

**ESTUDIO DE CARACTERIZACIÓN DE
LA DEMANDA DE APARCAMIENTO
SEGURO PARA BICICLETAS EN
VITORIA-GASTEIZ**

Índice

INTRODUCCIÓN	3
ASPECTOS METODOLOGICOS	4
La muestra	4
El trabajo de campo	5
LAS PERSONAS USUARIAS DE BICICLETA EN VITORIA-GASTEIZ	7
Frecuencia del uso de la bicicleta	9
Valor de la bicicleta utilizada	10
La duración de los trayectos	10
Tipos de aparcamiento en residencia y en destino.	11
PROPENSIÓN AL USO DE UNA POSIBLE RED DE APARCAMIENTOS VIGILADOS A COTA CERO	13
CERO	13
CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA	19
Lugar de uso de los aparcamientos vigilados, en residencia o en otro lugar	20
El uso por barrios	21
Variables que influyen en la demanda de aparcamiento.	27
Valoración de los servicios complementarios propuestos	29
INFLUENCIA DE LA PUESTA EN MARCHA DE LOS ZIKLOGUNES EN UN MAYOR USO DE LA BICICLETA	31
USUARIOS DE LA BICICLETA QUE NO USARIAN EL SEVICIO	32

INTRODUCCIÓN

“Un 76,2% de los usuarios de la bicicleta cree necesario crear aparcamientos cubiertos y vigilados para aparcar bicicletas”

Barómetro anual de la bicicleta. España. Julio de 2011.

Esta es también una de las demandas habituales desde hace tiempo entre los colectivos de usuarios de bicicletas de nuestra ciudad.

El presente informe pretende dar respuesta a las necesidades planteadas por el Centro de Estudios Ambientales y Sartu, de realizar un estudio de demanda de una posible red de aparcamientos de bicicletas seguros, accesibles y adecuadamente distribuidos en la ciudad.

Este estudio supone dar un paso más, no nos centramos en las personas que lo ven necesario, sino en aquellas que lo usarían y en las condiciones en que lo harían.

Los objetivos principales del estudio son:

- Determinar el volumen de la demanda.
- Identificar las características de las personas dispuestas a utilizar el servicio.
- Precisar las condiciones de precio, ubicación y gama de servicios en el que lo harían.

ASPECTOS METODOLOGICOS

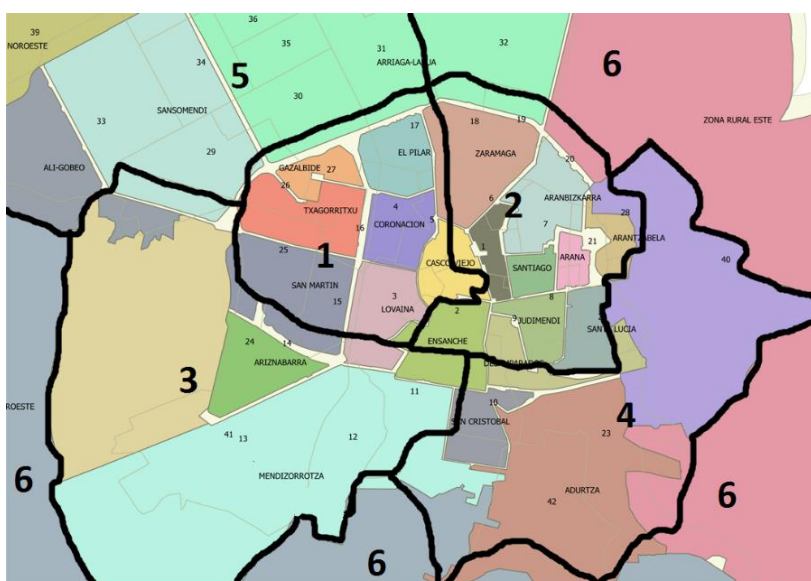
Para la consecución de estos objetivos, el Pliego de Bases Técnicas planteaba la realización de al menos 700 encuestas, mediante un cuestionario previamente diseñado, a **personas mayores de 15 años residentes en domicilios de Vitoria-Gasteiz que hubieran utilizado la bicicleta al menos una vez durante la última semana en un desplazamiento urbano.**

Emaiker propuso hacer 1.050 encuestas y así bajar el nivel de error del +/- 3,77% (en el caso de 700 encuestas) a +/-3,08%.

La muestra

Con carácter previo a la realización de las encuestas se diseñó una muestra representativa por sexo, edad y zona de residencia utilizando para ello los datos de personas usuarias de bicicleta resultantes de la Encuesta de Movilidad de 2011 proporcionados por el Departamento de Promoción Económica del Ayuntamiento. Fue el propio Departamento quién también definió las 6 grandes zonas en las que se dividió la ciudad utilizando para ello la misma encuesta. En el momento de redactar este informe – junio 2014- se está realizando el estudio de campo de una nueva encuesta de movilidad, a la espera de los resultados que nos proporcione, los datos del 2011 serán nuestro punto de partida.

Zonificación



En 2011, 19.153 personas manifestaron haberse desplazado en bicicleta el día anterior a la entrevista y 41.067 mayores de 15 años declararon haberla usado la semana anterior. Teniendo en cuenta los objetivos del estudio y dado que los técnicos del CEA han apreciado un incremento muy considerable de los desplazamientos en bicicleta durante los tres últimos años, se decidió utilizar este último dato como universo de nuestro estudio.

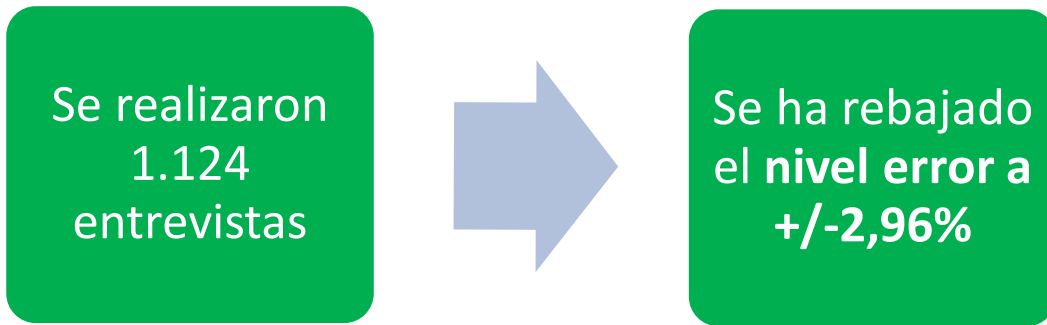
Nuestro universo serán las 41.067 personas mayores de 15 años que, en 2011, declararon haber usado la bicicleta la semana anterior a la entrevista.

El trabajo de campo

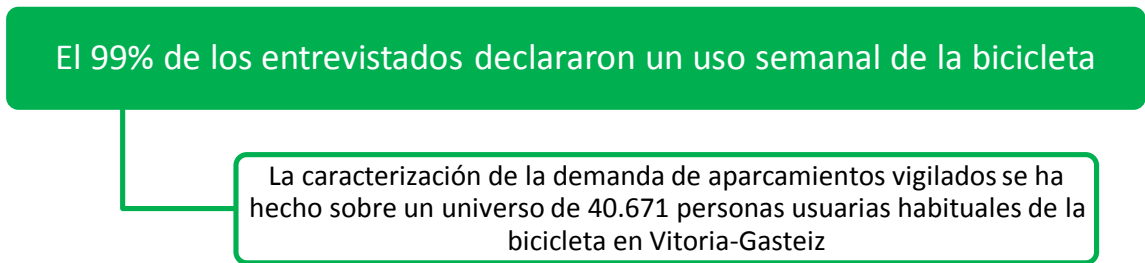
Las entrevistas se realizaron entre el 12 de mayo y el 4 de junio en 30 puntos de muestreo previamente consensuados con los responsables del estudio, encuestándose en diferentes franjas horarias (mañana, mediodía y tarde) incluso sábados y festivos para garantizar el máximo de representatividad de la muestra, al tiempo que se garantizaba la aleatoriedad.

