

## **1. PROYECTO EUROPEO.**

La iniciativa del proyecto “la ciudad sin mi coche” tiene sus orígenes en la década de los 90, en la que se desarrollan diversas actividades a nivel local y que promocionaban actuaciones con la finalidad de impulsar una utilización más racional del vehículo privado y el fomento del transporte público.

La satisfacción expresada por los ciudadanos con estas medidas, hizo que el Ministerio francés de Medio Ambiente y Planificación Territorial lanzara una operación a escala nacional.

Estas iniciativas que buscan un desarrollo sostenible de las ciudades tienen como marco de referencia la Directiva de la Unión Europea sobre la calidad del aire, y se ajustan a las prioridades en materia de movilidad, transporte urbano y calidad de vida de las ciudades.

Con estos antecedentes la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea decidió apoyar el proyecto dentro del Programa LIFE.

El 4 de febrero de 2000, la Comisaría Europea de Medio Ambiente, Margot Wallström, acompañada de diversos representantes de países comunitarios, convocaron a todos los Estados Miembros a participar en la realización del día “la ciudad, sin mi coche”.

Al llamamiento respondieron más de 800 ciudades europeas, a las que se sumaron otras de diversos países.

Las ciudades que celebraron la jornada intentan aumentar la conciencia pública sobre la contaminación, y reafirmar alternativas posibles a las pautas actuales de movilidad urbana, buscando un uso más racional del automóvil u promoviendo otros modos de transporte menos agresivos con el medio ambiente.

Para asegurar el éxito de la operación, se establecieron criterios organizativos homogéneos, que las ciudades participantes se comprometieron cumplir firmando la Carta Europea. (Ver **ANEXO 4**).

El proyecto estuvo organizado en cada Estado Miembro a través de una coordinación europea en la que participaron representantes de los Estados. Estos representantes estatales eran a su vez coordinadores de las actividades en cada uno de los Estados.

Los coordinadores nacionales desempeñaron una función impulsadora y participativa, y garantizaron:

- a) La cohesión del mensaje.
- b) La definición de una metodología común.
- c) La comunicación.
- d) La publicidad en toda la nación.

También se encargaron de la difusión a las ciudades participantes de las herramientas técnicas y de comunicación desarrolladas por todos los promotores y coordinadores del proyecto.

Los promotores del Día Europeo son:

- a) Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea. Programa LIFE.
- b) Ministerio francés de Medio Ambiente y Planificación del Territorio.
- c) ADEME (Agencia Francesa de la Energía y del Medio Ambiente)
- d) Ministerio italiano de Medio Ambiente.

## **2. EL PROYECTO EN ESPAÑA.**

El Ministerio de Medio Ambiente y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDEA) iniciaron conjuntamente una intensa actividad para llevar a cabo la preparación, organización y coordinación del evento en España.

La promoción del día “la ciudad, sin mi coche” fue desarrollada mediante la edición y aportación a las autoridades locales de los materiales de promoción, la Carta Europea y manuales organizativos.

El 29 de febrero de 2000 se realizó la reunión de lanzamiento del proyecto, a la que fueron convocadas las capitales de provincia y grandes ciudades, donde se tomaron diversas medidas.

Para una mejor preparación y coordinación del proyecto, se procuró involucrar en él al mayor número de niveles institucionales, creándose el 4 de mayo 2000, en una primera reunión de coordinadores, un Comité Técnico. Entre las decisiones tomadas, se fijó el 15 de julio de 2000 como fecha límite para la firma de la Carta Europea por parte de las ciudades.

En una segunda reunión de la participaron el Comité Técnico y el Pleno de Ciudades, el día 22 de junio 2000, se eligieron las ciudades que serían directamente evaluadas por los coordinadores.

El 27 de junio 2000 se realizó la presentación nacional del día “la ciudad, sin mi coche”.

Cumplido el plazo de inscripción, el 15 de julio de 2000, eran 215 las ciudades que habían firmado la Carta Europea. Entre las que se cuentan 41 capitales de provincia, 35 ciudades mayores de 50.000 habitantes y 139 municipios de menor tamaño (Ver **ANEXO 5**).

España se convirtió en el país con mayor número de ciudades participantes, que representaban una población de 17.769.421 habitantes, casi el 50% del total nacional y estando presentes todas las Comunidades Autónomas. A éstas se deben agregar un gran número de ciudades que participaron de la celebración del DIA, y que no fueron incluidas en los datos oficiales por estar inscritas fuera de plazo.

La coordinación fue realizada conjuntamente por:

- a) Ministerio de Medio Ambiente Dirección General de Calidad Evaluación Ambiental.
- b) Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDEA):

### **3. RESULTADOS DEL “DÍA SIN MI COCHE” EN ESPAÑA.**

La evaluación de la participación española en el día “la ciudad, sin mi coche” se realizó en 3 niveles. Para ello se contó con la información enviada por un total de 116 ciudades, entre las que se encuentran 97 ciudades inscritas antes del límite del 15 de julio de 2000 y 19 ciudades inscritas con posterioridad a dicha fecha.

