,7	33,3	23,2
Ciclistas esporádicos	13,4	14	17,5	13,8	14,6	16,4	16,5	14,6
Nunca utiliza la bici	61,5	58,8	56,4	55,3	61,6	50,7	44,4	55,5
No sabe andar en bici	9,9	12,1	2,5	6,1	6,3	7,2	5,7	6,7
Total no usuaria habitual de la bici (esporádica + nunca + no sabe)	84,8	84,9	76,4	75,2	82,5	74,3	66,6	76,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 65- Tipología del usuario de la bicicleta según comarca (%)

3.8 Frecuencia de desplazamiento en modos de transporte según tipología de personas usuarias de la bicicleta

El 53,4% de los/as ciclistas cotidianos utilizan la bicicleta prácticamente a diario, es decir un 8,2% de la población mayor de 15 años de Gipuzkoa manifiesta desplazarse a diario en bicicleta por motivo de trabajo, estudio, cuidados y gestiones. En el caso de los/as ciclistas deportivo-recreativos este porcentaje se reduce hasta un 22,2%.

Alrededor de un 78,0% de los/as ciclistas deportivos-recreativos utilizan la bicicleta entre una y tres veces a la semana mientras que en el caso de las/los ciclistas cotidianos esta proporción disminuye hasta un 46,6%.

	Ciclista cotidiano		Ciclista deportivo-recreativo	
	15,3%	Resp. Total	7,9%	Resp. Total
Cada día o casi	53,4	8,2	22,2	1,7
Entre una y tres veces a la semana	46,6	7,1	77,8	6,1
TOTAL	100,0	15,3	100,0	7,9

Tabla 66- Frecuencia actual de la utilización de la bicicleta según tipo de ciclista (%)

Si analizamos el uso que realizan de otros modos de transporte en función de la tipología ciclista habitual (ciclista cotidiano y ciclista deportivo-recreativo) cabe destacar lo siguiente:

- Los/as ciclistas cotidianos/as son los que con menor frecuencia se desplazan en coche y los que con mayor frecuencia se desplazan en transporte público.
- Los/as ciclistas deportivos/as son los que con mayor frecuencia se desplazan en coche y en moto, y los/as que con menor frecuencia se desplazan en transporte público.

		Ciclista cotidiano	Ciclista deportivo-recreativo	Ciclista esporádico	Nunca utiliza la bicicleta	No sabe andar en bicicleta
		15,3%	7,9%	14,6%	55,5%	6,7%
A pie	Cada día o casi (+ 3 veces semana)	90,4	88,9	92,2	84,6	82,7
	Entre 1- 3 veces a la semana	6,2	7,8	5,7	10,2	8,2
	Entre 1- 3 veces al mes	1	1,3	1,3	2,2	2,8
	Menos de 1 vez al mes	1,3	0,4	0,3	0,9	0
	Nunca	1,2	1,7	0,5	2,1	6,2
	TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
En coche	Cada día o casi (+ 3 veces semana)	38,5	52	53,9	37,2	21,3
	Entre 1- 3 veces a la semana	28,5	32,4	24,5	30,6	22,3
	Entre 1- 3 veces al mes	13,4	7,9	10,5	12	18,2
	Menos de 1 vez al mes	2,3	0,7	2	6,1	12,3
	Nunca	17,3	7	9,1	14	25,9
	TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
En moto	Cada día o casi (+ 3 veces semana)	4,6	8	4,8	3,2	1,1
	Entre 1- 3 veces a la semana	5,2	9,3	5,3	3,3	0,6
	Entre 1- 3 veces al mes	2,7	3,1	2,8	1,3	0
	Menos de 1 vez al mes	3,6	3,9	3,5	1,3	1,6
	Nunca	83,9	75,8	83,6	90,8	96,7
	TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
En transporte público	Cada día o casi (+ 3 veces semana)	30	18	24,3	25,2	17,4
	Entre 1- 3 veces a la semana	25,7	23,3	20,5	22,5	30,2
	Entre 1- 3 veces al mes	22,2	24,4	21,5	25	30,9
	Menos de 1 vez al mes	10,7	15,1	19,4	10,9	6,9
	Nunca	11,4	19,2	14,3	16,3	14,7
	TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
En VMP	Cada día o casi (+ 3 veces semana)	0,5	0,3	0,8	1,2	1,8
	Entre 1- 3 veces a la semana	2,1	1	1,8	0,7	1,3
	Entre 1- 3 veces al mes	0,2	0	0,6	0,3	0
	Menos de 1 vez al mes	3,2	1,5	1,3	1	0
	Nunca	94	97,1	95,6	96,8	97
	TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 67- Frecuencia de desplazamiento a pie, en coche, en moto, en transporte público y VMP según tipología usuario bicicleta (%)

3.9 Desplazamiento en bicicleta según motivo de los ciclistas cotidianos y recreativos

A las personas usuarias de la bicicleta (cotidiano+deportivo-recreativo) se les ha solicitado que expongan los motivos por los que utilizan este medio. La respuesta podía ser múltiple, es decir, una persona puede utilizar la bicicleta por más de un motivo (por ejemplo, en algunas ocasiones para desplazarse a su lugar de estudio, y en otras para ir a hacer compras), por lo que los porcentajes de la tabla superan el valor de 100.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Por trabajo	22,3	26,7	14,2	32,4	30,2	3,6	24
Por estudios	15,7	7,4	57,4	2,4	2,2	0	12,4
Por gestiones-compras	45,4	47,8	52,4	46,4	47,9	36,1	46,3
Por recreo-ocio-paseo (no deporte)	74,7	84,4	74	86,5	75,2	66,4	78,4
Por deporte	65,4	27,9	45,6	39,1	63,9	69,2	50,8
Por cuidados de menores y/o mayores	8,3	36,5	1,3	38,4	10,8	2,0	19,3

Tabla 68- Población usuaria habitual de bicicleta que la utiliza para desplazarse por alguno de los siguientes motivos (23,2%), según sexo y edad (%)

En comparación con 2014, se ha registrado un aumento del uso de la bicicleta en los viajes “obligados” (trabajo, estudios y gestiones compras). Los viajes motivados por cuidado de menores y/o mayores no pueden ser comparados por ser un motivo que no se había incluido en la tabla del 2014.

En cuanto a los viajes motivados por recreo-ocio-paseo (no deporte) observamos que la proporción de estos viajes respecto al 2014 ha disminuido considerablemente mientras que los viajes motivados por deporte se han mantenido estables.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Por trabajo	12,5	13,6	3,9	18,3	10,8	-	12,9
Por estudios	7,6	7,4	23,5	3,5	-	-	7,6
Por gestiones-compras	36,3	32,6	45,1	30,5	33,3	42,9	34,9
Por recreo-ocio-paseo (no deporte)	79,9	90,5	79,1	86,1	82,4	82,1	83,8
Por deporte	60,4	36	59,5	51,9	42,6	32,1	51,3

Tabla 69- Población usuaria habitual de bicicleta que la utiliza para desplazarse por alguno de los siguientes motivos (36,1%) según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

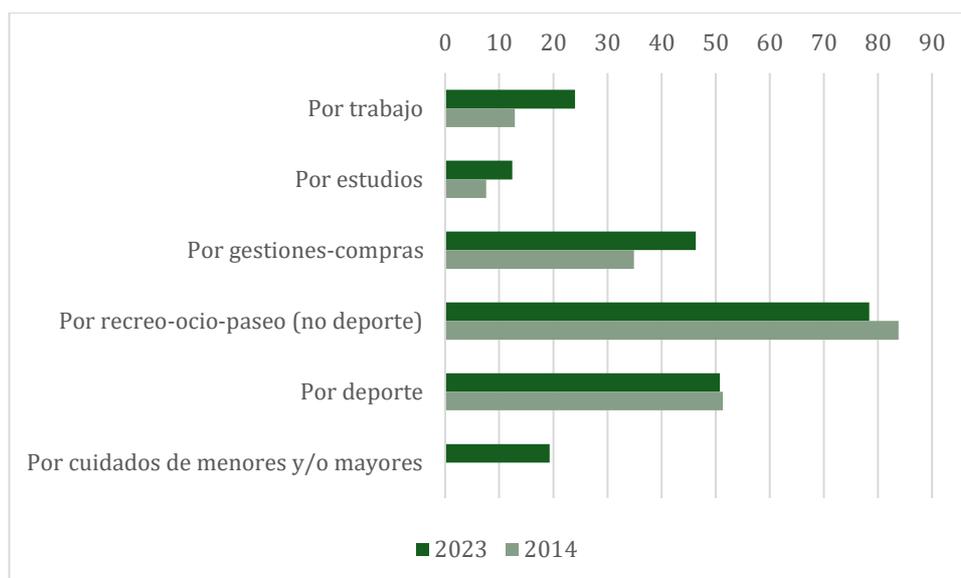


Ilustración 8- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de los motivos para desplazarse en bicicleta de la población usuaria habitual de la bicicleta según sexo y edad (%)

Se observa que el motivo más frecuente, con diferencia, es el vinculado al ocio (no deportivo), seguido en un segundo nivel por el deporte y las gestiones y compras. En un tercer nivel quedan los desplazamientos realizados por motivo de trabajo, estudios y cuidados.

Esta visión general es diferente si se observa la movilidad ciclista de hombres y mujeres, ya que ellas señalan más desplazamientos vinculados a los cuidados, al recreo y al trabajo, mientras que ellos los vinculan más al deporte.

Por edades, las motivaciones se vinculan en gran medida a las actividades principales propias de las distintas franjas, con presencia absoluta de los estudios entre las personas más jóvenes, y del trabajo en las personas entre 25 y 64 años.

Es destacable, a su vez, que el motivo de ocio y recreo no deportivo es el más presente en todas las franjas de edad (excepto en la franja de edad más elevada donde es superado por el deporte) y ambos sexos.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Por trabajo	14,3	16,1	20,2	26,7	26,3	15,6	27,1	24
Por estudios	0	6,7	3,5	20,2	0	17	2,8	12,4
Por gestiones-compras	37,9	19,7	24,8	48,6	39,9	43	68,6	46,3
Por recreo-ocio-paseo (no deporte)	81,9	72,2	65,6	79,6	67,1	76,1	88,5	78,4
Por deporte	62,9	62	61,3	45,7	65,3	53,4	44,2	50,8
Por cuidados de menores y/o mayores	19,8	8,9	15,8	16,2	29,2	15,6	32,0	19,3

Tabla 70- Población usuaria habitual de bicicleta que la utiliza para desplazarse por alguno de los siguientes motivos (23,2%), según comarca de residencia (%)

Respecto de las motivaciones por comarcas, el recreo y ocio es el motivo de mayor presencia en todas ellas, y a partir de ahí la variabilidad de motivos es mayor.

4 La bicicleta como medio de transporte: forma y motivos

4.1 Perfil sociodemográfico de las personas ciclistas “cotidianas”

Atendiendo al perfil sociodemográfico del grupo que hemos considerado como “ciclistas cotidianos/as” (manifiestan desplazarse en bicicleta un mínimo de una vez a la semana y los motivos que arguyen son por trabajo, estudios, gestiones-compras y cuidados de menores o mayores) podemos destacar lo siguiente:

- La proporción de hombres es 12 puntos superior a la de las mujeres (56,1% frente a 43,9%).
- La edad media es de 40,8 años. El 70,6% de este colectivo es menor de 50 años.
- El 54,1% de estas personas residen en la comarca de Donostialdea. La siguiente comarca con mayor representación es Urola Kosta con un 17,6%.
- El 63,5% está trabajando y un 18,7% manifiestan estar estudiando.
- El 37,0% ha cursado estudios medios y superiores y un 24,5% están en posesión del título de Bachiller Superior. Tan solo un 0,9% no tienen ningún tipo de estudios o estos son menores a los primarios.

		Ciclista cotidiano 15,3%	Total 100,0%
Sexo	Hombre	56,1	48,2
	Mujer	43,9	51,6
Edad	15-24 años	22,2	12,1
	25-49 años	48,4	34
	50-64 años	20,5	25,7
	65 y más años	8,9	28,2
	Edad media	40,8	50,91
Comarca	Bidasoa Beherea	5,8	10,7
	Debabarrena	2,8	7,5
	Debagoiena	6,3	8,6
	Donostialdea	54,1	46,9
	Goierri	6,8	9,2
	Tolosaldea	6,5	6,7
	Urola Kosta	17,6	10,4
Actual ocupación principal	Ocupada, trabajando	63,5	50,5
	Estudiante	18,7	9,6
	Labores del hogar	2,5	2,6
	Parado/a	2,9	4,6
	Jubilado/Pensionista/Rentista	9,3	30
	Otras situaciones	3,1	2,7
Estudios finalizados	Ninguno, menos que primarios	0,9	2,1
	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	14,7	20,2
	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	22,9	26,8
	Bachiller superior, BUP, COU	24,5	18
	Estudios medios y superiores	37	31,4
	Otros	0	1,2
	Ns/Nc	0	0,3
TOTAL		100,0	100,0

Tabla 71- Perfil sociodemográfico de los ciclistas cotidianos o por motivos de transporte (%)

Al comparar los datos de los/as ciclistas cotidianos/as con los del estudio de 2014 lo primero que llama la atención es el incremento en el porcentaje de este colectivo (15,3% respecto a 7,9%).

En el año 2014 dos tercios de los/as ciclistas cotidianos/as eran hombres mientras que en 2023 esta diferencia ha disminuido considerablemente, a pesar de seguir siendo más hombres que mujeres la diferencia no es tan notable.

En cuanto al análisis por edad observamos que en el año 2014 los grupos de edad más avanzada (50-64 años y 65 y más años) representaban al 18,2% del colectivo mientras que en el presente estudio suponen el 29,4%. Esto implica que la edad media de este colectivo haya aumentado, pasando de 36,1 años en 2014 a 40,8 años en 2023.

		Ciclista cotidiano 7,9%	Total 100,0%
Sexo	Hombre	64,3	50
	Mujer	35,7	50
Edad	15-24 años	30,1	13,7
	25-49 años	51,7	38,4
	50-64 años	14	22,8
	65 y más años	4,2	25
	Edad media	36,1	49,2
Comarca	Bidasoa Beherea	11,2	10,9
	Debabarrena	2,1	7,9
	Debagoiena	7,7	8,8
	Donostialdea	38,5	46,3
	Goierri	7	9,4
	Tolosaldea	9,1	6,7
Actual ocupación principal	Urola Kosta	24,5	10,1
	Ocupada, trabajando	55,9	45,6
	Estudiante	31,5	13,4
	Labores del hogar	1,4	6,7
	Parado/a	5,6	6,8
	Jubilado/Pensionista/Rentista	5,6	27,4
Estudios finalizados	Otras situaciones	-	0,1
	Ninguno, menos que primarios	2,1	10,1
	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	30,1	29,8
	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	14,7	20,7
	Bachiller superior, BUP, COU	14,7	10,1
	Estudios medios y superiores	38,5	29,1
	Otros	-	-
Ns/Nc	-	0,1	
TOTAL		100,0	100,0

Tabla 72- Perfil sociodemográfico de los ciclistas cotidianos o por motivos de transporte. Resultados de 2014 (%)

4.2 Distancia y tiempo recorrido en el desplazamiento principal

Atendiendo solo al viaje de ida de un desplazamiento habitual, la distancia media recorrida tiene una cadencia decreciente a partir del rango entre 1,1 y 3 kms. Así, si el 32,2% de las personas declara que esa es la distancia media recorrida, la franja entre 3,1 y 5 kms es señalada por el 28,2% de ciclistas cotidianos/as. Las distancias superiores a los 5 kms y menores de 10, y las superiores a los 10 kms tienen un peso similar (17,3% y 15,7% respectivamente), mientras que los desplazamientos menores de 1 km son residuales (apenas el 2,7%).

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (15,3%)	Respecto al total de la población (100%)
Menos de 1 Kilómetro	2,7	0,4
Entre 1,1 y 3 kilómetros	32,2	4,9
Entre 3,1 y 5 Kilómetros	28,2	4,3
Entre 5,1 y 10 kilómetros	17,3	2,7
Más de 10 kilómetros	15,7	2,4
Ns/Nc	3,9	0,6
Total	100,0	15,3

Tabla 73- Qué distancia suele recorrer habitualmente en su desplazamiento principal en bicicleta (sólo viaje de ida) (%)

En 2023, se ha observado un incremento notable en el porcentaje de personas que utilizan la bicicleta de manera cotidiana, alcanzando un 15,3%, en contraste con el 7,9% registrado en 2014. Además, se ha registrado un aumento en las distancias habituales recorridas en bicicleta en comparación con 2014. Este aumento ha sido de aproximadamente un 10% en distancias a partir de 3,1 kilómetros. Es posible que el uso de la bicicleta eléctrica, que permite abordar desplazamientos de mayor distancia que la bicicleta convencional, pueda tener efecto en ello.

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (7,9%)	Respecto al total de la población (100%)
Menos de 1 Kilómetro	15,8	1,3
Entre 1,1 y 3 kilómetros	52,3	4,2
Entre 3,1 y 5 Kilómetros	18,6	1,5
Entre 5,1 y 10 kilómetros	8,6	0,7
Más de 10 kilómetros	4	0,3
Ns/Nc	0,6	0
Total	100,0	7,9

Tabla 74- Qué distancia suele recorrer habitualmente en su desplazamiento principal en bicicleta (sólo viaje de ida). Resultados de 2014 (%)

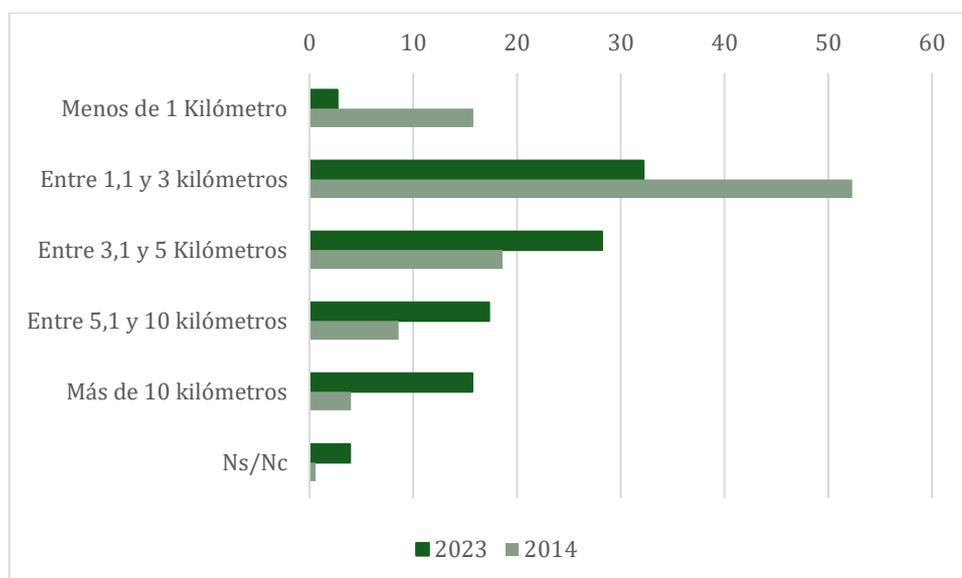


Ilustración 9- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de distancias recorridas habitualmente en el desplazamiento principal en bicicleta (solo viaje de ida) (%)

Para completar estos recorridos, el 41,2% manifiesta que la distancia que recorre le supone más de 20 minutos, quedando la franja conjunta entre 5 y 15 minutos como la segunda más frecuente (39,3%).

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (15,3%)	Respecto al total de la población (100%)
Menos de 5 minutos	5,9	0,9
Entre 5 y 10 minutos	19,3	3,0
Entre 11 y 15 minutos	20,0	3,1
Entre 16-20 minutos	12,8	2,0
Más de 20 minutos	41,2	6,3
Ns/Nc	0,7	0,1
Total	100,0	15,3

Tabla 75- Cuánto tiempo invierte en recorrer la distancia (sólo desplazamiento de ida) (%)

La diferencia de tiempo en comparación con 2014 coincide con el incremento del porcentaje de personas que realizan recorridos más largos. Esto explica por qué, al igual que disminuye el porcentaje de personas que utilizan la bicicleta en distancias cortas, también desciende de manera notable en 2023 el porcentaje de personas que emplean entre 5 y 10 minutos en sus desplazamientos. En contraste, se observa un aumento significativo en el porcentaje de individuos que requieren más de 20 minutos para sus desplazamientos, alcanzando el 41,2% en 2023 frente al 12% en 2014.

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (7,9%)	Respecto al total de la población (100%)
Menos de 5 minutos	9,6	0,8
Entre 5 y 10 minutos	46,1	3,7
Entre 11 y 15 minutos	24,4	1,9
Entre 16-20 minutos	7,9	0,6
Más de 20 minutos	12	1
Total	100,0	7,9

Tabla 76- Cuánto tiempo invierte en recorrer la distancia (sólo desplazamiento de ida). Resultados de 2014 (%)

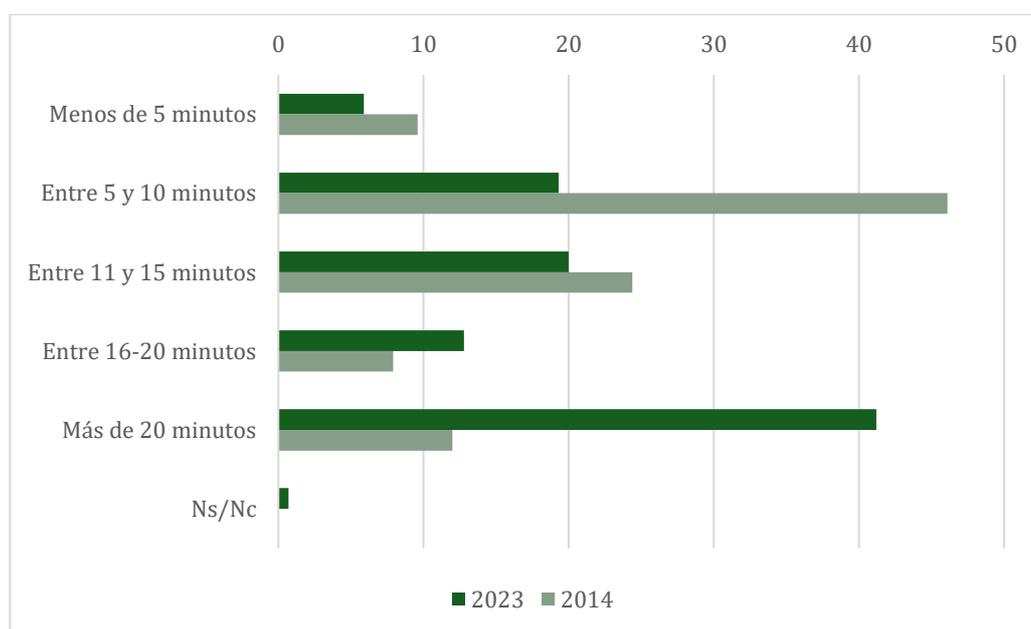


Ilustración 10- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de tiempo invertido en recorrer la distancia (solo viaje de ida) (%)

4.3 Utilización del casco y tipo de bicicleta utilizada

Algo más de la mitad (52,7%) de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte no utiliza el casco, mientras que el 47,3% sí lo utiliza (lo que representa el 7,2% de la población).

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (15,3%)	Respecto al total de la población (100%)
Sí	47,3	7,2
No	52,7	8,1
Total	100,0	15,3

Tabla 77- Suele utilizar casco en ese desplazamiento (%)

En 2014, el porcentaje de ciclistas cotidianos/as que sí utilizaba casco para sus desplazamientos era menos de la mitad que en 2023.

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (7,9%)	Respecto al total de la población (100%)
Sí	20	1,6
No	79,4	6,3
Total	100,0	7,9

Tabla 78- Suele utilizar casco en ese desplazamiento. Resultados de 2014 (%)

Por lo que respecta al tipo de bicicleta utilizado, se constata que buena parte de la población que utiliza la bicicleta como modo de transporte, está utilizando una bicicleta BTT/Mountain Bike/Gravel (39,5%) o de ciudad/paseo/híbrida (46,4%).

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (15,3%)	Respecto al total de la población (100%)
BTT / Mountain Bike / Gravel	39,5	6,0
De ciudad / De paseo / Híbrida	46,4	7,1
De carretera / Corredor	9,9	1,5
Plegable	1,7	0,3
Otras (Ciclos de carga, cualquier otro tipo no recogido)	2,6	0,4
Total	100,0	15,3

Tabla 79- ¿Qué tipo de bicicleta es la que más usa en sus desplazamientos? (%)

El 14,7% de las bicicletas utilizadas por los/as ciclistas cotidianos/as son eléctricas, lo que supone un 2,3% respecto al total de la población.

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (15,3%)	Respecto al total de la población (100%)
Sí	14,7	2,3
No	85,3	13,1
Total	100,0	15,3

Tabla 80- ¿Es esa bicicleta eléctrica? (%)

4.4 Inclemencias meteorológicas y utilización de la bicicleta como medio de transporte

Un 56,6% de las personas que utilizan la bicicleta de manera cotidiana manifiestan dejar de utilizarla siempre ante las inclemencias meteorológicas. A partir de ahí, son un porcentaje similar quienes la dejan de utilizar bastantes veces (14,5%) y pocas veces (10,8%).

En contraste a ellas, hay un 18,1% del colectivo de usuarios/as cotidianos/as quienes nunca dejan de utilizarla pese al mal tiempo.

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (15,3%)	Respecto al total de la población (100%)
Sí, siempre	56,6	8,7
Sí, bastantes veces	14,5	2,2
Sí, pocas veces	10,8	1,7
No, nunca	18,1	2,8
Ns/Nc	0,0	0,0
Total	100,0	15,3

Tabla 81- ¿Suele dejar de usar la bicicleta debido al mal tiempo...? (%)

En 2014, un 12% de las personas que empleaban la bicicleta como medio de transporte indicaban que raramente dejaban de usarla ante condiciones climáticas adversas, mientras que un 28% del grupo de usuarios habituales continuaba utilizándola incluso en mal tiempo. Sin embargo, este porcentaje ha disminuido al 18,1% en 2023, lo que refleja una menor fidelización en el uso de la bicicleta.

En contraste con lo mencionado anteriormente, en 2014, un 40% afirmaba que, ante mal tiempo, dejaba sistemáticamente de utilizar la bicicleta. Este porcentaje ha aumentado hasta alcanzar el 56,6% en 2023.

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (7,9%)	Respecto al total de la población (100%)
Sí, siempre	40,3	3,2
Sí, bastantes veces	19,4	1,5
Sí, pocas veces	11,6	0,9
No, nunca	28,1	2,2
Ns/Nc	0,6	0,1
Total	100,0	7,9

Tabla 82- ¿Suele dejar de usar la bicicleta debido al mal tiempo...? Resultados de 2014 (%)

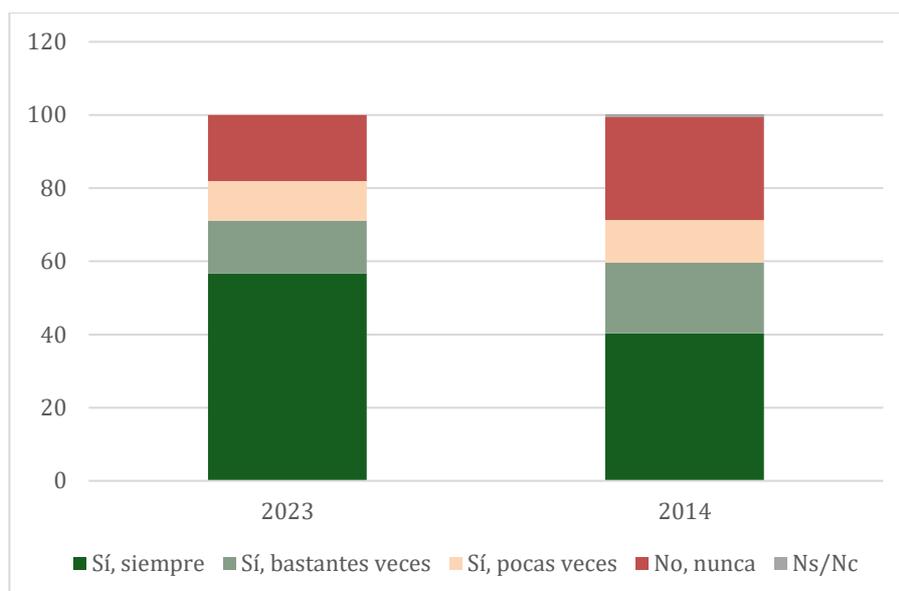


Ilustración 11- Comparativa de resultados de 2023 y 2024 de los/as ciclistas cotidianos/as que dejan de usar la bicicleta debido al mal tiempo (%)

A las personas categorizadas como ciclistas cotidianas y que han manifestado que siempre, bastantes o pocas veces dejan de utilizar la bicicleta cuando hace mal tiempo, se les ha preguntado sobre lo que necesitarían para poder seguir utilizándola y los resultados obtenidos han sido los siguientes:

- Un 41,6% no está dispuesto/a a seguir andando en bicicleta con climatología adversa.
- Un 27,0% necesitaría disponer de ropa/indumentaria específica para hacer frente a las condiciones adversas.
- Un 10,2% manifiesta la necesidad de tener acceso a vías ciclistas menos peligrosas (no resbalar, charcos...).
- Un 8,6% manifiesta la necesidad de disponer en el destino de un lugar adecuado para cambiarse de indumentaria.

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) y suele dejar de hacerlo con el mal tiempo (12,5%)	Respecto al total de la población (100%)
Disponer de ropa/indumentaria específica para las condiciones adversas	27,0	3,4
Tener una bicicleta más apropiada para andar en condiciones adversas	6,3	0,8
Tener acceso a vías ciclistas menos peligrosas (no resbalar, charcos...)	10,2	1,3
Disponer en el destino de un lugar adecuado para cambiarme de ropa	8,6	1,1
Disponer en destino de un lugar resguardado para aparcar la bicicleta	4,9	0,6
No está dispuesto/a a andar con climatología adversa	41,6	5,2
Otras	1,3	0,2
Total	100,0	12,5

Tabla 83- ¿Cuál de los siguientes factores sería el más necesario para que con mal tiempo usted siga usando la bicicleta...? (%)

Es importante mencionar que en el cuestionario de 2014 se incluía una opción de "Ns/Nc" que no está presente en el cuestionario actual. Sin embargo, las condiciones planteadas se mantienen, lo que permite realizar algunas comparativas.

En comparación con 2014, se destaca un notable aumento en el porcentaje de personas que no están dispuestas a utilizar la bicicleta en condiciones meteorológicas adversas. Por otro lado, ha disminuido la importancia de disponer de un lugar adecuado para cambiarse de ropa en el destino.

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) y suele dejar de hacerlo con el mal tiempo (5,7%)	Respecto al total de la población (100%)
Disponer de ropa/indumentaria específica para las condiciones adversas	24,4	1,4
Tener una bicicleta más apropiada para andar en condiciones adversas	2,3	0,1
Tener acceso a vías ciclistas menos peligrosas (no resbalar, charcos...)	16,9	1
Disponer en el destino de un lugar adecuado para cambiarme de ropa	25,1	1,4
Disponer en destino de un lugar resguardado para aparcar la bicicleta	9,5	0,5
No está dispuesto/a a andar con climatología adversa	14	0,8
Otras	3,1	0,2
Ns/Nc	4,8	0,3
Total	100,0	5,7

Tabla 84- ¿Cuál de los siguientes factores sería el más necesario para que con mal tiempo usted siga usando la bicicleta...? Resultados de 2014 (%)

4.5 Ventajas de la bicicleta como medio de transporte frente a otros modos

La población considerada como ciclista cotidiana cuando ha sido preguntada sobre la importancia que atribuyen a los distintos motivos a la hora de utilizar la bicicleta en vez de otros medios de transporte, ha dicho lo siguiente:

- El 95,6% le da mucha (67,1%) o bastante importancia (28,5%) a la comodidad del desplazamiento en bicicleta.
- El 93,6% le da mucha (71,6%) o bastante importancia (22,0%) a tener un comportamiento saludable.
- El 93,2% le otorga mucha (65,9%) o bastante importancia (27,3%) al mayor disfrute del desplazamiento en bicicleta.
- El 92,3% le da mucha (65,1%) o bastante importancia (27,2%) a la fiabilidad de la duración del desplazamiento en bicicleta.
- El 88,8% le otorga mucha (63,7%) o bastante importancia (25,1%) a la rapidez del desplazamiento en bicicleta.
- El 88,2% le da mucha (62,9%) o bastante importancia (25,3%) al menor impacto ambiental de la bicicleta en el entorno.

- El 84,3% le otorga mucha (62,1%) o bastante importancia (22,2%) al menor coste económico de la bicicleta.

	La rapidez del desplazamiento en bicicleta	El menor coste económico de la bicicleta	El menor impacto ambiental de la bicicleta (no contamina)	La comodidad del desplazamiento en bicicleta	Tener un comportamiento saludable	El mayor disfrute del desplazamiento en bicicleta	La fiabilidad de la duración del desplazamiento en bicicleta
	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%	15,3%
Mucha importancia	63,7	62,1	62,9	67,1	71,6	65,9	65,1
Bastante importancia	25,1	22,2	25,3	28,5	22,0	27,3	27,2
Poca importancia	8,1	9,3	5,9	3,1	4,7	4,9	5,2
Ninguna importancia	2,9	5,9	5,8	1,1	1,7	1,9	2,2
Ns/Nc	0,2	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 85- Población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (15,3%) ¿Qué importancia tienen para usted cada uno de los siguientes motivos a la hora de utilizar la bicicleta en vez de otros modos de transporte? (%)

En este estudio, se ha incorporado la opción de "La fiabilidad de la duración del desplazamiento en bicicleta" a las opciones disponibles. Sin embargo, esto no impide que se puedan comparar las demás opciones.

En cuanto a los resultados, se observa que se les otorga más importancia a todas las cuestiones planteadas en relación con los motivos para utilizar la bicicleta en 2023 en comparación con los de 2014, entre ellos, los que en mayor medida han aumentado son la rapidez del desplazamiento en bicicleta, y tener un comportamiento saludable.