Entrevistas por puntos de muestreo agrupados

Puntos de muestreo	Personas encuestadas	% verticales
Aparcabicis en el centro de la ciudad y alrededores	212	18,9
Centros educativos	138	12,3
Centros de Trabajo	132	11,7
Centros Cívicos / Polideportivos	271	24,1
Centros Comerciales	186	16,5
Otros (Bike Station, Parques...)	39	3,5
En trayecto	146	13,0
Total personas encuestadas	1.124	100,0



Si bien nuestro universo inicial son 41.067 personas usuarias de la bicicleta, **para el estudio de la demanda de los aparcamientos vigilados** se determinó que la población objeto estudio serían los **usuarios habituales**, esto es aquellas personas que declaran usarla por lo menos una vez a la semana. En nuestro caso la práctica totalidad de los encuestados, un 99%, un universo de 40.671 personas en Vitoria-Gasteiz.

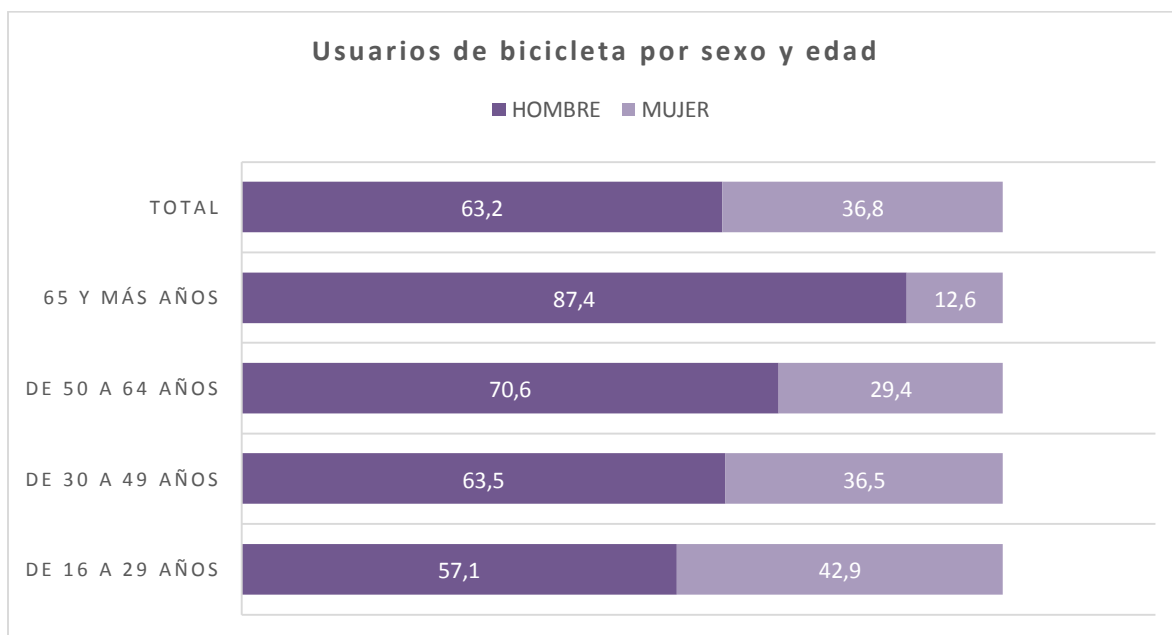


LAS PERSONAS USUARIAS DE BICICLETA EN VITORIA-GASTEIZ

En Vitoria-Gasteiz hay 41.067 personas de 16 y más años usuarias de bicicleta

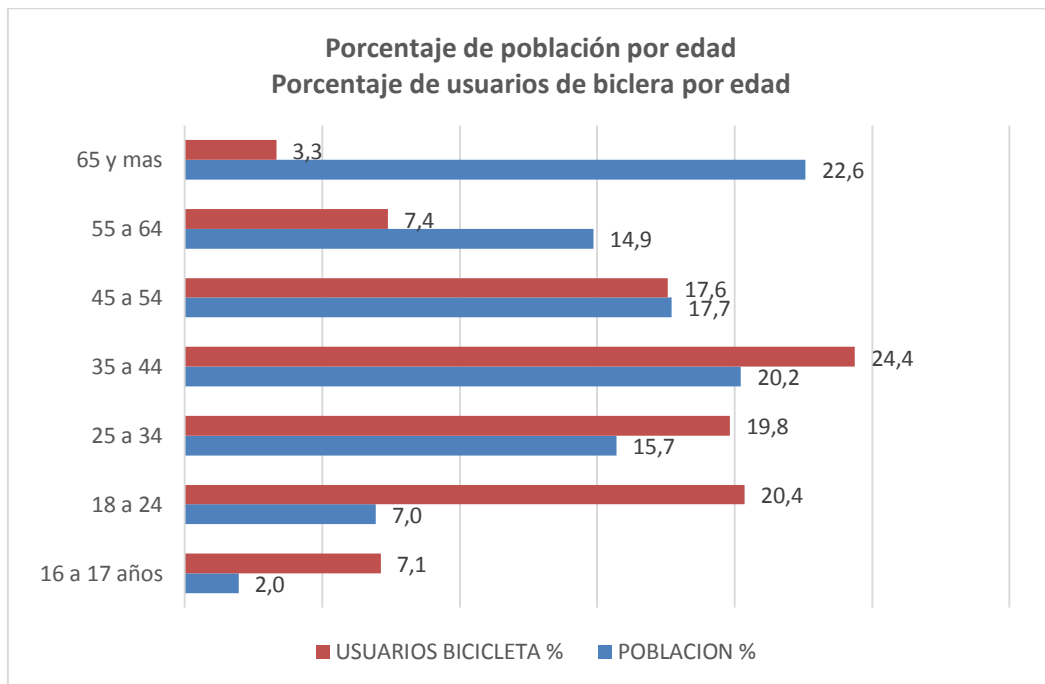
Prácticamente 2 de cada 3 son hombres

Hoy por hoy en Vitoria-Gasteiz, la mayor parte de usuarios de bici son hombres, prácticamente 2 de cada 3 ciclistas lo son (63,2%). Sin embargo este dato cambia radicalmente en función de la edad: mientras las mujeres pueden considerarse una rareza entre los ciclistas mayores de 65 años (12,6%), e incluso sólo constituyen un 29,4% entre los las personas de 50 a 64 años, entre los jóvenes este dato tiende a equipararse y el sexo deja de ser un variable de relevancia en el uso de la bicicleta.



La edad es un factor fundamental en el uso de la bicicleta

La edad es otro factor fundamental en el uso de la bicicleta. Como puede observarse en el siguiente gráfico dónde se recoge el porcentaje de usuarios de bicicleta y población de Vitoria-Gasteiz por edad.

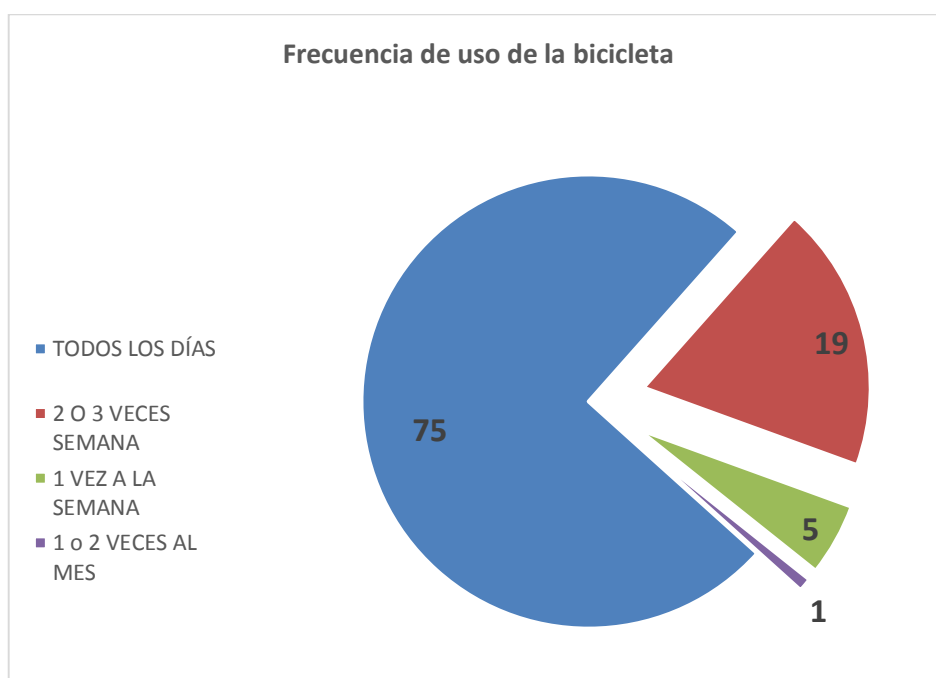


- El 47,3% de las personas usuarias de bicicleta es menor de 35 años, un colectivo que solo presenta el 24,6% de la población mayor de 15 años residente en Vitoria-Gasteiz
- Por el contrario, el 10,7% tiene más de 55 años, una proporción que se sitúa en el 37,4% en la población total.
- Esta propensión al uso de la bicicleta por edad determina que el 80,9% sea menor de 50 años y el 35% sea menor de 30 años.
- La población ciclista femenina es incluso más joven: el 86,2% es menor de 50 años y el 41,3% es menor de 30 años.

