



AYUNTAMIENTO DE SEVILLA
Urbanismo

**INVESTIGACION SOBRE EL USO DE BICICLETAS EN LA
CIUDAD DE SEVILLA Y LAS DEMANDAS DE LOS USUARIOS**

***Informe realizado por SIGMA DOS, S.A. a la Gerencia de Urbanismo
del Ayuntamiento de Sevilla***

SEVILLA, SEPTIEMBRE DE 2006



Gerencia de Urbanismo
Servicio Observatorio y Control de Procesos

ÍNDICE

PRESENTACION	4
ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACION.....	4
DESCRIPCION DEL INFORME.....	5
FICHA TECNICA DEL MUESTREO PRINCIPAL.....	5
1 MACROMAGNITUDES: TOTAL DE USUARIOS Y PARQUE DE BICICLETAS.....	6
1.1 TOTAL DE USUARIOS DE BICICLETAS.....	6
1.2 PARQUE DE BICICLETAS.....	7
1.2.1 HOGARES CON BICICLETAS	7
1.2.2 PARQUE DE BICICLETAS.....	9
2 LOS USUARIOS DE BICICLETAS DE LA CIUDAD DE SEVILLA.	10
2.1 DESCRIPCION SOCIODEMOGRAFICA DE LOS USUARIOS.....	10
2.2 HÁBITOS DE USO DE BICICLETA	12
2.2.1 FRECUENCIAS DE USO.....	12
2.2.2 DIAS DE LA SEMANA EN QUE SE UTILIZA LA BICICLETA	15
2.3 MOTIVACIONES PARA EL USO DE BICICLETAS	16
2.3.1 MOTIVOS PRINCIPALES DE USO.....	16
2.3.2 VALORACION DE RAZONES PARA UTILIZAR LA BICICLETA	17
3 LOS NO USUARIOS DE BICICLETAS.....	20
3.1 DESCRIPCION SOCIODEMOGRAFICA DE LOS NO USUARIOS.....	20
3.2 FRENOS AL USO DE BICICLETAS.....	21
4 EL PROYECTO DE AMPLIACION DE VIAS CICLISTAS.....	24

4.1 VALORACION DE LA ACTUACION DEL AYUNTAMIENTO Y DEMANDAS EN TORNO A LA CIRCULACION CICLISTA.....	24
4.1.1 VALORACION DE LA ACTUACION MUNICIPAL HASTA EL MOMENTO	24
4.1.2 MEJORAS SUGERIDAS POR EL PÚBLICO	25
4.2 NIVEL DE CONOCIMIENTO DEL PROYECTO	29
4.3 VALORACION DEL PROYECTO	31
4.3.1 VALORACION GLOBAL	31
4.3.2 VALORACION DE ASPECTOS PARCIALES.....	32
4.3.3 ACTITUDES HACIA LAS CONSECUENCIAS DEL PROYECTO	36

PRESENTACION

ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACION

En el presente informe se exponen las conclusiones del estudio de la demanda de las vías ciclistas proyectadas por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla.

La investigación responde a la necesidad de obtener información prospectiva que permita conocer **los hábitos, necesidades y expectativas de los vecinos de Sevilla en relación con el uso de bicicletas**, sirviendo de elemento de contraste para la elaboración final y comunicación pública de las vías para bicicletas que la Gerencia de Urbanismo ha empezado a ejecutar.

La investigación se ha basado en un muestreo aleatorio de 800 hogares, que incluye tanto a usuarios de bicicletas como a no usuarios. Los usuarios han contestado específicamente una parte del cuestionario y los no usuarios otra, que aporta información relevante sobre sus frenos y propensión al uso a la vista del proyecto. Este planteamiento, además, ha permitido

conocer con exactitud cuál es la proporción real de usuarios de bicis sobre no usuarios.

Dado que este dato se desconocía al inicio de la investigación, se estableció realizar un muestreo adicional de 100 entrevistas a usuarios cotidianos de bicicletas, según criterios no aleatorios (muestreo de conveniencia), en previsión de que la proporción real de ciclista fuese tan baja que le correspondiese una parte tan pequeña de las 800 entrevistas previstas que hiciese inviable obtener datos fiables sobre sus comportamientos.

Con las 100 entrevistas adicionales podíamos garantizar datos relevantes estadísticamente, si se producía tal eventualidad. Puesto que no se ha producido (el muestreo domiciliario ha recogido 206 usuarios de bicis, cantidad que ofrece óptima representatividad estadística), hemos dedicado un anexo al final del documento a la explotación de las 100 entrevistas adicionales obtenidas por muestreo de conveniencia. No es posible sumar estas 100 a las 206 obtenidas por muestreo probabilístico, ya que se desvirtuaría los datos. Por ello, la explotación de estas 100 entrevistas se ha

realizado por separado y sus conclusiones se ofrecen al final del informe. Podemos adelantar que coinciden en alto grado con las del estudio con muestreo domiciliario, reforzando la validez de las conclusiones.

DESCRIPCION DEL INFORME

Este documento se divide en las partes siguientes:

1. **Macromagnitudes: Total de usuarios y parque de bicicletas.** En este capítulo se cuantifica la demanda potencial de las futuras vías ciclistas.
2. **Los usuarios de bicicletas de la ciudad de Sevilla** (descripción sociodemográfica de los usuarios, hábitos de uso de bicicleta, motivaciones).
3. **Los no usuarios de bicicletas** (descripción sociodemográfica, frenos al uso de bicicletas).
4. **El proyecto de ampliación de vías ciclistas**, que incluye: La valoración de la actuación municipal en materia de bicicletas hasta la fecha de la consulta, el nivel de conocimiento del proyecto previsto, la valoración del mismo y las actitudes hacia las consecuencias del proyecto).
5. **Estimaciones de utilización de las vías ciclistas y servicios auxiliares.**

6. **Anexo:** Explotación del muestreo adicional sobre usuarios cualificados.

FICHA TECNICA DEL MUESTREO PRINCIPAL

- **Universo:** Hogares.
- **Ámbito:** Municipio de Sevilla.
- **Muestra: 800 entrevistas** (para un margen de error estadístico de $\pm 3,54\%$ para datos globales, al nivel de confianza del 95.5% (dos sigma), estimando la dispersión de datos más extrema como $P=Q=50$).
- **Muestreo:** Probabilístico estratificado por secciones censales, con sistema de rutas aleatorias para la selección final de hogares y modificación por sistema de cuotas de sexo y edad.
- **Fecha del trabajo de campo:** Del 27 de Abril al 21 de Junio de 2006

1 MACROMAGNITUDES: TOTAL DE USUARIOS Y PARQUE DE BICICLETAS.

En este capítulo se recoge la cuantificación del número de bicicletas y usuarios de las mismas, destinatarios potenciales de las nuevas vías ciclistas.

El estudio se planteó como una investigación doble:

- **Encuesta a adultos:** Estructuradas las cuotas prefijadas de sexo y edad correspondientes al peso de los diversos segmentos de mayores de 18 años, el estudio refleja datos representativos de la población adulta de Sevilla.
- **Datos por hogares:** Dado que cada entrevistado era representante de un solo hogar, la muestra *también* es representativa de los hogares sevillanos. Teniendo ello en cuenta, pudimos recabar información sobre el resto de los miembros del hogar, su uso de bicicletas y el número de bicicletas existentes en el mismo.

1.1 TOTAL DE USUARIOS DE BICICLETAS

El porcentaje de usuarios de bicicletas adultos en Sevilla sobre el total de mayores de 18 años es un **25,8%**. Aplicando este dato al censo, suponen un **17,5% del total de habitantes**. Los menores de 18 años que usan la bicicleta alcanzan el 9,3% de los sevillanos.

Por tanto, la **proporción total de usuarios de bicicletas**, de cualquier edad, es un **26,8%**.

Los datos aplicables a la estimación del total de usuarios en Sevilla son estos:

ESTIMACION DE USUARIOS DE BICICLETAS EN LA CIUDAD DE SEVILLA	%	ESTIMACION SOBRE TOTAL HABITANTES
TOTAL USUARIOS SOBRE TOTAL DE HABITANTES	26,8%	188.706
ADULTOS USUARIOS SOBRE TOTAL HABITANTES	17,5%	123.247
MENORES USUARIOS SOBRE TOTAL HABITANTES	9,3%	65.458
TOTAL DE HABITANTES 2005:		704.154

Tomando como base el total de usuarios el reparto entre grupos de edad es el que sigue:

DISTRIBUCION DE USUARIOS DE BICICLETAS POR NIVEL DE EDAD	%
ADULTOS USUARIOS SOBRE TOTAL USUARIOS	65,3%
MENORES USUARIOS SOBRE TOTAL USUARIOS	34,7%
	100%

Se trata, por tanto, de una población usuaria (aunque sea esporádicamente), sobre todo mayor de 18 años¹.

1.2 PARQUE DE BICICLETAS

1.2.1 HOGARES CON BICICLETAS

El 55,3% de los hogares hispalenses cuenta al menos con una bicicleta.

