



ENCUESTA DE MOVILIDAD EN  
VITORIA-GASTEIZ, 2019

Análisis de los Principales Resultados

www.ikertalde.com | info@ikertalde.com

federación de conocimiento



# Índice

1.-	Equipamiento de Vehículos en los Hogares	5
2.-	Algunas Características de la Población que Reside en Vitoria-Gasteiz	7
3.-	Desplazamientos en el Día de Referencia	11
4.-	Etapas por Desplazamiento	19
5.-	Movilidad ciclista	23
	5.1.- Uso de la bicicleta: Frecuencia y Experiencia de Uso	23
	5.2.- Uso de la bicicleta en el día de referencia	29
6.-	Análisis Evolutivo: Comparación con Anteriores Experiencias	31
	6.1.- Disponibilidad de Modos y Duración del Viaje	34
	6.2.- Reparto Modal	36
	6.3.- Reparto por Motivos	42
	6.4.- Reparto Modal por Motivos	44
	6.5.- Análisis Específico de la Movilidad Ciclista	47

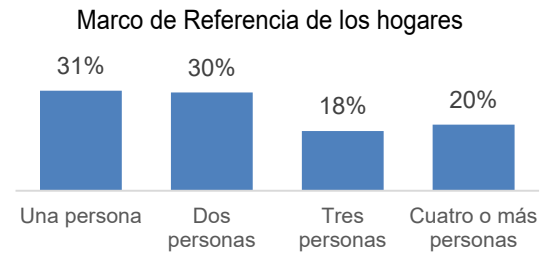
Anexo Metodológico. Aspectos Técnicos del Estudio



# 1.- Equipamiento de Vehículos en los Hogares

En el **marco de referencia** del Estudio que se está analizando en este documento se establece en 104.331 el número de viviendas ocupadas en Vitoria-Gasteiz.

Y en ellas, el aspecto estructural más destacable es que más del 60% residen una (31%) o dos personas (30%).



Según datos sobre equipamiento de vehículos recogidos en el citado Estudio, un 6% de estos hogares declaran disponer de **moto o motocicleta**; porcentaje que aumenta a medida que lo hace el grado de ocupación de los hogares.

Equipamiento de vehículos tradicionales de motor

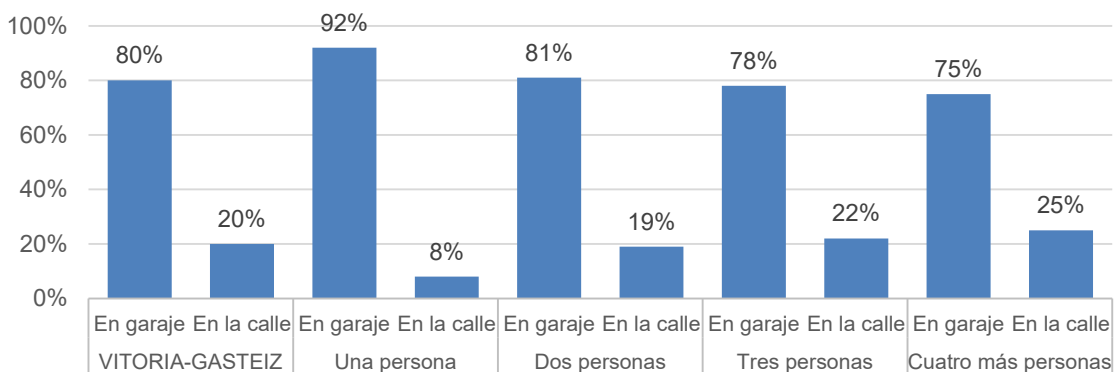
Datos de las Viviendas. Datos Elevados			VITORIA-GASTEIZ	NÚMERO DE PERSONAS EN LAS VIVIENDAS			
				Una persona	Dos personas	Tres personas	Cuatro o más personas
<b>Nº VIVIENDAS</b>			<b>104.331</b>	<b>32.199</b>	<b>31.636</b>	<b>19.220</b>	<b>21.276</b>
Tiene motos, motocicletas	No	%	94,0	97,1	94,9	90,4	91,5
	Sí	%	6,0	2,9	5,1	9,6	8,5
Tiene coche (o similares)	No	%	23,5	51,4	19,1	6,1	3,7
	Sí	%	76,5	48,6	80,9	93,9	96,3

Fuente: Encuesta de Movilidad en Vitoria-Gasteiz. 2019

Por supuesto, la disponibilidad de **coches** (o similares) en las viviendas analizadas es significativamente superior ya que cerca del 77% de los hogares declaran disponer, al menos, uno de ellos. De nuevo, la disponibilidad de este tipo de vehículos es mayor a medida que los hogares tienen más residentes: así, es notable en los hogares de tres personas, donde ese porcentaje llega al 94%, y alcanza el 96% en las viviendas de cuatro o más personas.

Mientras que prácticamente todas las motos o motocicletas se guardan en garaje cuando sus usuarios están en su lugar de residencia, para el caso de coches (o similares) ese porcentaje se sitúa en el 80%.

Lugar de aparcamiento de coches (o similares) en el lugar de residencia



Los hogares con menos residentes son los que más disponibilidad de garaje (y su uso) declaran, decreciendo, este dato, a medida que el número de ocupantes crece. Esta situación puede venir justificada por el hecho de que en los hogares con mayor número de residentes la probabilidad de disponer de más de un coche es mayor y no siempre se dispone de una plaza de garaje para cada vehículo.

En lo que se refiere a los vehículos de **movilidad personal** (bicicletas, patines, monopatinos,...), más de la mitad de los hogares declaran disponer de alguno de ellos. Como es natural, aún son mayoritarios los hogares que disponen de bicicleta clásica (51%).

#### Equipamiento de vehículos de movilidad personal

Datos de las Viviendas. Datos Elevados			VITORIA-GASTEIZ	NÚMERO DE PERSONAS EN LAS VIVIENDAS			
				Una persona	Dos personas	Tres personas	Cuatro o más personas
<b>Nº VIVIENDAS</b>			<b>104.331</b>	<b>32.199</b>	<b>31.636</b>	<b>19.220</b>	<b>21.276</b>
Tiene patines, monopatinos no motorizados	No	%	90,7	97,9	98,8	84,3	73,5
	Sí	%	9,3	2,1	1,2	15,7	26,5
<b>Nº de patines, monopatinos</b>			<b>17.474</b>	<b>683</b>	<b>453</b>	<b>4.621</b>	<b>11.717</b>
Tiene patines eléctricos, segway	No	%	98,7	99,2	99,9	98,4	96,7
	Sí	%	1,3	,8	,1	1,6	3,3
<b>Nº de patines eléctricos</b>			<b>1.307</b>	<b>243</b>	<b>46</b>	<b>316</b>	<b>702</b>
Tiene bicicletas clásicas	No	%	48,6	77,7	60,1	23,1	10,5
	Sí	%	51,4	22,3	39,9	76,9	89,5
<b>Nº de bicicletas clásicas</b>			<b>118.332</b>	<b>9.151</b>	<b>20.772</b>	<b>32.279</b>	<b>56.130</b>
Tiene bicicletas eléctricas	No	%	99,3	100,0	99,2	98,7	98,8
	Sí	%	,7		,8	1,3	1,2
<b>Nº de bicicletas eléctricas</b>			<b>805</b>	<b>0</b>	<b>267</b>	<b>258</b>	<b>280</b>

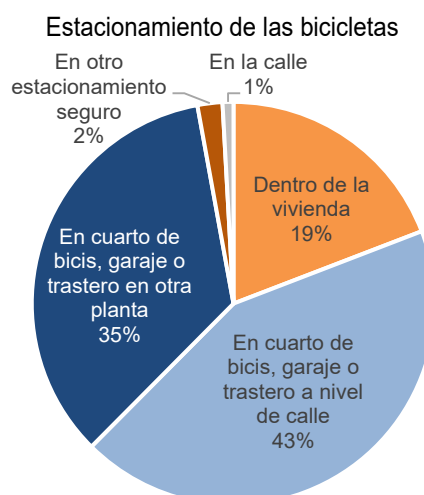
Fuente: Encuesta de Movilidad en Vitoria-Gasteiz. 2019

En este Estudio, el parque de **bicicletas** en Vitoria-Gasteiz se estima en poco más de 119.100, de las que el 99% son clásicas (1,13 por hogar) y apenas un 1% eléctricas.

En los hogares con tres personas el número de bicicletas por hogar es de 1,69. Y en los de cuatro o más, de 2,65.

El 78% de este stock de bicicletas se guardan (en su lugar de residencia) en algún tipo de local que no es la vivienda.

El 19% se guarda en la propia vivienda y apenas el 1% se deja en la calle.

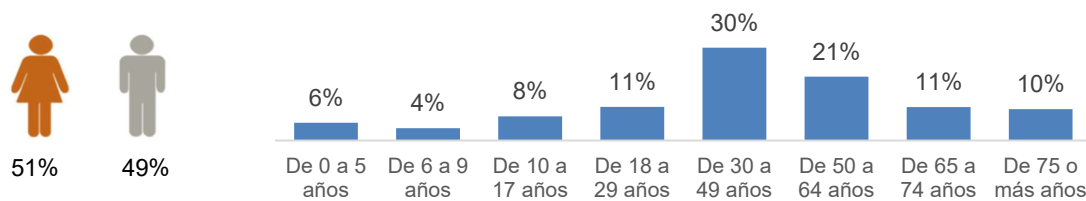


Por su parte, el volumen de **patinetes o monopatinos no motorizados** es de casi 17.500. No llega al 10% el porcentaje de hogares que declaran disponer de alguno. Y este tipo de elementos de movilidad en su versión eléctrica se calcula en torno a los 1.300, localizados en poco más del 1% de los hogares.

## 2.- Algunas Características de la Población que Reside en Vitoria-Gasteiz

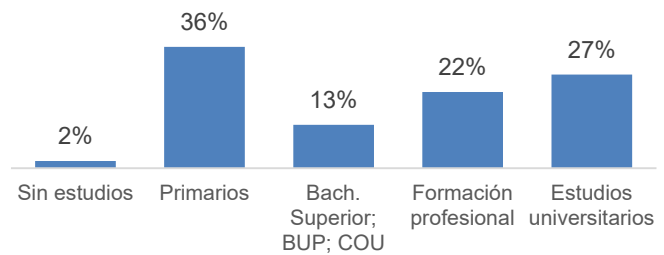
El **marco de referencia** de quien habita en las viviendas de Vitoria-Gasteiz quedó determinado por 252.101 personas con la siguiente estructura en cuanto a sexo y edad.

Marco de Referencia de las personas

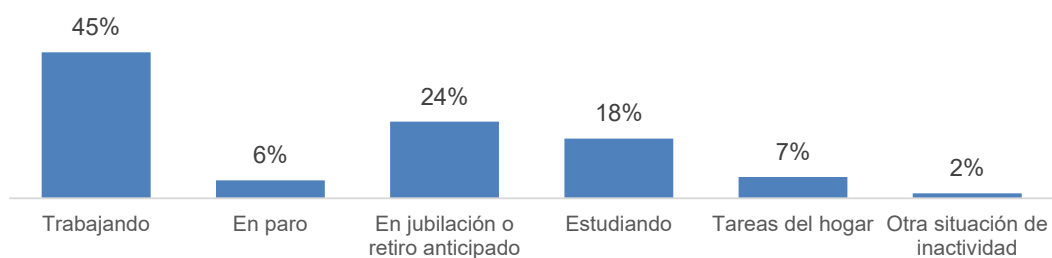


De todo este grupo de personas, se ha recogido información sociodemográfica y otro tipo de cuestiones, a las más de 237.600 personas que tienen 6 o más años. Esta población presenta la siguiente distribución de **Estudios** y **Actividad**, según los datos recogidos en la encuesta.

Estudios



Actividad



Casi las 2/3 partes de esta población tiene carné de conducir y prácticamente el 84% declara saber montar en bicicleta. En la población más joven ese porcentaje supera el 90%, dándose la circunstancia de que casi la totalidad de las personas de 10 a 17 saben andar en bicicleta.

#### Carné de conducir y Bicicleta

Datos de las Personas de 6 o más años. Datos Elevados		VITORIA-GASTEIZ	P12. SEXO		P12. ESTRATOS DE EDAD							
			Hombre	Mujer	De 6 a 9 años	De 10 a 17 años	De 18 a 29 años	De 30 a 49 años	De 50 a 64 años	De 65 a 74 años	De 75 o más años	
<b>Nº PERSONAS</b>		<b>237.628</b>	<b>114.728</b>	<b>122.900</b>	<b>9.951</b>	<b>19.609</b>	<b>27.414</b>	<b>75.800</b>	<b>52.059</b>	<b>27.293</b>	<b>25.503</b>	
P17. Tiene carné de conducir	No	%	34,9	25,3	43,9	100,0	100,0	39,0	11,0	14,9	36,6	65,6
	Sí	%	65,1	74,7	56,1			61,0	89,0	85,1	63,4	34,4
P18. Sabe montar en bicicleta	No	%	16,2	9,6	22,3	4,8	0,9	5,5	7,9	15,4	35,3	49,2
	Sí	%	83,8	90,4	77,7	95,2	99,1	94,5	92,1	84,6	64,7	50,8

Fuente: Encuesta de Movilidad en Vitoria-Gasteiz. 2019

Respecto a la **movilidad**, el 92% de esta población investigada declara que salió de casa, en el día de referencia del análisis<sup>1</sup>, con trayectos superiores a 5 minutos. Prácticamente todos los y las menores de 18 años y el 80% de las personas más mayores.

#### Salió de casa el día de referencia

Datos de las Personas de 6 o más años. Datos Elevados		VITORIA-GASTEIZ	P12. SEXO		P12. ESTRATOS DE EDAD						
			Hombre	Mujer	De 6 a 9 años	De 10 a 17 años	De 18 a 29 años	De 30 a 49 años	De 50 a 64 años	De 65 a 74 años	De 75 o más años
<b>Nº PERSONAS</b>		<b>237.628</b>	<b>114.728</b>	<b>122.900</b>	<b>9.951</b>	<b>19.609</b>	<b>27.414</b>	<b>75.800</b>	<b>52.059</b>	<b>27.293</b>	<b>25.503</b>
Ausente del hogar	%	1,8	2,1	1,4			8,9	1,7	0,8	0,1	
No salió	%	3,2	2,2	4,2		0,9	1,8	2,1	2,6	4,4	11,3
Salió, pero solo a pie a destinos cercanos	%	2,9	2,8	2,9			1,5	0,8	2,7	7,9	8,6
Sí se desplazó	%	92,1	92,9	91,4	100,0	99,1	87,9	95,4	93,8	87,5	80,1

Fuente: Encuesta de Movilidad en Vitoria-Gasteiz. 2019

No llega al 2% el grupo de población que residiendo en Vitoria-Gasteiz, en el momento de la captura de los datos no se encontraban en su hogar (sobre todo entre las y los jóvenes de 18 a 29 años: 9%) y casi el 3%, aunque salió de casa, lo hizo a destinos cercanos de menos de 5 minutos de distancia (sobre todo las personas más mayores: 8% en el caso de quienes pertenecen al grupo de 65 a 74 años y casi 9% de las personas de 75 o más años ).

<sup>1</sup> El día anterior al de recogida de la información.

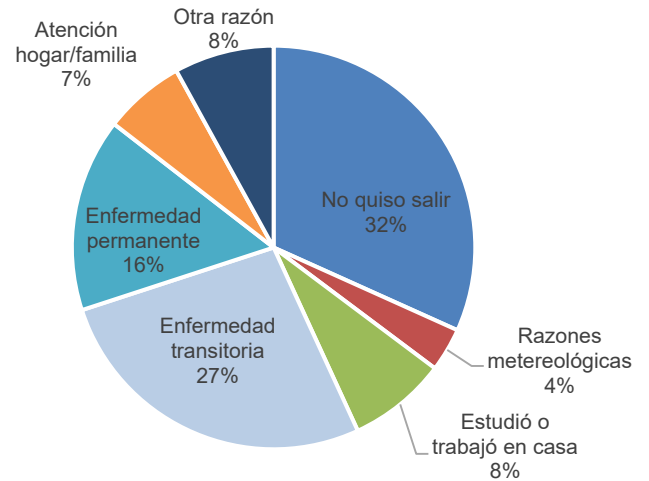


Existe otro 3% (7.600 personas) que declararon no haber salido de casa en el día de referencia. En el caso de las personas de 75 o más años, ese porcentaje es del 11%.

Las causas de esta circunstancia son varias. Casi la tercera parte (32%) no quiso salir de casa; aunque el 43% declaró la existencia de alguna enfermedad para no hacerlo (el 27% por enfermedad transitoria y el 16% por enfermedad permanente).

Hay un 8% que prefirió estudiar o trabajar en su hogar. Un 7% que no salió por cuidar del hogar o familia. Y un 4% que adujo a las condiciones meteorológicas para no hacerlo.

Razones por las que no salió de casa



En definitiva, el número de personas de 6 o más años que se desplazan (más de cinco minutos) en el día de referencia es de casi 219.000.

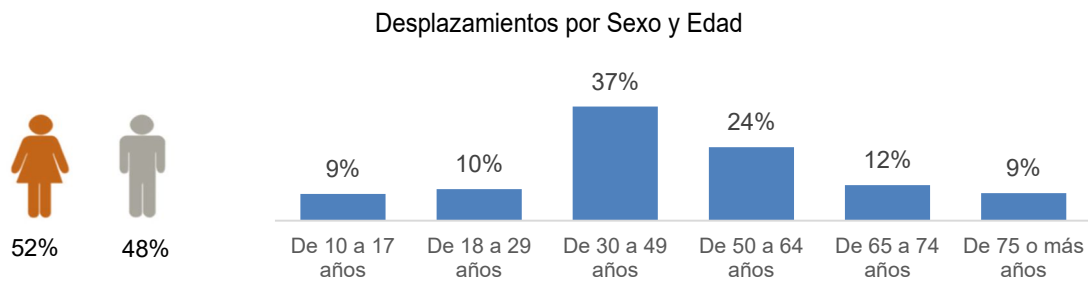
No obstante, la población objeto del análisis, a partir de ese momento, se constituye por las personas de **10 o más años** que salieron de casa el día de referencia, con desplazamientos de más de cinco minutos. Esto es, **208.970 personas** que en el día de referencia realizaron **712.861 desplazamientos** (3,4 por persona de media) a través de **784.888 etapas**.

El 95% de esos desplazamientos (677.177) son **desplazamientos internos** de Vitoria-Gasteiz.



### 3.- Desplazamientos en el Día de Referencia

El 37% de los 712.861 desplazamientos son realizados por personas de 30 a 49 años. Porcentaje que supera el 61% en el tramo central de 30 a 64 años.



### Motivo y Modo

*El **motivo** es la causa sin la cual no habría tenido lugar el desplazamiento. Los desplazamientos vienen determinados por los motivos de forma que un cambio de motivo supone un nuevo desplazamiento.*

El 47% de los desplazamientos tienen como motivo, como no puede ser de otra manera, la **propia residencia**. En esta Operación se han recogido todos los desplazamientos que se realizan a lo largo de todo el día de referencia y, en prácticamente todos los casos, éstos acaban con el regreso a casa de los y las encuestadas.

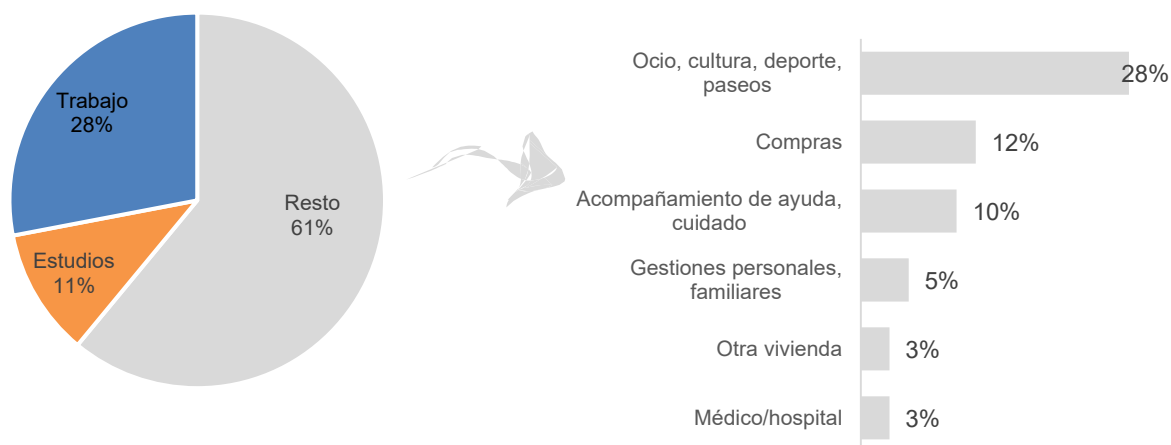
También destacan, con porcentajes similares entre sí, los desplazamientos por **ocio, cultura, deporte o paseos** (15%) y por **trabajo** (15%, si se consideran también los **asuntos de trabajo**).

Los **estudios** suponen el 6% de los desplazamientos, lo mismo que las **compras**.



Si se rehace este análisis sin considerar los desplazamientos que tienen como destino la residencia habitual (esto es, los 380.425 restantes), el 39% se deben a las obligaciones habituales: **trabajo y asuntos de trabajo** (28%) y **estudios** (11%).

#### Motivos agregados



Del 61% restante, destacan **ocio, cultura, deporte o paseos** con el 28% de los desplazamientos y **compras** con el 12%.

*Cada desplazamiento se puede hacer en una o varias etapas. En un mismo desplazamiento, un cambio de **modo de transporte** supone una etapa diferente.*

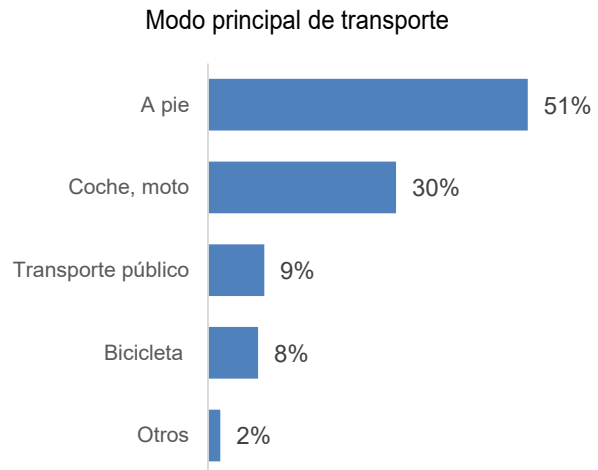
Por esta razón, los modos de transporte se recogen en el bloque de información destinado a las etapas.

Ahora bien, hay que generar un **modo principal de desplazamiento** para el análisis centrado en esa unidad de información: los desplazamientos. Para determinar variable **modo principal** se deben combinar los modos de las diferentes etapas de cada desplazamiento.

En los desplazamientos de una sola etapa, obviamente, el modo de transporte es el declarado en esa etapa. Si la combinación es *andando* y otro, se considera ese otro como modo principal. Cuando al menos hay dos modos de transporte diferentes a *andando* se suele aplicar una jerarquía específica para determinar el modo principal: *priorizar los modos mecanizados sobre los no mecanizados, los modos públicos sobre los privados y el ferrocarril sobre el resto*.

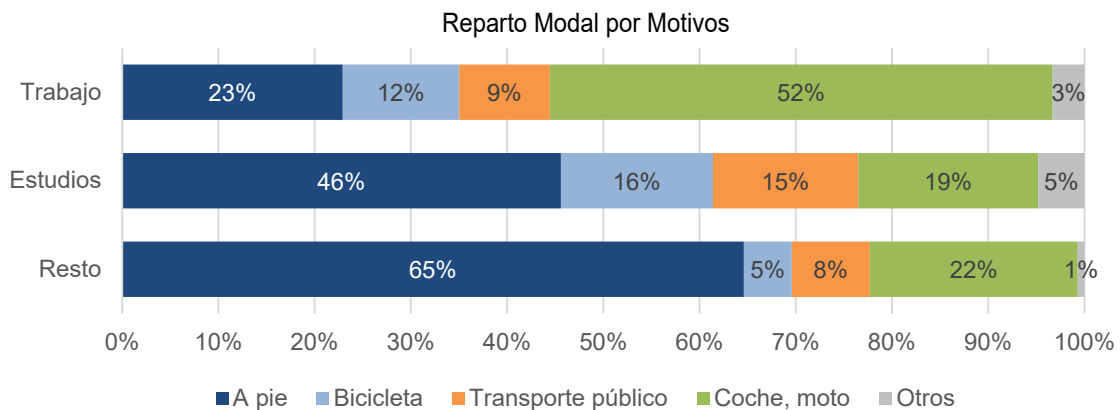
Más de la mitad de los desplazamientos (51%) se producen *andando*. El uso del *coche* (como conductor o acompañante) o la *moto*, se realiza en el 30% de los desplazamientos. La agrupación de autobuses urbanos e interurbanos junto con el tranvía (que se ha agrupado como *transporte público*) supone el 9%. Y la *bicicleta* (clásica o eléctrica), el 8%.

El 2% restante acoge a una variedad de modos: taxi, camión o furgoneta, tren, bus empresa o colegio, transporte colectivo bajo demanda, transportes individuales (patinetes, segway...) u otros colectivos.