Frecuencia del uso de la bicicleta

El 75% de los entrevistados declara un uso diario de la bicicleta

Puede sorprender el hecho de que un porcentaje muy elevado de las personas encuestadas manifiesten un uso prácticamente diario de la bici. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que en esta operación se ha realizado a finales de la primavera cuando la climatología es favorable a su uso y que hemos abordado directamente a usuarios de la bici: es más fácil localizar a usuarios habituales.



Podemos comparar este dato con los resultados de la encuesta de movilidad de 2011, en la que un 85% de los usuarios de bicicleta declaraba un uso casi diario, más de 3 veces por semana. En nuestro caso este porcentaje subiría al 94%, 9 puntos más que hace 3 años.

Valor de la bicicleta utilizada

Como era de esperar, sólo un 9% de las bicicletas que circulan por la ciudad tienen un valor superior a 500€. El resto se reparte de manera bastante equitativa entre las que valen entre 150 y 500€ y las que valen menos de 150.

El cruce entre el valor de la bici y la frecuencia de uso no parece darnos ninguna pista más. Posteriormente veremos si influye en la demanda de aparcamientos vigilados.

La duración de los trayectos

Más de la mitad de los trayectos habituales/principales de las personas usuarias de bicicleta en Vitoria-Gasteiz tienen una duración de 10 minutos o menos.

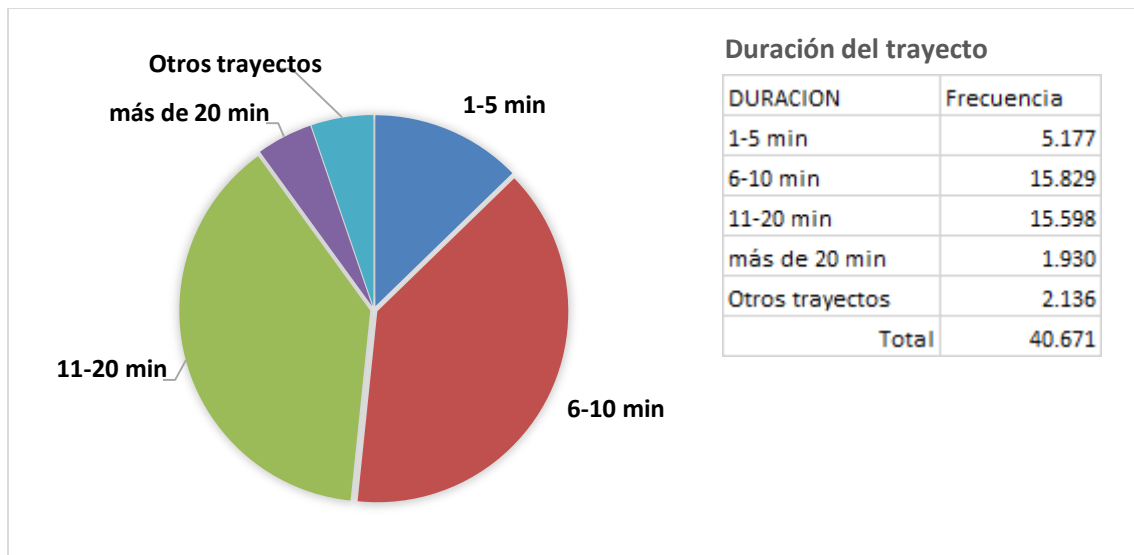
La duración media de los trayectos internos en bici en Vitoria-Gasteiz es de 13 minutos

En nuestra encuesta hemos preguntado a los ciclistas por el lugar de destino habitual/principal cuando usan la bicicleta. En muchos casos les ha costado dar una única respuesta ya que cada día hay más gente que utiliza la bici en todos sus desplazamientos. En cualquier caso, hemos recogido el destino y trayecto más frecuente, el que puede ser considerado como "habitual".

Hay casos en los que aun no siendo capaces de declarar un destino principal, han podido darnos una duración media de sus trayectos, en otros ha sido imposible recoger la tanto destino como la duración. Estos casos los hemos incluido en el grupo de personas que utilizan la bicicleta fundamentalmente con fines de ocio y/o deporte, grupo del que no se recogía la duración del trayecto.

Sin contar estos trayectos imposibles de definir, y aquellos que declaran una finalidad de ocio o deporte, la duración media de los trayectos en bici en Vitoria-Gasteiz es de 13 minutos.

La encuesta de Movilidad 2011 daba una duración de 18,2 minutos en los trayectos internos.



Tipos de aparcamiento en residencia y en destino.

APARCAMIENTO EN RESIDENCIA

- Más de la mitad de los usuarios aparcen en interior a cota cero

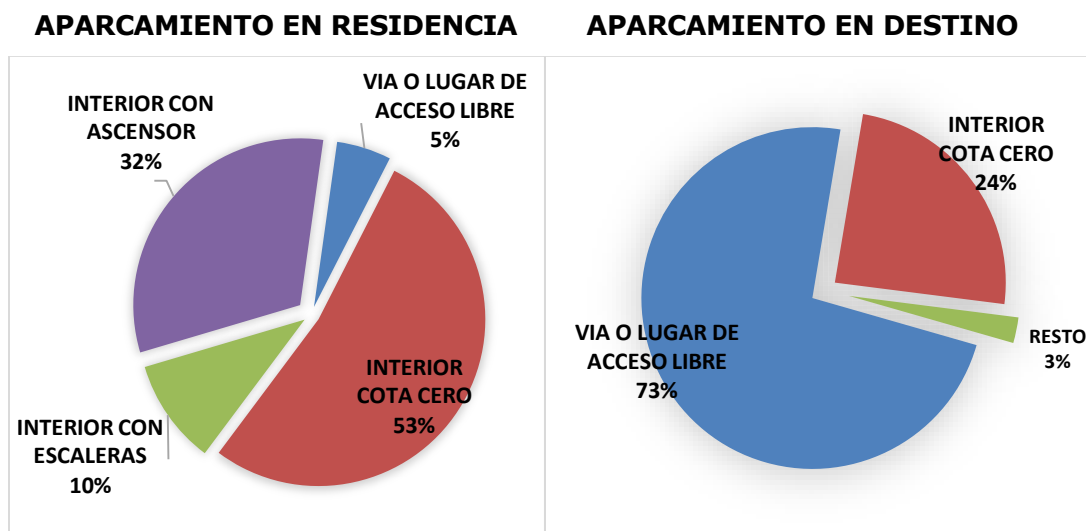
APARCAMIENTO EN DESTINO

- Tres cuartas partes aparcen en la vía o lugar de acceso libre

Según los datos de la encuesta, buena parte de los usuarios habituales de bicicleta tienen solucionado el problema del aparcamiento en residencia. Únicamente un 5% declara aparcarse en la calle y destaca el hecho de que el 53% la aparca en interiores a cota cero (cuartos de bicis, portales, garajes...).

Parece lógico pensar que el aumento del uso habitual de la bicicleta en nuestra ciudad va ligado a la solución del problema de aparcamiento, una consideración a tener en cuenta cuando además del 5% que la deja en la calle, el 32% de los usuarios tiene que utilizar el ascensor para guardarla y un 10% subirla por las escaleras.

