

¿SE PUEDE MEJORAR EL TRANSPORTE DE BICICLETAS EN SAN SEBASTIÁN?



COLEGIO ERAIN IKASTETXEA

Iñigo Álvarez Tellaeché, Rodrigo Arocena Martija, Ignacio Gaytán de Ayala Aranguren

Igor Cacho Ugalde y Álvaro Marcos Ilarraza, directores académicos

26 DE FEBRERO DEL 2024

Resumen

Hace unos años, el Ayuntamiento de San Sebastián creó un programa para fomentar el uso de la bicicleta llamado de *Dbizi*. Dicho programa tiene como fin reducir la contaminación, disminuir el uso del coche, mejorar la sostenibilidad de la ciudad, crear un nuevo carril bici (*bidegorri*) y el fomento del uso de la bicicleta. Con todo ello, el objetivo principal de este trabajo pasa por evaluar la repercusión de este programa entre los ciudadanos de San Sebastián. Respecto a la metodología, primero se ha analizado la información disponible por el ayuntamiento, posteriormente se ha encuestado a un grupo de ciudadanos y en tercer lugar se han estudiado los resultados.

Palabras clave: sostenibilidad, bicicleta, San Sebastián, contaminación.

Abstract

A few years ago, the San Sebastian's City Council created a program to promote the use of the bicycle called *Dbizi*. The named program, aims to reduce pollution and car use, improve the sustainability, create a new bike lane (*bidegorri*) and promote the use of the bicycle. With all this, the main objective of this work is to evaluate the repercussion of this program between the citizens of San Sebastian. Regarding the methodology, firstly it's been analyzed by the available information from the City Council, subsequently we have surveyed a group of pedestrians and finally the results have been studied.

Keywords: sustainability, bicycle, San Sebastian, pollution.

ÍNDICE

1. Introducción.....	4
2. Marco teórico y estado de la cuestión.....	6
2.1 Bloque geográfico.....	7
2.2 Bloque temático.....	10
3. Metodología.....	12
4. Estudio del trabajo de campo (encuestas)	13
5. Análisis de los datos.....	22
6. Conclusión.....	26
7. Referencias bibliográficas.....	28
8. Anexos.....	30
8.1 Respuestas cualitativas del cuestionario.....	30
8.2 Modelo de encuesta.....	36

1. INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas, el uso de la bicicleta dentro de las ciudades, se ha incrementado en gran medida. Con ello, la sostenibilidad ha cobrado una gran importancia y se ha aplicado a la mayoría de los campos en los que vivimos. San Sebastián es una ciudad de unos 190.000 habitantes, situada al norte de España. Se trata de la capital de Guipúzcoa y concreta una buena parte de la industria y de los servicios. En este contexto, recientemente, el ayuntamiento ha impulsado un plan de movilidad que avanzará de forma exponencial en la sostenibilidad del territorio. Por ello hemos escogido dicho plan para estudiar, analizar y debatir el programa puesto en marcha, conocido como *Dbizi*. Viendo los puntos fuertes, débiles o de mejora que se tratan en cuanto al uso de la bicicleta y de la sostenibilidad de la ciudad. Con ello se persiguen los siguientes **objetivos**:

Objetivo General:

- * Evaluar la sostenibilidad del sistema de transporte de bicicletas de San Sebastián.

Objetivos específicos:

- * Conocer la opinión personal de la gente acerca del uso de bicicletas.
- * Trazar una aproximación sobre el uso de la bicicleta en otras ciudades.
- * Identificar los beneficios que puede aportar la bicicleta a nuestra ciudad, desde un punto de vista económico, ergonómico o social.

Al tratarse de un plan que lleva en uso unos cuantos años, la información que se dispone es bastante amplia. A pesar de esta circunstancia, el ayuntamiento no proporciona un gran abanico de información sobre los objetivos del programa, etc. Partiendo de ello y de la información que proporciona la encuesta, se ha podido completar el trabajo, el cual se espera que contribuya a un mejor conocimiento del tema.

Por último, este trabajo está compuesto por una *Introducción*, un *Marco Teórico* en el que se exponen los bloques (geográfico y temático), y la *Metodología* del trabajo. Posteriormente se explican las características específicas del plan de movilidad, el estudio base, el análisis de los datos y las conclusiones. A modo complementario, el trabajo concluye con las *Referencias bibliográficas* y los *Anexos*.

2. MARCO TEÓRICO Y ESTADO DE LA CUESTIÓN

En el trabajo que se propone, se va a analizar el transporte de bicicletas en San Sebastián, así como su mejora desde el punto de vista de la sostenibilidad. Dentro de ello podemos señalar **dos bloques: geográfico y temático**. El **geográfico** se divide, siguiendo un método deductivo, en internacional, nacional y local. Y el **temático** comprende la administración, el cicloturismo, el turismo y las rutas en Europa.

Antes de ello, **a nivel general, Morales Carballo** sostiene en su estudio que el último ciclo expansivo inmobiliario, ha promovido un **modelo de ciudad difusa con marcados rasgos de insostenibilidad**, como son el elevado consumo de recursos (suelo, agua, energía, materiales), un modelo de movilidad basado en el uso masivo del coche, el deterioro del espacio público, la segregación social, etc. Por ello, es muy probable que en el futuro no haya energía suficiente como para que toda la demanda de movilidad pueda ser asumida por el transporte público (Morales, 2010, pp. 3-6).

Centrándonos en el medio que estudiamos, **Valeriano Ruiz**, participante en la obra de **Marqués Sillero**, indica que los gases de efecto invernadero que produce un ciclista al desplazarse 100 km, son sólo el CO₂ que emite el propio ciclista al respirar, del orden de 167 gramos. Unos datos muy representativos. Por contra, ese mismo desplazamiento, en un coche de gasolina o gasóleo, emite del orden de 30 kg de CO₂ además de otros contaminantes y eso sin contar (como en el caso de la bicicleta), los producidos en la construcción del coche, cuya cantidad aquí es un tanto más elevada. Como curiosidad adicional, la bicicleta también produce menos CO₂ que una persona andando, cuya producción para los mismos 100 km a razón de 5 km/h sería de más de 800 gramos.

A lo expresado anteriormente, rebate la idea de que **los coches eléctricos no contaminan, algo falso** según el autor, y precisa “suponiéndole la misma potencia que el de combustión utilizado antes como referencia (55 kw), un coche eléctrico alimentado con

electricidad procedente de la red actual (224 g/kw-h) con datos de Red Eléctrica Española (REE) de 2013 produciría más de 9 kg de CO₂” . En ese caso las emisiones de un coche eléctrico en esos 100 km serían 23 kg de CO₂. Pero si la electricidad utilizada procediera de renovables, las emisiones serían cercanas a cero.

Según el autor, en las ciudades, **la mejor solución de transporte tanto desde el punto de vista de la movilidad como para la salud, es el uso masivo de la bicicleta**, ya que “un ciclista, en su deambular por la ciudad, puede olerla, escucharla, percibir y, en último extremo, puede bajarse de la bicicleta y continuar su paseo andando junto a su bici. Así, el ciclista puede pararse a conversar con un amigo, a comprar un periódico o una fruta, o un pastel atraído por la fragancia de la pastelería” (Valeriano Ruiz, 2017, pp. 13-15).

2.1 Bloque geográfico

Pasando al ámbito geográfico, en el área internacional, podemos ver numerosos ejemplos. Zuluaga explica la experiencia en **Manizales, Colombia**. Fruto de sus estudios, han llegado a la conclusión de que **un programa de bicicletas compartidas es eficiente cuando el uso de las mismas es de 4 a 8 veces por día**, ya que por debajo de los 4 usos/bicicleta/día existe un bajo costo-beneficio, y por encima de los 8 usos/bicicleta/día, existe una baja disponibilidad de éstas en las horas pico. Además, el éxito del programa de bicicletas compartidas depende de la provisión en la mayoría de los puntos de acoplamiento de punto de partida y punto de llegada con la cantidad suficiente de bicicletas (Zuluaga, 2021, p. 131).

Patiño Rivera en su obra sobre la “Perspectivas etnográficas de la bicicleta como medio de transporte sostenible en el **Perú**”, estudia la mejora de la bicicleta en las condiciones sociales, ambientales y económicas de la población peruana (Patiño Rivera, 2013, pp. 41-42). El autor **Correa Henao** nos presenta en su artículo un estudio acerca de

un nuevo modelo de bicicleta cuya intención es ser más sostenible con el medio ambiente y de adaptarse mejor a las condiciones de la ciudad de **Medellín, Colombia** (Correa Henao, 2017, pp. 43-47). Una mejora que también ve necesaria **Franco Puttini** en **São Paulo** (Franco Puttini, 2019, pp. 132-135).