## Reparto Modal por Motivos

Profundizando en esos 380.425 desplazamientos que no tienen como destino el regreso al domicilio de residencia, resulta interesante hacer un análisis de los modos de transporte según los motivos de los desplazamientos.



Más de la mitad de los desplazamientos que se realizan por **motivo de trabajo** (el 52%) se llevan a cabo en *coche* (o *moto*). El peso del *transporte público* en este tipo de desplazamientos se sitúa en un 9%, siendo superado por los desplazamientos que se realizan en *bicicleta* (12%).

Tienen también un peso importante los desplazamientos *andando* para acudir a los puestos de trabajo: 23%.

Los desplazamientos por **motivo estudios** se realizan mayoritariamente *a pie* (46%). Los realizados en *coche (o moto)*, se quedan en el 19%. Y los realizados en *transporte público* (15%) o en *bicicleta* (16%) presentan pesos similares.

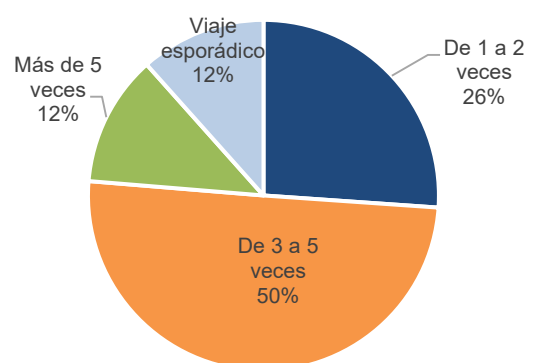
Del **resto de motivos** de los desplazamientos (de los que como se recordará destacan los realizados por *ocio, cultura, deporte, paseos -28%-* o *compras -12%-*), casi las 2/3 partes de ellos se llevan a cabo *andando*. El uso del *coche (o moto)* tiene un peso relativo del 22%; y el *transporte público* (8%) o la *bicicleta* (5%) presentan los valores más bajos respecto al resto de motivos.

## Frecuencia Semanal y Duración

La mitad de los desplazamientos se realizan de 3 a 5 veces semanales. Y algo más de la cuarta parte se realizan una o dos veces a la semana.

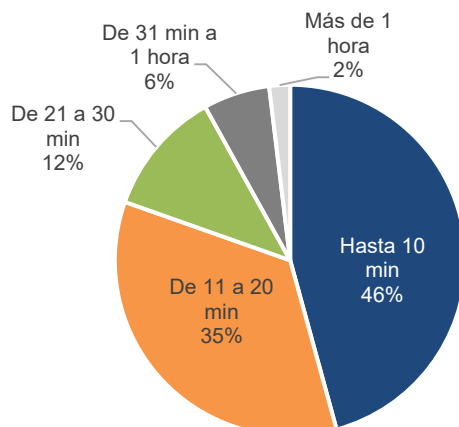
La otra quinta parte se reparte equitativamente entre los desplazamientos de más de 5 veces semanales (12%) y los esporádicos (12%).

Frecuencia del desplazamiento



La duración de los viajes o desplazamientos se calcula a partir de la duración de las etapas que los constituyen.

Duración del viaje/desplazamiento



Centrando el análisis de esta variable entre los **desplazamientos internos** a la ciudad<sup>2</sup> (677.177), se observa que predominan los viajes de hasta 20 minutos: 80%. Siendo los viajes de hasta 10 minutos, con casi la mitad, los más numerosos.

Los desplazamientos largos (más de media hora) tiene un peso de apenas un 8%.

## Matriz Origen-Destino

Se presenta a continuación la matriz Origen-Destino de los 712.861 desplazamientos estimados en el día de referencia. Esta matriz de datos se ofrece en tres versiones: valores absolutos, porcentaje vertical y porcentaje horizontal.

<sup>2</sup> Tanto el origen como el destino se localizan en Vitoria-Gasteiz.

Matriz Origen-Destino: Lugares

Nº de Desplazamientos	TOTAL DESTINO	25584. Lakua Norte	26109. Lakua Sur	25034. Zabal-gana	22261. Txago-rritxu	28852. Pilar	31692. Centro Norte	24622. Centro Sur	27478. Sur	31067. Salbu-rua	39999. Rural	Vitoria-Gasteiz: sin especificar	Resto Alava	Resto Destinos	Sin Especificar
<b>TOTAL ORIGEN</b>	<b>712.861</b>	<b>58.448</b>	<b>54.451</b>	<b>50.489</b>	<b>62.862</b>	<b>78.999</b>	<b>77.974</b>	<b>130.291</b>	<b>73.389</b>	<b>58.973</b>	<b>32.529</b>	<b>16.780</b>	<b>9.810</b>	<b>7.558</b>	<b>306</b>
<b>25584. Lakua Norte</b>	<b>58.375</b>	20.014	6.466	2.630	3.471	4.995	2.445	6.405	3.238	1.719	4.154	1.163	972	703	
<b>26109. Lakua Sur</b>	<b>54.415</b>	6.999	16.891	3.149	3.681	4.378	1.584	6.657	2.821	581	2.475	3.031	1.690	478	
<b>25034. Zabal-gana</b>	<b>50.753</b>	2.803	3.136	13.760	4.014	3.347	1.666	5.845	6.835	1.759	4.281	1.592	668	1.009	38
<b>22261. Txagorritxu</b>	<b>62.533</b>	3.022	3.949	4.051	14.705	4.521	6.128	14.625	5.588	2.265	1.385	1.001	598	696	
<b>28852. Pilar</b>	<b>79.100</b>	4.781	4.627	3.314	4.798	26.383	9.213	8.993	3.765	6.522	3.288	1.896	1.115	405	
<b>31692. Centro Norte</b>	<b>78.108</b>	2.532	1.722	1.555	5.435	9.613	23.830	15.840	4.423	5.383	4.128	1.271	1.322	1.055	
<b>24622. Centro Sur</b>	<b>129.926</b>	6.383	5.993	6.338	14.834	9.245	15.379	38.806	14.929	12.037	2.582	1.351	1.002	805	241
<b>27478. Sur</b>	<b>73.217</b>	3.377	2.580	6.219	5.798	3.269	4.852	15.222	20.595	4.105	3.270	1.936	810	1.186	
<b>31067. Salburua</b>	<b>59.458</b>	1.967	680	2.254	2.276	6.448	5.014	11.846	3.711	17.570	3.768	1.668	1.100	1.156	
<b>39999. Rural</b>	<b>32.183</b>	4.084	2.609	3.778	1.458	3.345	4.108	2.910	3.474	3.283	2.132	486	425	65	27
<b>Vitoria-Gasteiz: sin especificar</b>	<b>16.674</b>	858	3.544	1.538	965	1.846	1.270	1.074	1.793	1.792	652	1.342			
<b>Resto Álava</b>	<b>9.906</b>	972	1.690	864	624	1.238	1.322	895	777	996	375	44	108		
<b>Resto Orígenes</b>	<b>7.905</b>	657	564	1.002	803	371	1.164	1.157	1.214	960	13				
<b>Sin Especificar</b>	<b>306</b>			38				15	226		27				

Porcentaje vertical	TOTAL DESTINO	25584. Lakua Norte	26109. Lakua Sur	25034. Zabalzana	22261. Txagorritxu	28852. Pilar	31692. Centro Norte	24622. Centro Sur	27478. Sur	31067. Salburua	39999. Rural	Vitoria-Gasteiz: sin especificar	Resto Álava	Resto Destinos	Sin Especificar
<b>TOTAL ORIGEN</b>	<b>712.861</b>	<b>58.448</b>	<b>54.451</b>	<b>50.489</b>	<b>62.862</b>	<b>78.999</b>	<b>77.974</b>	<b>130.291</b>	<b>73.389</b>	<b>58.973</b>	<b>32.529</b>	<b>16.780</b>	<b>9.810</b>	<b>7.558</b>	<b>306</b>
<b>25584. Lakua Norte</b>	<b>8%</b>	34%	12%	5%	6%	6%	3%	5%	4%	3%	13%	7%	10%	9%	
<b>26109. Lakua Sur</b>	<b>8%</b>	12%	31%	6%	6%	6%	2%	5%	4%	1%	8%	18%	17%	6%	
<b>25034. Zabalzana</b>	<b>7%</b>	5%	6%	27%	6%	4%	2%	4%	9%	3%	13%	9%	7%	13%	13%
<b>22261. Txagorritxu</b>	<b>9%</b>	5%	7%	8%	23%	6%	8%	11%	8%	4%	4%	6%	6%	9%	
<b>28852. Pilar</b>	<b>11%</b>	8%	8%	7%	8%	33%	12%	7%	5%	11%	10%	11%	11%	5%	
<b>31692. Centro Norte</b>	<b>11%</b>	4%	3%	3%	9%	12%	31%	12%	6%	9%	13%	8%	13%	14%	
<b>24622. Centro Sur</b>	<b>18%</b>	11%	11%	13%	24%	12%	20%	30%	20%	20%	8%	8%	10%	11%	79%
<b>27478. Sur</b>	<b>10%</b>	6%	5%	12%	9%	4%	6%	12%	28%	7%	10%	12%	8%	16%	
<b>31067. Salburua</b>	<b>8%</b>	3%	1%	4%	4%	8%	6%	9%	5%	30%	12%	10%	11%	15%	
<b>39999. Rural</b>	<b>5%</b>	7%	5%	7%	2%	4%	5%	2%	5%	6%	7%	3%	4%	1%	9%
<b>Vitoria-Gasteiz: sin especificar</b>	<b>2%</b>	1%	7%	3%	2%	2%	2%	1%	2%	3%	2%	8%			
<b>Resto Álava</b>	<b>1%</b>	2%	3%	2%	1%	2%	2%	1%	1%	2%	1%	0%	1%		
<b>Resto Orígenes</b>	<b>1%</b>	1%	1%	2%	1%	0%	1%	1%	2%	2%	0%				
<b>Sin Especificar</b>	<b>0%</b>			0%				0%	0%		0%				



Porcentaje horizontal	TOTAL DESTINO	25584. Lakua Norte	26109. Lakua Sur	25034. Zabalzana	22261. Txagorritxu	28852. Pilar	31692. Centro Norte	24622. Centro Sur	27478. Sur	31067. Salburua	39999. Rural	Vitoria-Gasteiz: sin especificar	Resto Álava	Resto Destinos	Sin Especificar
<b>TOTAL ORIGEN</b>	<b>712.861</b>	8%	8%	7%	9%	11%	11%	18%	10%	8%	5%	2%	1%	1%	0%
<b>25584. Lakua Norte</b>	<b>58.375</b>	34%	11%	5%	6%	9%	4%	11%	6%	3%	7%	2%	2%	1%	
<b>26109. Lakua Sur</b>	<b>54.415</b>	13%	31%	6%	7%	8%	3%	12%	5%	1%	5%	6%	3%	1%	
<b>25034. Zabalzana</b>	<b>50.753</b>	6%	6%	27%	8%	7%	3%	12%	13%	3%	8%	3%	1%	2%	0%
<b>22261. Txagorritxu</b>	<b>62.533</b>	5%	6%	6%	24%	7%	10%	23%	9%	4%	2%	2%	1%	1%	
<b>28852. Pilar</b>	<b>79.100</b>	6%	6%	4%	6%	33%	12%	11%	5%	8%	4%	2%	1%	1%	
<b>31692. Centro Norte</b>	<b>78.108</b>	3%	2%	2%	7%	12%	31%	20%	6%	7%	5%	2%	2%	1%	
<b>24622. Centro Sur</b>	<b>129.926</b>	5%	5%	5%	11%	7%	12%	30%	11%	9%	2%	1%	1%	1%	0%
<b>27478. Sur</b>	<b>73.217</b>	5%	4%	8%	8%	4%	7%	21%	28%	6%	4%	3%	1%	2%	
<b>31067. Salburua</b>	<b>59.458</b>	3%	1%	4%	4%	11%	8%	20%	6%	30%	6%	3%	2%	2%	
<b>39999. Rural</b>	<b>32.183</b>	13%	8%	12%	5%	10%	13%	9%	11%	10%	7%	2%	1%	0%	0%
<b>Vitoria-Gasteiz: sin especificar</b>	<b>16.674</b>	5%	21%	9%	6%	11%	8%	6%	11%	11%	4%	8%			
<b>Resto Álava</b>	<b>9.906</b>	10%	17%	9%	6%	13%	13%	9%	8%	10%	4%	0%	1%		
<b>Resto Orígenes</b>	<b>7.905</b>	8%	7%	13%	10%	5%	15%	15%	15%	12%	0%				
<b>Sin Especificar</b>	<b>306</b>			13%				5%	74%		9%				

Encuesta de Movilidad en Vitoria-Gasteiz. 2019



## 4.- Etapas por Desplazamiento

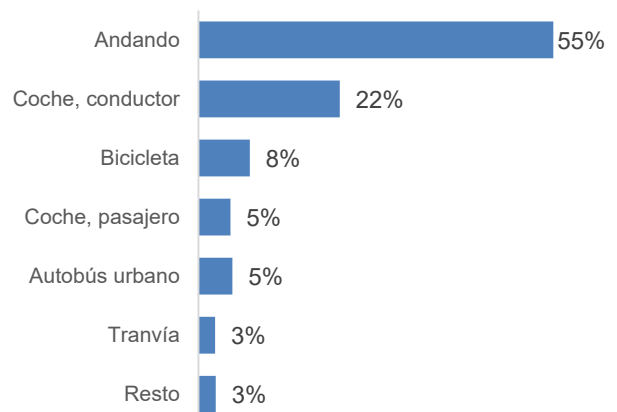
Más arriba se dejaba constancia de la diferencia entre desplazamiento (o viaje) y etapa, explicitando que los desplazamientos vienen determinados por los motivos y las etapas por el modo de transporte. Y aunque la mayoría de los desplazamientos se constituyen por una etapa, a partir de los datos del Estudio se han estimado 784.888 etapas en los 712.861 desplazamientos.

También se ha hecho mención en el capítulo anterior de la necesidad de establecer un **modo de transporte principal** para realizar el análisis de los modos en los viajes/desplazamientos.

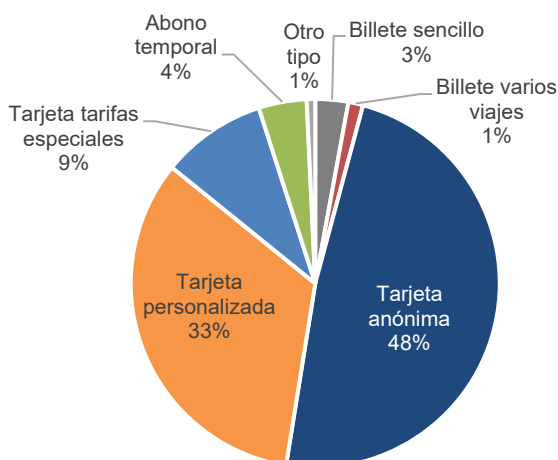
Queda, para este capítulo, presentar los datos recogidos en el bloque de las etapas, centrados básicamente en los modos (de transporte) utilizados y sus principales características.

Como era de esperar, la forma de transportarse más utilizada, también en el análisis de las etapas, es **andando** (55%). Tiene importancia el uso del **coche** (sobre todo como conductor: 22%) y el uso de la **bicicleta**, que ocupa el tercer lugar del ranking con un 8% de las etapas. Se ha destacado del resto de modos el **autobús urbano** (5% de las etapas) y el **tranvía** (casi el 3%).

Modos de transporte en las etapas



Tipo de billete utilizado



De las etapas que se realizan en **transportes colectivos** como autobuses (sin considerar los de empresa y colegio), tranvía, tren u otros (casi un 9% de las etapas), en más del 90% de ellas se utilizan **tarjetas de transporte** para abonar los desplazamientos. El uso de la tarjeta anónima casi alcanza el 50% de las etapas y el uso de la tarjeta personalizada se queda en el tercio de las etapas. El abono temporal (4%) o el billete sencillo (3%) no denotan un uso muy extendido.

En las etapas realizadas por **vehículos privados** (coche -conductor o pasajero-, moto o camión o furgoneta), que suponen más del 27% del total de etapas, se ha recogido información sobre el lugar de aparcamiento de los vehículos en destino.

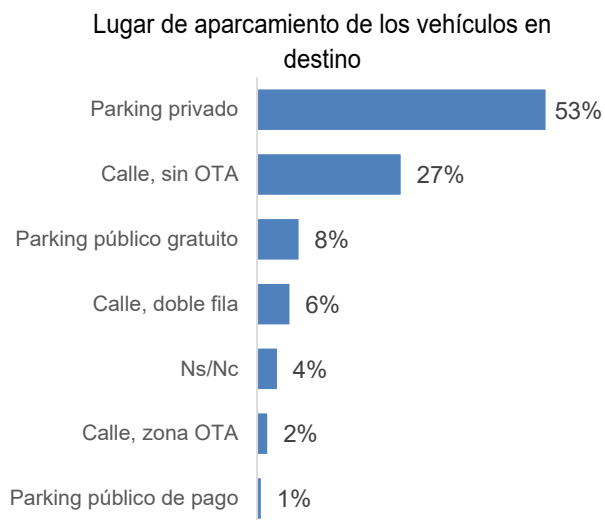
Se estima en un 53% las etapas en las que se ha utilizado un aparcamiento privado para estacionar los vehículos y un 27% en las que se opta por la calle sin OTA.

El aparcamiento público gratuito es utilizado en el 8% de las etapas. Y aparcar en la calle en doble fila es la opción del 6% de las etapas.

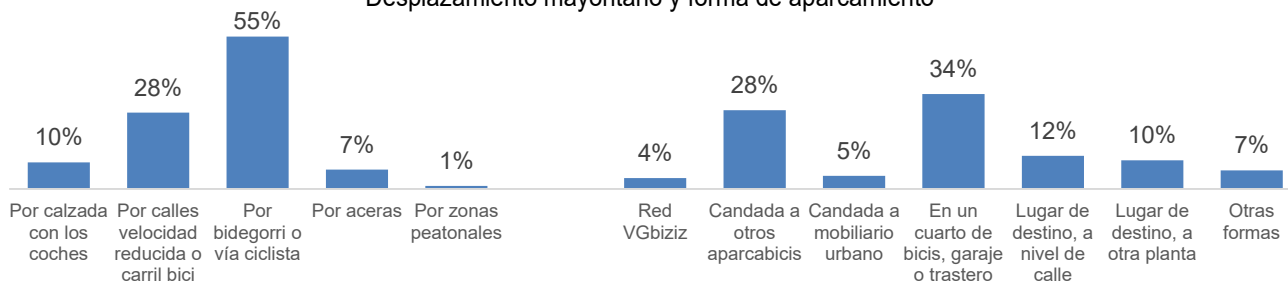
En definitiva, el 62% de las etapas de los vehículos privados acaban en parking. El 34% terminan en la calle. Y el 4% prefieren no responder.

Las etapas realizadas en **bicicleta** (clásica o eléctrica) o en **patines, monopatines o similares** (también en sus versiones clásicos o motorizados) constituyen casi el 8% del total. Si bien es cierto que el 97% de ellas se realizan en bicicleta (sobre todo en bicicleta clásica).

Mayoritariamente, este tipo de etapas se desarrollan por *bidegorris* o vía ciclista. Esta opción junto con la de ir por las calles con velocidad reducida o carril bici pintado, suponen casi el 82% del total de estas etapas. Un 10% se desarrolla cohabitando con los coches, un 7% por las aceras y el 1% restante por zonas peatonales.

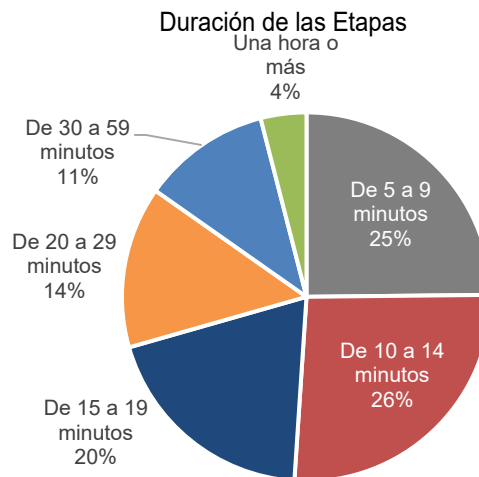


Desplazamiento mayoritario y forma de aparcamiento

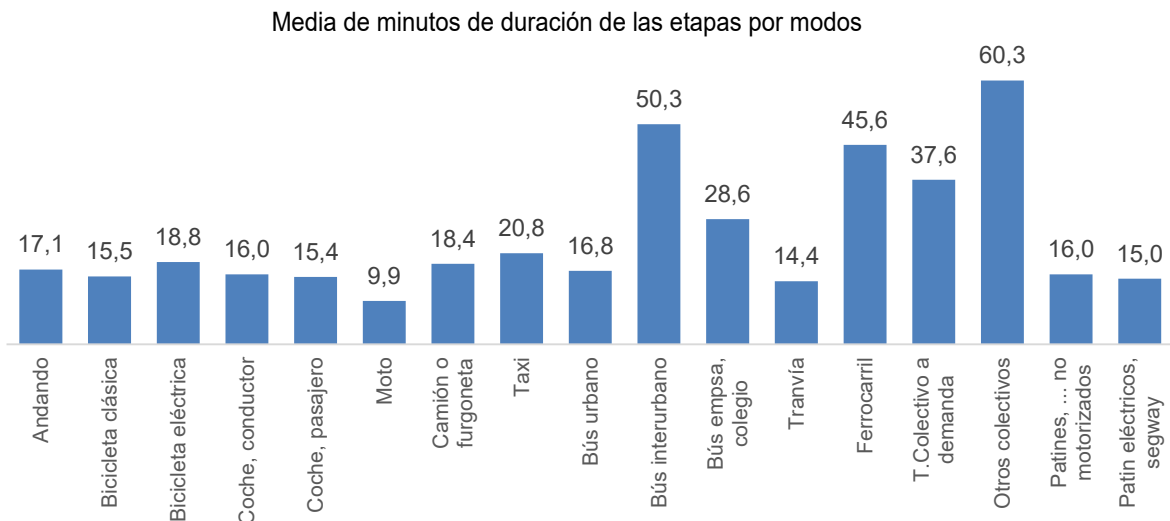


En torno a la tercera parte de las etapas (34%) terminan con la bicicleta o patinete guardado en un cuarto de bicis, garaje o trastero, y el 28% candada en *aparca bicis*. En el 22% de las etapas, el vehículo se guarda dentro del lugar de destino, ya sea en un local a nivel de calle (12%) o en otra planta (11%). No se muestra muy extendido el uso de aparcamientos seguros VGBzizi (cercano al 4%) y no llega al 5% quienes optan por candar el vehículo de que se trate al mobiliario urbano.

Para el conjunto de las casi 785.000 etapas que se han recogido en el Estudio, se estima una **duración media** de 16,9 minutos. Casi el 71% de ellas dura menos de 20 minutos, y el 51% dura menos de 15 minutos.



Las etapas en *otros transportes colectivos* son las más largas con casi una hora de media. Le sigue los poco más de 50 minutos de las realizadas en *autobús interurbano* y los tres cuartos de hora largos de las realizadas en *tren*. Los trayectos más cortos se realizan en *moto*: por debajo de los 10 minutos.



Las etapas realizadas en *bicicleta clásica* o como *pasajero de un coche* se llevan a cabo en algo más de un cuarto de hora. Las que se realizan *andando* son las más próximas a la media: 17 minutos.



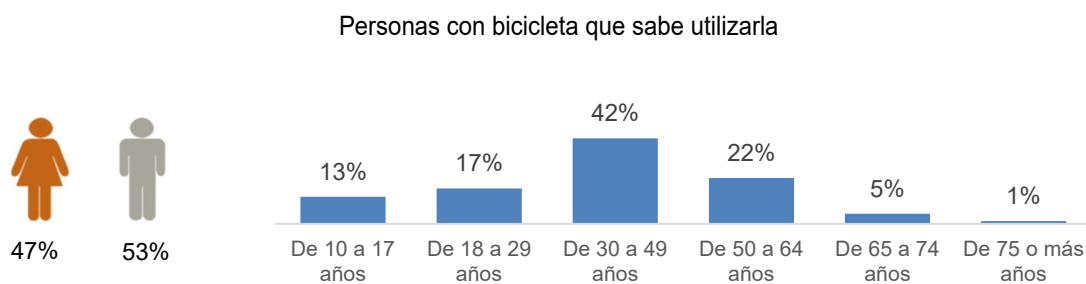
## 5.- Movilidad ciclista

### 5.1.- Uso de la bicicleta: Frecuencia y Experiencia de Uso

El cuestionario utilizado en esta investigación incluye una batería de preguntas dirigidas a las personas que disponen en la vivienda de alguna **bicicleta** (clásica o eléctrica) y que declaran **saber utilizarla**, que tiene como objeto conocer el uso de este modo de transporte por los diferentes motivos que se plantean: *ir al trabajo; ir al lugar de estudio; hacer gestiones, ir al médico... o hacer deporte o pasear.*

Este capítulo recoge los resultados obtenidos del análisis llevado a cabo sobre la población de 10 o más años. Esto es, la población que ha sido objeto de este análisis específico asciende a poco más de 133.900 personas: en torno al 53% de las personas residentes en Vitoria-Gasteiz.

