

Análisis de los resultados de la encuesta de movilidad 2014 de Vitoria-Gasteiz realizada por TRANSyT (Universidad Politécnica de Madrid) para el Centro de Estudios Ambientales



Índice

Introducción	2
Muestra	2
Universo.....	3
Reparto modal general	4
Reparto de desplazamientos activos.....	5
Reparto modal detallado.....	6
Reparto por motivos	7
Reparto modal por motivos.....	9
Disponibilidad de modos.....	10
Duración del viaje	10
Movilidad ciclista	11
Movilidad ciclista – Reparto por motivos	12
Movilidad ciclista – Uso de infraestructuras	13
Movilidad ciclista – Estacionamiento	13
Movilidad ciclista – Sexo.....	14
Movilidad ciclista – Edad	14



Introducción

Durante 2014, dentro del convenio de colaboración que mantiene el CEA con el Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT) de la Universidad Politécnica de Madrid para la realización del proyecto TRANSBICI, se realizó una encuesta de movilidad y una explotación preliminar de los resultados que proporcionó datos actualizados sobre los hábitos de movilidad de los vitorianos.

El trabajo estuvo principalmente orientado a la movilidad ciclista, ya que ese es el campo de trabajo del convenio de colaboración. Aún así, se obtuvieron datos también de otros modos.

La encuesta viene a completar otras encuestas realizadas con anterioridad en la ciudad en 2006 y 2011.

Muestra

Año	2006	2011	2014
Población total	228.187	240.580	242.924
Fecha recogida muestra	diciembre	abril/mayo	mayo/junio octubre
Población encuestada	3.975	4.227	4.198

Tanto en la encuesta de 2014 como en las anteriores de 2011 y 2006 se entrevistó a aproximadamente 4.000 personas, lo que arroja un error muestral global del 1,5 %. Este dato es lo suficientemente significativo para obtener conclusiones estadísticas válidas.

Debe tenerse en cuenta la época del año en la que se realizaron las encuestas, ya que puede influir de manera importante en las respuestas obtenidas en lo que respecta al modo utilizado para los desplazamientos: en invierno es más probable obtener menor representación de los modos a la intemperie (caminar, bicicleta) y mayor de los modos motorizados.

En 2014 la mayor parte de los datos (91 %) se recogieron en el periodo primaveral, y se completaron con otros datos recogidos en otoño.

Universo

Año		2006	2011	2014
UNIVERSO	Edad	(> 10 años)	(> 6 años)	(> 6 años)
	Población encuestada	209.492	225.516	227.641
	Población con desplazamientos	157.330	213.278	220.205
	Población con desplazamientos (%)	75,10%	94,60%	96,70%
	Desplazamientos	581.336	829.826	950.480
	Despl./persona con despl./día	3,7	3,9	4,3
	Etapas	582.084	833.229	1.053.751
	Etapas/persona con despl./día	3,7	3,9	4,8
	Desplazamientos internos ciudad	478.355	722.244	871.528
	Desplazamientos internos ciudad (%)	82,30%	87,00%	91,70%

Si en 2006 el rango de edad encuestado fue de personas a partir de 10 años, en 2011 y 2014 se incluyó también a niños y niñas a partir de los 6 años. Esta diferencia puede influir sobre los modos utilizados, que se inclinan más hacia el modo peatonal y del coche, y reducen los porcentajes del modo ciclista.