La proyección de este dato al total de hogares implica un total de hogares en los que existen bicicletas que supera los 125.000.

¹ Sólo se incluyen en el dato usuarios de bicicletas, no de triciclos, patinetes, monopatines o cualquier otro tipo de vehículo similar.

PARQUE DE BICICLETAS EN LA CIUDAD DE SEVILLA	%
PORCENTAJE DE HOGARES CON AL MENOS UNA BICICLETA	55,3%
TOTAL DE HOGARES CON AL MENOS UNA BICICLETA	125.365
TOTAL DE VIVIENDAS PRINCIPALES 2001	226.621

El reparto por hogares del número de bicicletas es el siguiente:

¿CUÁNTAS BICICLETAS HAY EN SU HOGAR, AUNQUE NO SE USEN HABITUALMENTE?	%	ESTIMACION SOBRE TOTAL DE HOGARES
NINGUNA	44,7%	101.300
UNA	27,5%	62.321
DOS	19,5%	44.191
TRES O MÁS	8,3%	18.810
	100%	226.621

Por tanto lo más habitual es que, de existir alguna, haya en los hogares una única bicicleta por unidad familiar.

En total, el 47% de los hogares cuenta con 1 ó 2 bicis, siendo raro que se supere ese número (sólo en el 8% de los casos).

Como cabe esperar, el número de bicicletas aumenta conforme es mayor el núcleo familiar:

- La mayoría de las familias unipersonales (76%) no tienen bicicletas.
- A partir de cuatro convivientes, desciende notablemente el número de hogares sin bicicletas, disparándose la proporción de viviendas con dos bicicletas o más.

¿CUÁNTAS BICICLETAS HAY EN SU HOGAR, AUNQUE NO SE USEN HABITUALMENTE?

NUMERO DE MIEMBROS DEL HOGAR	NINGUNA BICI	UNA BICI	DOS BICIS	TRES O MÁS BICIS	
TOTAL	44,7%	27,5%	19,5%	8,3%	100%
UN MIEMBRO	76,6%	23,4%			100%
DOS MIEMBROS	66,8%	24,4%	7,3%	1,5%	100%
TRES MIEMBROS	48,0%	32,9%	13,3%	5,8%	100%
CUATRO MIEMBROS	28,2%	25,7%	34,7%	11,4%	100%
CINCO O MÁS MIEMBROS	17,0%	31,3%	29,5%	22,3%	100%

1.2.2 PARQUE DE BICICLETAS

Tomando como referente el total de bicicletas identificadas en los hogares consultados de la muestra (763 en un total de 800 hogares) y la referencia de un total de viviendas principales de 226.621, **podemos estimar el parque total de bicicletas de la ciudad en 216.410.**

PARQUE DE BICICLETAS EN LA CIUDAD DE SEVILLA

TOTAL DE VIVIENDAS PRINCIPALES 2001	226.621
TOTAL DE BICICLETAS EN LA MUESTRA DE 800 HOGARES	763
ESTIMACION DEL PARQUE TOTAL DE BICICLETAS EN SEVILLA	216.410

Con cierto riesgo de imprecisión, debido a que se trata de cálculos a partir de las estimaciones que hemos mostrado anteriormente, podemos proyectar una proporción de bicicletas sin uso actual, aunque sea ocasional, en los siguientes niveles:

Así pues, un 13% de las bicicletas que se poseen no tienen uso ninguno.

USO HABITUAL DEL PARQUE DE BICICLETAS	ESTIMACION SOBRE TOTAL DE HABITANTES	%
ESTIMACION DEL PARQUE TOTAL DE BICICLETAS EN SEVILLA	216.410	100,0%
ESTIMACION DE PERSONAS QUE USAN ALGUNA VEZ LA BICICLETA	188.706	87,2%
BICICLETAS SIN USO HABITUAL	27.705	12,8%

Es importante tener en cuenta que las correspondientes al 87% restante no tiene por que ser empleadas a diario o siquiera semanalmente, ya que lo que hemos cualificado inicialmente como “usuarios” sólo a quienes usen la bicicleta “aunque sea de vez en cuando”.

2 LOS USUARIOS DE BICICLETAS DE LA CIUDAD DE SEVILLA.

Este capítulo recoge toda la información recopilada sobre los usuarios de bicis, sus hábitos y sus actitudes hacia este medio de transporte.

2.1 DESCRIPCION SOCIODEMOGRAFICA DE LOS USUARIOS

El perfil de usuario más frecuente lo obtenemos a partir de los segmentos sociodemográficos donde es más frecuente la presencia de personas que usan la bicicleta al menos de vez en cuando. Es decir, donde el porcentaje de usuarios es mayor que el total general de (25.8%).

La tabla siguiente recoge estos subgrupos:

SEGMENTOS QUE SUPERAN EL TOTAL PROMEDIO DE USUARIOS	%
PROMEDIO TOTAL	25,80%
HOMBRE	33,8%
18-29 AÑOS	43,4%
30-44 AÑOS	30,4%
ESTUDIANTE	52,0%
AUTONOMO, EMPRESARIO	34,8%
ASALARIADO	33,4%
ESTUDIOS UNIVERSITARIOS	40,9%
ESTUDIOS SECUNDARIOS	38,4%
ESTUDIOS F.P.	32,4%
INGRESOS FAMILIARES SUPERIORES A LA MEDIA	33,3%
INGRESOS FAMILIARES MUY SUPERIORES A LA MEDIA	31,6%
INGRESOS FAMILIARES SOBRE LA MEDIA	26,7%
DISTRITO I	39,4%
DISTRITO VI	31,1%
USA Y CONDUCE COCHE/MOTO	29,4%
HOGAR DE 5 MIEMBROS O MAS	33,9%
HOGAR DE 4 MIEMBROS	31,4%

El perfil más habitual de usuarios de bicicleta es, por tanto, éste:

- Hombres, de 18 a 44 años (sobre todo en los tramos inferiores de edad),
- De hogares superiores a 4 miembros,
- Estudiantes u ocupados,
- Con formación reglada de diversos nivel, pero con predominio de los que han cursado estudios superiores,
- Con ingresos familiares en torno al promedio o superiores² (situación económica holgada),
- Residentes en los distritos urbanos I y VI, que conducen algún vehículo de motor.

Este patrón indica las siguientes **tendencias**:

- **La bicicleta es fundamentalmente un vehículo usado por personas relativamente jóvenes**, pues a partir de los 45 años decrece considerablemente su utilización. A parte de una cuestión de forma física, que indudablemente influye mucho, este

² Hemos medido esta variable como una declaración del individuo en la que podía evaluar las rentas familiares con relación a un nivel promedio de 900 € mensuales, pudiendo responder si son muy superiores (más del doble), superiores, iguales, inferiores o muy inferiores (menos de la mitad) a esa cifra. Este método indirecto crea menos rechazos a contestar y supone una fórmula operativa y válida para tener una impresión suficiente del nivel de ingresos.

comportamiento puede responder también a una falta de mentalidad en las cohortes de edad más altas en la práctica de ejercicio físico. Este factor tiene su importancia en la divulgación del uso de la bicicleta, por cuanto no son los mayores sino los más jóvenes quienes suelen crear y asumir tendencias sociales. Y, hoy por hoy, la realidad sociológica indica que la bici no es algo pasado de moda.

- Los niveles de ingresos familiares, la situación laboral y los niveles de estudios sugieren que **el uso de bicicletas no se basa en que sea una alternativa “barata” al transporte en la mayoría de los casos, un sustitutivo forzoso a los vehículos de motor**, para quien no puede permitirse otra cosa. Al menos no en nuestro entorno actual. Ni es sólo un medio de locomoción de estudiantes, aunque efectivamente estos lo usan de forma prominente. Por tanto, cabe pensar que la bicicleta es un medio que complementa el uso del coche o la moto, por motivos ajenos a su coste de adquisición o mantenimiento (salud, tráfico y aparcamiento, diversión, etc.) y que en modo alguno está estigmatizado socialmente por este factor.

2.2 HÁBITOS DE USO DE BICICLETA

Incluimos aquí:

- La frecuencia de uso de la bicicleta.
- Los días en que se suele emplear ésta (laborables o fines de semana).