Las principales características de esta población son que, aunque ligeramente, prevalece la población masculina y destaca la población más joven: el 30% tienen menos de 30 años y el 42% entre 30 y 49 años.



En el cuadro siguiente se presentan los principales datos recogidos a esta población en relación al uso de la bicicleta para los motivos planteados. Más adelante, se presenta el análisis pormenorizado por cada motivo.

## Uso de la Bicicleta: Frecuencia y Experiencia de Uso

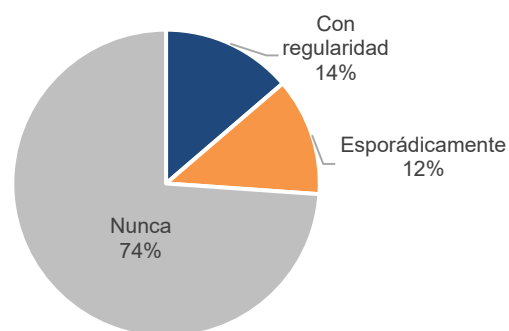
Datos de las Personas con Bicicleta que saben montar. Datos Elevados			VITORIA-GASTEIZ	P12. SEXO		P12. ESTRATOS DE EDAD					
				Hombre	Mujer	De 10 a 17 años	De 18 a 29 años	De 30 a 49 años	De 50 a 64 años	De 65 a 74 años	De 75 o más años
<b>Nº PERSONAS</b>			<b>133.913</b>	<b>70.399</b>	<b>63.514</b>	<b>17.491</b>	<b>22.976</b>	<b>55.586</b>	<b>29.723</b>	<b>6.502</b>	<b>1.635</b>
P22/1. Suele usar bicicleta para ir al trabajo	Sí, con regularidad a lo largo del año	%	8,7	9,0	8,5		11,4	11,2	9,5		
	Sí, esporádicamente	%	7,9	8,6	7,2		8,0	12,3	6,4	,6	
	No, nunca	%	46,8	47,5	46,0	6,9	36,6	64,7	56,9	3,0	,7
	No procede, no trabaja	%	36,6	35,0	38,3	93,1	44,1	11,8	27,3	96,5	99,3
P22/2. Suele usar bicicleta para ir a estudiar	Sí, con regularidad a lo largo del año	%	5,5	5,4	5,7	15,3	17,2	1,3	,1	,4	
	Sí, esporádicamente	%	4,2	4,8	3,5	16,7	10,8	,4	,1	,3	
	No, nunca	%	29,3	29,0	29,6	68,1	36,0	20,5	19,7	22,9	18,2
	No procede, no estudia	%	61,0	60,8	61,2		36,0	77,8	80,1	76,4	81,8
P22/3. Suele usar bicicleta para hacer gestiones,...	Sí, con regularidad a lo largo del año	%	13,0	12,9	13,2	18,3	22,0	9,4	11,2	8,6	3,9
	Sí, esporádicamente	%	17,2	19,1	15,1	18,9	25,2	16,8	13,0	9,0	9,5
	No, nunca	%	69,8	68,0	71,7	62,9	52,8	73,8	75,8	82,4	86,6
P22/4. Suele usar bicicleta para deporte o pasear	Sí, con regularidad a lo largo del año	%	9,2	11,9	6,3	6,1	13,0	8,3	9,2	12,2	10,0
	Sí, esporádicamente	%	41,5	45,9	36,6	52,2	35,1	45,4	37,0	29,2	14,5
	No, nunca	%	49,3	42,3	57,0	41,6	51,9	46,3	53,8	58,6	75,5

### La bicicleta para ir al trabajo

El 63% de la población que sabe montar en bicicleta y disponen de alguna en la vivienda **trabajan**: cerca de 85.000 personas.

De ellos, algo más de la cuarta parte (26%) utiliza la bicicleta con regularidad (14%) o esporádicamente (12%), para ir a sus lugares de trabajo.

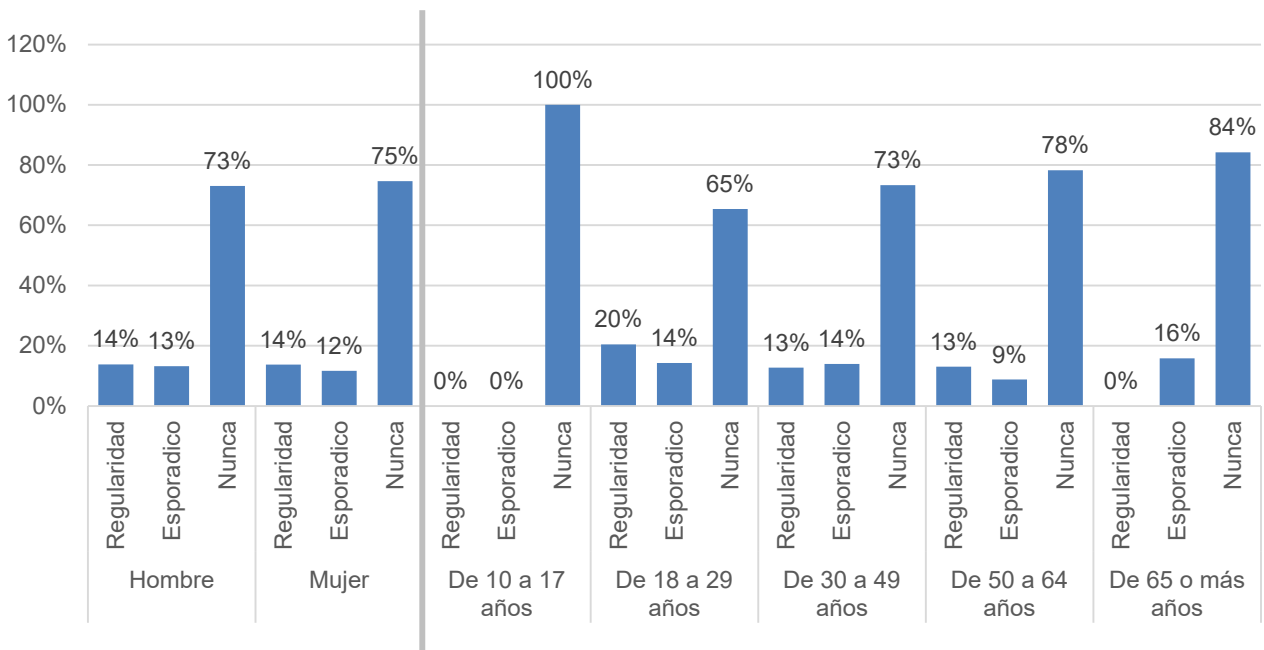
Frecuencia de uso de bicicleta para ir al trabajo



Desde una perspectiva de género, se mantiene una tendencia prácticamente similar en entre mujeres y hombres.



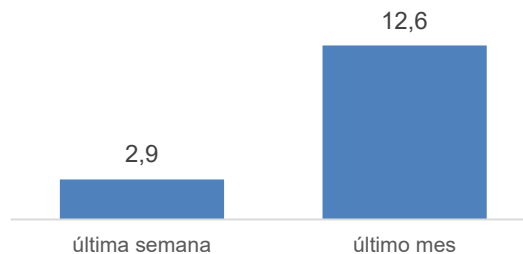
.Frecuencia de uso de bicicleta para ir al trabajo: Sexo y Edad



Por edad, la población de 18 a 29 son más proclives a usar la bicicleta para ir al trabajo: casi el 35% de ellos así lo declaran (20% con regularidad y 14% de forma esporádica). El tramo central, de 30 a 49 años, presenta valores más cercanos a la media en cuanto al uso (casi el 27%) aunque es ligeramente mayor el peso del uso esporádico (14%) que el regular (13%). El tramo de población entre 50 y 64 años aporta valores por debajo de la media: no llega al 22%, aunque el uso regular (13%) es más parecido a su media (14%) que el esporádico (9% vs 12%).

Esas casi 22.300 personas que van con regularidad o esporádicamente a trabajar en este modo de transporte, en la **última semana** lo hicieron casi tres días (2,9 por término medio). Media que alcanza los 12,6 días a lo largo del **último mes**.

Media de días de uso de la bicicleta por trabajo

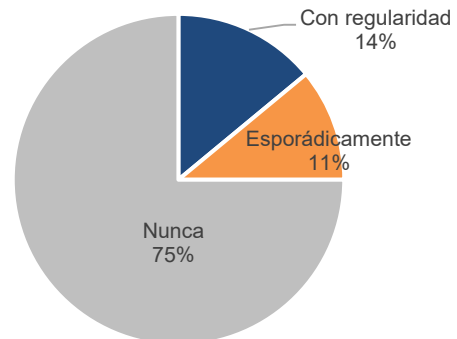


## La bicicleta para ir al centro de estudio

El número de personas que disponen de bicicleta, saben usarla y **estudia** asciende, según los datos de la encuesta, a 52.270. Esto supone un porcentaje del 39% sobre el colectivo total que sabe montar en bicicleta y tiene alguna en la vivienda.

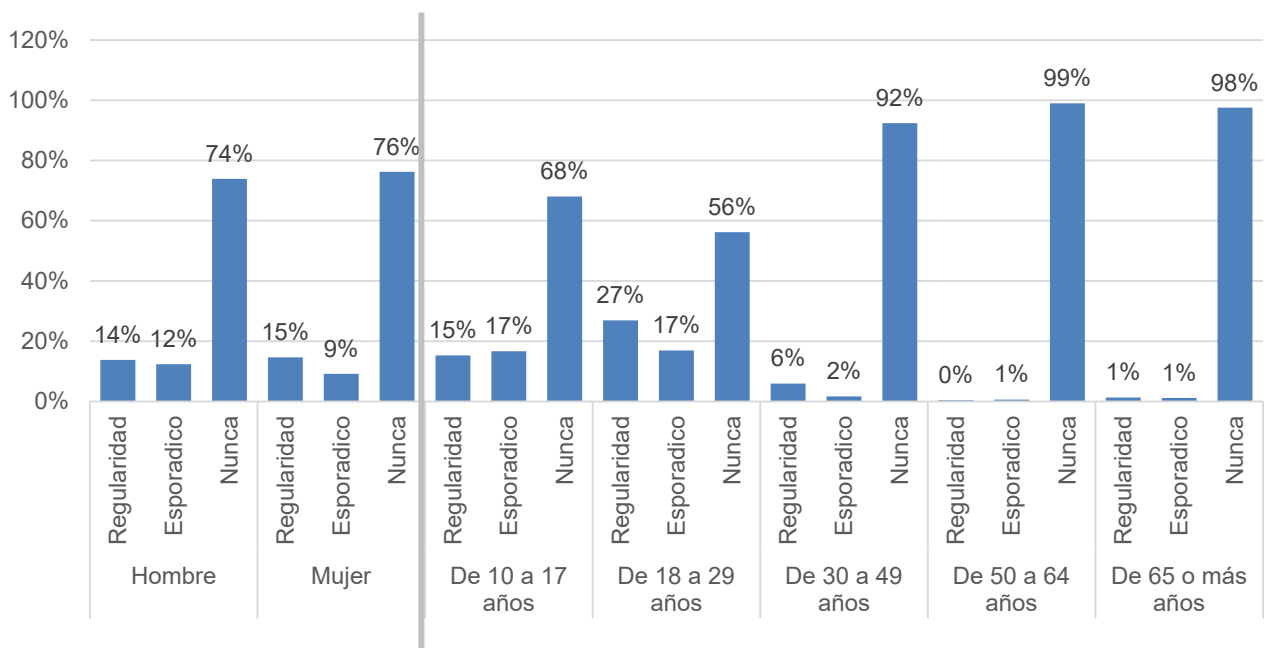
De ellas, el 25% la utiliza, regular (14%) o esporádicamente (11%), para acudir al centro de estudio.

Frecuencia de uso de bicicleta para ir a estudiar



Desde la perspectiva del género, el porcentaje de uso para ir al centro de estudios es algo superior entre hombres (26%) que entre las mujeres (24%); aunque en ambos casos próximos a la media. No obstante, merece la pena resaltar el uso regular de este vehículo por parte de las mujeres (15%) frente al uso esporádico (9%). En el caso de los hombres esa *brecha* es menos pronunciada.

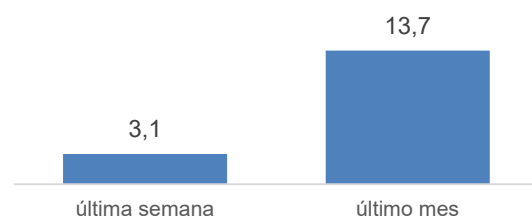
Frecuencia de uso de bicicleta para ir a estudiar: Sexo y Edad



Son las personas más jóvenes (hasta los 29 años) quien más van a estudiar en bicicleta, sobre todo las comprendidas entre 18 y 29 años: el 44% (el 27% de forma regular).

En global, en la **última semana**, la media de días que fueron a estudiar llega a los 3 días. Y en el **último mes**, los 13,7 días de media.

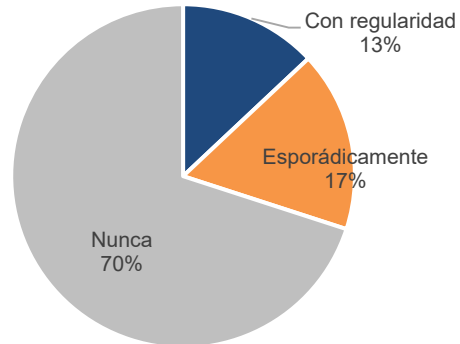
Media de días de uso de la bicicleta por estudios



## La bicicleta y las gestiones, compras, visitas, ocio...

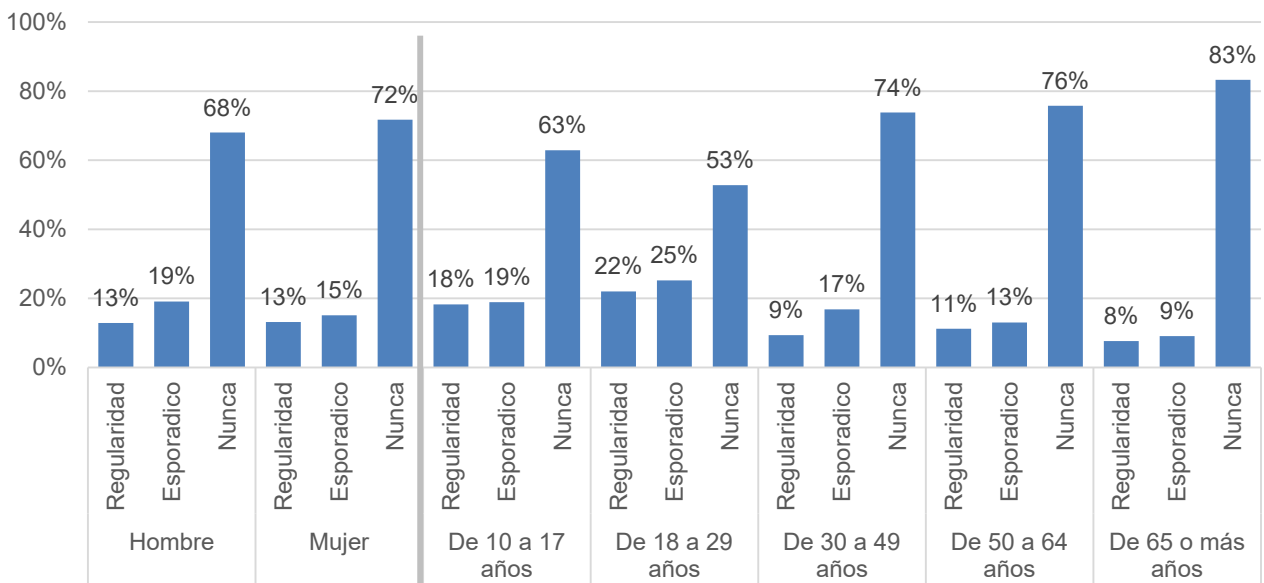
El 30% de la población con disponibilidad de bicicleta y que sabe usarla, algo menos de 41.500 personas, declara hacerlo con regularidad (13%) o esporádicamente (17%).

Frecuencia de uso de bicicleta para gestiones, visitas, ocio...



Este uso es más habitual por parte de los hombres (32%) que de las mujeres (28%); aunque los hombres declaran hacer un uso más esporádico (19%) que las mujeres (15%).

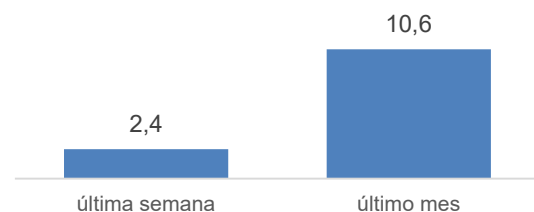
Frecuencia de uso de bicicleta para gestiones, visitas, ocio: Sexo y Edad



De nuevo, es la población más joven la que declara más uso: el 43% de las y los menores de 30 años. Y, concretamente, las personas entre 18 y 29 años con el 47%.

La media de días en la **última semana** es de 2,4 y 10,6 días la media del **último mes**.

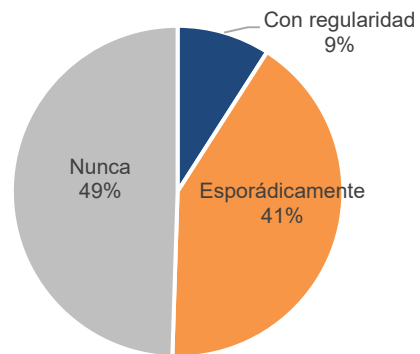
Media de días de uso de la bicicleta por gestiones, visitas, ocio...



## La bicicleta para hacer deporte o pasear

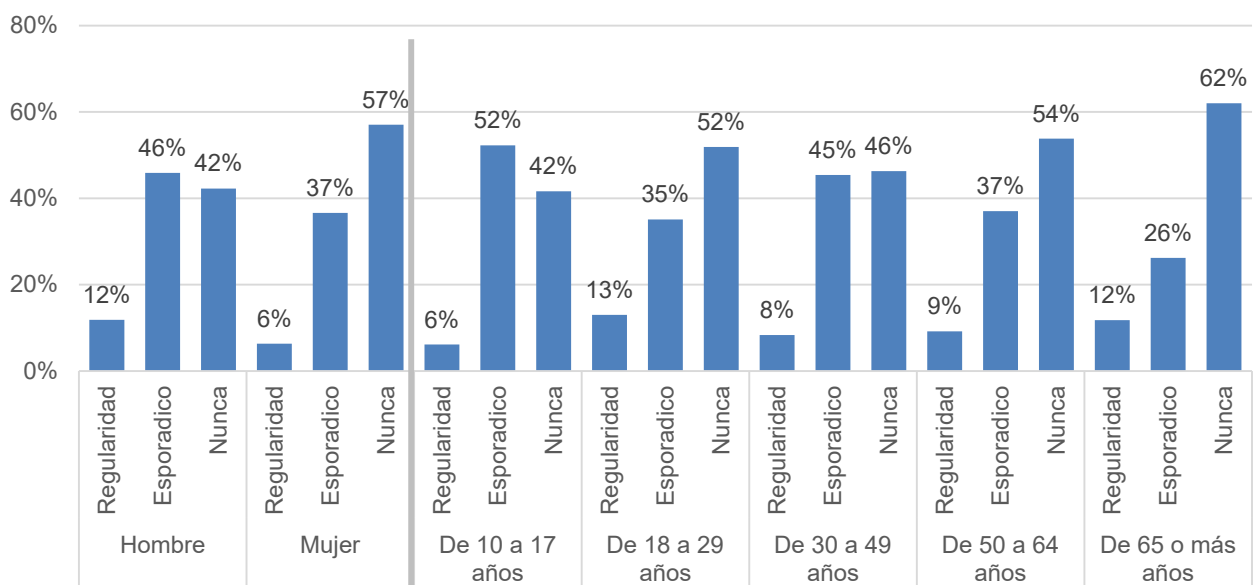
Prácticamente la mitad de la población con bicicleta y que sabe usarla, esto es algo menos de 68.000 personas, afirma hacerlo para hacer deporte o pasear. También es verdad que el 9% lo hace regularmente mientras que el 41% declara un uso esporádico.

Frecuencia de uso de bicicleta para hacer deporte o pasear



Manifiestamente, los hombres declaran mayor uso por este motivo (casi 58%, frente al 43% de las mujeres); pero también es mayor el peso del uso esporádico en ellos (46% frente al 37% en ellas). Si bien es cierto que el número de hombres con **uso regular** de la bicicleta para hacer deporte o pasear es casi el doble que el de las mujeres.

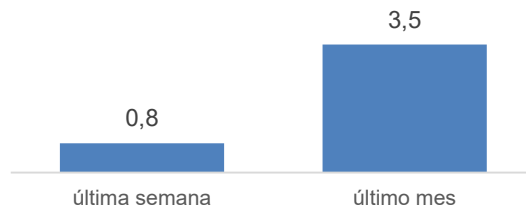
Frecuencia de uso de bicicleta para deportes, paseos: Sexo y Edad



Los deportes o paseos es la actividad que más motiva a las personas más jóvenes para usar la bicicleta: más del 58% de los y las que tienen entre 10 y 17 años. También presenta un peso notable del uso el tramo de personas entre 30 y 49 años para realizar esta actividad: 54%. El resto de los tramos de edad se sitúan por debajo de la media. Ahora bien, las personas entre 18 y 29 años son las que reflejan mayor peso de **uso regular** de la bicicleta por la actividad analizada: 13%. Y las más jóvenes (de 10 a 17 años) son las que más esporádicamente lo hacen: 52%.

Esta alta tasa general de uso esporádico de la bicicleta para este motivo (como se ha citado llegaba al 41%) se traduce en que la media de días en la **última semana** no llega 1 (0,8). Y apenas supera los 3 días (3,5) en el **último mes**.

Media de días de uso de la bicicleta por deportes, paseos

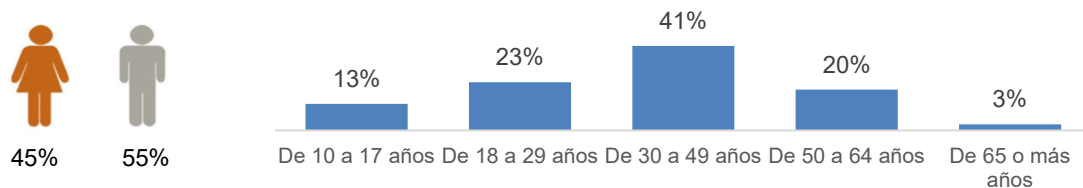


## 5.2.- Uso de la bicicleta en el día de referencia

En la fotografía virtual que reproduce los movimientos de la población en un **día de referencia**, y en lo que se refiere a la **movilidad ciclista**, el primer dato que se quiere presentar en este punto es que prácticamente **19.000 personas** se desplazaron en bicicleta ese día, lo que supone un 9% de la población de 10 o más años con desplazamientos.

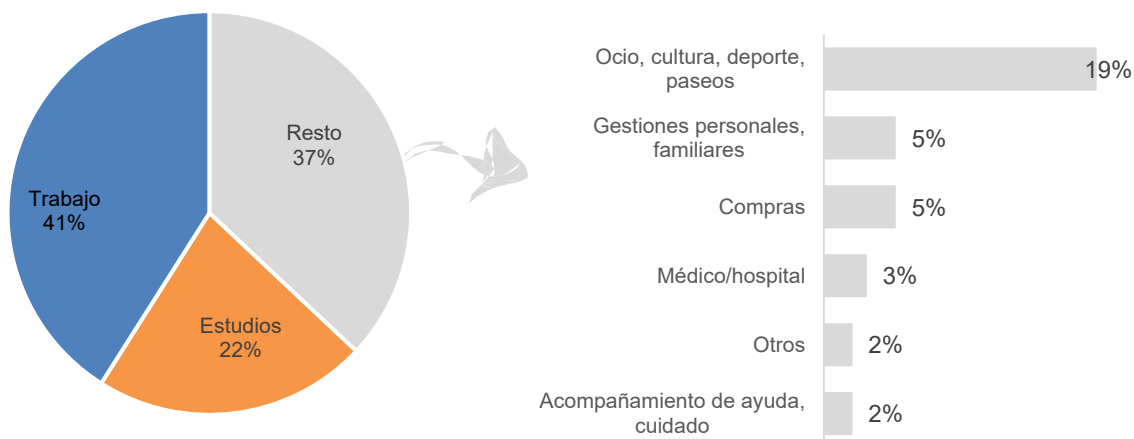
Son los hombres quienes más declaran el uso de la bicicleta en el día de referencia. Así como las personas de 30 a 49 años.