	La rapidez del desplazamiento en bicicleta	El menor coste económico de la bicicleta	El menor impacto ambiental de la bicicleta (no contamina)	La comodidad del desplazamiento en bicicleta	Tener un comportamiento saludable	El mayor disfrute del desplazamiento en bicicleta
	7,9%	7,9%	7,9%	7,9%	7,9%	7,9%
Mucha importancia	33,5	39,4	52,6	44,3	45,6	42,3
Bastante importancia	42,5	36,9	35	42,4	41,7	37,7
Poca importancia	18,8	17,8	8	10,2	9,4	13,6
Ninguna importancia	5,2	4,9	4,4	2,6	3,3	6,4
Ns/Nc	-	1	-	0,4	-	-
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 86- Población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (7,9%) ¿Qué importancia tienen para usted cada uno de los siguientes motivos a la hora de utilizar la bicicleta en vez de otros modos de transporte? Resultados de 2014 (%)

4.6 Viajes combinados

Únicamente un 10,5% del total de ciclistas cotidianos/as manifiesta que habitualmente o con cierta frecuencia suele transportar su bicicleta en el tren o autobús, mientras que un 20,1% lo hace de manera esporádica y un 69,4% no lo hace nunca.

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (15,3%)	Respecto al total de la población (100%)
Sí, habitualmente	4,4	0,7
Sí, con cierta frecuencia	6,1	1,0
Sí, esporádicamente	20,1	3,1
No, nunca	69,4	10,6
Total	100,0	15,3

Tabla 87- ¿Suele transportar su bicicleta en el tren o autobús? (%)

A la hora de aparcar la bicicleta en estaciones o paradas de tren o autobús para luego coger el transporte público que corresponda, un 8,0% lo hace habitualmente o con cierta frecuencia. Un 85,0% de ciclistas cotidianos/as manifiestan no hacerlo nunca, lo que supone un 13,0% de la población.

	Respecto a la población que utiliza la bicicleta como medio de transporte (ciclistas cotidianos) (15,3%)	Respecto al total de la población (100%)
Sí, habitualmente	3,2	0,5
Sí, con cierta frecuencia	4,8	0,8
Sí, esporádicamente	7,0	1,1
No, nunca	85,0	13,0
Total	100,0	15,3

Tabla 88- ¿Suele aparcar su bicicleta en estaciones o paradas de tren o autobús para luego coger un tren o un autobús?

5 Motivos para no utilizar la bicicleta como medio de transporte e interés para hacerlo

5.1 Ventajas de la bicicleta como medio de transporte frente a otros modos

En los capítulos previos se ha caracterizado sociodemográficamente a las personas que no saben andar en bicicleta y a aquellas personas a las que hemos definido como “ciclistas cotidianos”. Ahora vamos a caracterizar otros tres colectivos que son fundamentales para analizar los motivos por los que no se utiliza la bicicleta como modo de transporte.

Por un lado, caracterizaremos la población que utiliza habitualmente la bicicleta, pero no por motivo de transporte sino por motivo lúdico/deportivo (los llamaremos “ciclistas deportivos-recreativos”).

Por otro lado, caracterizaremos a aquellas personas que manifiestan no utilizar la bicicleta de manera habitual (menos de una vez a la semana). A este colectivo lo denominaremos “ciclistas esporádicos”.

Y, por último, caracterizaremos a la población que nunca utiliza la bicicleta pese a haber manifestado saber andar en bicicleta. A este último colectivo lo llamaremos “Nunca utiliza la bicicleta”.

La caracterización sociodemográfica de los “ciclistas esporádicos” y que representa al 14,6% de la población de Gipuzkoa de 15 y más años es la siguiente:

- El 51,3% son hombres y el 48,3% son mujeres.
- Su edad media es de 44,5 años (unos 6 años menos que la media general que es de 50,9 años). El 67,1% tienen 49 años o menos.
- El 64,7% son personas que están trabajando mientras que el 15,5% están en situación de jubilado/pensionista/rentista.
- El 44,3% residen en Donostialdea y la comarca con menor representación en esta categoría es la de Debabarrena, tan solo un 7,2% de este colectivo reside en dicha comarca.
- Es el colectivo con mayor proporción de personas con estudios medios y superiores finalizados (40,4%), 9 puntos por encima del total de la población de Gipuzkoa de 15 años o más.

La caracterización sociodemográfica de los “ciclistas deportivos-recreativos” que engloba al 7,9% de la población de Gipuzkoa de 15 años o más, es la siguiente:

- Una amplia mayoría (70,4%) son hombres.
- La edad media de este colectivo es de 51,1 años. El 43,0% de este colectivo es menor de 50 años y el 57,0% restante supera esta edad.
- La mitad de este colectivo (50,8%) está trabajando y un 32,1% son personas jubiladas, pensionistas y/o rentistas.
- El 42,5% de las personas que conforman este grupo residen en la comarca de Donostialdea. Las otras comarcas con más representación, pero muy alejadas de este dato son Debagoiena con un 13,5% y Urola Kosta con un 9,5%.
- Es en este colectivo donde encontramos mayor proporción de personas con estudios de formación profesional (31,8%), 5 puntos por encima de la población total.

En cuanto a la caracterización sociodemográfica de quienes “nunca utilizan la bicicleta”, suponen el 55,5% de la población de Gipuzkoa de 15 años o más y los datos más relevantes son los siguientes:

- Algo más de la mitad de las personas que componen este colectivo son mujeres (55,0%).
- La edad media del colectivo es de 54 años. El 62,1% de este grupo es mayor de 50 años.
- Casi la mitad del colectivo (46,2%) está trabajando mientras que un 36,1% son personas jubiladas, pensionistas y/o rentistas y un 5,1% manifiesta estar en situación de desempleo.
- El 46,8% de las personas que componen este grupo residen en la comarca de Donostialdea. La comarca con menor representación de este colectivo es Tolosaldea con un 6,1%.
- Su distribución por estudios finalizados es bastante similar a la distribución general de la población.

		Ciclista cotidiano	Ciclista deportivo-recreativo	Ciclista esporádico	Nunca utiliza la bicicleta	No sabe andar en bicicleta	Total
		15,3%	7,9%	14,6%	55,5%	6,7%	100,0%
Sexo	Hombre	56,1	70,4	51,3	44,9	25,8	48,2
	Mujer	43,9	29,3	48,3	55,0	74,2	51,6
Edad	15-24 años	22,2	12,9	16,5	9,0	4,4	12,1
	25-49 años	48,4	30,1	50,6	28,9	11,3	34,0
	50-64 años	20,5	28,9	20,8	27,8	27,2	25,7
	65 y más años	8,9	28,2	12,1	34,3	57,2	28,2
	Edad media	40,8	51,1	44,5	54,0	62,2	50,9
Comarca	Bidasoa Beherea	5,8	9,3	9,8	11,9	15,9	10,7
	Debarrena	2,8	9,0	7,2	8,0	13,6	7,5
	Debagoiena	6,3	13,5	10,3	8,7	3,2	8,6
	Donostialdea	54,1	42,5	44,3	46,8	42,7	46,9
	Goierri	6,8	7,2	9,2	10,2	8,6	9,2
	Tolosaldea	6,5	9,1	7,5	6,1	7,1	6,7
	Urola Kosta	17,6	9,5	11,7	8,3	8,8	10,4
Actual ocupación principal	Ocupada, trabajando	63,5	50,8	64,7	46,2	24,7	50,5
	Estudiante	18,7	9,1	11,7	7,6	1,9	9,6
	Labores del hogar	2,5	1,2	2,3	2,4	6,1	2,6
	Parado/a	2,9	4,2	4,1	5,1	5,4	4,6
	Jubilado/Pensionista/Rentista	9,3	32,1	15,5	36,1	56,6	30,0
	Otras situaciones	3,1	2,7	1,7	2,5	5,3	2,7
	Ninguno, menos que primarios	0,9	1,2	1,2	2,6	3,9	2,1
Estudios finalizados	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	14,7	17,6	12,4	23,3	28,1	20,2
	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	22,9	31,8	26,3	27,5	25,0	26,8
	Bachiller superior, BUP, COU	24,5	15,7	18,4	15,9	22,8	18,0
	Estudios medios y superiores	37,0	31,6	40,4	29,3	16,3	31,4
	Otros	0,0	2,1	0,9	1,3	3,2	1,2
	Ns/Nc	0,0	0,0	0,4	0,2	4,6	2,4
TOTAL		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 89- Perfil sociodemográfico de colectivos en relación a la bicicleta (%)

5.2 Utilización previa de la bicicleta como medio de transporte

Consultadas las personas que utilizan la bicicleta menos de una vez a la semana (ciclista esporádico), aquellas personas que la utilizan habitualmente, pero por motivos lúdico-deportivos (ciclista deportivo-recreativo) y aquellas personas que nunca la utilizan a pesar de haber manifestado saber andar en bicicleta, nos encontramos que representan al 78,0% del total de la población de Gipuzkoa de 15 años o más.

Un 36,0% de la población categorizada como “ciclista esporádico” en el pasado sí utilizó la bicicleta como medio de transporte por motivo de estudios, trabajo, gestiones-compras y cuidado de menores y mayores; mientras que en el caso de las personas que conforman el colectivo de “ciclista deportivo-recreativo” este porcentaje es ligeramente superior, un 44,4%. Respecto a la proporción de personas que nunca utilizan la bicicleta este porcentaje se sitúa en el 42,5%.

Por tanto, un 32,4% del total de la población de Gipuzkoa que hoy en día no utiliza la bicicleta como medio de transporte principal por motivos de trabajo, estudio, gestiones-compras o cuidado de menores o mayores, en el pasado sí han llegado a utilizarla por estos motivos.

	Ciclista esporádico	Ciclista deportivo-recreativo	Nunca utiliza la bicicleta	Total ciclistas deportivo-recreativo + esporádico + nunca	Respuesta Total
	14,6%	7,9%	55,5%	78,0%	
Sí	36	44,4	42,5	41,5	32,4
No	42,0	55,6	57,4	54,3	42,4
Ns/Nc	22,0	0,0	0,1	4,2	3,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	78,0

Tabla 90- En el pasado, ¿ha utilizado la bicicleta como medio de transporte (por estudios, trabajo, encargos...) con cierta regularidad (es decir, al menos una vez a la semana? (%))

Son los hombres, así como la población más joven y la de mayor edad la que en mayor medida manifiesta que en el pasado utilizaban la bicicleta como medio de transporte (por trabajo, estudios, gestiones-compras y cuidados menores-mayores).

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Población que en el pasado ha utilizado la bicicleta con cierta regularidad como medio de transporte	39,2	25,9	33,8	30,8	30,8	34,9	32,4

Tabla 91- Población que en el pasado ha utilizado la bicicleta con cierta regularidad como medio de transporte según sexo y edad (%)

Si analizamos los datos de 2014 observamos que en líneas generales persiste la misma tendencia que en 2023. La proporción de personas que en el pasado han utilizado la bicicleta con cierta regularidad como medio de transporte es muy similar (31,0% y 32,4%). La proporción por sexos se mantiene también estable y solo observamos como diferencia significativa el decremento en 2023 del porcentaje de personas que forman parte de la franja de edad más joven (15-24 años), donde ha disminuido 5 puntos respecto al 2014 mientras que la franja de edad de 50 a 64 años se ha visto incrementada en más de 7 puntos.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Población que en el pasado ha utilizado la bicicleta con cierta regularidad como medio de transporte	37	25,1	38,9	29,8	23,3	35,7	31

Tabla 92- - Población que en el pasado ha utilizado la bicicleta con cierta regularidad como medio de transporte según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)



Ilustración 12- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la población que en el pasado ha utilizado la bicicleta como medio de transporte según sexo y edad (%)

No se aprecian grandes oscilaciones entre comarcas en este aspecto, siendo Tolosaldea y Goierri con un 38,1% las que mayor porcentaje de personas exusuarias muestran, y Debabarrena (27,4%) la que menos.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Población que en el pasado ha utilizado la bicicleta con cierta regularidad como medio de transporte	35,9	27,4	34,6	30,4	38,1	38,1	31,0	32,4

Tabla 93- Población que en el pasado ha utilizado la bicicleta con cierta regularidad como medio de transporte según comarca de residencia (%).

5.3 Motivos para no utilizar la bicicleta como medio de transporte

Los principales motivos planteados por la población que no utiliza la bicicleta como transporte habitual o cotidiano (“ciclista esporádico”, “ciclista deportivo-recreativo” y “nunca utiliza la bicicleta”) son, por este orden, los siguientes:

1. Las inclemencias meteorológicas (climatología): El 74,5% del colectivo que nos ocupa le otorga mucha o bastante importancia a esta cuestión, lo que a su vez representa el 58,1% del conjunto de la población guipuzcoana de 15 y más años.
2. La peligrosidad del tráfico, el riesgo de accidentes: El 62,6% del colectivo que nos ocupa le otorga mucha o bastante importancia a este motivo, lo que supone el 48,8% del conjunto de la población.
3. El considerar que la bicicleta no es un modo de transporte adecuado para uno mismo: El 56,8% del colectivo estudiado considera muy o bastante importante esta afirmación, lo que representa el 44,3% de la población.
4. Orografía (cuestas): El 54,3% del colectivo que nos ocupa le da mucha o bastante importancia a esta cuestión, lo que a su vez representa el 42,4% del conjunto de la población guipuzcoana de 15 y más años.
5. La falta de forma física, problemas de salud y edad: Esta afirmación es subrayada como muy o bastante importante por el 51,1% del colectivo analizado y supone el 39,9% del total de la población.
6. Falta de facilidades para los ciclistas (vías ciclistas, aparcamientos, sitio en casa...): El 50,4% del colectivo estudiado le atribuye mucha o bastante importancia a este motivo y esto representa el 39,3% del total de la población.
7. Pereza física: La pereza física es considerada por el 44,5% del colectivo que nos ocupa como muy o bastante importante, lo que a su vez representa el 34,7% de la población.
8. Falta de habilidad en el manejo de la bicicleta: El 43,1% del colectivo estudiado le otorga mucha o bastante importancia a este motivo. Este dato representa el 33,6% del total de la población guipuzcoana de 15 años o más.
9. La distancia a recorrer: El 42,8% del colectivo le atribuye mucha o bastante importancia a esta cuestión lo que a su vez representa el 33,3% del total de la población.
10. La dificultad para combinar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte (autobús, tren...): Esta afirmación es subrayada por un 40,7% del colectivo estudiado como muy o bastante importante y supone un 31,7% de la población.
11. Miedo al robo de la bicicleta: El 30,9% del colectivo que nos ocupa le atribuye mucha o bastante importancia a este motivo, lo que a su vez representa el 24,1% del conjunto de la población guipuzcoana de 15 años o más.

		Ciclista esporádico	Ciclista deportivo-recreativo	Nunca utiliza la bicicleta	TOTAL	
		14,6%	7,9%	55,5%	78,0%	Resp. Total 100,0%
La falta de forma física, problemas de salud, edad	Mucho	14,6	28,3	36,8	31,8	24,8
	Bastante	12,7	24,5	20,3	19,3	15,0
	TOTAL	27,5	52,8	57,1	51,1	39,9
Peligrosidad del tráfico, riesgo de accidentes	Mucho	22,0	30,0	41,5	36,6	28,5
	Bastante	24,1	27,8	26,2	26,0	20,2
	TOTAL	46,1	57,8	67,7	62,6	48,8
Inclemencias meteorológicas (climatología)	Mucho	33,9	40,7	42,7	40,9	31,9
	Bastante	28,7	32,1	35,1	33,6	26,2
	TOTAL	62,6	72,8	77,8	74,5	58,1
Falta de facilidades para los ciclistas (carriles bici, aparcamientos, sitio en casa...)	Mucho	20,6	21,5	27,0	25,3	19,7
	Bastante	23,8	27,4	25,1	25,1	19,6
	TOTAL	44,4	48,9	52,1	50,4	39,3
Orografía (cuestas)	Mucho	20,1	28,7	33,2	30,2	23,6
	Bastante	20,6	21,8	25,3	24,1	18,8
	TOTAL	40,7	50,5	58,5	54,3	42,4
Distancia a recorrer	Mucho	16,0	19,2	22,2	20,7	16,2
	Bastante	20,6	20,8	22,6	22,0	17,2
	TOTAL	36,6	40,0	44,8	42,8	33,3
Falta de habilidad en el manejo de la bicicleta	Mucho	11,7	22,3	28,9	24,9	19,5
	Bastante	12,2	19,0	19,6	18,1	14,1
	TOTAL	23,8	41,3	48,5	43,1	33,6
Miedo al robo de la bicicleta	Mucho	11,1	14,3	15,3	14,4	11,2
	Bastante	13,0	13,5	17,9	16,5	12,9
	TOTAL	24,1	27,8	33,2	30,9	24,1
Pereza física	Mucho	17,3	22,3	26,3	24,2	18,9
	Bastante	17,9	24,6	20,2	20,2	15,8
	TOTAL	35,2	46,9	46,5	44,5	34,7
Dificultad para combinar uso de la bicicleta con otros medios de transporte (autobús, tren...)	Mucho	14,6	17,6	20,2	18,9	14,7
	Bastante	19,8	21,1	22,4	21,8	17,0
	TOTAL	34,4	38,7	42,6	40,7	31,7
Considerar que la bicicleta no es un modo de transporte adecuado para usted	Mucho	29,8	37,5	44,9	41,3	32,2
	Bastante	14,6	17,2	15,5	15,5	12,1
	TOTAL	44,4	54,7	60,4	56,8	44,3

Tabla 94- ¿Qué grado de importancia (mucho y bastante) tienen para usted, cada uno de los siguientes aspectos para no utilizar la bicicleta a la hora desplazarse cotidianamente (como medio de transporte)? (%)

A la hora de no utilizar la bicicleta de manera cotidiana y por motivos de transporte las mujeres destacan sobre los hombres por otorgar mucha o bastante más importancia a cualquiera de los motivos planteados, pero donde mayor diferencia presentan es en las cuestiones de peligrosidad de tráfico, orografía e inclemencias meteorológicas. En el único motivo donde el porcentaje de los hombres es ligeramente superior al de las mujeres ha sido ante la cuestión de la falta de forma física y los problemas de salud.

Respecto a los motivos para no utilizar la bicicleta, según avanzamos en la edad de la población se tiende a señalar más inconvenientes, haciéndose especialmente patente en los ítems de falta de forma física-problemas de salud-edad, peligrosidad del tráfico y riesgo de accidentes, y falta de habilidad en el manejo.

La población más joven es la que en menor medida subraya la pereza física como excusa para no utilizar la bicicleta.

La población de 25-49 años es la que en menor medida arguye el miedo al robo de la bicicleta como freno para no utilizar la bicicleta.

		Sexo		Edad				Total
		Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
La falta de forma física, problemas de salud, edad	Mucho	26,0	23,8	8,2	14,6	28,1	41,1	24,8
	Bastante	14,5	15,5	15,7	12,1	19,5	14,2	15,0
	TOTAL	40,5	39,3	23,9	26,8	47,6	55,3	39,9
Peligrosidad del tráfico, riesgo de accidentes	Mucho	23,6	33,3	18,4	23,4	35,9	32,5	28,5
	Bastante	19,2	21,3	15,1	22,0	21,8	19,1	20,2
	TOTAL	42,8	54,6	33,4	45,3	57,7	51,6	48,8
Inclemencias meteorológicas (climatología)	Mucho	27,3	36,2	25,6	29,9	42,5	27,1	31,9
	Bastante	25,6	26,6	23,0	27,1	23,6	28,8	26,2
	TOTAL	52,9	62,8	48,5	57,0	66,2	56,0	58,1
Falta de facilidades para los ciclistas (carriles bici, aparcamientos, sitio en casa...)	Mucho	15,3	23,9	16,1	21,5	22,9	16,2	19,7
	Bastante	18,8	20,2	21,6	19,4	23,8	15,0	19,6
	TOTAL	34,2	44,1	37,7	40,9	46,7	31,2	39,3
Orografía (cuestas)	Mucho	20,2	26,7	11,5	21,7	31,1	24,3	23,6
	Bastante	17,0	20,5	21,3	19,0	19,8	16,5	18,8
	TOTAL	37,2	47,2	32,8	40,8	50,9	40,8	42,4
Distancia a recorrer	Mucho	14,7	17,6	13,8	17,5	19,9	12,1	16,2
	Bastante	15,7	18,5	15,4	17,8	20,9	13,9	17,2
	TOTAL	30,4	36,1	29,2	35,3	40,8	26,0	33,3
Falta de habilidad en el manejo de la bicicleta	Mucho	15,5	23,2	10,5	9,2	28,7	27,1	19,5
	Bastante	12,7	15,5	12,5	12,9	15,1	15,5	14,1
	TOTAL	28,1	38,6	23,0	22,1	43,9	42,6	33,6
Miedo al robo de la bicicleta	Mucho	8,1	14,2	10,2	8,1	17,6	9,8	11,2
	Bastante	12,6	13,2	17,0	10,4	16,7	10,5	12,9
	TOTAL	20,7	27,5	27,2	18,5	34,3	20,4	24,1
Pereza física	Mucho	16,2	21,4	16,4	15,5	26,7	16,9	18,9
	Bastante	16,0	15,5	12,8	16,5	18,7	13,5	15,8
	TOTAL	32,3	36,9	29,2	32,0	45,4	30,4	34,7
Dificultad para combinar uso de la bicicleta con otros medios de transporte (autobús, tren...)	Mucho	11,3	18,0	13,8	11,7	20,9	13,2	14,7
	Bastante	17,8	16,2	18,7	17,4	18,7	14,1	17,0
	TOTAL	29,1	34,2	32,5	29,1	39,6	27,3	31,7
Considerar que la bicicleta no es un modo de transporte adecuado para usted	Mucho	30,4	34,0	16,1	32,6	32,0	38,8	32,2
	Bastante	13,4	10,9	13,8	12,7	14,2	8,7	12,1
	TOTAL	43,8	44,9	29,8	45,3	46,2	47,5	44,3

Tabla 95- Población que otorga mucha o bastante importancia a cada uno de los siguientes aspectos para no utilizar la bicicleta a la hora desplazarse cotidianamente (como medio de transporte), según sexo y edad (%)

En 2014, se observó que, en comparación con los hombres, las mujeres destacaban por encima en cuestiones relacionadas con la orografía del terreno, la pereza física y la falta de habilidad con la bicicleta al optar por no utilizarla. En particular, la falta de habilidad con la bicicleta era el área con la mayor disparidad entre ambos géneros.

En 2014 al igual que en 2023, se observa que a medida que avanza la edad de la población, aumenta la tendencia a señalar más inconvenientes para el uso de la bicicleta. Esto se hace

especialmente patente en áreas como la falta de forma física, así como en la percepción de que la bicicleta no es un medio de transporte adecuado y la falta de habilidad en su manejo.

		Sexo		Edad				Total
		Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
La falta de forma física, problemas de salud, edad	Mucho	18,6	21,2	7,7	9,7	20,4	41,6	19,9
	Bastante	19,9	16,2	17,8	18,4	20,9	15,3	18,1
	TOTAL	38,4	37,5	25,5	28,1	41,4	56,9	38
Peligrosidad del tráfico, riesgo de accidentes	Mucho	24,2	24,1	18,1	22	30,7	25,1	24,2
	Bastante	28	25	21,4	31,1	24,4	23,9	26,5
	TOTAL	52,2	49,1	39,5	53	55,1	49	50,6
Inclemencias meteorológicas (climatología)	Mucho	25,4	27	24,3	31,1	24,8	21,1	26,2
	Bastante	32,5	25,1	37,2	32,8	26,8	20	28,8
	TOTAL	57,9	52,2	61,5	63,9	51,6	41,1	55,1
Falta de facilidades para los ciclistas (carriles bici, aparcamientos, sitio en casa...)	Mucho	16,2	16,9	15,4	21,7	15,9	10	16,6
	Bastante	23,8	20,4	24,3	24,9	22,4	16,4	22,1
	TOTAL	40	37,3	39,7	46,5	38,3	26,4	38,7
Orografía (cuestas)	Mucho	19,4	22,7	16,5	21	23,4	21,3	21
	Bastante	20,9	19,6	19,4	23,4	19	16,9	20,2
	TOTAL	40,3	42,2	35,9	44,4	42,3	38,1	41,3
Distancia a recorrer	Mucho	19,3	16,9	18,2	21,8	17,7	12,6	18,1
	Bastante	21,4	16,8	23,5	22	15,8	15,5	19,1
	TOTAL	40,7	33,7	41,7	43,8	33,5	28,2	37,2
Falta de habilidad en el manejo de la bicicleta	Mucho	11,4	16,9	6,9	11,1	16,6	20,4	14,2
	Bastante	13,9	17,6	10,9	15,9	16,8	17,5	15,8
	TOTAL	25,3	34,4	17,7	27	33,4	37,9	30
Miedo al robo de la bicicleta	Mucho	6,4	8,1	8,5	7,5	5,8	7,6	7,3
	Bastante	14,7	13,7	19	14,6	14,1	10,7	14,2
	TOTAL	21,1	21,8	27,5	22,1	20	18,2	21,4
Pereza física	Mucho	11,4	14,9	15,4	14,6	14,8	8,2	13,2
	Bastante	22,4	20,3	27,5	23,1	19,9	16,4	21,3
	TOTAL	33,9	35,2	42,9	37,7	34,6	24,7	34,5
Dificultad para combinar uso de la bicicleta con otros medios de transporte (autobús, tren...)	Mucho	9,8	11,2	13,8	13,2	9,5	5,8	10,5
	Bastante	22,2	18,2	31,2	22,7	18	12,4	20,2
	TOTAL	32	29,4	44,9	35,9	27,5	18,2	30,7
Considerar que la bicicleta no es un modo de transporte adecuado para usted	Mucho	22,4	21,3	12,1	18,4	26,3	28,4	21,8
	Bastante	13,9	12,9	11,3	15,1	11,7	13,6	13,4
	TOTAL	36,3	34,2	23,5	33,5	38	42	35,2

Tabla 96- Población que otorga mucha o bastante importancia a cada uno de los siguientes aspectos para no utilizar la bicicleta a la hora desplazarse cotidianamente (como medio de transporte), según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

La población de la comarca de Urola Kosta destaca por ser la que en menor medida manifiesta todos los motivos para no utilizar la bicicleta excepto cuando hablamos de la dificultad para combinar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte público, motivo en el que destaca Donostialdea por dar una respuesta menor.

La comarca de Debabarrena es la que en mayor medida apunta la peligrosidad del tráfico, la falta de facilidades para los ciclistas y la orografía como motivos para no utilizar la bicicleta.

La comarca de Goierri destaca por ser la que en mayor medida apunta al miedo al robo de la bicicleta, la pereza física y la dificultad para combinar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte público como razones para frenar el uso de la bicicleta.

Bidasoa Beherea es la comarca que en mayor medida apunta a la falta de forma física, los problemas de salud y la edad como motivos para no usar la bicicleta en los desplazamientos cotidianos.

Debagoiena es quien más apunta a las inclemencias meteorológicas y a la falta de habilidad en el manejo de la bicicleta como razones para no usar la bicicleta mientras que Tolosaldea es quien más apunta de todas las comarcas a la distancia a recorrer y a la consideración de que la bicicleta no es un modo de transporte adecuado a uno mismo.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
La falta de forma física, problemas de salud, edad	Mucho	28,1	20,5	26,3	24,3	23,8	29,8	23,4	24,8
	Bastante	17,4	18,4	14,3	15,4	16,9	13,1	8,8	15,0
	TOTAL	45,6	38,9	40,6	39,7	40,7	42,9	32,2	39,9
Peligrosidad del tráfico, riesgo de accidentes	Mucho	32,2	35,3	33,6	26,2	29,0	26,8	26,8	28,5
	Bastante	23,7	25,8	20,3	19,5	20,3	21,4	15,3	20,2
	TOTAL	55,9	61,1	53,9	45,8	49,4	48,2	42,1	48,8
Inclemencias meteorológicas (climatología)	Mucho	35,2	27,4	41,0	30,5	34,6	32,1	28,0	31,9
	Bastante	25,2	32,6	24,0	26,0	29,9	27,4	21,1	26,2
	TOTAL	60,4	60,0	65,0	56,5	64,5	59,5	49,0	58,1
Falta de facilidades para los ciclistas (carriles bici, aparcamientos, sitio en casa...)	Mucho	22,6	30,5	22,1	16,0	22,5	23,8	18,0	19,7
	Bastante	21,5	27,4	20,7	17,8	24,7	17,3	16,5	19,6
	TOTAL	44,1	57,9	42,9	33,8	47,2	41,1	34,5	39,3
Orografía (cuestas)	Mucho	21,5	39,5	25,8	21,9	23,8	26,2	18,0	23,6
	Bastante	21,1	16,3	21,7	18,6	24,2	17,3	12,6	18,8
	TOTAL	42,6	55,8	47,5	40,5	48,1	43,5	30,7	42,4
Distancia a recorrer	Mucho	14,8	13,7	18,0	15,1	19,9	22,6	15,3	16,2
	Bastante	18,1	16,8	18,9	16,0	22,1	20,8	13,8	17,2
	TOTAL	33,0	30,5	36,9	31,0	42,0	43,5	29,1	33,3
Falta de habilidad en el manejo de la bicicleta	Mucho	23,3	16,8	27,6	17,1	21,2	22,0	18,4	19,5
	Bastante	14,1	17,9	12,9	13,8	17,7	16,1	10,0	14,1
	TOTAL	37,4	34,7	40,6	30,9	39,0	38,1	28,4	33,6
Miedo al robo de la bicicleta	Mucho	8,9	8,9	12,0	11,8	11,7	11,9	11,1	11,2
	Bastante	14,8	11,1	12,9	12,9	15,2	13,1	9,6	12,9
	TOTAL	23,7	20,0	24,9	24,8	26,8	25,0	20,7	24,1
Pereza física	Mucho	20,0	17,9	24,0	17,3	21,6	22,6	16,1	18,9
	Bastante	15,9	16,3	18,4	14,6	21,6	13,1	14,6	15,8
	TOTAL	35,9	34,2	42,4	32,0	43,3	35,7	30,7	34,7
Dificultad para combinar uso de la bicicleta con otros medios de transporte (autobús, tren...)	Mucho	15,9	17,9	20,7	11,5	16,9	17,3	16,9	14,7
	Bastante	18,1	19,5	17,1	16,0	22,1	16,1	15,3	17,0
	TOTAL	34,1	37,4	37,8	27,5	39,0	33,3	32,2	31,7
Considerar que la bicicleta no es un modo de transporte adecuado para usted	Mucho	29,3	36,8	33,2	32,3	29,0	40,5	28,4	32,2
	Bastante	12,2	11,6	11,1	11,9	16,5	8,3	12,3	12,1
	TOTAL	41,5	48,4	44,2	44,2	45,5	48,8	40,6	44,3

Tabla 97- Población que otorga mucha o bastante importancia a cada uno de los siguientes aspectos para no utilizar la bicicleta a la hora desplazarse cotidianamente (como medio de transporte), según comarca de residencia (%).

En 2014, se observaron diversas percepciones y preocupaciones relacionadas con el uso de la bicicleta como medio de transporte en diferentes comarcas. En Urola Kosta, se percibían menos obstáculos para su uso, mientras que en Donostialdea, había menos preocupación por la falta de facilidades para los ciclistas. Por otro lado, en Debagoiena y Debabarrena se mostraba menor temor al robo de bicicletas, en contraste con el mayor nivel de preocupación al respecto en Donostialdea. En Goierri, las preocupaciones se centraban en la forma física, la salud y la idoneidad de la bicicleta como medio de transporte personal, mientras que en Bidasoa Beherea se destacaban las inclemencias meteorológicas y la pereza física como obstáculos. Debabarrena evidenciaba la falta de facilidades para los ciclistas y las dificultades

topográficas. Por su parte, en Tolosaldea se resaltaba la distancia a recorrer y la seguridad en el manejo de la bicicleta como limitantes, mientras que en Debagoiena se mencionaban las dificultades para combinar la bicicleta con otros modos de transporte.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
La falta de forma física, problemas de salud, edad	Mucho	19,4	19	22,6	19	21,9	26,1	16,5	19,9
	Bastante	20,9	19,7	15,7	17,8	21,9	16,8	14,3	18,1
	TOTAL	40,3	38,7	38,4	36,7	43,8	42,9	30,8	38
Peligrosidad del tráfico, riesgo de accidentes	Mucho	28,1	33,3	31,7	20,6	26,6	23,5	20,3	24,2
	Bastante	26,5	26,2	23	27,4	32	27,7	19,2	26,5
	TOTAL	54,6	59,6	54,7	48	58,6	51,3	39,6	50,6
Inclemencias meteorológicas (climatología)	Mucho	28,6	22,7	30	26	30	22,5	22,1	26,2
	Bastante	32,1	29,1	27,5	29	26,5	35	23,8	28,8
	TOTAL	60,7	51,8	57,5	55	56,5	57,5	45,9	55,1
Falta de facilidades para los ciclistas (carriles bici, aparcamientos, sitio en casa...)	Mucho	20,8	38	19,5	12,4	12,9	16,8	15,3	16,6
	Bastante	27,9	23,9	25,8	19,6	25,3	21,8	19,7	22,1
	TOTAL	48,7	62	45,3	31,9	38,2	38,7	35	38,7
Orografía (cuestas)	Mucho	15,3	34,8	17	22,5	18,2	21,7	14,8	21
	Bastante	27,6	16,3	22,6	21	21,2	20	8,2	20,2
	TOTAL	42,9	51,1	39,6	43,5	39,4	41,7	23	41,3
Distancia a recorrer	Mucho	14,9	17,7	20,8	17	23,5	20,8	17,6	18,1
	Bastante	23,1	19,9	18,9	19,2	18,2	23,3	12,6	19,1
	TOTAL	37,9	37,6	39,6	36,2	41,8	44,2	30,2	37,2
Falta de habilidad en el manejo de la bicicleta	Mucho	16,4	15,6	15,7	13,5	14,8	13,4	11,6	14,2
	Bastante	16,9	16,3	14,5	15,2	18,9	21,8	10,5	15,8
	TOTAL	33,3	31,9	30,2	28,8	33,7	35,3	22,1	30
Miedo al robo de la bicicleta	Mucho	8,7	0,7	3,8	9	7,1	9,2	4,9	7,3
	Bastante	16,3	11,3	7,5	16,5	10,1	14,3	12,1	14,2
	TOTAL	25	12,1	11,3	25,5	17,2	23,5	17	21,4
Pereza física	Mucho	13,8	10,6	15,1	12,9	16	16,7	8,8	13,2
	Bastante	25	23,4	20,1	22,2	21,3	15	17	21,3
	TOTAL	38,8	34	35,2	35,1	37,3	31,7	25,8	34,5
Dificultad para combinar uso de la bicicleta con otros medios de transporte (autobús, tren...)	Mucho	9,7	9,2	7,5	12,6	4,7	11,8	9,4	10,5
	Bastante	23,5	20,6	26,3	19,4	21,2	19,3	14,4	20,2
	TOTAL	33,2	29,8	33,8	32	25,9	31,1	23,8	30,7
Considerar que la bicicleta no es un modo de transporte adecuado para usted	Mucho	24,1	18,4	24,4	21,8	26,5	21,8	15,4	21,8
	Bastante	14,4	16,3	13,8	12,6	18,2	16,8	7,1	13,4
	TOTAL	38,5	34,8	38,1	34,4	44,7	38,7	22,5	35,2

Tabla 98- Población que otorga mucha o bastante importancia a cada uno de los siguientes aspectos para no utilizar la bicicleta a la hora desplazarse cotidianamente (como medio de transporte), según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%)

5.4 Interés en utilizar la bicicleta como medio de transporte

Agrupando las personas que no saben andar en bicicleta, las personas que sí saben andar pero nunca la utilizan, así como las personas que la utilizan menos de una vez a la semana, y también las personas que hemos considerado “ciclistas deportivos y recreativos”, acerca del grado de interés que tienen para utilizar la bicicleta como medio de transporte cotidiano, vemos que la suma de todos estos colectivos de personas representa el 84,7% de la población de Gipuzkoa de 15 años y más.