Atendiendo a la **evolución**, en la publicación *Spécial économie du vélo de Mercat* (2009) de la Agencia de Desarrollo Turístico en Francia (*Atout France*) se recoge un **análisis sobre la evolución del uso de la bicicleta como medio de transporte en Francia** (Atout France, 2009, p. 9,10). Dicho análisis puede ser reproducible en muchos otros países europeos. Por ello destacamos las ideas más importantes:

Tras un declive de 20 años (1971 – 1991) siguió una recuperación que es muy marcada en las grandes ciudades. Unos años después, en los años 2005-2006, el 40% de la población francesa utilizó la bici regularmente. El 30% de estos usos fueron de proximidad (trabajo, estudios, compras), mientras que el 10% lo hizo ocasionalmente y el 5% diariamente (Atout France, 2009, p. 40-49).

En segundo lugar, **a nivel nacional, en España**, la Fundación ECA Bureau Veritas ha publicado el **Barómetro de la bicicleta entre los años 2009 y 2011**. En 2011, el 40,3% de la población española utilizó la bicicleta regularmente y el 7,4 % la usó cada día, mientras que en el 2009 solo un 5,6 % la usaba a diario (ECA Bureau Veritas, 2011, p.18) Como podemos ver, son **datos muy parecidos a los de Francia, pero registrados 3-4 años después**. Tras un declive del uso de la bicicleta de 20 años, a principios de los 90 se experimentaron crecimientos del uso que llegaron al 300%. El uso para los desplazamientos cotidianos fue el que más aumentó entre 2009 y 2011 pasando del 23,6% al 30,3 % del total.

Uno de los datos a destacar del Barómetro en España, es que la opinión pública es muy favorable al uso de la bicicleta. En 2011, el 93,2% de los entrevistados consideraron

que las administraciones deberían fomentar mucho (53,0%) o bastante (40,2%) el uso de la bicicleta, mientras que sólo un 4,8% opinó lo contrario (Fundación ECA Bureau Veritas, 2011, p. 87).

En línea con lo anterior, el **Barómetro anual de la bicicleta en España** muestra un **aumento en la concienciación de los beneficios de la bicicleta**, la cual utilizan un 20% de los españoles al menos una vez a la semana, y la práctica unanimidad de los encuestados a favor del fomento de ésta, por parte de la administración. A pesar de ello, **el uso de la bicicleta como forma de transporte principal de los españoles es todavía claramente marginal**, muy inferior al empleo del transporte público, y aún más, respecto al uso del vehículo privado. (ECA Bureau Veritas, 2011, p.18,19,20)

Y en tercer lugar, **a nivel local**, centrándonos en nuestro lugar de trabajo, **San Sebastián**, los primeros pasos hacia la sostenibilidad en la movilidad, se remontan a 1962. Por entonces se elaboró el primer plan desde un punto de vista general. A principios de los ochenta, aparecieron los autobuses de diésel y sin darse cuenta, los peatones fueron perdiendo su espacio natural.

Para mejorar el servicio al ciudadano, el ayuntamiento de San Sebastián, tal y como se puede ver en la página web www.dbizi.eus, recientemente ha puesto en marcha un **programa de alquiler de bicicletas llamado Dbizi**. Con este programa se considera que se puede recorrer la ciudad de lado a lado en menos de 30 minutos. Es por eso, que los primeros 30 minutos, se pagan en una sola cantidad (30 centimos). A partir de estos 30 minutos, se empieza a pagar por cada minuto usado. El objetivo de esto es que una vez pasados los 30 minutos de uso, hayas llegado a tu destino. A nivel de servicio, el programa consta de 317 bicis eléctricas y 317 bicis normales. Los barrios de San Sebastián, al igual que tienen paradas de buses, tienen paradas para estas bicicletas en donde se dejan una vez usadas y desde el lugar depositado, la siguiente persona la puede usar.

2.2 Bloque temático

Desde el **punto de vista temático, a nivel administrativo**, la **Dirección General de Tráfico (DGT)**, se ha marcado como objetivo **promover la participación y los mecanismos de comunicación entre los agentes involucrados**. De esta forma, se está trabajando en la creación de un sitio web de movilidad y para la publicación de datos y resultados de estudios y proyectos de movilidad realizados en la ciudad, encuestas, información relacionada con la bicicleta, promoción e interacción con la ciudadanía.

Fernández-Latorre expone un trabajo de investigación en el que se pretende analizar las **relaciones entre capital territorial y cicloturismo**, y especialmente, las conexiones de los flujos turísticos con factores básicos de capital territorial como la longitud de costa, los bienes de interés cultural, los espacios naturales protegidos y la población (Fernández Latorre, 2015, pp. 80-86, 90-99).

En otro orden, **Moral-Moral** de la Universidad de Cádiz, explica el concepto de **cicloturismo** así como su conceptualización y modalidades existentes, así como los impactos que su desarrollo supone para los destinos. Además, identifica las principales políticas públicas acometidas a nivel europeo y español (Moral-Moral, 2016, p. 3-7).

A nivel turístico, un campo de gran interés para San Sebastián, según **Fernández-Latorre**, la imagen de **ciudad amigable para turistas** y residentes depende de los equipamientos existentes para la bicicleta, y muy especialmente, de la cultura ciclista local, como parte del capital territorial (Fernández-Latorre, 2012, p. 559).

Por otro lado, uno de los componentes más importantes del turismo, son las rutas. En el ámbito europeo, según **Weston**, existen diferentes programas lideran la consolidación de **productos de cicloturismo**, como el proyecto de creación del producto vías verdes ("**Greenways Product**"), financiado por la Unión Europea (*European Greenways Association*, 2014). Este producto incide especialmente en las fortalezas de las vías verdes

por su accesibilidad, seguridad y universalidad de usuarios; sin apenas limitaciones de edad o capacidad física. Las rutas transnacionales europeas se promocionan fundamentalmente a través de la **Red Eurovelo**, iniciativa de cooperación transnacional, coordinada por la Federación Ciclista Europea.

En Andalucía destacan la ruta mediterránea y la de la costa atlántica (*EuroVelo - the European Cycle Route Network*, 2014). La red está proyectada en su configuración actual en torno a 66.000 kilómetros, de los que se estima que unos 20.000 se encuentran en funcionamiento. Otro proyecto desarrollado de ámbito europeo es **Revermed**, cuyo fin es conformar una ruta de larga distancia entre Portugal, España, Francia e Italia.

El papel de las ciudades para el desarrollo del cicloturismo es de primer orden. De hecho, muchos de los grandes destinos europeos invitan más al uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie que al uso del coche, gracias a la implementación de políticas de ciclabilidad para turistas y residentes. Este es el caso de París, Sevilla, Ámsterdam, Barcelona, Berlín, Budapest, Copenhague y Lyon. En esta línea se asienta la cooperación de comunidades ciclables en el mundo (**Red de Ciudades por la Bicicleta, 2011**), una iniciativa integrada por varias ciudades mundiales.

3. METODOLOGÍA

Partiendo de la base de la importancia de las bicicletas en San Sebastián, el trabajo se fundamenta en el estudio de dicho segmento. Para ello se ha elaborado una **encuesta** (ver Anexo 8.1) que se ha pasado a 102 personas para comprobar su conocimiento y su opinión acerca de la mejora del sistema. Dicho trabajo se realizó en las inmediaciones de la playa de la Concha, el lugar más importante de la ciudad (ver Figuras 1 y 2). La encuesta se realizó el martes 5 de diciembre y el jueves 14 de diciembre, ambas de 15:15 h. a 17:30 h. Posteriormente se **estudiaron los resultados** desde un punto de vista tanto cuantitativo como cualitativo.