De cualquier manera a esta información le falta el matiz de la satisfacción de los usuarios con su sistema de aparcamiento. En las entrevistas hemos escuchado comentarios sobre cuartos de bicis atestados en los que hay que luchar para sacar la bicicleta, personas que prefieren subir al hombro su bici y guardarla en casa, personas a las que no les importa candelarla en la calle toda la noche...



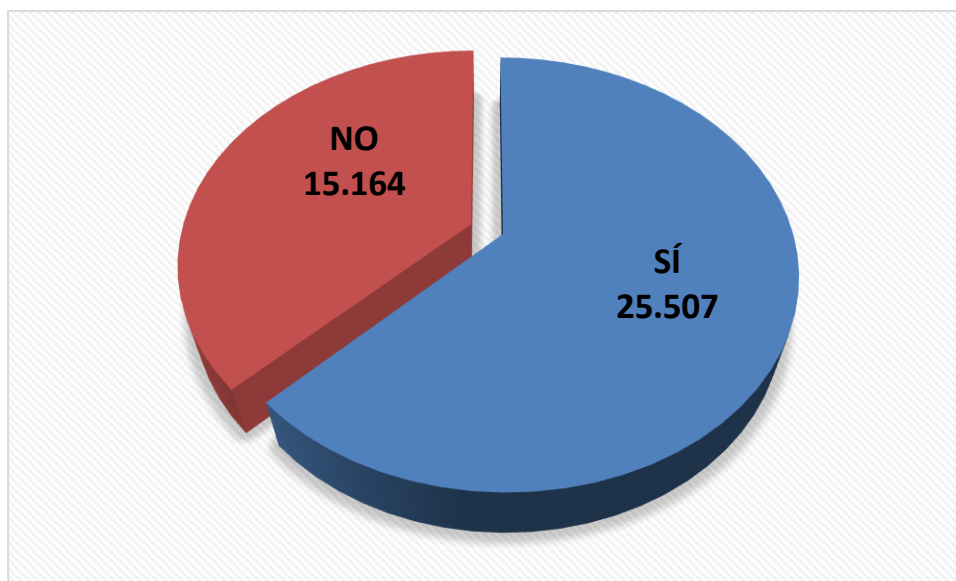
La situación de los aparcamientos en destino es diametralmente opuesta, casi 3 de cada 4 ciclistas aparca su bici en la calle, prácticamente el resto aparca en interior cota cero. En este punto hay que señalar que hemos considerado interior aquellos espacios cerrados al público en general, no tienen que ser necesariamente espacios cubiertos.

Posteriormente veremos cómo incide esta situación: más de la mitad de los usuarios aparcando la bici en origen en interior a cota cero y tres cuartas partes aparcando en destino en la vía o lugar de acceso libre en la demanda de los aparcamientos vigilados.

PROPENSIÓN AL USO DE UNA POSIBLE RED DE APARCAMIENTOS VIGILADOS A COTA CERO

Dos de cada tres usuarios habituales de la bicicleta declara que sí utilizaría la red de aparcamientos vigilados

Ante la pregunta ¿Utilizaría la red de aparcamientos vigilados? La respuesta de los encuestados es bastante contundente: prácticamente un 63% declara que lo haría, nada más y nada menos que unas 25.500 personas en nuestra ciudad, casi dos de cada tres usuarios de la bicicleta.



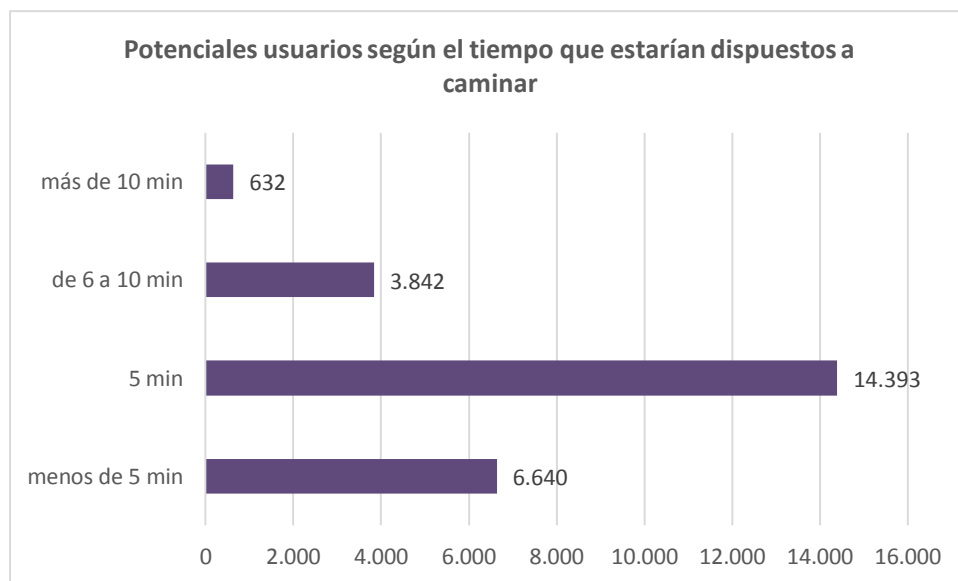
Una respuesta tan contundente (25.507 posibles usuarios de bici-lonjas) puede llevar a pensar en una respuesta poco meditada por parte de las personas encuestadas. Sin embargo, antes de iniciar la encuesta se realizaba una presentación gráfica del proyecto, de manera que los encuestados pudieran posicionarse ante nuestras preguntas.

Una vez explicado el proyecto de bici-lonjas de Sartu, las personas entrevistadas tenían que concretar las condiciones en que lo usarían, fundamentalmente en lo que respecta a dos variables:

- el tiempo que estarían dispuestos a caminar para dejar/recoger su bicicleta y
- el precio que estarían dispuestos a pagar mensualmente por ello.

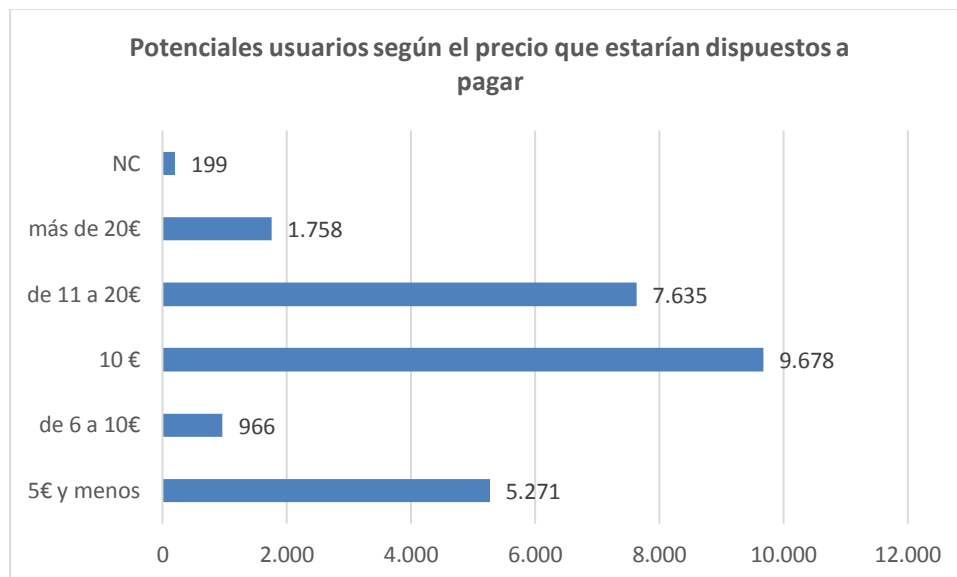
Veamos estas dos variables fundamentales cuya respuesta dejamos abierta en el cuestionario y que ahora hemos agrupado.

EL TIEMPO



El 56,4% de los potenciales usuarios de los aparcamientos sitúan en cinco minutos el tiempo máximo que estarían dispuestos a caminar, junto con el 17,6% que caminarían incluso más nos da un porcentaje acumulado del 74%, alrededor de 18.800 personas que caminarían 5 minutos o más entre la bici-lonja y su destino.