El 15,1% de todo el colectivo se encuentra muy interesado (5,3%) o bastante interesado (9,8%) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente como medio de transporte, lo que a su vez representa el 12,8% de la población total.

Esa proporción se incrementa hasta un 15,9% en el caso de los ciclistas deportivo-recreativos y alcanza un 21,4% en el caso de los esporádicos.

Entre aquellas personas que no saben andar en bicicleta, un 4,7% de dicho colectivo estaría muy o bastante interesada en utilizar la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos mientras que entre quienes saben andar, pero nunca utilizan la bicicleta la proporción de personas muy o bastante interesadas alcanza el 14,6%.

	No sabe andar en bicicleta	Nunca utiliza la bicicleta	Ciclista esporádico	Ciclista deportivo-recreativo	Total de ciclistas no cotidianos	Respuesta Total
	6,7%	55,5%	14,6%	7,9%	84,7%	100,0%
Muy interesado/a	0,7	5,1	7,9	5,3	5,3	4,4
Bastante interesado/a	4,0	9,5	13,6	10,6	9,8	8,3
Poco interesado/a	4,6	14,9	16,5	16,2	14,4	12,2
Nada interesado/a	89,4	70,0	40,1	67,9	66,2	56,1
Ns/Nc	1,3	0,6	22,0	0,0	4,3	3,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	84,7

Tabla 99- ¿En qué medida se encuentra interesado/a en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (como medio de transporte)? (%).

En conjunto, se constata que en torno a un 12,8% de la población puede tener cierto interés (mucho o bastante) para utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente como medio de transporte. El reparto de esa proporción según los colectivos definidos es la que se refleja en la siguiente tabla.

No sabe andar en bicicleta	Nunca utiliza la bicicleta	Ciclista esporádico	Ciclista deportivo-recreativo	Total de ciclistas no cotidianos
0,3	8,1	3,1	1,2	12,8

Tabla 100- Distribución porcentual de las personas interesadas (mucho+bastante) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente según colectivos consultados (%)

Si tenemos en cuenta solamente a las personas que manifiestan mucho interés, podríamos decir que existe un 4,4% de la población de Gipuzkoa de 15 años y más que está muy interesado en desplazarse en bicicleta por motivos de transporte o cotidiano.

En general las mujeres se encuentran algo más interesadas que los hombres en utilizar la bicicleta cotidianamente (como medio de transporte). Y según va incrementándose la edad, el interés por utilizar la bicicleta como modo de transporte disminuye, aunque hay que resaltar que en el tramo de los 25 a los 49 años el interés sufre un repunte de alrededor de 3 puntos respecto al tramo de edad anterior, aunque a partir de los 50 años el interés comienza a decrecer de manera paulatina.

	Sexo		Edad				Total de ciclistas no cotidianos	
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	84,7%	Respuesta Total 100,0%
Muy interesado/a	3,2	5,5	3,9	7,2	3,4	2,1	5,3	4,4
Bastante interesado/a	7,9	8,9	7,5	12,7	8,2	3,7	8,8	8,4
TOTAL	11,1	14,4	11,5	20,0	11,6	5,8	15,1	12,8

Tabla 101- En qué medida los ciclistas no cotidianos... ¿En qué medida se encuentra interesado/a en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (como medio de transporte)? (muy+bastante interesado/a (12,8% de la población total) por sexo y edad (%).

En 2014 el interés por parte de los ciclistas no cotidianos en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente era mucho más alto que en 2023. Mientras que en 2023 el 12,8% de la población de Gipuzkoa de 15 años o más estaría interesada, en 2014 este porcentaje se elevaba hasta el 26,7%.

	Sexo		Edad				Respuesta total 100,0%
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy interesado/a	11,1	8,6	14,9	14	7,8	2,7	9,8
Bastante interesado/a	18,1	15,7	28,6	21,8	13,4	6	16,9
TOTAL	29,2	24,3	43,5	35,8	21,2	8,7	26,7

Tabla 102- En qué medida los ciclistas no cotidianos... ¿En qué medida se encuentra interesado/a en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (como medio de transporte)? Resultados de 2014

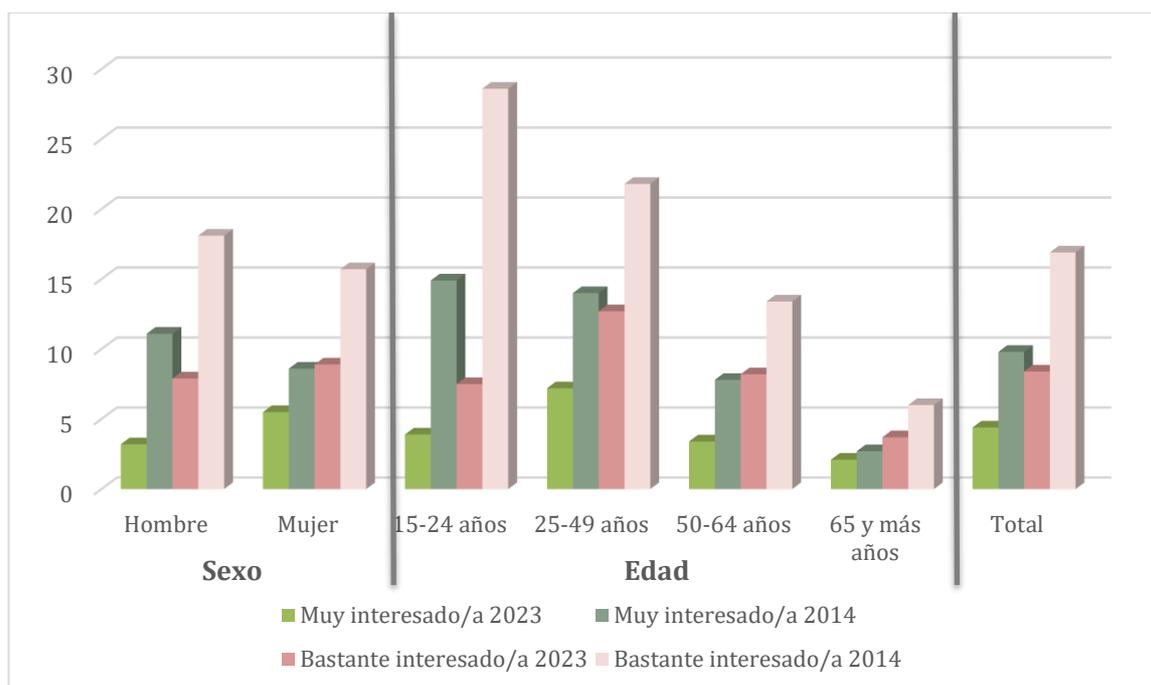


Ilustración 13- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de interesados/as en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente según sexo y edad (%)

La comarca en la que se manifiesta mayor interés en utilizar la bicicleta para los desplazamientos cotidianos es Debagoiena (17,1%) seguida con un 15,8% de Debabarrena y Tolosaldea con un 14,3%. La comarca que manifiesta menor interés es Bidasoa Behera con un 12,1% de interés en el uso de la bicicleta de manera cotidiana. En todo caso, no se aprecian diferencias de fuerte calado entre comarcas.

	Bidasoa Behera	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total ciclistas no cotidianos 84,7%	Respuesta Total 100,0%
Muy interesado/a	3,0	5,3	6,5	4,5	3,5	6,5	3,1	5,3	4,4
Bastante interesado/a	8,1	10,5	10,6	7,6	8,7	7,7	8,4	9,8	8,3
TOTAL	11,1	15,8	17,1	12,1	12,1	14,3	11,5	15,1	12,8

Tabla 103- En qué medida los ciclistas no cotidianos... ¿En qué medida se encuentra interesado/a en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (como medio de transporte)? (muy + bastante interesado/a (12,8% de la población total) por comarca de residencia (%)

5.5 Modo de transporte que utilizaría menos, usando la bicicleta

Preguntadas las personas que no saben andar en bicicleta, así como las que saben andar en bicicleta, pero no la utilizan nunca, las que la utilizan menos de una vez a la semana y también los ciclistas deportivos-recreativos que han manifestado cierto interés (mucho y bastante) para utilizar la bicicleta como modo de transporte cotidiano nos encontramos con que este colectivo representa el 12,8% del total de la población de Gipuzkoa de 15 años o más.

El 46,9% manifiesta que usaría en menor medida el coche privado (lo que supone el 6.0% del conjunto de la población).

El 28,0% señala que se desplazaría menos caminando (supone el 3.6% del total).

El 17,6% considera que utilizaría menos el transporte público (autobús, tren) lo que supone un 2,3% del conjunto de la población.

Modo de transporte que utilizaría menos	No sabe andar en bicicleta	Nunca utiliza la bicicleta	Ciclista esporádico	Ciclista deportivo-recreativo	Total de ciclistas no cotidianos	Resp. Total
	4,7%	14,6%	21,4%	16,2%	12,8%	100,0%
El ir andando	26,7	27,8	31,3	21,3	28,0	3,6
La moto	0,0	4,4	4,9	6,5	4,6	0,6
El transporte público (autobús, tren)	48,0	17,0	16,4	16,8	17,6	2,3
El coche privado	25,3	47,2	47,4	48,8	46,9	6
VMP	0,0	1,3	0,0	4,6	1,3	0,2
Ns/Nc	0,0	2,3	0,0	2,0	1,6	0,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	12,8

Tabla 104- La personas interesadas (mucho+bastante) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (12,8% del total de la población) usando la bicicleta para sus desplazamientos, ¿qué modo de transporte utilizaría menos?

Tanto en el año 2014 como en el año 2023 el modo de transporte que se utilizaría menos por parte de las personas muy y bastante interesadas en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente sería el coche privado en primer lugar, el modo peatonal en segundo lugar y el transporte público en tercer lugar.

Modo de transporte que utilizaría menos	No sabe andar en bicicleta	Ciclista esporádico	Ciclista deportivo	Ciclista recreativo	Total de ciclistas no cotidianos	Resp. total
	1,3%	9,8%	5,7%	9,9%	26,7%	
El ir andando	33,3	27,3	22,5	17,3	22,9	6,1
La moto	-	4,5	7,8	6,1	5,6	1,5
El transporte público (autobús, tren)	41,7	23,9	12,7	18,4	20,4	5,4
El coche privado	16,7	41,5	55,9	54,2	48	12,8
Ns/Nc	8,3	2,8	1	3,9	3,1	0,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	26,7

Tabla 105- La personas interesadas (mucho+bastante) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (26,7% del total) usando la bicicleta para sus desplazamientos, ¿qué modo de transporte utilizaría menos? Resultados de 2014

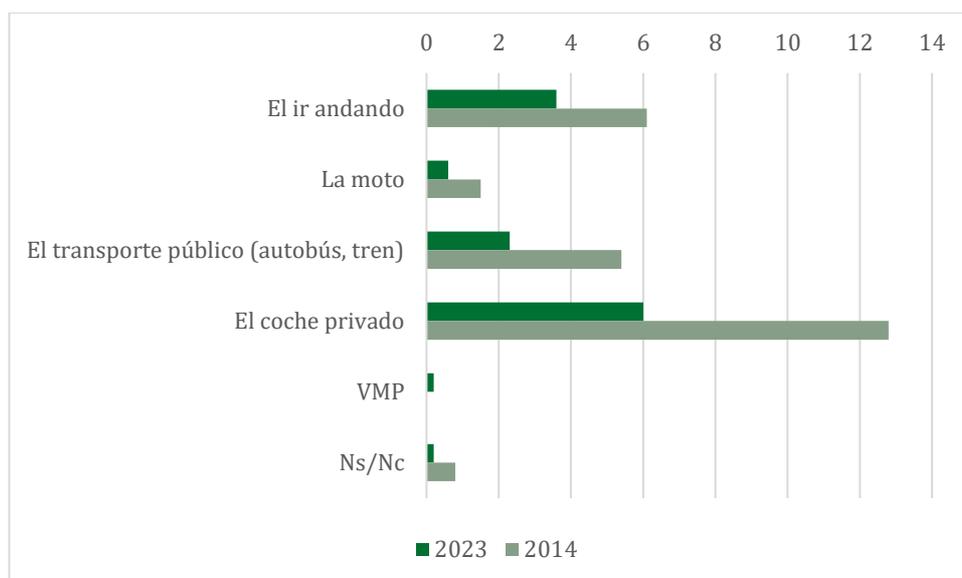


Ilustración 14- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de personas interesadas (mucho+bastante) en utilizar la bicicleta para sus desplazamientos, ¿qué modo de transporte utilizaría menos? Según tipología del usuario (%)

Los hombres dejarían de utilizar en mayor medida que las mujeres el coche privado, la moto y el VMP mientras que las mujeres disminuirían más sus desplazamientos peatonales y el uso del transporte público en comparación con los hombres.

El grupo de edad que en mayor medida dejaría de utilizar el coche sería el de 25-49 años y el que menos lo haría sería el grupo más joven (15-24 años).

Según se va incrementando la edad en menor medida se dejaría de utilizar el transporte público.

	Sexo		Edad				Total de ciclistas no cotidianos	
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	12,8%	Resp. Total 100,0%
El ir andando	24,2	30,8	29,8	19,8	34,1	49,4	28,0	3,6
La moto	6,3	3,4	4,3	4,7	3,4	6,7	4,6	0,6
El transporte público (autobús, tren)	12,9	20,9	38,3	18,3	11,1	8,7	17,6	2,3
El coche privado	52,4	42,9	17,6	54,9	48,8	35,2	46,9	6,0
VMP	2,6	0,4	10,0	0,4	0,0	0,0	1,3	0,2
Ns/Nc	1,5	1,7	0,0	1,9	2,5	0,0	1,6	0,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	12,8

Tabla 106- Usando la bicicleta para sus desplazamientos, ¿qué modo de transporte utilizaría menos?, según sexo y edad (%)

La comarca en la que en mayor medida se dejaría de utilizar el coche es Goierri mientras que la que dejaría de utilizar en mayor medida el transporte público es Donostialdea.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total de ciclistas no cotidianos	
								12,8%	Resp. Total 100,0%
El ir andando	17,3	43,4	27,6	29,6	17,0	27,8	27,0	28,0	3,6
La moto	9,4	2,1	0,0	7,5	2,3	0,0	0,0	4,6	0,6
El transporte público (autobús, tren)	13,4	9,4	9,9	24,0	17,1	16,7	10,2	17,6	2,3
El coche privado	59,9	37,3	62,5	37,1	63,6	45,2	56,1	46,9	6,0
VMP	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	6,1	6,7	1,3	0,2
Ns/Nc	0,0	7,8	0,0	1,4	0,0	4,2	0,0	1,6	0,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	12,8

Tabla 107- Usando la bicicleta para sus desplazamientos, ¿qué modo de transporte utilizaría menos? según comarca de residencia (%)

5.6 Interés en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta

Del total de personas usuarias no cotidianas interesadas (mucho, bastante y poco) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (25,0% de la población) el 5,9% están muy interesados y el 13,3% bastante interesados en acudir a un cursillo para aprender a adquirir las habilidades necesarias para utilizar la bicicleta como medio de transporte. Esto implica que un 4,8% del conjunto de la población de Gipuzkoa de 15 años se encuentra muy o bastante interesada en realizar este cursillo o que un 19,2% del total de ciclistas no cotidianos con algún interés (muy, bastante o poco) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente están muy o bastante interesados en realizar el cursillo.

Es sobre todo en el colectivo de quienes no saben andar en bicicleta donde en mayor medida se manifiesta interés por acudir a este tipo de cursillos, un 70,0%. Un 32,2% se muestra muy interesado y un 37,8% manifiesta estar bastante interesado.

Entre los ciclistas deportivos-recreativos tenemos un 12,9% de personas interesadas, un 5,3% están muy interesadas y un 7,6% bastante interesados.

Entre las personas que conforman el colectivo de quienes nunca utilizan la bicicleta el interés por acudir a este tipo de cursillos es de un 19,7%, un 5,5% se muestran muy interesados y un 14,2% bastante interesados.

En cuanto a los ciclistas esporádicos el interés alcanza un 14,8%, un 4,2% se muestran muy interesados y un 10,6% bastante interesados.

Interés en acudir a un cursillo		No sabe andar en bicicleta	Nunca utiliza la bicicleta	Ciclista esporádico	Ciclista deportivo-recreativo	Total	
		9,5%	29,4%	37,9%	32,3%	25,0%	Resp. Total
Interesados/as: en utilizar la bicicleta cotidianamente	Muy interesado/a	32,2	5,5	4,2	5,3	5,9	1,5
	Bastante interesado/a	37,8	14,2	10,6	7,6	13,3	3,3
	Poco interesado/a	20,1	24,7	14,8	23,4	22,2	5,6
	Nada interesado/a	9,8	54,8	68,9	63,6	57,7	14,5
	Ns/Nc	0,0	0,9	1,5	0,0	1	0,2
Total		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	25,0

Tabla 108- Las personas interesadas (mucho, bastante o poco) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (25,0% de la población) ¿En qué medida estaría interesado/a en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte?

Las mujeres están más interesadas en asistir a este tipo de cursillos que los hombres y el interés por ellos en la franja de edad de las personas más jóvenes es prácticamente nulo.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy interesado/a	0,5	2,4	1,3	1,4	1,7	1,4	1,5
Bastante interesado/a	2,0	4,6	0,3	4,7	4,6	1,8	3,3
Total	2,5	7,0	1,6	6,1	6,3	3,2	4,8

Tabla 109- ¿En qué medida estaría interesado/a en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte?, según sexo y edad (%), respecto del total de población

La proporción de personas muy interesadas en acudir a un cursillo se mantiene en los mismos niveles en 2014 y 2023 (1,5%). En 2023 tan solo un 3,3% de la población guipuzcoana se muestra bastante interesada en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta mientras que en 2014 este dato ascendía hasta el 5,4%.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy interesado/a	0,6	2,4	0,8	2,3	1,2	0,7	1,5
Bastante interesado/a	4,8	6	8,5	6,8	6,1	0,9	5,4
Total	5,4	8,4	9,3	9,1	7,3	1,6	6,9

Tabla 110- ¿En qué medida estaría interesado/a en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte?, según sexo y edad (%), respecto del total de población. Resultados de 2014

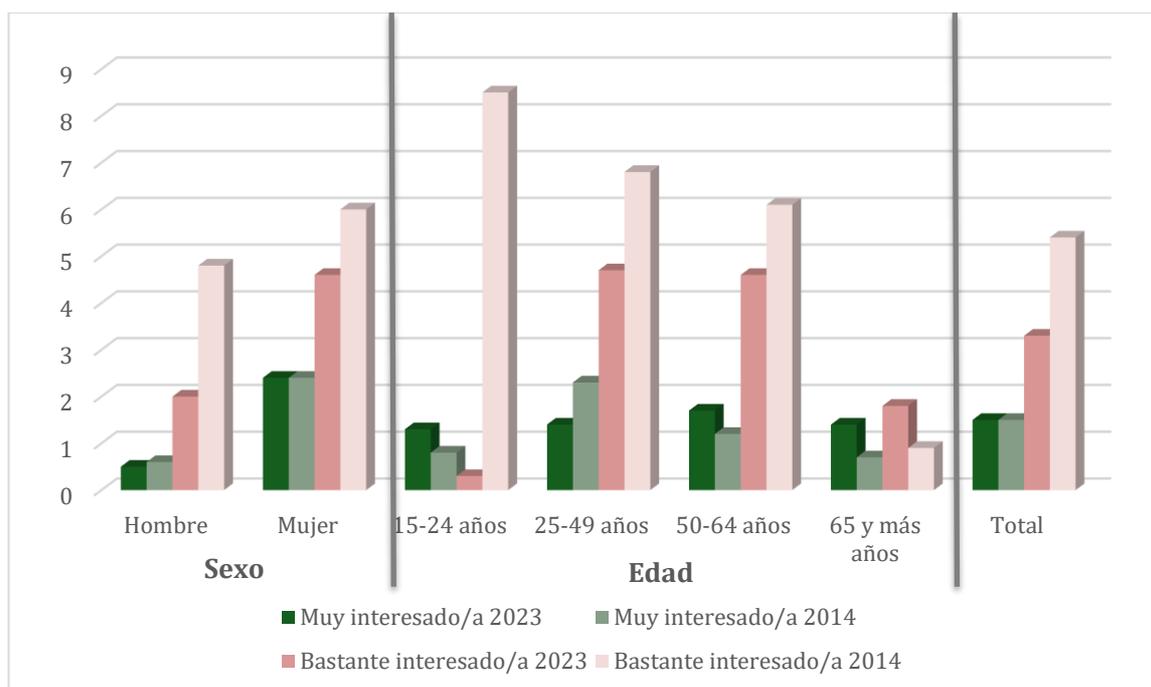


Ilustración 15- Comparativa de resultados de 2023 y 2024 de interesados/as en acudir a un curso para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte según sexo y edad (%)

La comarca en la que se ha manifestado mayor interés por acudir a este tipo de cursos es Bidasoa Beherea con un 5,9% de la población interesada mientras que Urola Kosta y Donostialdea son las comarcas donde menor interés hay respecto a estos cursos, un 4,2% y un 4,3% respectivamente del conjunto de su población estaría muy o bastante interesada en asistir a estos cursos.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Muy interesado/a	2,6	2,1	0,9	1,4	1,7	1,2	0,8	1,5
Bastante interesado/a	3,3	3,2	4,6	3,0	3,5	4,2	3,4	3,3
Total	5,9	5,3	5,5	4,3	5,2	5,4	4,2	4,8

Tabla 111- ¿En qué medida estaría interesado/a en acudir a un curso para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte?, según comarca de residencia (%), respecto del total de población

6 Imagen de las personas que utilizan la bicicleta como modo de transporte

6.1 El prestigio social del transporte en bicicleta

El 89,4% del conjunto de la población de Gipuzkoa de 15 años o más considera que la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra muy bien visto (40,1%) o bastante bien visto (49,3%).

El prestigio de la bicicleta es observado de igual manera por mujeres y hombres, si bien las mujeres tienden más (10 puntos) a la valoración máxima. Por su parte, no se aprecian grandes diferencias por edades, siendo el grupo de edad que oscila entre los 25 y los 49 años quien en mayor medida considera que la utilización de la bicicleta como medio de transporte goza de prestigio social (92,0%).

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy bien visto	35,6	44,2	37,9	42,8	39,2	38,6	40,1
Bastante bien visto	54,4	44,7	51,8	49,2	47,6	50,0	49,3
Poco bien visto	7,2	7,5	9,5	6,2	8,2	7,2	7,4
Nada bien visto	1,2	1,8	0,5	0,6	2,3	2,2	1,5
Ns/Nc	1,7	1,8	0,5	1,2	2,8	2,1	1,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 112- En su opinión, en la actualidad, la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra...Según sexo y edad (%)

En 2014 el porcentaje de las personas encuestadas que consideraba que la utilización de la bicicleta estaba bien vista socialmente representaba un porcentaje similar al de 2023, un 87% concretamente. En cuanto al sexo y la edad, al igual que pasa en 2023, en 2014 tampoco se apreciaban grandes diferencias.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy bien visto	36,6	39	40,9	37,9	33,2	40,4	37,8
Bastante bien visto	49,9	48,5	52,6	50,1	50,2	45	49,2
Poco bien visto	10,1	9,8	6,1	10,6	12,2	8,9	10
Nada bien visto	1,9	1,4	0,4	0,6	3,2	2,9	1,7
Ns/Nc	1,4	1,2	-	0,9	1,2	2,9	1,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 113- En su opinión, en la actualidad, la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra...Según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

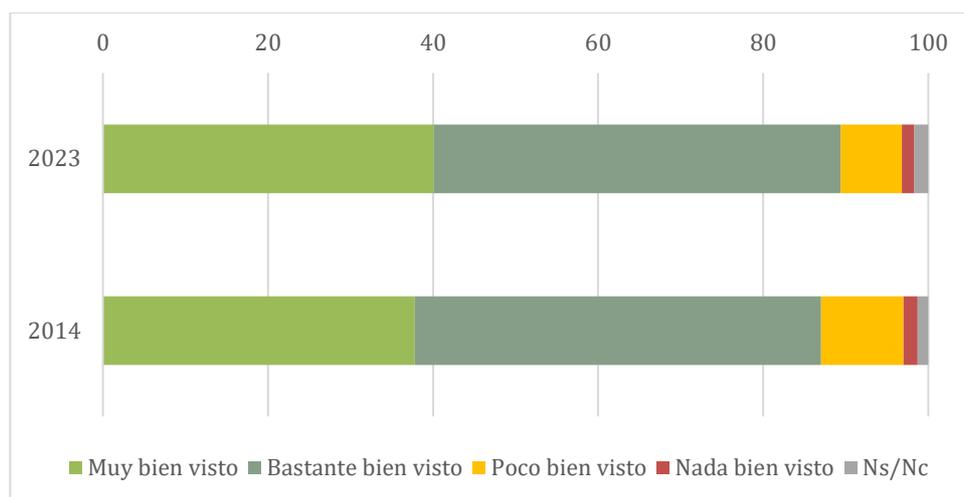


Ilustración 16- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la imagen social percibida de la utilización de la bicicleta como medio de transporte según sexo y edad (%)

Desde el punto de vista comarcal, sí se detecta alguna diferencia algo más significativa, dentro de la valoración global altamente positiva. Así, son Urola Kosta (93,9%) y Debagoiena (92,1%) las dos comarcas que sobresalen por ser las que en mayor medida consideran que la utilización de la bicicleta como medio de transporte aporta una buena imagen social mientras que Debabarrena es la comarca con menor porcentaje de personas que apoyan esta opinión (82,3%).

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Muy bien visto	29,8	27,3	47,6	39,5	46,6	43,6	48,4	40,1
Bastante bien visto	54,4	55,0	44,5	51,1	41,6	45,1	45,5	49,3
Poco bien visto	9,9	12,1	6,8	6,4	7,1	10,8	4,1	7,4
Nada bien visto	1,7	3,9	0,6	1,3	2,6	0,4	0,9	1,5
Ns/Nc	4,2	1,7	0,5	1,7	2,0	0,0	1,2	1,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 114- En su opinión, en la actualidad, la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra...según comarca de residencia (%)

En 2014, Urola Kosta, Debagoiena y Tolosaldea eran las comarcas en las que en mayor medida se considera que la bicicleta está bien vista socialmente como medio de transporte (por encima del 89%), mientras que Bidasoa Beherea era la comarca con un menor porcentaje de personas que son de esta opinión (83%).

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Muy bien visto	36,4	38,3	35,2	38	37,6	40	39,2	37,8
Bastante bien visto	46,2	46,1	54,7	49,2	48,2	49,2	51,9	49,3
Poco bien visto	15,4	10,6	8,2	9,6	11,8	5,8	7,7	9,9
Nada bien visto	1	3,5	0,6	2	1,2	2,5	-	1,7
Ns/Nc	1	1,4	1,3	1,2	1,2	2,5	1,1	1,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 115- En su opinión, en la actualidad, la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra...según comarca de residencia. Resultados de 2014 (%)

Atendiendo a la tipología ciclista de la población analizada, observamos como es el ciclista cotidiano quien en mayor proporción considera que la bicicleta como medio de transporte está socialmente muy bien o bastante bien vista (92,4%). El colectivo en el que se encuentra un menor porcentaje de personas que opinan de este modo es el de los usuarios que no saben andar en bicicleta (79,3%) y entre quienes nunca utilizan la bicicleta a pesar de saber andar en ella con un 88,8%.

	Ciclista cotidiano 15,3%	Ciclista deportivo-recreativo 7,9%	Ciclista esporádico 14,6%	Nunca utiliza la bicicleta 55,5%	No sabe andar en bicicleta 6,7%	Total 100,0%
Muy bien visto	42,7	42,1	41,7	38,9	37,5	40,1
Bastante bien visto	49,7	48,9	50,3	49,9	41,8	49,3
Poco bien visto	5,1	7,0	6,1	7,6	14,5	7,4
Nada bien visto	1,7	0,0	0,7	1,5	4,8	1,5
Ns/Nc	0,8	2,0	1,2	2,2	1,4	1,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 116- En su opinión, en la actualidad, la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra.... Según tipología ciclista (%)

7 La promoción de la bicicleta y políticas públicas

7.1 Convivencia entre modos de transporte

De los tres tipos de convivencia analizados es la convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados la que en mayor proporción es considerada como más conflictiva. Así, el 74,1% de la población considera que la convivencia entre los/as ciclistas y los vehículos motorizados es bastante o muy conflictiva.

Frente a ello, el 58,1% del conjunto de la población valora la convivencia entre los/as ciclistas y los/as peatones como muy conflictiva. Finalmente, el 50,9% de las personas consideran bastante o muy conflictiva la convivencia entre peatones y vehículos motorizados.

	¿Cómo valora la convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados? (%)	¿Cómo valora la convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones? (%)	¿Cómo valora la convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados? (%)
Muy conflictiva	9,8	13,8	32,2
Bastante conflictiva	41,1	44,3	41,9
Poco conflictiva	34,6	30,9	16,3
Nada conflictiva	12,9	9,2	5,3
Ns/Nc	1,6	1,8	4,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Tabla 117- ¿Cómo valora la convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados? ¿Cómo valora la convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones/as? ¿Y de los/as ciclistas con los vehículos motorizados (coche, moto, bus)?

Tanto en 2023 como en 2014, predominaba la percepción de que la convivencia entre ciclistas y vehículos motorizados era el principal punto conflictivo, representando un 71,6% en 2014. En términos generales, se ha registrado un ligero aumento en la percepción de conflictos entre diferentes modos de transporte en 2023 en comparación con 2014, aunque no se observan cambios significativos.

	¿Cómo valora la convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados? (%)	¿Cómo valora la convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones? (%)	¿Cómo valora la convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados? (%)
Muy conflictiva	13,6	16,4	27,3
Bastante conflictiva	40,6	43,8	44,3
Poco conflictiva	36,4	31,6	22,2
Nada conflictiva	8,5	7,2	3,6
Ns/Nc	0,8	1,1	2,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Tabla 118- ¿Cómo valora la convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados? ¿Cómo valora la convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones/as? ¿Y de los/as ciclistas con los vehículos motorizados (coche, moto, bus)? Resultados de 2014.

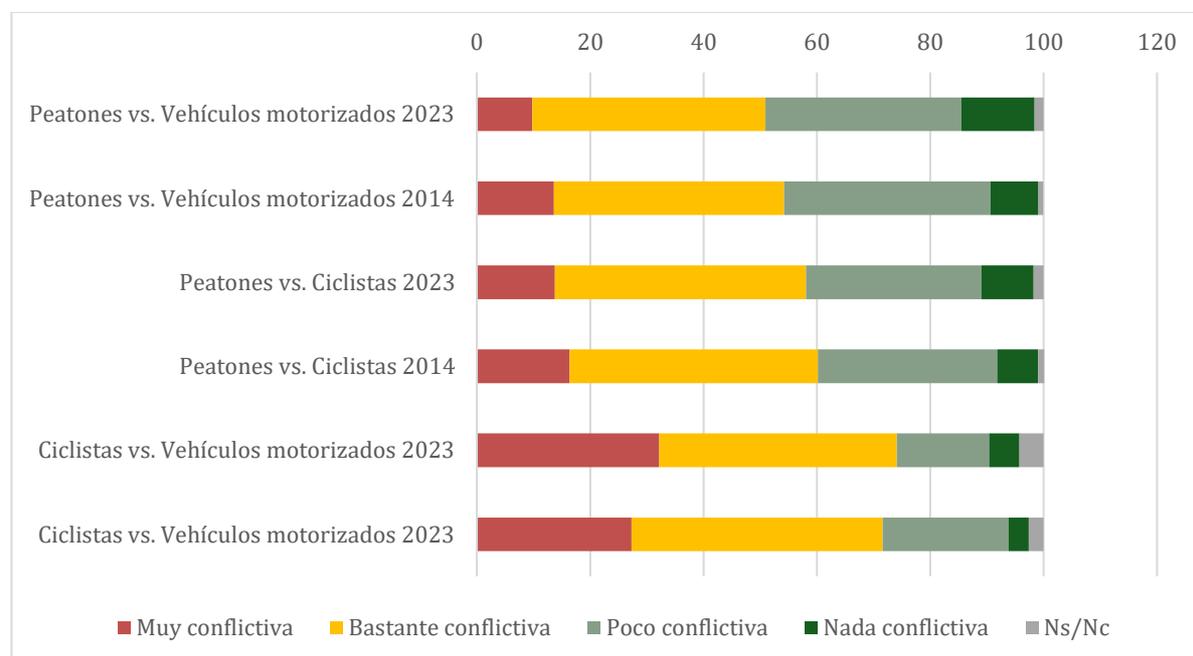


Ilustración 17- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de la convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados, de los/as ciclistas con los/as peatones y de los/as ciclistas con los vehículos motorizados (%)

Las mujeres valoran peor que los hombres la convivencia entre los distintos modos de transporte. Donde más acusada es esta diferencia es a la hora de valorar la convivencia entre peatones y vehículos motorizados donde para el 42,9% de los hombres es muy o bastante conflictiva mientras que para las mujeres este dato se eleva hasta un 58,4%.