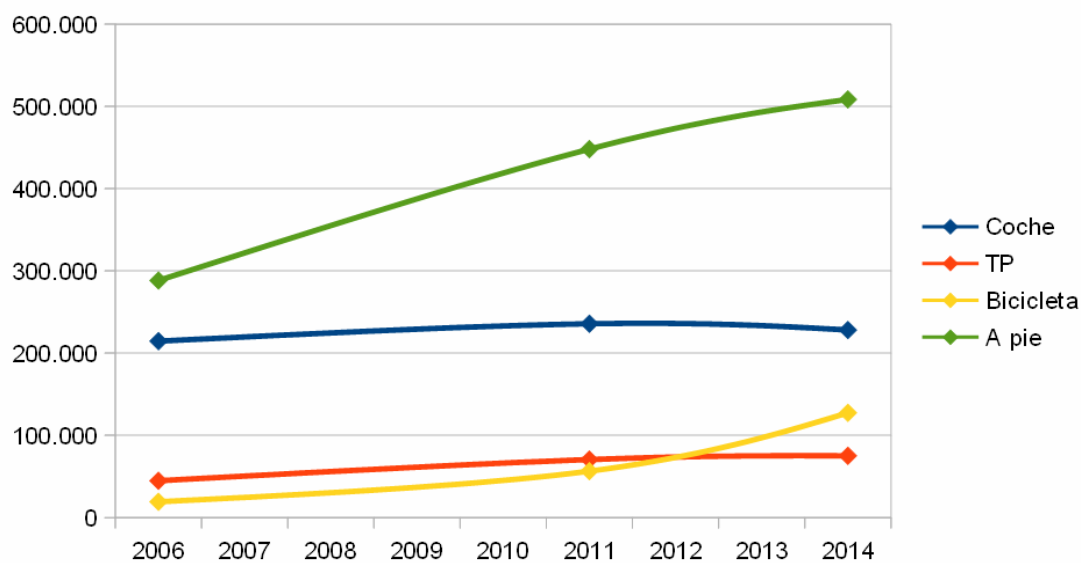
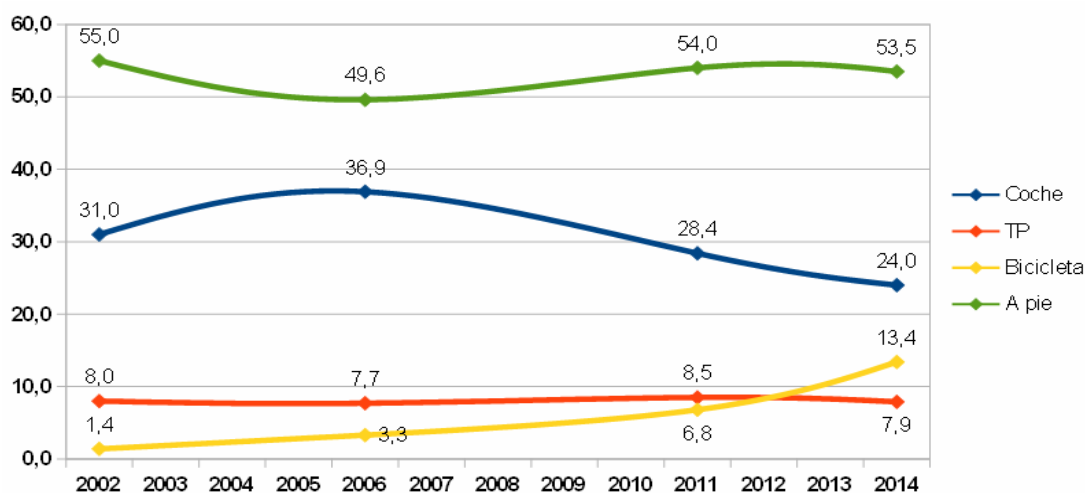
Se ha incrementado el número total de desplazamientos registrados con respecto al total de la población, que aumentan desde 2006 a 2011. Si en 2011 se registraron 3,9 desplazamientos por persona y día, en 2014 fueron 4,3 desplazamientos.

También se ha registrado un incremento del porcentaje de población con desplazamientos (hasta el 96,70% del total encuestado), dándose el caso de que prácticamente toda la población se desplaza diariamente por algún motivo.

Reparto modal general

		Porcentajes	2006	2011	2014
REPARTO MODAL GENERAL	A pie (P)		49,60%	54,00%	53,50%
	Bicicleta (B)		3,30%	6,80%	13,40%
	Transporte público (TP)		7,70%	8,50%	7,90%
	Coche y moto (CM)		36,90%	28,40%	24,00%
	Otros (O)		2,60%	2,20%	1,10%
	Total		100,00%	100,00%	100,00%

		Viajes	2006	2011	2014
REPARTO MODAL GENERAL	A pie (P)		288.141	447.911	508.828
	Bicicleta (B)		19.051	56.400	127.645
	Transporte público (TP)		44.045	70.854	74.979
	Coche y moto (CM)		214.224	236.008	228.321
	Otros (O)		14.875	18.653	10.707



El cambio de tendencia observado en 2011 con respecto al uso del coche/moto se confirma en esta encuesta de 2014: el porcentaje de uso de dicho modo sigue disminuyendo y ya está en el 24% del número total de desplazamientos. En su punto álgido el 37% de los desplazamientos era en coche/moto.