EL PRECIO



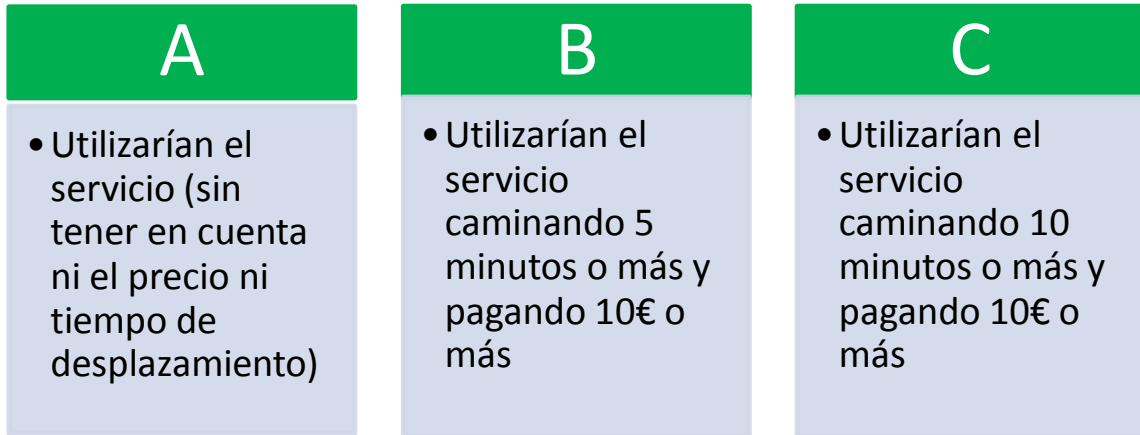
Prácticamente el 40% de los potenciales usuarios estarían dispuestos a pagar 10€ mensuales por el servicio: Si incluimos también a aquellas personas que afirman estar dispuestas a pagar más, obtenemos un porcentaje acumulado del 75%, alrededor de 19.000 personas que pagarían mensualmente 10€ o más.

Para un mejor acercamiento a las condiciones en las que los potenciales usuarios utilizarían el servicio, resulta imprescindible cruzar estas variables ambas variables, el tiempo que está dispuesto a andar y el precio mensual que pagaría.

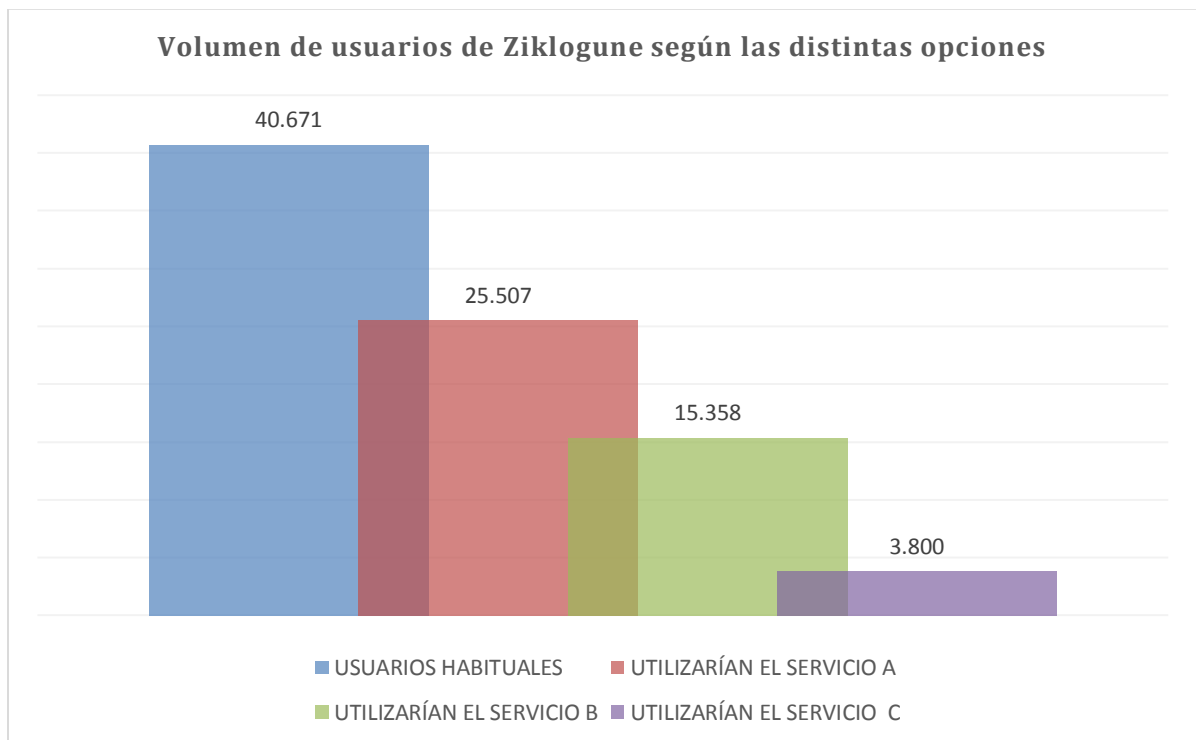
A la vista de los datos anteriores, la variable del tiempo resulta fundamental, en especial la barrera de los 5 minutos. Teniendo en cuenta que este tiempo caminando puede suponer recorrer una distancia de 400-425 metros, hemos querido ver también cuántas personas estarían dispuestas a caminar 10 minutos o más y recorrer una distancia mínima 800-850m.

En cuanto al precio, los 10€ parece un precio aceptable por la mayoría de los entrevistados.

Teniendo en cuenta estas circunstancias, con estas variables hemos creado tres supuestos de uso:



En el siguiente gráfico podemos ver el peso que tienen estos grupos entre los usuarios habituales de la bicicleta.





Como ya hemos visto prácticamente el 63% de los usuarios habituales de bicicleta declaran que utilizarían la red de aparcamientos vigilados, pero sin considerar ningún filtro, entre ellos están tanto los que dicen que no andarían más de un minuto, como los que no pagarían más de un euro mensual.



15.358 usuarios de bicicleta, el 60% de las personas que usarían los ziklogunes y el 38% de los usuarios habituales de bicicleta, lo harían a un precio de 10 euros mensuales y caminando cinco minutos o más para dejar o recoger su bicicleta.

Hay 10.148 usuarios que no han pasado este primer filtro veamos las causas:

- El tiempo: Para 3.712 personas, el 37% de los que quedan fuera, la variable determinante es la distancia, el tiempo que tardarían en recoger su bicicleta. Podrían pagar 10€ o más pero no caminarían 5 minutos
- El precio: Para 3.605 usuarios, el 36%, la variable que los excluye es el precio, caminarían más de 5 minutos, pero no llegarían a pagar 10€.
- Tiempo y precio: en el 27% restante las dos variables se conjugan, no caminarían 5 minutos ni pagarían 10 €.



3.800 Potenciales usuarios

El número de potenciales usuarios se reduce considerablemente al contabilizar sólo a las personas que caminarían 10 minutos o más. Únicamente el 15% de los que afirman que utilizarían los ziklogunes lo harían en estas condiciones.

Podríamos considerar esta opción como un grupo de mínimos, y aunque la reducción es considerable, todavía son 3.800 personas las que usarían los aparcamientos en estas condiciones.

Es una cifra interesante que tendremos que ver cómo se distribuye por los barrios de la ciudad y que, como el resto de todas las cifras que presentamos, podría verse incrementada con los datos que proporcione la tercera ola de encuestación de la Encuesta Panel de Movilidad.

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA

El número de usos potenciales

Teniendo en cuenta las características del proyecto de Sartu, el cuestionario permitía la recogida de un máximo de tres lugares distintos de uso de los aparcamientos vigilados: en lugar de residencia, en lugar de destino y en otro lugar.

Cada usuario potencial nos dió 1,4 lugares de uso

Las 25.507 personas dispuestas a utilizar el servicio (OPCIÓN A) nos dieron 36.427 lugares en los que lo usarían. 1,4 lugares diferentes por usuario.

Como vemos en el siguiente cuadro, el número de lugares de uso por usuario aumenta ligeramente según acotamos las condiciones de uso, los que caminarían más, nos dan más lugares en los que lo usarían.