2.2.1 FRECUENCIAS DE USO

Las frecuencias de utilización de la bici están **considerablemente repartidas** en sus diversas posibilidades:

¿CON QUÉ FRECUENCIA UTILIZA USTED LA BICI?	%
A DIARIO	21,8%
VARIAS VECES A LA SEMANA	25,2%
UNA VEZ A LA SEMANA	12,6%
VARIAS VECES AL MES	29,1%
UNA VEZ AL MES	3,4%
MENOS DE UNA VEZ AL MES	7,8%
BASE: USUARIOS DE BICICLETA 100%	

- **Destaca el uso frecuente** (al menos una vez por semana), en un **60% de los casos**, frente al 40% que usan la bicicleta de forma infrecuente.
- Aunque la frecuencia que más se repite (29%) es la de varias veces al mes.
- Sin embargo, lo que marca la tendencia es que únicamente un 11% de los que usuarios sólo se desplazan en bicicleta una vez al mes o menos, y que el 47% lo hace a diario o varias veces por semana. Se trata de un uso alto, que extrapolado al total de la población afectar a un **12% de los mayores de 18 años, lo que supone 21.890 habitantes que emplean actualmente la bicicleta a diario o varias veces semanalmente.**

El perfil tipo del usuario diario de bicicleta puede ser descrito a partir de la siguiente segmentación:

SEGMENTO	USA LA BICI A DIARIO
TOTAL	21,8%
HOMBRE	24,4%
30-44 AÑOS	27,1%
65 AÑOS O MAS	37,5%
SIN ESTUDIOS REGLADOS	25,0%
ESTUDIOS UNIVERSITARIOS	33,8%
ASALARIADO	22,6%
AUTONOMO, EMPRESARIO	25,0%
JUBILADO/PENSIONISTA	25,0%
DESEMPLEADO	36,4%
INGRESOS FAMILIARES EN TORNO A LA MEDIA	24,4%
INGRESOS FAMILIARES SUPERIORES A LA MEDIA	26,7%
INGRESOS FAMILIARES INFERIORES A LA MEDIA	75,0%
INGRESOS FAMILIARES MUY INFERIORES A LA MEDIA	100,0%
DISTRITO V	25,8%
DISTRITO I	39,3%
DISTRITO VI	39,3%
NO TIENE COCHE/MOTO	30,8%
TRES BICIS O MÁS EN EL HOGAR	22,2%
UNA BICI EN EL HOGAR	28,0%
HOGAR DE 3 MIEMBROS	22,2%
HOGAR DE 2 MIEMBROS	24,4%
HOGAR DE 1 MIEMBRO	50,0%

Se trata de:

- Más hombre que mujeres.
- Niveles relativamente elevados, aunque sin que se detecte un patrón de continuidad creciente entre los cuatro tramos en los que hemos dividido las edades: El uso diario es mayor en sujetos de 30 a 44 años y en mayores de 65.
- Un dato importante es que en esta tipología es relativamente frecuente la persona que no tiene vehículo a motor.
- Los niveles de estudios, la situación laboral o los ingresos familiares declarados indirectamente, no indican perfiles homogéneos, incluyendo cada una de esas variables segmentos muy diversos.
- Son personas de hogares relativamente pequeños: Son más numerosos en hogares unipersonales, seguidos de los de 2 y 3 miembros.
- El número de bicis en el hogar varía entre 1 y 3.
- Son más habituales en los distritos urbanos I, V y VI.

Como conclusiones podemos inferir de estos datos que **el “ciclista diario” presenta un perfil en el que el factor determinante es la ausencia de otro tipo de vehículo en el hogar.**

A partir de ahí coexisten varios patrones sociales:

- Las personas mayores de 65 años, posiblemente que viven solos en una alta proporción, con ingresos relativamente bajos.
- Sujetos más jóvenes, en torno a 30-44 años, que conviven con varias personas más en el hogar (lo que unido a la ausencia de vehículo de motor, justifica la presencia mayor de 2 ó 3 bicis por vivienda entre estos usuarios de diario).

En el extremo contrario, los **usuarios que manifiestan en mayor medida montar en bicicleta menos de una vez al mes** son estos:

SEGMENTO	USA LA BICI MENOS DE UNA VEZ AL MES
TOTAL	7,8%
MUJER	8,0%
18-29 AÑOS	10,5%
ESTUDIOS DE FP	22,7%
EDUCACION PRIMARIA	10,5%
DESEMPLEADO	18,2%
SUS LABORES	12,5%
INGRESOS FAMILIARES EN TORNO A LA MEDIA	9,8%
INGRESOS FAMILIARES SUPERIORES A LA MEDIA	8,3%
DISTRITO IV	20,8%
DISTRITO III	11,1%
TIENE COCHE/MOTO PERO NO CONDUCE	13,5%
DOS BICIS EN EL HOGAR	10,4%
UNA BICI EN EL HOGAR	8,6%
HOGAR DE 4 MIEMBROS	11,7%
HOGAR DE 3 MIEMBROS	11,1%

En este hábito de uso esporádico son más frecuentes los segmentos siguientes:

- Mujeres
- Jóvenes, de 18 a 29 años.
- Desempleados o amas de casa.
- Con rentas familiares medias o altas.
- En hogares de 3 ó 4 miembros.
- Que no conducen vehículo a motor, aunque está presente en su hogar.
- Existiendo en su domicilio 1 ó 2 bicicletas, quizás compartidas.
- De los distritos III y IV.

Sin olvidar que este grupo, en el conjunto de usuarios de bicicleta supone sólo el 7%, podemos concluir que se trata de un **perfil** considerablemente homogéneo, que hace referencia a **mujeres jóvenes, que no forman parte de la población ocupada** (bien forzosamente o por decisión propia), **viviendo en hogares con hijos u otros dependientes, y que no son quienes utilizan el vehículo familiar**, sin que aparentemente existan indicios de que la situación económica del mismo no sea suficientemente holgada.

2.2.2 DIAS DE LA SEMANA EN QUE SE UTILIZA LA BICICLETA

En relación a los días de la semana en que los usuarios usan más la bicicleta encontramos las siguientes regularidades:

EN SU CASO, CUANDO UTILIZA LA BICI ¿EN QUÉ DÍAS SUELE HACERLO?	%
SOLO FINES DE SEMANA Y FESTIVOS	46,6%
LABORABLES Y FINES DE SEMANA	41,3%
SOLO LABORABLES	11,7%
NS/NC	0,5%

BASE: USUARIOS DE BICICLETA 100%

- Un 41% monta en bicicleta tanto en días laborales como en fines de semana.
- Una pequeña proporción de usuarios utiliza la bicicleta exclusivamente en días de labor (12%).
- Frente a estos, el 47% emplea la bici sólo en fines de semana o festivos, presumiblemente más como fórmula de ocio que como medio para cubrir distancias por obligaciones.

Relacionando la frecuencia con los días en que se emplea preferentemente la bicicleta, encontramos lo siguiente:

EN SU CASO, CUANDO UTILIZA LA BICI ¿EN QUÉ DÍAS SUELE HACERLO?	USO FRECUENTE (una vez por semana o más)	USO INFRECUENTE (menos de una vez por semana)
NS/NC	--	1,2%
LABORABLES Y FINES DE SEMANA	56,1%	19,3%
SOLO LABORABLES	17,1%	3,6%
SOLO FINES DE SEMANA Y FESTIVOS	26,8%	75,9%

BASE: USUARIOS DE BICICLETA 100% 100%

La tendencia principal es que la utilización **frecuente** de la bicicleta (más de una vez a la semana) se vincula con los días **laborales**:

- Mientras que los usuarios frecuentes utilizan la bici en laborables **y** festivos en un 73% de los casos (sólo un 27% de ellos solo en fin de semana),
- El 76% de los usuarios esporádicos se concentra en el uso exclusivo en sábados, domingos o festivos.

2.3 MOTIVACIONES PARA EL USO DE BICICLETAS

En este apartado se analizan:

- Los motivos principales para el uso de bicicletas (desplazamientos al trabajo o estudios, por ocio, por deporte...)
- La valoración que se hace de la importancia para cada usuario de distintas justificaciones para el uso de este medio.

2.3.1 MOTIVOS PRINCIPALES DE USO

Al preguntar por el uso más importante que se da a la bicicleta hemos obtenido las conclusiones que muestra la tabla adjunta:

¿CUÁL ES EL MOTIVO MÁS HABITUAL POR EL QUE UTILIZA LA BICICLETA?	%
OCIO, PASEO	64,6%
IR AL TRABAJO / ESTUDIOS	25,2%
ENTRENAMIENTO, COMPETICION	5,3%
GESTIONES DE CUALQUIER TIPO	4,4%
OTROS	0,5%

BASE: USUARIOS DE BICICLETA 100%

- Consecuentemente con lo que hemos observado hasta el momento, la principal razón para utilizar la bicicleta es el ocio y los paseos, en el 65% de los usuarios.
- A este uso podemos añadir quienes de una manera más rigurosa se toman el ciclismo como deporte, bien como entrenamiento, bien como competición, que son un 5%. Es importante destacar en este punto que los ciclista cuya motivación es la práctica deportiva son una minoría, por lo que no se configuran como los usuarios que cabe esperar en los carriles proyectados por la Gerencia de Urbanismo.
- Quienes montan en bici para ir al trabajo o a su centro de estudios son una cuarta parte de los usuarios, lo que confirma que **el uso de la bicicleta entre los sevillanos en la actualidad no supone de forma extensiva una alternativa de transporte.** Estos usuarios pueden estimarse como un **6,5% de los mayores de 18 años, que suman 11.736 habitantes.**

El uso frecuente (desde semanal o más) tiene como motivación, en proporciones muy similares,:

- Motivos de ocio (paseo, etc.) (50%),
- Desplazamientos a centros de trabajo o estudios (42%).