En cuanto al número total de desplazamientos en este modo, en 2014 ha cambiado la tendencia y ha comenzado a decrecer. En 2014 hay 228.000 desplazamientos en coche y moto, 8.000 menos que en 2011.

Por otra parte, el desplazamiento peatonal se ha estabilizado en lo que respecta al reparto modal. De momento se ha invertido la situación de descenso que venía produciendo anteriormente, y aproximadamente el 54% de los desplazamientos son realizados en este modo activo y saludable. Sin embargo, en el número de viajes totales esta forma de moverse se ha incrementado en 50.000 desplazamientos y se consolida frente al resto de modos.

El uso de la bicicleta ha sufrido un incremento muy importante con respecto a los datos de 2011, y se confirma la tendencia observada durante toda la primera década del siglo XXI. El aumento de la adopción de la bicicleta incluso se ha visto acelerado durante estos últimos 3 años.

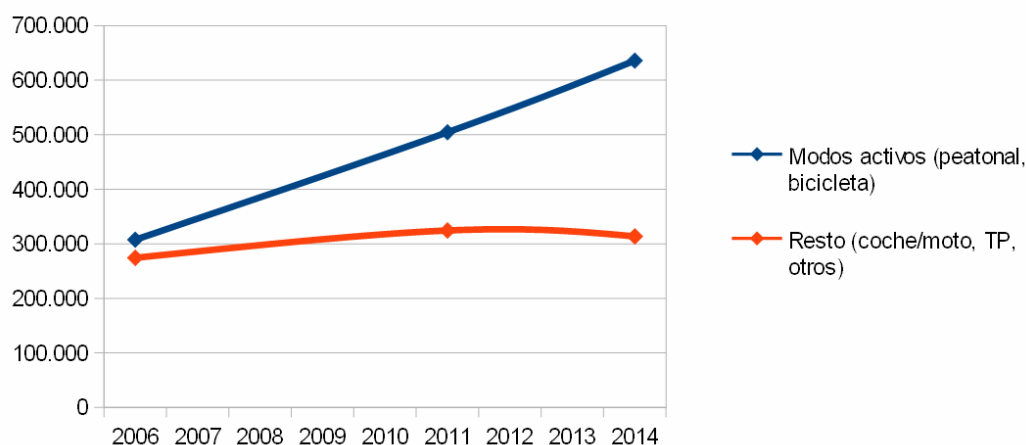
El uso del transporte público se mantiene aproximadamente en el 8% en cuanto a porcentaje. El incremento que se produjo en el periodo 2006-2011, tras la implantación del tranvía y la nueva red de autobuses, se ha decelerado y el incremento hasta 2014 es de 5.000 desplazamientos más. El ligero descenso del TP en el reparto modal es debido al incremento del número total de viajes.

En resumen, con respecto a 2011 se puede concluir que el modo peatonal y de transporte público se mantiene, y se ha producido un trasvase de personas que antes utilizaban el coche y ahora utilizan la bicicleta.

Reparto de desplazamientos activos

Se consideran desplazamientos activos los que implican la realización de algún tipo de ejercicio físico: andar y montar en bicicleta.

Viajes	2006	2011	2014
Modos activos (peatonal, bicicleta)	307.527	504.534	635.871
Resto	274.391	324.462	313.658



El aumento del número total de desplazamientos se ha producido como consecuencia del incremento de los desplazamientos activos, mientras que el resto de desplazamientos ha comenzado a disminuir en el periodo 2011-2014.