Figuras 1 y 2. Momento de la recogida de datos por la ciudad

4. ESTUDIO DEL TRABAJO

Tal y como se señala en la metodología, para estudiar el plan, se ha realizado una encuesta que se ha pasado a unos cien transeúntes. El cuestionario se compone de diez preguntas. Las primeras tres preguntas sirven para validar a los entrevistados en cuanto al género, la edad y la procedencia. Las siguientes siete preguntas, profundizan en diversos aspectos del tema. Los resultados son los siguientes:

1. Sexo: Hombre-Mujer

	Resultado	Porcentaje (%)
Hombre	54	53
Mujer	48	47
TOTAL	102	100

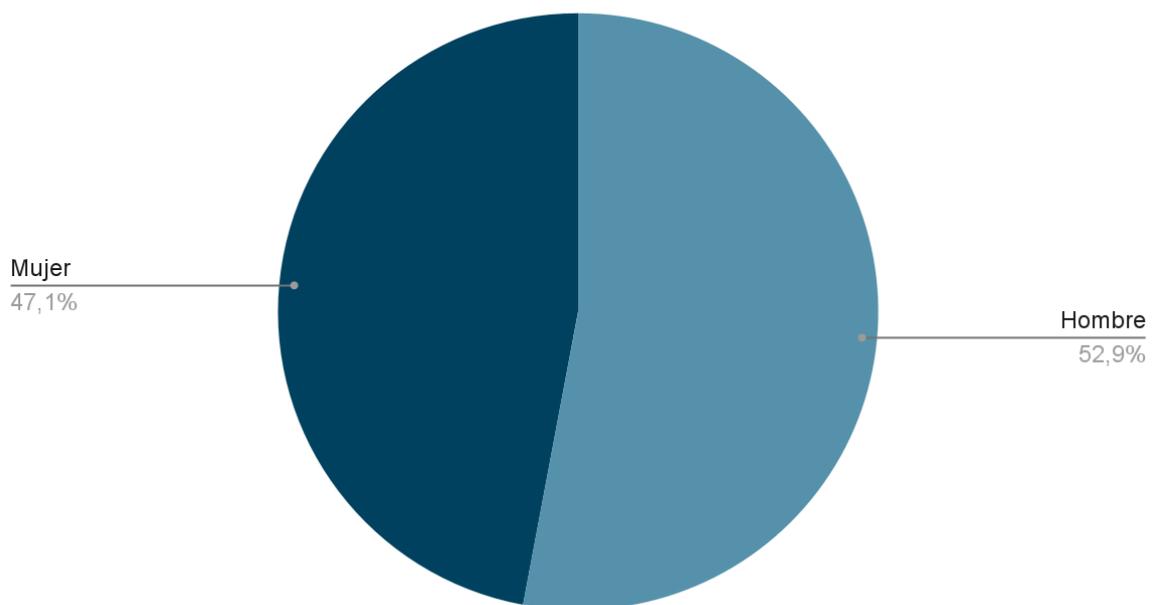


Figura 3. Sexo de los encuestados

2. Edad:

	Resultado	Porcentaje (%)
16-30	44	43
31-50	24	23
51-70	27	26
71-90	7	7
+91	0	0
TOTAL	102	100