¿CUÁL ES EL MOTIVO MÁS HABITUAL POR EL QUE UTILIZA LA BICICLETA?

	USO FRECUENTE (una vez por semana o más)	USO INFRECUENTE (menos de una vez por semana)
OCIO, PASEO	49,6%	86,7%
IR AL TRABAJO / ESTUDIOS	41,5%	1,2%
GESTIONES DE CUALQUIER TIPO	5,7%	2,4%
ENTRENAMIENTO, COMPETICION	3,3%	8,4%
OTROS	--	1,2%
<i>BASE: USUARIOS DE BICICLETA</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

Por el contrario, como habíamos apuntado anteriormente, **el usuario infrecuente se inclina mayoritariamente por un motivo de ocio y placer (87%).**

2.3.2 VALORACION DE RAZONES PARA UTILIZAR LA BICICLETA

Con objeto de obtener datos que pudieran facilitar el diseño de mensajes para la promoción las vías ciclistas, el cuestionario ha incluido una batería de preguntas sobre las razones y motivos detrás del uso de la bicicleta.

La mecánica de esta pregunta ha supuesto que los entrevistados valoren de 1 a 10 la importancia que tienen para ellos una serie de cuestiones, contando con que...

- Un 1 indicaría una importancia mínima en su motivación para montar en bicicleta,
- Y un 10, por el contrario, implicaría la máxima importancia.

Ello nos permite establecer un ranking de motivaciones para el uso de la bicicleta. Adicionalmente, hemos calculado la importancia promedio, como punto de corte que diferencie las valoraciones relativamente más altas de importancia otorgada de las más bajas.

El resultado es éste:

VALORE DE 1 A 10 LA IMPORTANCIA QUE TIENEN PARA USTED LAS SIGUIENTES RAZONES QUE SUELEN MOTIVAR EL USO DE LA BICICLETA	MEDIA DE IMPORTANCIA en escala de 1 a 10
NO CONTAMINA	9,1
ES SALUDABLE MANTIENE EN FORMA	8,6
AHORRAR GASTOS DE COMBUSTIBLE O PARKING	8,5
EVITAR PROBLEMAS DE TRAFICO Y APARCAMIENTO	8,1
AHORRA TIEMPO	7,2
ES MAS DIVERTIDO O AGRADABLE QUE OTROS VEHICULOS	7,1
ES MAS COMODO QUE USAR OTROS TRANSPORTES	6,3
NO TIENE OTRO TIPO DE VEHICULO	3,8

BASE: USUARIOS DE BICICLETA

Los motivos que más influyen en los usuarios a la hora de elegir la bicicleta como medio de transporte, ejercicio o paseo son:

- El hecho de que no contamina.
- El mantenerse en forma.
- Ahorro doméstico de combustible o parking.
- Evitar problemas de tráfico y aparcamiento.

Con algo menos de importancia, aunque todavía con un nivel **alto**, está las motivaciones que son importantes, aunque no las prioritarias, en el conjunto de los usuarios:

- El ahorro de tiempo en desplazamientos.
- Que sea más divertido o agradable que otros medios de locomoción.
- Que sea más cómodo que otros vehículos.

Por último, la **única cuestión** entre las propuestas que se valora claramente como **sin importancia** en cuanto motivación para el uso de bicicletas es:

- No contar con otro tipo de vehículo.

Resulta interesante comprobar que éste último ítem es el único que recibe puntuaciones lo suficientemente bajas como para clasificarlo como de *baja relevancia* para los usuarios (es un 3.8 en la escala de 1 a 10, muy por debajo del punto medio de importancia, 5). Se trata de una valoración consecuente con el predominio relativo de personas que tienen y conducen habitualmente de coches o motos entre los ciclistas, como se ha apuntado antes.

Por tanto, la bicicleta está siendo especialmente valorada por el conjunto de usuarios como **una forma económica de desplazamiento que permite practicar**

ejercicio físico y que presenta las ventajas prácticas de reducir el gasto doméstico, evitar problemas personales al circular por Sevilla, coincidiendo, además, con una extendida sensibilidad hacia cuestiones medioambientales.

No se utiliza tanto, por otro lado, por ser un medio más rápido, cómodo o agradable que otros, puesto que no se está empleando mayoritariamente como un sustituto de coches y motos (aunque esto sea cierto en una parte de los usuarios).

3 LOS NO USUARIOS DE BICICLETAS.

3.1 DESCRIPCION SOCIODEMOGRAFICA DE LOS NO USUARIOS

El perfil más abundante de personas que no utilizan bicicletas ni tan siquiera esporádicamente viene a ser un reverso del que hemos detallado al identificar a los usuarios. Predominan:

- Mujeres.
- Personas de más de 45 años.
- Hogares con tres miembros o menos.
- Clases pasivas: Jubilados, amas de casa y desempleados.
- Bajos niveles de instrucción reglada: Estudios primarios o sin estudios.
- Ingresos mensuales familiares por debajo del promedio sugerido (900 €).
- Residentes en los distritos II, III, IV y V.
- No tienen vehículo de motor propio o de tenerlo, no lo conducen.

SEGMENTOS QUE SUPERAN EL TOTAL PROMEDIO DE NO USUARIOS	%
PROMEDIO TOTAL	74,2%
MUJER	81,8%
65 ó MAS AÑOS	95,1%
45-64 AÑOS	77,4%
SUS LABORES	95,7%
JUBILADO/PENSIONISTA	92,5%
DESEMPLEADO	74,4%
SIN ESTUDIOS REGLADOS	92,6%
EDUCACION PRIMARIA	82,5%
INGRESOS FAMILIARES MUY INFERIORES A LA MEDIA	94,7%
INGRESOS FAMILIARES INFERIORES A LA MEDIA	80,0%
DISTRITO III	80,6%
DISTRITO IV	76,5%
DISTRITO II	74,9%
DISTRITO V	74,2%
TIENE COCHE/MOTO PERO NO CONDUCE	79,0%
NO TIENE COCHE/MOTO	77,0%
HOGAR DE 2 MIEMBROS	80,0%
HOGAR DE 3 MIEMBROS	79,2%
HOGAR DE 1 MIEMBRO	78,1%

Estos datos refuerzan la impresión apuntada anteriormente de que el uso de bicicletas no está respondiendo a una alternativa forzada a la carencia de vehículos de motor, por cualquier motivo, incluyendo el económico.

Se trata sobre todo de un hábito relacionado con la edad y la situación vital que ello conlleva:

- La población de más edad es la que registra niveles de instrucción más bajos en el conjunto social.
- Los mayores renuncian al ejercicio físico a través de este medio, tal vez considerando que ya no es para su edad, teniendo en cuenta que la práctica deportiva habitual como elemento de calidad de vida forma parte de una mentalidad relativamente nueva (fomentada por los planes educativos y las diversas autoridades con competencias en salud, formación y ocio), lo que ha calado más en la población más (relativamente) joven.

3.2 FRENOS AL USO DE BICICLETAS

Hemos propuesto a los usuarios una serie de posibles razones para que nos indiquen hasta que punto cada una de ellas es importante en su situación de no utilizar la bicicleta siquiera de vez en cuando:

VALORE DE 1 A 10 LA IMPORTANCIA QUE TIENEN PARA USTED LAS SIGUIENTES RAZONES POR LAS QUE NO USA O NO TIENE BICICLETA	MEDIA DE IMPORTANCIA en escala de 1 a 10
ES MAS COMODO USAR OTROS TRANSPORTES	7,9
NO APETECER, NO TENER GANAS. FALTA DE COSTUMBRE	7,8
EL POSIBLE RIESGO DE CAIDAS O ATROPELLOS	7,4
LAS INCLEMENCIAS METEOROLOGICAS	6,8
SU SALUD O LA EDAD	5,7
LAS DIFICULTADES PARA GUARDAR LA BICI	4,8
DIFICULTADES VARIAS	4,3

BASE: NO USUARIOS DE BICICLETA

Aquí encontramos que **las razones a las que se tiende a otorgar más relevancia** son:

- La comodidad de utilizar otros transportes (a motor).
- La desmotivación (no tener ganas, no gustar).
- La posibilidad de accidentes (caídas, atropellos).

Han recibido puntuaciones algo menores:

- Las incomodidades de la lluvia, el frío o el calor.

- **La salud o la edad:** Con una media de 5,7 en una escala de 1 a 10, esta razón no es la excusa principal para no usar la bici.

Finalmente, con puntuaciones por debajo de 5, que implican que son razones sin importancia social para no usar bicicletas:

- **El espacio necesario para guardar la bicicleta.**
- Otras **incomodidades** (como la **limitación de**

cargas en los desplazamientos o **el tipo de calzado o vestido** que sea **compatible** con la práctica cotidiana del ciclismo) tampoco genera una respuesta media que indique que ello sea importante para no ir en bicicleta.