Reparto modal detallado

	Porcentajes	2006	2011	2014
REPARTO MODAL DETALLADO	A pie	49,60%	54,00%	53,50%
	Bicicleta	3,30%	6,80%	13,40%
	Bus urbano (TUVISA)	7,40%	4,70%	4,60%
	Tranvía	0,00%	3,50%	2,90%
	Autobús interurbano	0,30%	0,40%	0,40%
	Coche conductor	29,70%	23,30%	19,70%
	Coche acompañante	6,30%	4,70%	3,40%
	Moto	0,90%	0,50%	0,90%
	Taxi	0,20%	0,10%	0,10%
	Camión o furgoneta	0,10%	0,10%	0,10%
	Bus escolar, de empresa o autocar	1,90%	1,50%	0,50%
	Ferrocarril	0,04%	0,00%	0,02%
	Transporte colectivo bajo demanda	0,00%	0,00%	0,10%
	Otros individuales	0,00%	0,00%	0,20%
	Otros colectivos	0,30%	0,50%	0,10%

	Viajes	2006	2011	2014
REPARTO MODAL DETALLADO	A pie	288.141	447.911	508.828
	Bicicleta	19.051	56.400	127.645
	Bus urbano (TUVISA)	43.159	38.727	44.154
	Tranvía	0	28.929	27.368
	Autobús interurbano	1.887	3.198	3.457
	Coche conductor	172.799	192.972	187.572
	Coche acompañante	36.410	38.711	32.476
	Moto	5.016	4.325	8.274
	Taxi	1.432	868	906
	Camión o furgoneta	510	1.062	689
	Bus escolar, de empresa o autocar	11.168	12.739	4.878
	Ferrocarril	243	0	147
	Transporte colectivo bajo demanda	0	0	751
	Otros individuales	0	0	1.957
	Otros colectivos	1.521	3.984	1.380

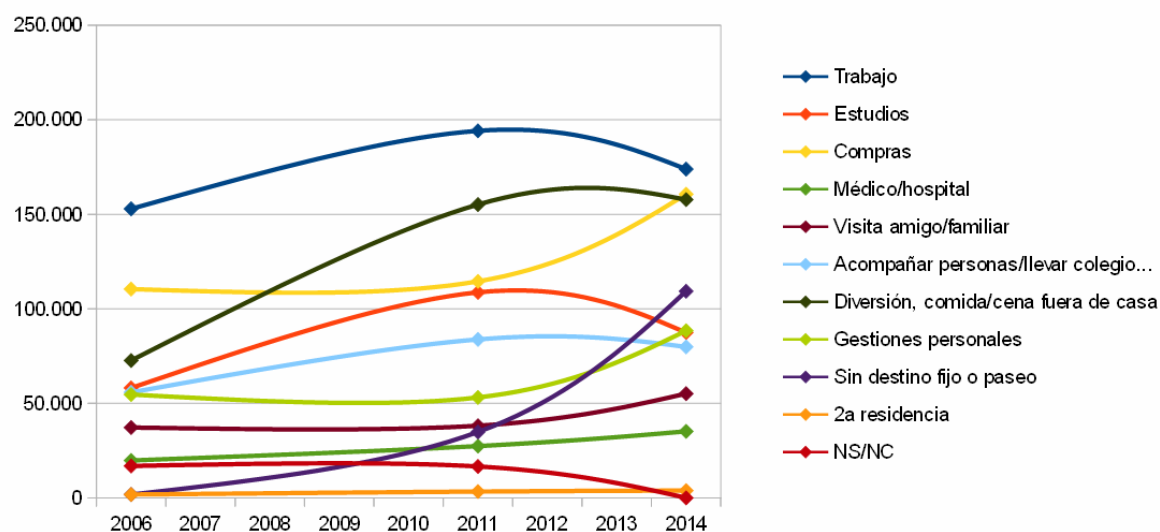
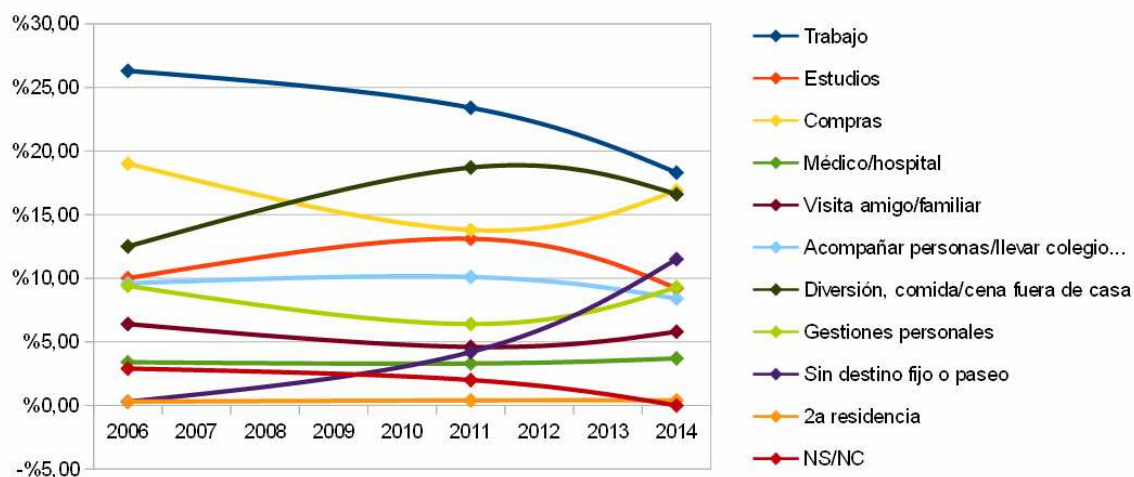
En el reparto modal detallado se aprecia que el descenso en el uso del modo "coche y moto" se debe al coche, ya que el uso de la moto ha aumentado.