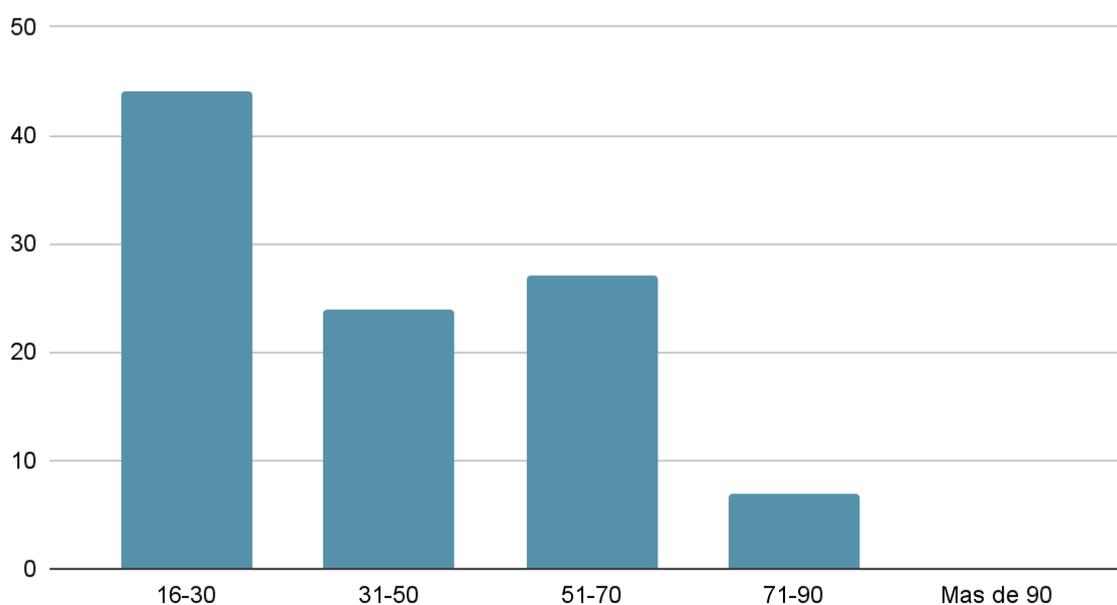


Figura 4. Edad de los encuestados

3. Procedencia:

	Resultado	Porcentaje (%)
Autonómica	18	18
Local	80	78
Nacional	4	4
TOTAL	102	100

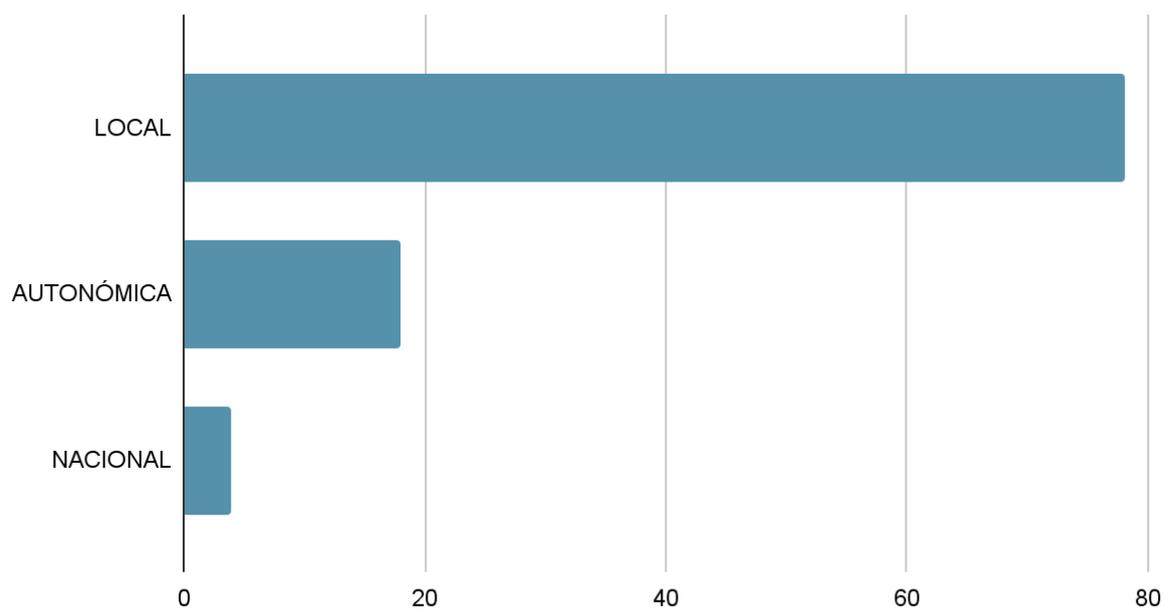


Figura 5. Procedencia de los encuestados

4. Uso de la bicicleta

	Resultado	Porcentaje
Si	39	38
No	63	62
TOTAL	102	100

Motivos: VER ANEXO: 8.1.1

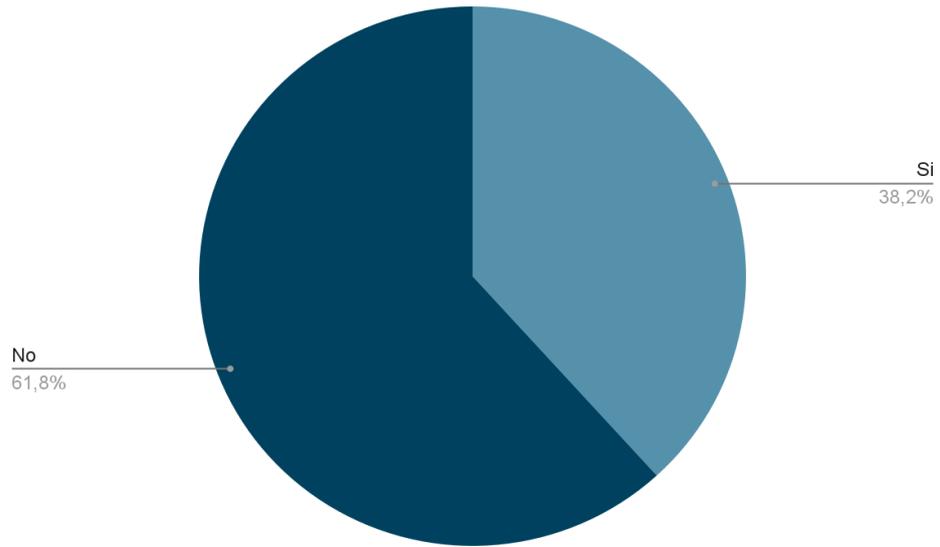


Figura 6. El uso de la bicicleta

5. Consideración personal sobre el uso de la bicicleta en San Sebastián:

	Resultado	Porcentaje (%)
Si	81	79
No	21	21
TOTAL	102	100

Motivos: VER ANEXO: 8.1.2

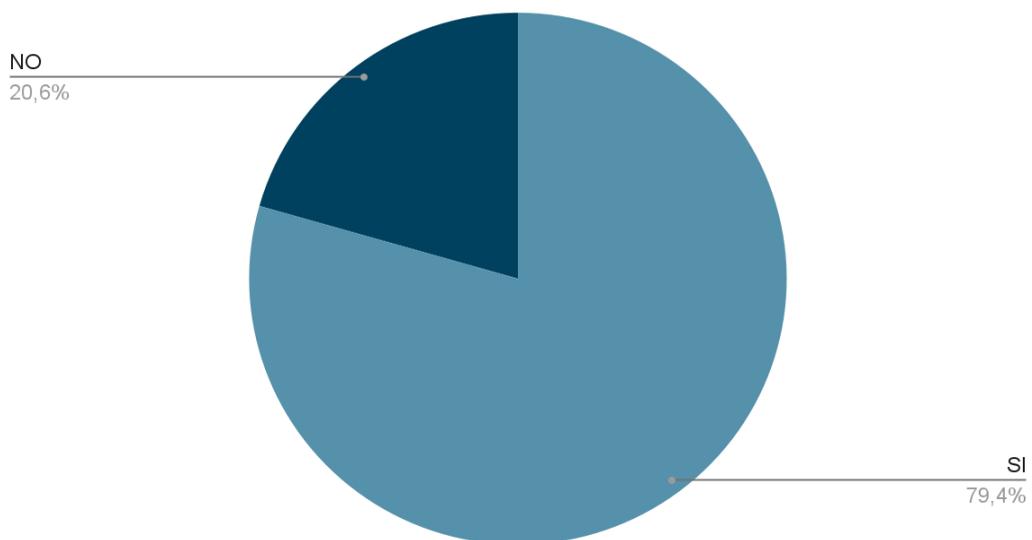


Figura 7. Consideración personal de si se usa suficiente la bicicleta en San Sebastian

6. Conocimiento del programa *Dbizi*

	Resultado	Porcentaje (%)
Si	82	80
No	20	20
TOTAL	102	100

Nota: Los que no conocen el programa, reciben una explicación del mismo.

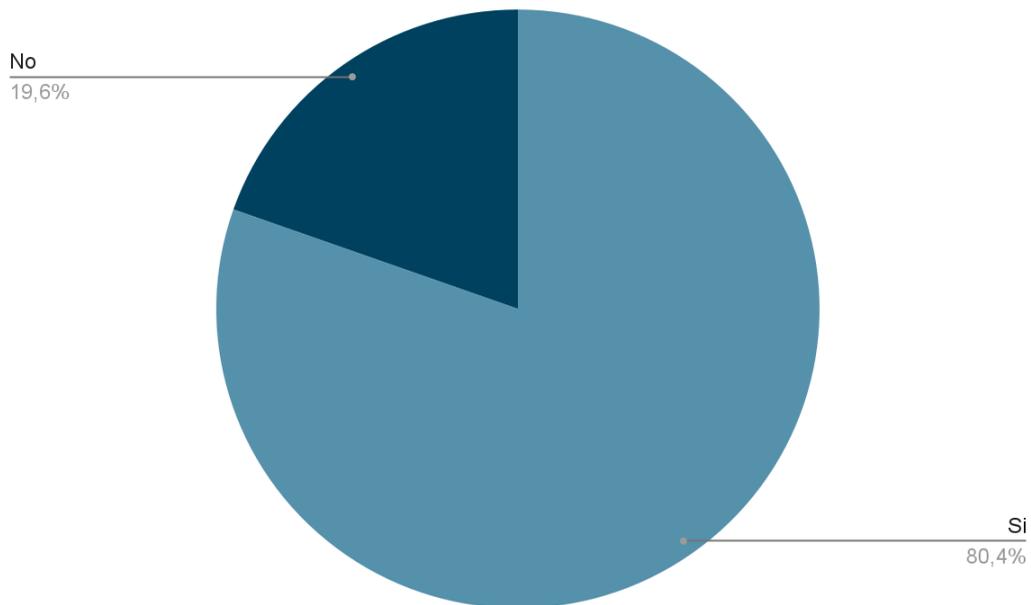


Figura 8. Conocimiento *Dbizi*

7. Opinión personal acerca del programa tratado

	Resultado	Porcentaje (%)
Positiva	93	96
Negativa	4	4
TOTAL	97	100

Nota: cinco de los entrevistados no responden a la pregunta.

Motivos: VER ANEXO: 8.1.3

8. ¿Cómo cree que se puede mejorar?

VER ANEXO: 8.1.4

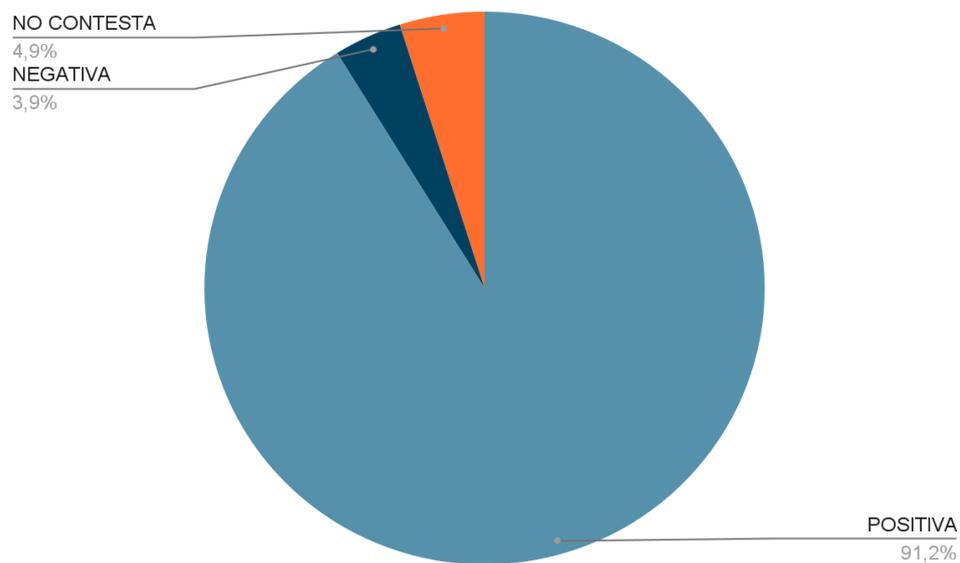


Figura 9. Opinión personal acerca del programa de bicicletas

9. Relación entre el ciclista, peatón y conductor de coche o autobús

	Resultado	Porcentaje
Positiva	25	24,8
Negativa	76	75,2
TOTAL	101	100

Nota: uno de los entrevistados no responde a la pregunta

Motivos: VER ANEXO: 8.1.5

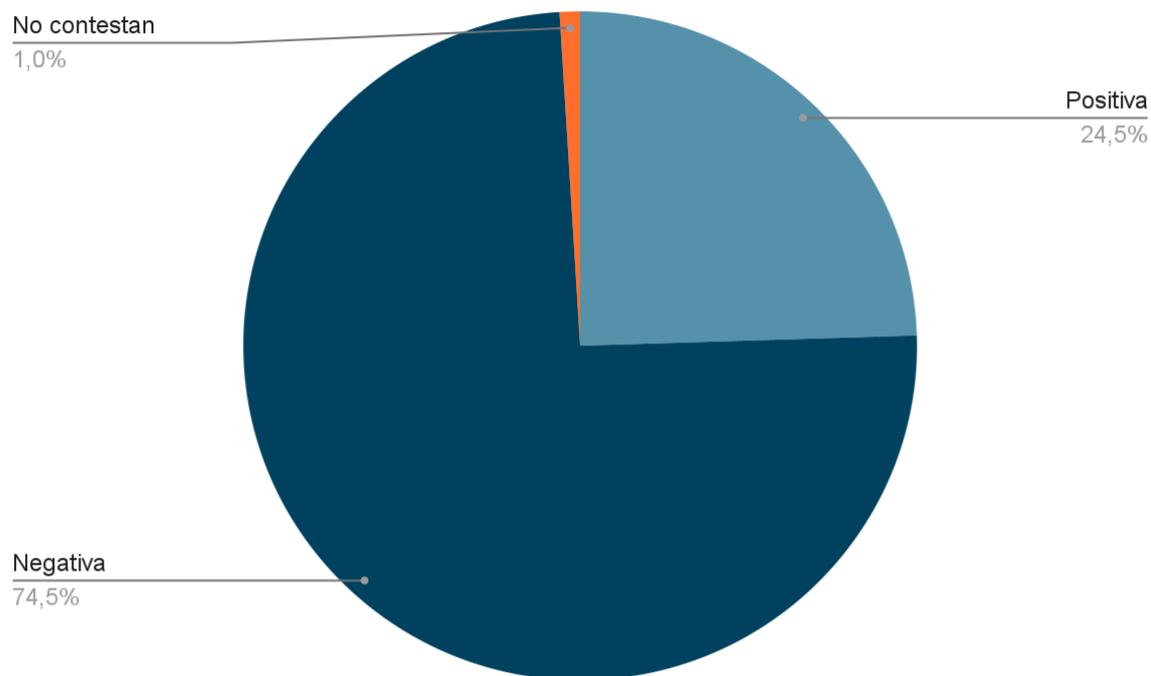


Figura 10. Relación entre los distintos tipos de conductores, ciclistas y peatones