Personas que se desplazaron el día de referencia



Estas personas realizaron **59.320 desplazamientos** (todos ellos *unietápicos*), el 97% de ellos (57.951) con origen y destino en la Capital. De estos desplazamientos internos, cerca del 48% tienen como destino la propia vivienda. Y considerando únicamente el 52% restante (esto es, 30.305 desplazamientos), el reparto por motivos queda como sigue:

### Motivos agregados

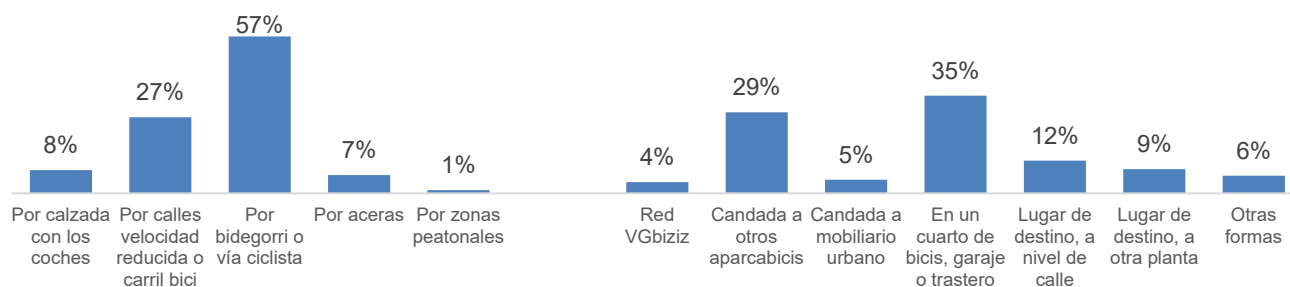


El 41% de esos desplazamientos en bicicleta del día de referencia se realizaron para ir al puesto de *trabajo* o para realizar *asuntos de trabajo*. El 22% fueron por razones de *estudio*. Y del 37% restante, destacan los desplazamientos por *ocio, cultura, deporte o paseos* que suponen el 19% de ellos.

Al final del capítulo anterior (Capítulo 4) se han presentado los datos sobre los trayectos y forma de aparcamiento cuando la etapa se discurría utilizando bicicleta (clásica o eléctrica) o patinete u otro modo de transporte individual (en sus versiones clásicas o motorizadas). En este punto se vuelve a presentar ese mismo análisis, aunque centrándose únicamente en las **etapas desarrolladas** en cualquiera de las modalidades de **bicicleta**.

El 84% de las etapas en bicicleta se desarrollan por *bidegorris /vía ciclista* (57%) o *por calles de velocidad reducida o carril bici pintado* (27%).

### Etapas en bicicleta: desplazamiento mayoritario y forma de aparcamiento



El 35% de estos desplazamientos acaban aparcando la bicicleta en un cuarto de bisis, garaje o trastero y el 33% en *aparcabizis*: apenas un 4% lo hace en la red VGBiziz.

## 6.- Análisis Evolutivo: Comparación con Anteriores Experiencias

Este capítulo tiene como objetivo presentar los resultados obtenidos en el **Estudio de Movilidad** llevado a cabo en 2019, en comparación con los obtenidos en encuestas similares realizadas con anterioridad en Vitoria-Gasteiz: 2006, 2011 y 2014.

Es importante remarcar que, en la medida de que se trata de experiencias con diferentes metodologías aplicadas tanto en la recogida de la información como en su tratamiento básico y estadístico, esa comparabilidad de la información no siempre será aplicable. En cualquier caso, se van a presentar los distintos resultados conseguidos y se intentará resaltar aquellas situaciones de *difícil comparabilidad*.

En primer lugar, se presenta a continuación, de forma esquemática, un **cuadro resumen** que recoge los principales **datos generales** de cada operación objeto del análisis indicado.

ENTIDAD	AÑO			
	2006	2011	2014	2019
<b>Población total</b>	228.187	240.580	242.924	252.101
<b>Población encuestada</b>	3.975	4.227	4.192	5.132
<b>Fecha recogida de datos en la encuesta</b>	diciembre	abril/mayo	mayo/junio/ octubre	mayo/junio
<b>Edad objeto del análisis</b>	> 10 años	> 6 años	> 10 años	≥ 10 años
<b>Población objetivo</b>	209.492	225.516	218.515	227.677
<b>Población con desplazamientos</b>	157.330	213.278	211.217	208.970
<b>Población con desplazamientos (%)</b>	75,1%	94,6%	96,7%	91,8%

La **población total** de las distintas Operaciones (*Universo de Referencia*) viene determinada por la población residente en Vitoria-Gasteiz. En la toma de 2019, se corresponde con la población residente en las **104.331 viviendas habituales** contabilizadas en la capital alavesa. Es importante este matiz porque en la metodología de encuesta que se aplica en este año, el contacto con la población objetivo se realiza accediendo a esas viviendas: *a través de una muestra representativa de viviendas habituales se recoge, para todos y todas sus residentes<sup>3</sup>, todos los desplazamientos realizados en el día anterior al de realización de la encuesta.*

Así pues, en 2019, se contactaron 2.254 viviendas recogiendo información de 5.132 residentes (5.006 mayores de 5 años, de las o los que 4.904 tienen 10 o más años).

En las experiencias anteriores la información de la población se recababa accediendo directamente a las **personas muestrales**, controlando su representatividad de la población de referencia a través de cuotas de edad y sexo.

<sup>3</sup> Todos los residentes objeto de la investigación

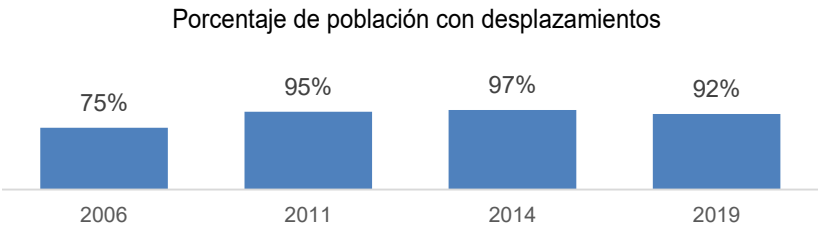
En cualquier caso, estos tamaños muestrales son suficientemente significativos para poder obtener, desde el punto de vista estadístico, **conclusiones globales representativas**.

La **fecha de recogida** de información también es importante para los resultados obtenidos. Y es importante porque la **época del año** en la que se realice la encuesta (primavera, invierno, otoño...) influye, de alguna manera, en los desplazamientos: tanto en su número como en el modo de realizarlos (andando, bicicleta, motorizados...).

En la experiencia de 2006 la recogida se llevó a cabo en invierno. En 2011 y 2019, en primavera. Y en 2014, el 91% de las encuestas se realizaron en el periodo primaveral y el 9% restante, en otoño.

Otro factor relevante para la comparabilidad de los resultados obtenidos viene determinado por la **población** que es **objeto de análisis** en cuanto al **rango de edad** se refiere. En 2006 esa población se centró en las personas a partir de 10 años (en términos de universo: 209.492 personas). La operación de 2011 incluyó también a niños y niñas a partir de los 6 años, lo que hizo aumentar la población objetivo hasta las 225.516 personas. En 2014 se volvió a considerar únicamente a las personas mayores de 10 años (bajando hasta las 218.515 personas), mientras que en 2019 el análisis se ha centrado entre las personas de 10 o más años, esto es, 227.677 personas. Las diferencias en las edades de las poblaciones objetivo también pueden acarrear distorsiones en los modos utilizados en los viajes o desplazamientos que se realizan.

Hechas estas reflexiones, el primer dato que se va a resaltar se refiere a la población objetivo con desplazamientos.



Mientras que en 2006 se observaba el dato más bajo de la serie (las tres cuartas partes de la población declararon desplazamientos), en los años sucesivos este peso crece (95% en 2011 y 97% en 2014) y retrocede ligeramente en 2019 hasta alcanzar casi el 92% de la población.



Es conveniente hacer notar en este punto otro matiz metodológico que puede afectar a la información que se presenta. En la encuesta de 2019, antes de proceder a recoger los desplazamientos, se cuestionaba a la población encuestada sobre si **salió el día de referencia de casa por cualquier motivo**. Las alternativas de respuesta eran: “No”; “Sí” o “Sí, pero solo a destinos cercanos (a menos de 5 minutos andando)”. A quienes se clasificaban en esta tercera alternativa no se les recogía información detallada de los desplazamientos realizados.

Infiriendo el dato de la encuesta a la población total, el número de personas con desplazamientos cercanos (menos de 5 minutos) se estimó en 6.794, que junto con los que sí informaron con detalle de los desplazamientos, asciende el peso relativo de la población que sale de casa hasta casi el 95% (aun así, 2 puntos por debajo del máximo de 2014).

Otros datos generales de esta serie son:

ENTIDAD	AÑO			
	2006	2011	2014	2019
<b>Desplazamientos</b>	581.336	829.826	911.326	712.861
<b>Media de desplazamientos por persona</b>	3,7	3,9	4,3	3,4
<b>Etapas</b>	582.084	833.229	1.076.421	784.888
<b>Media de etapas por persona</b>	3,7	3,9	5,1	3,8
<b>Desplazamientos internos ciudad</b>	478.355	722.244	838.585	677.177
<b>Desplazamientos internos ciudad (%)</b>	82,3%	87,0%	92,0%	95,0%

Tanto el número absoluto de desplazamientos como la media de los mismos por persona se incrementan a lo largo de la serie, alcanzando su punto más alto en la operación de 2014. Circunstancia que se reproduce, simétricamente, en cuanto a las etapas.

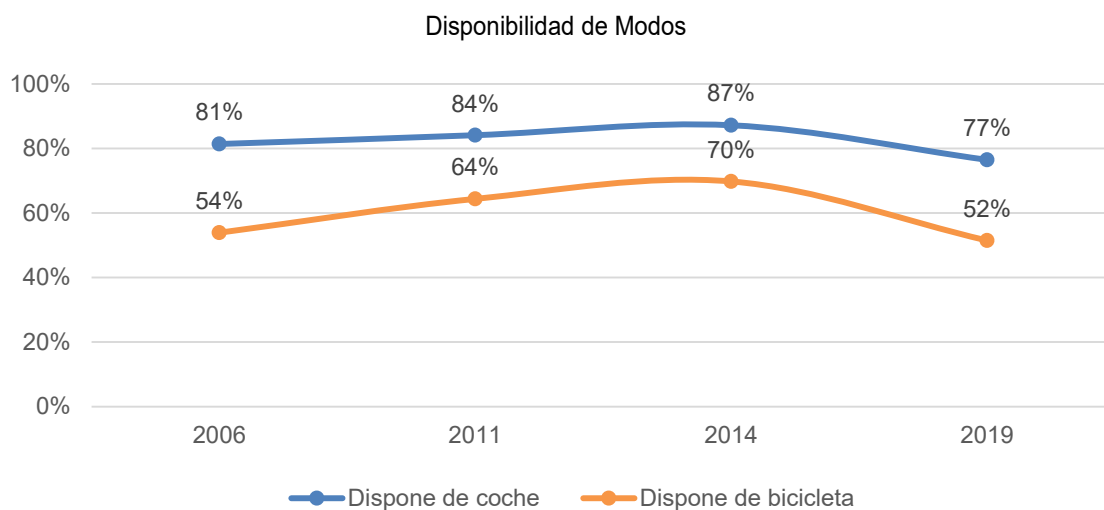
Si se consideran los desplazamientos en los que tanto el origen como el destino se localizan en Vitoria-Gasteiz (**desplazamientos internos**), el peso relativo más alto se da en la Operación de 2019 (95%) en una tendencia paulatina al alza observada desde la de 2006 (82%).

En los siguientes puntos de este capítulo se desarrollan los análisis relativos a otras características comunes de los distintos Estudios.

## 6.1.- Disponibilidad de Modos y Duración del Viaje

### Equipamiento de Vehículos

La disponibilidad por parte de los y las ciudadanas de vehículos como coches o bicicletas también va a requerir de una matización en cuanto al dato de la Encuesta de 2019.



En el gráfico se observa que a lo largo de las distintas tomas (hasta la de 2014), cada vez son más las personas que declaran que tienen coche o bicicleta siendo el crecimiento de la curva que se refiere a la disponibilidad de coche, algo más tendida que la de la bicicleta (incrementándose 16 puntos frente a los 6 puntos de los coches).

El dato de 2019 rompe esta tendencia. Pero se trata de datos no comparables.

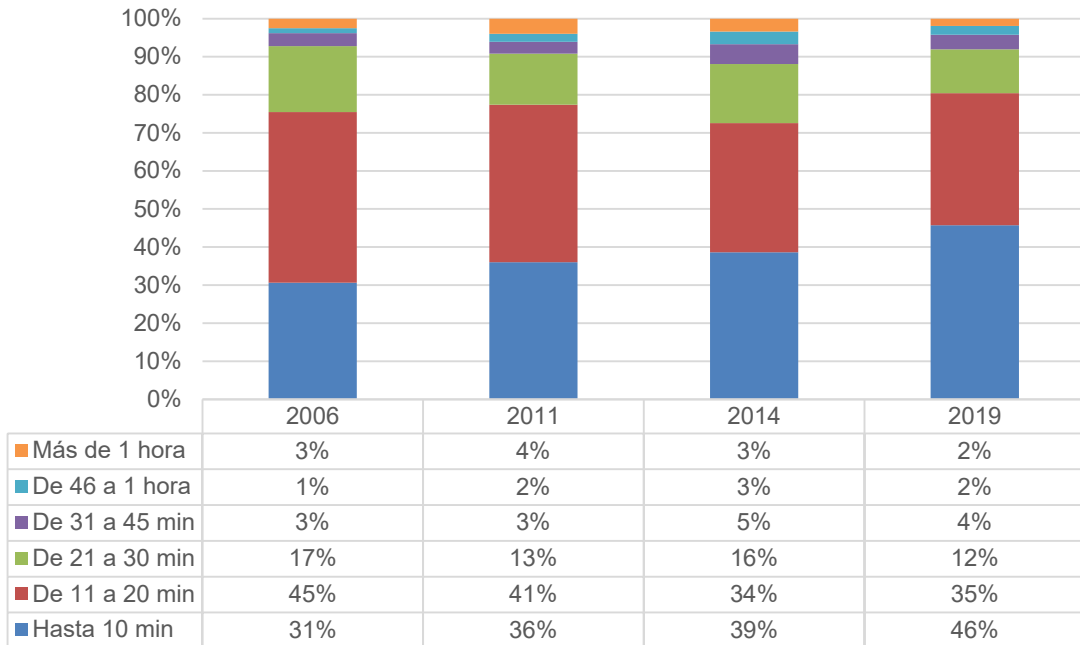
Como se ha dicho, en 2019 el acceso a la población se hacía a través de las viviendas donde residen y, en ellas, se recogía información sobre el equipamiento del hogar en cuanto a **qué** y **cuántos** vehículos disponían (en el hogar). El porcentaje que se presenta en el cuadro anterior se refiere al porcentaje de viviendas que declaran disponer de este tipo de vehículos.

En 2019 más de la mitad de los hogares (52%) tienen al menos una bicicleta y se estima su stock en cerca de 120.000 (1,13 por hogar). El dato calculado en la toma de 2014, por medios indirectos, lo situaba en más de 150.000 bicicletas.

## Duración de los Viajes Internos

La duración de los viajes internos en Vitoria-Gasteiz tiende a disminuir en el análisis de las diferentes tomas.

Duración del Viaje



Los viajes de menos de 20 minutos son los mayoritarios en los distintos años: siempre por encima del 70% y alcanzando el máximo (80%) en el año 2019. De hecho, el tramo con más peso en este último año se corresponde con el tramo de duración más corta (hasta 10 minutos: 46%). En los primeros años del análisis, el tramo con más porcentaje era el de 11 a 20 minutos (31% y 36% en 2006 y 2011, respectivamente). Pero esa tendencia empezó a cambiar en la toma de 2014.

## 6.2.- Reparto Modal

### Reparto Modal Detallado y General

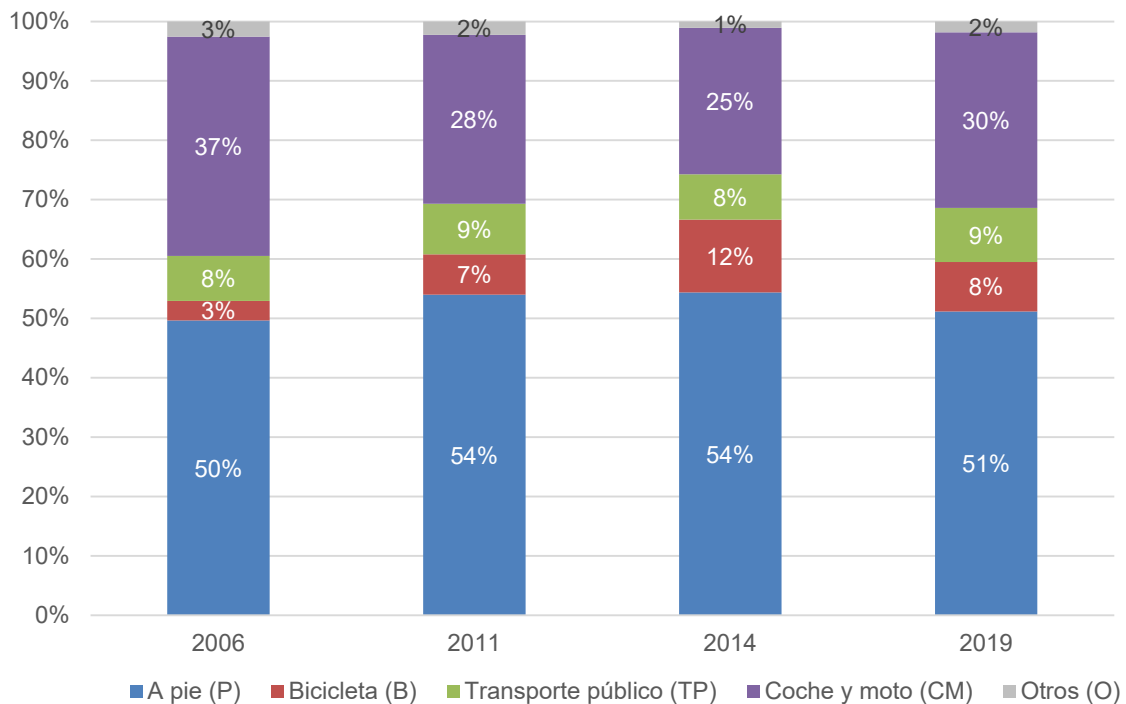
El siguiente cuadro presenta la información desagregada del número de viajes o desplazamientos (y su porcentaje) distribuida, en cada Operación, por los distintos modos que se contemplaban en los Estudios de Movilidad que se están analizando.

REPARTO MODAL DETALLADO		AÑO			
		2006	2011	2014	2019
(P)	A pie	288.141	447.911	495.427	364.756
(B)	Bicicleta	19.051	56.400	111.851	59.320
(TP)	Bus Urbano	43.459	38.727	40.739	40.419
	Tranvía	0	28.929	25.374	20.175
	Autobús Interurbano	1.887	3.198	3.378	4.327
(CM)	Coche conductor	172.799	192.972	184.355	169.838
	Coche acompañante	36.410	38.711	32.003	38.732
	Moto	5.016	4.325	8.534	2.203
(O)	Taxi	1.432	868	847	846
	Camión o furgoneta	510	1.062	815	1.527
	Bus escolar, de empresa o autocar	11.168	12.739	5.422	7.831
	Ferrocarril	243	0	137	327
	Transporte colectivo bajo demanda	0	0	753	351
	Otros individuales	0	0	1.574	1.767
	Otros colectivos	1.521	3.984	117	443
(P)	A pie	50%	54%	54%	51%
(B)	Bicicleta	3%	7%	12%	8%
(TP)	Bus Urbano	7%	5%	4%	6%
	Tranvía	0%	3%	3%	3%
	Autobús Interurbano	0%	0%	0%	1%
(CM)	Coche conductor	30%	23%	20%	24%
	Coche acompañante	6%	5%	4%	5%
	Moto	1%	1%	1%	0%
(O)	Taxi	0%	0%	0%	0%
	Camión o furgoneta	0%	0%	0%	0%
	Bus escolar, de empresa o autocar	2%	2%	1%	1%
	Ferrocarril	0%	0%	0%	0%
	Transporte colectivo bajo demanda	0%	0%	0%	0%
	Otros individuales	0%	0%	0%	0%
	Otros colectivos	0%	0%	0%	0%

A lo largo de estos años se mantiene la preponderancia del modo **andando** (por encima del 50%, alcanzando el 54% en los años 2011 y 2014). Los viajes en **coche** (como conductor o conductora), que es el segundo en relevancia, va decayendo en las diferentes tomas (10 puntos entre 2006 y 2014) y vuelve a repuntar en la de 2019, llegando casi a significar la cuarta parte los viajes totales. El modo **bicicleta** es el tercero en importancia en todas las tomas salvo en la de 2006. Desde este año hasta 2014 experimenta un ascenso importante de 9 puntos. En el año 2019, manteniéndose en ese tercer puesto, baja hasta el 8%, perdiendo 4 puntos respecto a la experiencia de 2014.

Profundizaremos en el análisis a través de la agregación de estos modos de transporte en 5 grupos.

Reparto Modal General (Porcentaje)



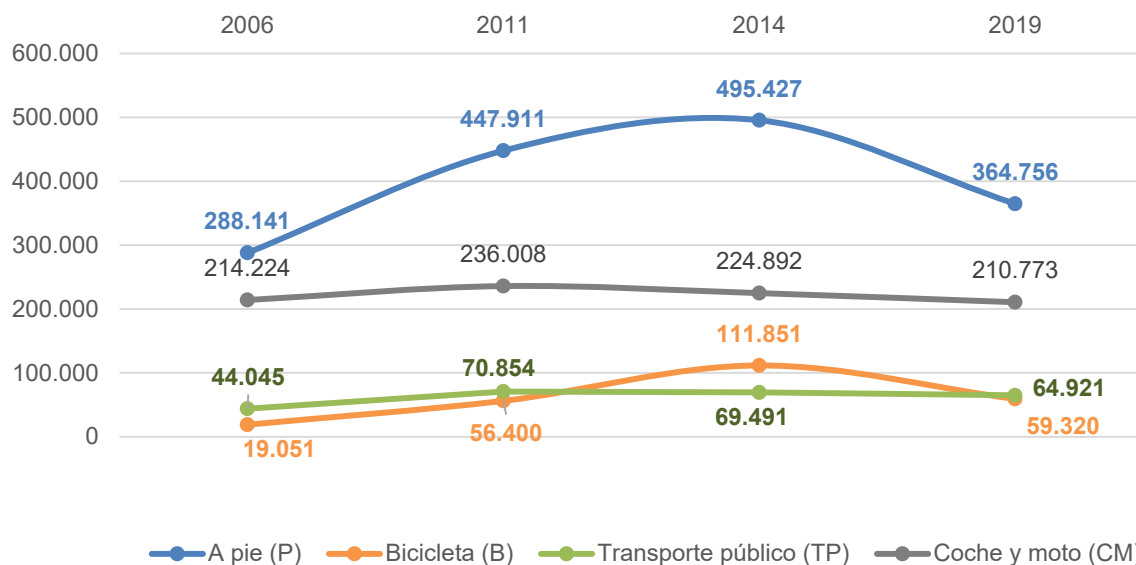
Como ya se ha reflejado antes, el **desplazamiento peatonal** (A) se consolida como mayoritario frente al resto de modos, quedándose por encima del 50% de los viajes tras el máximo del 54% alcanzado en 2011 y 2014.

De igual forma, la reflexión que se hacía más arriba sobre el modo conductor o conductora de coche vale para el análisis del modo agrupado **coche y moto** (CM): del 37% de 2006 pasa al 25% de 2014 y se recupera hasta el 30% de 2019. Y esto es así porque los otros dos modos del grupo (acompañante y moto) tienen un peso escaso.

El uso de la **bicicleta** (B), que desde 2006 venía creciendo 4 puntos cada año, se sitúa en el 8% del total de viajes en 2019 con un peso muy parecido al conjunto del grupo del **transporte público** (TP). Este modo agregado presenta valores muy similares a lo largo de toda la serie. El modo más mayoritario de este grupo, el **bus urbano**, baja paulatinamente desde 2006 (7%) hasta 2014 (4%), quedándose en el 6% en 2019. El **tranvía**, desde 2011, presenta el mismo peso en todas las tomas: 3%.

Desde la perspectiva del número de viajes, los correspondientes al **modo peatonal**, manteniendo su peso porcentual, cambian de tendencia y caen considerablemente entre 2014 y 2019, superando solo al volumen de viajes en ese modo recogidos al principio de la serie.

Reparto Modal General (nº de viajes)

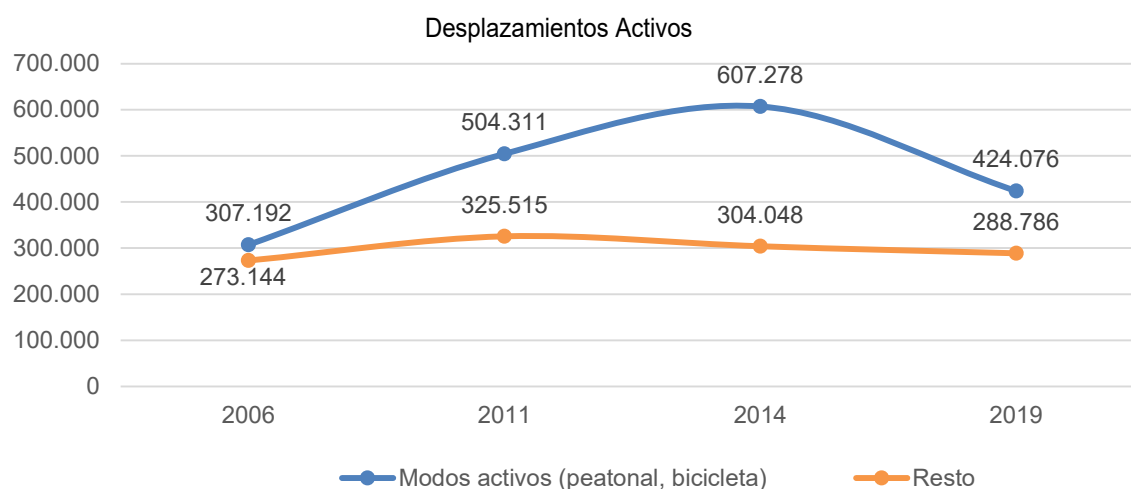


Más estables se presentan los viajes realizados en **coche o moto** (con cierta tendencia a la baja tras el incremento de 2011) y **transporte público**, con curvas cuasi-paralelas, cada una a su nivel de desplazamientos.