En lo que respecta al transporte público, el descenso se produce en el uso del tranvía, mientras que el bus urbano pierde porcentaje de uso, pero aumenta en número total de viajes.

En otros modos de transporte, se ha producido un descenso en el uso de buses escolares/de empresa.

Reparto por motivos

Año		2006	2011	2014
REPARTO POR MOTIVOS	Trabajo	26,30%	23,40%	18,30%
	Estudios	10,00%	13,10%	9,20%
	Resto:	63,80%	63,50%	72,60%
	- Compras	19,00%	13,80%	16,90%
	- Médico/hospital	3,40%	3,30%	3,70%
	- Visita amigo/familiar	6,40%	4,60%	5,80%
	- Acompañar personas/llevar colegio...	9,60%	10,10%	8,40%
	- Diversión, comida/cena fuera de casa	12,50%	18,70%	16,60%
	- Gestiones personales	9,40%	6,40%	9,30%
	- Sin destino fijo o paseo	0,30%	4,20%	11,50%
	- 2a residencia	0,30%	0,40%	0,40%
	- NS/NC	2,90%	2,00%	0,00%



La importancia de los desplazamientos al trabajo ha descendido notablemente en los últimos años. Una de las causas puede ser el descenso de la población ocupada (según las estadísticas municipales, 145.000 personas en 2011; 135.000 personas en 2014).

En el extremo opuesto, ha aumentado ostensiblemente el porcentaje de personas que se mueven sin destino fijo o por paseo, quizá también por la causa anteriormente citada. En 2014 hubo 110.000 desplazamientos por ese motivo.

Los desplazamientos por estudios se incrementaron en 2011. En cambio, en 2014 vuelve a descender hasta niveles anteriores.

Los desplazamientos por compras, tras un descenso en 2011, vuelven a aumentar de manera importante.

Los desplazamientos con motivo de ocio (“diversión, comidas/cenas fuera de casa”) aumentaron significativamente en 2011. En 2014 descendieron ligeramente.

Los viajes para realizar gestiones personales también han aumentado.

Reparto modal por motivos

	Porcentajes	P	B	TP	CM	O
2006	Trabajo	29,00%	4,60%	6,40%	56,10%	3,90%
	Estudios	61,20%	6,90%	12,00%	12,70%	7,10%
	Otros	56,20%	2,20%	7,60%	32,70%	1,30%
2011	Trabajo	26,20%	10,50%	9,60%	50,40%	3,30%
	Estudios	58,10%	11,60%	8,20%	15,30%	6,90%
	Otros	63,40%	4,50%	8,20%	23,10%	0,90%
2014	Trabajo	25,50%	16,50%	7,20%	47,00%	3,70%
	Estudios	37,30%	35,50%	18,70%	7,80%	0,80%
	Otros	62,60%	9,90%	6,70%	20,30%	0,50%