Potenciales usuarios y lugares de uso según opciones

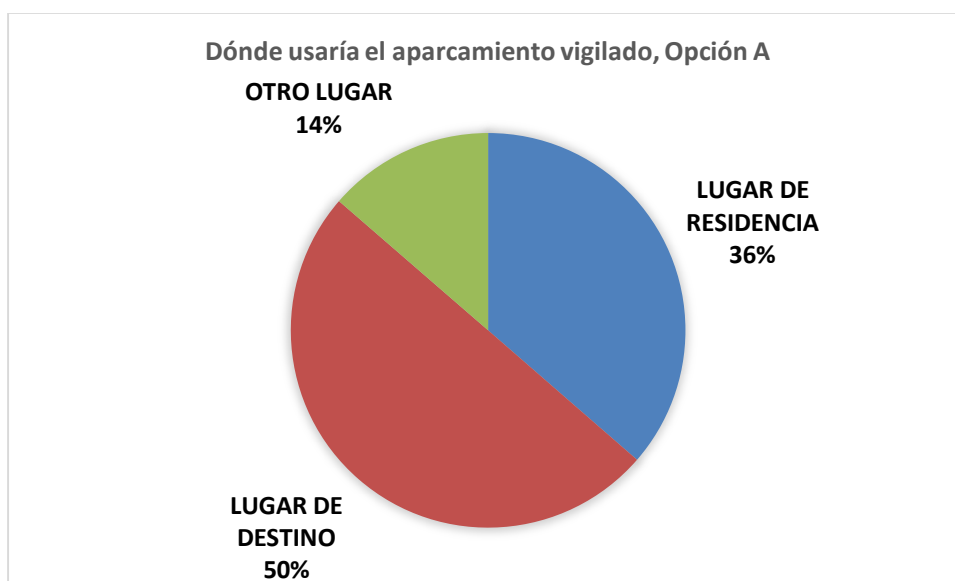
	OPCIÓN A	OPCIÓN B	OPCIÓN C
Usuarios	25.507	15.358	3.800
Lugares de uso	36.427	22.580	5.995
Usos por usuario	1,4	1,5	1,6

Lugar de uso de los aparcamientos vigilados, en residencia o en otro lugar

El 64% de los usos potenciales se producirían en un lugar diferente al lugar de residencia

Importancia del uso rotatorio de los aparcamientos vigilados

Después de comprobar que buena parte de los usuarios de bicicletas parecen tener solucionado el aparcamiento en residencia no sorprende que el 64% de estos usos potenciales sean en un lugar diferente al domicilio, bien en el destino habitual que nos han descrito, bien en otro destino.



Esta sería una característica a tener en cuenta en el diseño de los ziklogunes: el importante peso del uso rotatorio de los aparcamientos.

No se aprecian diferencias significativas en función de las distintas opciones de uso en esta materia.

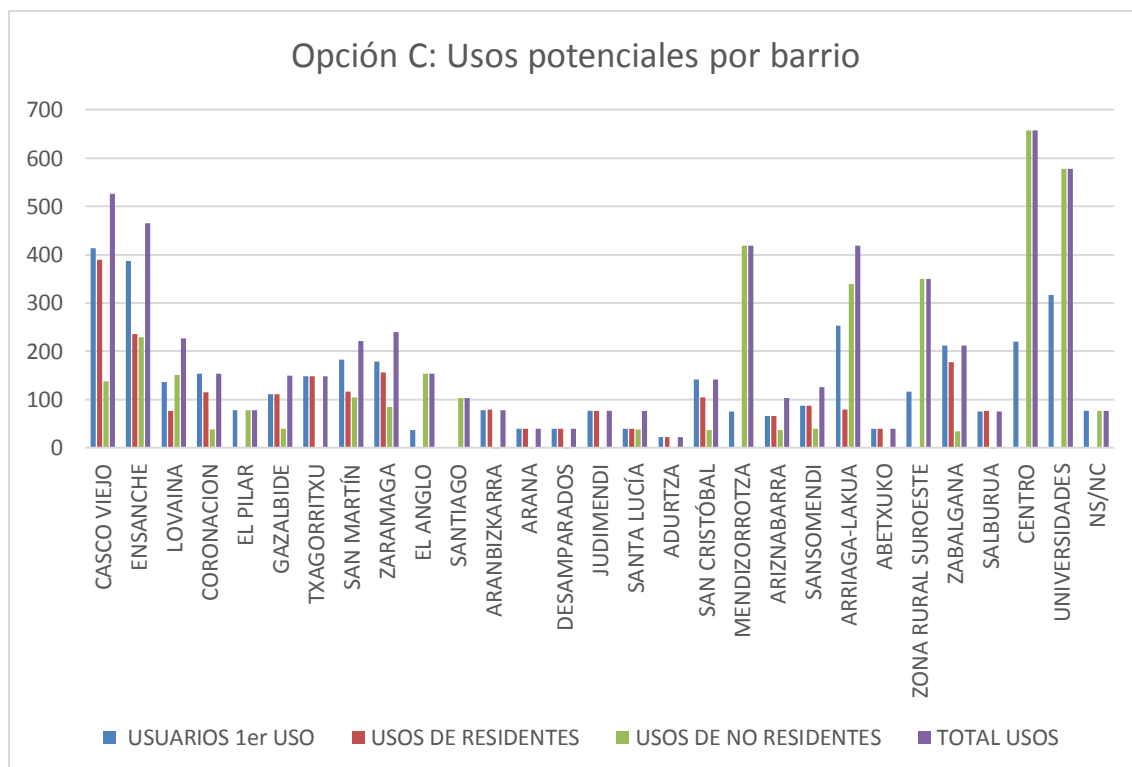
El uso por barrios

Prácticamente el 40% de los usos potenciales se reparte entre el Centro, el Casco Viejo y las Universidades

Los datos de usos por barrio podrían facilitar la puesta en marcha de las bicilonjas en la ciudad: prácticamente el 40% de los usos potenciales se reparten entre el Centro, el Casco Viejo y las Universidades.

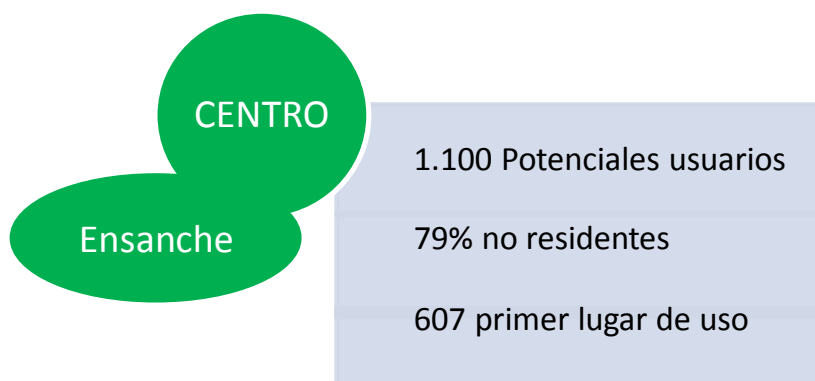
Esta distribución no se ve afectada por las condiciones de precio y distancia en las que se usarían.

En el análisis de las cifras absolutas nos fijaremos en lo que hemos llamado Opción C, una opción de mínimos: 3.800 personas nos dieron 5.995 lugares en los que utilizarían los ziklogunes, 1,6 por cada persona.



Para un mejor acercamiento a demanda real de los aparcamientos vigilados, además del uso total, hemos diferenciado el número de personas que señalan el barrio como lugar de primer uso, los usos de residentes, y los no residentes.