Si analizamos estas tendencias de respuesta según sexo y edad de los no usuario, obtenemos las medias siguientes por cada segmento:

VALORE DE 1 A 10 LA IMPORTANCIA QUE TIENEN PARA USTED LAS SIGUIENTES RAZONES POR LAS QUE NO USA O NO TIENE BICICLETA	TOTAL PROMEDIO	HOMBRE	MUJER	18-29 años	30-44 años	45-64 años	65 ó más años
ES MAS COMODO USAR OTROS TRANSPORTES	7,9	8,0	7,9	8,1	7,6	7,9	8,3
NO APETECER, NO TENER GANAS. FALTA DE COSTUMBRE	7,8	7,5	8,0	7,9	7,5	7,8	8,0
LAS INCLEMENCIAS METEOROLOGICAS (lluvia, frío, calor...)	6,8	6,6	7,1	6,6	6,4	6,8	7,5
EL POSIBLE RIESGO DE CAIDAS O ATROPELLLOS	7,4	7,2	7,6	6,3	7,1	7,4	8,5
LA SALUD O LA EDAD	5,7	5,5	5,8	3,3	3,9	5,8	8,9
LAS DIFICULTADES PARA GUARDAR LA BICI	4,8	4,5	4,9	4,7	4,7	4,6	5,0
DIFICULTA-DES VARIAS (calzado, ropa, cargas...)	4,3	4,0	4,5	4,2	4,0	4,4	4,5

BASE: NO USUARIOS DE BICICLETA

- Entre los varones que no van nunca en bicicleta destaca la mayor importancia atribuida a que consideran que el coche o la moto son formas de desplazamiento más cómodas.
- Aunque a muy poca distancia estadística, entre las mujeres esta razón decrece en importancia atribuida frente a los hombres, mientras que ellas hacen referencia con mayor puntuación en importancia al resto de las justificaciones para no utilizar la bici.
- La mayor diferencia entre las actitudes de ambos sexos se centra en no tener ganas o costumbre, las inclemencias meteorológicas y las incomodidades aplicables a vestimenta, calzado o llevar encima objetos de cierto volumen.
- La importancia atribuida a factores de edad o salud es mínima por debajo de los 64 años, pero muy elevada en los mayores de 65. En cualquier caso, la relevancia aumenta con la edad progresivamente, desde los 3 puntos de importancia que le dan los sujetos con menos de 30 años, a los 9 puntos que otorgan en conjunto los mayores de 65 años.
- El grupo de edad más joven (18-29) destaca en sus opiniones al enfatizar con puntuaciones más altas la importancia que tiene para ellos la comodidad de otros medios de desplazamiento urbano y la falta de ganas o costumbre.

4 EL PROYECTO DE AMPLIACION DE VIAS CICLISTAS.

En este capítulo hemos agrupado las opiniones de la población, sea usuaria o no de bicicletas, sobre:

- Valoración de la actuación del ayuntamiento y demandas en torno a la circulación ciclista, antes de serles revelado el plan de ampliación de vías ciclistas.
- Nivel de conocimiento del proyecto.
- Valoración del proyecto una vez presentado en sus detalles.

4.1 VALORACION DE LA ACTUACION DEL AYUNTAMIENTO Y DEMANDAS EN TORNO A LA CIRCULACION CICLISTA

Antes de comentar expresamente los detalles del plan de ampliación de vías ciclistas a cada entrevistado se ha procedido a identificar cuál es la valoración inicial de los ciudadanos sobre las actuaciones municipales hasta el momento en relación con la circulación en bicicleta.

Incluimos aquí también las sugerencias de mejora propuestas por la población al respecto.

4.1.1 VALORACION DE LA ACTUACION MUNICIPAL HASTA EL MOMENTO

La valoración de las actuaciones del Ayuntamiento hasta la fecha de esta consulta ha recibido la siguiente valoración promedio, en una escala de 1 a 10:

¿CÓMO VALORA LA ACTUACIÓN QUE HA REALIZADO EL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA EN RELACIÓN CON LA UTILIZACIÓN DE BICICLETAS EN SUS CALLES?	MEDIA DE VALORACION en escala de 1 a 10
NO USUARIOS DE BICICLETA	5,5
USUARIO FRECUENTE (AL MENOS SEMANAL)	5,5
INFRECUENTE (MENOS DE UNA VEZ A LA SEMANA)	5,2
TOTAL PROMEDIO	5,5

BASE: POBLACION TOTAL

- En principio la valoración general de lo que se conoce como realizado no es muy alta, un 5,5 sobre 10.
- Se trata de una opinión generalizada, que no muestra especiales diferencias entre usuarios frecuentes (aquellos que usan la bici al menos una vez por semana), usuarios infrecuentes (con frecuencia de utilización inferior a la semana) y no usuarios.
- Tan sólo los usuarios infrecuentes muestran una puntuación escasamente inferior al promedio, valorando con un 5,2 la gestión municipal en este tema. Sin embargo, como decimos, se trata de una diferencia mínima con respecto a los otros colectivos.

Si atendemos al número de bicicletas existente en los hogares como criterio de segmentación tampoco encontramos diferencias sustanciales:

¿CÓMO VALORA LA ACTUACIÓN QUE HA REALIZADO EL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA EN RELACIÓN CON LA UTILIZACIÓN DE BICICLETAS EN SUS CALLES?		MEDIA DE VALORACION en escala de 1 a 10
BICICLETAS EN EL HOGAR:		
NINGUNA		5,6
UNA		5,2
DOS		5,6
TRES O MÁS		5,6

BASE: POBLACION TOTAL

En conjunto **estos datos reflejan una opinión crítica, aunque no totalmente negativa, que está considerablemente extendida entre la población, use o no use bicicletas.**

Es necesario apuntar que esta valoración ha sido realizada en un momento en el que el proyecto en marcha de nuevas vías ciclistas integradas en un red coherente y amplia no ha sido completamente difundido entre la población y siendo las obras todavía incipientes. Más adelante se muestra cuál es el nivel de conocimiento de esta iniciativa, lo que explica mejor las puntuaciones obtenidas en este punto.

4.1.2 MEJORAS SUGERIDAS POR EL PÚBLICO

Sin todavía explicar el contenido detallado del nuevo plan, hemos solicitado a los entrevistados que indique las posibles mejoras que a su juicio podría aplicar el Ayuntamiento para optimizar el uso de la bicicleta en nuestra ciudad.

Las sugerencias de la población se desarrollan en la tabla adjunta:

¿EN QUÉ DEBERÍA MEJORAR LA CIUDAD DE SEVILLA PARA QUE SE FOMENTASE EL USO DE LA BICICLETA EN SUS CALLES?	TOTAL	USUARIO BICI	NO USUARIO
MAS CARRILES BICI	46,8%	58,3%	42,8%
REDUCIR EL TRAFICO DE COCHES	20,8%	13,1%	23,4%
MAS SEGURIDAD AL CICLISTA	19,8%	17,0%	20,7%
MAS PROTECCION DE LA POLICIA LOCAL AL CICLISTA	9,4%	12,6%	8,3%
MAS APARCAMIENTOS BICI	8,6%	13,6%	6,9%
MAS BARRERAS Y PROTECCIONES COMO SEGURIDAD	7,9%	8,3%	7,8%
MAS CONEXIONES ENTRE CARRILES	4,9%	8,7%	3,5%
MAS PRUDENCIA Y RESPETO DE LOS CONDUCTORES DE COCHES	4,6%	6,8%	3,9%
MAS ZONAS PEATONALES	3,3%	2,9%	3,4%
INFORMAR/PROMOCIONAR MAS EL CARRIL BICI	3,3%	6,3%	2,2%
MEJORAR EL PAVIMENTO	3,0%	3,4%	2,9%
MEJORAR SEÑALIZACIONES PARA CARRIL BICI	1,8%	2,4%	1,5%
MENOS CONTAMINACION Y RUIDOS	1,6%	2,4%	1,3%
MAS ZONAS DE BICI EN LOS PARQUES	1,1%	--	1,5%
CARRILES BICI MAS AMPLIOS	0,9%	1,9%	0,5%
FOMENTAR EL TRANSPORTE PUBLICO	0,6%	0,5%	0,7%
CONCURSOS Y COMPETICIONES CICLISTAS	0,5%	--	0,7%
QUE LA POLICIA LOCAL NO APARQUE EN EL CARRIL BICI	0,1%	--	0,2%

BASE: POBLACION TOTAL

Las respuestas aisladas que **más se han repetido** son las siguientes³:

- **Más carriles bici**..... 46,8%
- **Reducir el tráfico de coches**..... 20,8%
- **Más seguridad al ciclista** 19,8%

Se trata de demandas que el nuevo trazado para la práctica del ciclismo en la ciudad ha priorizado, por lo que cabe pensar que la recepción del proyecto será muy positiva, puesto que incide en las preocupaciones principales del público sevillano.