10. San Sebastián es una ciudad sostenible desde el punto de vista de los entrevistados

	Resultado	Porcentaje (%)
Si	76	75,2
No	25	24,8
TOTAL	101	100

Nota: Uno de los entrevistados no responde a la pregunta

Motivos: VER ANEXO 8.1.6

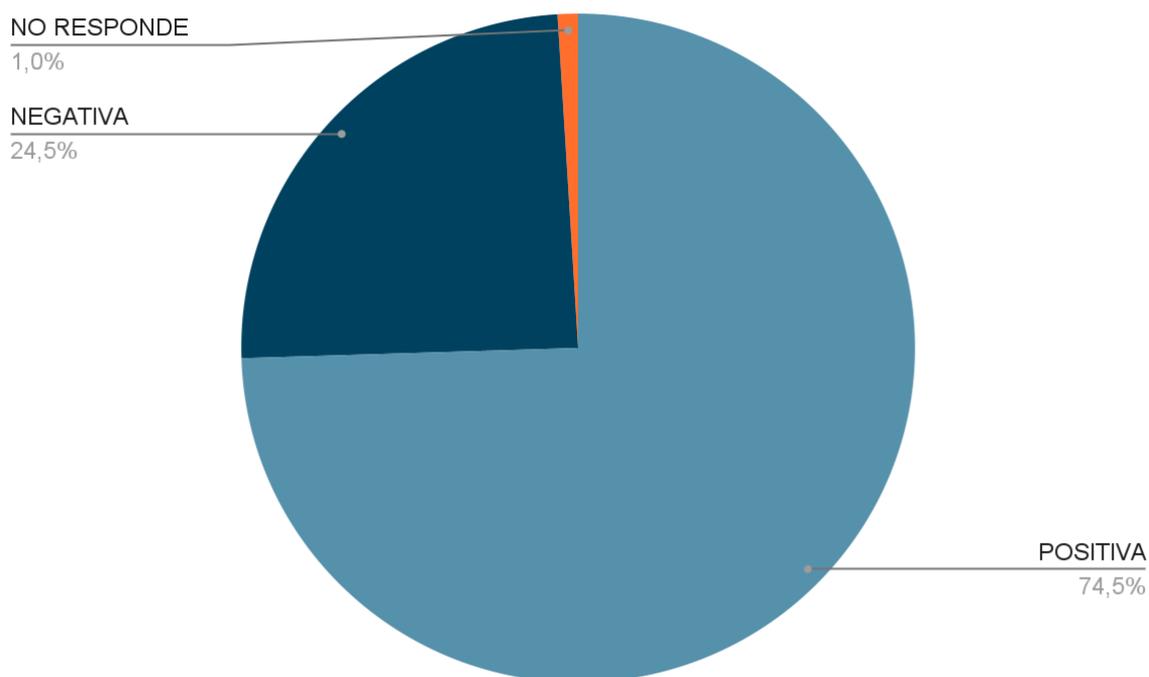


Figura 11. Percepción de la sostenibilidad

COMBINATORIA

- Combinatoria entre edad y uso de la bicicleta

	16-30	31-50	51-70	71-90	TOTAL
Si	21	9	9	1	39
No	23	15	18	6	63
TOTAL	44	24	27	7	102

- Combinatoria entre uso de la bicicleta y conocimiento del programa

	Si anda en bici	No anda en bici	TOTAL
Si conoce	32	50	82
No conoce	7	13	20
TOTAL	39	63	102

EN ESTE CÓDIGO QR SE PUEDEN VER LAS RESPUESTAS ORIGINALES:



5. ANÁLISIS DE DATOS

A la hora de analizar los datos, en primer lugar hemos de tener en cuenta las características de los entrevistados en cuanto al género, la edad y la procedencia. Respecto al **género** (figura 3) podemos señalar que un 53% de los entrevistados son hombres y el otro 47% son mujeres. Esta igualdad refleja que el uso de la bicicleta es igual para ambos géneros.

Atendiendo a la **edad** de los entrevistados (figura 4), en primer lugar, el sector comprendido entre 16-30 años supone el 43% de los representados. Le sigue el de 51-70 (26%), 31-50 (23%) y 71-90 (7,7%). Con todo ello se puede apreciar la heterogeneidad del muestreo y la idoneidad de los resultados. Además del interés juvenil por el uso de este tipo de medios y el decrecimiento progresivo conforme aumenta la edad.

Respecto a la **procedencia** (figura 5), predomina la ciudadanía local (78%), seguido del autonómico (18%) y el nacional (4%). Algo lógico en un estudio exclusivamente local. Como aclaración, en el estudio se incluyen más datos que al final no ha sido necesario utilizar.

Una vez vistas las características de los participantes en el muestreo, se analiza el tema objeto de estudio. Para ello, en primer lugar se pregunta **sobre el uso de la bicicleta** (figura 6). Viendo las respuestas podemos deducir que no está tan extendido como parece ya que el 62% no la utiliza y el 38% sí. Preguntados por los motivos, en sentido afirmativo, se argumenta “para ir más rápido”, “es más cómodo que el bus”, “es fácil de aparcar”, “para moverse rápido y así no pagar el bus” o para “hacer ejercicio”. En el contrario se esgrime “no sabe andar en bici”, “no le cabe en casa”, “no necesita”, “prefiere andar”, “usa la moto” o “porque le da miedo”.

En la siguiente pregunta se cuestiona a los entrevistados **“si consideran que el vecindario de San Sebastián utiliza mucho la bicicleta o no”** (figura 7). En este sentido,

el 79% afirma que el vecindario lo usa considerablemente. En contraposición se encuentra el 21 %. De esta forma podemos ver cómo a pesar de los resultados obtenidos en la pregunta anterior, los ciudadanos creen que se usa la bicicleta más de lo que realmente sucede.

En relación a los motivos, los afirmativos se apoyan en que “es pequeña” (la ciudad), “es un vehículo fácil y manejable”, “es barato y está bien preparada”, “porque hay más bidegorris”, “porque es una ciudad muy cómoda para andar en bici”, “porque es difícil aparcar el coche”, “evitar atascos” o para “distancias pequeñas”. Los negativos en que “la gente no quiere usar la bicicleta”, “por el mal tiempo”, “hay mucha gente andando con la bici por el bidegorri”, “la línea de bus es muy buena” o hay “mucho coche por el centro”.

Dando un paso más, se pregunta **si conocen el programa de Dbizi** (figura 8). Al hilo de ello vemos cómo los entrevistados que conocen el programa (80%), son mayoría ante los que no lo conocen (20%). Tras explicar a los que no conocen el programa, se les pregunta por su **opinión** (figura 9). A partir de ello, el 96% resulta tener una opinión positiva y el 4% negativa.

Dentro de las positivas, podemos establecer varias categorías: económica (“ayuda a la gente usar la bici porque es barata” y “viene bien para la gente que no puede comprar una bici”), práctica (“facilita el transporte a la gente” y “aumenta el uso de la bici”), ambiental (“no contamina” y “promueve una vida sana contaminando menos”) y funcional (“funciona bien” y “muy práctico”). Dentro de las negativas alegan que “ponen muchas multas” y que “las bicis son vandalizadas por los jóvenes”.

Siguiendo con el relato (conocimiento-opinión), la siguiente pregunta versa sobre la **forma con que se puede mejorar el programa**. En las respuestas se pueden agrupar cinco aspectos: bidegorri (infraestructura) (“se podría mejorar el bidegorri” y “más bidegorris para verano”), interconexiones (“mejorar circulación en las salidas de sanse” y “hay poca

conexión con barrios periféricos”), aparcamientos y carreteras (“más bicis y aparcamientos” y “más estaciones en los barrios”), mantenimiento y seguridad (“más bicis eléctricas” y “más responsabilidad de las personas”) y precio (“precio más asequible” y “gratuito”).

Antes de concluir, se les pregunta cómo creen que es la **relación entre el peatón, el conductor y el autobús** (figura 10). Y aproximadamente, el 75% de los encuestados creen que la relación es negativa. Este grupo de encuestados se divide en tres categorías: ausencia de respeto (“los ciclistas no respetan” y “no se respetan los medios”), conflictos (“los peatones son muy agresivos” y “muchos líos con los coches”) e incumplimiento de las normas y señales (“la bici se mete mucho por la carretera” y “no se respetan las normas”). Respecto a los que creen que la relación es positiva, se encuentran varias opiniones como “se entienden entre ellos”.