Los desplazamientos en **bicicleta** se estiman en 2019 en torno a los 60.000, un poco más de los recogidos en 2011, aunque bastante por debajo de los más de 110.000 de los recogidos en 2014.

### Desplazamientos Activos

Centrando el análisis en lo que se viene denominado **desplazamientos activos**<sup>4</sup>, su evolución viene determinada, sobre todo, por la trayectoria detectada en el modo andando. No hay que olvidar que este modo supone el 50% o más en cada toma de la serie.



<sup>4</sup> Considerando como tales los realizados andando o en bicicleta.

Los desplazamientos activos reflejan su pico en la toma de 2014, cuando se daba el máximo de la serie de desplazamientos tanto andando (495.427) como en bicicleta (111.851). En la experiencia de 2019, esos desplazamientos bajan un 30% respecto a la precedente.

El resto de desplazamientos alcanzan su cota más alta en 2011, pero su curva es mucho más atenuada y, desde ese año, con ligera tendencia a la baja.

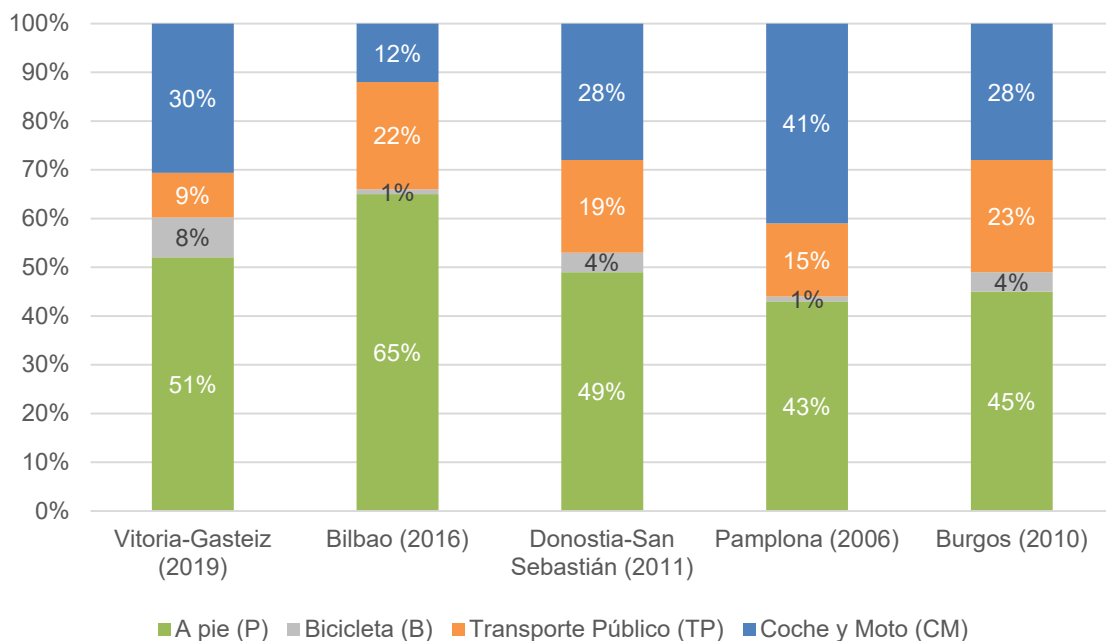
## Reparto Modal en otras Ciudades

Este apartado se va a desarrollar a partir de la información recogida en la página web de la **Plataforma Europea de Gestión de la Movilidad (EPOMM<sup>5</sup>)**. De nuevo, se pueden ver varios factores que dificulten la comparación de los datos que se van a presentar:

- Las características estructurales y urbanísticas de las distintas ciudades que se comparan pueden ser muy diferentes. Lo mismo que los cascos urbanos y áreas periféricas de influencia que pueden incidir en la mayor o menor motorización de la movilidad.
- Los datos pueden referirse a años diferentes, pudiendo oscilar desde el año 2001 (para el caso de Lisboa) hasta el 2016 (Bilbao o Viena).

Con todo, y siguiendo la pauta del informe desarrollado en la Operación de 2014, se presenta el siguiente análisis comparativo de la movilidad (modos) de Vitoria-Gasteiz (según los datos de 2019) y algunas de las ciudades españolas y europeas.

Vitoria-Gasteiz y las ciudades de su entorno



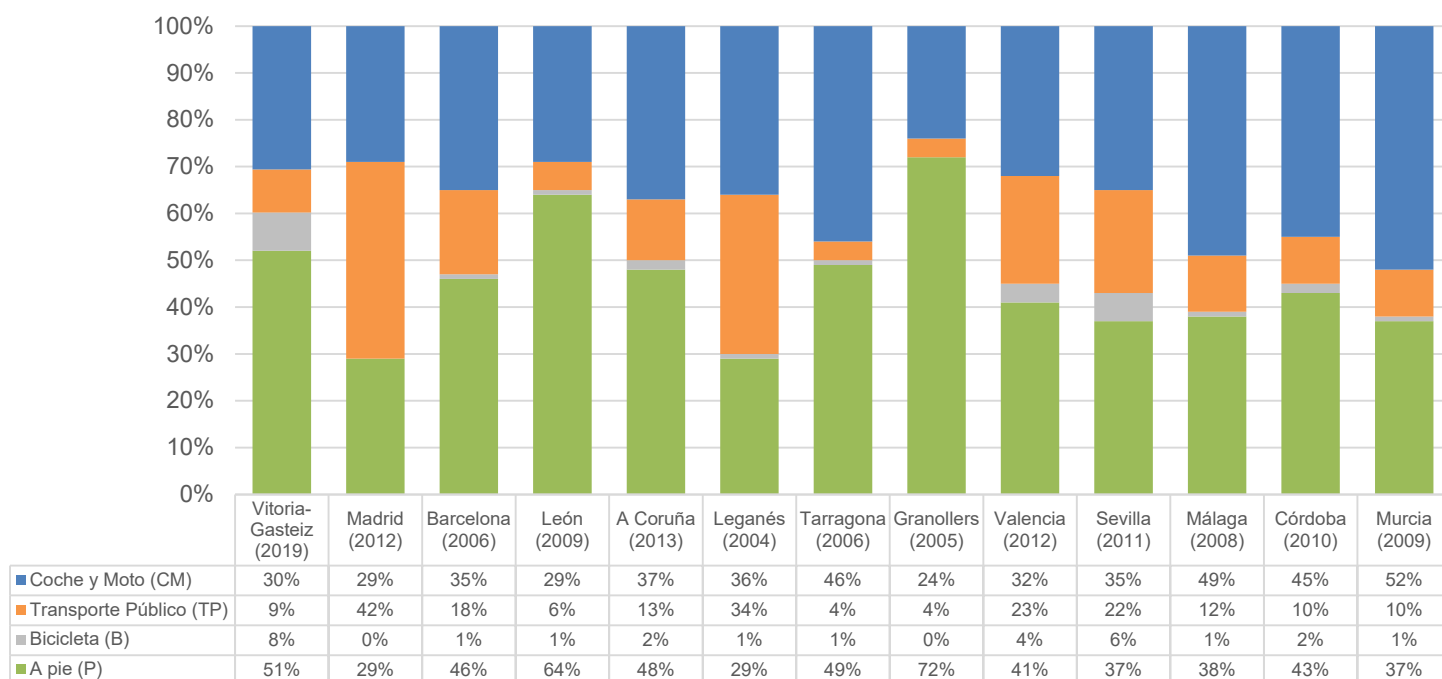
<sup>5</sup> <http://www.epomm.eu/tems/index.phtml>

Vitoria-Gasteiz sólo es superada por Bilbao en cuanto al porcentaje de modo peatonal. Queda detrás de Pamplona respecto al modo coche y moto. Es la última de las cinco en transporte público. Y la que mayor porcentaje presenta de desplazamientos en bicicleta, llegando a doblar a las ciudades que le siguen (Donostia-San Sebastián y Burgos).

En desplazamientos activos, si no se considera a Bilbao (apenas tiene movilidad ciclista y el alto peso de la movilidad a pie, le coloca en primer lugar), presenta porcentajes bastante superiores al resto.

Respecto a otras ciudades del Estado Español, es la tercera en movilidad peatonal por detrás de Granollers (72%) y León (64%).

Vitoria-Gasteiz y otras ciudades del Estado

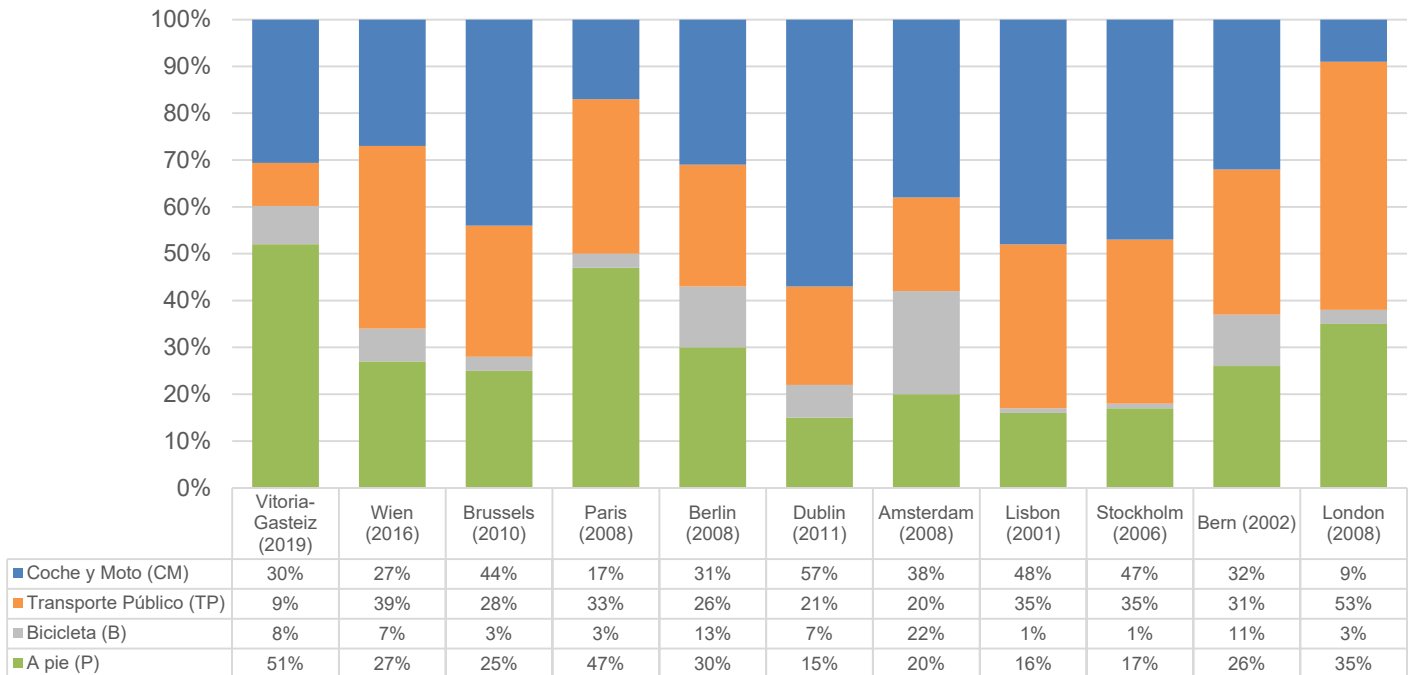


Es superada por casi todas las ciudades de la tabla en porcentaje de movilidad en transporte público. Modo en el que sobresale Madrid. La importancia del modo coche y moto la coloca en puestos centrales. Y sobrepasa a todas ellas, con mucho, en el uso de la bicicleta. Sólo en el caso de Sevilla se da un porcentaje próximo (6%), aunque dos puntos por debajo.

En la comparativa con ciudades europeas, Vitoria Gasteiz es la que mayor proporción de desplazamientos activos presenta (60%): tanto por su alto porcentaje de desplazamiento peatonal que supone el más alto de las ciudades a las que se compara; como por el alto porcentaje de uso de la bicicleta, con el que se sitúa en cuarto lugar sólo superada por Amsterdam (22%), Berlín (13%) y Berna (11%). Con ciudades como Viena y Dublín presenta porcentajes de movilidad ciclista similares.



### Vitoria-Gasteiz y otras ciudades de Europa



En transporte público, Vitoria-Gasteiz (9%) se sitúa a la cola de estas ciudades europeas; predominando en este modo: Londres (53%) seguida por Viena (39%).

Dublin (57%) y Lisboa (con casi la mitad de sus desplazamientos), destaca en el modo coche y moto.

### 6.3.- Reparto por Motivos

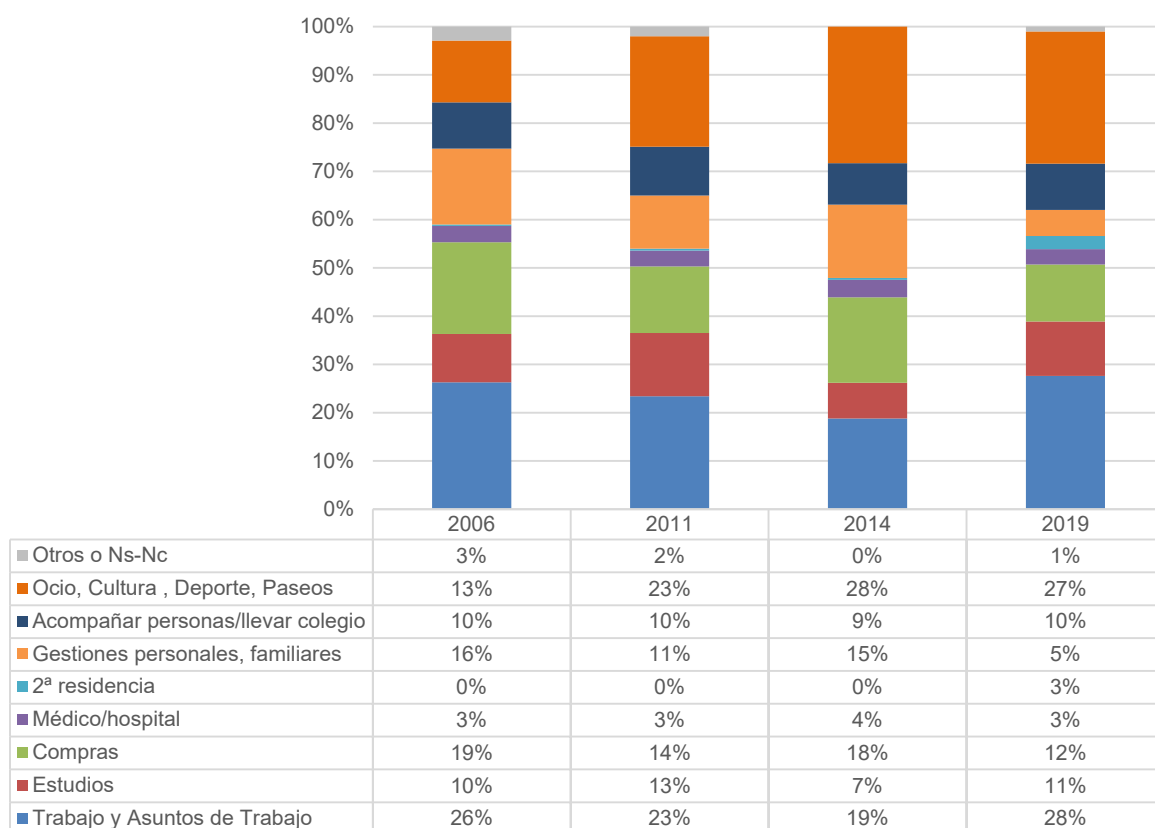
En este análisis no van a ser tenidos en cuenta los desplazamientos que tengan como motivo el “regreso al hogar”. Aun así, para poder llevar a cabo la comparativa con años anteriores, es preciso realizar algunos ajustes en la variable que se va a comparar:

- “*Gestiones personales, familiares*” (así se recoge en 2019) agrupa a los ítems “*Gestiones personales*” y “*Visita amigo/familiar*”, que existían en las tomas de 2006, 2011 y 2014.
- El ítem “*Ocio, cultura, deporte, paseos*” de 2019 se ha equiparado a los ítems “*Diversión, comida/cena fuera de casa*” y “*Sin destino fijo o paseo*” de tomas precedentes.
- En 2019 se considerado un ítem “*Otros*” que se ha equiparado con el “*Ns/Nc*” de los años previos.

Hechas estas consideraciones, los datos más resaltables en este apartado son los siguientes.

Los desplazamientos debido a cuestiones laborales (**trabajo o asuntos de trabajo**), normalmente los de mayor peso porcentual, han ido perdiendo peso desde 2006 (26%) llegando, en la toma de 2014, a su valor relativo más bajo: por debajo del 19%. En la encuesta de 2019 alcanza el valor más alto de la serie (28%). Esta variabilidad puede venir ligada a la propia variabilidad de la población ocupada en esos años con la crisis financiera de 2008 y su recuperación casi 10 años después.

Reparto por Motivos



El segundo motivo con mayor importancia relativa (**ocio, cultura, deporte, paseos**) experimenta un proceso inverso. Siendo de apenas un 13% en 2006 pasa a más del 28% en 2014. En 2019 parece que se estabiliza en torno a ese 28%. Probablemente, la misma razón que podría explicar el fenómeno anterior, podría explicar éste.

Los desplazamientos motivados por **compras** alternan subidas y bajadas a lo largo de estos cuatro Estudios. Casi el 20% de los desplazamientos de 2016 se realizaron por ese motivo. Pasa a menos del 14% en 2011. Vuelve a subir a casi el 18% en 2014 y vuelve a caer por debajo del 12% en 2019.

Los desplazamientos por **estudios** que, tras una subida de 3 puntos en 2011 cayeron hasta casi la mitad (7%) en 2014, presentan en 2019 (11%) datos relativos similares a los de 2006 (10%).

Por último, los desplazamientos por **gestiones personales o familiares** presentan una tendencia algo errática: bajan del casi 16% en 2010, al 11% en 2011. Vuelve a subir al 15% en el 2014 y cae 10 puntos (hasta el 5%) en el 2019.

## 6.4.- Reparto Modal por Motivos

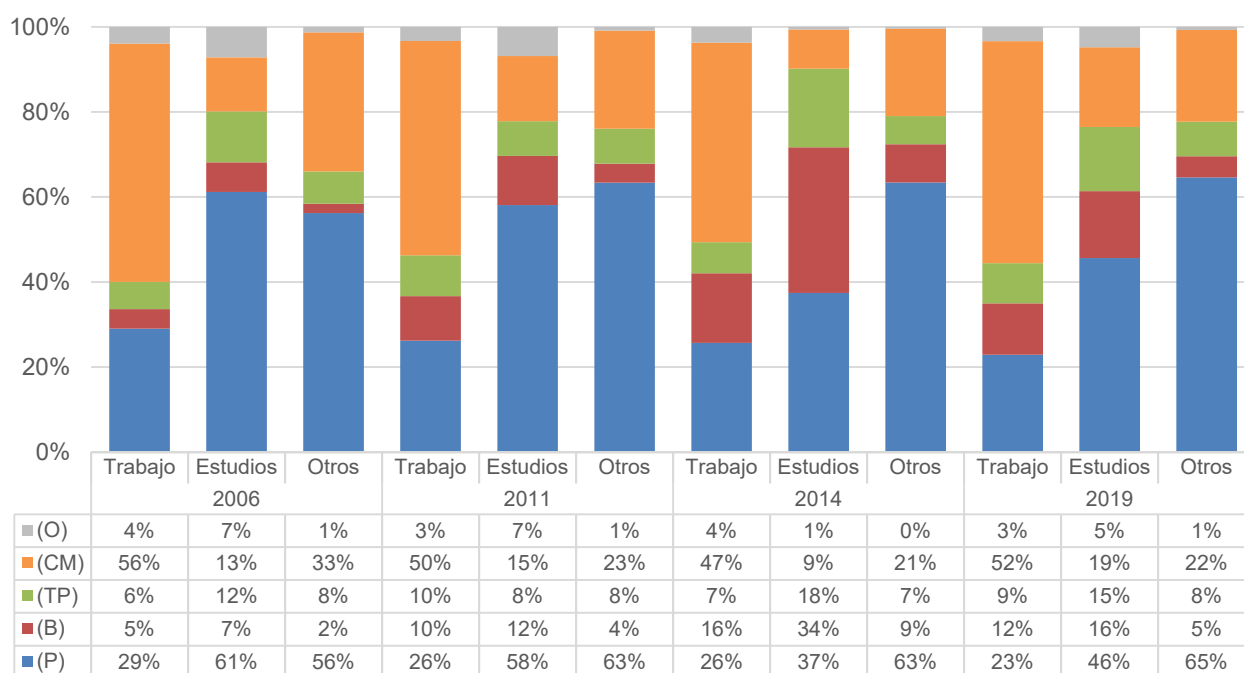
Para realizar este análisis combinado, se van a utilizar las variables agregadas de modo y motivo para cada año. Entre los **modos** se van a considerar los siguientes: *andando* (P), *bicicleta* (B), *transporte público* (TP), *coches y motos* (CM) y *otros* (O). Por su parte, el **motivo** se agrega en tres: *trabajo*, *estudios* y *resto*.

El siguiente cuadro recoge el número de viajes combinando las tres variables del análisis.

		(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	44.095	28.142	12.529	80.659	6.331
	Estudios	25.168	23.023	12.419	6.195	426
	Otros	426.163	60.686	44.543	138.038	2.909
2019	Trabajo	23.996	12.705	9.905	54.785	3.511
	Estudios	19.579	6.763	6.475	8.040	2.065
	Otros	150.268	11.537	18.948	50.195	1.653

No obstante, el análisis comparativo se va a realizar sobre los pesos relativos de estos desplazamientos.

Reparto Modal por Motivos (I)



El **modo peatonal** (P) es mayoritario (está por encima de la media de su año) por motivos distintos del trabajo en los años 2006 y 2011. A partir de 2014, solo prevalece en los usos que no tienen que ver con el trabajo ni el estudio.

A lo largo de la serie se constata que ir andando a trabajar es cada vez menos habitual: en 2006 afectaba al 29% de los desplazamientos y va disminuyendo (año a año) hasta el 23% de 2019.

Ir andando a estudiar era la opción mayoritaria en 2006 (61%); cae 3 puntos (y deja de ser mayoritaria) en 2011 (58%); baja hasta el 37% en 2014 y vuelve a subir hasta casi el 46% en 2019.

Como parece lógico, el modo peatonal está más ligado al resto de usos.

De la misma forma, parece obvio ligar el **modo coche/moto** (CM) para ir al trabajo o asuntos de trabajo. En todos los años de la serie, salvo el dato de 2014 (47%), este uso (*coche/moto-trabajo*) supone más de la mitad de los desplazamientos. Y en todos esos años (2014 también), la diferencia con la media del uso del coche/moto en su año es de más de 22 puntos (salvo 2006 que fue de 19 puntos).

A pesar de que el modo CM incluye a las y los acompañantes en coche, el uso *coche/moto-estudios* es el menos habitual en todos los años: siempre por debajo del 19% (2019) y apenas llega al 10% en el 14. Y siempre por debajo de la media de su año.

Son los usos *coche/moto-otros* los que se mantienen más parecidos a la media de cada año.

En el **modo ciclista**, tanto por motivos de trabajo como de estudios, el uso de la bicicleta es mayor que el uso medio (cualquiera que fuese el motivo) en todos estos años del análisis. Y siempre es más usada para ir a estudiar que para ir a trabajar:

- En 2006, el 7% de los viajes por estudios fueron en bicicleta. Frente al 5% de los viajes por trabajo que se hicieron con ese modo o del 2% de los viajes por otros motivos. La media de desplazamientos en bicicleta era del 3%.
- En 2011, los usos *bicicleta-estudios* (12%) y *bicicleta-trabajo* (11%) empezaban a mostrar mayores distancias con su media (7%). A costa del uso *bicicleta-otros* (apenas 5%).
- En 2014, estas distancias se disparan:
  - El uso *bicicleta-estudio* (34%) es 22 puntos mayor que el uso (por cualquier motivo) de la bicicleta en ese año (12%).
  - El uso *bicicleta-trabajo* (16%) es 4 puntos superior a esa media.
  - El uso *bicicleta-otros* (9%) presenta valores por debajo de la media.
- En 2019, estas diferencias no son tan elevadas, aunque sí mayores a las detectadas en 2011: El uso *bicicleta-estudio* (16%) duplica el uso medio de la bicicleta ese año (8%), mientras que el uso *bicicleta-trabajo* (12%) incrementa un 50% (4 puntos) ese uso medio. El uso *bicicleta-otros* (5%) pierde 3 puntos respecto a la media.