Otras mejoras con un nivel más bajo de coincidencia son:

- Más protección de la Policía Local al ciclista.... 9,4%
- Más aparcamientos bici..... 8,6%
- Más barreras y protecciones como seguridad.. 7,9%
- Más conexiones entre carriles 4,9%
- Más prudencia y respeto de los conductores de coches 4,6%

³ El total de respuestas de la tabla precedente no suponen el 100% de las respuestas, sino que es una agrupación de las menciones individuales de cada sugerencia. Es decir, que el 46,8% responda "más carriles bici", implica que un 53,2% de la muestra no ha contestado esto. Ello se debe a que cada entrevistado podía indicar más de una respuesta a la pregunta.

Se trata en la mayoría de los casos de concreciones de las sugerencias más frecuentes, que han sido más genéricas en su formulación.

Por último, se han registrado otras respuestas que numéricamente han sido menos relevantes:

- Más zonas peatonales..... 3,3%
- Informar/promocionar más el carril bici..... 3,3%
- Mejorar el pavimento 3,0%
- Mejorar señalizaciones para carril bici..... 1,8%
- Menos contaminación y ruidos 1,6%
- Más zonas de bici en los parques 1,1%
- Carriles bici mas amplios..... 0,9%
- Fomentar el transporte publico 0,6%
- Concursos y competiciones ciclistas 0,5%
- Que la Policía Local no aparque en carril bici... 0,1%

Las sensibilidades de los usuarios de bicicleta se centran más en cuestiones específicas antes que en generalidades. Este colectivo destaca por su mayor proporción de respuesta en las cuestiones relativas a:

- Más carriles bici..... 58,3%
- Más aparcamientos bici..... 13,6%
- Más protección de la Policía Local al ciclista.... 12,6%
- Más conexiones entre carriles 8,7%
- Más barreras y protecciones como seguridad.. 8,3%

- Más prudencia y respeto de los conductores de coches 6,8%
- Informar/promocionar más el carril bici..... 6,3%
- Mejorar el pavimento 3,4%
- Mejorar señalizaciones para carril bici..... 2,4%
- Menos contaminación y ruidos 2,4%
- Carriles bici más amplios..... 1,9%

Es decir, **son más sensibles que los no usuarios** (como cabía esperar) **no sólo a la ampliación del número de vías ciclistas, sino a su calidad**: Seguridad a través de barreras y señales, amplitud, calidad del firme, aumento de aparcabicis y más protección por parte de la Policía Local y por los propios conductores motorizados.

Los no usuarios destacan más en mejoras como:

- Reducir el tráfico de coches 23,4%
- Más seguridad al ciclista..... 20,7%
- Más zonas peatonales..... 3,4%
- Más zonas de bici en los parques 1,5%
- Fomentar el transporte publico 0,7%
- Concursos y competiciones ciclistas 0,7%
- Que la Policía Local no aparque en carril bici... 0,2%

Entre ellas **destaca una mayor sensibilidad hacia la reducción de la densidad de tráfico de vehículos de motor**, que en casos minoritarios se traduce en esperar

mayor apoyo municipal al transporte público o a la creación de zonas peatonales. Es decir, **quienes no utilizan la bicicleta**, al menos en una cierta proporción, **tienden a traducir las actuaciones en materia ciclista en beneficios indirectos para la ciudad, en forma de reducción del tráfico.**

Adicionalmente, si agrupamos temáticamente todas las respuestas emitidas tenemos una idea más clara de las opiniones de la ciudadanía:

¿EN QUÉ DEBERÍA MEJORAR LA CIUDAD DE SEVILLA PARA QUE SE FOMENTASE EL USO DE LA BICICLETA EN SUS CALLES?	%
DAR MAS PREFERENCIA AL CICLISTA	74,2%
SEGURIDAD EN LA CALZADA	38,0%
MEJORA DEL TRAFICO RODADO	22,4%
DIVULGACION Y EDUCACION	4,4%

BASE: POBLACION TOTAL

- **Dar más preferencia al ciclista** (epígrafe que incluye las respuestas relacionadas con *más carriles bici, más protección de la Policía Local al ciclista, más aparcamientos bici, más conexiones entre carriles, más zonas peatonales, más zonas de bici en los parques, que la Policía Local no aparque en el carril bici*) o dar menos preferencia a los demás vehículos, **recoge la mayor parte de las mejoras sugeridas**, un 74% de las opiniones.

- **Las menciones a la seguridad ciclista han sido citadas en un 38% de los casos** (unificando bajo esta formulación: *más seguridad al ciclista, más barreras y protecciones como seguridad, más prudencia y respeto de los conductores de coches, mejorar el pavimento, mejorar señalizaciones para carril bici, carriles bici más amplios*).
- **La mejora general del tráfico rodado y sus consecuencias** (*reducir el tráfico de coches, menos contaminación y ruidos*) **alcanza el 22% de las mejoras propuestas.**
- La divulgación y formación de la utilización de bicicletas agrupa al 4% de las menciones (*informar/promocionar más el carril bici, fomentar el transporte público, concursos y competiciones ciclistas*).

4.2 NIVEL DE CONOCIMIENTO DEL PROYECTO

En este apartado se define cuál es el nivel de conocimiento del plan de ampliación de vías ciclistas desarrollado en la actualidad por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla. La pregunta se formuló del modo siguiente:

“¿Hasta qué punto conoce usted el nuevo plan para mejorar la circulación en bicicleta por la ciudad que el Ayuntamiento va a implantar en las calles de Sevilla? Dígame si su nivel de conocimiento es: Mucho, bastante, algo, poco o ninguno.”

Las frecuencias de respuestas revelan que el conocimiento entre la población del proyecto es deficiente:

- CONOCE MUCHO0,8%
- CONOCE BASTANTE4,9%
- **CONOCE ALGO30,3%**
- **CONOCE POCO26,4%**
- **NO CONOCE NADA36,8%**
- NS/NC0,9%

Lógicamente, este conocimiento aumenta cuanto mayor es el uso de la bicicleta. Sin embargo, no lo hace de forma inequívoca: **Hay poca diferencia entre el 4% de no usuarios que conoce el proyecto mucho o bastante y las proporciones de usuarios (más o menos frecuentes) que confiesan igual nivel de conocimiento**, y que oscila en torno al 9% de este subgrupo.

Desde una perspectiva sociodemográfica, **quienes más desconocen el plan son las mujeres y las personas de más de 44 años.**

¿HASTA QUÉ PUNTO CONOCE EL NUEVO PLAN PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN EN BICICLETA POR LA CIUDAD QUE EL AYUNTAMIENTO VA A IMPLANTAR EN LAS CALLES DE SEVILLA?	TOTAL	NO USUARIO DE BICICLETA	USUARIO FRECUENTE (AL MENOS SEMANAL)	INFRECUENTE (MENOS DE UNA VEZ A LA SEMANA)
MUCHO	0,8%	0,3%	1,6%	2,4%
BASTANTE	4,9%	4,0%	7,3%	7,2%
ALGO	30,3%	27,3%	39,8%	37,3%
POCO	26,4%	27,2%	23,6%	25,3%
NADA	36,8%	40,1%	26,8%	27,7%
NS/NC	0,9%	1,0%	0,8%	--

BASE: POBLACION TOTAL

100%

100%

100%

100%

¿HASTA QUÉ PUNTO CONOCE EL NUEVO PLAN PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN EN BICICLETA POR LA CIUDAD QUE EL AYUNTAMIENTO VA A IMPLANTAR EN LAS CALLES DE SEVILLA?	HOMBRE	MUJER	18-29 años	30-44 años	45-64 años	65 ó más años
MUCHO	1,0%	0,5%	--	1,3%	1,3%	--
BASTANTE	4,9%	4,9%	6,9%	4,3%	5,2%	3,0%
ALGO	32,2%	28,5%	32,6%	31,7%	29,6%	26,8%
POCO	27,8%	25,1%	28,0%	28,3%	26,5%	22,0%
NADA	33,5%	39,9%	32,6%	33,9%	37,0%	45,1%
NS/NC	0,5%	1,2%	--	0,4%	0,4%	3,0%

BASE: POBLACION TOTAL

100%

100%

100%

100%

100%

100%

4.3 VALORACION DEL PROYECTO

Llegado este punto del cuestionario, se presentó a cada entrevistado el folleto recién editado por la Gerencia de Urbanismo para explicar los detalles del plan en curso, procediéndose a una explicación del mismo por parte de los agentes entrevistadores.

Con el conocimiento reciente de sus características, se ha preguntado a la muestra su opinión sobre el mismo.

- Por un lado se han evaluado (en un continuo de 1 a 10) algunos de los aspectos más reseñables del proyecto:
 - La conexión entre las distintas zonas de la ciudad por esas vías ciclistas.
 - La construcción de 77 kilómetros de vías ciclistas en 8 itinerarios.
 - Aumento de los 56 puntos de estacionamiento (*aparcabicis*) existentes con la creación de otros nuevos.
 - Valoración global de este proyecto.
- Por otro lado, se han realizado algunas preguntas indirectas para detectar las actitudes de fondo que pueden darse entre los sevillanos respecto las nuevas vías ciclistas, como medio adicional de verificar su aceptación o rechazo social.