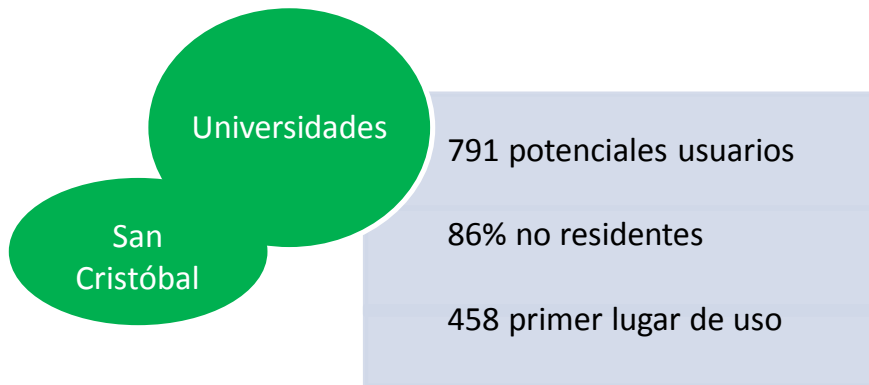
Aunque en la encuestación preguntábamos por el lugar de destino habitual, calle y número, el 19% de los entrevistados señalaron el Centro y las Universidades como destino. No hemos querido incluirlos en ninguno de los barrios. Las Universidades se reparten entre San Cristóbal y Mendizorrotza y el Centro puede ser algo más que el Ensanche: un espacio entre Lovaina, Desamparados, Casco Viejo, El Anglo...



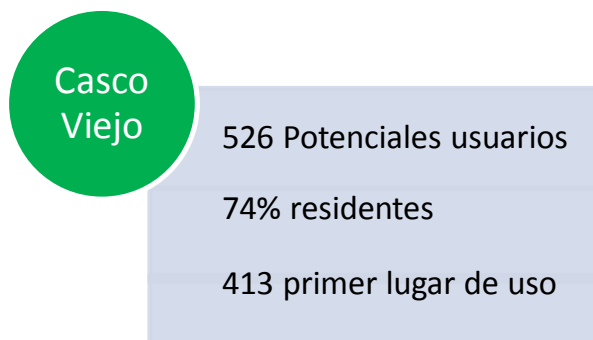
Una bicilonja en este **Centro**, considerado el sentido más amplio, tendría 657 potenciales usuarios. 657 personas no residentes lo usarían en sus desplazamientos al centro, pagando 10€ o más al mes por el servicio, andando 10 minutos o más para dejar/recoger su bicicleta. De estas 657 personas 220 han señalado el centro como primer lugar de uso.

Junto con estas 657 personas deberíamos contabilizar las 465 que usarían una bicilonja en el **Ensanche**, de ellos 236 residentes.

Tendríamos así un Centro indefinido que incluye el Ensanche con más de 1.100 potenciales usuarios fundamentalmente de carácter rotatorio ya que el 79% serían no residentes, 607 habrían elegido el Centro como primer lugar de uso.



En la zona de las Universidades tenemos 578 potenciales usuarios no residentes. En este caso podríamos sumar los 141 que afirman usarían las bicilonjas en la zona de **San Cristóbal**. Así tendríamos 791 potenciales usuarios de los que 458 han señalado esta zona como primera zona de uso, siendo 104 residentes.



El **Casco Viejo** concentra 526 potenciales usuarios, pero en este caso prácticamente 3 de cada 4 personas que usarían una bicilonja en este barrio, son residentes. Una zona con mucho usuario de bicicleta, desde la que resulta fácil desplazarse a todos los puntos de la ciudad, pero con especiales dificultades para la guarda de la bici, a pesar de las lonjas existentes.

Otros 7 barrios de Vitoria-Gasteiz con más de 200 potenciales usos

Siete barrios concentran otro 35% de todos los potenciales usos:

Habría que destacar las 418 personas que dicen usarían una bicilonja en **Mendizorrotza**. En este caso únicamente el 18%, (75 potenciales usuarios) la han mencionado como zona de primer uso y ninguno sería residente del barrio. Para los 343 restantes esta sería una zona de segundo o tercer uso.

Siendo Mendizorrotza un barrio extenso, parece evidente que los focos de atracción de usuarios de bicicleta se sitúan en las zonas deportivas y las cercanas a las universidades.

Arriaga-Lakua es también un extenso barrio con alrededor de 400 usos potenciales donde los residentes no llegarían al 20%, aunque más de la mitad, 253 han mencionado esta zona como primera zona de uso. En este caso los focos de atracción de ciclistas se repartirían entre algunos centros comerciales y varios lugares de trabajo.

Más extensa es la **Zona Rural-Suroeste** donde 349 personas demandarían aparcamiento vigilado, ninguna de ellas es residente, pero 116 potenciales usuarios la mencionan como zona de primer uso. Parece evidente que en este caso la demanda se sitúa en el Polígono Industrial de Jundiz.

El caso de **Zaramaga** es diferente, un barrio de extensión media, que fácilmente se recorre en 15 minutos. Hemos registrado 240 potenciales demandas de aparcamiento vigilado, el 65% ellas de residentes, 156 personas.

Lovaina otro barrio no muy extenso y pegado al centro. Con 227 demandantes, también tiene un fuerte carácter rotatorio, el 67% de ellos no son residentes. 136 lo han elegido como barrio de primer uso.

San Martín, contiguo a Lovaina, con 222 potenciales usuarios. En este caso la proporción entre residentes y no residentes se equilibra (53% y 47%). 182 personas lo han mencionado como barrio de primer uso.

Y, un poco sorprendente por ser un barrio de reciente creación, **Zabalzana**, 211 potenciales usuarios, 178 de ellos residentes que utilizarían una bicilonja de su barrio.

Txagorritxu, Coronación y Gazalbide, la demanda de los residentes

No queremos dejar de mencionar estos tres barrios, pequeños en extensión y cercanos entre sí, donde la suma de sus potenciales usuarios supera los de Arriaga-Lakua por ejemplo y donde la demanda de los residentes es mayoritaria.

- **Txagorritxu** con 148 potenciales usuarios, el 100% residentes.
- **Coronación** con 153 potenciales usuarios, el 75% residentes.
- **Gazalbide** con 150 potenciales usuarios, el 74% residentes.

USOS POR BARRIO SEGÚN OPCIONES

BARRIO	OPCIÓN A				OPCIÓN B				OPCIÓN C			
	USUARIOS 1er USO	USOS DE RESIDENTE	USOS DE NO RESIDENTE	TOTAL USOS	USUARIOS 1er USO	USOS DE RESIDENTE	USOS DE NO RESIDENTE	TOTAL USOS	USUARIOS 1er USO	USOS DE RESIDENTE	USOS DE NO RESIDENTE	TOTAL USOS
CASCO VIEJO	1.803	1.122	1.141	2.263	1.207	849	702	1.551	413	389	137	526
ENSANCHE	1.643	740	1.453	2.193	1.073	468	1.044	1.512	387	236	229	465
LOVAINA	1.172	480	1.053	1.533	681	342	668	1.010	136	76	151	227
CORONACION	1.402	1.111	465	1.576	842	724	234	958	153	115	38	153
EL PILAR	541	385	350	735	384	267	266	533	78		78	78
GAZALBIDE	149	149	39	188	111	111	39	150	111	111	39	150
TXAGORRITXU	743	487	622	1.109	445	262	371	633	148	148	0	148
SAN MARTÍN	1.317	1.027	525	1.552	904	730	369	1.099	183	117	105	222
ZARAMAGA	1.082	895	437	1.332	647	545	201	746	179	156	84	240
EL ANGLO	209	77	443	520	177	77	295	372	36		154	154
ARANTZABELA	39	39	0	39	39	39	0	39			0	
SANTIAGO	235	158	218	376	80	80	141	221			104	104
ARANBIZKARRA	546	471	152	623	157	157	38	195	79	79	0	79
ARANA	310	235	75	310	232	196	36	232	39	39	0	39
DESAMPARADOS	456	311	145	456	339	194	145	339	39	39	0	39
JUDIMENDI	661	586	75	661	427	351	76	427	77	77	0	77
SANTA LUCÍA	702	702	38	740	350	350	38	388	39	39	38	77
ADURTZA	259	259	114	373	124	124	76	200	22	22	0	22
SAN CRISTÓBAL	319	281	159	440	239	202	76	278	141	104	37	141
MENDIZORROTZA	1.125	114	2.082	2.196	679	75	1.400	1.475	75		418	418
ARIZNABARRA	810	583	342	925	423	309	191	500	66	66	37	103
ALI-GOBEO			37	37			37	37			0	0
SANSOMENDI	793	754	296	1.050	549	549	178	727	87	87	39	126
ARRIAGA-LAKUA	2.130	970	2.385	3.355	1.227	463	1.552	2.015	253	79	339	418
ABETXUKO	142	142	0	142	63	63	0	63	39	39	0	39
ZONA RURAL ESTE	159	61	211	272	159	61	211	272			0	
ZONA RURAL NOROESTE	39		195	195	39		117	117			0	
ZONA RURAL SUROESTE	273		777	777	234		659	659	116		349	349
ZABALGANA	702	608	255	863	470	436	73	509	212	178	34	212
SALBURUA	611	500	111	611	420	346	74	420	76	76	0	76
ARETXABALETA-GARDELEGUI	10	10	0	10	10	10	0	10			0	
CENTRO	3.091		5.421	5.421	1.599		2.878	2.878	220		657	657
UNIVERSIDADES	1.500		2.595	2.595	734		1.366	1.366	317		578	578
NS/NC	530	0	958	958	296	0	647	647	77	0	77	77
Total	25.507	13.257	23.170	36.427	15.358	8.380	14.200	22.580	3.800	2.272	3.723	5.995

Variables que influyen en la demanda de aparcamiento.