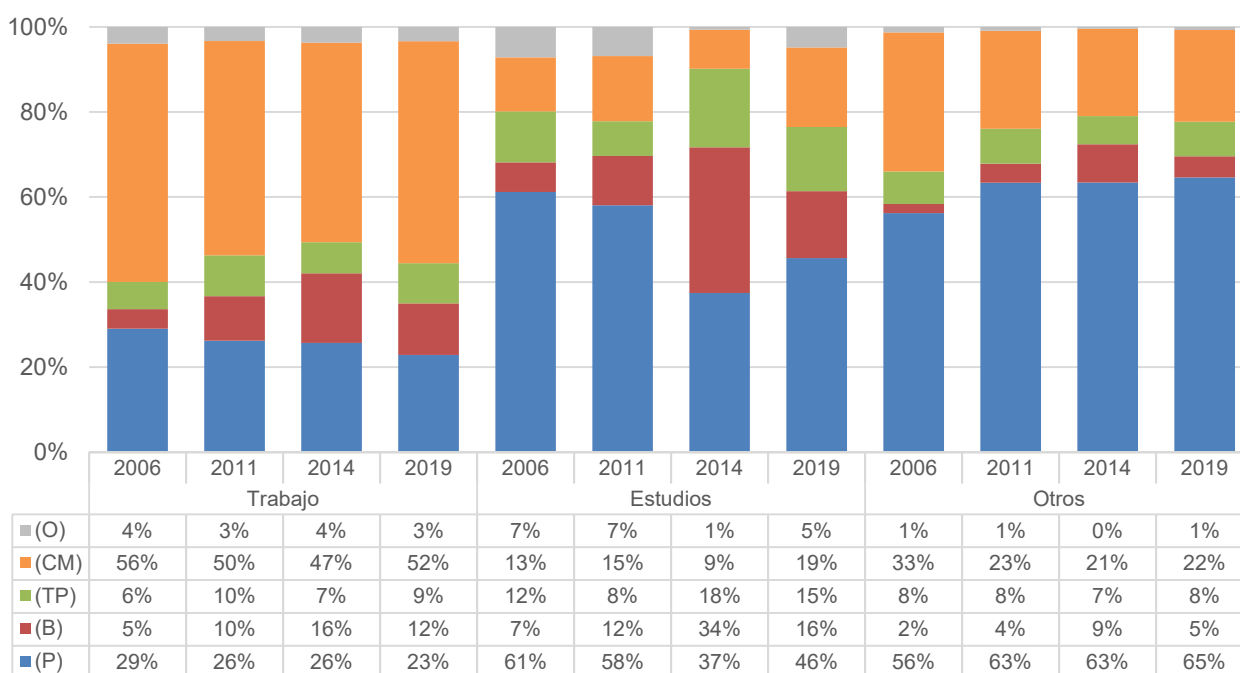
Por último, respecto al **modo transporte público**, excepto en el año 2011, los usos por estudios son siempre superiores a la media: 4 puntos en el 06, 11 en el 2014 y 6 en el 2019. En el 2011 se situaba en su media, prácticamente. En ese año 11, solo superaba a la media el uso *transporte público-trabajo* (1 punto). El uso mayor del transporte público para trabajar se da en las citada Operación de 2011 (10%) y la de 2019 (9%).

El siguiente cuadro y el gráfico posterior, ayudarán a visualizar mejor toda esta información.

Distribución Porcentual de los modos por año

	(P)	(B)	(TP)	(CM)	(O)
<b>2016</b>	49,5%	3,3%	7,8%	36,8%	2,6%
<b>2011</b>	54,0%	6,8%	8,5%	28,4%	2,2%
<b>2014</b>	54,4%	12,3%	7,6%	24,7%	1,1%
<b>2019</b>	51,2%	8,3%	9,1%	29,6%	1,8%

Reparto Modal por Motivos (II)



## 6.5.- Análisis Específico de la Movilidad Ciclista

El Estudio que se ha realizado en 2019 rompe con la línea ascendente observada en las anteriores experiencias en cuanto al número de personas y viajes (o desplazamientos) realizados en el día de referencia en la encuesta, volviendo a los valores observados en 2011.

ENTIDAD	AÑO			
	2006	2011	2014	2019
<b>Personas que se desplazan en bicicleta*</b>	6.290	19.153	39.427	18.939
<b>% Respecto a la población con desplazamientos</b>	4%	9%	19%	9%
<b>Viajes</b>	19.051	56.400	111.851	59.320
<b>Etapas</b>	19.051	56.400	122.992	59.320
<b>Viajes/persona con desplazamiento en bicicleta</b>	3,03	2,94	2,83	3,13
<b>Viajes que salen de la ciudad</b>	2.460	2.432	6.616	700
<b>% Viajes que salen de la ciudad</b>	13%	4%	6%	1%

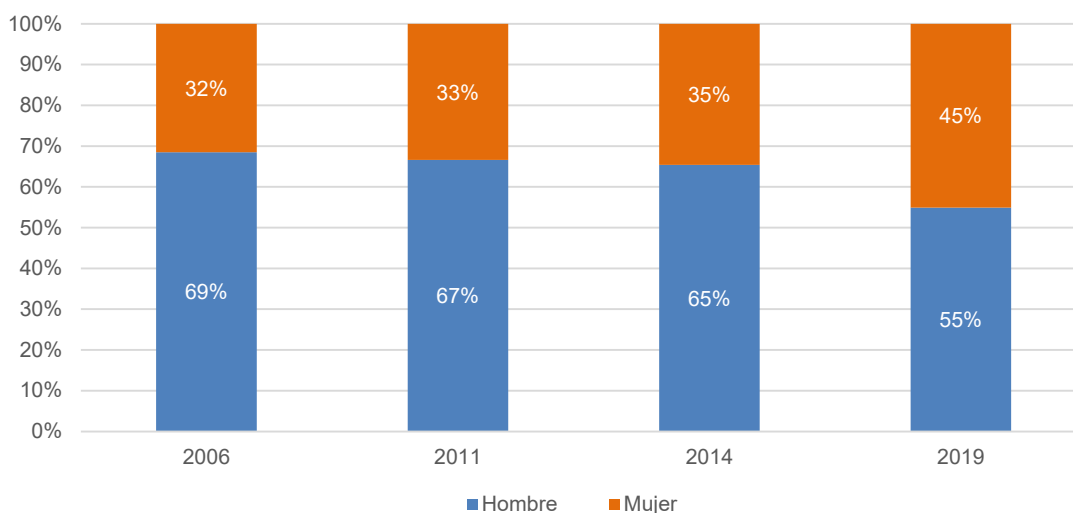
\* Personas que usaron la bicicleta en día de referencia

Este último año, el 9% de la población con desplazamientos (igual que en 2011) lo hace en bicicleta: aproximadamente, 19.000 personas. Estas personas realizan 59.300 viajes (unietápicos) con una media de 3,13 por persona: el dato más alto de la serie.

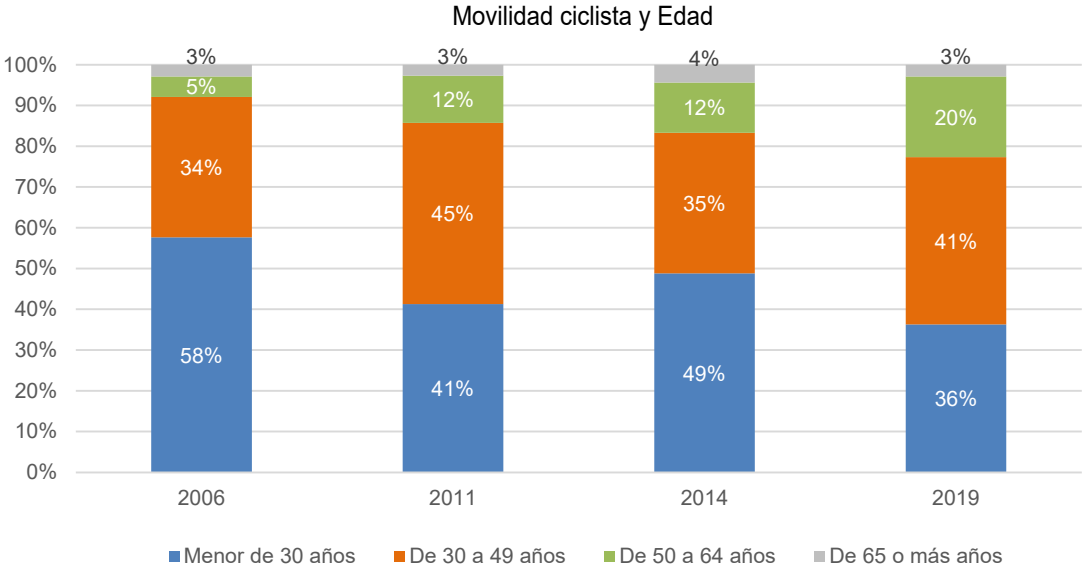
Únicamente el 1% de estos desplazamientos salen de la ciudad. Este peso, que era del 13% en 2006, bajó hasta el 4% en 2011, recuperando 2 puntos en el 2014 (6%).

Se observa una incorporación progresiva de las mujeres en el uso de la bicicleta, incrementándose en 13 puntos desde 2006 (32%) hasta 2019 (45%).

Movilidad ciclista y Sexo



Como parece obvio, la movilidad ciclista se concentra entre las personas menores de 50 años. Pero esta *obviedad* está experimentando algunos cambios en el tiempo. Si en 2006 este colectivo suponía el 92% del total, en 2011 baja hasta el 86%. Vuelve a caer 3 puntos más en 2014 (83%), quedando, en 2019 en el entorno del 77%.



Esta circunstancia se justifica por el incremento producido en la franja de 30 a 49 años (que pasa a ser mayoritaria en 2019, superando a los y las menores de 30 años).

También es significativa la evolución de la población entre 50 y 64 años, presentando en 2019 el valor más alto de la serie (20%).

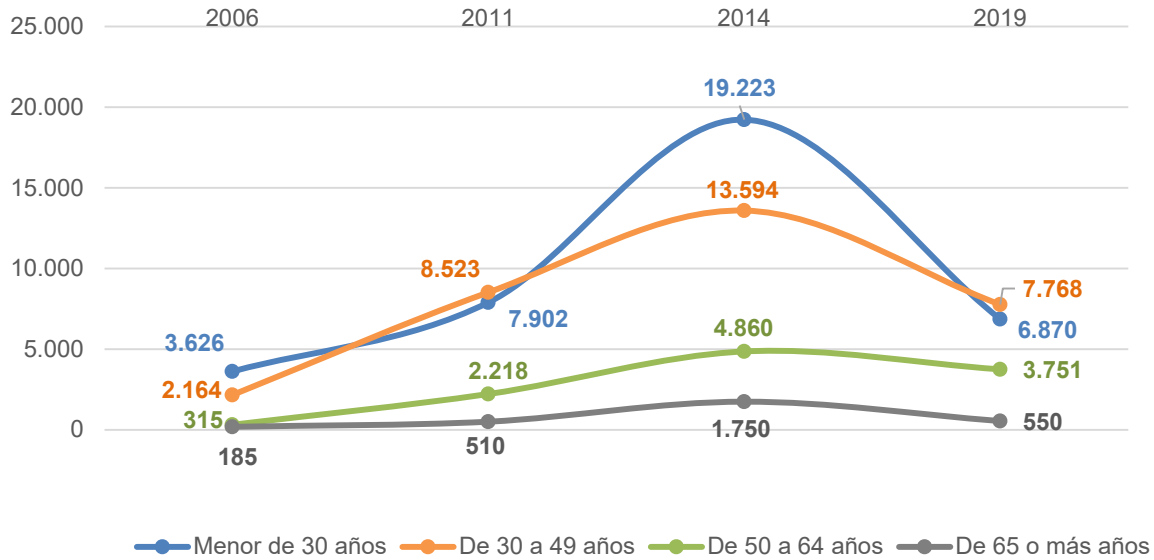
Parece que aquellos y aquellas *jóvenes* que en 2006 usaban bicicletas para sus desplazamientos, lo siguen utilizando ahora, aunque ya no sean tan *jóvenes*, es decir, puede estar produciéndose un trasvase de usuarios desde grupos de menor edad a la franja superior. Por supuesto, sin olvidar la evolución de la propia pirámide poblacional.

El análisis de la evolución en número de personas usuarias indica que, en todos los tramos de edad, en 2014 se produce el pico. Entre los menores de 30 años, la subida es abrupta respecto al dato del año precedente. Parecido pasa en el tramo siguiente, aunque no tan exageradamente.

En 2019, bajan esas cifras de usuarios en todas las franjas, retomando los valores de 2011.



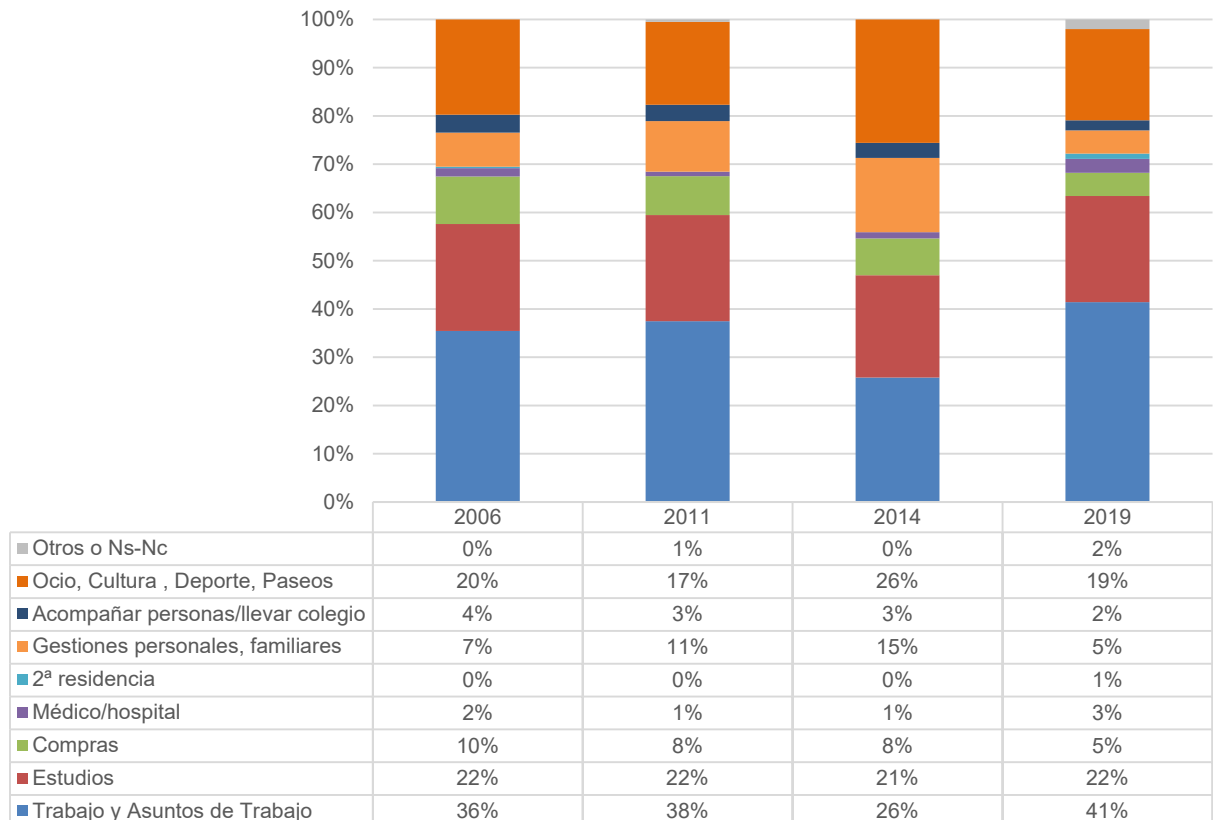
Movilidad ciclista y Edad: número de personas



## Motivos de los desplazamientos ciclistas

El análisis de los motivos de estos desplazamientos se va a centrar a los que se realizan internamente en Vitoria-Gasteiz (tanto el origen como el destino tienen lugar en la misma ciudad).

Movilidad ciclista: Reparto por Motivos



El uso de la bicicleta para ir a **trabajar o a asuntos de trabajo**, que había experimentado un importante descenso en la toma de 2014, repunta en 2019 y se sitúa como el valor más alto de la serie (41%) superando por solo tres puntos al dato de 2011.

El uso para ir a **estudiar** se mantiene prácticamente estable en todos los años. Comportamiento muy diferente al de **ocio, cultura, deporte y paseos** que presenta un perfil de dientes de sierra: baja 3 puntos en 2011, sube 9 en 2014 y baja 7 en 2019.

Las **compras**, que tras la pequeña bajada en 2011 se había estabilizado en 2014, en 2019 vuelven a caer colocándose en la mitad del dato del inicio de la serie.

Y las **gestiones personales, familiares** que traían una línea ascendente, cambian en 2019 para presentar pesos relativos iguales a las compras.

## Uso de infraestructuras y estacionamiento

La conciencia ciudadana de los y las ciclistas de Vitoria-Gasteiz queda reflejada el fuerte caída del uso de aceras o zonas peatonales en sus desplazamientos en bicicleta por la ciudad. Ya en 2014, a partir de la normativa que limitaba este uso, se produce un importante descenso de 14 puntos, quedando reducido, en 2019, a poco menos del 8%.

SOLO VIAJES INTERNOS A LA CIUDAD	AÑO			
	2006	2011	2014	2019
Por la calzada normal con los coches			22%	8%
Por las calles con velocidad reducida o carril bici pintado		23%	13%	27%
Por bidegorri o vía ciclista		33%	40%	57%
Por aceras			20%	7%
Por zonas peatonales		44%	6%	1%

También baja 14 puntos el uso de la bicicleta en convivencia con los coches, pasando del 22% de 2014, al 8% de 2019.

Lo que aumenta considerablemente en estos años es el uso del *bidegorri* o vías ciclistas, alcanzando en 2019 casi el 60% de los desplazamientos; y las calles con velocidad reducida o carril bici pintado (poco menos del 30%).

En 2019, una vez en destino, las bicicletas se guardan en cuartos de bici, garaje o trastero (35%) o en aparca bicis (33%: 4% en Vgbiziz y 29% en otros). El uso de los primeros mantiene el peso de la toma anterior, donde ya había experimentado un importante incremento; mientras que los segundos, tras el peque ascenso de 2014, experimenta en 2019 un importante repunte.

SOLO VIAJES INTERNOS A LA CIUDAD	AÑO			
	2006	2011	2014	2019
Aparcabicis		22%	33%	33%
Mobiliario urbano		16%	10%	5%
Cuarto de bicis, garaje o trastero		22%	24%	35%
Lugar de destino, a nivel de calle		34%	17%	12%
Lugar de destino, en otra planta			17%	9%
Ns/Nc u otras formas		6%	0%	6%

El resto de formas definidas van perdiendo fuerza, sobre todo el uso del mobiliario urbano para candar la bicicleta que queda reducido a un testimonial 5%.

Existe un 6% que prefieren no especificar.



ANEXO METODOLÓGICO.  
ASPECTOS TÉCNICOS DEL ESTUDIO

---

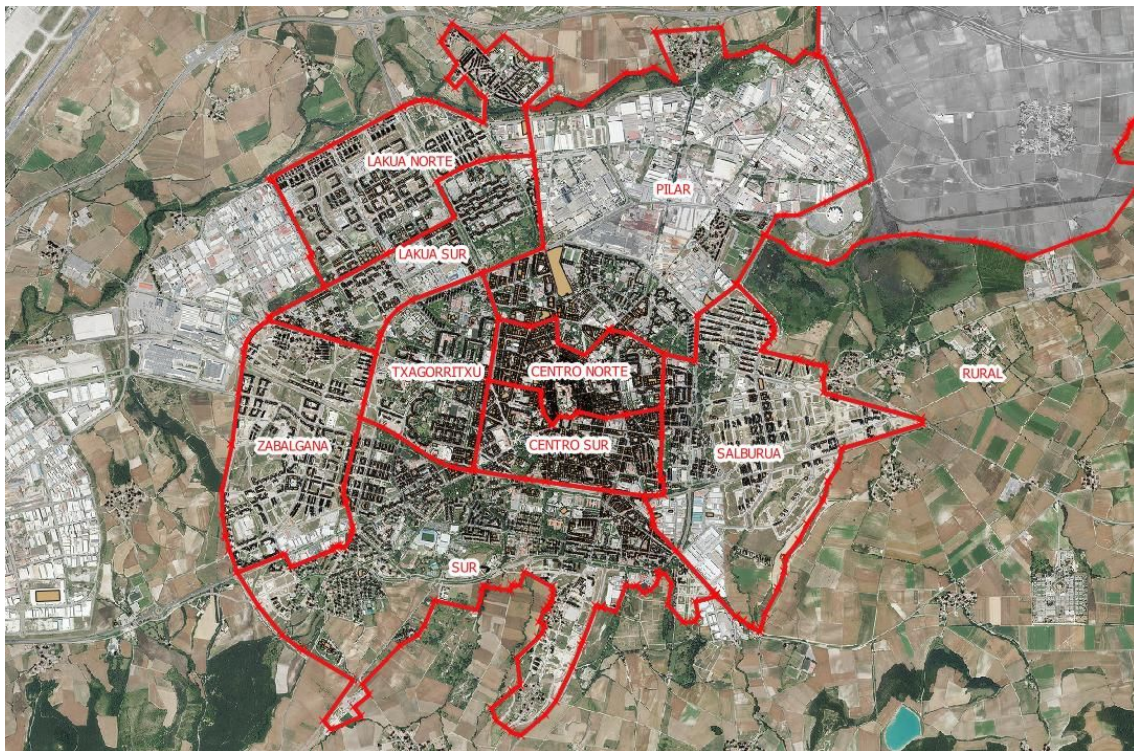


## A1.- Marco de la Operación y muestra a investigar

El **Universo** que es objeto de esta investigación se constituye por la **población residente en Vitoria-Gasteiz**. Para este colectivo se requiere disponer de información sobre los **desplazamientos** (viajes) que realizan en un **día laborable**: de jueves a viernes.

La investigación se plantea como una **encuesta telefónica**, asistida por un sistema de captura CATI, a una muestra representativa de la población de Vitoria-Gasteiz, estratificada por sexo, edad y zona.

Se establecieron 8 tramos de edad (*Hasta 5 años; De 6 a 9 años; De 10 a 17 años; De 18 a 29 años; De 30 a 49 años; De 50 a 64 años; De 65 a 74 años; De 75 o más años*) y 10 zonas (*Txagorritxu; Centro Sur; Zabalzana; Lakua Norte; Lakua Sur; Sur; Pilar; Salburua; Centro Norte y Periferia o Rural*).



En el diseño metodológico de la Operación Estadística, se estableció diseñar un acercamiento a la población objetivo a través de las viviendas en las que residen, recogiendo para cada una esas personas residentes, todos los desplazamientos realizados en el día anterior al de realización de la encuesta<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Metodología aplicada en las investigaciones de movilidad del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco.

Los **datos de referencia** sobre población y viviendas para el Estudio eran:

ZONA	VIVIENDAS	POBLACIÓN	SEXO		EDAD							
			Hombres	Mujeres	<= 5 años	6-9 años	10-17 años	18-29 años	30-49 años	50-64 años	65-74 años	>= 75 años
22261. TXAGORRITXU	8.883	22.091	10.371	11.720	723	524	1.205	2.804	4.175	5.590	3.857	3.213
24622. CENTRO SUR	12.134	26.871	12.297	14.574	1.083	767	1.666	3.024	6.477	6.222	3.444	4.188
25034. ZABALGANA	10.551	25.888	13.165	12.723	3.515	1.870	2.092	1.884	13.011	2.685	507	324
25584. LAKUA NORTE	9.945	25.568	12.731	12.837	1.412	1.435	3.892	2.221	9.568	4.683	1.175	1.182
26109. LAKUA SUR	9.842	26.059	12.882	13.177	1.034	874	2.638	3.599	6.720	7.285	2.617	1.292
27478. SUR	10.963	27.983	13.655	14.328	1.245	962	2.055	3.637	6.889	6.627	3.311	3.257
28852. PILAR	12.920	30.018	14.562	15.456	1.148	797	1.719	3.078	6.871	5.915	5.526	4.964
31067. SALBURUA	13.315	31.565	15.725	15.840	2.780	1.651	2.181	3.047	12.360	5.367	2.346	1.833
31692. CENTRO NORTE	14.353	31.964	15.366	16.598	1.362	923	1.836	3.675	8.653	6.675	4.049	4.791
39999. RURAL	1.425	4.094	2.190	1.904	170	150	326	441	1.076	1.009	461	461
<b>TOTAL</b>	<b>104.331</b>	<b>252.101</b>	<b>122.944</b>	<b>129.157</b>	<b>14.472</b>	<b>9.953</b>	<b>19.610</b>	<b>27.410</b>	<b>75.800</b>	<b>52.058</b>	<b>27.293</b>	<b>25.505</b>

Establecido el acceso a la población a través de sus hogares, se diseñó una muestra de viviendas que permitiera la consecución de encuestas a **4.250 personas** representativas de la población. En un primer momento, se determinó un tamaño muestral de 1.750 viviendas distribuidas por las zonas previstas según afijación acordada por el equipo técnico del Ayuntamiento. En el desarrollo del trabajo se constató cierta dificultad para alcanzar el número de personas previsto por lo que se incrementó el objetivo de viviendas a encuestar hasta **2.300**.