4.3.1 VALORACION GLOBAL

Los entrevistados han expresado una muy alta satisfacción con el proyecto que se les ha presentado, siendo el promedio de valoración de 8,3 sobre 10.

Este dato contrasta con el 5,5 sobre 10 con el que se ha puntuado la gestión del Ayuntamiento en materia ciclista hasta este momento. **Es evidente que la recepción del plan es muy positiva y supone un cambio radical y favorable de la percepción social de la proactividad de la institución municipal en la mejora de la circulación en bicicleta.**

VALORACION GLOBAL DE ESTE PROYECTO	MEDIA TOTAL en escala de 1 a 10
VALORACION GLOBAL MEDIA	8,3
NO USUARIO BICI	8,2
USUARIO FRECUENTE	8,6
USUARIO INFRECUENTE	8,3
NINGUNA BICICLETA EN EL HOGAR	8,1
UNA BICICLETA EN EL HOGAR	8,3
DOS BICICLETAS EN EL HOGAR	8,4
TRES O MÁS BICICLETAS EN EL HOGAR	8,7

Tomando como criterio de segmentación las variables relativas al uso de bicicletas, encontramos que los colectivos más satisfechos con el proyecto (con valoraciones cercanas al 9) son:

- **Los usuarios frecuentes de bicicletas** (los que la utilizan al menos semanalmente), con 8,6.
- **Los miembros de hogares con tres o más bicicletas** (con 8,7 sobre 10)

Ninguno de los grupos analizados valora el proyecto por debajo de 8, incluyendo los no usuarios y quienes residen en hogares en los que no hay ninguna bici.

Todo ello nos permite concluir que:

- La valoración altamente positiva es casi unánime. Es preciso tener en cuenta que los datos que exponemos son medias aritméticas, y siendo tan altas, es indudable que no corresponden a un promedio de opiniones extremas enfrentadas, sino a criterios de evaluación compartidos.
- El nuevo trazado de vías ciclistas es valorado favorablemente tanto por usuarios como por no usuarios. Esta aceptación patente indica que se perciben beneficios claros para la ciudad, más allá de

los que gocen específicamente quienes vayan a utilizar el circuito.

4.3.2 VALORACION DE ASPECTOS PARCIALES

En concreto también se pidió la evaluación de elementos particulares de esta iniciativa, a partir de la misma escala:

<i>VALORACIÓN DEL PROYECTO TRAS INFORMAR SOBRE ÉL DURANTE LA ENTREVISTA</i>	MEDIA TOTAL en escala de 1 a 10
VALORACION GLOBAL DE ESTE PROYECTO	8,3
LA CONSTRUCCION DE 77 KM DE VIAS CICLISTAS	8,2
AUMENTO DE LOS 56 PUNTOS DE ESTACIONAMIENTOS	8,2
LA CONEXION ENTRE LAS DISTINTAS ZONAS DE LA CIUDAD	8,1

Ninguno de esto aspectos ha recibido bajas valoraciones. Por el contrario, los ciudadanos han puntuado con un nivel similar de satisfacción cada uno de ellos, nuevamente en torno al 8 sobre 10.

En general, los segmentos de la población que han dado valoraciones menores (aunque siempre positivas) se reflejan en la tabla siguiente señalados por las celdas de puntuaciones marcadas en color rojo:

VALORACIÓN DEL PROYECTO TRAS INFORMAR SOBRE ÉL DURANTE LA ENTREVISTA	VALORACION GLOBAL DE ESTE PROYECTO	LA CONEXION ENTRE LAS DISTINTAS ZONAS DE LA CIUDAD	LA CONSTRUCCION DE 77 KM DE VIAS CICLISTAS	AUMENTO DE LOS 56 PUNTOS DE ESTACIONAMIENTOS
MEDIA TOTAL en escala de 1 a 10	8,3	8,1	8,2	8,2
HOMBRE	8,3	8,1	8,2	8,2
MUJER	8,3	8,1	8,2	8,2
18-29 AÑOS	8,5	8,3	8,4	8,3
30-44 AÑOS	8,3	8,1	8,2	8,2
45-64 AÑOS	8,1	8,0	8,1	8,1
65 ó MAS AÑOS	8,2	8,0	8,1	8,1
UN MIEMBRO EN EL HOGAR	8,2	8,1	8,2	8,1
DOS MIEMBROS EN EL HOGAR	8,1	7,9	8,0	8,0
TRES MIEMBROS EN EL HOGAR	8,2	8,0	8,1	8,1
CUATRO MIEMBROS EN EL HOGAR	8,3	8,2	8,2	8,3
CINCO O MÁS MIEMBROS EN EL HOGAR	8,5	8,4	8,4	8,4
ASALARIADO	8,3	8,2	8,3	8,3
AUTÓNOMO/EMPRESARIO	8,5	8,2	8,4	8,3
DESEMPLEADO	8,2	8,2	8,1	8,2
SUS LABORES	8,1	7,9	8,0	8,0
ESTUDIANTE	8,5	8,3	8,4	8,4
JUBILADO/PENSIONISTA	8,3	8,0	8,0	8,1

VALORACIÓN DEL PROYECTO TRAS INFORMAR SOBRE ÉL DURANTE LA ENTREVISTA	VALORACION GLOBAL DE ESTE PROYECTO	LA CONEXION ENTRE LAS DISTINTAS ZONAS DE LA CIUDAD	LA CONSTRUCCION DE 77 KM DE VIAS CICLISTAS	AUMENTO DE LOS 56 PUNTOS DE ESTACIONAMIE NTOS
DISTRITO I	8,7	8,5	8,6	8,5
DISTRITO II	8,4	8,3	8,2	8,3
DISTRITO III	8,4	8,2	8,2	8,1
DISTRITO IV	8,1	8,0	8,1	8,1
DISTRITO V	7,8	7,5	7,7	7,7
DISTRITO VI	8,5	8,1	8,4	8,5
TIENE COCHE/MOTO, Y LO CONDUCE	8,3	8,1	8,3	8,2
TIENE COCHE/MOTO, PERO NO LO CONDUCE	8,2	7,9	8,0	7,9
NO TIENE COCHE/MOTO	8,3	8,2	8,2	8,2
SIN ESTUDIOS REGLADOS	8,0	7,9	7,9	8,0
EDUCACION PRIMARIA	8,3	8,1	8,1	8,1
EDUCACION SECUNDARIA	8,3	8,1	8,2	8,3
FORMACION PROFESIONAL	8,7	8,5	8,7	8,6
ESTUDIOS UNIVERSITARIOS	8,2	8,1	8,2	8,2
INGRESOS FAMILIARES MUY SUPERIORES A LA MEDIA	8,7	8,3	8,5	8,5
INGRESOS FAMILIARES SUPERIORES A LA MEDIA	8,4	8,2	8,3	8,3
INGRESOS FAMILIARES SOBRE LA MEDIA	8,3	8,1	8,2	8,2
INGRESOS FAMILIARES INFERIORES A LA MEDIA	8,0	7,9	8,0	7,9
INGRESOS FAMILIARES MUY INFERIORES A LA MEDIA	7,3	7,7	7,9	7,6

<i>VALORACIÓN DEL PROYECTO TRAS INFORMAR SOBRE ÉL DURANTE LA ENTREVISTA</i>	VALORACION GLOBAL DE ESTE PROYECTO	LA CONEXION ENTRE LAS DISTINTAS ZONAS DE LA CIUDAD	LA CONSTRUCCION DE 77 KM DE VIAS CICLISTAS	AUMENTO DE LOS 56 PUNTOS DE ESTACIONAMIE NTOS
USUARIO BICI	8,5	8,3	8,4	8,3
NO USUARIO BICI	8,2	8,0	8,1	8,1
USUARIO FRECUENTE	8,6	8,4	8,5	8,4
USUARIO INFRECUENTE	8,3	8,2	8,3	8,2
NINGUNA BICICLETA EN EL HOGAR	8,1	8,0	8,0	8,0
UNA BICICLETA EN EL HOGAR	8,3	8,1	8,2	8,1
DOS BICICLETAS EN EL HOGAR	8,4	8,3	8,3	8,3
TRES O MÁS BICICLETAS EN EL HOGAR	8,7	8,4	8,6	8,6

En ningún caso los aspectos parciales del plan reciben valoraciones por debajo de 7,5, lo que refuerza nuestra interpretación del consenso altamente favorable hacia el mismo en el seno de la sociedad hispalense.

En cualquier caso, **las puntuaciones** que en términos relativos resultan **más bajas**, teniendo en cuenta dicho límite inferior intrínsecamente positivo, suelen coincidir en el caso de:

- Personas mayores de 44 años,
- Preferentemente no ocupados (jubilados, amas de casa, desempleados),
- Con bajo nivel de formación reglada,
- Hogares con pocos miembros (de uno a tres como máximo),
- Con niveles de ingresos familiares tendentes a los estratos medios o bajos (*pensiones*),
- Que no conducen el vehículo familiar,
- Con una o ninguna bicicleta en el hogar,
- Y que, en definitiva, no son usuarios habituales de bicicleta.