	Viajes	P	B	TP	CM	O
2006	Trabajo	44.313	7.016	9.788	85.602	5.980
	Estudios	35.468	4.029	6.952	7.380	4.145
	Otros	208.359	8.006	28.305	121.241	4.750
2011	Trabajo	50.906	20.322	18.675	97.872	6.469
	Estudios	63.019	12.561	8.876	16.606	7.457
	Otros	333.986	23.516	43.304	121.529	4.728
2014	Trabajo	44.175	28.722	12.579	81.653	6.417
	Estudios	32.467	30.893	16.269	6.747	672
	Otros	432.186	68.030	46.130	139.921	3.618

En general, la distribución de viajes por motivo y por modo se mantiene a lo largo de los años. Aún así, se han producido algunos cambios significativos en este apartado.

En el modo ciclista, aunque globalmente ha aumentado el uso de la bici, los motivos relacionados con el trabajo o los estudios están siempre por encima de la media de uso, y el resto por debajo. Por ejemplo, si en 2006 el 3,3% de la movilidad era en bicicleta, entre los trabajadores el uso era del 4,60% y entre los estudiantes del 6,90 %; en cambio, el uso por ocio, compras, deporte, etc. era del 2,20%. De la misma manera, si en 2014 el porcentaje de uso global de la bicicleta fue del 13,40%, entre los trabajadores el porcentaje de uso subió hasta el 16,50% y entre los estudiantes se disparó hasta el 35,50%. En cambio, en el resto de usos fue del 9,90 %.

Como dato significativo, es reseñable que en 2014 un tercio de los desplazamientos al centro educativo ya son en bicicleta.

En el modo peatonal, en cambio, siguen siendo mayoritarios los usos no relacionados con el trabajo o el estudio. Comparando estos dos últimos motivos, ir andando a trabajar es menos habitual que ir andando a estudiar.

En lo que concierne al transporte público, el uso por otros motivos diferentes a trabajar o estudiar se mantiene constante. Ha habido un incremento del uso para ir a estudiar (hasta el 18,70% de los estudiantes se mueven en bus o tranvía), pero ha descendido su uso, en porcentaje, para ir a trabajar.

Finalmente, en el caso del coche/moto, al igual que en el caso anterior, otros motivos diferentes a trabajar/estudiar se mantienen constantes (siempre un poco por debajo del uso general del modo), y también en su uso para desplazarse al trabajo, que se mantiene alrededor de 20 puntos por encima del uso general del modo en los 3 años de estudio. Eso sí, al haber descendido la movilidad general en coche/moto, su uso para ir a trabajar desciende en la misma medida. En lo que respecta a la movilidad en coche/moto a los centros educativos, si en

2011 hubo un incremento en ese dato (hasta el 15,30 % de personas iban al colegio o Universidad en coche o moto), en 2014 ha descendido hasta el 7,8 %.

Disponibilidad de modos

	2006	2011	2014
Dispone de coche	81,4%	84,1%	86,5%
Dispone de bicicleta	53,9%	64,4%	70,6%

Cada vez son más los ciudadanos que tienen una bicicleta en casa: en 2014 dos tercios de los encuestados ya tenían bici.

Ese dato permite hacer una estimación grosera del número de bicicletas existentes en Vitoria-Gasteiz. Grosera porque por ejemplo algunas personas son propietarias de más de una bicicleta, pero por otra parte algunos de los encuestados puede que dispongan de una bicicleta compartida con otros familiares. Si el 70,6% de un universo de 227.641 personas afirma disponer de bicicleta, en Vitoria-Gasteiz existen más de 160.000 bicicletas.

Duración del viaje

(solo viajes internos a la ciudad)

	2006	2011	2014
Hasta 10 min	30,60%	36,00%	40,70%
De 11 a 20 min	44,80%	41,40%	34,10%
De 21 a 30 min	17,30%	13,40%	15,00%
De 31 a 45 min	3,40%	3,10%	4,80%
De 46 a 1 hora	1,30%	2,10%	2,70%
Más de 1 hora	2,50%	4,00%	2,70%

La duración de los viajes está disminuyendo, y si en 2006 el 30% eran menores de 10 minutos, en 2014 ya son el 40%. En oposición, los viajes de entre 11 y 20 minutos se han reducido en la misma proporción.