Finalmente, se formula una pregunta respecto a la **sostenibilidad en San Sebastián** (figura 11). Al igual que la pregunta anterior, gran parte de los encuestados sostienen que San Sebastián es una ciudad cercana al desarrollo sostenible ya que “se usa bien el transporte”, “mucho uso de la bici”, “ciudad pequeña”, “la brisa del mar limpia la contaminación de la ciudad” o “se está peatonalizando la ciudad y reduciendo el uso del coche”. Sin embargo no todos están de acuerdo, ya que defienden que “para ser sostenible habría que quitar todos los coches”, “hay mucho coche y mucho residuo”, “ayuntamiento hace todo mal” o “porque se consume mucho online y los embalajes y transporte contaminan mucho”.

En otro orden se han realizado **dos respuestas combinatorias** con las opciones que se han considerado de mayor interés. La primera resulta de la **combinación entre edad y uso de la bicicleta**. De ella deducimos que la mitad de las personas comprendidas entre 16-30 años utilizan la bicicleta, los del grupo entre 31-50 y 51-70 tan solo lo utilizan

alrededor de un 30% y entre 71-90 tan sólo un 15%. Con ello podemos ver que conforme aumenta la edad, decrece el uso de la bicicleta.

La segunda resulta la **combinación entre el uso de la bicicleta y si conocen el programa *Dbizi***. De este modo se puede ver que no guarda relación, ya que dentro de la gente que anda en bici, el 80% conoce el programa. Y de los que no andan en bici hay, también, un 80% que lo conoce. También cabe resaltar que el 60% de la gente que conoce el programa, no utiliza la bicicleta. Teniendo en cuenta que la mayoría de los encuestados es menor de 50 años, podemos ver las carencias del fomento en el uso de la bicicleta.

6. CONCLUSIÓN

En el presente trabajo se ha estudiado el marco teórico sobre la situación de la bicicleta en San Sebastián (Guipúzcoa) así como la opinión de la ciudadanía sobre el uso de la misma. Tras ello se han obtenido las siguientes conclusiones desde dos puntos de vista: el de los usuarios de la bicicleta y el de los no usuarios.

Respecto a los usuarios. Llama la atención la desigualdad de edad (casi el 50% son de entre 16-30 años), sin embargo la igualdad respecto al género es muy notoria (53%-masculino 47%-femenino). Con ello queda de manifiesto la importancia de fomentar el uso de la bicicleta en personas de avanzada edad. Quizás explicando las bondades que señala Valeriano Ruiz (oler, escuchar, percibir, etc.).

Respecto a los no usuarios. Las estadísticas son completamente contrarias, ya que en este caso es el grupo comprendido entre 71-90 años el que es mayoría. En cuanto al sexo sigue habiendo una gran igualdad. Poniendo en común estos dos puntos de vista, podemos observar con cierta facilidad la diferencia de edad que hay entre los usuarios de la bicicleta en la ciudad de San Sebastián. Algo lógico ya que debido a las condiciones físicas, es natural que los jóvenes utilicen más la bicicleta.

Aunque los números son muy mejorables teniendo en cuenta que más del 50% del grupo comprendido entre 16 y 30 años no usa la bicicleta. Por ello quizás resulta necesario la ampliación de las rutas ciclistas, tal y como señalan algunos entrevistados y defienden numerosos autores como Fernández-Latorre o Moral-Moral. Ya que tal y como señala la Fundación ECA Bureau Veritas, la percepción de la mayoría de la población sobre el uso de la bicicleta es positiva.

Otro dato a tener en cuenta es el conocimiento de los ciudadanos sobre el programa de Dbizi. Los datos mencionados anteriormente dejan en evidencia el fomento del programa de Dbizi, ya que a pesar de que el 80% de la población conoce el programa, tan

solo el 38% usa la bicicleta. Lo cual deja un gran margen de mejora para dicho programa , que va a tener que seguir creciendo y evolucionando para que así San Sebastián sea una ciudad más sostenible. Algo parecido a la relación entre el peatón, el conductor y el autobús, donde hace falta bastante pedagogía entre la población, en línea con lo expuesto por la DGT.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Atout France (2009). *Spécial économie du vélo de Mercat*. Atout France.
- Correa Henao, G. J y Ramirez Piñeros, A. A (2017). *Prototipo de Bicicleta para Transporte Urbano Individual Sostenible*, Lámpsakos.
- <https://www.dbizi.eus/es/bienvenido> Consultado el 31/01/2024.
- Dirección General de Tráfico (D.G.T) (2024/27/01). La bicicleta en la movilidad sostenible: transferencia de conocimientos de las capitales europeas del ciclismo, D.G.T.
- Dri Manfiolete Troncoso, L., Toro-Arevalo, S. A., Franco Puttini, R. (2019). *A perspectiva do ciclismo urbano como sentido político em São Paulo*, Retos.
- ECA Bureau Veritas (2011). *Barómetro Anual de la Bicicleta*. ECA Bureau Veritas.
- Fernández-Latorre, F.M. (2012). Formación, investigación e innovación en turismo. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 60, pp. 559-561.
- Marques Sillero, R. (2017). *La importancia de la bicicleta. Un análisis del papel de la bicicleta en la transición hacia una movilidad urbana más sostenible*. Universidad de Sevilla.
- Moral-Moral, M. (2016). *El desarrollo del Cicloturismo como una modalidad turístico sostenible*. Turydes.
- Morales Carballo, L. (2010). *Movilidad sostenible y resiliencia socioecológica*. Ambientalia.
- Muñoz Salcedo, J. M. (2019). *Prototipo de bicicleta eléctrica con estación de carga solar fotovoltaica como medio de transporte urbano sostenible*. Axioma.
- Silvente Ortega, A. (2020). *Bicicleta y Movilidad sostenible*. Plataforma Carril Bici.
- Zuluaga, J. D., Escobar, D. A., Moncada, C. A. (2021). Aplicación de la predicción

espacial para el mejoramiento de la cobertura del sistema de bicicletas compartidas en Manizales. *Información Tecnológica*, 32, pp. 121-132.

8. ANEXO

8.1 Respuestas cualitativas del cuestionario

8.1.1 ¿Utiliza usted la bicicleta? Si-No

Si	Es lo mejor para moverse por la ciudad; La necesita para moverse por la ciudad; Para ir más rápido; Para ir a entrenar y moverse por la ciudad; Es más cómodo que el bus; Para ir al monte; Para moverse rápido y no pagar el autobús; Es el mejor medio de transporte; Le encanta; Más cómodo; Para llegar más rápido a los sitios; Es económico y fácil; Para hacer ejercicio; Diversión y comodidad; Por comodidad; Le gusta andar; Es muy cómoda; Porque le gusta mucho andar en bici y porque es muy cómoda; Para trasladarse; Para hacer deporte; Para moverse; De joven fue ciclista; Es más rápido; La usa para todo; Para desplazarse; Por ocio; Por comodidad; Es muy cómodo; Es cómodo; Es menor, y es el medio más rápido para el que puede optar; Es fácil de aparcar; En verano; Le gusta; Le gusta y es cómoda; Lo mas comodo; Muy comodo y le gusta; Es muy cómodo porque así no gasta en coche; Por recomendación médica; Porque es rápida; Porque es rápida.
No	No sabe andar en bici; No le cabe en casa; No necesita; Prefiere andar; Usa la moto; Vive cerca de todo; No puede venir en bici; Porque le da miedo; No le hace falta, vive cerca de todo; No sabe andar en bici; Usa el transporte publico; no sabe andar en bici; La edad (mayor); Falta de seguridad; Usa la moto y anda; Condiciones físicas; No le gusta la bicicleta y tampoco tiene; Usa el coche; Usa el coche; Hacerse cargo de ella; No le hace falta; Usa el coche; No tiene bici; Muy mayor; No sabe andar; Muchas cuestas; No sabe andar; Llueve mucho; No le hace falta; Antes si pero ahora no; No es una ciudad para bicis; Va andando; No necesita; Porque no esta en forma; Porque tiene moto; Porque va andando; No le gusta; Se traslada en bus; Nunca le ha gustado; Vago, no tiene ganas y vive lejos del trabajo; Pereza; No tiene; No puede guardarla en casa; Prefiere el coche o transporte publico; Es peligrosa; Muchas cuestas; No le hace falta; No necesita; Prefiere el coche o transporte publico; Enfermedad que le impide; No le gusta; No tiene; Problema de espalda; No le resulta comodo; Falta de tiempo; Por la edad; Pereza

8.1.2 ¿Considera que el vecindario de San Sebastián usa mucho la bicicleta? Si-No