Las mujeres y los jóvenes manifiestan ligeramente una mayor propensión a la utilización de los aparcamientos vigilados.

En los tres supuestos que hemos establecido son siempre las mujeres y los jóvenes quienes manifiestan una ligera mayor propensión a la utilización de los aparcamientos vigilados.

Si bien las mujeres solo suponen un 36,6% de nuestra población objeto de estudio, representan el 40% de los que dicen que usarían los aparcamientos vigilados, llegando al 43% en el caso de la Opción C.

Utilización de los ziklogunes según sexo

	Total usuarios bicicleta	Opción A	Opción B	Opción C
Hombre	63,4	60,0	60,0	56,8
Mujer	36,6	40,0	40,0	43,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

En el caso de los más jóvenes, los menores de 29 años, representan el 35% de los usuarios habituales de bicicleta y el 44% de los que dicen que usarían los ziklogunes.

Utilización de los ziklogunes según edad

	Total usuarios bicicleta	Opción A	Opción B	Opción C
De 16 a 29 años	35,4	44,3	40,6	42,4
De 30 a 49 años	45,5	43,8	49,0	42,8
De 50 a 64 años	15,8	10,4	9,3	13,7
65 y más años	3,4	1,6	1,1	1,1
Total	100	100	100	100

El hecho de que mujeres y jóvenes tiendan a usar más los aparcamientos vigilados podría suponer una mayor demanda si, como es previsible, es en estos grupos dónde más ha aumentado el uso de la bicicleta.

El valor de la bicicleta no parece ser motivo para usar los ziklogunes, si bien es cierto que hay una ligera menor tendencia al uso entre los que utilizan las bicicletas más baratas, y entre los que utilizan las más caras, pero no resulta significativo.

El actual tipo de aparcamiento en residencia es una de las variables que más incide en la propensión al uso de los aparcamientos vigilados: la utilización aumenta del 9,3% general en la opción C al 14,4% en los casos de aparcamiento en la calle. Esta tendencia es incluso mayor en la Opción A, donde la proporción de usuarios de Ziklogune se situaría en el 56% entre los que aparcan la bici en la calle, una proporción muy superior al 37,8% general de esta opción.

Utilización de los Ziklogunes según tipo de aparcamiento en residencia

	Opción A	Opción B	Opción C
Vía o lugar de acceso libre	79,3	56,0	14,4
Interior cota cero	55,2	33,4	8,6
Interior con escaleras	70,6	45,4	9,0
Interior con ascensor	69,6	39,2	9,9
Total	62,7	37,8	9,3

Valoración de los servicios complementarios propuestos

Todos los servicios son muy bien valorados, en especial los que se refieren al mantenimiento de la bicicleta

El proyecto de los Ziklogunes en Vitoria-Gasteiz no solo contempla la mera guarda de las bicicletas sino que ofertaría una serie de servicios que complementan el aparcamiento y pretenden ayudar a los ciclistas en el uso y mantenimiento diario de la bici.

Además de la vigilancia continua se prevé ofrecer taquillas, baño/ducha para el ciclista, servicios de lavado de bicicleta, pequeños ajustes de la bici, reparación de pinchazos... Todos estos servicios se explicaban en la presentación gráfica que se hacía del proyecto antes de la entrevista, aclarando que estarían incluidos en el precio mensual.

Les pedimos a los encuestados la valoración de estos servicios con una puntuación del 1 al 5, siendo 1 la menor puntuación.

Valoración media de los servicios del Ziklogune según opciones			
	OPCIÓN A	OPCIÓN B	OPCIÓN C
Lavado de bici	3,11	3,07	2,87
Reparación de pinchazos	4,24	4,34	4,25
Pequeños ajustes	4,25	4,38	4,23
Taquillas	3,43	3,47	3,34
Baño o ducha para ciclista	2,58	2,62	2,71
Otros servicios	1,35	1,47	1,58

Como podemos comprobar, no se detectan diferencias significativas en las valoraciones según la opción de uso potencial.

Pocas personas valoraron la posible existencia de otros servicios que nosotros no hubiéramos planteado con antelación, únicamente un 9% de los potenciales usuarios de los ziklogunes lo hicieron. En esta pregunta, aparecieron algunas interesantes ideas que pasamos a enumerar junto con las sugerencias finales:

- ▶ Alquiler y/o venta de accesorios para bicis y ciclistas
- ▶ Alquiler de bicicletas
- ▶ Aparcamiento temporal para no asociados
- ▶ Cursos de mantenimiento de bicis y educación vial
- ▶ Información sobre rutas ciclistas
- ▶ Máquinas de bebidas
- ▶ Vigilancia personalizada 24H
- ▶ Préstamo de herramientas para el arreglo de la bici
- ▶ Bonos familiares
- ▶ Diferencia de precio según servicios
- ▶ Aparcamiento por horas
- ▶ Seguro de robo

INFLUENCIA DE LA PUESTA EN MARCHA DE LOS ZIKLOGUNES EN UN MAYOR USO DE LA BICICLETA

El 85% de los que ahora usan la bicicleta una vez a la semana declaran que la utilizarían más si tuvieran aparcamientos vigilados.

1.056 personas OPCIÓN A

A pesar de que la investigación se ha centrado en las y los usuarios frecuentes de bicicleta,- el 75% de los entrevistados declara un uso diario de la bicicleta, una cifra que llega incluso al 94% al considerar el uso semanal-, parece evidente que la existencia de aparcamientos vigilados animaría a usar más la bicicleta a un colectivo que ya de por sí la utiliza muy a menudo.

Así, el 44% de los potenciales usuarios de los ziklogunes dice que utilizaría más la bicicleta, un 66% si contabilizamos únicamente a los que dicen no usarla diariamente, 3.703 personas.

Personas que usarían más la bicicleta si dispusieran de Ziklogunes

Frecuencia uso	Potenciales usuarios	Usarían más	% Horizontales
Todos los días	19.879	7.391	37,2
2 o 3 veces semana	4.383	2.647	60,4
1 vez a la semana	1.245	1.056	84,9
Total	25.507	11.094	43,5

USUARIOS DE LA BICICLETA QUE NO USARIAN EL SEVICIO

En 57% de quienes no usarían los aparcamientos vigilados afirman que no los necesitan.

El 18% no estaría dispuesto a pagar.

Señalamos a continuación los motivos por los que las personas encuestadas no utilizarían los ziklogunes.

Motivos	Frecuencia	Porcentaje
No necesita	8.765	57,8
Referencia al dinero, no pagaría por ello	2.727	18,0
Prima la cercanía del aparcamiento	839	5,5
La deja poco tiempo en la calle	815	5,4
No le importa dejarla en la calle	608	4,0
Otros motivos y quejas	575	3,8
Lo usaría únicamente por horas	490	3,2
No le da seguridad	345	2,3
Total	15.164	100

A remarcar las 2.727 personas para las que el dinero es el principal motivo para no utilizar los aparcamientos, en algunos casos porque consideran de debería ser un servicio municipal y gratuito.

500 personas dicen que usarían el servicio por horas.

También podrían ser potenciales usuarios aquellos que manifiestan propensión al uso por horas de estos aparcamientos para bicicletas.