Movilidad ciclista

	2006	2011	2014
Personas que se desplazan en bicicleta*	6.290	19.153	44.159
% respecto a la población con desplazamientos	4,00%	9,00%	20,10%
Viajes	19.051	56.400	127.645
Etapas	19.051	56.400	137.725
% viajes en bicicleta con trasbordo	0,00%	0,00%	7,90%
Viajes/persona con despl. en bicicleta/día	3,03	2,94	2,89
Viajes que salen de la ciudad	2.460	2.432	7.979
% viajes que salen de la ciudad	12,9%	4,3%	6,3%

* Se refiere a las personas del universo que el día anterior a la encuesta utilizaron la bicicleta. No se refiere a la población "usuaria habitual" de la bicicleta.

El número total de personas que se desplazan en bicicleta continúa en línea ascendente, y ya ha llegado a 44.159 personas. Esto supone que el 20% de la población que se mueve en Vitoria-Gasteiz lo hace también en bicicleta. No se debe confundir con el reparto modal citado más arriba, que se calcula sobre la base del número total de desplazamientos.

Desde 2011 ha aumentado significativamente el número de desplazamiento que salen de la ciudad. Dicho dato había descendido desde 2006.

Movilidad ciclista – Reparto por motivos

(solo viajes internos a la ciudad)

Porcentajes	2006	2011	2014
Trabajo	35,50%	37,50%	22,90%
Estudios	22,20%	22,00%	24,60%
Resto:	42,30%	40,50%	52,50%
Compras	9,90%	8,10%	7,20%
Médico/hospital	1,70%	0,90%	1,30%
Visita amigo/familiar	4,40%	3,80%	6,00%
Acompañar personas/llevar colegio,,,	3,70%	3,40%	3,00%
Gestiones personales	2,70%	6,70%	10,40%
Diversión, comida/cena fuera de casa	19,80%	15,30%	19,10%
Sin destino fijo o paseo		1,90%	5,50%
NS/NC		0,50%	

Viajes	2006	2011	2014
Trabajo	6.768	21.148	29.287
Estudios	4.223	12.405	31.351
Resto:	8.061	22.848	67.007
Compras	1.887	4.581	9.127
Médico/hospital	332	509	1.653
Visita amigo/familiar	837	2.163	7.614
Acompañar personas/llevar colegio,,,	714	1.911	3.864
Gestiones personales	513	3.754	13.309
Diversión, comida/cena fuera de casa	3.778	8.628	24.379
Sin destino fijo o paseo		1.047	7.061
NS/NC		254	

El uso de la bicicleta para ir a trabajar ha descendido considerablemente en el reparto modal (aunque en números absolutos el número de viajes se ha incrementado), y en 2014 ya no es el primer motivo de uso de la bici.

Se incrementa ligeramente, en el reparto modal, el porcentaje de uso de la bici por parte de los estudiantes. Sin embargo, en números absolutos se ha triplicado su uso.

Han aumentado los usos con motivo de visitas a amigos y familiares, para realizar gestiones personales, y los desplazamientos sin destino fijo o para pasear. La diferencia es especialmente notable en el caso de las gestiones personales, ya que desde 2006 se ha pasado de 514 a 13.275 viajes.

.

Movilidad ciclista – Uso de infraestructuras

(solo viajes internos a la ciudad)

	2011	2014
Por la calzada normal con los coches	22,90%	21,20%
Por calles con velocidad reducida o carril bici pintado		12,70%
Por bidegorri o vía ciclista	33,40%	37,90%
Por aceras	43,80%	22,00%
Por zonas peatonales		6,30%

La nueva normativa de circulación aprobada en 2014 limitó el uso de las bicis por las aceras y espacios peatonales. Los datos de 2014 muestran que los ciclistas se están adaptando a la nueva situación. Si en 2011 el 43,80% de los ciclistas dijeron que usaban predominantemente aceras o zonas peatonales para circular, en 2014 el porcentaje ha descendido un tercio, hasta el 28,30%. En contraposición, según las afirmaciones de los ciclistas, la circulación por la calzada compartiendo espacio con el resto de vehículos se ha incrementado hasta el 33,90%. Es decir, ya son más los ciclistas que usan la calzada que los que usan los espacios peatonales.