Por tanto, se trata de estratos sociales que, en general, no son, por edad o por mentalidad, los destinatarios directos del nuevo circuito ciclista. A pesar de lo cual, reiteramos, su evaluación sigue siendo positiva.

4.3.3 ACTITUDES HACIA LAS CONSECUENCIAS DEL PROYECTO

Se ha aplicado también una batería de preguntas indirectas, con el fin de diferenciar la estricta valoración del nuevo trazado en su formulación actual, de las actitudes hacia sus consecuencias prácticas, en un entorno urbano con un espacio limitado, a repartir entre ciclistas, peatones y vehículos de motor.

El objetivo era detectar si, a pesar de una eventual aceptación del proyecto en sí mismo, pudieran existir reticencias más genéricas hacia el mismo, para neutralizar su efecto en futuras campañas de comunicación al público.

La metodología empleada ha consistido en pedir al entrevistado que valore su nivel de acuerdo con ciertas afirmaciones, de manera que proyecte así el grado en el que acepta las consecuencias (más o menos positivas, según cada cual) que se derivan de la ejecución del proyecto.

Los resultados son estos:

DIGAME SU NIVEL DE ACUERDO CON LA FRASE: Con las nuevas vías ciclistas habrá menos coches circulando a diario

	TOTAL	NO USUARIO	USUARIO FRECUENTE	USUARIO INFRECUENTE
NS/NC	2,4%	2,5%	--	4,8%
MUY EN DESACUERDO	11,0%	10,3%	14,6%	10,8%
BASTANTE EN DESACUERDO	19,5%	20,7%	13,8%	19,3%
NI ACUERDO NI DESACUERDO	22,7%	23,9%	15,4%	24,1%
BASTANTE DE ACUERDO	35,3%	33,9%	42,3%	34,9%
MUY DE ACUERDO	9,1%	8,6%	13,8%	6,0%

DIGAME SU NIVEL DE ACUERDO CON LA FRASE: Las vías ciclistas harán que usar la bicicleta sea más seguro

	TOTAL	NO USUARIO	USUARIO FRECUENTE	USUARIO INFRECUENTE
NS/NC	0,5%	0,7%	--	--
MUY EN DESACUERDO	0,4%	0,3%	--	1,2%
BASTANTE EN DESACUERDO	2,4%	2,9%	1,6%	--
NI ACUERDO NI DESACUERDO	10,9%	12,1%	5,7%	9,6%
BASTANTE DE ACUERDO	49,8%	51,4%	39,8%	53,0%
MUY DE ACUERDO	36,0%	32,5%	52,8%	36,1%

DIGAME SU NIVEL DE ACUERDO CON LA FRASE: Con las nuevas vías ciclistas el tráfico de coches será más lento

	TOTAL	NO USUARIO	USUARIO FRECUENTE	USUARIO INFRECUENTE
NS/NC	5,5%	6,9%	0,8%	2,4%
MUY EN DESACUERDO	9,1%	8,3%	13,8%	8,4%
BASTANTE EN DESACUERDO	22,0%	19,7%	28,5%	28,9%
NI ACUERDO NI DESACUERDO	35,2%	36,9%	30,1%	30,1%
BASTANTE DE ACUERDO	22,8%	23,1%	17,1%	28,9%
MUY DE ACUERDO	5,4%	5,1%	9,8%	1,2%

DIGAME SU NIVEL DE ACUERDO CON LA FRASE: Con las nuevas vías ciclistas habrá más gente que use bicicleta para ir al trabajo

	TOTAL	NO USUARIO	USUARIO FRECUENTE	USUARIO INFRECUENTE
NS/NC	3,1%	3,9%	--	2,4%
MUY EN DESACUERDO	3,6%	4,2%	0,8%	3,6%
BASTANTE EN DESACUERDO	8,9%	9,8%	3,3%	10,8%
NI ACUERDO NI DESACUERDO	22,4%	23,3%	17,9%	22,9%
BASTANTE DE ACUERDO	47,3%	46,9%	47,2%	50,6%
MUY DE ACUERDO	14,6%	12,0%	30,9%	9,6%

DIGAME SU NIVEL DE ACUERDO CON LA FRASE: Las vías ciclistas son necesarias

	TOTAL	NO USUARIO	USUARIO FRECUENTE	USUARIO INFRECUENTE
NS/NC	0,3%	0,3%	--	--
MUY EN DESACUERDO	0,6%	0,7%	0,8%	--
BASTANTE EN DESACUERDO	1,0%	1,3%	--	--
NI ACUERDO NI DESACUERDO	5,8%	6,9%	0,8%	4,8%
BASTANTE DE ACUERDO	45,6%	49,1%	30,1%	43,4%
MUY DE ACUERDO	46,8%	41,7%	68,3%	51,8%

DIGAME SU NIVEL DE ACUERDO CON LA FRASE: Las futuras vías ciclistas no serán un problema para los peatones

	TOTAL	NO USUARIO	USUARIO FRECUENTE	USUARIO INFRECUENTE
NS/NC	4,5%	5,2%	1,6%	3,6%
MUY EN DESACUERDO	6,4%	6,1%	8,9%	4,8%
BASTANTE EN DESACUERDO	7,5%	7,4%	5,7%	10,8%
NI ACUERDO NI DESACUERDO	18,1%	19,1%	12,2%	20,5%
BASTANTE DE ACUERDO	47,2%	48,1%	44,7%	44,6%
MUY DE ACUERDO	16,3%	14,2%	26,8%	15,7%

Como resumen de estos datos, podemos agrupar como **actitudes más positivas en relación con el proyecto:**

- **Las vías ciclistas son necesarias.** Casi la totalidad de los entrevistados está de acuerdo con esto, siendo un 92% quienes están muy o bastante de acuerdo con este comentario. Por ello se trata de un elemento que deja patente con total claridad que, se sea usuario o no de este medio de transporte, la iniciativa municipal se valora como ineludible. En otras palabras, **las nuevas vías ciclistas no sólo se aceptan, sino que se consideran, de manera prácticamente unánime, como una necesidad de la ciudad.**
- **Las vías ciclistas harán que usar la bicicleta sea más seguro.** Es la segunda afirmación con mayor proporción de adhesiones (86%). Quizá se relacione con el alto grado de acuerdo con la primera frase: La seguridad del ciclista como justificación de la necesidad del proyecto.
- **Las futuras vías ciclistas no serán un problema para los peatones.** Aunque el acuerdo baja aquí hasta el 63%, todavía es una, opinión mayoritariamente compartida. Sólo un 14% está en desacuerdo (mucho o bastante).

- **Con las nuevas vías ciclistas habrá más gente que use bicicleta para ir al trabajo.** Está de acuerdo con esto el 62% de los entrevistados. Únicamente lo duda un 13% de la población.

Estos son argumentos que es necesario tener en cuenta en la **comunicación** del plan puesto que generan un alto nivel de acuerdo con su formulación. **Destaca en este sentido la opinión de que la seguridad de los ciclistas justifica la necesidad de vías específicas y adecuadas para ellos.**

Por el contrario, los aspectos sugeridos en la encuesta con **menor capacidad de convencer sobre las ventajas del nuevo circuito** son:

- **Con las nuevas vías ciclistas habrá menos coches circulando a diario.** Solamente un 44% de los ciudadanos está de acuerdo con esta posibilidad, mientras que un 31% está en contra y el resto no se define al respecto.
- **Con las nuevas vías ciclistas será más fácil encontrar aparcamiento.** El nivel de acuerdo con esta afirmación desciende al 31%, el mismo porcentaje que agrupa a quienes no están de acuerdo. Las opiniones, por tanto, se reparten entre los extremos y quienes no saben qué concluir al respecto, por lo que existe una tendencia a pensar

que el trazado de los carriles específicos para bicicletas puede afectar negativamente a las posibilidades de aparcamiento. Sin embargo, no es algo en lo que haya coincidencia de opiniones, por lo que tampoco puede decirse que sea un factor de disgusto para la mayoría de la población.

- **Con las nuevas vías ciclistas el tráfico de coches será más lento.** Aunque son más los que discrepan con esto (31%), que los que coinciden con esta opinión (28%), el resto supone una elevada proporción de personas que no saben que decir al respecto.

De estos datos podemos concluir que para el público sevillano, las vías ciclistas en ejecución...

- **Son necesarias, por cuanto garantizan una mayor seguridad al ciclista,**
- **Animarán a emplear más la bicicleta a diario, para ir al trabajo o a estudiar,**
- **Sin ocasionar perjuicio para los peatones,**
- **Aunque se duda bastante más de su eficacia para reducir o agilizar el tráfico rodado, o de su impacto en el aparcamiento de coches.**