Conforme avanzamos en la edad se valora como más conflictiva la convivencia entre peatones y ciclistas. Sin embargo, la valoración negativa respecto a la convivencia entre ciclistas y vehículos motorizados muestra un repunte en las franjas de edad intermedias (25-64 años) y a partir de los 65 y más años se vuelven a recuperar los datos aportados por la franja de edad más joven.

		Sexo		Edad				Total
		Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados	Muy conflictiva	27,9	36,3	24,5	37,5	34,3	27,2	32,2
	Bastante conflictiva	41,9	41,8	44,6	42,6	39,4	42,2	41,9
	TOTAL	69,8	78,1	69,1	80,1	73,7	69,4	74,1
Convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones	Muy conflictiva	12,8	14,8	10,2	12,6	16,9	14,1	13,8
	Bastante conflictiva	41,5	46,8	36,0	47,4	44,3	44,1	44,3
	TOTAL	54,3	61,6	46,2	60,0	61,2	58,2	58,1
Convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados	Muy conflictiva	6,5	12,8	4,1	12,7	12,1	6,5	9,8
	Bastante conflictiva	36,4	45,6	38,6	43,4	42,1	38,4	41,1
	TOTAL	42,9	58,4	42,7	56,1	54,2	44,9	50,9

Tabla 119- Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados y con los peatones, y convivencia de los peatones con los vehículos motorizados según sexo y edad (%)

En lo que respecta al sexo, se ha registrado un aumento en la percepción de conflicto en la convivencia entre diferentes modos de transporte entre las mujeres en comparación con 2014. Sin embargo, en términos generales, se podría afirmar que no ha habido cambios significativos respecto a 2014 en este aspecto.

		Sexo		Edad				Total
		Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados	Muy conflictiva	25,9	28,9	19,4	30,5	29,7	25,1	27,5
	Bastante conflictiva	46,6	42,0	45,6	44,3	43,6	44,2	44,2
	TOTAL	72,4	70,9	64,9	74,8	73,2	69,3	71,7
Convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones	Muy conflictiva	17,6	15,2	9,7	14,2	19,8	20,0	16,3
	Bastante conflictiva	42,8	44,9	45,7	45,4	42,2	42,2	43,9
	TOTAL	60,3	60,1	55,5	59,5	62,0	62,2	60,2
Convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados	Muy conflictiva	14,5	12,7	9,7	13,2	15,8	14,4	13,6
	Bastante conflictiva	38,7	42,7	42,3	41,9	40,4	38,2	40,7
	TOTAL	53,3	55,3	52,0	55,1	56,2	52,7	54,3

Tabla 120- Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados y con los peatones, y convivencia de los peatones con los vehículos motorizados según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

Las comarcas en las que en mayor medida se valora como conflictiva la convivencia entre ciclistas y peatones son Tolosaldea con un 63,9% y Bidasoa Beherea con un 66,3%. Si ponemos el foco en la relación entre ciclistas y vehículos motorizados nos encontramos con que son las comarcas de Bidasoa Beherea (82,5%) y Debabarrena (79,1%) quienes en mayor medida la perciben como muy y/o bastante conflictiva.

La comarca de Debagoiena es la que en menor medida considera conflictiva la convivencia tanto entre ciclista y vehículo motorizado (70,5%) como entre ciclista y peatón (45,0%).

		Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados	Muy conflictiva	40,9	42,3	27,4	29,2	32,6	38,5	29,2	32,2
	Bastante conflictiva	41,6	36,8	43,1	42,8	43,2	35,7	43,7	41,9
	TOTAL	82,5	79,1	70,5	72,0	75,8	74,2	72,9	74,1
Convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones	Muy conflictiva	18,3	14,7	12,3	13,8	12,6	16,5	9,3	13,8
	Bastante conflictiva	48,0	40,5	32,7	45,9	45,3	47,4	42,2	44,3
	TOTAL	66,3	55,2	45,0	59,7	57,9	63,9	51,5	58,1
Convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados	Muy conflictiva	12,0	10,8	10,9	9,5	7,9	14,8	5,3	9,8
	Bastante conflictiva	42,8	46,7	42,8	39,7	44,7	40,7	37,2	41,1
	TOTAL	54,8	57,5	53,7	49,2	52,6	55,5	42,5	50,9

Tabla 121- Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados y con los peatones, y convivencia de los peatones con los vehículos motorizados según comarca (%)

En 2014, la comarca donde se percibía en menor medida como conflictiva la convivencia entre ciclistas y vehículos motorizados era Urola Kostaldea, con un 68,5%. Por otro lado, las comarcas donde esta convivencia se consideraba más conflictiva entre ciclistas y peatones eran Donostialdea y Bidasoa Beherea, con un 65% en ambos casos.

		Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados	Muy conflictiva	32,5	24,8	25,8	26,8	31,2	25,8	24,9	27,3
	Bastante conflictiva	41,6	51,8	48,4	43,5	41,8	45	43,6	44,3
	TOTAL	74,1	76,6	74,2	70,2	72,9	70,8	68,5	71,6
Convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones	Muy conflictiva	20,4	7,8	9,4	21,2	10,5	14,3	9,3	16,4
	Bastante conflictiva	44,4	39	49,1	43,8	48,5	38,7	41,8	43,8
	TOTAL	64,8	46,8	58,5	65	59,1	52,9	51,1	60,2
Convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados	Muy conflictiva	16,3	11,2	11,9	15	10,6	12,5	11,5	13,6
	Bastante conflictiva	40,3	42,7	48,4	40	37,6	42,5	36,8	40,6
	TOTAL	56,6	53,8	60,4	55	48,2	55	48,4	54,2

Tabla 122- Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados y con los peatones, y convivencia de los peatones con los vehículos motorizados según comarca. Resultados de 2014 (%)

Son las personas que forman parte del grupo de aquellos que no saben andar en bicicleta quienes en mayor medida estiman como más conflictiva la convivencia de los ciclistas tanto con los vehículos motorizados (80,4%) como con el peatón (69,7%).

Son los ciclistas cotidianos (68,5%) quienes en menor medida valoran como conflictiva la convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados.

En cuanto a los que en menor medida valoran como conflictiva la convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones nos encontramos con los ciclistas esporádicos (49,0%).

Son los ciclistas deportivo-recreativos quienes en menor medida valoran como conflictiva la relación entre peatones y vehículos motorizados (46,2%) mientras que el colectivo que en mayor medida valora esta convivencia como conflictiva es el de las personas que no saben andar en bicicleta (58,4%).

		Ciclista cotidiano	Ciclista deportivo-recreativo	Ciclista esporádico	Nunca utiliza la bicicleta	No sabe andar en bicicleta	Total
		15,3%	7,9%	14,6%	55,5%	6,7%	
Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados	Muy conflictiva	28,1	39,6	29,6	32,7	34,8	32,2
	Bastante conflictiva	40,4	35,3	46,9	41,5	45,6	41,9
	TOTAL	68,5	74,9	76,5	74,2	80,4	74,1
Convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones	Muy conflictiva	12,0	11,5	9,2	15,2	19,4	13,8
	Bastante conflictiva	48,9	40,0	39,8	44,0	50,3	44,3
	TOTAL	60,9	51,5	49,0	59,2	69,7	58,1
Convivencia de los/as peatones con los vehículos motorizados	Muy conflictiva	8,0	9,5	8,8	10,5	10,2	9,8
	Bastante conflictiva	39,0	36,7	39,7	41,8	48,2	41,1
	TOTAL	47,0	46,2	48,5	52,3	58,4	50,9

Tabla 123- Convivencia de los/as ciclistas con los vehículos motorizados y con los peatones, y convivencia de los peatones con los vehículos motorizados según tipología usuario/a (%)

7.2 Interés en el uso de servicios de bicicletas públicas

Aproximadamente una de cada cuatro personas residentes en Gipuzkoa de 15 y más años están muy (9,4%) y bastante (18,0%) interesadas en utilizar un servicio público de alquiler de bicicletas.

Por sexos, las mujeres están más interesadas en este servicio que los hombres (30,4% frente a 24,1%).

En cuanto al análisis por estratos de edad, constatamos que el grupo de edad que cuenta con 25-49 años muestra unos porcentajes superiores a la media; 13,3% están muy interesados y 25,5% bastante interesados. Conforme aumenta la edad de las personas disminuye la proporción de personas interesadas por este servicio público, situándose en un 5,2% de personas muy interesadas y un 8,9% de bastante interesados en la franja de edad de 65 años o más.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy interesado	7,6	10,9	11,3	13,3	7,9	5,2	9,4
Bastante interesado	16,5	19,5	15,5	25,5	19,4	8,9	18,0
Poco interesado	12,2	11,2	23,7	15,0	10,2	3,8	11,7
Nada interesado	58,2	55,6	38,1	42,5	59,6	79,5	56,8
Ya soy usuaria (Dbizi)	4,4	2,0	11,4	2,6	1,4	1,9	3,2
Ns/Nc	1,0	0,9	0,0	1,1	1,5	0,7	1,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 124- ¿En qué grado se encuentra interesado/a en utilizar un servicio público de alquiler de bicicletas? (%)

Si realizamos este análisis teniendo en cuenta el nivel de estudios finalizado de la población, se aprecia que el porcentaje de personas muy o bastante interesadas en utilizar un servicio público de alquiler de bicicletas aumenta en paralelo al nivel de estudios. Este porcentaje es significativamente inferior (9,1%) entre las personas sin estudios o con estudios menos que primarios.

	Ninguno, menos que primarios	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	Bachiller superior, BUP, COU	Estudios medios y superiores	Otros	Total
Muy interesado	2,7	4,6	8,9	9,5	13,5	6,0	9,4
Bastante interesado	6,4	17,1	19,5	14,9	20,4	7,7	18,0
Poco interesado	5,8	10,7	8,5	17,9	11,5	23,0	11,7
Nada interesado	80,0	65,8	60,2	50,4	49,9	63,3	56,8
Ya soy usuaria (Dbizi)	5,1	1,5	1,9	6,3	3,5	0,0	3,2
Ns/Nc	0,0	0,4	1,1	1,0	1,3	0,0	1,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 125- ¿En qué grado se encuentra interesado/a en utilizar un servicio público de alquiler de bicicletas?, según nivel de estudios finalizado (%)

A nivel comarcal, Debagoiena y Urola Kosta son las comarcas en las que se registran los mayores niveles de personas interesadas en utilizar un servicio público de bicicletas, con un 31,3% y un 29,4% respectivamente. Tolosaldea es la comarca que presenta la menor proporción de personas interesadas en este servicio (19,7%).

	Bidasoa Behera	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Muy interesado	8,4	9,3	11,4	10,7	6,0	9,2	6,0	9,4
Bastante interesado	16,9	16,3	19,9	17,6	20,8	10,5	23,4	18,0
Poco interesado	10,6	9,5	12,8	12,4	7,0	13,8	12,9	11,7
Nada interesado	61,3	61,9	54,7	52,7	64,6	65,8	55,9	56,8
Ya soy usuaria (Dbizi)	1,0	2,5	0,0	5,7	0,6	0,0	1,4	3,2
Ns/Nc	1,8	0,4	1,3	1,0	1,1	0,7	0,3	1,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 126- ¿En qué grado se encuentra interesado/a en utilizar un servicio público de alquiler de bicicletas?, según comarca (%)

Atendiendo a la tipología del usuario los resultados reflejan que las personas que engloban el colectivo de “ciclista cotidiano” son las más interesadas en utilizar un servicio público de préstamo público (18,6% muy interesadas y 25,9% bastante interesadas). A continuación, nos encontramos con el colectivo de “ciclista deportivo-recreativo” como el segundo más interesado en este servicio (13,4% muy interesados y 25,4% interesados) y a muy poca distancia se sitúan los “ciclistas esporádicos” (12,5% muy interesados y 25,7% bastante interesados).

El interés por este servicio decae significativamente entre las personas que nunca utilizan la bicicleta (6,3% muy interesadas y 14,3% bastante interesadas). En el caso de las personas

que no saben andar en bici, alrededor de un 90,0% están poco o nada interesados en su utilización.

En cuanto a los usuarios de Dbizi, los datos nos muestran que un 12,6% del total de personas del colectivo de ciclistas cotidianos ya son usuarios/as de este servicio mientras que en el resto de los colectivos el porcentaje ronda el 1,0%, excepto en el caso de los ciclistas esporádicos que alcanzan el 3,2%.

	Ciclista cotidiano 15,3%	Ciclista deportivo-recreativo 7,9%	Ciclista esporádico 14,6%	Nunca utiliza la bicicleta 55,5%	No sabe andar en bici 6,7%	Total
Muy interesado	18,6	13,4	12,5	6,3	1,9	9,4
Bastante interesado	25,9	25,4	25,7	14,3	6,1	18,0
Poco interesado	11,0	9,1	15,7	11,9	5,4	11,7
Nada interesado	30,4	48,7	42,4	65,7	83,9	56,8
Ya soy usuaria (Dbizi)	12,6	1,4	3,2	1,0	1,2	3,2
Ns/Nc	1,5	1,9	0,5	0,8	1,4	1,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 127- ¿En qué grado se encuentra interesado/a en utilizar un servicio público de alquiler de bicicletas? Según tipología de usuario (%)

7.3 Interés en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en las vías ciclistas

Una de cada tres personas residentes en Gipuzkoa y de 15 o más años está muy interesada en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas.

Por sexos, se constata un interés similar entre las mujeres y los hombres respecto a este servicio. En cuanto al análisis por estratos de edad observamos que las personas que están en las franjas de edad de 25-49 años y entre 50-64 años se muestran muy o bastante interesadas por encima de la media, 41,7% y 46,0% respectivamente. Conforme aumenta la edad disminuye la proporción de personas interesadas por este servicio.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy interesado	31,1	34,8	27,1	34,5	41,7	25,9	33,0
Bastante interesado	39,3	38,7	46,2	46,0	33,9	32,3	39,1
Poco interesado	7,3	8,5	14,6	8,9	6,9	4,9	7,9
Nada interesado	20,3	13,8	11,0	9,5	14,1	30,9	16,9
Ns/Nc	1,9	4,2	1,1	1,1	3,4	6,0	3,1
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 128- ¿Estaría interesado/a en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas? Según sexo y edad (%)

Atendiendo al nivel de estudios finalizado de la población, se aprecia que el porcentaje de personas muy o bastante interesadas en la implantación del servicio público de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas se destaca entre la población con estudios de Bachillerato superior (74,5%) y estudios medios o superiores (74,3%).

	Ninguno, menos que primarios	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	Bachiller superior, BUP, COU	Estudios medios y superiores	Otros	Total
Muy interesado	14,3	26,2	35,1	33,6	35,6	63,2	33,0
Bastante interesado	39,3	40,1	38,6	40,9	38,7	10,8	39,1
Poco interesado	5,2	9,1	7,0	7,0	8,9	5,8	7,9
Nada interesado	41,2	19,8	16,8	15,6	13,8	20,2	16,9
Ns/Nc	0,0	4,8	2,5	2,9	2,9	0,0	3,1
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 129- ¿Estaría interesado/a en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas? Según nivel de estudios finalizados (%)

A nivel territorial, Debagoiena es la comarca en la que se registran los mayores niveles de personas muy y bastante interesadas (75,8%) en la implantación de este servicio público. En el lado contrario nos encontramos con Debabarrena que es la comarca que registra la menor proporción de personas interesadas (61,8%).

	Bidasoa Behera	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Muy interesado	29,7	26,5	41,5	34,0	26,5	31,4	36,6	33,0
Bastante interesado	40,1	35,3	34,3	40,0	42,6	41,4	35,8	39,1
Poco interesado	7,6	8,9	9,6	7,5	6,9	10,9	7,4	7,9
Nada interesado	18,0	24,1	12,3	16,4	19,3	13,1	16,9	16,9
Ns/Nc	4,7	5,3	2,4	2,1	4,6	3,2	3,2	3,1
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 130- ¿Estaría interesado/a en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas? Según comarca de residencia (%)

Al igual que ocurría con el punto anterior, en este caso también existe una estrecha relación entre la tipología del usuario/a y el interés por la implantación de este servicio público. Cuanta mayor sea la frecuencia con la que la persona utilice la bicicleta como medio de transporte mayor será el interés en la implantación de este tipo de servicios públicos.

Los ciclistas cotidianos son quienes manifiestan un mayor interés (88,7%) en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas (48,8% muy interesados y 39,9% bastante interesados).

Con un porcentaje de 83,5% tenemos a los ciclistas esporádicos, para un 36,5% es muy interesante esta idea y para un 46,7% bastante interesante.

Muy próximos, con un porcentaje de 82,5% tenemos a los ciclistas deportivo-recreativos, para un 50,9% de este colectivo la implantación de este servicio público es muy interesante y para un 31,6% es bastante interesante.

Entre las personas que nunca utilizan la bicicleta, tenemos un 26,1% que consideran muy interesante esta idea mientras que para un 40,2% es bastante interesante. En el caso de las personas que no saben andar en bicicleta el porcentaje de personas muy o bastante interesadas disminuye considerablemente. Aproximadamente la mitad de este colectivo está muy o bastante interesado y la otra mitad considera poco o nada interesante la implantación de un servicio público de autorreparación o inflado en las vías ciclistas.

	Ciclista cotidiano	Ciclista deportivo-recreativo	Ciclista esporádico	Nunca utiliza la bicicleta	No sabe andar en bicicleta	Total
	15,3%	7,9%	14,4%	55,5%	6,7%	
Muy interesado	48,8	50,9	36,5	26,1	25,8	33,0
Bastante interesado	39,9	31,6	46,7	40,2	20,0	39,1
Poco interesado	6,7	6,6	8,4	8,3	8,5	7,9
Nada interesado	3,6	9,7	6,2	22,2	35,2	16,9
Ns/Nc	1,0	1,1	2,3	3,2	10,5	3,1
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 131- ¿Estaría interesado/a en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas? Según tipología ciclista (%)

7.4 Valoración de la limitación de espacio al automóvil

El 42,6% de la población de Gipuzkoa está muy de acuerdo (16,6%) o bastante de acuerdo (26,0%) con que en su municipio se restrinja el espacio al automóvil (estrechando carreteras, reduciendo el número de aparcamientos) para dedicarlo a la circulación de bicicletas mientras que el 53,7% se manifiesta poco de acuerdo (20,3%) o nada de acuerdo (33,4%) con esta propuesta.

Atendiendo al sexo observamos que el porcentaje de quienes están muy o bastante de acuerdo con limitar el espacio al automóvil es ligeramente superior en el caso de los hombres.

Respecto a los estratos de edad, se constata que los porcentajes son bastante semejantes en todas las franjas de edad, el total de personas que están muy o bastante de acuerdo con esta limitación oscila desde el 41,1% registrado en la franja de edad de 25-49 años hasta el 44,1% que se recoge en la franja de edad más joven (15-24 años).

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy de acuerdo	17,6	15,6	13,4	15,9	18,7	16,8	16,6
Bastante de acuerdo	26,7	25,3	30,7	25,2	25,0	25,7	26,0
Poco de acuerdo	18,6	21,7	26,4	25,0	19,3	13,1	20,3
Nada de acuerdo	33,0	33,8	25,1	31,5	31,3	40,9	33,4
Ns/Nc	4,1	3,5	4,4	2,3	5,7	3,5	3,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 132- Grado de acuerdo con que, en su municipio, se quite espacio al automóvil (estrechar carreteras, quitar aparcamientos) para dárselo a la bicicleta, según sexo y edad (%)

Respecto al nivel de estudios no se constatan diferencias significativas entre la proporción de personas que están muy o bastante de acuerdo con que se limite el espacio al automóvil para dárselo a la bicicleta.

	Ninguno, menos que primarios	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	Bachiller superior, BUP, COU	Estudios medios y superiores	Otros	Total
Muy de acuerdo	19,8	14,7	15,1	16,6	18,8	20,2	16,6
Bastante de acuerdo	25,1	24,4	22,7	28,2	29,0	16,8	26,0
Poco de acuerdo	19,7	20,3	20,7	20,5	20,4	10,8	20,3
Nada de acuerdo	30,2	35,6	37,9	32,1	28,3	46,3	33,4
Ns/Nc	5,2	5,0	3,6	2,7	3,5	5,8	3,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 133- Grado de acuerdo con que en su municipio se quite espacio al automóvil (estrechar carreteras, quitar aparcamientos), para dárselo a la bicicleta, según nivel de estudios (%)

A nivel comarcal Urola Kosta y Debagoiena son las comarcas que muestran el mayor grado de acuerdo con la eliminación de espacios al automóvil, con porcentajes del 50,0% y 48,4% respectivamente. La comarca que muestra un mayor desacuerdo con esta propuesta es Tolosaldea con un 59,8% de personas que están poco o nada de acuerdo.

	Bidasoa Behera	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Muy de acuerdo	13,2	15,8	17,9	16,7	14,6	17,4	20,0	16,6
Bastante de acuerdo	23,9	23,9	30,5	26,5	24,4	17,9	30,0	26,0
Poco de acuerdo	16,8	16,6	20,9	21,8	22,4	21,0	17,1	20,3
Nada de acuerdo	40,7	39,2	27,8	31,2	34,8	38,8	30,9	33,4
Ns/Nc	5,3	4,6	2,8	3,7	3,8	4,9	2,0	3,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 134- Grado de acuerdo con que en su municipio se quite espacio al automóvil (estrechar carreteras, quitar aparcamientos), para dárselo a la bicicleta, según comarca de residencia (%)

Una vez más queda patente que aquellos colectivos que utilizan la bicicleta con mayor asiduidad son quienes muestran más apoyo a todas aquellas medidas encaminadas a potenciar el uso de la bicicleta. La proporción de "ciclistas cotidianos" a favor de limitar espacio al automóvil es de 62,1% y la de los "ciclistas deportivo-recreativo" es de 56,3%.

Estos porcentajes se reducen en el caso de los “ciclistas esporádicos”, “nunca utiliza la bicicleta” y “no sabe andar en bicicleta” donde los datos obtenidos para el apoyo de esta medida son de 46,9%, 34,9% y 35,7% respectivamente.

	Ciclista cotidiano	Ciclista deportivo-recreativo	Ciclista esporádico	Nunca utiliza la bicicleta	No sabe andar en bicicleta	Total
	15,3%	7,9%	14,6%	55,5%	6,7%	
Muy de acuerdo	26,7	31,0	18,5	11,7	12,5	16,6
Bastante de acuerdo	35,4	25,3	28,4	23,2	23,2	26,0
Poco de acuerdo	17,7	21,0	22,0	21,4	13,2	20,3
Nada de acuerdo	17,9	18,9	28,2	39,6	44,9	33,4
Ns/Nc	2,4	3,8	2,8	4,1	6,3	3,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 135- Grado de acuerdo con que en su municipio se quite espacio al automóvil (estrechar carreteras, quitar aparcamientos), para dárselo a la bicicleta, según tipología del usuario (%)

7.5 Valoración de acciones para calmar la velocidad y reducir el volumen de tráfico

El 65,7% de la población guipuzcoana de 15 años o más se muestra muy de acuerdo (28,5%) o bastante de acuerdo (37,2%) con que en su municipio se emprendan acciones encaminadas a reducir la velocidad del tráfico, así como el volumen de automóviles.

Por sexos, observamos que las mujeres están más a favor de implantar estas medidas que los hombres, su porcentaje de 68,4% es cinco puntos superior al registrado por los hombres.

Por edades, se constata que la franja de edad de personas más jóvenes (15-24 años) es el que registra una menor proporción de personas partidarias de implantar estas medidas (58,2%). Los colectivos de 25-49 años y 50-64 años son quienes agrupan mayor proporción de personas partidarias de estas medidas (67,2% y 68,5%) respectivamente. Incluso la proporción de personas partidarias es mayor que la de los jóvenes en el caso del estrato de edad más alto (65 y más años) donde se ha registrado un porcentaje de 64,8%.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy de acuerdo	27,3	29,8	21,2	25,0	30,3	34,4	28,5
Bastante de acuerdo	35,8	38,6	37,0	42,2	38,2	30,4	37,2
Poco de acuerdo	14,5	11,3	24,1	14,5	10,8	8,3	13,0
Nada de acuerdo	19,4	16,8	13,0	16,7	16,2	23,5	18,0
Ns/Nc	3,0	3,5	4,6	1,6	4,5	3,5	3,2
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 136- Grado de acuerdo con que en su municipio se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles, según sexo y edad (%)

En comparación con 2014, se ha registrado un ligero decremento en las opciones que muestran mayor acuerdo con esta medida (muy de acuerdo y bastante de acuerdo) mientras

que el porcentaje de apoyo a las opciones que implican menor acuerdo (poco de acuerdo y nada de acuerdo) han aumentado.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy de acuerdo	32,3	35	28,2	34	34,5	35,1	33,6
Bastante de acuerdo	38,2	39,8	46,8	37,2	39,4	37,6	39
Poco de acuerdo	17	16,4	14,9	18,2	16,1	16	16,7
Nada de acuerdo	10,7	7,4	10,1	9,7	7,8	8,7	9,1
Ns/Nc	1,8	1,3	-	0,9	2,2	2,7	1,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 137- Grado de acuerdo con que en su municipio se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles, según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

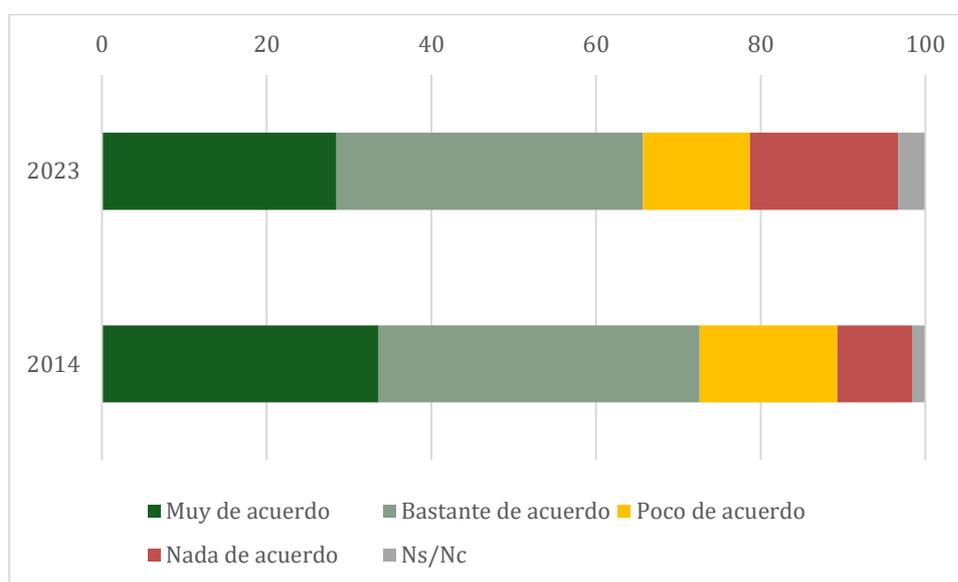


Ilustración 18- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 del grado de acuerdo con que en su municipio se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles según sexo y edad (%)

El análisis comarcal refleja que la comarca que presenta un mayor porcentaje de personas que están muy o bastante de acuerdo con la implantación de medidas de calmado de tráfico es Urola Kosta (74,7%) seguida a muy poca distancia por Debagoiena (74,3%).

La comarca que cuenta con una proporción menor de partidarios de implantar este tipo de medidas es Bidasoa Beherea con tan solo 52,4% de personas que apoyan este tipo de medidas.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Muy de acuerdo	21,8	31,8	29,3	26,9	26,8	38,3	35,0	28,5
Bastante de acuerdo	30,6	41,7	45,0	37,5	40,0	23,4	39,7	37,2
Poco de acuerdo	13,7	6,9	9,6	14,8	14,1	15,3	8,8	13,0
Nada de acuerdo	30,5	16,4	14,6	17,2	16,4	19,6	13,5	18,0
Ns/Nc	3,4	3,2	1,5	3,7	2,8	3,3	3,0	3,2
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 138- Grado de acuerdo con que en su municipio se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles, según comarca de residencia (%)

El análisis por tipología de personas usuarias de la bicicleta nos muestra que son los “ciclistas cotidianos” y los “ciclistas deportivo-recreativos” quienes presentan mayores niveles de apoyo a la implantación de medidas para limitar la velocidad y el volumen de automóviles en sus municipios (77,9% y 73,1% respectivamente).

	Ciclista cotidiano	Ciclista deportivo- recreativo	Ciclista esporádico	Nunca utiliza la bicicleta	No sabe andar en bicicleta	Total
	15,3%	7,9%	14,6%	55,5%	6,7%	
Muy de acuerdo	37,4	37,6	26,0	24,3	38,0	28,5
Bastante de acuerdo	40,5	35,5	42,6	36,4	26,4	37,2
Poco de acuerdo	12,8	12,0	16,3	12,6	10,2	13,0
Nada de acuerdo	7,8	12,3	13,1	23,1	16,5	18,0
Ns/Nc	1,5	2,6	1,9	3,5	8,9	3,2
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 139- Grado de acuerdo con que en su municipio se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles, según tipología de usuario (%)

7.6 Factores para utilizar más y mejor la bicicleta como medio de transporte

La relevancia de los distintos factores planteados es relativamente similar, no detectándose ninguno en el que la suma de mucha y bastante importancia no supere prácticamente el 60% de las valoraciones (aprender a circular con mayor seguridad se queda en el 59,2%). Los factores que tienen que ver con potenciación de infraestructuras (aparcamientos, vías ciclistas) aparecen con valoraciones algo más altas.

- El disponer de más y mejores aparcamientos públicos en destino para bicicletas es el factor al que le atribuye mayor grado de importancia la población de Gipuzkoa de 15 o más años. El 46,2% le otorga mucha importancia a este factor mientras que otro 22,2% le atribuye bastante importancia.
- En segundo lugar de importancia, la población guipuzcoana sitúa el tener más y mejores espacios y vías para circular en bicicleta. Para el 47,8% este factor reviste mucha importancia y para un 20,4% es bastante importante.
- En tercer y cuarto lugar se sitúan el tener disponibilidad de una bici (propia o de alquiler) así como el tener posibilidad de combinar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte. El porcentaje de personas que otorgan mucha o bastante importancia a cada uno de estos 2 factores se sitúa en torno al 64,5%.

- En quinto lugar de importancia se sitúa el contar con un lugar adecuado para guardar la bici en casa, factor al que un 61,1% de la población le ha atribuido mucha o bastante importancia.
- El aprender a circular en bici con mayor seguridad y la propuesta de calmar el tráfico con menos coches y reduciendo la velocidad ocupan el sexto y séptimo lugar en orden de importancia como factores para potenciar la bicicleta como medio de transporte para los guipuzcoanos. El porcentaje de personas que otorgan mucha o bastante importancia a cada uno de estos dos factores se sitúa en torno al 59,0%.

Atendiendo a la variable de sexo observamos que para las mujeres los factores más importantes son el tener más y mejores espacios y vías para circular en bicicleta y disponer de aparcamientos públicos en destino para aparcar la bicicleta. Estos dos factores son también los más importantes para los hombres, pero la valoración de la importancia en las mujeres es 6 puntos superior. En todo caso, las mujeres tienden a otorgar mayor importancia que los hombres a todos los factores propuestos para impulsar el uso de la bicicleta que los hombres.

El análisis por estratos de edad nos muestra que a partir de los 65 años o más disminuye la importancia que se atribuye a todos los factores. En general, el colectivo de 50 a 64 años es quien más importancia otorga a todos los factores propuestos para impulsar el uso de la bicicleta y donde mayor diferencia se registra es en el de aprender a circular en bici con mayor seguridad donde este colectivo le ha atribuido un 72,3%, un 25,0% más que el colectivo de mayor edad y un 18,0% más que el grupo más joven (15-24 años).

		Sexo		Edad				Total
		Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Aprender a circular en bici con mayor seguridad	Mucha	34,0	48,2	31,8	43,1	51,4	33,8	41,3
	Bastante	19,2	16,5	22,3	17,0	20,9	14,3	17,9
	TOTAL	53,2	64,7	54,1	60,1	72,3	48,1	59,2
Tener más y mejores espacios y vías (bidegorris) para circular en bicicleta	Mucha	40,5	54,7	41,9	57,0	55,1	32,5	47,8
	Bastante	24,4	16,5	29,6	19,9	22,1	15,5	20,4
	TOTAL	64,9	71,2	71,5	76,9	77,2	48,0	68,2
Calmar el tráfico con menos coches y reduciendo la velocidad	Mucha	28,3	35,6	26,4	32,3	37,3	29,0	32,0
	Bastante	27,3	26,8	27,6	34,2	28,2	17,4	27,1
	TOTAL	55,6	62,4	54,0	66,5	65,5	46,4	59,1
Contar con un lugar adecuado para guardar la bici en casa	Mucha	35,5	46,3	31,8	44,6	53,3	29,4	41,0
	Bastante	22,9	17,2	29,6	20,3	20,2	15,6	20,1
	TOTAL	58,4	63,5	61,4	64,9	73,5	45,0	61,1
Tener más y mejores aparcamientos públicos (en destino) para bicicletas	Mucha	39,8	52,1	46,1	53,7	50,5	33,1	46,2
	Bastante	25,3	19,1	28,2	22,6	26,7	14,9	22,2
	TOTAL	65,1	71,2	74,3	76,3	77,2	48,0	68,4
Tener posibilidad de combinar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte	Mucha	33,5	47,8	38,6	44,7	50,9	28,0	40,8
	Bastante	26,2	20,4	28,3	26,0	24,9	16,3	23,3
	TOTAL	59,7	68,2	66,9	70,7	75,8	44,3	64,1
Tener disponibilidad de una bici (propia o de alquiler)	Mucha	42,0	54,4	45,1	57,6	51,9	35,5	48,4
	Bastante	19,5	13,6	23,5	14,8	20,1	12,5	16,6
	TOTAL	61,5	68,0	68,6	72,4	72,0	48,0	65,0

Tabla 140- Población que otorga mucha/bastante importancia a los siguientes factores para que usted (comience a utilizar) o utilice más y mejor la bicicleta a la hora de desplazarse, según sexo y edad (%)

Realizando el análisis comparativo de los datos de 2023 y los de 2014 nos encontramos con que el grado de importancia otorgado a los diferentes factores es bastante similar ambos años. La diferencia más significativa observada es que en el año 2014 un número mayor de personas optaban por la opción de “bastante importancia” mientras que en 2023 es la opción de “mucha importancia” la que se lleva más apoyos. Por otra parte, destacar que este año se ha incluido un factor nuevo a valorar (tener disponibilidad de una bici (propia o de alquiler)) y ha desaparecido uno de los factores por los que se preguntaba en 2014 (contar con más seguridad para evitar robos de bicicletas y actos de vandalismo) lo que supone que ambos factores citados no han podido ser comparados.

