

la situación actual

03.1. EL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE SEVILLA

El objetivo actual de toda política de fomento del transporte urbano en bicicleta debe ser incrementar el número de usuarios, para lo que es preciso conocer cuál es el nivel de partida en el uso que este medio posee y poder evaluar en el futuro el efecto que tendrán las medidas incluidas en este Plan Director. Para ello se realiza un Trabajo de Investigación a desarrollar en tres fases: antes, durante y después de la ejecución de la red de vías ciclistas en la ciudad. Durante la primavera de 2006, se realizó el trabajo de campo del primer muestreo principal, con carácter previo al comienzo de las obras de la red principal de vías ciclistas.

Con la intención de conocer cuál es el nivel de uso de la bicicleta en la ciudad y las características de los usuarios, así como las opiniones de la población sobre la creación de una red de carriles bici en la ciudad, se ha realizado un trabajo de investigación sobre el uso de la bicicleta en Sevilla atendiendo a tres objetivos principales:

- Conocer el nivel actual de frecuencia, tipo de uso de la bicicleta así como las razones que lo motivan.
- Determinar el perfil mayoritario del ciclista urbano.
- Recoger la opinión de la población sobre el proyecto del Ayuntamiento de construcción de una red articulada de vías ciclistas, así como de otras infraestructuras asociadas a esta red (aparcamientos, intermodalidad) o servicios (bici pública).

La primera fase de la investigación realizada por la empresa especializada SIGMA DOS, S.A. siguió el esquema siguiente:

Ficha técnica del muestreo principal	
Universo	Hogares
Ámbito	Municipio de Sevilla
Muestra	800 entrevistas, para un margen de error estadístico de más menos 3,54% para datos globales, al nivel de confianza del 95,5%, estimando la dispersión de datos más extrema como P=Q=50
Muestreo	Probabilística 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

03.2. CARACTERIZACIÓN DE LOS USUARIOS DE LA BICICLETA

El resultado sobre el número de usuarios de la bicicleta (uso al menos de una vez al mes) arrojó la cifra de 188.706 lo que supone un porcentaje del 26,8% sobre el total de la población (704.154 habitantes). La frecuencia en su uso se resume en la siguiente tabla:

¿Con qué frecuencia utiliza usted la bicicleta?	% porcentaje	VA (nº personas) valor absoluto
A diario	21,8	41.138
Varias veces por semana	25,2	47.554
Una vez a la semana	12,6	23.777
Varias veces al mes	29,1	54.913
Una vez al mes	3,4	6.416
Menos de una vez al mes	7,8	14.719

Ello quiere decir que el número de usuarios que utilizan la bicicleta varias veces a la semana, es decir, los que pueden considerarse potenciales usuarios habituales de la bicicleta, alcanzan una cifra absoluta de unas 88.692 personas, lo que constituye un número sin duda sorprendente. El perfil mayoritario del usuario de la bicicleta es el de un hombre, de 18 a 44 años, que pertenece a un hogar con más de cuatro miembros, es estudiante u ocupado, con formación reglada de diverso nivel, predominando de los que han cursado estudios superiores, con un nivel de ingresos familiares en torno a la media o superiores, residente en los distritos urbanos Casco Antiguo y Macarena, y también conducen algún vehículo a motor.

El estudio ha detectado las siguientes características principales:

- La bicicleta es fundamentalmente un vehículo usado por personas relativamente jóvenes.
- El uso de la bicicleta no se basa en que sea una alternativa barata a otros tipos de transporte, ni es utilizado sólo por estudiantes, ni se encuentra estigmatizado socialmente por estos factores.

- Así mismo, existen diferencias de perfil entre usuarios habituales (mayoritariamente hombres de entre 30 y 44 años, pertenecientes a hogares relativamente pequeños y normalmente sin otro tipo de vehículo en el hogar) y usuarios no habituales (mayoritariamente mujeres de entre 18 y 29 años, desempleadas o amas de casa, con rentas familiares medias o altas en cuyos hogares existen vehículos a motor aunque no conducen).
- Con respecto al uso de la bicicleta según el tipo de día, los resultados arrojan un porcentaje elevado de usuarios en días laborables y también en festivos (46,6%). Esta cifra, sumada a los usuarios exclusivos en los días laborables (11,7%), resulta en un porcentaje total del 58,3% lo que supone alrededor de 110.000 usuarios. Como era de esperar, los usuarios frecuentes son los que utilizan la bicicleta en días laborables y festivos.
- Por otra parte, parece ser que el motivo mayoritario es el ocio (64,6%) frente a un 25,2% de usuarios que utilizan la bicicleta para ir al trabajo o a estudiar. Ello supone un total de unos 11.700 usuarios, lo que constituye una cifra nada despreciable en un entorno urbano que, hasta el momento, no ha animado el uso de este medio de transporte. Este resultado indica, así mismo, que existe un grupo de ciudadanos que podrían incorporarse al uso de la bicicleta como medio de transporte habitual, ya que utilizan la bicicleta de forma frecuente y poseen bicicleta propia.
- En lo relativo a las motivaciones para el uso de la bicicleta, se han obtenido los siguientes resultados:

Valore de 1 a 10 la importancia que tienen para usted las siguientes razones que suelen motivar el uso de la bicicleta	
No contamina	9,1
Es saludable y mantiene en forma	8,6
Ahorra gastos de combustible o parking	8,5
Evita problemas de tráfico y aparcamiento	8,1
Ahorra tiempo	7,2
Es más divertido o agradable que otros vehículos	7,1
Es más cómodo que usar otros transportes	6,3
No tiene otro vehículo	3,8

De ello cabe deducir que la bicicleta es 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 y de evitar problemas de tráfico al circular por Sevilla. Todas estas razones coinciden, además, con una extendida sensibilidad hacia cuestiones medioambientales.