En todo el proceso de selección de los elementos muestrales (viviendas familiares) se aplicaron sistemas **puramente aleatorios**; en concreto, se utilizó el módulo de muestreo (*muestras complejas*) ofrecido por el paquete estadístico SPSS (CS PLAN).

La selección de los hogares se hizo sobre una base de datos de teléfonos fijos a disposición de los consultores.

La afijación de las viviendas por las zonas determinadas quedó como indica el siguiente cuadro.

ZONA	MUESTRA VIVIENDAS
22261. TXAGORRITXU	218
24622. CENTRO SUR	267
25034. ZABALGANA	218
25584. LAKUA NORTE	214
26109. LAKUA SUR	224
27478. SUR	266
28852. PILAR	263
31067. SALBURUA	255
31692. CENTRO NORTE	281
39999. RURAL	94
<b>TOTAL</b>	<b>2.300</b>



## A2.- El cuestionario

El cuestionario que finalmente se ha utilizado, surge de la fusión entre el modelo que se disponía por parte del equipo responsable del Ayuntamiento y el utilizado en la Operación que el Gobierno Vasco ejecutó en 2016.

En él, se distinguen varias **entidades de información**:

- la **vivienda**;
- los **individuos** que residen en ellas,
- sus **desplazamientos** y
- las **etapas** que los constituyen.

En el bloque de viviendas se recoge información, básicamente, del equipamiento del hogar respecto a vehículos y dónde se aparcan/guardan. También se intenta disponer de información sobre el nivel de renta y el interés de las personas encuestadas en recibir (o no) información de los resultados del Estudio vía e-mail.

En la composición del hogar se recogen, individuo a individuo, datos sociodemográficos de sus residentes: sexo, edad, nacionalidad, estudios, relación con la actividad... entre otras cuestiones. Se aprovecha este bloque para incluir un bloque específico sobre *frecuencia y experiencia de uso de la bicicleta por diferentes motivos*.

Al final del bloque, se indaga respecto a la existencia o no de desplazamientos, en el día anterior, por parte de cada individuo y, en su caso, las razones de no existir.

Los ítems que hacen referencia a los desplazamientos (o viajes) realizados a lo largo del día de referencia, se centran en recoger información sobre los motivos (en origen y destino) y los lugares de origen/destino: *de dónde a dónde se desplaza, qué hacía en el origen y que hará en el destino*.

En el bloque de las etapas por desplazamiento se persigue conocer, básicamente, el **modo o medio de transporte**. Y, en algunos de ellos, algunas características de su uso. La existencia de varias etapas por desplazamiento puede dar lugar a usos múltiples de medios en un mismo desplazamiento: tranvía-bus interurbano, bicicleta-tren,...

A continuación, se incluye la versión en papel del cuestionario utilizado para la recogida de información.



## DATOS DE LA VIVIENDA

1. N° DE CUESTIONARIO: \_\_\_\_\_

2. CÓDIGO DE LA PERSONA ENCUESTADORA: \_\_\_\_\_

3. HORA DE INICIO: \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_

4. DURACIÓN: \_\_\_\_\_ horas \_\_\_\_\_ minutos

1. Tipo [ ] (calle, plaza)

2. Literal del vial: |.....|  
|.....|

3. N° [ ]      4. Código postal: [ ]

5. Municipio |.....| [ ]

6. Provincia |.....| [ ]

### PRESENTACIÓN:

Buenos/as días/tardes, mi nombre es \_\_\_\_\_. El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz está realizando una encuesta para conocer la movilidad urbana en nuestra ciudad. Con sus respuestas contribuiría a mejorar la planificación de la movilidad de Vitoria-Gasteiz

Si tiene cualquier duda sobre este trabajo puede dirigirse al 010 de información municipal donde se la podrán aclarar.

Como ya sabe, de acuerdo con la LEY DE PROTECCIÓN DE DATOS, toda la información que nos facilite en este cuestionario será tratada exclusivamente con fines estadísticos no pudiendo ser utilizada de forma nominal ni facilitada a terceros.

En el cuestionario NO HAY RESPUESTAS VERDADERAS NI FALSAS, conteste siempre la respuesta que considere que refleja mejor sus opiniones o gustos.

1	2
<b>VERIFICAR SI LA DIRECCIÓN COINCIDE CON EL LUGAR AL QUE SE LLAMA</b>	<b>DÍA DE REFERENCIA DE LA INFORMACIÓN SOLICITADA Y METEOROLOGÍA PREDOMINANTE DE ESE DÍA</b>
A. Coincide..... <input type="checkbox"/> 1 → 2 B. No coincide ..... <input type="checkbox"/> 2 → FIN	1. Fecha : [ ]/[ ]/[ ]/2019]      2. Día de la semana: A. Lunes ..... <input type="checkbox"/> 1 B. Martes ..... <input type="checkbox"/> 3 C. Miércoles..... <input type="checkbox"/> 5 D. Jueves..... <input type="checkbox"/> 7 3. Meteorología predominante: A. Despejado ..... <input type="checkbox"/> 81 B. Nubes y claros ..... <input type="checkbox"/> 82 C. Cubierto ..... <input type="checkbox"/> 83 D. Lluvioso ..... <input type="checkbox"/> 84 E. Nevado ..... <input type="checkbox"/> 85 F. Otros..... <input type="checkbox"/> 86

3																																																																					
<b>EQUIPAMIENTOS DE VEHÍCULOS EN EL HOGAR: ¿DISPONEN EN EL HOGAR DE ALGUNOS DE LOS SIGUIENTES VEHÍCULOS? EN SU CASO, ¿CUÁNTOS Y ¿DÓNDE LOS APARCA EN SU LUGAR DE RESIDENCIA?</b>																																																																					
<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">1. ¿Tiene?</th> <th rowspan="2">2. Cantidad (Nº)</th> <th colspan="2">3. ¿Dónde aparca?</th> </tr> <tr> <th>A. No</th> <th>B. Sí</th> <th>3.1. Garaje</th> <th>3.2. Calle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>1.- Vehículos tradicionales de motor</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.1.- Moto, motocicletas .....</td> <td><input type="checkbox"/> 1</td> <td><input type="checkbox"/> 6→</td> <td>[ ]</td> <td>[ ]</td> <td>[ ]</td> </tr> <tr> <td>1.2.- Coche (o similares) .....</td> <td><input type="checkbox"/> 2</td> <td><input type="checkbox"/> 7→</td> <td>[ ]</td> <td>[ ]</td> <td>[ ]</td> </tr> <tr> <td><b>2.- Vehículos de movilidad personal</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.1.- Patines, monopatines no motorizados.....</td> <td><input type="checkbox"/> 3</td> <td><input type="checkbox"/> 8→</td> <td>[ ]</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.2.- Patines eléctricos, segway .....</td> <td><input type="checkbox"/> 4</td> <td><input type="checkbox"/> 9→</td> <td>[ ]</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.3.- Bicicletas clásicas .....</td> <td><input type="checkbox"/> 1</td> <td><input type="checkbox"/> 6→</td> <td>[ ]</td> <td rowspan="2">↓</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.4.- Bicicletas eléctricas.....</td> <td><input type="checkbox"/> 2</td> <td><input type="checkbox"/> 7→</td> <td>[ ]</td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>3.2.b. ¿Dónde aparca la/s bicicleta/s en su lugar de residencia?</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3.2.b.1. Dentro de la vivienda [ ]</td> <td>3.2.b.2. En cuarto de bicis, garaje o trastero - a nivel de calle [ ] - en otra planta [ ]</td> <td>3.2.b.3. En otro estacionamiento seguro [ ]</td> <td></td> <td>3.2.b.4. En la calle [ ]</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1. ¿Tiene?		2. Cantidad (Nº)	3. ¿Dónde aparca?		A. No	B. Sí	3.1. Garaje	3.2. Calle	<b>1.- Vehículos tradicionales de motor</b>						1.1.- Moto, motocicletas .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 6→	[ ]	[ ]	[ ]	1.2.- Coche (o similares) .....	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 7→	[ ]	[ ]	[ ]	<b>2.- Vehículos de movilidad personal</b>						2.1.- Patines, monopatines no motorizados.....	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 8→	[ ]			2.2.- Patines eléctricos, segway .....	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 9→	[ ]			2.3.- Bicicletas clásicas .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 6→	[ ]	↓		2.4.- Bicicletas eléctricas.....	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 7→	[ ]		<b>3.2.b. ¿Dónde aparca la/s bicicleta/s en su lugar de residencia?</b>						3.2.b.1. Dentro de la vivienda [ ]	3.2.b.2. En cuarto de bicis, garaje o trastero - a nivel de calle [ ] - en otra planta [ ]	3.2.b.3. En otro estacionamiento seguro [ ]		3.2.b.4. En la calle [ ]	
		1. ¿Tiene?			2. Cantidad (Nº)	3. ¿Dónde aparca?																																																															
	A. No	B. Sí	3.1. Garaje	3.2. Calle																																																																	
<b>1.- Vehículos tradicionales de motor</b>																																																																					
1.1.- Moto, motocicletas .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 6→	[ ]	[ ]	[ ]																																																																
1.2.- Coche (o similares) .....	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 7→	[ ]	[ ]	[ ]																																																																
<b>2.- Vehículos de movilidad personal</b>																																																																					
2.1.- Patines, monopatines no motorizados.....	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 8→	[ ]																																																																		
2.2.- Patines eléctricos, segway .....	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 9→	[ ]																																																																		
2.3.- Bicicletas clásicas .....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 6→	[ ]	↓																																																																	
2.4.- Bicicletas eléctricas.....	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 7→	[ ]																																																																		
<b>3.2.b. ¿Dónde aparca la/s bicicleta/s en su lugar de residencia?</b>																																																																					
3.2.b.1. Dentro de la vivienda [ ]	3.2.b.2. En cuarto de bicis, garaje o trastero - a nivel de calle [ ] - en otra planta [ ]	3.2.b.3. En otro estacionamiento seguro [ ]		3.2.b.4. En la calle [ ]																																																																	

4								
<b>CONSIDERANDO EL TOTAL DE INGRESOS MENSUALES NETOS (REGULARES O IRREGULARES) PERCIBIDOS EN LA ACTUALIDAD POR TODOS LOS INTEGRANTES DEL HOGAR...</b>								
<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>1. ¿En qué nivel clasificaría a su hogar: bajo, medio o alto?</th> <th>2. Y dentro de ese nivel medio, ¿Cómo clasificaría su hogar?</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A. Bajo (Hasta 1.000 €)..... <input type="checkbox"/> 1 → 5</td> <td>A. Medio, bajo (De 1.001 a 2.000 €)..... <input type="checkbox"/> 2</td> </tr> <tr> <td>B. Medio (De 1.001 a 4.000 €)..... <input type="checkbox"/> 3</td> <td>B. Medio, medio ( De 2.001 a 3.000 €)..... <input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td>C. Alto (Más de 4.000€)..... <input type="checkbox"/> 5 → 5</td> <td>C. Medio, alto (De 3.001 a 4.000 €)..... <input type="checkbox"/> 6</td> </tr> </tbody> </table>	1. ¿En qué nivel clasificaría a su hogar: bajo, medio o alto?	2. Y dentro de ese nivel medio, ¿Cómo clasificaría su hogar?	A. Bajo (Hasta 1.000 €)..... <input type="checkbox"/> 1 → 5	A. Medio, bajo (De 1.001 a 2.000 €)..... <input type="checkbox"/> 2	B. Medio (De 1.001 a 4.000 €)..... <input type="checkbox"/> 3	B. Medio, medio ( De 2.001 a 3.000 €)..... <input type="checkbox"/> 4	C. Alto (Más de 4.000€)..... <input type="checkbox"/> 5 → 5	C. Medio, alto (De 3.001 a 4.000 €)..... <input type="checkbox"/> 6
1. ¿En qué nivel clasificaría a su hogar: bajo, medio o alto?	2. Y dentro de ese nivel medio, ¿Cómo clasificaría su hogar?							
A. Bajo (Hasta 1.000 €)..... <input type="checkbox"/> 1 → 5	A. Medio, bajo (De 1.001 a 2.000 €)..... <input type="checkbox"/> 2							
B. Medio (De 1.001 a 4.000 €)..... <input type="checkbox"/> 3	B. Medio, medio ( De 2.001 a 3.000 €)..... <input type="checkbox"/> 4							
C. Alto (Más de 4.000€)..... <input type="checkbox"/> 5 → 5	C. Medio, alto (De 3.001 a 4.000 €)..... <input type="checkbox"/> 6							

5

COMPOSICIÓN DEL HOGAR

Esta encuesta está dirigida a la población de **6 o más años** residente en viviendas familiares de Vitoria-Gasteiz.

A continuación voy a preguntarle por cada **integrante del hogar**. Para seguir un orden empezaremos por la persona de referencia (1), que puede ser usted, y continuaremos por las personas de mayor a menor edad.

(1) **Persona de referencia:** Se considera persona de referencia de la vivienda aquella de 18 ó más años que reside en la vivienda y a cuyo nombre esté el título de propiedad (viviendas en propiedad) o el contrato de arrendamiento o subarrendamiento de la vivienda (vivienda en alquiler). En el caso de que la vivienda la disfruten por cesión gratuita, se considerará persona de referencia de la vivienda a la que se le haya cedido. Si dos o más personas comparten la responsabilidad de la vivienda, la que aporte más ingresos al presupuesto común será la persona de referencia.

6

DESPLAZAMIENTOS (VIAJES) Y ETAPAS

Se entiende por **desplazamiento (viaje)** cualquier traslado realizado a lo largo del día de referencia por cualquier motivo; exceptuando los que se realizan exclusivamente andando de una duración menor a 5 minutos; por ejemplo, bajar a tirar la basura o a la panadería cercana...

El **motivo** es la causa sin la cual no habría tenido lugar el desplazamiento. Un **cambio de motivo**<sup>(1)</sup>, supone un nuevo desplazamiento (viaje).

En cada desplazamiento (viaje) se pueden hacer una o varias **etapas**. Cuando en el mismo desplazamiento se produce **un cambio de modo de transporte supone una etapa diferente**.

No olvidar recoger los trayectos de vuelta.

AVISOS: Los desplazamientos realizados por **profesionales del transporte** (taxistas, personas que conducen autobuses u otros medios de transporte de personas o mercancías, etc.) dentro del desarrollo de su profesión, **NO SE RECOGEN**.

Los desplazamientos realizados por **comerciales**, aun los considerados como gestiones profesionales, **SI SE RECOGEN**

(1) Motivo: tipo de lugar o uso del espacio en destino

## COMPOSICIÓN DEL HOGAR

10	11		12	13	14	15	16
	11.1	11.2					
Nº DE RESIDENTE	NOMBRE (Opcional: se recoge para poder identificar los viajes de los individuos)	INFORMANTE	SEXO, AÑO NACIMIENTO Y EDAD EL DÍA DE LA ENCUESTACIÓN	NACIONALIDAD	PARENTESCO O RELACIÓN CON LA PERSONA DE REFERENCIA	¿TIENE 6 AÑOS O MÁS?	ESTUDIOS REALIZADOS Indique los estudios de más alto nivel realizados
<input type="checkbox"/> 1	.....	A. No <input type="checkbox"/> 6  B. Sí <input type="checkbox"/> 1	<b>1. Sexo</b> A. Hombre ..... <input type="checkbox"/> 1 B. Mujer ..... <input type="checkbox"/> 2 C. No binario ..... <input type="checkbox"/> 3  <b>2. Año de nacimiento</b>   _ _ _ _    <b>3. Edad:</b>   _ _	A. Español/a ..... <input type="checkbox"/> 1 → 14 B. Extranjera ..... <input type="checkbox"/> 2 C. Ambas ..... <input type="checkbox"/> 3  Especificar  .....	A. Persona de referencia ..... <input type="checkbox"/> 1    F. Hermano/a, cuñado/a ..... <input type="checkbox"/> 6 B. Cónyuge o pareja ..... <input type="checkbox"/> 2    G. Nieto/a ..... <input type="checkbox"/> 7 C. Hija o hijo ..... <input type="checkbox"/> 3    F. Otro parentesco ..... <input type="checkbox"/> 8 D. Yerno, nueva ..... <input type="checkbox"/> 4    G. Personal servicio doméstico ..... <input type="checkbox"/> 9 E. Padre/madre, suegro/a .. <input type="checkbox"/> 5    H. Otras personas no emparentadas.. <input type="checkbox"/> 10	A. No <input type="checkbox"/> 2 → 25  B. Sí <input type="checkbox"/> 7 → 16	A. Sin estudios ..... <input type="checkbox"/> 1 B. Primarios (EGB, ESO,... o cualquiera de los cursos formativos de la enseñanza obligatoria hasta 16 años) ..... <input type="checkbox"/> 2 C. Bachiller Superior / BUP / COU ..... <input type="checkbox"/> 3 D. Formación profesional ..... <input type="checkbox"/> 4 E. Estudios Universitarios ..... <input type="checkbox"/> 5
<input type="checkbox"/> 2							
<input type="checkbox"/> 3							

## COMPOSICIÓN DEL HOGAR (continuación)

	17	18	19	20	21	AVISO
Nº DE RESIDENTE	¿TIENE CARNÉ DE CONDUCIR? EN SU CASO ¿DE QUÉ TIPO?	¿SABE MONTAR EN BICICLETA?	EN RELACIÓN CON LA ACTIVIDAD ECONÓMICA ¿EN QUÉ SITUACIÓN SE ENCONTRABA LA SEMANA PASADA?	¿QUÉ TIPO DE JORNADA REALIZA?	POR SU PROFESIÓN ¿SE VE OBLIGADO A VIAJAR CONSTANTEMENTE EN COCHE, FURGONETA O CAMIÓN?	
□ 1	<p>1. Tiene</p> <p>A. Sí □ 6</p> <p>B. No □ 1 → 18</p> <p>2. Tipo</p> <p>A. No B. Sí</p> <p>2.1. Turismo ... □ 2 □ 7</p> <p>2.2. Motos ..... □ 3 □ 8</p> <p>2.3. Otros ..... □ 4 □ 9</p> <p> ..... </p>	<p>A. Sí □ 6</p> <p>B. No □ 1</p>	<p>A. Trabajando al menos una hora ..... □ 21</p> <p>B. Con trabajo del que estaba ausente (enfermedad, vacaciones,...) y al que espera incorporarse ..... □ 22</p> <p>C. En paro ..... □ 23</p> <p>D. En jubilación o retiro anticipado ..... □ 24</p> <p>E. Estudiando ..... □ 25</p> <p>F. Dedicado/a a las tareas del hogar... □ 26</p> <p>G. Otra situación de inactividad Económica (Incapacidad laboral permanente, etc.) ..... □ 27</p> <p> ..... </p>	<p>A. Jornada partida ..... □ 1</p> <p>B. Jornada continuada ..... □ 2</p> <p>C. Jornada parcial ..... □ 3</p> <p>D. Sin horarios fijos ..... □ 4</p>	<p>A. Sí, soy profesional del transporte ..... □ 1</p> <p>B. Sí, soy comercial ..... □ 2</p> <p>C. No ..... □ 3 → 22</p>	<p>Los desplazamientos realizados por <b>profesionales del transporte</b> (taxistas, personas que conducen autobuses u otros medios de transporte de personas o mercancías, etc.) dentro del desarrollo de su profesión, <b>NO SE RECOGEN</b>.</p> <p>Los desplazamientos realizados por <b>comerciales</b>, aun los considerados como gestiones profesionales, <b>SI SE RECOGEN</b></p>
□ 2						
□ 3						

## COMPOSICIÓN DEL HOGAR (continuación)

22					
FRECUENCIA Y EXPERIENCIA DE USO POR DIFERENTES MOTIVOS					
	Recuperar respuestas de P3.2.3. (bicicletas clásicas en el hogar) y P3.2.4. (bicicletas eléctricas en el hogar)	22.10. ¿Suele usar la bicicleta para ir al trabajo?	22.20. ¿Suele usar la bicicleta para ir al lugar de estudio?	22.30. ¿Suele usar la bicicleta para hacer gestiones, ir al médico, hacer compras, visitas, quedar con amigos, ir al cine...?	22.40. ¿Suele usar la bicicleta para hacer deporte o pasear?
□ 1	P3.2.3./1 = 6 ó P.3.2.4./1 = 7	A. No procede, no trabaja ..... □ 98 B. No, nunca ..... □ 3 C. Sí, esporádicamente o dependiendo del tiempo (verano, ...) ... □ 2 D. Sí, con regularidad a lo largo del año ... □ 1	A. No procede, no estudia ..... □ 98 B. No, nunca ..... □ 3 C. Sí, esporádicamente o dependiendo del tiempo (verano, ...) ... □ 2 D. Sí, con regularidad a lo largo del año ... □ 1	A. No, nunca ..... □ 3 B. Sí, esporádicamente o dependiendo del tiempo (verano, ...) ... □ 2 C. Sí, con regularidad a lo largo del año ... □ 1	A. No, nunca ..... □ 3 → 23 B. Sí, esporádicamente o dependiendo del tiempo (verano, ...) ... □ 2 C. Sí, con regularidad a lo largo del año ... □ 1
	Recuperar respuesta P18 (sabe montar en bicicleta) B. No □ 1 → 23      A. Sí □ 6	22.11. ¿Cuántos días utilizó la bicicleta, en la <u>última semana</u> para ir al trabajo? ____ días	22.21. ¿Cuántos días utilizó la bicicleta, en la <u>última semana</u> para ir al lugar de estudio? ____ días	22.31. ¿Cuántos días utilizó la bicicleta, en la <u>última semana</u> para hacer alguna de estas actividades? ____ días	22.41. ¿Cuántos días utilizó la bicicleta, en la <u>última semana</u> para hacer deporte o pasear? ____ días
		22.12. ¿Y en el <u>último mes</u> ? ____ días → 22.20	22.22. ¿Y en el <u>último mes</u> ? ____ días → 22.30	22.32. ¿Y en el <u>último mes</u> ? ____ días → 22.40	22.42. ¿Y en el <u>último mes</u> ? ____ días ↓ 23
□ 2					

## COMPOSICIÓN DEL HOGAR (continuación)

	23	24	25
Nº DE RESIDENTE	¿SALIÓ EL DÍA DE REFERENCIA DE CASA POR CUALQUIER MOTIVO?	¿POR QUÉ NO SALIÓ?	EXISTENCIA DE MÁS PERSONAS POR RECOGER
□ 1	A. No..... □ 3 → 24 B. Sí, pero solo a pie a destinos cercanos (a menos de 5 minutos andando) ..... □ 5 → 25 C. Sí ..... □ 8 ↓ <b>Recoger los viajes o desplazamientos realizados → 25</b>	A. No quiso salir de casa ..... □ 91 B. Razones meteorológicas ..... □ 92 C. Estudió o trabajó en casa ..... □ 93 D. Enfermedad transitoria ..... □ 94 E. Enfermedad permanente ..... □ 95 F. Atención hogar familia ..... □ 96 G. Otro ..... □ 97  .....	A. No ..... □ 8 → <b>Bloque viajes</b> B. No, y no proceden desplazamientos ..... □ 5 → <b>FIN</b> C. Sí ..... □ 9 → <b>10</b>
□ 2			
□ 3			

## **DESPLAZAMIENTOS (O VIAJES) REALIZADOS A LO LARGO DEL DÍA DE REFERENCIA**

A continuación le realizaré una serie de preguntas relacionadas con los desplazamientos que usted realizó en el día de ayer. Tenga presente que cuando hablamos de viaje nos referimos a cualquier desplazamiento realizado a otro lugar por cualquier causa: trabajo, estudios, compras, ocio, gestiones...