		Sexo		Edad				Total
		Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Aprender a circular en bici con mayor seguridad	Mucha	25,3	31,9	28,2	26	31,9	29,9	28,6
	Bastante	26,4	27,7	32,7	32,2	26,8	16,4	27,1
	TOTAL	51,8	59,6	60,9	58,2	58,6	46,3	55,7
Tener más y mejores espacios y vías (bidegorris) para circular en bicicleta	Mucha	35,3	36	41,3	42,5	32,8	24,4	35,7
	Bastante	34,1	28,7	38,9	34,6	30,4	23,3	31,4
	TOTAL	69,4	64,7	80,2	77,1	63,3	47,7	67,1
Calmar el tráfico con menos coches y reduciendo la velocidad	Mucha	25,5	30,9	25,9	32,7	30,7	20,2	28,2
	Bastante	37,5	34,1	44,9	38,4	35,9	26,6	35,8
	TOTAL	63	65	70,9	71,1	66,6	46,8	64
Contar con un lugar adecuado para guardar la bici en casa	Mucha	24,1	28,3	27,4	31,5	26,8	16,9	26,2
	Bastante	34,6	30,4	39,5	35,3	29,4	27,3	32,5
	TOTAL	58,7	58,7	66,9	66,9	56,2	44,2	58,7
Tener más y mejores aparcamientos públicos (en destino) para bicicletas	Mucha	25,7	28,6	30,6	33	25,5	17,8	27,2
	Bastante	41,4	32,9	45,2	42,3	34,8	26,7	37,2
	TOTAL	67,1	61,5	75,8	75,4	60,3	44,4	64,3
Tener posibilidad de combinar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte	Mucha	29,7	31,3	44,4	37	30,2	13,1	30,5
	Bastante	37,4	29,6	43,5	36,9	31,5	24,6	33,5
	TOTAL	67,1	60,9	87,9	74	61,7	37,7	64
Contar con más seguridad para evitar robos de bicicletas y actos de vandalismo	Mucha	26	33,9	36,7	32	28,7	24,2	29,9
	Bastante	33,7	28	40,7	35	33,1	17,1	30,8
	TOTAL	59,7	61,9	77,4	67	61,8	41,3	60,7

Tabla 141- Población que otorga mucha/bastante importancia a los siguientes factores para que usted (comience a utilizar) o utilice más y mejor la bicicleta a la hora de desplazarse, según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

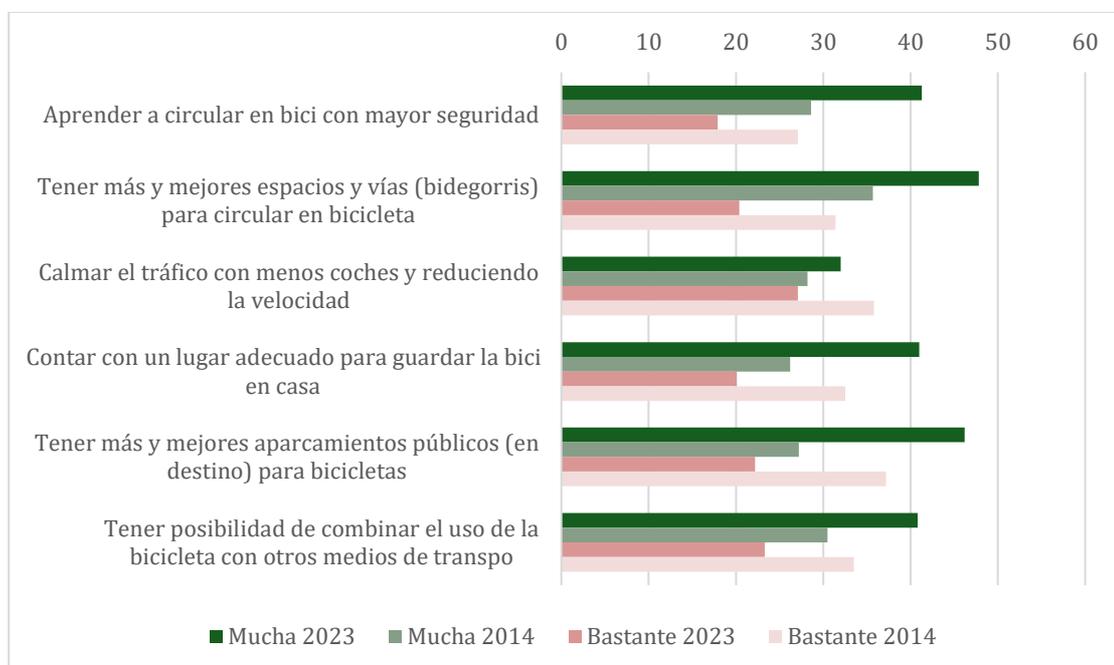


Ilustración 19- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 de los factores de importancia para que se utilice más y mejor la bicicleta a la hora de desplazarse, según sexo y edad (%)

En todas las comarcas los factores a los que se les otorga mayor importancia son el tener acceso a más y mejores vías ciclistas así como al disponer de aparcamientos públicos para aparcar la bicicleta en destino.

Hay que destacar que la comarca de Debagoiena es quien mayor importancia otorga a todos los factores propuestos para potenciar el uso de la bicicleta, mientras que Debabarrena destaca por ser quien menor importancia les atribuye a prácticamente todos los factores, a excepción de el tener más y mejores espacios y vías para circular en bicicleta, donde es Donostialdea quien menor importancia le atribuye (66,3%). Resulta también destacable que la mitad de las personas residentes en Bidasoa Beherea las medidas para el calmado de tráfico (menos coches) y la reducción de la velocidad no alcanzan mucha ni bastante importancia (48,7%), el valor más bajo de todas las medidas en cualquier comarca.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Aprender a circular en bici con mayor seguridad	Mucha	46,6	37,8	49,4	38,3	41,6	42,4	44,1	41,3
	Bastante	16,7	14,0	17,5	19,1	19,6	17,2	15,7	17,9
	TOTAL	63,3	51,8	66,9	57,4	61,2	59,6	59,8	59,2
Tener más y mejores espacios y vías (bidegorris) para circular en bicicleta	Mucha	50,0	52,8	58,6	44,9	46,5	45,9	48,3	47,8
	Bastante	19,0	15,3	18,1	21,4	20,1	24,7	20,6	20,4
	TOTAL	69,0	68,1	76,7	66,3	66,6	70,6	68,9	68,2
Calmar el tráfico con menos coches y reduciendo la velocidad	Mucha	29,2	32,4	43,4	30,0	29,8	38,8	31,5	32,0
	Bastante	19,5	25,1	27,8	28,3	29,7	21,4	31,7	27,1
	TOTAL	48,7	57,5	71,2	58,3	59,5	60,2	63,2	59,1
Contar con un lugar adecuado para guardar la bici en casa	Mucha	41,1	36,3	49,3	37,7	44,4	45,8	46,6	41,0
	Bastante	21,7	16,8	18,6	21,2	20,5	18,1	17,8	20,1
	TOTAL	62,8	53,1	67,9	58,9	64,9	63,9	64,4	61,1
Tener más y mejores aparcamientos públicos (en destino) para bicicletas	Mucha	42,6	37,8	53,2	46,4	42,8	48,7	50,1	46,2
	Bastante	21,0	18,8	20,9	23,1	25,0	23,1	19,7	22,2
	TOTAL	63,6	56,6	74,1	69,5	67,8	71,8	69,8	68,4
Tener posibilidad de combinar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte	Mucha	40,9	35,4	50,4	37,6	40,8	43,6	49,5	40,8
	Bastante	23,9	18,9	23,9	25,1	24,1	21,0	17,4	23,3
	TOTAL	64,8	54,3	74,3	62,7	64,9	64,6	66,9	64,1
Tener disponibilidad de una bici (propia o de alquiler)	Mucha	52,3	42,1	53,2	48,2	43,5	45,0	51,9	48,4
	Bastante	13,2	13,4	18,4	16,2	23,2	21,3	13,6	16,6
	TOTAL	65,5	55,5	71,6	64,4	66,7	66,3	65,5	65,0

Tabla 142- Población que otorga mucha/bastante importancia a los siguientes factores para que usted (comience a utilizar) o utilice más y mejor la bicicleta a la hora de desplazarse, según comarca de residencia (%)

Una vez más podemos constatar que las personas que se desplazan en bicicleta con mayor asiduidad son quienes mayor importancia atribuyen a los distintos factores para potenciar el uso de la bicicleta. Los “ciclistas cotidianos” son quienes más importancia otorgan a todos los factores seguidos a corta distancia por quienes forman parte del colectivo de “ciclistas deportivo-recreativos”. A continuación, estarían los “ciclistas esporádicos”, en cuarto lugar, los que nunca utilizan la bicicleta y en último lugar el colectivo de quienes no saben andar en bicicleta. Destacar que si bien los “ciclistas esporádicos” les dan más importancia a casi todos los aspectos valorados que los que nunca utilizan la bicicleta hay dos excepciones: aprender

a circular en bici con mayor seguridad y contar con un lugar adecuado para guardar la bici en casa.

Para la población “ciclista cotidiana” el factor más importante es el tener acceso a más y mejores aparcamientos públicos para bicicletas en destino (90,8%) seguido de tener más y mejores espacios y vías (bidegorris) para circular en bicicleta (90,2%).

Para el colectivo de “ciclistas deportivo-recreativos” los factores a los que atribuyen mayor importancia son los mismos que para los “ciclistas cotidianos” pero se invierte el orden de importancia de los factores, lo primordial para ellos es el tener más y mejores espacios y vías para circular en bicicleta (85,8%) mientras que el tener acceso a más y mejores aparcamientos públicos para a ocupar un segundo lugar (82,6%).

Para las personas que forman parte del grupo de “ciclistas esporádicos” prima el disponer de más y mejores aparcamientos públicos (75,2%) al igual que para los que “nunca utilizan la bicicleta” con un 62,1%. Por su parte, para aquellas personas que “no saben andar en bicicleta” el factor al que otorgan mayor importancia es al de aprender a circular con mayor seguridad (43,5%).

		Ciclista cotidiano 15,3%	Ciclista deportivo-recreativo 7,9%	Ciclista esporádico 14,6%	Nunca utiliza la bicicleta 55,5%	No sabe andar en bicicleta 6,7%	Total
Aprender a circular en bici con mayor seguridad	Mucha	56,9	48,6	33,7	38,5	36,1	41,3
	Bastante	15,6	22,1	18,5	19,0	7,4	17,9
	TOTAL	72,5	70,7	52,2	57,5	43,5	59,2
Tener más y mejores espacios y vías (bidegorris) para circular en bicicleta	Mucha	71,5	63,2	50,2	40,5	30,4	47,8
	Bastante	18,7	22,6	24,3	20,8	10,3	20,4
	TOTAL	90,2	85,8	74,5	61,3	40,7	68,2
Calmar el tráfico con menos coches y reduciendo la velocidad	Mucha	40,7	45,6	30,5	29,2	22,5	32,0
	Bastante	35,1	29,3	31,8	25,3	11,3	27,1
	TOTAL	75,8	74,9	62,3	54,5	33,8	59,1
Contar con un lugar adecuado para guardar la bici en casa	Mucha	60,4	54,9	35,8	36,4	30,2	41,0
	Bastante	20,3	22,2	19,3	21,4	8,1	20,1
	TOTAL	80,7	77,1	55,1	57,8	38,3	61,1
Tener más y mejores aparcamientos públicos (en destino) para bicicletas	Mucha	71,1	58,3	49,3	38,7	30,3	46,2
	Bastante	19,7	24,3	25,9	23,4	6,8	22,2
	TOTAL	90,8	82,6	75,2	62,1	37,1	68,4
Tener posibilidad de combinar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte	Mucha	60,2	50,8	36,7	36,4	30,7	40,8
	Bastante	20,0	24,4	33,1	23,1	9,7	23,3
	TOTAL	80,2	75,2	69,8	59,5	40,4	64,1
Tener disponibilidad de una bici (propia o de alquiler)	Mucha	72,3	57,0	46,2	43,0	33,1	48,4
	Bastante	14,2	21,6	18,8	16,9	8,5	16,6
	TOTAL	86,5	78,6	65,0	59,9	41,6	65,0

Tabla 143- Grado de importancia otorgado (mucha, bastante, poco o ninguna) a distintos factores para comenzar a utilizar o utilizar más y mejor la bicicleta a la hora de desplazarse, según la tipología de usuario/a (%)

7.7 Valoración de la promoción de la bicicleta y de los recursos invertidos en Gipuzkoa

En una escala de 0 a 10 puntos, la población de Gipuzkoa de 15 años y más le otorga una puntuación media de 6,3 puntos al modo en que se está promocionando el uso de la bicicleta como modo de transporte en dicho territorio.

El análisis por sexos nos muestra que no existen diferencias entre hombres y mujeres a la hora de valorar estas políticas de promoción.

Por edades no existe tampoco una gran diferencia en la valoración, se aprecia que la puntuación media más elevada pertenece al grupo de edad más joven (6,6 puntos) seguido a muy poca distancia por el grupo de mayor edad (6,5 puntos). Ambos estratos de edad superan la nota media global del conjunto de la población mientras que los estratos de edad intermedios (25-49 y 50-64 años) están por debajo, con una puntuación media de 6,1 y 6,2 respectivamente.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Valor medio	6,3	6,3	6,6	6,1	6,2	6,5	6,3

Tabla 144- Valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según sexo y edad (%)

La nota global otorgada en 2023 y 2014 se ha mantenido estable (6,3 puntos) a pesar de los años transcurridos. Como diferencias hay que destacar que en 2023 los hombres han valorado con una nota un poco más alta la forma en que se está promocionando la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa (6,3 frente a 6,1) y el grupo de edad más joven (15-24 años) también ha aumentado su puntuación respecto a 2014 (6,6 frente a 6,4).

Por el contrario, en 2024 las mujeres han valorado la promoción una décima por debajo de lo que lo hicieron en 2014 y la valoración del grupo de edad de 50-64 años también ha disminuido en una décima.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Valor medio	6,1	6,4	6,4	6,1	6,3	6,5	6,3

Tabla 145- Valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

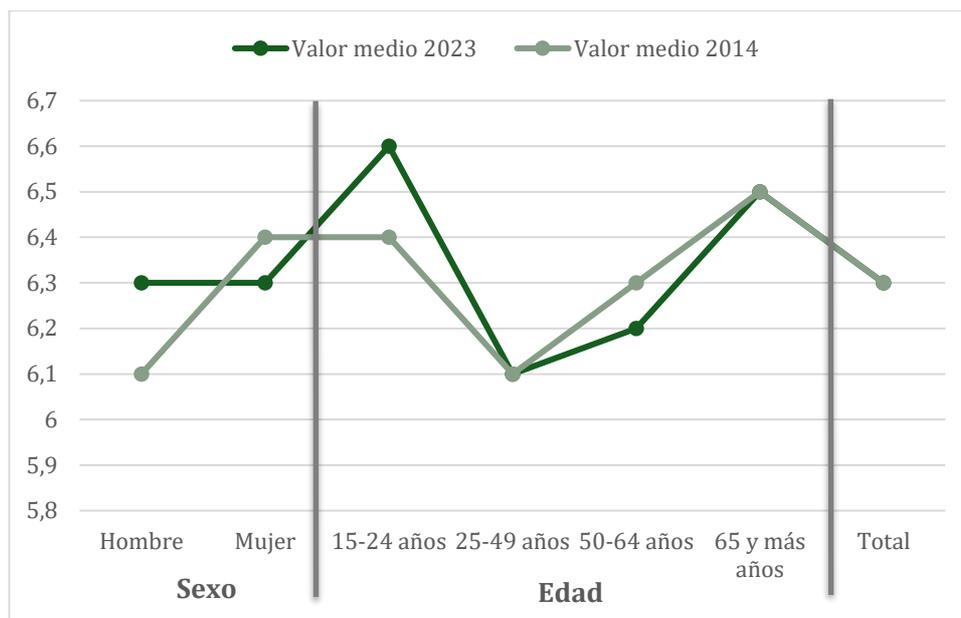


Ilustración 20- Comparativa de resultado de 2023 y 2014 de la valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según sexo y edad (%)

En el análisis por estudios se observa que la puntuación media más alta al modo en que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa es la otorgada por el colectivo de personas con menor nivel de estudios (ninguno o menos que primarios), 6,7 puntos. A medida que va aumentando el nivel de estudios finalizado por la población va decreciendo la valoración media que otorgan a esta cuestión alcanzado la puntuación media de 6,0 puntos en el caso de quienes tienen estudios medios o superiores.

	Ninguno, menos que primarios	Educación primaria, Bachiller elemental, EGB, ESO	Formación Profesional (FP) y estudios no reglados	Bachiller superior, BUP, COU	Estudios medios y superiores	Otros	Total
Valor medio	6,7	6,6	6,3	6,4	6,0	6,0	6,3

Tabla 146- Valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según nivel de estudios finalizados (%)

En el análisis comarcal observamos que la población que reside en Donostialdea otorga la puntuación media más alta (6,6 puntos) mientras que Debabarrena es la más crítica con estas políticas de promoción asignándole una nota media de 5,3 puntos, un punto por debajo de la nota media obtenida por el conjunto de la población de Gipuzkoa.

	Bidasoa Behera	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Valor medio	6,3	5,3	6,0	6,6	6,0	6,1	6,2	6,3

Tabla 147- Valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según la comarca de residencia (%)

A nivel de tipología de la persona usuaria observamos que el colectivo que otorga la nota media más alta es el de las personas que “no saben andar en bici” (6,5 puntos) y quienes realizan una valoración media más baja son los “ciclistas deportivo-recreativos” con una nota media de 5,9 puntos.

	Ciclista cotidiano	Ciclista deportivo-recreativo	Ciclista esporádico	Nunca utiliza la bicicleta	No sabe andar en bicicleta	Total
	15,3%	7,9%	14,6%	55,5%	6,7%	
Valor medio	6,4	5,9	6,1	6,3	6,5	6,3

Tabla 148- Valoración media (en una escala de 0 a 10 puntos) sobre la forma en la que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa, según la tipología de usuario/a (%)

Respecto a la opinión que tiene la población de Gipuzkoa de 15 años o más sobre que en su territorio se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, ocho de cada diez están muy de acuerdo (38,7%) o bastante de acuerdo (40,8%) con ello. El porcentaje de personas que manifiestan estar poco o nada de acuerdo representa un porcentaje considerablemente bajo (16,7%).

En el análisis por sexos se aprecia que son los hombres quienes están más de acuerdo con que se destinen más recursos públicos, aunque la diferencia apenas es significativa (80,4% frente a 78,7%).

En cuanto al análisis por edad, se observa que las personas de mayor edad son quienes menos partidarias son de destinar más recursos públicos a la bicicleta (76,5%) mientras que el apoyo crece hasta el 82,2% en el caso del grupo de edad formado por personas de entre 25 y 49 años.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy de acuerdo	38,7	38,8	31,6	46,9	36,8	33,6	38,7
Bastante de acuerdo	41,7	39,9	48,4	35,3	42,3	42,9	40,8
Poco de acuerdo	9,1	10,6	11,3	9,2	9,6	10,3	9,9
Nada de acuerdo	6,7	7,0	4,2	5,8	6,8	9,3	6,8
Ns/Nc	3,8	3,8	4,6	2,8	4,5	3,8	3,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 149- Grado de acuerdo con que en Gipuzkoa se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, según sexo y edad (%)

En el año 2014 el grado de acuerdo con que en Gipuzkoa se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista era ligeramente inferior al registrado en el año 2023; el 79,5% de la población de Gipuzkoa de 15 años o más estaban muy o bastante de acuerdo con esta medida mientras que en 2014 el apoyo era de 78,6%. El apoyo por parte de los hombres en 2023 respecto a 2014 ha disminuido mientras que el de las mujeres ha aumentado.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Muy de acuerdo	38	31,2	40,7	39,8	33,3	24,4	34,6
Bastante de acuerdo	44,8	43,3	45,2	41,7	45,7	45,3	44
Poco de acuerdo	11,3	17	12,1	12,4	14,1	18	14,2
Nada de acuerdo	4,3	6,4	1,2	5,9	5,1	7,1	5,4
Ns/Nc	1,6	2,1	0,8	0,1	1,7	5,1	1,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 150- Grado de acuerdo con que en Gipuzkoa se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, según sexo y edad. Resultados de 2014 (%)

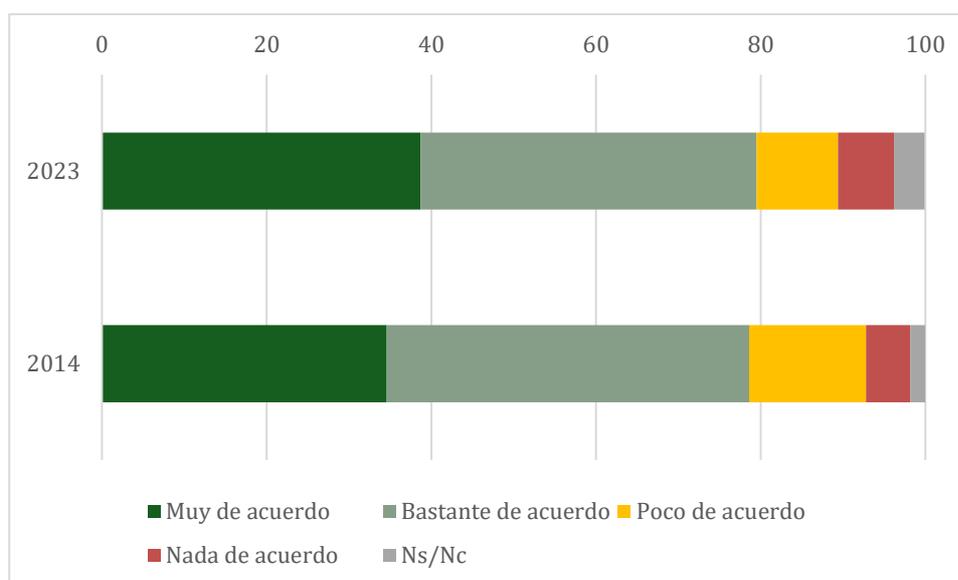


Ilustración 21- Comparativa de resultados de 2023 y 2014 del grado de acuerdo con que en Gipuzkoa se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, según sexo y edad (%)

Las comarcas de Debagoiena y Urola Kosta son las que apoyan más el aumento de recursos públicos para el fomento de la movilidad ciclista, con un 85,1% y 84,5% respectivamente. En el lado opuesto se encuentran los residentes de la comarca de Bidasoa Beherea quienes se muestran los menos partidarios de esta medida, el porcentaje de apoyo se reduce entre estas personas al 74,7%.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Muy de acuerdo	32,7	39,0	46,6	37,9	37,9	38,1	43,0	38,7
Bastante de acuerdo	42,0	38,4	38,5	41,2	42,1	39,9	41,5	40,8
Poco de acuerdo	12,8	8,4	9,5	10,1	9,9	9,8	7,0	9,9
Nada de acuerdo	8,9	7,4	0,6	7,5	7,8	5,5	6,5	6,8
Ns/Nc	3,6	6,7	4,9	3,3	2,4	6,7	2,0	3,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 151- Grado de acuerdo con que en Gipuzkoa se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, según comarca de residencia (%)

Tras el análisis por tipología de la persona usuaria vuelve a constatarse que quienes mayor uso y frecuencia hacen de la bicicleta son los más partidarios de destinar más recursos

públicos al fomento del uso de la bicicleta. De este modo, entre la población “ciclista cotidiana” nos encontramos con que el porcentaje de personas que apoyan esta medida alcanza el 95,1%, en el caso de los “ciclistas deportivo-recreativo” baja al 89,7% y el apoyo cae al 85,3% entre los “ciclistas esporádicos”. El colectivo de quienes “nunca utilizan la bicicleta” registra un porcentaje de apoyo de 73,9% y entre quienes “no saben andar en bici” los apoyos se quedan en un 65,9%.

	Ciclista cotidiano	Ciclista deportivo-recreativo	Ciclista esporádico	Nunca utiliza la bicicleta	No sabe andar en bicicleta	Total
	15,3%	7,9%	14,6%	55,5%	6,7%	
Muy de acuerdo	64,8	51,6	43,5	29,8	26,9	38,7
Bastante de acuerdo	30,3	38,1	41,8	44,1	39,0	40,8
Poco de acuerdo	2,0	6,5	9,8	12,2	12,1	9,9
Nada de acuerdo	0,8	1,2	3,1	9,6	12,8	6,8
Ns/Nc	2,1	2,6	1,7	4,2	9,3	3,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 152- Grado de acuerdo con que en Gipuzkoa se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, según la tipología del usuario (%)

Por lo que respecta a los ámbitos en los que se considera más importante la inversión pública para favorecer la movilidad ciclista por parte de la población de Gipuzkoa, algo más de una cuarta parte de la población (27,5%) considera que la inversión debe ir dirigida a la creación y mejora de la infraestructura de la red ciclista (carriles bici o bidegorris). Alrededor de un 19,1% del conjunto de la población muestran su apoyo a la creación de aparcamientos seguros para las bicicletas y los cursos encaminados a la formación para aprender a circular en centros educativos son la tercera medida que tiene más partidarios (12,5%). La medida que menos apoyo ha recibido ha sido la de la distribución urbana de mercancías con ciclos de carga (ciclogística) con un 1,9% de apoyos.

Los hombres apoyan más la inversión en infraestructura, ayudas para la compra y reparación de bicicletas convencionales y eléctricas mientras que las mujeres se muestran más favorables a invertir los recursos públicos en aparcamientos seguros, formación para aprender a circular en centros educativos y el sistema de bicicleta pública y compartida. En todo caso, las variaciones no son muy relevantes y existe mucha unidad en cuanto a las políticas más deseadas.

Las personas más jóvenes son las más partidarias de invertir en infraestructura, en promocionar el uso de la bicicleta en los centros de trabajo y dar ayudas para la compra y reparación de bicicletas convencionales y eléctricas.

Las personas de mayor edad (65 y más años) apoyan más que los jóvenes la inversión en formación para aprender a circular en centros educativos, así como las campañas de comunicación y sensibilización.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Infraestructura (carriles bici o bidegorris)	28,8	26,4	29,7	27,1	26,0	28,6	27,5
Aparcamientos seguros	18,4	19,8	19,4	21,9	18,3	15,6	19,1
Formación para aprender a circular en centros educativos	11,3	13,5	8,7	10,4	15,3	14,7	12,5
Promoción del uso de la bicicleta en centros de trabajo	5,1	4,7	6,3	5,5	5,4	2,6	4,9
Ayudas para la compra y reparación de bicicletas convencionales y eléctricas	11,5	10,0	16,5	11,7	10,6	6,5	10,8
Comunicación y sensibilización	7,5	7,2	3,5	5,7	6,9	12,3	7,3
Sistema de bicicleta pública y compartida	9,9	12,2	9,4	11,9	11,1	10,8	11,1
Distribución urbana de mercancías con ciclos de carga (ciclogística)	2,0	1,8	3,4	2,3	1,3	1,1	1,9
Otros / Nada de acuerdo	5,5	4,3	2,9	3,4	5,2	7,9	4,9
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 153- ¿En qué ámbitos considera que es importante la inversión pública para favorecer la movilidad en bicicleta? Según sexo y edad (%)

En el análisis comarcal apreciamos que las comarcas de Debabarrena y Urola Kosta son las que más apoyan la inversión en infraestructura (33,1% y 30,1% respectivamente), es decir, 6 y 3 puntos respectivamente por encima del conjunto de la población guipuzcoana.

La comarca más partidaria de invertir en la creación de aparcamientos seguros para la bicicleta es Tolosaldea (20,7%) seguida a corta distancia por Donostialdea y Debagoiena (ambas con un 20,2%).

Bidasoa Beherea (14,8%) es quien con más partidarios cuenta a la hora de invertir dinero público en la formación para aprender a circular en centros educativos mientras que con un porcentaje del 6,5% los residentes en Goierri son los que están más a favor de invertir en la promoción del uso de la bicicleta en centros de trabajo.

Goierri y Tolosaldea (12,3% y 11,7%) son las comarcas que más apoyan la inversión para dar ayudas para la compra y reparación de las bicicletas tanto convencionales como eléctricas. Debagoiena con un porcentaje de 9,4% destaca entre las demás comarcas por su apoyo a fomentar la inversión en campañas de comunicación y sensibilización mientras que quienes más a favor están de un sistema de bicicletas públicas y compartidas son los residentes en las comarcas de Bidasoa Beherea que registra un porcentaje de 15,6% mientras que la segunda posición la ocupa Donostialdea pero a 4 puntos de distancia.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Infraestructura (carriles bici o bidegorris)	27,1	33,1	27,0	25,9	29,7	27,4	30,1	27,5
Aparcamientos seguros	16,9	14,7	20,2	20,2	16,8	20,7	19,7	19,1
Formación para aprender a circular en centros educativos	14,8	11,1	10,7	12,5	12,5	12,8	12,3	12,5
Promoción del uso de la bicicleta en centros de trabajo	3,0	4,7	5,8	4,6	6,5	5,9	5,2	4,9
Ayudas para la compra y reparación de bicicletas convencionales y eléctricas	7,7	10,3	10,3	11,0	12,3	11,7	11,6	10,8
Comunicación y sensibilización	7,9	7,2	9,4	7,0	7,1	7,3	6,4	7,3
Sistema de bicicleta pública y compartida	15,6	10,1	11,2	11,3	9,5	8,9	10,0	11,1
Distribución urbana de mercancías con ciclos de carga (ciclogística)	1,5	1,6	1,3	2,6	1,3	1,1	1,0	1,9
Otros / Nada de acuerdo	5,5	7,2	4,1	4,9	4,5	4,2	3,8	4,9
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 154- ¿En qué ámbitos considera que es importante la inversión pública para favorecer la movilidad en bicicleta? Según comarca de residencia (%)

Casi un tercio de los “ciclistas cotidianos” apoyan la inversión en infraestructura (30,8%), están 3 puntos por encima del conjunto de la población. La segunda medida que recibe más apoyo por parte de este colectivo es la creación de aparcamientos seguros (22,7%) y en tercer lugar el sistema de bicicleta pública y compartida (12,3%).

Los “ciclista deportivo-recreativos” coinciden en las dos primeras medidas con los “ciclistas cotidianos” aunque en menor proporción (28,4% y 18,6%) pero para este colectivo la tercera propuesta que merece recibir más inversión pública es la de dar ayudas para la compra y reparación de bicicletas convencionales y eléctricas (12,8%).

Las personas que forman el colectivo de “ciclista esporádico” también otorgan los primeros puestos a la inversión en infraestructura (27,7%) y aparcamientos seguros (20,9%) pero estas personas sitúan en tercer lugar la formación para aprender a circular en centros educativos (9,5%).

En cuanto a las personas que “nunca utilizan la bicicleta” apoyan en primer lugar la inversión en infraestructuras (26,5%), en segundo lugar, la creación de aparcamientos seguros (17,9%) y en tercer lugar la formación (13,9%).

Quienes “no saben andar en bici” apoyan en primer lugar la inversión en infraestructura (23,9%), en segundo lugar, la formación en centros educativos para aprender a circular (16,5%) y en tercer lugar la creación de aparcamientos seguros (15,3%).

	Ciclista cotidiano 15,3%	Ciclista deportivo-recreativo 7,9%	Ciclista esporádico 14,6%	Nunca utiliza la bicicleta 55,5%	No sabe andar en bici 6,7%	Total
Infraestructura (carriles bici o bidegorris)	30,8	28,4	27,7	26,5	23,9	27,5
Aparcamientos seguros	22,7	18,6	20,9	17,9	15,3	19,1
Formación para aprender a circular en centros educativos	9,9	12,6	9,5	13,9	16,5	12,5
Promoción del uso de la bicicleta en centros de trabajo	5,4	4,8	5,9	4,7	1,2	4,9
Ayudas para la compra y reparación de bicicletas convencionales y eléctricas	11,1	12,8	13,5	10,1	5,1	10,8
Comunicación y sensibilización	3,6	10,8	6,5	8,0	10,6	7,3
Sistema de bicicleta pública y compartida	12,3	9,4	11,4	10,7	13,3	11,1
Distribución urbana de mercancías con ciclos de carga (ciclogística)	2,8	0,7	1,7	1,9	0,8	1,9
Otros / Nada de acuerdo	1,3	1,8	3,0	6,4	13,3	4,9
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 155- ¿En qué ámbitos considera que es importante la inversión pública para favorecer la movilidad en bicicleta? Según tipología del usuario (%)

8 Preguntas abiertas: Lo mejor y lo peor de andar en bicicleta

Estas dos preguntas finales del cuestionario, de carácter abierto, buscan captar la percepción que cada persona encuestada tiene alrededor del fenómeno de la bicicleta, respondiendo de manera espontánea y, al contrario que en el resto del cuestionario, sin propuestas de respuesta preestablecidas.

Las respuestas pueden ser múltiples, ya que una persona puede aludir a más de una cuestión. Todas las respuestas han sido categorizadas a posteriori en función de su temática para poder operativizar el análisis.

8.1 Lo mejor de andar en bicicleta

Las respuestas más frecuentes han sido las siguientes:

- **Salud física:** La posibilidad que otorga de realizar ejercicio físico, es decir, destacan su carácter saludable
- **Funcionalidad:** Los desplazamientos en bicicleta son valorados como más funcionales que los realizados en otros medios de transporte porque son más rápidos, otorgan mayor flexibilidad a la persona que se va a desplazar y resulta más fácil aparcar.
- **Ecología:** Resaltan también su carácter ecológico, los desplazamientos en bicicleta son asociados a una mayor sostenibilidad medioambiental.
- **Bienestar emocional:** Resaltan todos los beneficios psicológicos derivados del uso de la bicicleta: desconexión, relajación, disfrute.
- **Autonomía/libertad:** Los desplazamientos en bicicleta otorgan mayor sensación de autonomía/libertad que otros medios de transporte.

Atendiendo a la variable del sexo observamos que las mujeres señalan en mayor proporción que los hombres el carácter económico (ahorro) que suponen los desplazamientos en bicicleta respecto a otros medios de transporte y la posibilidad de compartir con la familia y los/as amigos/as esos momentos. Por su parte, los hombres señalan en mayor proporción que las mujeres la posibilidad de realizar ejercicio físico, o el bienestar psicológico (desconexión, tranquilidad, disfrute) que obtienen a través de la bicicleta.