Si	Es una ciudad pequeña; Porque lo ve; La gente no quiere pagar el bus; Para moverse; Es un vehiculo facil y manejable; Porque es muy cómodo y todo está muy cerca; Comodidad, barato y como ciudad esta bien preparada; Porque hay mucho <i>bidegorri</i> ; Es una ciudad muy cómoda para andar en bici; Porque conoce a gente que la usa; Comodidad y mucho <i>bidegorri</i> ; Por el programa <i>dBizi</i> ; Se ven muchas en la calle; Esta muy bien para moverse por la ciudad; Por las bicis alquilables (<i>Dbizi</i>); Hay mucha gente que la usa; A la gente le gusta moverse en bici; Se ven muchas; Se ven muchas; Porque es difícil aparcar el coche; Ciudad
-----------	--

	<p>pequeña; Se ven muchas bicis; Ciudad pequeña; Hay mucha gente andando por el <i>bidegorri</i>; es una ciudad pequeña y se llega rápido; Para tramos cortos y para ir a trabajar; En verano para desplazarse por la ciudad; Ve a la gente usandola; Es una ciudad pequeña; Evitar atascos; Rapidez y biologico; Mas medios como el <i>bidegorri</i>; Ejercicio, comtamima poco y por su autonomia; Mal trafico; Rapidez; Una ciudad muy comoda para usarla; Es rapida y barata; La gasolina vale mucho; Hay bicis de <i>Dbizi</i>; Asi no se utiliza el coche; Porque lo ve; Ciudad comoda para su uso; Se ven muchas; Porque es facil andar en bici; Hay muchas paradas de <i>Dbizi</i>; Tiene un tamaño comodo para usar la bici (la ciudad); Ve mucha gente usando el programa de bicicletas; Tamaño de la ciudad; Esta todo muy cerca; En verano sobre todo; Por el programa; Para ir rapido y mas comodo; Para moverse por la ciudad; Para hacer deporte; hay muchos bidegorris y por el programa del ayuntamiento; Ve mucha gente usandola; Ve mucha gente usandola; Ve mucha gente usandola; Las distancias son pequeñas; Menos contaminacion; Es una ciudad muy accesible para la bici; Mucho coche por el centro; Se puede llegar rapido de un lado a otro; Ciudad pequeña; Ciudad llana para usar la bici; En verano si; Buen medio de transporte; Muchas bicis; El transito en bici es bueno; Es comoda y barata; Para ir mas rapido; Por cercania; Comodidad y no se usa coche; Por comidas y las zonas son muy concurridas; Ciudad pequeña; Loa horarios accesibles y por el precio; Mucha zona peatonal y ejercicio bueno; Mucho uso; Se ven muchas; Ha visto muchas personas y es rápido</p>
No	<p>No entra en la mentalidad; Por el mal tiempo; Pocos bidegorri; No ve muchas por la calle; Va aumentando pero de momento no; La linea del bus es muy buena; En otros sitios se usa mas; Poco <i>bidegorri</i>; No suele haber muchas bicis libres; La gente prefiere el bus o el coche; Hay mucho trafico en coche; Se usa mal; No ve muchas; Es un coste; Mucho transporte publico; El clima y el trafico: Poco uso; No ve a gente usándola; Porque llueve mucho; Poco por el tiempo.</p>

8.1.3 ¿Qué opinión tiene sobre él? Positiva-Negativa

Positiva	<p>Viene bien para la gente y no puede comprar una bici; Ayuda a la gente a usar la bici porque es barata; Mientras mas se use la bici menos se usara el coche; Para ir de un lado a otro; Hay muchas paradas y cubren una necesidad muy importante; Es una cosa muy buena para una ciudad sostenible; Hay muchas paradas; Una manera de hacer transporte publico; Metodo para impulsar el uso de la bici; Ai no te puedes comprar una bici para poder usar bicis; Si pierdes la bici da igual porque puedes usar otra; Las bicis funcionan bien y es seguro; Sus nietos estan contentos; Conoce a la gente que la usa; Reduce la utilizacion de otros medios; Comodidad; Comodidad; Mucha cantidad; Mas comodo que comprar una; Reduce el uso del coche; Reduce el uso del coche; Facilita la movilidad; Importante; Todo el mundo la usa; Le gusta; A su mujer le gusta; Ayuda a la gente a hacer ejercicio; Muy practico; Funciona bien; Hay muchos aparcamientos; Reduce el uso del coche; Reduce el uso del coche; Reduce la</p>
-----------------	---

	<p>contaminacion; Para que la ciudad sea mas sostenible; Hay demasiadas bicis; La referencia de la gente; Potencia el uso de la bici; Conecta con toda la ciudad; Aumenta el uso de la bici; Da acceso a las personas; Facilita usar la bici; Mas sostenible; La gente respeta mas la ciudad; Ayuda a la gente; No contamina; Es muy util y economico; Fomenta la bici; Facilita el uso de la bici; Muchos puntos de recogida; Evita el uso del coche; Facilita el uso de la bici; Son electricas; Promueve una vida sana contaminando menos; facilita el transporte a la gente; Bicis baratas para todos; Muchos aparcamientos; Fomenta el uso de la bici positivamente; Mucha gente la usa; Por los tipos de tarifas y los aparcamientos; Muy util: Accesible para todo el mundo; Si se usa mucho esta bien sino irrelevante; Facil acceso; Reduce el uso del coche; Menos contaminacion; Muchos aparcamientos; Es barato y practico; Tiene como volver despues de salir de fiesta; Facilita el uso de las bicis sin necesidad de tener una; Las bicis son muy buenas; Le gusta que se incentive el uso de la bici; Ve a mucha gente con la bici; Bastantes paradas; Es práctico y versátil; Es ecológico y reduce la contaminación; Facilita a la gente donde dejar la bici; Permite un transporte sin preocupaciones; Barato y cómodo; Muchas paradas y cómodo; Utilizar menos el coche; Funciona bien; Funciona bien; No hay necesidad de comprar una bici y evitar el robo de la misma; funciona bien; Es útil y necesita la bici; No hay que comprar bici; Esta muy bien; Método seguro para el uso de la bici y sin riesgo de robo; Es práctico; Fomenta el uso de la bici; Versatilidad.</p>
Negativa	<p>Están rotas y sin cargar; Ponen muchas multas; No hace falta; Las bicis son vandalizadas por los jóvenes.</p>

8.1.4 ¿Cómo cree que se puede mejorar?

Hay *bidegorris* que sobran o estan en malos sitios; Hay poco *bidegorri* por la periferia; Hay mucho *bidegorri* y poca carretera; Desconoce las interconexiones; Hay zonas en las que hay poco *bidegorri*; Se podria mejorar el *bidegorri*; Esta muy bien como esta; Que no haya tanto coche; Si; Esta bien; Hay poca conexion en cuanto a los barrios perifericos; Esta bastante bien; Se podria mejorar la conexion con barrios perifericos; Mas *bidegorri*; Hace falta mas *bidegorris*; Que los peatones no anden por el carril bici; Depende del tiempo; Hay que cambiar el coche por bicis; No sabe; Hacer mas carriles bici; Mas baratos; Mas civismo; Gratuito; Mas bicis electricas; Mas parking; No es necesario, solo mas seguridad; Mas aparcamientos; Mas carril bici; Mas informacion y facil acceso al programa de bicicletas; Que se respeten las normas; Mas informacion del programa; Mas estaciones en barrios; Mas espacio en los lugares de aparcar y mas estaciones; Poner mas aparcamientos en el Kursaal; Mas carriles bici para verano; Mas carril bici; Precio mas asequible; Poniendo mas aparcamientos; Esta bien; Mas carriles, marcarlos mejor y señalizarlos; Algunos carriles nomse usan; Mas servicios; Separacion entre ciclistas y peatones; Dando un buen servicio; No sabe; Mejorar bicis; No sabe; No sabe; No se puede; El mantenimiento de las bicis y mas puntos en barrios periféricos; Utilizando mas el carril bici; Conexion entre mas barrios; Con la conexion de perifericos, mas carril bici y aparcamientos; Ya esta bien siendo gratis para jovenes;

Conexión con barrios periféricos; Con bicis eléctricas; Mas aparcamientos; Mas aparcamientos en Ategorrieta; Mas bicis y aparcamientos; Mas bicis eléctricas y aparcamientos; Mas conexiones, *bidegorris*, un poco de todo; Mas carril bici en el centro, la conexión es irregular en los barrios periféricos; Mejores tarifas, mas grandes los aparcamientos; Mejorando el mantenimiento; Mas publicidad; Bajando la cuota; Mas responsabilidad de las personas; Mas mantenimiento; Más bicis eléctricas; Más parkings; Más carril bici; Bajando el precio y mejorando las bicis; Más carril bici por las afueras; Único pago anual; Respetando el material; Dando a conocer más el servicio de bicis y poniendo más aparcamientos; Ampliar el horario de uso y más aparcamientos; Hacerlo gratis; No se usa bien; Más aparcamientos; Mejorar la circulación en las salidas de la ciudad; Más carreteras; Más carril bici y carreteras; Faltan carreteras, muchos atascos; Quitar metro por servicio público; Más autobuses y aparcamientos; Más aparcamientos; Más bicis; Más carril bici; Más aparcamientos; Más aparcamientos; Más carril bici; Sobre todo más carril bici; Más aparcamientos; Más carril bici; Poniendo matrículas; Más aparcamientos; No sabe porque no lo usa.