Vamos a hablar ahora de cada uno de los viajes/desplazamientos. Por favor empecemos por el primero que realizó y posteriormente continuemos por orden

30	31	32	33	34	35	36	
Nº DE ORDEN		HORA DE INICIO	ACTIVIDAD EN ORIGEN (Usted viene de...)	LUGAR DE ORIGEN (ubicado/a en...)	ACTIVIDAD EN DESTINO (Usted va a...)	LUGAR DE DESTINO (ubicado/a en...)	¿CUÁNTAS VECES REALIZA ESTE DESPLAZAMIENTO A LA SEMANA?
1 RESIDENTE	2 VIAJE						
_ _	<input type="checkbox"/> 1	_ : _ (hh) (mm)	A. Residencia habitual ..... <input type="checkbox"/> 1 → <b>34</b> B. Otra vivienda ..... <input type="checkbox"/> 2 C. Trabajo habitual ..... <input type="checkbox"/> 3 D. Asuntos trabajo ..... <input type="checkbox"/> 4 E. Centro estudios ..... <input type="checkbox"/> 5 F. Ocio, cultura, deporte, paseos ..... <input type="checkbox"/> 6 G. Compras ..... <input type="checkbox"/> 7 H. Acompañamiento de ayuda o cuidado (a menores o personas adultas) ..... <input type="checkbox"/> 8 I. Gestiones personales, familiares ..... <input type="checkbox"/> 9 J. Médico / Hospital ..... <input type="checkbox"/> 10 K. Otros ..... <input type="checkbox"/> 11  .....	1. Tipo Vial  .....  (calle, plaza)  2. Vial  .....   3. Nº  .....   4. Lugar de Referencia:  .....   5. Municipio  .....  _____	A. Residencia habitual ..... <input type="checkbox"/> 1 → <b>36</b> B. Otra vivienda ..... <input type="checkbox"/> 2 C. Trabajo habitual ..... <input type="checkbox"/> 3 D. Asuntos trabajo ..... <input type="checkbox"/> 4 E. Centro estudios ..... <input type="checkbox"/> 5 F. Ocio, cultura, deporte, paseos ..... <input type="checkbox"/> 6 G. Compras ..... <input type="checkbox"/> 7 H. Acompañamiento de ayuda o cuidado (a menores o personas adultas) ..... <input type="checkbox"/> 8 I. Gestiones personales, familiares ..... <input type="checkbox"/> 9 J. Médico / Hospital ..... <input type="checkbox"/> 10 K. Otros ..... <input type="checkbox"/> 11  .....	1. Tipo Vial  .....  (calle, plaza)  2. Vial  .....   3. Nº  .....   4. Lugar de Referencia:  .....   5. Municipio  .....  _____	1. Nº veces   _ _    2. Intervalo  A. 1 a 2 veces ..... <input type="checkbox"/> 21 B. 3 a 5 veces ..... <input type="checkbox"/> 22 C. 6 a 10 veces ..... <input type="checkbox"/> 23 D. 11 a 15 veces ..... <input type="checkbox"/> 24 E. Más de 15 veces ..... <input type="checkbox"/> 25 F. Viaje esporádico ..... <input type="checkbox"/> 99



## ETAPAS POR DESPLAZAMIENTO

Dígame por orden y empezando por el primero, todos los distintos medios de transporte que ha utilizado durante este desplazamiento.

ENCUESTADOR/A: Tener en cuenta que un cambio de medio supone una etapa diferente y que no se recogen los trayectos realizados exclusivamente andando de una duración inferior a 5 minutos.

40			41			42	43	44
Nº DE ORDEN			MEDIO O MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO			¿CUÁNTO TARDA ANDANDO DESDE SU LUGAR DE PARTIDA HASTA TOMAR EL TRANSPORTE PÚBLICO? ¿Y DESDE QUE DEJA EL MEDIO DE TRANSPORTE HASTA SU DESTINO FINAL EN LA ETAPA?	TIPO DE BILLETE UTILIZADO	LUGAR DE APARCAMIENTO DEL VEHÍCULO EN DESTINO
1 RESIDENTE	2 VIAJE	3 ETAPA						
__	__	□ 1	A. Andando ..... □ 11 → 47 B. Bicicleta B.a clásica ..... □ 12 → 45 B.b eléctrica ..... □ 27 → 45 C. Coche ..... C.a conductor/a ..... □ 13 → 44 C.b pasajero/a ..... □ 14 → 44 D. Moto ..... □ 15 → 44	E. Taxi ..... □ 16 → 47 F. Camión o furgoneta ..... □ 17 → 44 G. Autobús G.a. urbano ..... □ 18 → 42 G.b. inter.urbano ..... □ 19 → 42 G.c. empresa/ colegio ..... □ 20 → 47 H. Tranvía ..... □ 21 → 42	I. Ferrocarril ..... □ 22 → 42 J. Transporte colectivo bajo demanda ..... □ 23 → 47 K. Otros transportes colectivos ..... □ 24 → 42 L. Patines, monopatinos no motorizados ..... □ 25 → 45 M. Patines eléctricos, segway ..... □ 26 → 45	1. Partida a transporte público __ minutos andando  2. Transporte público a destino __ minutos andando	A. Billete sencillo ..... □ 1 B. Billete varios viajes ..... □ 2 C. Tarjetas (BAT, BARIK, MUGI) C.a. Anónima ..... □ 3 C.b. Personalizada ..... □ 4 C.c. Tarifas especiales (jóvenes, Mayores de 65, servicios sociales...) ..... □ 5 D. Abono temporal ..... □ 6 E. Otro ..... □ 7 [...]	A. Parking privado ..... □ 1  B. Parking público B.a. gratuito ..... □ 3 B.b. de pago ..... □ 5  C. Calle C.a. zona OTA ..... □ 6 C.b. sin OTA ..... □ 7 C.c. doble fila ..... □ 8

## ETAPAS POR DESPLAZAMIENTO (continuación)

			45		46	47	48		
Nº DE ORDEN			INDIQUE POR DÓNDE DISCURRIÓ EN SU DESPLAZAMIENTO EN BICICLETA, PATINETE U OTRO MEDIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL		¿CÓMO APARCÓ SU BICICLETA, PATINETE U OTRO MEDIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN SU LUGAR DE DESTINO?	DURACIÓN DE LA ETAPA	EXISTENCIA DE MÁS ETAPAS, MÁS VIAJES O MÁS PERSONAS SUSCEPTIBLES DE SER RECOGIDAS		
1 RESIDENTE	2 VIAJE	3. ETAPA							
		<input type="checkbox"/> 1	<p>1. transcurso</p> <p>1. Por la calzada normal con los coches ..... <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2</p> <p>2. Por calles con velocidad reducida o carril bici pintado ..... <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</p> <p>3. Por bidegorri o vía ciclista ..... <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6</p> <p>4. Por aceras ..... <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8</p> <p>5. Por zonas peatonales ..... <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2</p>	<p>2. ¿Y cuál en mayor medida? señalar sólo 1 (la mayoritaria)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p> <p><input type="checkbox"/> 3</p> <p><input type="checkbox"/> 4</p> <p><input type="checkbox"/> 5</p>	<p>A. Red de aparcamientos seguros Vgbiziz ..... <input type="checkbox"/> 1</p> <p>B. Candada a otros aparcabizis ..... <input type="checkbox"/> 2</p> <p>C. Candada a mobiliario urbano ..... <input type="checkbox"/> 3</p> <p>D. En un cuarto de bicis, garaje o trastero ..... <input type="checkbox"/> 4</p> <p>E. Dentro del lugar de destino</p> <p>E.1. A nivel de calle ..... <input type="checkbox"/> 5</p> <p>E.2. En otra planta ..... <input type="checkbox"/> 6</p>	<p>_____ : _____</p> <p>(hh) (mm)</p>	<p>1. ¿Utilizó otro modo de transporte?</p> <p>A. No ..... <input type="checkbox"/> 2 →</p> <p>B. Sí ..... <input type="checkbox"/> 8 → 40.3</p>	<p>2. ¿Realizó ayer más desplazamientos?</p> <p>A. No ..... <input type="checkbox"/> 2 →</p> <p>B. Sí ..... <input type="checkbox"/> 8 → 30.2</p>	<p>1. Más individuos</p> <p>A. No ..... <input type="checkbox"/> 2 → FIN</p> <p>B. Sí ..... <input type="checkbox"/> 8 → 30.1</p>

POR ÚLTIMO, AGRADECERLE SU PARTICIPACIÓN Y COMENTARLE QUE SI LO DESEA, NOS GUSTARÍA INFORMARME DE LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA POR HABER PARTICIPADO EN ELLA. ¿PODRÍA FACILITAR NOS SU CORREO ELECTRÓNICO?

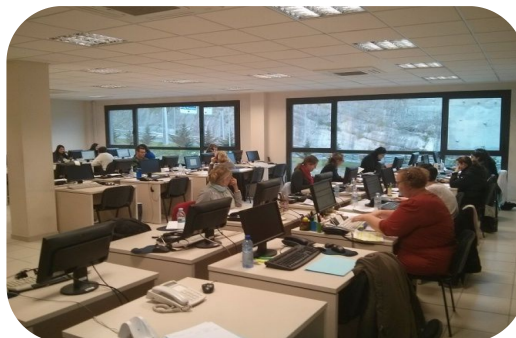
A. No, no me interesa recibir información.....  1

B. Si .....  2 e-mail: \_\_\_\_\_

**MUCHAS GRACIAS POR SU PARTICIPACIÓN**

### A3.- El trabajo de campo: calendario, equipo y principales resultados

Para la captura de la información vía telefónica, se ha utilizado la plataforma de entrevistas **CATI** integrada en GANDÍA INTEGRA localizada en el **centro de atención telefónica** de la empresa, con 60 puestos.



El seguimiento de las llamadas tanto entrantes como salientes se realiza mediante la plataforma SUTIL.

Se ha contó con un equipo de 7 personas, desde el inicio de la recogida de información, que a partir de la cuarta semana se incrementó hasta 10 para poder atender las necesidades de producción que, tal y como ya se ha adelantado, surgieron para intentar alcanzar el objetivo de individuos previsto.

Estas y estos agentes de campo, que estaban bajo la supervisión de la persona responsable del *Call Center*, fueron seleccionados del **equipo habitual de colaboradores de Ikertalde** y cumplían con los requisitos sobre **conocimiento de las dos lenguas oficiales** de la Comunidad que se establecen en este tipo de Estudios.

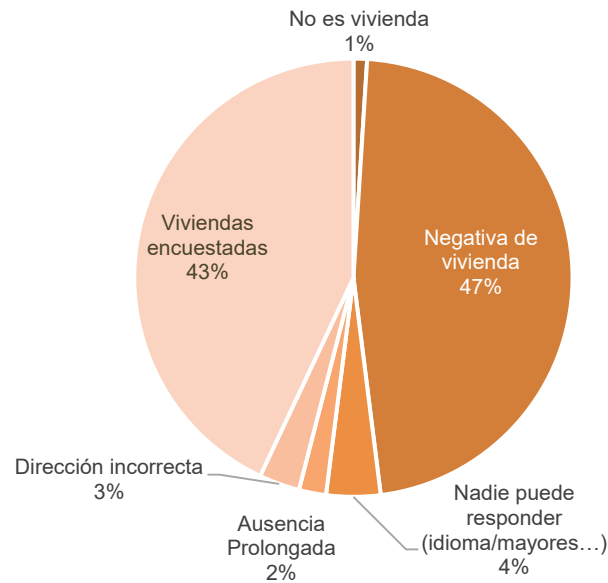
La recogida de información se desarrolló a lo largo de las **seis semanas** que van desde el martes 7 de mayo de 2019 hasta el viernes 14 de junio.

La información sobre desplazamientos que los individuos debían aportar se refería a los realizados en un día laborable el **día anterior** al de la encuesta. Este hecho, limitaba los días de encuestas a los martes, miércoles, jueves y viernes.

Hay que señalar que previamente, los días 9, 10 y 11 de abril se llevó a cabo un **pretest** que perseguía disponer de información sobre la viabilidad del método de encuesta y el cuestionario diseñado. No se produjeron incidencias significativas en ese proceso de prueba.

Así pues, se contactaron 5.337 viviendas para conseguir las 2.300 encuestas previstas en viviendas.

### Resultado de campo: Contacto con viviendas



Es llamativo el importante número de viviendas fallidas por negativa a colaborar: 47%. Probablemente producto de la imposibilidad de envío de una carta de presentación a las viviendas de la muestra donde explicarles los objetivos del Estudio y anunciando el próximo contacto del personal de campo. El resto de las incidencias fallidas afectaron al 10% de viviendas contactadas: el 4% se refiere a la incapacidad para contestar (por enfermedad, idioma, edad...) de los y las residentes y el 3% a que la dirección de partida no correspondía con la real de las viviendas contactadas.

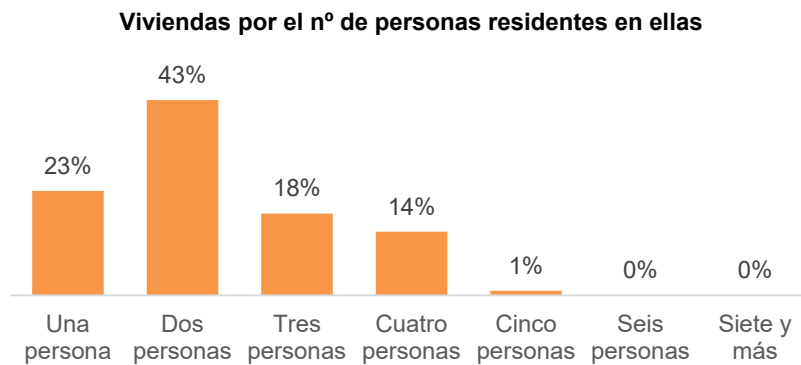
En el proceso de **depuración/validación** de la información recogida, se tuvieron que desechar 46 viviendas encuestadas debido a que no aportaban (ninguno/a de sus residentes) información válida sobre sus desplazamientos. Las **viviendas encuestadas válidas** fueron, finalmente, **2.254** distribuidas, por zonas, como se presenta a continuación; junto con la distribución por día de referencia de los desplazamientos.

ZONAS	Encuestas Validas
<b>ZONAS</b>	<b>2.254</b>
22261. Txagorritxu	212
24622. Centro Sur	261
25034. Zabalzana	217
25584. Lakua Norte	213
26109. Lakua Sur	220
27478. Sur	264
28852. Pilar	254
31067. Salburua	248
31692. Centro Norte	273
39999. Rural	92

Viviendas encuestadas según día de referencia

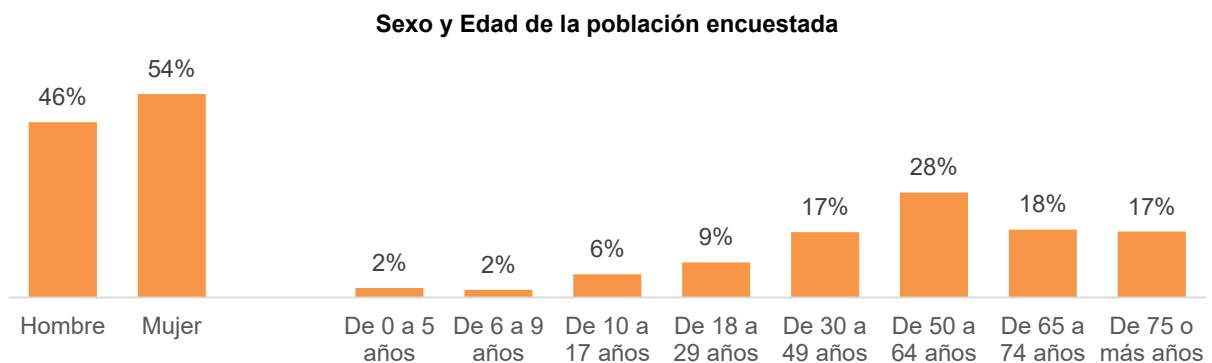


Estas viviendas encuestadas presentaban un tamaño medio (residentes) de **2,27 personas**.



Más de la mitad (54%) son hogares con al menos una persona de 65 años y en poco más del 16% de los hogares reside, al menos, una persona menor de 18 años.

En las 2.254 viviendas familiares encuestadas se han recogido **5.132 personas** con la siguiente distribución por sexo y edad.



Cualquier desajuste respecto a los datos disponibles del Universo de Referencia (tanto de viviendas como de sus residentes), se corrigen en la fase de elevación de datos. En efecto, en el proceso de elevación que se presenta más adelante, se corrigen los sesgos producidos en la fase de captura de datos; para poder dar a cada elemento muestral el peso que le corresponda para inferir su información a la población que representa.

Otro resultado de interés que se debe resaltar se refiere a las personas que no se desplazaron el día de referencia. De las 5.132 personas que residen en las viviendas encuestadas, únicamente se recogía información sobre sus desplazamientos a las personas de 6 o más años (5.007). De ellas, 463 (9%), habiendo realizado desplazamientos, no han querido proporcionar información sobre ellos. Por lo tanto, **4.544 personas han informado** sobre la existencia de desplazamientos en el día de referencia, con el siguiente resultado:

Ausentes en la vivienda ( <i>estudios, trabajo, vacaciones...</i> ) el día de referencia	82	1,8%
No se desplazaron el día de referencia	211	4,6%
Se desplazaron a destinos cercanos (menos de 5 minutos, andando)	221	4,9%
Sí se desplazaron el día de referencia	4.030	88,7%

Las personas que no se desplazaron en el día de referencia (211) aducían las siguientes razones:

No quisieron salir de casa	70	33%
Razones meteorológicas	9	4%
Estudió o trabajó en casa	14	7%
Enfermedad transitoria	48	23%
Enfermedad permanente	47	23%
Atención hogar/familia	14	7%
Otras razones	9	4%

En definitiva, se han recogido **13.415 desplazamientos en 14.783 etapas.**

## A4.- Método de elevación aplicado

Habitualmente, tras la recogida de información y previo a la explotación (tabulación) y análisis de los datos es necesario **reajustar los desequilibrios de proporcionalidad** que se producen

- por los desajustes teóricos que se derivan del propio diseño muestral;
- por el desarrollo del trabajo de campo: para corregir los sesgos que se producen por el hecho de sustituir las viviendas fallidas en el intento de encuesta.

Este reajuste se realiza con la **ponderación-elevación** de los datos. Y se define, normalmente, sobre las variables que intervienen en el diseño muestral (variables de estratificación del Universo).

El proceso de elevación consiste en la generación de una variable específica ("*elevador*") que al actuar (ponderar) sobre los datos recogidos en la Encuesta, permita inferir la información recogida al conjunto de la población que representa. Esa ponderación reproduce en el fichero muestral la misma estructura del Universo respecto a las variables que intervienen en la generación del elevador (las citadas variables de estratificación, como mínimo, y otras que se determinen).

Operativamente, para la generación este tipo de variables (elevador/ponderador) en este Estudio se utilizó el **módulo de Calibración** del paquete estadístico SPSS: **RAKE**. Los parámetros de ejecución que se aplicaron fueron:

- Variables a reproducir ("*Dimensión*")
  - Dim 1.
  - Dim 2.
  - ...
  - Dim x.
- Valor a reproducir: Número de *viviendas/individuos* del universo de referencia.
- Resto de parametrización
  - Iteraciones máximas: 20
  - Convergencia: 0,0001
  - Delta: 0,5

Este módulo genera una nueva variable (el elevador) a través de iteraciones que acaban reproduciendo (o muy próximo) el peso relativo de las variables (*dimensiones*) que intervienen en la definición. Concretamente, el proceso de generación de la *variable-elevador* consiste en ajustar los datos de la encuesta de las *variables-dimensión* a los datos del marco de referencia. Para ello, se realizan una serie de iteraciones (máximo de 20) hasta que el resultado obtenido cumple con el requisito de convergencia establecido (0,0001).



En efecto, la *variable-elevador* aplicada sobre los datos de la encuesta reproduce, para las *variables-dimensión*, la misma proporción que la que se dispone en el Universo. Y esa *variable-elevador* generada es la que se aplica al resto de la información de la encuesta, infiriendo de esta forma los datos de la encuesta al colectivo total.

Ya se ha dejado explícito más arriba que en este Estudio se distinguen varias entidades de información: los **hogares**, sus **residentes**, los **desplazamientos** de éstos y las **etapas** que los constituyen. Y para cada una de ellas se recogía, en el cuestionario, sus propias informaciones.

De estas cuatro entidades, se disponía de información de referencia (marco) para las viviendas y las personas. Por lo tanto, se ha podido generar un elevador de viviendas y otro de personas<sup>7</sup>.

## Elevador de Viviendas: ELE\_Rk\_V

Para la generación de este elevador, se utilizó la siguiente información marco a reproducir:

ZONA	Una persona	Dos personas	Tres personas	Cuatro personas y más	TOTAL Viviendas
31692 CENTRO NORTE	5.233	4.693	2.251	2.176	<b>14.353</b>
24622 CENTRO SUR	4.541	3.628	1.951	2.014	<b>12.134</b>
25584 LAKUA NORTE	2.765	2.389	2.052	2.739	<b>9.945</b>
26109 LAKUA SUR	2.069	2.881	2.310	2.582	<b>9.842</b>
28852 PILAR	3.708	5.043	2.135	2.034	<b>12.920</b>
39999 RURAL	397	403	259	366	<b>1.425</b>
31067 SALBURUA	4.273	3.772	2.573	2.697	<b>13.315</b>
27478 SUR	3.230	3.411	2.043	2.279	<b>10.963</b>
22261 TXAGORRITXU	2.287	3.178	1.702	1.716	<b>8.883</b>
25034 ZABALGANA	3.695	2.239	1.945	2.672	<b>10.551</b>
	<b>32.198</b>	<b>31.637</b>	<b>19.221</b>	<b>21.275</b>	<b>104.331</b>

La combinación de estas dos variables constituyó el **vector básico** de *variable-dimensión* del proceso.

Además de ella, intervinieron como variables de calibración auxiliares:

- El porcentaje, en Vitoria-Gasteiz, de viviendas con al menos una persona de 65 o más años: **34%**.
- El porcentaje, en Vitoria-Gasteiz, de viviendas con al menos una persona menor de 18 años: **26%**.

<sup>7</sup> Debido a la existencia de personas que se negaron a proporcionar información sobre sus desplazamientos, fue necesario (tras estimar un marco a reproducir) un elevador de desplazamientos.

## Elevador de Personas: ELE\_Rk\_I

Ni que decir tiene que el elevador generado previamente para las viviendas se debe aplicar sobre las personas que residen en esas viviendas y, en ese resultado, aplicar el proceso de generación del elevador correspondiente a las personas residentes.

En el **marco básico** a reproducir correspondiente a la población, intervienen la variable ZONA, la variable SEXO y los estratos de EDAD, tal y como aparecen en el primer cuadro presentado al comienzo de este Anexo.

Las combinaciones ZONA-EDAD y ZONA-SEXO determinaron los dos **vectores básicos** de *variables-dimensión* en este proceso. Aunque también en este caso se ha podido contar con información de una variable auxiliar para reforzar el proceso: actividad de las personas (en el conjunto de Vitoria-Gasteiz):

- Hasta 6 años: 5,7%
- Estudiantes: 17,2%
- Trabajando: 42,1%
- En paro: 5,2%
- Resto (inactivos o inactivas): 29,7%

## Elevador de Desplazamientos y Etapas: ELE\_Rk\_D

La necesidad de construir este tercer elevador vino por la existencia de personas que, afirmando que sí salieron el día de referencia de casa, se negaron a proporcionar información de los desplazamientos que realizaron. Si no se hubiese dado esa circunstancia, el propio elevador de personas, aplicado sobre la entidad de información desplazamiento o etapa, proporcionaría la información inferida al conjunto de la población. Pero, en la medida en que la **estructura poblacional** (ZONA-EDAD; ZONA-SEXO y variable auxiliar de actividad) del colectivo que se desplaza puede diferir de la estructura del colectivo que aporta información de los desplazamientos, se hace necesario generar un nuevo elevador para reproducir aquella.

Así pues, el marco de referencia quedó determinado por la información estructural (tras aplicar el elevador de individuos) de las personas que sí se desplazaron (dieran o no información de sus desplazamientos).

En el cuadro adjunto se presenta la información referente a los vectores de dimensión ZONA-EDAD y ZONA-SEXO.

ZONA	TOTAL	SEXO		EDAD						
		Hombres	Mujeres	6-9 años	10-17 años	18-29 años	30-49 años	50-64 años	65-74 años	>= 75 años
22261. TXAGORRITXU	19.510	8.768	10.742	524	1.205	2.204	4.120	5.358	3.458	2.640
24622. CENTRO SUR	23.094	10.630	12.464	766	1.666	2.314	5.817	5.978	3.093	3.460
25034. ZABALGANA	21.315	11.180	10.135	1.871	2.092	1.748	12.716	2.363	308	216
25584. LAKUA NORTE	22.573	11.113	11.460	1.434	3.892	1.974	9.073	4.248	1.064	889
26109. LAKUA SUR	23.447	11.683	11.763	875	2.637	3.213	6.576	6.998	2.091	1.057
27478. SUR	24.503	11.794	12.708	963	2.055	3.398	6.482	5.967	2.929	2.709
28852. PILAR	26.217	12.805	13.412	794	1.541	2.882	6.689	5.552	4.773	3.986
31067. SALBURUA	26.978	13.193	13.785	1.651	2.181	2.730	11.969	5.021	2.023	1.403
31692. CENTRO NORTE	27.729	13.578	14.151	923	1.835	3.202	7.892	6.422	3.745	3.710
39999. RURAL	3.555	1.875	1.681	149	325	423	954	936	408	361
<b>TOTAL</b>	<b>218.921</b>	<b>106.620</b>	<b>112.301</b>	<b>9.951</b>	<b>19.430</b>	<b>24.086</b>	<b>72.288</b>	<b>48.842</b>	<b>23.892</b>	<b>20.431</b>

Y en lo que hace referencia a la variable auxiliar utilizada, los datos fueron:

- Estudiantes: 18,8%
- Trabajando: 46,7%
- En paro: 5,3%
- Resto (inactivos o inactivas): 29,2%

Esta es la información que el elevador generado reproducía para las variables que han intervenido en su definición. Aplicado el elevador sobre el resto de información (desplazamientos o etapas) produce los datos utilizados para el análisis que se ha realizado.