Los estratos de edad más elevados (50-64 años y 65 años y más) son quienes menor nivel de respuesta han dado a esta cuestión. Para todos los rangos de edad, a excepción del que engloba a los más jóvenes, la respuesta más repetida ha sido la de la posibilidad de realizar ejercicio físico a través de este modo de transporte. El colectivo de personas más jóvenes ha reiterado en más ocasiones la funcionalidad de la bicicleta: les aporta rapidez, flexibilidad y facilidad para aparcar frente a otros medios de transporte.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Autonomía / Libertad	5,9	3,7	7,5	6,2	4,0	2,4	4,8
Hacer ejercicio / Carácter saludable	14,7	10,1	10,8	15,4	12,0	8,9	12,3
Ecología / Sostenibilidad medioambiental	5,6	5,8	5,0	7,5	6,2	3,2	5,7
Funcionalidad (rapidez, flexibilidad, facilidad para aparcar)	7,4	5,4	15,2	8,1	4,4	1,9	6,4
Paisaje / Naturaleza	1,6	0,6	0,3	0,9	1,7	1,0	1,1
Bienestar emocional (desconexión, tranquilidad, relajación, disfrute...)	7,0	3,5	6,4	6,4	5,4	2,8	5,2
Comodidad	2,8	1,6	3,6	2,6	1,9	1,2	2,2
Carácter económico / Ahorro	1,8	2,2	3,0	3,4	1,2	0,4	2,0
Estar con la familia / Amigos	0,5	1,5	0,6	2,0	0,3	0,6	1,0
Infraestructuras	0,8	0,7	1,4	0,5	1,3	0,3	0,7
Otros	0,4	0,1	0,3	0,3	0,4	0,0	0,3
Ns/Nc	51,6	64,8	46,1	46,7	61,4	77,2	58,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 156- Lo mejor de andar en bicicleta según sexo y edad (%)

La respuesta más repetida en todas las comarcas de Gipuzkoa ha sido la de su carácter saludable, el que los desplazamientos en bicicleta posibilitan a su vez el realizar ejercicio físico.

	Bidasoa Behera	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Autonomía / Libertad	4,2	1,4	4,7	5,4	4,2	4,5	6,2	4,8
Hacer ejercicio / Carácter saludable	9,8	9,8	12,6	12,7	12,1	14,5	13,8	12,3
Ecología / Sostenibilidad medioambiental	3,6	3,3	7,1	5,4	6,8	6,5	7,9	5,7
Funcionalidad (rapidez, flexibilidad, facilidad para aparcar)	5,2	3,7	4,7	6,6	3,8	5,5	12,0	6,4
Paisaje / Naturaleza	0,3	2,3	1,2	1,1	1,5	0,5	0,9	1,1
Bienestar emocional (desconexión, tranquilidad, relajación, disfrute...)	4,2	5,1	7,1	5,9	2,6	4,0	4,4	5,2
Comodidad	1,3	1,4	1,2	2,4	1,5	1,5	3,5	2,2
Carácter económico / Ahorro	1,0	0,9	2,0	2,1	0,8	4,0	2,9	2,0
Estar con la familia / Amigos	1,3	0,9	1,2	0,8	1,1	1,5	1,2	1,0
Infraestructuras	0,3	0,0	1,2	0,8	0,0	1,0	1,5	0,7
Otros	0,3	0,0	0,4	0,2	0,4	0,0	0,6	0,3
Ns/Nc	68,3	71,0	56,5	56,6	65,3	56,5	45,2	58,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 157- Lo mejor de andar en bicicleta según comarca de residencia (%)

En cuanto al análisis por tipología de la persona usuaria observamos que no hemos obtenido respuesta de los colectivos que menor uso realizan de la bicicleta.

Las respuestas más repetidas por parte de los “ciclistas cotidianos” son las de hacer ejercicio, funcionalidad (rapidez, flexibilidad, facilidad para aparcar), ecología, autonomía/libertad y bienestar emocional.

Por su parte los “ciclistas deportivo-recreativos” señalan en primer lugar el ejercicio físico seguido del bienestar emocional, la ecología, la autonomía y la funcionalidad en quinto lugar.

	Ciclista cotidiano 15,3%	Ciclista deportivo-recreativo 7,9%	Ciclista esporádico 14,6%	Nunca utiliza la bicicleta 55,5%	No sabe andar en bicicleta 6,7%	Total
Autonomía / Libertad	12,5	11,4	5,8	0,0	0,0	4,8
Hacer ejercicio / Carácter saludable	25,9	36,6	18,5	0,0	0,0	12,3
Ecología / Sostenibilidad medioambiental	13,9	14,1	7,9	0,0	0,0	5,7
Funcionalidad (rapidez, flexibilidad, facilidad para aparcar)	20,1	7,5	7,7	0,0	0,0	6,4
Paisaje / Naturaleza	0,9	5,6	1,9	0,0	0,0	1,1
Bienestar emocional (desconexión, tranquilidad, relajación, disfrute...)	8,2	15,7	11,5	0,0	0,0	5,2
Comodidad	6,7	2,6	2,7	0,0	0,0	2,2
Carácter económico / Ahorro	5,8	2,9	2,7	0,0	0,0	2,0
Estar con la familia / Amigos	3,2	1,6	1,0	0,0	0,0	1,0
Infraestructuras	1,7	2,0	1,0	0,0	0,0	0,7
Otros	0,8	0,0	0,4	0,0	0,0	0,3
Ns/Nc	0,3	0,0	38,8	100,0	100,0	58,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 158- Lo mejor de andar en bicicleta según tipología del usuario (%)

8.2 Lo peor de andar en bicicleta

La respuesta más repetida por el conjunto de la población de Gipuzkoa respecto a la cuestión de que es lo peor de andar en bicicleta es la relativa al mal tiempo, seguida de la relación con otros usuarios de las vías públicas (vehículos motorizados, no motorizados y peatones). En tercer lugar, señalan las infraestructuras y en cuarto lugar la peligrosidad asociada a este modo de transporte.

Atendiendo a la variable de género, podemos apreciar que los hombres han respondido más a esta cuestión que las mujeres. Los factores más señalados por los hombres respecto a lo peor de andar en bicicleta son el mal tiempo, la relación con otros usuarios de la vía pública, la peligrosidad y las infraestructuras. Las mujeres por su parte, aunque en menor proporción han reiterado los mismos factores.

En cuanto al análisis por edad observamos que las dos franjas de edad más jóvenes coinciden a la hora de señalar en más ocasiones los factores del mal tiempo y la relación con otros usuarios de la vía pública como lo peor de andar en bicicleta. Las dos franjas de edad más avanzadas señalan en primer lugar la relación con otros usuarios de la vía pública.

	Sexo		Edad				Total
	Hombre	Mujer	15-24 años	25-49 años	50-64 años	65 y más años	
Robo	1,0	0,4	0,9	1,1	0,6	0,0	0,6
Bicis convencionales	1,6	0,5	3,5	0,9	0,3	0,8	1,1
Peligrosidad	5,5	3,5	2,8	5,7	4,9	2,8	4,4
Bicicletas públicas y Dbizi	0,4	0,4	0,9	0,4	0,4	0,0	0,4
Seguridad	2,1	1,5	2,8	1,7	0,9	2,1	1,7
Infraestructuras	5,0	5,0	5,7	8,4	2,1	2,4	4,9
Relación con otros usuarios (vehículos motorizados, no motorizados y peatones)	8,9	6,5	8,8	9,4	8,7	3,2	7,5
El mal tiempo	10,1	8,1	17,3	12,8	6,6	2,1	8,8
Orografía	0,4	0,5	0,0	0,3	0,4	0,7	0,4
Nada	2,9	1,1	2,2	1,3	2,7	1,7	1,9
Otros	1,7	0,9	2,5	1,8	0,9	0,4	1,3
Ns/Nc	60,5	76,6	52,5	56,1	71,4	83,8	67,0
TOTAL	100,0	105,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 159- Lo peor de andar en bicicleta según sexo y edad (%)

En cuanto al análisis comarcal destacamos que cinco de las siete comarcas de Gipuzkoa señalan como factor principal el mal tiempo, mientras que Bidasoa Beherea señala la relación con otros usuarios de la vía pública y Debabarrena hace mayor hincapié en la peligrosidad.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Total
Robo	0,4	0,0	0,9	0,6	0,8	0,6	1,1	0,6
Bicis convencionales	0,7	0,0	0,9	1,1	0,8	2,3	1,4	1,1
Peligrosidad	4,0	5,6	4,4	3,8	3,3	6,2	6,2	4,4
Bicicletas públicas y Dbizi	0,4	0,5	0,4	0,6	0,0	0,0	0,0	0,4
Seguridad	2,2	2,5	1,3	1,7	2,1	1,1	1,4	1,7
Infraestructuras	4,0	3,6	4,0	5,2	3,8	5,6	6,2	4,9
Relación con otros usuarios (vehículos motorizados, no motorizados y peatones)	6,5	5,6	8,8	7,8	5,4	5,6	10,1	7,5
El mal tiempo	3,2	3,0	10,6	9,9	8,4	7,9	13,4	8,8
Orografía	0,7	0,5	0,9	0,3	0,4	0,0	0,4	0,4
Nada	1,8	0,0	0,9	2,1	1,3	1,7	3,6	1,9
Otros	1,1	1,0	2,2	1,2	0,4	3,4	0,4	1,3
Ns/Nc	75,2	77,7	64,6	65,6	73,2	65,5	55,8	67,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 160- Lo peor de andar en bicicleta según comarca de residencia (%)

Por tipología de la persona usuaria hay que señalar que tanto el colectivo de “ciclistas cotidianos” como el de “ciclistas deportivo-recreativos” señalan más veces los factores del mal tiempo y la relación con otros usuarios de la vía pública.

	Ciclista cotidiano	Ciclista deportivo-recreativo	Ciclista esporádico	Nunca utiliza la bicicleta	No sabe andar en bicicleta	Total
	15,3%	7,9%	14,6%	55,5	6,7%	
Robo	2,1	2,2	0,8	0,0	0,0	0,6
Bicis convencionales	2,5	3,5	2,0	0,0	0,0	1,1
Peligrosidad	10,7	19,0	6,3	0,0	0,0	4,4
Bicicletas públicas y Dbizi	1,8	0,4	0,3	0,0	0,0	0,4
Seguridad	4,8	7,1	2,3	0,0	0,0	1,7
Infraestructuras	15,5	10,6	9,0	0,0	0,0	4,9
Relación con otros usuarios (vehículos motorizados, no motorizados y peatones)	22,6	23,5	11,3	0,0	0,0	7,5
El mal tiempo	29,2	19,0	15,3	0,0	0,0	8,8
Orografía	0,2	3,1	1,0	0,0	0,0	0,4
Nada	6,4	4,4	3,0	0,0	0,0	1,9
Otros	3,2	4,4	2,5	0,0	0,0	1,3
Ns/Nc	1,1	2,7	46,4	100,0	100,0	67,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabla 161- Lo peor de andar en bicicleta según tipología del usuario (%)

9 Análisis sectoriales: Comarca y sexo

En este capítulo se va a hacer una lectura de los datos cuantitativos obtenidos de la encuesta en base al vector territorial y de género.

9.1 Análisis comarcal

Respecto de la **disponibilidad de medios de transporte**, Urola Kosta y Debagoiena cuentan con una mayor disponibilidad de bicicletas para uso personal (60,2% y 53,4% respectivamente), mientras que Debabarrena y Bidasoa Beherea son quienes presentan una menor disponibilidad (36,4% frente a 38%).

Respecto de 2014, la disponibilidad de bicicletas ha caído en todas las comarcas, (-6,4 puntos en el global de Gipuzkoa), y resulta destacable que dos de las comarcas de mayor caída sean Bidasoa Beherea (-15,3 puntos) y Debabarrena (-11,8 puntos). La tercera comarca con caída relevante es Tolosaldea (-15 puntos), que en 2014 incluso superaba los índices de disponibilidad de Urola Kosta (63,9% frente a 62,6%).

La **percepción de peligrosidad** tiene en Urola Kosta (27,4%) la comarca con menor percepción riesgo (declaran esos desplazamientos como poco o nada seguros), mientras que son la ciudadanía de Debabarrena, (53,9%) y Bidasoa Beherea (51,2%) quienes perciben la mayor inseguridad. Es destacable que la percepción de inseguridad se ha desplomado entre 2014 y 2023, pasando en cifras globales del 59,7% al 39,5% quienes consideran dichos desplazamientos poco o nada seguros.

Si analizamos el **grado de uso de la bicicleta** (medido como utilización de la bicicleta al menos 1 vez al mes), Urola Kosta es la comarca con mayor uso (41,0%), mientras que las comarcas con menor uso son Debabarrena (19,9%) y Goierri (25,1%). Respecto de 2014, se produce un leve descenso en el grado de uso de la bicicleta a nivel de Gipuzkoa (6 puntos menos), pero resulta especialmente pronunciado en Bidasoa Beherea, en el que dicha caída alcanza los 16,3 puntos (del 38,8% al 22,5%).

La comarca que posee una mayor **media de bicicletas por hogar** es Urola Kosta (2,76), mientras que, de nuevo, Debarrena, con una media de 1,67 y Bidasoa Beherea con 1,7, son las comarcas con una menor media de bicicletas por hogar. Desde 2014, la media ha escalado de 1,4 a 2,02 bicicletas, experimentándose dicho aumento en todas las comarcas.

La posesión de bicicletas eléctricas, por su parte, es similar en todas las comarcas, con una media de 0,14 bicis eléctricas por hogar.

El **lugar de almacenaje** de las bicicletas que se poseen en el hogar es muy similar en todas las comarcas, destacando sobre manera las zonas privadas dentro del edificio (garajes,

trasteros...), que suponen de media el 75,3% de los casos. Es destacable, eso sí, que en el caso de Urola Kosta, hay un pequeño porcentaje (3,1%) que declara dejarla en la calle, mientras que en el resto de comarcas esa casuística es prácticamente inexistente. Respecto de 2014, la tendencia ha sido de trasvase desde las zonas privadas del edificio hacia dentro del propio domicilio.

En cuanto al **robo de bicicletas**, Debabarrena es la comarca donde más porcentaje de personas denunciaron el robo de su bicicleta (85,4%). En el lado opuesto nos encontramos con Bidasoa Beherea, donde tan solo se denunciaron el 59,1%.

Debagoiena y Urola Kosta (97,5% y 94,3% respectivamente) son las comarcas en las que más **personas declaran saber andar** en bicicleta, mientras que Debabarrena (87,9%) y Bidasoa Beherea (90,1%) son las que menor conocimiento declaran. En contraste, es en las dos comarcas donde un mayor porcentaje de personas declara tener interés por aprender (Debabarrena 27,4%, y Bidasoa Beherea 15,6%, frente al 12,1% de media de toda Gipuzkoa).

Urola Kosta es la que cuenta con una mayor proporción de **usuarios/as de la bicicleta habituales**, superando holgadamente la proporción registrada para el conjunto Gipuzkoa (un 33,3% frente a un 23,2%). Por su parte, las comarcas de Debabarrena y de Bidasoa Beherea son las que tienen una menor proporción de ciclistas cotidianos/as (15,1%), siendo junto a Goierri (17,5%) las tres comarcas que se sitúan por debajo de la media de Gipuzkoa.

Si atendemos a las tipologías de personas en función del uso de la bicicleta que se han creado (usuarias cotidianas, deportivas/recreativas, esporádicas, nunca utilizan la bicicleta y quienes no saben), se obtiene el mismo patrón: Urola Kosta (26,1%) es la que tiene mayor proporción de ciclistas cotidianos, y Debabarrena la que menos (5,8%).

Los **motivos principales de desplazamiento** en todas las comarcas son los referidos al recreo-ocio-paseo y al deporte.

Respecto de los **impedimentos para utilizar la bicicleta**, por parte de quienes no son ciclistas cotidianos, las respuestas resultan heterogéneas y sin un patrón claro en función de la comarca. Al mismo tiempo, el **interés por utilizar la bicicleta cotidianamente** no experimenta grandes variaciones entre comarcas, entre el mayor interés mostrado en Debagoiena (17,1%) y el menor interés de Bidasoa Beherea (11,1%). Relacionado con el interés en utilizar la bicicleta, **acudir a un cursillo** de aprendizaje se lo plantea con mucho o bastante interés una media de un 4,8% de las personas a nivel de Gipuzkoa, con Bidasoa Beherea como la comarca con mayor porcentaje de personas interesadas (5,9%), Urola Kosta (4,2%) y Donostialdea (4,3%) como las menos interesadas.

La **imagen social** que se tiene del uso de la bicicleta es muy positiva en todas las comarcas, si bien Urola Kosta (93,9%) es la de visión más positiva y Debabarrena (82,3%) la que menos. La situación en 2014 era muy similar.

La **conflictividad en la convivencia con otros medios** muestra que en las comarcas de Bidasoa Beherea (82,5%) y Debabarrena (79,1%) es en las que se percibe mayor problema entre bicicletas y vehículos motorizados (convivencia muy y/o bastante conflictiva), sobre una media del total de Gipuzkoa del 74,1%. En 2014, estas dos comarcas eran también las que manifestaban esa mayor conflictividad.

La **utilización de un servicio público de bicicletas** despierta mayor nivel de interés (personas muy y bastante interesadas) en Debagoiena (31,3%) y Urola Kosta (29,4%), mientras que es en Tolosaldea (19,7%) donde se muestra menor interés. Si circunscribimos el análisis a la tipología de ciclistas cotidianos, de nuevo Debagoiena es la comarca que muestra mayor interés (75,8%), mientras que es Debabarrena la que muestra menor interés (61,8%).

La **eliminación de espacios al automóvil** tiene mayor aceptación en Urola Kosta (50,0%) y Debagoiena (48,8%), siendo Bidasoa Beherea (37,1%) la que menor porcentaje favorable a dicha medida concita.

Los **factores a los que se otorga mayor importancia para utilizar, o utilizar más, la bicicleta**, son señalados de manera bastante homogénea en todas las comarcas.

Es en Donostialdea donde las **políticas de promoción de la bicicleta** son mejor valoradas (6,6 puntos), y Debabarrena (5,3 puntos) donde son peor valoradas, un punto por debajo de la nota media obtenida para toda Gipuzkoa. Relacionado con ello, el **aumento de los recursos públicos para el fomento de la movilidad ciclista** es apoyado por el 85,1% de las personas de Debagoiena y el 84,5% de Urola Kosta, siendo Bidasoa Beherea donde menos apoyo suscita (74,7%).

Entre los posibles **ámbitos en los que pueda resultar conveniente invertir para favorecer la movilidad ciclista**, la inversión en infraestructura ciclista recibe el mayor apoyo en todas las comarcas, seguido por los aparcamientos seguros.

Por último, cuando se ha preguntado por **lo mejor** de utilizar la bicicleta, la respuesta más repetida en todas las comarcas ha tenido que ver con el carácter saludable y la posibilidad de hacer ejercicio físico que brinda el uso de la bicicleta. Por el contrario, al preguntarse por **lo peor** la respuesta ha sido territorialmente algo menos homogénea, ya que, si bien cinco comarcas señalan el mal tiempo como lo peor, Bidasoa Beherea señala la relación con otros usuarios de la vía pública y Debabarrena hace mayor hincapié en la peligrosidad.

En conjunto, el análisis comarcal revela una situación en la que Urola Kosta es la comarca en la que la movilidad ciclista tiene mayor aceptación, mientras que Debabarrena y Bidasoa Beherea son las comarcas donde dicha aceptación es menor.

9.2 Análisis por sexo

Los hombres tienen mayor **disponibilidad** de todos los **modos de transporte** (coche, moto y bicicleta) excepto los VMP.

La **percepción de falta de seguridad** es superior en las mujeres en todos los medios de transporte, y también lo era en 2014.

Los hombres presentan mayor **frecuencia de uso** de todos **los modos de transporte**, salvo el transporte público, que es más usado por las mujeres (70,4% los hombres, 74,5% las mujeres). En el caso de la bicicleta, la diferencia de uso en favor de los hombres es de 13,7 puntos (37,7% frente a 24%). Esta diferencia era mayor en 2014, de casi 19 puntos (46,2% frente a 27%).

En cuanto a **saber andar en bicicleta**, el porcentaje de hombres que sabe hacerlo es superior (96,4% frente a un 90,3%), si bien esta diferencia se ha reducido desde 2014 (96,8% frente a 78,9%) a causa del incremento de capacitación de las mujeres a este respecto. Si nos referimos a la **capacidad de andar en bicicleta en entornos urbanos de manera segura**, de nuevo el porcentaje de hombres que se ve capacitado es superior (78,1% frente a 74,4%). Por último, a este respecto, las mujeres están mucho más interesadas en adquirir la capacidad de hacerlo (17,5% frente a 6,3%).

La **frecuencia con la que utilizan habitualmente la bicicleta** los hombres es superior a la de las mujeres (29,3% de hombres es ciclista habitual frente a 17,5% de mujeres).

Atendiendo a la **tipología de usuarios habituales** de la bicicleta (cotidianos y deportivos recreativos), los hombres son más que las mujeres (29,3% frente a 17,6%). Las mujeres utilizan más la bicicleta para hacer desplazamientos relacionados con cuidados de mayores y menores, y menos por deporte.

Centrándose únicamente en **ciclistas cotidianos**, la proporción de hombres es 12 puntos superior a la de las mujeres (56,1% frente a 43,9%).

La proporción de mujeres que **utilizaba anteriormente la bicicleta como medio habitual de transporte** y ya no lo hace es menor (25,9% frente a 39,2%), tendencia que se mantiene desde 2014 (25,1% frente a 37%). Todos los motivos propuestos en el cuestionario para no utilizar la bicicleta son valorados como más importantes por las mujeres que por los hombres, salvo el relacionado con la forma física y problemas de salud, ligeramente más señalado por los hombres.

Las mujeres se encuentran algo más interesadas (16,5% frente a 13,5%) que los hombres en **utilizar la bicicleta cotidianamente (como medio de transporte)**. Ellas dejarían de utilizar en mayor medida el transporte público y los desplazamientos a pie, mientras que ellos dejarían en mayor medida el coche y la moto (en correspondencia al reparto actual de los modos más utilizados por cada cual).

Las mujeres están más interesadas en **acudir a cursillos de aprendizaje de uso de la bicicleta** (7% frente a 2,5%).

El **prestigio social de la bicicleta** se percibe de manera muy similar entre hombres y mujeres.

La **convivencia entre modos** es peor valorada por las mujeres, si bien es más patente dicha diferencia cuando alguno de los medios implicados no son los ciclistas que cuando lo son.

El **interés por el uso de servicios de bicicleta pública** es mayor entre las mujeres (30,4% frente a 24,1%), mientras que el interés por los puntos de autorreparación de bicicletas es similar en ambos sexos.

Las mujeres valoran peor que los hombres la **convivencia entre los distintos modos de transporte**. Donde más acusada se manifiesta esta diferencia es a la hora de valorar la convivencia entre peatones y vehículos motorizados, donde para el 42,9% de los hombres es muy o bastante conflictiva, mientras que para las mujeres este dato se eleva hasta un 58,4%.

En lo referido a **posibles actuaciones públicas para la promoción de la bicicleta**, hombres y mujeres valoran de manera similar las dos actuaciones planteadas, si bien los hombres valoran algo mejor la limitación del espacio al automóvil (44,3% frente a 40,9% muy o bastante de acuerdo), mientras que las mujeres valoran algo mejor la reducción de volumen y velocidad del tráfico (68,4% frente a 63,1%).

Entre **los factores para utilizar más y mejor la bicicleta**, para las mujeres los factores más importantes son el tener más y mejores espacios y vías ciclistas para circular y disponer de aparcamientos públicos en destino para aparcar la bicicleta. Estos dos factores son también los más importantes para los hombres, pero la valoración de la importancia en las mujeres es 6 puntos superior. En todo caso, las mujeres tienden a otorgar mayor importancia que los hombres a todos los factores propuestos para impulsar el uso de la bicicleta.

Hombres y mujeres hacen una valoración igual de las **políticas de promoción del uso de la bicicleta** (6,3 puntos sobre 10). El respaldo a destinar más recursos públicos a la promoción del uso de la bicicleta es muy similar entre hombres y mujeres (80,4% y 78,7% respectivamente), habiendo subido algo el de las mujeres desde 2014 (4,2 puntos) y bajado algo el de los hombres (2,4 puntos).

Los **ámbitos más importantes de inversión pública** son valorados de manera similar por hombres y mujeres, tendiendo los hombres a apoyar más la inversión en infraestructura, y las ayudas para la compra y reparación de bicicletas convencionales y eléctricas, mientras que las mujeres se muestran más favorables a invertir los recursos públicos en aparcamientos seguros, formación para aprender a circular en centros educativos y el sistema de bicicleta pública y compartida.

En cuanto a **lo mejor de andar en bicicleta**, las mujeres señalan en mayor proporción que los hombres el carácter económico (ahorro) que suponen los desplazamientos en bicicleta respecto a otros medios de transporte y la posibilidad de compartir con la familia y los/as amigos/as esos momentos. Por su parte, los hombres señalan en mayor proporción que las mujeres la posibilidad de realizar ejercicio físico, o el bienestar psicológico (desconexión, tranquilidad, disfrute) que obtienen a través de la bicicleta

En contraste, **lo peor de andar en bicicleta** genera mayor coincidencia entre hombres y mujeres, señalándose el mal tiempo, la relación con otros usuarios de la vía pública, la peligrosidad y las infraestructuras.

10 Dinámicas de grupo: Principales cuestiones aparecidas

Presentamos en este apartado los principales resultados obtenidos del proceso cualitativo llevado a cabo (cuatro dinámicas de grupo y dos entrevistas en profundidad).

10.1 Convivencia de distintos modos

Es la temática más recurrente en todos los grupos de discusión y entrevistas realizadas, tanto en personas usuarias como en no usuarias, y el prisma del discurso es similar en todos los casos: Respeto, educación, seguridad... Sin embargo, esos conceptos se matizan de diferente manera en función de ser o no persona usuaria de la bicicleta.

Se resalta la importancia de la convivencia, pero donde los no usuarios se refieren (no en todos los casos) al comportamiento de las bicicletas, las personas usuarias tienden a hablar de peatones

Es significativo también que las personas residentes en municipios más pequeños, al hablar de la convivencia, hacen más referencia a la convivencia interurbana que las personas participantes en los grupos de Donostia.

Por lo demás, las visiones siguen siendo tendentes a potenciar la educación y el respeto, aunque se establecen jerarquías diferentes. Así, por razones distintas, se trasluce una visión en la que la carretera (sobre todo interurbana, si bien en las intervenciones se van mezclando las ideas) debe estar más orientada al coche, por cuestiones de seguridad, si bien las personas no usuarias entienden que ese es el modelo lógico, mientras que entre personas usuarias toman la segregación como una consecuencia del modelo existente que no se va a poder variar

10.2 Convivencia con patinetes

Relacionado con la convivencia de modos, genera particular controversia la cuestión de los patinetes.

Las personas no usuarias tienen una percepción similar respecto de bicicletas y patinetes, si bien también existe cierta visión de que los patinetes es un modo de mayor riesgo. Entre personas usuarias de la bicicleta, la visión es más negativa, ya que lo ven, en cierta medida, como un competidor en el propio espacio reservado para ellos (bidegorri), con los mismos inconvenientes que los coches (velocidad), y alguno añadido (no hacer ruido y ser más

difícilmente detectables). En conjunto, parece ser visto como un agente más infractor y más peligroso.

10.3 Seguridad

Todas las reflexiones alrededor de la convivencia y la compartición de espacios (aceras, vías ciclistas y calzadas), suscitan también reflexiones alrededor de la seguridad y las condiciones materiales e inmateriales de la misma.

Se refieren a la organización física del espacio físico, las conexiones de las redes de vías ciclistas, etc., pero también a cuestiones como el uso del casco, luces...

Así, la cuestión de la seguridad se sustancia en aspectos personales (luces, ropa adecuada) y en aspectos ambientales (infraestructuras, señalizaciones...). Las ambientales son particularmente subrayadas por las personas usuarias, pero las personales, si bien se pudiera pensar que podían ser personas no usuarias quienes hicieran mayor hincapié en ellas, son también profusamente señaladas por personas usuarias.

10.4 Aparcamiento de las bicicletas y problemáticas del robo

Es otra de las cuestiones más discutidas, y que además engarza también con cuestiones mencionadas anteriormente, como es todo lo relacionado con la infraestructura para la potenciación del uso de la bicicleta (vías ciclistas).

La problemática del aparcamiento es compartida por personas usuarias y no usuarias, y se analiza además desde distintas vertientes.

Se estima que puede ser desincentivadora para el fomento del uso de la bicicleta, tanto por las dificultades para guardar la bici en el propio domicilio, como sobre todo para estacionar la bicicleta en destino.

Además, las dificultades de aparcamiento suponen en la práctica un riesgo de robo, lo que resulta, de nuevo desincentivador.

Por último, si bien no es un sentimiento mayoritario, si se señala el inconveniente que a nivel de ordenación del espacio público supone que las bicicletas se dejen en cualquier lugar de la calle.

10.5 Cuestiones señaladas específicamente por personas no usuarias de la bicicleta

En este apartado vamos a presentar cuestiones aparecidas en cualquiera los grupos de discusión de personas no usuarias, pero que no han sido referidas en otros grupos. Son fundamentalmente dos:

- Se traslada la visión de que DBizi es también transporte público, y por tanto se le tienen que aplicar las mismas tarifas de descuento que al resto del transporte público.
- Las personas no usuarias asumen con naturalidad el aumento de la presencia de la bicicleta en un futuro inmediato.

10.6 Cuestiones señaladas específicamente por personas usuarias de la bicicleta

En este apartado, presentamos cuestiones aparecidas en cualquiera los grupos de discusión de personas usuarias:

- Se entiende que la bicicleta pública es un buen servicio y que, al igual que señalaban personas no usuarias, debiera tener un precio más reducido. Además, una de las cuestiones por las que es un buen servicio es porque elimina el riesgo de robo, así como la problemática de dónde guardar la bicicleta en el propio domicilio.
- Se señala la utilidad de la bicicleta, particularmente la de alquiler, para combinar con transporte público
- Se destaca la importancia de la educación para aumentar el uso de la bicicleta, poniendo Zarautz como ejemplo de buena política al respecto.
- Se señala cierto sentimiento antibici, y si bien no se comentó de manera profusa, fue un apunte relevante dentro de una dinámica.

11 Síntesis

1- Frecuencia de desplazamientos según modos

- El modo de desplazamiento más frecuente entre la población de 15 y más años de Gipuzkoa es el peatonal, el 86,8% de la población se desplaza diariamente de ese modo.
- El 81,0% de la población se desplaza en coche privado como mínimo una vez al mes. Un 39,9% manifiesta desplazarse de este modo cada día o casi, un 29,0% lo hace entre una y tres veces por semana y el 12,1% restante lo hace como mínimo una vez al mes.
- El 72,4% del conjunto de la población manifiesta desplazarse en transporte público (autobús, tren) como mínimo una vez al mes. Un 24,7% lo hace prácticamente a diario, un 23,3% lo hace entre una y tres veces a la semana y el restante 24,4% lo hace mínimo una vez al mes.
- Un 30,6% dice desplazarse en bicicleta por lo menos una vez al mes. Un 9,9% se desplaza de este modo diariamente o casi, un 13,3% lo hace como mínimo una vez a la semana y un 7,4% entre una y tres veces al mes.
- Un 9,9% señala desplazarse en moto como mínimo una vez al mes. Un 3,9% lo hace casi diariamente, un 4,2% al menos una vez por semana y un 1,8% entre una y tres veces al mes.
- Un 2,4% de la población de Gipuzkoa de 15 años o más se desplaza en VMP un mínimo de una vez al mes. Un 1,0% lo hace diariamente, un 1,1% entre una y tres veces a la semana y el 0,3% restante entre una y tres veces al mes.
- Las frecuencias de las respuestas varían ligeramente en comparación con 2014 debido a la forma en que se plantearon las preguntas. A pesar de esto, aún es posible comparar algunos aspectos. El hábito de caminar ha disminuido en 2023, mientras que la frecuencia de uso de otros medios de transporte ha aumentado. Específicamente, el uso regular de la bicicleta ha crecido en 2023 en comparación con 2014, aunque también ha aumentado el porcentaje de personas que nunca la utilizan.

2- Percepción de seguridad de los modos de transporte

- El modo de transporte por el que se manifiesta menor percepción de seguridad es el VMP: el 18,5% lo considera poco seguro y un 39,0% nada seguro.
- La moto es el segundo modo de transporte por el que se manifiesta menor percepción de seguridad: un 30,7% lo consideran como poco seguro y un 22,6% como nada seguro a la hora de desplazarse.

- La bicicleta es el tercer modo de transporte estimado como más peligroso: un 29,4% lo considera como poco seguro y un 10,1% nada seguro.
- Un 9,0% considera que el coche privado es poco seguro (8,6%) o nada seguro (0,9%) como modo de transporte.
- El modo peatonal es considerado poco seguro por un 5,7% del conjunto de la población y para un 1,3% es nada seguro.
- El transporte público (autobús, tren) es percibido como el más seguro entre todos los modos de transporte. Un 3,0% lo percibe poco seguro y un 0,8% nada seguro.
- En comparación con 2014, ha aumentado la percepción de seguridad en todos los medios de transporte. Se destaca especialmente el incremento en la percepción de seguridad en el coche: en 2014, un 14,1% de los usuarios lo consideraban muy seguro, mientras que en 2023 esta cifra se ha elevado al 34,8%. Además, se ha incluido información sobre los VMP en este estudio, cuya presencia ha experimentado un notable aumento en los últimos años.
- Considerando a la población que tiene menores bajo su tutela (33,3% de la población objeto de estudio), se corrobora que los desplazamientos en VMP y moto (62,5% y 61,7%) son percibidos como los menos seguros, seguidos de la bicicleta con un 40,8% pero muy lejos de la percepción de seguridad de los modos a pie, coche y transporte público (por debajo del 10%).
- Comparados esos datos con los del conjunto de la población se constata en todos los casos que la percepción de poca o ninguna seguridad aumenta en el caso de tener menores bajo tutela.