8.1.5 ¿Cómo cree que es la relación entre el ciclista, el peatón y el conductor del coche o autobús? Positiva-Negativa

Positiva	Se respetan las aceras; Se entienden entre ellos; Cada uno va por su carril; Se intenta respetar las normas; Si cada uno va por su carril es positiva; El respeto es aceptable; Poco tráfico de bici; Respetan mucho; Mucho respeto; Es aceptable; Mucho carril bici; Las vías están bien marcadas; Intentan que no haya accidentes; Hay entendimiento; En general hay respeto, pero hay excepciones;
Negativa	La gente la usa mal; Muchos lios; Mucho pique; Mucho ciclista por la acera molestando a los peatones; Hay sustos por la velocidad; Muchos lios con los coches; Deberían de ir por su carril correspondiente; Los jóvenes la lian mucho; La gente no respeta; Se respeta poco a la gente que va andando; No se respetan las normas y se respeta poco al peatón; No se respetan las normas y poco respeto hacia el peatón; Las bicis van por la acera y los peatones por el carril bici; El peatón va por los <i>bidegorri</i> ; No hay respeto ni entendimiento; Mucha duda; Poco entendimiento; No hay respeto; No hay respeto; No hay respeto; El ciclista no respeta; No se respetan las normas; Es peligroso; No hay conciencia; Falta educación vial; No hay respeto a los peatones; No se respeta al peatón; La gente no es consciente, No se respetan las normas; Las bicis deben respetar el <i>bidegorri</i> ; Las bicis van muy rápido; La señalización es mala; No hay entendimiento; Los ciclistas no respetan; Depende de cada persona; Algunos pasan otros entran en discusión; Todos quieren llegar cuanto antes; La gente odia a los ciclistas; Los ciclistas van como locos por la acera; No se respetan los carril bici ni aceras; El peatón se cree el dueño de la acera y todo le molesta; Están bastante delimitadas las zonas de cada medio; Los ciclistas no respetan las señales ni los peatones; Por peligro y la paciencia; Todos transitan el mismo espacio; No respetan al peatón; No hay

	buena comunicación entre ellos; Hay de todo; No se respetan las normas; No se respetan las señales; Los ciclistas no respetan; No hay respeto; No hay respeto; No hay respeto; No hay entendimiento; Las bicis no siguen las normas; No hay entendimiento; Las bicis hacen lo que les da la gana; Los peatones son muy agresivos; Los peatones se quejan por todo; Los ciclistas prefieren ir por las carreteras estorbando a los coches; cada uno hace lo que le da la gana; Los ciclistas invaden las aceras; Mucho peaton le tiene miedo a la bici; Sitos en los que no hay carril bici; No se respetan los medios; Ha visto muchos accidentes; La bicicleta de por sí ya genera tensiones; Los coches deben tener más cuidado; No se respetan las señales de comunicación; No se respetan las señales; No se respetan los medios; Los coches se creen los amos de la carretera y hay poca paciencia; La bici se mete mucho por la carretera; Gracias al coche hay menos problemas (sigue habiendo); Las bicis molestan a los coches y van por la acera; Los ciclistas no respetan; Todos invaden los medios de cada uno; Los peatones tienen manía a los ciclistas; No hay respeto; No hay respeto; No se respetan las señales.
--	---

8.1.6 ¿Considera que San Sebastián es una ciudad sostenible? Si-No

Si	Sanse contamina poco,también se podría usar menos el coche; Es muy pequeña; En comparación con otros es sostenible; Hay poca contaminación porque es una Ciudad pequeña; Los buses eléctricos y que la gente use menos el coche; Mucho transporte público y poco uso del coche; Se está peatonalizando la ciudad y menos uso del coche; Mejorable; Suficiente transporte público; En parte sí y en parte no; El transporte público y se conecta con todo; No hay mucha contaminación por los buses eléctricos; Poco coche; Mucho uso de la bici; Pocos coches; Todo es mejorable; Se toman medios ecológicos; Se puede circular bien; El gobierno ayuda mucho; Mucho transporte público; Ciudad pequeña; Ciudad pequeña; Mucho uso de la bici; Ciudad pequeña; Puede ir a todos lados en transporte; La brisa del mar limpia la contaminación de la ciudad; Hay premios por la sostenibilidad; Muy buena ciudad; Está muy limpio; Transporte público; Tamaño cómodo para moverse; Porque no hay fábricas; Es verde y no hay basura; Porque puntos de reciclaje y cada vez estamos más concienciados,también hay más coches eléctricos; Porque la gente está concienciada y se fomenta el reciclaje y la bici; Por el empeño de retirar el tráfico de coches; Porque está muy bien orientada al reciclaje y el tema cultura verde; Se ponen medios para hacerlo, y hay inversión en ello; Porque intenta fomentar un equilibrio entre la naturaleza y la industria y el turismo; Hay mucho transporte público; Mucho espacio verde y muchos árboles; Cuidan el medioambiente; Por las basuras, zona verde, reciclaje; Vamos en buena dirección; Ciudad pequeña; Puntos de recogida, mucho reciclaje; Espacios verdes; Prácticas medioambientales extensas; Poco coche; Hay muy buen transporte público; Se usa mucho transporte público; San sebas es sostenible pero no por usar más la bici y menos el coche. Quieren eliminar con excusa de la sostenibilidad; Hay mucha vegetación por la ciudad; Porque se usa la bici; Transporte público y no se usa mucho el coche; No hay industria dentro de la ciudad; Uso medido del transporte; Gracias al transporte público; Se usa bien el transporte; Gente más
-----------	---

	<p>consciente de la situación global; Reciclaje por las bicis; Es pequeña no tiene industria, no contamina mucho; Todo está normalmente equilibrado; Hacen mucho uso de las bicis aunque la gente no respeta; Porque no hay mucha contaminación; El transporte público se usa mucho y se está dejando atrás la contaminación ambiental y acústica; Ciudad pequeña; Poco uso del coche.</p>
No	<p>Los coche contaminan mucho; Eso nos quieren hacer creer, pero no es cierto; Se debería mejorar mucho y contaminar menos; Se podría hacer más; Mucha contaminación de los coches, las bicis no contaminan; Más bicis y menos coches; Hay mucho coche; Hay mucha contaminación; Hay mucho tráfico en relación al número de habitantes; Hay mucho turismo; Mucho coche; Por los jóvenes; Hay medios para lograrlo; Mucho parking en el centro; Muchos coches por el centro; Cada vez hay más edificios; Hay mucho coche y mucho residuo; Podría ser más; Porque hay demasiados coches hay muchos problemas en los parkings, lo que favorece a que los coches no entren; El tráfico en el centro es mucho, el ayuntamiento no ayuda nada en solucionar el tráfico, todo lo que hacen es para atraer, el ayuntamiento se contradice; No hay fomento; Ayuntamiento lo hace todo mal; Hacen cosas cosméticas políticamente correctas para cara a la galería; Se están tomando medidas para reducir la buena movilidad que hay; No hay ninguna ciudad sostenible en el mundo; Para ser sostenible habría que quitar todos los coches; No está preparado para la sostenibilidad; Porque se consume mucho online y lo embalajes y transporte contaminan mucho.</p>

9.2 Modelo de encuesta

ENCUESTA SOBRE LA BICICLETA EN SAN SEBASTIÁN

1. Sexo: Hombre - Mujer

2. Edad: 16 a 30 - 31 a 50 - 51 a 70 - 71 a 90 - más de 91

3. Procedencia: Donostia. Barrio: _____ Provincia: _____

Nacional: _____

4. ¿Utiliza usted la bicicleta? Si - No

¿Por qué? _____

5. ¿Considera que el vecindario de San Sebastián usa mucho la bicicleta? Si - No

¿Por qué? _____

6. ¿Conoce el programa de bicicletas de San Sebastián Dbizi? Si - No

7. ¿Qué opinión tiene sobre él? Positiva - Negativa

¿Por qué? _____

8. ¿Cómo cree que se puede mejorar? (bidegorri, tipo de bicicletas, localización de aparcamientos, precio, promoción, conexión con barrios periféricos, etc.)

9. ¿Cómo cree que es la relación entre el ciclista, el peatón y el conductor de coche o autobús? Positiva - Negativa

¿Por qué? _____

10. ¿Considera a San Sebastián una ciudad sostenible? Si - No

¿Por qué? _____