Por otra parte, la creación de nuevas vías ciclistas ha incrementado el porcentaje de personas que hacen uso de ellas.

Movilidad ciclista – Estacionamiento

(solo viajes internos a la ciudad)

	2011	2014
Aparcabicis	22,40%	33,70%
Mobiliario urbano	15,90%	9,80%
Cuarto de bicis, garaje o trastero	22,10%	22,50%
Lugar de destino: a nivel de calle	33,80%	16,10%
Lugar de destino: en otra planta		17,80%
NS/NC	5,80%	0,00%

A medida que aumenta la oferta de aparcabicis instalados en la calle, se ha incrementado también el uso de los mismos. Gracias a ello, ha disminuido el porcentaje de bicicletas atadas al mobiliario urbano.

Movilidad ciclista – Sexo

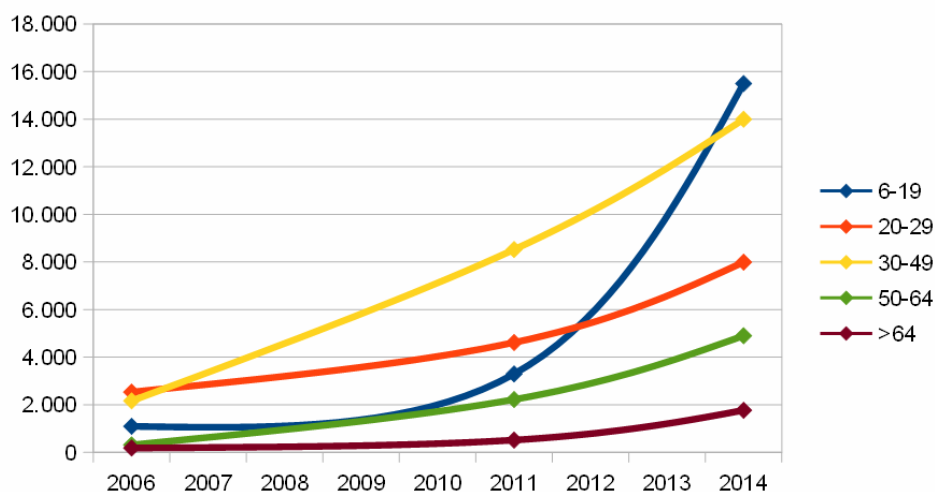
	2006	2011	2014
Hombre	68,50%	66,60%	63,90%
Mujer	31,50%	33,40%	36,10%

Se aprecia una incorporación progresiva de mujeres al uso de la bicicleta como modo de transporte.

Movilidad ciclista – Edad

Porcentajes	2006	2011	2014
6-19	17,40%	17,20%	35,10%
20-29	40,30%	24,10%	18,10%
30-49	34,40%	44,50%	31,70%
50-64	5,00%	11,60%	11,10%
>64	2,90%	2,70%	4,00%

Personas	2006	2011	2014
6-19	1.092	3.288	15.490
20-29	2.534	4.614	7.999
30-49	2.164	8.523	14.002
50-64	315	2.218	4.922
>64	185	510	1.747



El incremento de ciclistas se ha producido sobre todo en la franja de edad desde los 6 hasta los 19 años, con un boom hasta las 15.490 personas (desde las 1.092 del año 2006).

En cambio, en la franja de los 20-29 años la incorporación de nuevos ciclistas ha sido más lenta, por lo que en porcentaje su importancia ha disminuido. Esto puede ser debido a que los ciclistas de esa franja fueron en su día pioneros en la adopción de la bicicleta, y ahora son personas de otras edades las que más se animan a usar la bici. También influye la evolución de la pirámide poblacional, en la cual esa franja de edad va perdiendo peso a favor de las siguientes.

En la franja de 30-49 años el mayor incremento de ciclistas (comparativamente con el resto de franjas) se produjo en el periodo 2006-2011, y en este periodo 2011-2014 se mantiene la subida.