3- Disponibilidad de modos de transporte

- El 78,3% de la población guipuzcoana de 15 años o más manifiesta disponer de coche privado para su uso personal, un 48,5% dice poseer bicicleta, un 12,8% posee moto y un 4,2% dispone de un VMP.
- En el estudio de 2014 un 70,5% disponía de coche privado, un 54,9% decía disponer de bicicleta y un 10,9% poseía moto para su uso personal. Se evidencia una reducción en el porcentaje de individuos que cuentan con bicicleta para uso personal en comparación con los datos recolectados en 2014.

4- Convivencia entre modos

- La convivencia entre el modo bicicleta y los vehículos motorizados es la valorada más conflictivamente por la población guipuzcoana de 15 años o más. El 74,1% considera que la convivencia es muy (32,2%) o bastante (41,9%) conflictiva.
- El 58,1% estima la convivencia de los/as ciclistas con los/as peatones como muy conflictiva (13,8%) o bastante conflictiva (44,3%).

- El 50,9% valora la convivencia de los/as peatones con los vehículos a motor como muy conflictiva (9,8%) o bastante conflictiva (41,1%).

5- Parque de bicicletas

- En el 72,6% de los hogares guipuzcoanos se registra la existencia de un mínimo de una bicicleta (excluyendo las infantiles). La media de bicicletas por hogar en Gipuzkoa es de 2,02.
- La media de bicicletas por hogar era de 1,04 en 2014, lo que indica que ha habido un aumento en el número de bicicletas en 2023.
- Del total de hogares que disponen de bicicleta un 11,9% de ellos cuentan con por lo menos una bicicleta eléctrica, o lo que es lo mismo, en el 8,7% de los hogares de Gipuzkoa tienen una bicicleta eléctrica.
- Del total de hogares que disponen de bicicleta un 34,3% disponen de al menos una bicicleta a la que no le dan uso, es decir, en el 31,6% de los hogares guipuzcoanos existe como mínimo una bicicleta en el hogar a la que no se le da uso.

6- Lugar para guardar la bicicleta

- El 75,3% de las personas que disponen de bicicleta la guardan en alguna zona privada del edificio donde residen (trastero, garaje...), mientras que otro 17,9% lo hace dentro del propio domicilio (habitaciones, balcón, pasillo). Un 4,4% la guarda en alguna zona común del edificio (portal, cuarto común), un 1,3% lo hace en otros lugares como puede ser un parking de bicicletas y el restante 1,1% la deja en la calle.
- El porcentaje de personas que guardan sus bicicletas dentro del domicilio ha experimentado un notable aumento, alcanzando el 17,9% en 2023 frente al 9,1% registrado en 2014. A pesar de ello, la opción más común para el almacenamiento de bicicletas sigue siendo una zona privada del edificio, como el trastero o el garaje, aunque su uso ha disminuido ligeramente en 2023 en comparación con 2014.

7- Robo de bicicletas

- El 18,7% de los hogares que disponen de bicicleta manifiestan haber sufrido el robo de alguna bicicleta en los últimos años. Este dato supone que en el 13,6% de los hogares de Gipuzkoa se ha producido el robo de alguna bicicleta en los últimos años.
- Los porcentajes de robos de bicicletas han permanecido en niveles similares a los registrados en 2014.
- En el momento de sufrir el robo el 52,9% de los hogares manifiestan que tenían la bicicleta en la calle, el 24,6% la tenía en un garaje, un 12,1% la tenía guardada en un parking de bicicletas, un 8,3% indica que la tenía guardada

en otros sitios. Tan solo un 2,1% de los hogares que sufrieron el robo de la bicicleta han manifestado que en el momento que se produjo la sustracción de la bicicleta esta se encontraba guardada en el domicilio.

- El 68,2% de los hogares que sufrieron el robo de la bicicleta denunciaron su robo mientras que un 28,2% no interpuso denuncia.
- Tan solo un 10,4% de los hogares que denunciaron el robo de la bicicleta la recuperaron.

8- Saber andar en bicicleta y disposición para aprender

- El 93,3% de la población guipuzcoana de 15 años o más manifiesta saber andar en bicicleta mientras que un 6,7% no lo sabe hacer. Los hombres saben andar en bicicleta en mayor proporción que las mujeres (un 96,4% frente a un 90,3%).
- Del total de personas que manifiestan saber andar en bicicleta, un 76,3% dice que se siente con capacidad para hacerlo de forma segura por su entorno urbano y un 23,7% no se siente con esa capacidad. Son más las mujeres que los hombres las que manifiestan no sentirse con dicha capacidad (25,6% frente a 21,9%).
- Del total de personas que han dicho no saber andar en bici o sí saben, pero se sienten con la capacidad para hacerlo de manera segura por su entorno urbano, a un 41,8% les gustaría adquirir esa capacidad mientras que al 58,2% restante no le interesa. La proporción de mujeres interesadas en adquirir la capacidad de desplazarse en bicicleta de modo seguro es del doble respecto a los hombres (53,3% frente a 25,6%).
- Por tanto, en Gipuzkoa hay un 28,8% de la población que o bien no sabe andar en bicicleta o no se siente con capacidad para desplazarse de manera segura por su entorno. Existe un 12,1% de la población guipuzcoana interesada en adquirir esta capacidad.

9- Frecuencia de desplazamiento en bicicleta

- El 23,2% de la población guipuzcoana de 15 años o más se puede considerar como “ciclista habitual” puesto que dice desplazarse en bicicleta como mínimo una vez a la semana.
- El 9,9% la utiliza cada día o casi cada día.
- El 13,3% se desplaza en bicicleta por lo menos una vez por semana.
- El 7,4% lo hace entre una y tres veces al mes.

10-Desplazamiento en bicicleta según motivos de viaje

- En cuanto a los motivos principales que originan los desplazamientos entre la población ciclista habitual (cotidianos y deportivo-recreativos) que suponen el

23,2% del conjunto de la población objeto de análisis, el motivo más repetido (el 78,4% lo han mencionado) es el vinculado al ocio.

- En segundo lugar, un 50,8% de las personas manifiestan desplazarse con la intención de practicar deporte y en tercer lugar aparecen los desplazamientos motivados por la necesidad de realizar gestiones y compras con un 46,3% de personas que lo mencionan.
- Los desplazamientos vinculados a acceder al centro de estudios o al trabajo suponen un 36,4%.

11-Tipología de ciclistas habituales

- En función del motivo principal de desplazamiento, clasificamos a la población que hemos considerado como ciclista habitual del siguiente modo:
- “Ciclistas cotidianos”: Son las personas que han manifestado desplazarse en bicicleta por lo menos una vez a la semana y los motivos principales por los que se desplazan en bicicleta son motivos de trabajo, estudio, gestiones-compras y/o cuidado de menores/mayores. Representan el 15,3% del conjunto de la población guipuzcoana de 15 años o más.
- “Ciclistas deportivo-recreativos”: Son aquellas personas que utilizan la bicicleta por lo menos una vez a la semana, pero los motivos principales para hacer uso de ella están relacionados con la práctica del deporte y/o fines recreativos. Representan el 7,9% de la población.

12-Ciclistas cotidianos

- El 83,7% de los “ciclistas cotidianos” señalan que siempre han utilizado la bicicleta para desplazarse en función del motivo principal por el que la utilizan mientras que un 16,3% manifiesta que antes utilizaba otro medio para realizar estos desplazamientos.
- El 46,2% de los “ciclistas cotidianos” que han manifestado que antes de utilizar la bicicleta utilizaban otro medio para desplazarse realizaban sus desplazamientos a pie, un 11,0% lo hacían en moto, un 24,7% en autobús, un 4,6% en tren, y un 32,5% lo hacían en coche.
- Teniendo en cuenta tan solo en viaje de ida, el 32,2% de este colectivo recorre como máximo 3 kilómetros (lo que supone el 4,9% del conjunto de la población) y un 41,2% (6,3% de la población) invierte en este desplazamiento más de 20 minutos mientras que un 39,3% requiere de entre 5 y 15 minutos para realizar el trayecto (6,0% del conjunto de la población).
- La diferencia de tiempo en comparación con 2014 coincide con el aumento del porcentaje de personas que realizan recorridos más largos. Esto explica por qué, al disminuir el porcentaje de personas que utilizan la bicicleta en distancias cortas, también desciende de manera notable en 2023 el porcentaje de personas que emplean entre 5 y 10 minutos en sus desplazamientos. En contraste, se observa un aumento significativo en el

porcentaje de individuos que requieren más de 20 minutos para sus desplazamientos, alcanzando el 41,2% en 2023 frente al 12% en 2014.

- En cuanto a la utilización del casco por parte de este colectivo para realizar los desplazamientos motivados por trabajo, estudios, gestiones-compras y/o cuidado de menores/mayores, aproximadamente la mitad de estas personas lo utilizan (47,3%) y la otra mitad no (52,7%). Las mujeres manifiestan utilizarlo en mayor proporción que los hombres (54,4% frente a 41,7%).
- En 2014, el porcentaje de ciclistas cotidianos que utilizaba casco para sus desplazamientos era menos de la mitad que en 2023, un 20% en 2014 frente al 47,3% de 2023.
- El tipo de bicicleta más utilizado por el colectivo de los “ciclistas cotidianos” es el de ciudad/paseo/híbrida con un 46,4% (representa el 7,1% del conjunto de la población) mientras que un 39,5% ha manifestado utilizar una bicicleta de tipo BTT/Mountain Bike/Gravel (supone el 6,0% de la población guipuzcoana mayor de 14 años).
- El 14,7% de las bicicletas utilizadas por los “ciclistas cotidianos” son eléctricas.
- El 56,6% del colectivo manifiesta que ante condiciones climatológicas adversas siempre deja de utilizar la bicicleta para sus desplazamientos (8,7% del conjunto poblacional) y un 14,5% deja de utilizarla bastante veces. Existe un 18,1% de personas de este colectivo que manifiesta desplazarse siempre en este medio de transporte independiente de la climatología (supone el 2,8% del total de la población de Gipuzkoa de 15 años o más).
- En 2014, un 12% de las personas que utilizaban la bicicleta como medio de transporte indicaban que raramente dejaban de usarla ante condiciones climáticas adversas, mientras que un 28% del grupo de usuarios habituales continuaba utilizándola incluso en mal tiempo. Sin embargo, este porcentaje ha disminuido al 18,1% en 2023. En contraste, en 2014, un 40% afirmaba que, ante mal tiempo, dejaba sistemáticamente de utilizar la bicicleta. Este porcentaje ha aumentado hasta alcanzar el 56,6% en 2023.
- Los tres factores que más menciones reciben por parte de las personas que dejan de utilizar la bicicleta con mal tiempo para poder seguir utilizándola son este orden las siguientes: un 41,6% no están dispuestos a andar en bicicleta con climatología adversa, un 27,0% disponer de ropa/indumentaria específica para las condiciones adversas y un 10,2% tener acceso a vías ciclistas menos peligrosas en esas condiciones meteorológicas (no resbalar, charcos...).
- En comparación con 2014, se destaca un notable aumento en el porcentaje de personas que no están dispuestas a utilizar la bicicleta en condiciones meteorológicas adversas. Por otro lado, en 2014 se le daba más importancia a disponer de un lugar adecuado para cambiarse de ropa en el destino.
- En cuanto a los motivos a los que el colectivo de “ciclistas cotidianos” le atribuye más importancia para utilizar la bicicleta frente a otros medios de transporte son los siguientes: la comodidad del desplazamiento en bicicleta

(un 95,6% lo considera muy o bastante importante), el tener un comportamiento saludable (93,6%) y el mayor disfrute del desplazamiento en bicicleta (93,2% le otorga mucha o bastante importancia).

- El 69,4% de los “ciclistas cotidianos” nunca transportan su bicicleta en el transporte público, un 20,1% lo hace de manera esporádica, un 6,1% con cierta frecuencia y un 4,4% de modo habitual.
- El 85,0% del conjunto de “ciclistas cotidianos” manifiesta no aparcar nunca su bicicleta en estaciones o paradas de autobús o tren para luego viajar en esos modos de transporte mientras que un 8,0% lo hace de manera habitual o con cierta frecuencia y el restante 7,0% de forma esporádica.

13-Motivos para no utilizar la bicicleta como medio de transporte

- Los “ciclistas esporádicos” (andan en bicicleta menos de una vez a la semana) suponen el 14,6% del conjunto de la población y los “ciclistas deportivo-recreativos” (utilizan la bicicleta habitualmente pero principalmente por motivos deportivo-recreativos) representan el 7,9%. Ambos colectivos en conjunto representan el 22,5% de la población de Gipuzkoa de 15 años o más.
- Un 39,0% del total de estos dos colectivos manifiesta que en el pasado ha utilizado la bicicleta como medio de transporte (por trabajo, estudios, gestiones-compras y/o cuidados menores/mayores con cierta regularidad (al menos una vez a la semana).
- Consultados ambos colectivos por los motivos que tienen mayor peso para ellos/as a la hora de no utilizar la bicicleta como medio de transporte cotidiano alegan en primer lugar que la climatología es la principal razón para la mayoría (66,3% han valorado como muy o bastante importante este factor). En segundo lugar, le atribuyen mayor importancia a la peligrosidad del tráfico y el riesgo de sufrir accidentes (50,1%) y el tercer factor que consideran más importante es la falta de facilidades para los ciclistas (carriles bici, aparcamientos, sitio en casa...) con un 46,0%. Destacar que un 48,0% del colectivo consultado considera que la bicicleta no es un modo de transporte adecuado para ellos.

14-Grado de interés en utilizar la bicicleta como medio de transporte cotidiano

- Excluyendo al 15,3% de la población guipuzcoana mayor de 14 años por haber manifestado ser “ciclistas cotidianos” nos encontramos con un 84,7% de la población guipuzcoana a la que englobamos en la categoría de “ciclistas no cotidianos” por tratarse de personas que no saben andar en bicicleta (6,7%), “ciclistas esporádicos” (14,6%), “ciclistas deportivo-recreativos” (7,9%) y personas que a pesar de saber andar en bici no se desplazan nunca en ella (55,5%).
- De entre los “ciclistas no cotidianos” un 15,1% de personas manifiestan estar

muy o bastante interesadas en utilizar la bicicleta como medio de transporte cotidiano, lo que supone que un 12,8% del conjunto de la población muestra ese interés.

15-Modo de transporte que se utilizaría menos usando la bicicleta

- El 46,9% de los ciclistas no cotidianos que ha manifestado mucho o bastante interés en utilizar la bicicleta como medio de transporte cotidiano subraya que al utilizar la bicicleta en sus desplazamientos utilizaría menos el coche privado (implica el 6,0% del conjunto de la población). Un 4,6% usaría menos la moto y un 17,6% el transporte público (autobús, tren).

16-Interés en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta.

- Del total de personas con cierto interés (mucho, bastante o poco) en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente (29,6% de los ciclistas no cotidianos o un 25,0% del total de la población), un 19,2% se encuentran muy interesados (5,9%) o bastante interesados (13,3%) en acudir a un cursillo para aprender o adquirir más habilidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte. Estos datos suponen que un 4,8% de la población total estaría muy (1,5%) o bastante interesada (3,3%) en realizar este tipo de cursillos.

17-Imagen de las personas que utilizan la bicicleta como modo de transporte

- El 89,4% de la población guipuzcoana de 15 años o más percibe que la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra muy bien visto (40,1%) o bastante bien visto (49,3%).
- En 2014 el porcentaje de las personas encuestadas que consideraba que la utilización de la bicicleta estaba bien visto socialmente representaba un porcentaje similar al de 2023, un 87% concretamente.
- Es mayor la proporción de “ciclistas cotidianos” respecto a los otros colectivos los que consideran que el uso de la bicicleta como medio de transporte está asociado a una mejor imagen, aunque las diferencias respecto al colectivo de los ciclistas deportivo-recreativo o los ciclistas esporádicos son mínimas.

18-Convivencia entre modos de transporte

- La convivencia de los peatones con los vehículos motorizados es considerada como muy conflictiva por el 9,8% de la población y bastante conflictiva por un 41,1%.
- La convivencia de los ciclistas con los peatones es valorada como muy conflictiva por el 13,8% de la población y bastante conflictiva por un 44,3%.
- El 32,2% de la población guipuzcoana mayor de 14 años considera que la

convivencia entre los ciclistas y los vehículos motorizados es muy conflictiva y un 41,9% la valora como bastante conflictiva.

- Tanto en 2023 como en 2014, prevalecía la percepción de que la convivencia entre ciclistas y vehículos motorizados era el principal punto conflictivo, representando un 71,6% en 2014. En general, se ha observado un leve aumento en la percepción de conflictos entre diferentes modos de transporte en 2023 en comparación con 2014, aunque no se han observado cambios significativos.

19-Promoción de la bicicleta y políticas públicas

- Algo más de la mitad de la población que reside en el territorio de Gipuzkoa de 15 y más años se muestra nada interesadas (56,8%) en utilizar un servicio público de alquiler de bicicletas. Un 3,2% manifiesta ser usuaria de Dbizi.
- Un 72,1% de la población se muestra muy interesada (33,0%) o bastante interesada (39,1%) en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en el entorno de las vías ciclistas.
- El 42,6% del conjunto de la población se muestra muy de acuerdo (16,6%) o bastante de acuerdo (26,0%) con medidas para que en su municipio se restrinja el espacio al automóvil (estrechando carreteras, quitando aparcamientos...) para dedicárselo a la circulación de bicicletas. Algo más de la mitad de la población (53,7%) se muestra poco o nada de acuerdo con este tipo de propuestas.
- El 28,5% se manifiesta muy de acuerdo y el 37,2% bastante de acuerdo con que en su municipio de residencia se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles.
- Tener más y mejores aparcamientos públicos en destino para las bicicletas es el factor al que el conjunto de la población de Gipuzkoa otorga mayor importancia como medida impulsora del propio uso personal de la bicicleta., El 68,4% le atribuye entre mucha y bastante importancia a este factor. El segundo factor que reviste más importancia para los guipuzcoanos es tener más y mejores espacios y vías (vías ciclistas) para circular en bicicleta. Un 68,2% consideran este factor como muy o bastante importante. Y en tercer lugar ponen de manifiesto la necesidad de tener disponibilidad de una bicicleta (propia o de alquiler). Un 65% de personas han considerado este aspecto como muy o bastante importante.
- La población de Gipuzkoa otorga una puntuación media de 6,3 (en una escala de 0 a 10) al modo en que se está promocionando el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio histórico,
- 4 de cada 5 personas (79,5%) mayores de 14 años y residentes en Gipuzkoa se muestran de acuerdo con invertir más recursos públicos con el fin de promocionar la movilidad ciclista en Gipuzkoa.
- En cuanto a los ámbitos considerados más importantes en los que llevar a cabo inversión pública con la intención de favorecer y promover la movilidad

ciclista nos encontramos en primer lugar con la inversión en infraestructuras (vías ciclistas), un 58,5% del conjunto poblacional han mencionado este factor. Con un porcentaje de apoyo del 40,7% nos encontramos en segundo lugar con la construcción de aparcamientos seguros para las bicicletas y ya en tercer lugar con un 26,5% de menciones hacen referencia a la inversión en los centros educativos para promover la formación en el aprendizaje para circular en bicicleta.

20-Diferencias constatadas según sexo

- Los hombres disponen para su uso personal en mayor medida que las mujeres de coche, moto y bicicleta. El VMP es el único vehículo en el que las mujeres superan a los hombres.
- La reducción en el porcentaje de individuos que cuentan con bicicleta para uso personal en comparación con los datos recolectados en 2014 es más pronunciada entre los hombres.
- Los hombres se desplazan en mayor medida que las mujeres en todos los modos de transporte a excepción del transporte público, que es más utilizado por las mujeres y los desplazamientos peatonales donde los porcentajes son muy similares.
- Si analizamos los datos de 2014, observamos que persiste la misma tendencia observada en 2023: los hombres utilizaban en mayor medida que las mujeres los distintos medios de transporte, con la excepción del transporte público.
- Los hombres manifiestan mayor percepción de seguridad en torno a todos los modos de transporte que las mujeres.
- En 2014, también se observaba que las mujeres tenían una mayor percepción de peligrosidad en comparación con los hombres.
- Consultadas las personas con menores a su cargo sobre su percepción de seguridad en cuanto a los diferentes modos de transporte planteados, la proporción de mujeres que considera que los desplazamientos peatonales y en coche son más seguros es superior a la de los hombres mientras que ellos considerados más seguros que las mujeres el resto de los modos de transporte.
- Los hombres (96,4%) manifiestan en mayor proporción saber andar en bicicleta que las mujeres (90,3%).
- Del mismo modo, los hombres también dicen sentirse en mayor proporción que las mujeres con la capacidad para desplazarse de manera segura en bicicleta por su entorno urbano.
- Al 53,3% de las mujeres que no saben andar en bicicleta o no se sienten con la capacidad para hacerlo de manera segura les gustaría adquirir esa capacidad mientras que en el caso de los hombres este porcentaje se queda

en la mitad, un 25,6%.

- Los hombres superan a las mujeres en cuanto a la frecuencia con la que utilizan la bicicleta. El 29,3% del total de hombres se desplaza en bicicleta como mínimo una vez al mes mientras que en el caso de las mujeres el porcentaje disminuye hasta el 17,6%, cerca de 12 puntos porcentuales menos.
- El 17,8% de los hombres son “ciclistas cotidianos” mientras que las mujeres que forman parte de este colectivo suponen un 13,1%.
- En el caso de los “ciclistas deportivo-recreativos” las diferencias por sexo se acentúan aún más. El porcentaje de hombres (11,5%) que forman parte de este grupo casi triplica el de las mujeres (4,5%).
- Por el contrario, en la categoría “ciclista esporádico” la proporción es bastante equilibrada (15,6% hombres, 13,7% mujeres), mientras que tiene, “nunca utiliza la bicicleta” y “no sabe andar en bicicleta” son las mujeres quienes tienen mayor representación.
- Por último, tanto en la categoría “nunca anda en bicicleta” (5,6% hombres, 59,1% mujeres) como en “no sabe andar en bicicleta” (3,6% hombres, 9,7% mujeres) abundan más las mujeres.
- Respecto a la cuestión que se les plantea a los/as “ciclistas cotidianos” de si anteriormente utilizaban otro medio de transporte no existen diferencias por sexo. Tanto en el caso de los hombres como de las mujeres, aproximadamente un 16,0% manifiestan haber utilizado otro modo de transporte previo al uso de la bicicleta.
- Donde sí encontramos diferencias es en el modo de transporte utilizado con anterioridad a la bicicleta. Los hombres manifiestan en mayor medida todos los modos excepto el autobús y el coche donde la proporción de respuestas por parte de las mujeres es mayor a la de los hombres.
- Son más los hombres que las mujeres quienes manifiestan realizar distancias más largas en sus desplazamientos cotidianos.
- En cuanto a la utilización del casco en los desplazamientos cotidianos destacan las mujeres sobre los hombres (54,4% frente a 41,7%).
- Los hombres utilizan en mayor medida todo tipo de bicicletas en comparación con las mujeres a excepción de las bicicletas de ciudad/paseo que son conducidas principalmente por las mujeres (64,2% frente a 32,4%).
- Respecto a los motivos principales manifestados para los desplazamientos habituales de los “ciclistas cotidianos” en los que mayor discrepancia entre hombre y mujeres encontramos es en los desplazamientos vinculados al deporte, donde la proporción de hombres es muy superior al de las mujeres (59,8% frente a 21,9%) y en los desplazamientos originados por el cuidado de menores /mayores donde se da el caso contrario. En esta ocasión la proporción de mujeres frente a la de hombres es casi cuatro veces superior (49,0% frente al 13,6%).

- El porcentaje de mujeres que deja de utilizar siempre la bicicleta ante condiciones climatológicas adversas es superior a la de los hombres (66,0% frente a 49,3%).
- A la hora de seguir utilizando la bicicleta ante condiciones climatológicas adversas los hombres mencionan más que las mujeres factores como el disponer en destino de un lugar adecuado para cambiarse la ropa o aparcar la bici mientras que las mujeres mencionan más el tener una bicicleta más apropiada para andar en condiciones adversas o el tener acceso a vías ciclistas menos peligrosas con mal tiempo. Los hombres están menos dispuestos que las mujeres a andar en bicicleta con climatología adversa (43,6% frente a 39,2%).
- En cuanto a los factores a los que se les atribuye mayor importancia para utilizar la bicicleta respecto a otros modos de transporte las mujeres dan más importancia que los hombres a todos los factores planteados.
- Los hombres transportan la bicicleta en transporte público (autobús o tren) y también la aparcan en estaciones o paradas con mayor frecuencia que las mujeres.
- En cuanto a la población que no es ciclista cotidiana la proporción de hombres que dice que en el pasado utilizaban la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos es superior a las mujeres (39,2% frente a 25,9%).
- Respecto al grado de importancia otorgado a los diferentes factores para no utilizar la bicicleta las mujeres vuelven a otorgan mayor importancia a todos ellos que los hombres.
- En 2014, se observó que las mujeres destacaban sobre los hombres en cuestiones relacionadas con la orografía, la pereza física y la falta de habilidad con la bicicleta al optar por no utilizarla. Específicamente, la falta de habilidad con la bicicleta era el área con la mayor disparidad entre ambos géneros. Tanto en 2014 como en 2023, se observa que a medida que avanza la edad de la población, aumenta la tendencia a señalar más inconvenientes para el uso de la bicicleta. Esto se hace especialmente patente en áreas como la falta de forma física, así como en la percepción de que la bicicleta no es un medio de transporte adecuado y la falta de habilidad en su manejo.
- Las mujeres están algo más interesadas que los hombres en utilizar la bicicleta para desplazarse cotidianamente.
- En cuanto al modo de transporte que se utilizaría menos en el caso de incrementar el uso de la bicicleta, los hombres en mayor medida que las mujeres dejarían de utilizar la moto y el coche.
- Las mujeres manifiestan mayor interés que los hombres a la hora de acudir a un cursillo para aprender o adquirir mayor habilidad en el manejo de la bicicleta.
- Respecto a la valoración que se hace sobre la convivencia entre los/as ciclistas con los/as peatones y con los vehículos motorizados, así como la relación entre peatones y vehículos motorizados, las mujeres en todos los

casos perciben esta convivencia más conflictiva de lo que lo hacen los hombres.

- Las mujeres están más interesadas que los hombres por la utilización de un servicio público de alquiler de bicicletas (30,4% frente a 24,1%).
- También es mayor la proporción de mujeres interesadas en la implantación de puntos de autorreparación o inflado en las vías ciclistas.
- El porcentaje de hombres que están muy o bastante interesados en limitar en su municipio espacio al automóvil para “cedérselo” a la bicicleta es ligeramente superior al de las mujeres (44,3% frente a 40,9%).
- Las mujeres apoyan en mayor proporción que los hombres las medidas encaminadas al calmado de tráfico (reducir la velocidad y disminuir el volumen de automóviles. Un 68,4% de mujeres apoyan esta propuesta frente a un 63,1% de los hombres
- En cuanto a los factores para no utilizar más y mejor la bicicleta a la hora de desplazarse, nuevamente las mujeres atribuyen mayor grado de importancia a todos los factores planteados.
- El valor medio otorgado por ambos sexos a la forma en que se está promocionando el uso de la bicicleta en Gipuzkoa es el mismo, 6,3 puntos en una escala de 0 a 10.
- Los hombres apoyan más que las mujeres que se destinen más recursos públicos a la movilidad ciclista, aunque la diferencia no es significativa (80,4% frente a 78,7%).
- Los ámbitos más apoyados por los hombres para aumentar la inversión pública son la creación de infraestructuras (vías ciclistas), promoción del uso de la bicicleta en los puestos de trabajo, ayudas para la compra y reparación de bicicletas y distribución urbana de mercancías con ciclos de carga. Las mujeres por su parte apoyan más medidas tales como creación de aparcamientos seguros, formación para aprender a circular en centros educativo y la implantación de un sistema de bicicleta pública y compartida

11.1 Evolución 2014-2023

Como complemento a este análisis de síntesis, presentamos a continuación una tabla con las principales cuestiones que han mejorado y empeorado entre el estudio de 2014 y el de 2023.

Aspectos mejorados	Aspectos empeorados
Aumento en el número de bicicletas por hogar, pasándose de una media de 1,4 en 2014, a 2,02 en 2023.	Reducción de 6 puntos en el porcentaje de individuos que cuentan con bicicleta para uso personal.
Las mujeres reportan poseer más bicicletas que los hombres.	El porcentaje de personas que nunca utilizan la bicicleta ha aumentado en 7,8 puntos (62,2% frente a 54,4%).
Mejora de la percepción de seguridad de los desplazamientos (muy o bastante seguros) en 6,7 puntos (36,3 al 43%).	Menor tendencia en 2023 a seguir utilizando la bicicleta aún en condiciones climatológicas adversas: 18,1% de usuarios cotidianos nunca deja la bicicleta en 2023, frente a 28,1% en 2014.
El porcentaje de personas que utilizan al menos una vez por semana la bicicleta ha crecido en 6,1 puntos entre 2023 (23,1%) y 2014 (17,1%).	Menor interés de ciclistas no cotidianos en utilizar la bicicleta como medio de transporte cotidiano: 12,8% en 2023, frente a 26,7% en 2014.
Descenso casi a la mitad del porcentaje de personas que no sabe andar en bicicleta (12,2% en 2014, 6,7% en 2023).	Menor porcentaje de personas muy o bastante de acuerdo en que se lleven a cabo medidas para reducir el volumen y la velocidad del tráfico: 65,7% en 2023 frente a 72,6% en 2014.
El porcentaje de ciclistas habituales (al menos una vez a la semana) crece: 23,2% en 2023, 7,7% en 2014).	
Aumento del uso de la bicicleta en los viajes "obligados" (trabajo, estudios y gestiones-compras): Trabajo (24% frente a 12,9%, estudios 12,4% frente a 7,6%, gestiones-compras 46,3% frente a 34,9%).	
Aumento del uso cotidiano (según definición empleada en este estudio) de la bicicleta: 15,3% en 2023 frente a 7,9% en 2014.	
Aumento en uso del casco en usuarios cotidianos: 47,3% en 2023, frente a 20% en 2014	

Aumento experimentado en la longitud y en el tiempo empleado en los desplazamientos ciclistas (41,2% de ciclistas cotidianos necesita más de 20 minutos en su desplazamiento, frente al 12% de 2014).

12 Análisis DAFO de la situación de la bicicleta en Gipuzkoa

En este apartado vamos a realizar un análisis de carácter cualitativo en función de toda la información presentada hasta ahora. Así, las Debilidades y Fortalezas mostrarán aquellas cuestiones negativas y positivas atribuibles al conjunto del sistema de transporte en bicicleta de Gipuzkoa, mientras que las Amenazas y las Oportunidades harán referencia a los factores negativos y positivos ajenos a ese sistema, pero que pueden tener impacto en el mismo.

DEBILIDADES

- Continúa siendo una opción minoritaria dentro de los modos de transporte, frente a las alternativas del coche, el transporte público, y por supuesto, el desplazamiento a pie.
- Sigue habiendo un porcentaje muy significativo de la población que en ningún caso se plantea la bicicleta como una alternativa de movilidad.
- Muchas personas no saben andar en bici o no se ven con la capacitación adecuada para hacerlo.
- Visión persistente de la bicicleta como un instrumento de ocio y deporte, más que como un instrumento de movilidad cotidiana.
- Persistencia, también, de cierta visión de intrusismo de la bicicleta, tanto en calzada respecto de coches, como en acera respecto de peatones.
- Percepción de que las transiciones y puntos de conexión en las redes ciclables no están bien resueltas en muchas ocasiones.

FORTALEZAS

- Creciente uso de la bicicleta, en particular, de su uso diario, y tanto en hombres como en mujeres.
- Creciente presencia social de la bicicleta, vista como agente “natural” dentro del contexto de la movilidad urbana e interurbana.
- Alto impacto del servicio Dbizi, con influencia en la ciudad, pero también como elemento simbólico tractor para el resto de Gipuzkoa.
- Visión de la bicicleta como agente necesario en procesos de descarbonización de la movilidad.
- Asimilación de la bicicleta a valores positivos, tanto personales (libertad, eficiencia) como colectivos (sostenibilidad, descontaminación).
- Parque de bicicletas amplio, y ampliándose, especialmente con mujeres incorporándose a la compra y al uso de la bicicleta.
- Relacionado con ello, extensión de la presencia de la bicicleta eléctrica, que permite un mayor radio de acción, y mayores posibilidades de uso para un abanico de usuarios más amplio que el que ofrece la bicicleta convencional.

- Voluntad positiva respecto de la inversión de dinero en la extensión de infraestructuras relacionadas con la bicicleta, como pueden ser las vías ciclistas (aunque esto puede ser tomado como debilidad respecto de circular por vías no segregadas), aparcabicis o cargadores para bicicleta eléctrica.
- Aumento de la extensión de la red de vías ciclistas, tanto en entornos urbanos como interurbanos.
- Mejora la precepción de seguridad del uso de la bicicleta.
- Voluntad de aprendizaje del uso de la bicicleta en un segmento relevante de la población.
- Clara incorporación de la mujer al uso de la bicicleta.
- Mayor propensión de las personas a invertir dinero en la adquisición de bicicletas (eléctricas y convencionales).
- Desarrollo de nuevas tecnologías y extensión de las mismas alrededor de la bicicleta eléctrica.
- Aumento de la oferta comercial de tipos y complementos de bicicleta.
- Extensión del uso de la bicicleta como herramienta de trabajo (sistemas de distribución urbana).
- Valoración positiva de la política de promoción ciclista en Gipuzkoa.

OPORTUNIDADES:

- Alto precio del combustible en el contexto actual, consolidado como tendencia prolongable en el tiempo.
- Aprobación de normativas de ámbito europeo, estatal y autonómico favorables al fomento del ciclismo cotidiano y orientación de políticas de movilidad limitantes del uso del coche (Zonas de Bajas Emisiones, peatonalización de calles, calmado de tráfico rodado en entornos urbanos, extensión de redes de vías ciclistas...).
- Complementariamente, impulso de políticas de fomento de la movilidad activa.
- Mayor concienciación climática de la sociedad, y visión de que la bicicleta forma parte de los elementos de mejora de dicha situación climática, incluso entre personas no usuarias de la bicicleta.
- Sectores de población cada vez más activos físicamente, a pesar de que la sociedad está en un pronunciado proceso de envejecimiento.
- La bicicleta ha dejado de ser visto como un agente generador de inseguridad, habiéndose trasladado dicha percepción hacia los VMP, de los que se tiene una visión conflictiva.