Por otro lado, las dificultades al uso de la bicicleta, esgrimidas por los no usuarios, tienen que ver principalmente con la falta de comodidad con respecto a otros medios, la falta de costumbre, el riesgo que supone la circulación en bicicleta y las inclemencias meteorológicas.

En general, el estudio contribuye a descartar algunos mitos sobre la consideración de la bicicleta por parte de los ciudadanos y su uso actual y potencial. El nivel de uso de la bicicleta como medio de transporte, aun estando por debajo del uso destinado al ocio, puede considerarse muy aceptable, teniendo en cuenta los impedimentos infraestructurales y de gestión del tráfico que existen en Sevilla en la actualidad para su uso generalizado. Parece ser que estos impedimentos se ven ampliamente compensados por las condiciones de relieve y clima que presenta la ciudad, así como por la

concienciación ambiental de buena parte de su ciudadanía. Así mismo es posible afirmar que este uso se podría ver ampliado sustancialmente si desaparecen los impedimentos antes comentados, tanto por la acción decidida en lo relativo al tráfico y las infraestructuras como por la extensión mediante campañas entre los ciudadanos de los beneficios de la bicicleta como medio de transporte. No puede olvidarse que el número de usuarios habituales de la bicicleta, ya sea por uno u otro motivo, es muy superior al esperado, lo que constituye un inmejorable punto de partida y justifica plenamente una acción decidida en su favor.

03.3. CONSIDERACIONES SOBRE LA RED DE CARRILES BICI

En el estudio también se incluyeron preguntas relativas a las actuaciones llevadas a cabo hasta ahora por el Ayuntamiento en cuanto a la futura red de vías ciclistas y a la potenciación del uso de bicicletas en Sevilla.

Así, de la primera pregunta puede extraerse la conclusión de que la opinión inicial de los encuestados sobre las acciones llevadas cabo hasta el momento es bastante modesta pues apenas llega al aprobado. Como hecho destacado, cabe decir que entre los ciudadanos parece que la construcción de carriles bici, seguido de la reducción del tráfico de coches y del incremento de la seguridad del ciclista, son las mejoras que deberían abordarse en la ciudad para el fomento de la bicicleta.

En todo caso, destaca que más del 60% de la ciudadanía conocía en la primavera de 2006 poco o nada el proyecto de red ciclista promovida por el Ayuntamiento y que sólo algo más del 5,5% lo conocían bastante o mucho.

Una vez informados del proyecto, la valoración que recibe es de un 8,5 sobre 10, lo que refleja su total aceptación por parte de la ciudadanía.

Las contestaciones a una serie de preguntas concretas permiten, además, concluir que, según la gran mayoría de los ciudadanos, las vías ciclistas en ejecución:

- Son necesarias (92,4%) por cuanto garantizan una mayor seguridad al ciclista (86%). Este resultado es interesante, ya que los carriles no sólo se aceptan, sino que se consideran absolutamente necesarios en una ciudad como Sevilla.

- Animarán a emplear más la bicicleta a diario, para ir al trabajo o a estudiar (62%), lo que resultan ser los motivos más comunes para la utilización de la bici como medio de transporte.
- No ocasionarán perjuicio a los peatones (63%).
- Es dudoso que supongan una reducción o agilización del tráfico o que tengan un impacto apreciable en el aparcamiento de los coches.

03.4. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

De los datos extraídos del estudio de Investigación hay dos cuestiones que destacar. Por un lado, el gran número de usuarios que hay dispuestos a utilizar algunos de los itinerarios y, por otro, que haya un significativo porcentaje de usuarios infrecuentes y de no usuarios que estarían seguros de utilizar alguno de los itinerarios propuestos.

En síntesis, puede concluirse que el plan de ampliación y mejora de la red viaria para bicicletas en Sevilla es una demanda social extendida, que no sólo surge de los colectivos que más han militado en su fomento, sino que es compartida por la globalidad de los ciudadanos.

- Su valoración es muy elevada y responde con acierto a las demandas en la mejora de este aspecto.
- Genera expectativas positivas hasta el punto de que hay indicios que sugieren que motivará al uso de la bicicleta a personas que actualmente no la utilizan o lo hacen sólo esporádicamente.
- El uso más probable será el paseo de ocio, pero en días laborable ya existe un importante número de ciudadanos que la emplea para ir al trabajo o al centro de estudios.

- Su implantación tendrá un impacto positivo en la valoración de la gestión del Ayuntamiento sobre el tráfico urbano.
- Sin embargo, el bajo conocimiento del proyecto (entre la población en general y los ciclistas en particular) supone una pérdida de oportunidades en ese sentido.

Tras el análisis de los resultados obtenidos en la primera fase de la investigación, en el momento de redacción de este documento (otoño de 2006) ya se encuentran en ejecución parte de los proyectos de la red de vías ciclistas y se está realizando una campaña informativa y de difusión hacia los ciudadanos.

Las expectativas generadas así como la difusión mediática que las obras están teniendo hacen preveer un cambio en los resultados de la segunda fase del trabajo de campo, el cual está previsto que se realice durante los meses de ejecución de la obra.

Así mismo, se realizará por último un tercer muestreo cuando las obras de la red de itinerarios de vías ciclistas se encuentre finalizada.

El análisis de estos resultados así como el trabajo de investigación se presentarán como documentos anexos al presente Plan de la Bicicleta.