AMENAZAS

- Amenaza de nuevos agentes dentro de la movilidad (VMP) que pueden prestar un servicio similar al que presta la bicicleta, y por tanto, entrar en competencia con la misma, tanto en la captación de personas usuarias (actuales y potenciales) como en el uso de infraestructuras ideadas para la bicicleta (vías ciclistas, aparcabicis).
- Limitaciones para determinadas formas de intermodalidad en las que forme parte la bicicleta (bicicletas eléctricas dentro de transporte público).

- El coche sigue siendo el modo de transporte “natural” para la movilidad.
- Crecimiento de coches y motos eléctricas, que puede ser visto como alternativa medioambientalmente sostenible, en detrimento de la bicicleta.
- Permanencia en el tiempo de los descuentos al transporte público, que convierten a este modo en una alternativa más atractiva.
- Proceso de envejecimiento de la población de Gipuzkoa, que la hace menos propensa al uso de la bicicleta.
- Pervivencia de una cultura de conflicto entre distintos modos de transporte, agravada por la introducción de nuevos modos de transporte.
- Exigencia de estándares más altos de calidad para el uso de la bicicleta (más vías ciclistas, más aparcamientos seguros...).
- Los estándares y exigencias de seguridad para adentrarse en el uso de la bicicleta son cada vez mayores.
- Regresión y cuestionamiento de las políticas ciclistas en determinados municipios, e identificación de las mismas con políticas de izquierdas.

13 Recomendaciones de políticas públicas de promoción del uso de la bicicleta

Partiendo de todo el análisis cuantitativo y cualitativo realizado, y apoyados en la reflexión del panel de expertos, se presentan a continuación una serie de actuaciones que pueden resultar recomendables para orientar las políticas de futuro en relación con la bicicleta en Gipuzkoa.

La primera de todas ellas gira en torno a la inversión en infraestructuras de la bicicleta, como pueden ser vías ciclistas, aparcabicis seguros, infraestructuras de recarga eléctrica, etc. El fomento de este tipo de infraestructuras ataca a dos de las grandes barreras detectadas en los estudios cuantitativos y cualitativos realizados:

- Seguridad en la circulación: Extender las redes de vías ciclistas mejorará la percepción de que resulta posible desplazarse en bicicleta con seguridad, y aumentará la sensación de que se puede llegar a más destinos en bicicleta. En concreto, la mejora de los puntos de transición y conexión dentro de esas redes será de vital importancia para rematar determinados itinerarios ciclistas y aumentar dicha seguridad, para lo que en ocasiones habrá que ser atrevidos en la definición de trazados, incluso penalizando a los medios menos sostenibles.
- Seguridad frente al robo: La implantación de mayores dotaciones de aparcamientos seguros, en el contexto de una tendencia a la adquisición de bicicletas de mayor precio (eléctricas y convencionales), resulta fundamental para superar la barrera en el uso de la bicicleta referida al miedo al robo. Si ha aumentado la tendencia a guardar las bicicletas dentro del domicilio (entendido como el lugar más seguro), parece razonable pensar que garantizar la seguridad de la bicicleta en los lugares de destino constituye una actuación de indudable interés.

Continuando con las políticas orientadas a disminuir las barreras para el uso de la bicicleta reflejadas en el estudio, resultaría conveniente implementar políticas de capacitación de las personas en el uso de la bicicleta. Esto se refiere tanto a reforzar el aprendizaje de conceptos de circulación como a fomentar las habilidades de mantenimiento y reparación de la bicicleta. Sería, además, una política muy orientada a combatir la brecha de género en el uso de la bicicleta, ya que son las mujeres quienes manifiestan mayores necesidades al respecto, tratándose además de un colectivo que plantea de manera más contundente su uso como medio de transporte cotidiano, que es obviamente uno de los objetivos perseguidos por las políticas públicas ciclistas.

Unido a lo comentado anteriormente respecto de la necesidad de fomentar la percepción de seguridad frente al robo, es imprescindible combinar el incremento de las políticas de restricción de uso de coches y motos con políticas de fomento de infraestructuras ciclistas, ganando espacios de centralidad física y simbólica para la bicicleta. En la misma línea,

fomentar la intermodalidad con el transporte público mediante aparcamientos seguros junto a grandes nodos de transporte público (especialmente los de alta capacidad, con grandes oportunidades futuras como Metro Donostialdea), hará a la bicicleta ganar posibilidades de satisfacción de nuevas necesidades de movilidad.

Estudiar la implantación de servicios de alquiler público de bicicletas a nivel comarcal puede ser otra política de interés como elemento de tracción en el uso de la bicicleta, ya que posibilitaría ganar masa crítica para el servicio, y dotarlo de flexibilidad para completar viajes entre municipios colindantes, sobre todo a través de bicicletas eléctricas que posibilitan desplazamientos de mayor alcance. Para ello, deberá ponderarse adecuadamente la inversión necesaria para la puesta en marcha y operación de un servicio de este tipo. Así, el retorno social y ambiental que puede ofrecer un servicio de estas características debe mostrarse equilibrado respecto de dicha inversión. Por tanto, es posible que la masa crítica urbana que garantice unas tasas de uso diario por bicicleta suficientes no se dé en todas las comarcas de Gipuzkoa.

Por último, la conveniente potenciación del uso de la bicicleta para realizar desplazamientos vinculados a la movilidad obligada (trabajo y estudios, pero también cuidanza o gestiones personales) puede abordarse de diferentes maneras:

- Trabajo: Potenciar los itinerarios ciclables hacia y dentro de grandes centros de trabajo, polígonos industriales, etc. Otorgar seguridad de uso de la bicicleta en entornos en los que el coche disfruta de gran preponderancia es fundamental, complementando dichas acciones con acuerdos a nivel de empresa para que éstas impulsen el uso de la bicicleta (aparcamientos seguros dentro de sus recintos, infraestructuras de recarga para bicicletas eléctricas), ofreciendo a cambio ventajas de carácter fiscal a las propias empresas y a las personas trabajadoras.
- Estudios: Fomentar con los centros escolares la adecuación de espacios para aparcar la bicicleta. Además, ofertar cursos de seguridad vial y capacitación en el mantenimiento y reparación de la bicicleta como medio para incentivar en las personas más jóvenes el hábito en el uso de la bicicleta, para que en el futuro sea incorporado en sus correspondientes desplazamientos.

14 Cuestionario utilizado

A.- IDENTIFICACIÓN Y UBICACIÓN						
<p>A cumplimentar por el encuestador/a</p> <p>- MUNICIPIO</p>						
<p>1.- SEXO</p> <p>- HOMBRE.....1</p> <p>- MUJER.....2</p> <p>- NO BINARIO.....3</p>	<p>2.- AÑO DE NACIMIENTO</p> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> </div>					
<p>3.- OCUPACIÓN PRINCIPAL</p> <p>- OCUPADO/A, TRABAJANDO.....1</p> <p>- ESTUDIANTE.....2</p> <p>- LABORES DEL HOGAR.....3</p> <p>- PARADO/A.....4</p> <p>- JUBILADO/PENSIONISTA/RENTISTA.....5</p> <p>- OTRAS SITUACIONES (ESPECIFICAR _____).....6</p> <p>- Ns/Nc.....7</p>	<p>4.- ESTUDIOS FINALIZADOS</p> <p>- NINGUNO, MENOS QUE PRIMARIOS.....1</p> <p>- EDUCACIÓN PRIMARIA, BACHILLER ELEMENTAL, EGB, ESO.....2</p> <p>- FORMACIÓN PROFESIONAL (FP) Y ESTUDIOS NO REGLADOS.....3</p> <p>- BACHILLER SUPERIOR, BUP, COU.....4</p> <p>- ESTUDIOS MEDIOS SUPERIORES (DIPLOMATURA, CARRERAS MEDIAS...).....5</p> <p>- OTROS (ESPECIFICAR _____).....6</p> <p>- Ns/Nc.....7</p>					
B.- DISPONIBILIDAD Y UTILIZACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE						
<p>5.- ¿ACTUALMENTE, CON QUÉ FRECUENCIA SE DESPLAZA...?</p>						
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">CADA DÍA O CASI (+ 3 VECES SEMANA)</th> <th style="width: 20%;">ENTRE 1 Y 3 VECES A LA SEMANA</th> <th style="width: 20%;">ENTRE 1 Y 3 VECES AL MES</th> <th style="width: 20%;">MENOS DE 1 VEZ AL MES</th> <th style="width: 20%;">NUNCA</th> </tr> </thead> </table>	CADA DÍA O CASI (+ 3 VECES SEMANA)	ENTRE 1 Y 3 VECES A LA SEMANA	ENTRE 1 Y 3 VECES AL MES	MENOS DE 1 VEZ AL MES	NUNCA
CADA DÍA O CASI (+ 3 VECES SEMANA)	ENTRE 1 Y 3 VECES A LA SEMANA	ENTRE 1 Y 3 VECES AL MES	MENOS DE 1 VEZ AL MES	NUNCA		
a). A PIE	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">1</td> <td style="width: 20%;">2</td> <td style="width: 20%;">3</td> <td style="width: 20%;">4</td> <td style="width: 20%;">5</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5
1	2	3	4	5		
b). EN COCHE PRIVADO	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">1</td> <td style="width: 20%;">2</td> <td style="width: 20%;">3</td> <td style="width: 20%;">4</td> <td style="width: 20%;">5</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5
1	2	3	4	5		
c). EN MOTO	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">1</td> <td style="width: 20%;">2</td> <td style="width: 20%;">3</td> <td style="width: 20%;">4</td> <td style="width: 20%;">5</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5
1	2	3	4	5		
d). EN TRANSPORTE PÚBLICO.....	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">1</td> <td style="width: 20%;">2</td> <td style="width: 20%;">3</td> <td style="width: 20%;">4</td> <td style="width: 20%;">5</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5
1	2	3	4	5		
e). BICICLETA.....	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">1</td> <td style="width: 20%;">2</td> <td style="width: 20%;">3</td> <td style="width: 20%;">4</td> <td style="width: 20%;">5</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5
1	2	3	4	5		
f). VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP).....	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">1</td> <td style="width: 20%;">2</td> <td style="width: 20%;">3</td> <td style="width: 20%;">4</td> <td style="width: 20%;">5</td> </tr> </table>	1	2	3	4	5
1	2	3	4	5		

6.- ¿CÓMO PERCIBE EN TÉRMINOS DE SEGURIDAD CADA UNO DE ESTOS TRANSPORTES?

	MUY SEGURO	BASTANTE SEGURO	POCO SEGURO	NADA SEGURO	Ns/Nc
a). A PIE	1	2	3	4	5
b). EL COCHE PRIVADO	1	2	3	4	5
c). LA MOTO	1	2	3	4	5
d). EL TRANSPORTE PÚBLICO (AUTOBÚS, TREN)	1	2	3	4	5
e). LA BICICLETA	1	2	3	4	5
f). VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)	1	2	3	4	5

7.1- ¿TIENES MENORES BAJO TUTELA?

- Si 1

- No 2



7.2- SI TIENE UNA PERSONA MENOR BAJO TUTELA (HIJO/A...), ¿CÓMO PERCIBE EN TÉRMINOS DE SEGURIDAD CADA UNO DE ESTOS TRANSPORTES?

	MUY SEGURO	BASTANTE SEGURO	POCO SEGURO	NADA SEGURO	Ns/Nc
a). A PIE	1	2	3	4	5
b). EL COCHE PRIVADO	1	2	3	4	5
c). LA MOTO	1	2	3	4	5
d). EL TRANSPORTE PÚBLICO (AUTOBÚS, TREN)	1	2	3	4	5
e). LA BICICLETA	1	2	3	4	5
f). VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)	1	2	3	4	5

8.- ¿TIENE POSIBILIDAD DE UTILIZAR EN SUS DESPLAZAMIENTOS PERSONALES (COMO CONDUCTOR/A) LOS SIGUIENTES MEDIOS DE TRANSPORTE?

	Si	No	Ns/Nc
A.- COCHE	1	2	3
B.- MOTO	1	2	3
C.- BICICLETA	1	2	3
D.- VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)	1	2	3

9.- ¿CUÁNTAS BICICLETAS EN CONDICIONES DE USO HAY EN SU HOGAR?



(Para los/as hogares que disponen de bicicleta)

9.1- ¿CUÁNTAS DE ESAS BICICLETAS SON ELÉCTRICAS?

9.2- ¿CUÁNTAS ESTÁN SIN USAR?



<p>10.- HABITUALMENTE, ¿DÓNDE GUARDA SUS BICICLETAS? (SÓLO UNA RESPUESTA)</p> <ul style="list-style-type: none"> - DENTRO DEL DOMICILIO (HABITACIONES, BALCÓN, <u>BASILLO</u>)..... 1 - EN UNA ZONA PRIVADA DEL EDIFICIO (TRASTERO, <u>GARAJE</u>)..... 2 - EN UNA ZONA COMÚN DEL EDIFICIO (PORTAL, CUARTO <u>COMÚN</u>)..... 3 - EN LA CALLE..... 4 - OTROS (<u>PARKING</u> DE BICICLETAS..)..... 5 	<p>11.- EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS, ¿LES HAN ROBADO ALGUNA VEZ LA BICICLETA?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sí 1 - No..... 2 - Ns/Nc..... 3 																												
<p><i>(Para a los/as que les han robado la bicicleta)</i></p> <p>11.a- ¿DÓNDE TENÍA LA BICICLETA CUANDO SE LA ROBARON?</p> <ul style="list-style-type: none"> - EN CASA 1 - EN LA CALLE..... 2 - EN UN GARAJE 3 - EN PARKING DE BICICLETAS..... 4 - <u>OTROS</u>..... 5 	<p>11.b- ¿DENUNCIÓ EL ROBO?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sí 1 - No..... 2 - Ns/Nc..... 3 																												
<p>11.c- ¿CONSIGUIÓ RECUPERAR LA BICICLETA?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sí 1 - No..... 2 - Ns/Nc..... 3 																													
<p><i>(Para todos/as)</i></p> <p>12.- ¿SABE ANDAR EN BICICLETA?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sí..... 1 - No..... 2 	<p><i>(Para los/as que saben andar en bicicleta)</i></p> <p>12.a- ¿SE SIENTE CON CAPACIDAD DE ANDAR EN BICICLETA DE FORMA SEGURA POR SU ENTORNO URBANO?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sí 1 - No 2 																												
<p><i>(Para los/as que no saben andar en bicicleta)</i></p> <p>13.- ¿LE GUSTARÍA ADQUIRIR LA CAPACIDAD DE ANDAR EN BICICLETA DE FORMA SEGURA POR SU ENTORNO URBANO?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sí 1 - No 2 																													
<p><i>(Para los/as que utilizan la bicicleta)</i></p> <p>14.- USTED NOS HA DICHO QUE UTILIZA LA BICICLETA... "RESPUESTA P5"</p>																													
<p>15.- ¿POR QUÉ MOTIVOS UTILIZA LA BICICLETA?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">Sí</th> <th style="text-align: center;">No</th> <th style="text-align: center;">Ns/Nc</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- POR TRABAJO.....</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td>- POR ESTUDIOS.....</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td>- POR GESTIONES-COMPRAS.....</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td>- POR RECREO-DICHO-PASEO (NO <u>DEPORTE</u>).....</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td>- POR DEPORTE.....</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td>- POR CUIDADOS (DE MENORES Y/O <u>MAYORES</u>).....</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> </tbody> </table>			Sí	No	Ns/Nc	- POR TRABAJO.....	1	2	3	- POR ESTUDIOS.....	1	2	3	- POR GESTIONES-COMPRAS.....	1	2	3	- POR RECREO-DICHO-PASEO (NO <u>DEPORTE</u>).....	1	2	3	- POR DEPORTE.....	1	2	3	- POR CUIDADOS (DE MENORES Y/O <u>MAYORES</u>).....	1	2	3
	Sí	No	Ns/Nc																										
- POR TRABAJO.....	1	2	3																										
- POR ESTUDIOS.....	1	2	3																										
- POR GESTIONES-COMPRAS.....	1	2	3																										
- POR RECREO-DICHO-PASEO (NO <u>DEPORTE</u>).....	1	2	3																										
- POR DEPORTE.....	1	2	3																										
- POR CUIDADOS (DE MENORES Y/O <u>MAYORES</u>).....	1	2	3																										

(Para las personas que por lo menos utilizan la bicicleta una vez al mes por motivos de trabajo, estudios o gestiones-compras)

C.- FORMA Y MOTIVOS PARA UTILIZAR LA BICICLETA PARA DESPLAZARSE

<p>16.- ATENDIENDO AL MOTIVO PRINCIPAL O MÁS FRECUENTE POR EL QUE SUELE DESPLAZARSE EN BICICLETA, DIGAME: ¿HA UTILIZADO SIEMPRE LA BICICLETA O ANTES UTILIZABA OTRO MODO?</p> <ul style="list-style-type: none"> - SIEMPRE HE UTILIZADO LA BICICLETA PARA REALIZAR ESE DESPLAZAMIENTO.....1 - ANTES UTILIZABA OTRO MODO.....2 	<p>17.- QUÉ OTRO MEDIO UTILIZABA?</p> <ul style="list-style-type: none"> - A PIE.....1 - EN MOTO.....2 - EN AUTOBÚS.....3 - EN TREN.....4 - EN VEHÍCULO PRIVADO.....5 - EN VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP).....6
<p>18.- ¿QUÉ DISTANCIA SUELE RECORRER HABITUALMENTE EN ESE DESPLAZAMIENTO (SOLO PARA EL VIAJE DE IDA)?</p> <ul style="list-style-type: none"> - MENOS DE 1 KM.....1 - ENTRE 1,1 Y 3 KM.....2 - ENTRE 3,1 Y 5 KM.....3 - ENTRE 5,1 Y 10 KM.....4 - MÁS DE 10 KM.....6 - NS/NC.....7 	<p>19.- ¿CUÁNTO TIEMPO INVIERTE EN RECORRER ESA DISTANCIA? (SOLO PARA EL VIAJE DE IDA)?</p> <ul style="list-style-type: none"> - MENOS DE 5 MINUTOS.....1 - ENTRE 5 Y 10 MINUTOS.....2 - ENTRE 11 Y 15 MINUTOS.....3 - ENTRE 16-20 MINUTOS.....4 - MÁS DE 20 MINUTOS.....5 - NS/NC.....6
<p>20.- ¿SUELE UTILIZAR CASCO EN ESE DESPLAZAMIENTO?</p> <ul style="list-style-type: none"> - SI.....1 - NO.....2 	<p>21.- ¿QUÉ TIPO DE BICICLETA ES LA QUE MÁS USA EN SUS DESPLAZAMIENTOS?</p> <ul style="list-style-type: none"> - BTT / MOUNTAIN BIKE/GRAVEL.....1 - DE CIUDAD / DE PASEO/HÍBRIDA.....2 - DE CARRETERA /DE CORREDOR.....3 - PLEGABLE.....4 - OTRAS (CICLOS DE CARGA, CUALQUIER OTRO TIPO NO RECOGIDO).....5
<p>22.- ¿ES ESA BICICLETA ELÉCTRICA?</p> <ul style="list-style-type: none"> - SI.....1 - NO.....2 	<p>23.- ¿SUELE DEJAR DE UTILIZAR LA BICICLETA ANTE CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS ADVERSAS (EXCESIVO FRÍO, CALOR, LLUVIA, VIENTO)?</p> <ul style="list-style-type: none"> - SI, SIEMPRE.....1 - SI, BASTANTES VECES.....2 - SI, POCAS VECES.....3 - NO, NUNCA.....4 - NS/NC.....5
<p>(Solo para las personas que siempre, bastantes veces o pocas veces dejan de usar la bicicleta debido al mal tiempo)</p>	
<p>24.- ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES FACTORES SERÍAN EL MÁS NECESARIO PARA QUE SIGA UTILIZANDO LA BICICLETA ANTE CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS ADVERSAS?</p> <ul style="list-style-type: none"> - DISPONER DE ROPA/INDUMENTARIA ESPECÍFICA PARA LAS CONDICIONES ADVERSAS.....1 - TENER UNA BICICLETA MÁS APROPIADA PARA ANDAR EN CONDICIONES ADVERSAS.....2 - TENER ACCESO A VÍAS CICLISTAS MENOS PELIGROSAS (NO RESBALAR, CHARCOS).....3 - DISPONER EN EL DESTINO DE UN LUGAR ADECUADO PARA CAMBIARME DE ROPA.....4 - DISPONER EN DESTINO DE UN LUGAR RESGUARDADO PARA APARCAR LA BICICLETA.....5 - (NO LEER) NO ESTÁ DISPUESTO/A ANDAR CON CLIMATOLOGÍA ADVERSA.....6 - OTRAS.....7 	

25.- ¿QUÉ IMPORTANCIA TIENEN PARA USTED CADA UNO DE LOS SIGUIENTES MOTIVOS A LA HORA DE UTILIZAR LA BICICLETA EN VEZ DE OTROS MODOS DE TRANSPORTE?

	MUCHA IMPORTANCIA	BASTANTE IMPORTANCIA	POCA IMPORTANCIA	NINGUNA IMPORTANCIA	Ns/Nc
A. LA RAPIDEZ DEL DESPLAZAMIENTO EN BICICLETA.....	1	2	3	4	5
B. EL MENOR COSTE ECONÓMICO DE LA BICICLETA.....	1	2	3	4	5
C. EL MENOR IMPACTO AMBIENTAL DE LA BICICLETA (NO CONTAMINA).....	1	2	3	4	5
D. LA COMODIDAD DEL DESPLAZAMIENTO EN BICICLETA.....	1	2	3	4	5
E. TENER UN COMPORTAMIENTO SALUDABLE.....	1	2	3	4	5
F. EL MAYOR DISFRUTE DEL DESPLAZAMIENTO EN BICICLETA.....	1	2	3	4	5
G. LA FIABILIDAD DE LA DURACIÓN DEL DESPLAZAMIENTO EN BICICLETA.....	1	2	3	4	5

26.- ¿SUELE TRANSPORTAR SU BICICLETA EN EL TREN O AUTOBÚS?

- SI, HABITUALMENTE.....1
- SI, CON CIERTA FRECUENCIA.....2
- SI, ESPORÁDICAMENTE.....3
- NO, NUNCA.....4

27.- ¿SUELE APARCAR SU BICICLETA EN ESTACIONES O PARADAS DE TREN O AUTOBÚS PARA LUEGO COGER UN TREN O UN AUTOBÚS?

- SI, HABITUALMENTE.....1
- SI, CON CIERTA FRECUENCIA.....2
- SI, ESPORÁDICAMENTE.....3
- NO, NUNCA.....4

(Para las personas que nunca utilizan la bicicleta, lo hacen menos de una vez al mes o solo la usan para deporte y recreoocio-paseo)

D.- MOTIVOS PARA NO UTILIZAR LA BICICLETA E INTERÉS PARA HACERLO

28.- EN EL PASADO, ¿HA UTILIZADO LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE (POR ESTUDIOS, TRABAJO, ENCARGOS...) CON CIERTA REGULARIDAD (AL MENOS UNA VEZ AL MES)?

- SI.....1
- NO.....2
- Ns/Nc.....3

29.- ¿QUÉ GRADO DE IMPORTANCIA TIENEN PARA USTED, CADA UNO DE LOS SIGUIENTES ASPECTOS PARA NO UTILIZAR LA BICICLETA A LA HORA DESPLAZARSE COTIDIANAMENTE (COMO MEDIO DE TRANSPORTE)?

	MUCHA IMPORTANCIA	BASTANTE IMPORTANCIA	POCA IMPORTANCIA	NINGUNA IMPORTANCIA	Ns/Nc
a). LA FALTA DE FORMA FÍSICA, PROBLEMAS DE SALUD, LA EDAD.....	1	2	3	4	5
b). PELIGROSIDAD DEL TRÁFICO, RIESGO DE ACCIDENTES.....	1	2	3	4	5
c). INCIENCIAS METEOROLÓGICAS (CLIMATOLOGÍA).....	1	2	3	4	5
d). FALTA DE FACILIDADES PARA LOS/AS CICLISTAS (CARRILES BICI, APARCAMIENTOS, SITIO EN CASA.....)	1	2	3	4	5
e). OROGRAFÍA (CUESTAS.....)	1	2	3	4	5
f). DISTANCIA A RECORRER.....	1	2	3	4	5
g). FALTA DE HABILIDAD EN EL MANEJO DE LA BICICLETA.....	1	2	3	4	5
h). MIEDO AL ROBO DE LA BICICLETA.....	1	2	3	4	5
i). PEREZA FÍSICA.....	1	2	3	4	5
j). DIFICULTAD PARA COMBINAR USO DE LA BICICLETA CON OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE (AUTOBÚS, TREN.....)	1	2	3	4	5
k). CONSIDERAS QUE LA BICICLETA NO ES UN MODO DE TRANSPORTE ADECUADO PARA USTED.....	1	2	3	4	5

<p><i>(También a personas que no saben andar en bici pero les gustaría)</i></p> <p>30.- ¿EN QUÉ MEDIDA SE ENCUENTRA INTERESADO/A EN UTILIZAR LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE COTIDIANO?</p> <ul style="list-style-type: none"> - MUY INTERESADO/A 1 - BASTANTE INTERESADO/A 2 - POCO INTERESADO/A 3 - NADA INTERESADO/A 4 - Ns/Nc 5 	<p><i>(Para las personas interesadas)</i></p> <p>31.- USANDO LA BICICLETA PARA SUS DESPLAZAMIENTOS, ¿QUÉ MODO DE TRANSPORTE UTILIZARÍA MENOS?</p> <ul style="list-style-type: none"> - EL IR ANDANDO 1 - LA MOTO 2 - EL TRANSPORTE PÚBLICO (AUTOBÚS, TREN) 3 - EL COCHE PRIVADO 4 - NS/NC 5 																		
<p>32.- ¿EN QUÉ MEDIDA ESTARÍA INTERESADO/A EN ACUDIR A UN CURSILLO PARA APRENDER O ADQUIRIR MÁS HABILIDAD EN EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE?</p> <ul style="list-style-type: none"> - MUY INTERESADO/A 1 - BASTANTE INTERESADO/A 2 - POCO INTERESADO/A 3 - NADA INTERESADO/A 4 - NS/NC 5 																			
<p><i>(Para TODOS/AS)</i></p>																			
<p>E.- IMAGEN DE LA BICICLETA</p>																			
<p>33.- EN SU OPINIÓN, EN LA ACTUALIDAD, LA UTILIZACIÓN DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE ES ALGO QUE SOCIALMENTE SE ENCUENTRA...</p> <ul style="list-style-type: none"> - MUY BIEN VISTO 1 - BASTANTE BIEN VISTO 2 - POCO BIEN VISTO 3 - NADA BIEN VISTO 4 - Ns/NC 5 																			
<p>F.- CONVIVENCIA ENTRE MODOS DE TRANSPORTE</p>																			
<p>34.- ¿CÓMO VALORA LA CONVIVENCIA DE LOS/AS PEATONES CON LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS?</p> <ul style="list-style-type: none"> - MUY CONFLICTIVA 1 - BASTANTE CONFLICTIVA 2 - POCO CONFLICTIVA 3 - NADA CONFLICTIVA 4 - Ns/NC 5 																			
<p>35.- ¿CÓMO VALORA LA CONVIVENCIA DE LOS/AS CICLISTAS CON LOS/AS PEATONES/AS? ¿Y DE LOS/AS CICLISTAS CON LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS (COCHE, MOTO, BUS)?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>MUY CONFLICTIVA</th> <th>BASTANTE CONFLICTIVA</th> <th>POCO CONFLICTIVA</th> <th>NADA CONFLICTIVA</th> <th>Ns/NC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A.- LA CONVIVENCIA DE LOS/AS CICLISTAS CON LOS/AS PEATONES/AS</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>B.- LA CONVIVENCIA DE LOS/AS CICLISTAS CON LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>			MUY CONFLICTIVA	BASTANTE CONFLICTIVA	POCO CONFLICTIVA	NADA CONFLICTIVA	Ns/NC	A.- LA CONVIVENCIA DE LOS/AS CICLISTAS CON LOS/AS PEATONES/AS	1	2	3	4	5	B.- LA CONVIVENCIA DE LOS/AS CICLISTAS CON LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS	1	2	3	4	5
	MUY CONFLICTIVA	BASTANTE CONFLICTIVA	POCO CONFLICTIVA	NADA CONFLICTIVA	Ns/NC														
A.- LA CONVIVENCIA DE LOS/AS CICLISTAS CON LOS/AS PEATONES/AS	1	2	3	4	5														
B.- LA CONVIVENCIA DE LOS/AS CICLISTAS CON LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS	1	2	3	4	5														

H.- SERVICIO DE BICICLETAS PÚBLICAS

36.- ¿EN QUÉ GRADO SE ENCUENTRA INTERESADO/A EN UTILIZAR UN SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER DE BICICLETAS?

- MUY INTERESADO/A 1
- BASTANTE INTERESADO/A 2
- POCO INTERESADO/A 3
- NADA INTERESADO/A 4
- YA SOY USUARIO/A (DBIZI) 5
- Ns/Nc 6

37.- ¿ESTARÍA INTERESADO/A EN LA IMPLANTACIÓN DE PUNTOS DE AUTORREPARACIÓN O INFLADO EN EL ENTORNO DE LAS VÍAS CICLISTAS?

- MUY INTERESADO/A 1
- BASTANTE INTERESADO/A 2
- POCO INTERESADO/A 3
- NADA INTERESADO/A 4
- Ns/Nc 5

I.- PROMOCIÓN DE LA BICICLETA Y POLÍTICAS PÚBLICAS

38.- ¿EN QUÉ MEDIDA SE ENCUENTRA DE ACUERDO CON QUE, EN SU MUNICIPIO, SE LIMITE EL ESPACIO AL AUTOMÓVIL (ESTRECHAR CARRETERAS, REDUCIR EL NÚMERO DE APARCAMIENTOS) PARA DÁRSELO A LA BICICLETA?

- MUY DE ACUERDO 1
- BASTANTE DE ACUERDO 2
- POCO DE ACUERDO 3
- NADA DE ACUERDO 4
- Ns/Nc 5

39.- ¿EN QUÉ MEDIDA SE ENCUENTRA DE ACUERDO CON QUE EN SU MUNICIPIO SE LLEVEN A CABO ACCIONES TENDENTES A REDUCIR LA VELOCIDAD DEL TRÁFICO Y EL VOLUMEN DE AUTOMÓVILES?

- MUY DE ACUERDO 1
- BASTANTE DE ACUERDO 2
- POCO DE ACUERDO 3
- NADA DE ACUERDO 4
- Ns/Nc 5

40.- ¿QUÉ GRADO DE IMPORTANCIA LE OTORGA A LOS SIGUIENTES FACTORES PARA QUE USTED UTILICE MÁS LA BICICLETA EN SUS DESPLAZAMIENTOS?

	MUCHA IMPORTANCIA	BASTANTE IMPORTANCIA	POCA IMPORTANCIA	NINGUNA IMPORTANCIA	Ns/Nc
a). APRENDER A CIRCULAR EN BICI CON MAYOR SEGURIDAD.....	1	2	3	4	<u>5</u>
b). TENER MÁS Y MEJORES ESPACIOS Y VÍAS (BIDEGORRIS) PARA CIRCULAR EN BICICLETA.....	1	2	3	4	<u>5</u>
c). CALMAR EL TRÁFICO, CON MENOS COCHES Y REDUCIENDO SU VELOCIDAD.....	1	2	3	4	<u>5</u>
e). CONTAR CON UN LUGAR ADECUADO PARA GUARDAR LA BICI EN CASA.....	1	2	3	4	<u>5</u>
f). TENER MÁS Y MEJORES APARCAMIENTOS PÚBLICOS (EN DESTINO) PARA BICICLETAS.....	1	2	3	4	5
g). TENER LA POSIBILIDAD DE COMBINAR EL USO DE LA BICICLETA CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE.....	1	2	3	4	5
h). TENER DISPONIBILIDAD DE UNA BICI (PROPIA O DE ALQUILER).....	1	2	3	4	<u>5</u>

41.- EN UNA ESCALA DE PUNTUACIÓN DE 0 A 10 PUNTOS, DONDE 0 ES MUY MAL Y 10 MUY BIEN, ¿CÓMO DIRÍA QUE SE ESTÁ PROMOCIONANDO EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN GIPUZKOA?

00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 Ns/Nc

42.- ¿EN QUÉ MEDIDA SE ENCUENTRA DE ACUERDO CON QUE, EN GIPUZKOA, SE DESTINEN MÁS RECURSOS PÚBLICOS A LA MOVILIDAD CICLISTA?

- MUY DE ACUERDO 1
- BASTANTE DE ACUERDO 2
- POCO DE ACUERDO 3
- NADA DE ACUERDO 4
- NS/NC 5

43.- ¿EN QUÉ ÁMBITOS CONSIDERA QUE ES IMPORTANTE LA INVERSIÓN PÚBLICA PARA FAVORECER LA MOVILIDAD EN BICICLETA? (MULTIPLE CON 3 OPCIONES MÁXIMO)

- INFRAESTRUCTURA (CARRILES BICI O BIDEGORRISI) 1
- APARCAMIENTOS SEGUROS 2
- FORMACIÓN PARA APRENDER A CIRCULAR EN CENTROS EDUCATIVOS 3
- PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA EN CENTROS DE TRABAJO 4
- AYUDAS PARA LA COMPRA Y REPARACIÓN DE BICICLETAS CONVENCIONALES Y ELÉCTRICAS 5
- COMUNICACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN 6
- SISTEMAS DE BICICLETA PÚBLICA Y COMPARTIDA 7
- DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS CON CICLOS DE CARGA (CICLOGÍSTICA) 8
- OTROS / NADA DE ACUERDO 9

J.- LO MEJOR Y PEOR DE UTILIZAR LA BICICLETA

44.- ¿DÍGAME EN SU OPINIÓN QUÉ ES LO MEJOR DE ANDAR EN BICICLETA?

45.- ¿DÍGAME EN SU OPINIÓN QUÉ ES LO PEOR DE ANDAR EN BICICLETA?

46.- OBSERVACIONES



Ingartek Consulting S.L.- BILBAO
Plaza Venezuela, 1 – 1º Dcha.
48001 BILBAO (BIZKAIA)

Ingartek Consulting S.L. - GIPUZKOA
Parque Científico y Tecnológico de Guipúzcoa
Paseo Mikeletegi, 54, Planta 0, Módulo 16.
20009 DONOSTIA (Guipúzcoa)

Tel: (+34) 946 55 62 23

Email: info@ingartek.com

www.ingartek.com