La información básica (Ver **ANEXO 5**), fue proporcionada por los municipios participantes en la jornada (Ver **TABLA 5**).

	<b>Ciudades inscritas</b>	<b>Ciudades que enviaron información</b>	<b>Porcentaje de la respuesta</b>
<b>Ciudades evaluadas directamente</b>	9	9	100%
<b>Capitales de provincia</b>	41	38	93%
<b>Otros municipios (más de 50.000hab.)</b>	35	14	40%
<b>Otros municipios (menos de 50.000hab.)</b>	139	45	32%
<b>TOTAL</b>	215	97	45%

**TABLA 5.** Municipios participantes en “el día sin coche” 2000.

### 3.1. Primer nivel de evaluación.

Los resultados pertenecen a 9 de las ciudades participantes que fueron seleccionadas por el Comité Técnico y el Pleno de Ciudades (Ver **TABLA 6**).

Barcelona
Castellón de la Plana
Ciudad Real
Gijón
Murcia
Pamplona
Santa Cruz de Tenerife
Sevilla
Valladolid

**TABLA 6.** Ciudades consideradas en el primer nivel.

#### 3.1.1. Tráfico y transporte público.

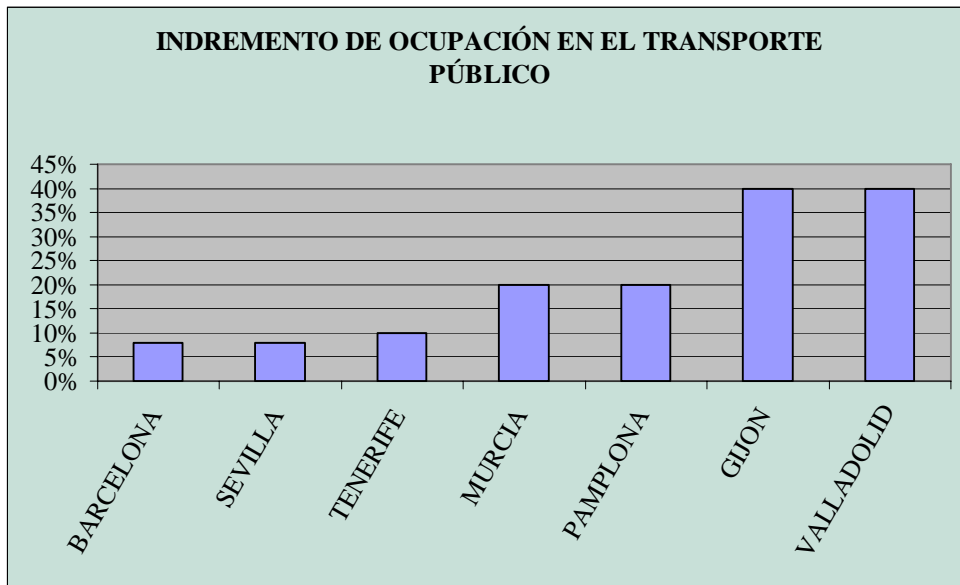
Aunque los resultados han sido dispares, son muy significativos, teniendo ya que una disminución en el tráfico de vehículos en el ámbito urbano de un 10% es muy apreciable en la fluidez de la circulación. (Ver **TABLA 7**).

Ciudades	Reducción de tráfico 22-09-00
Sevilla	9,15%
Barcelona	9%
Gijón	10%
Castellón	10%
Murcia	20%
Tenerife	20%
Valladolid	40%
Ciudad Real	50%

**TABLA 7.** % de reducción del tráfico el día “la ciudad, sin mi coche”.

De hecho, las modificaciones en los servicios de transporte público urbano y la prohibición de la circulación en algunas calles céntricas de las ciudades implicación un incremento en la ocupación del transporte público durante el día “la ciudad, sin mi coche”.

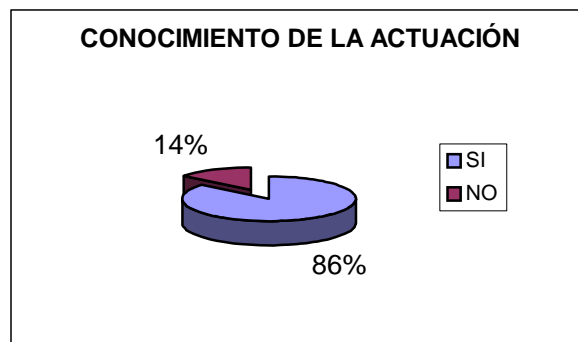
Por otro lado las actividades promocionando la utilización de la bicicleta como modo de transporte alternativo, tuvieron efecto en el aumento del número de ciclistas durante la jornada. (Ver **GRAFICO 1**).



**GRAFICO 1.** Incremento de la ocupación en el transporte público.

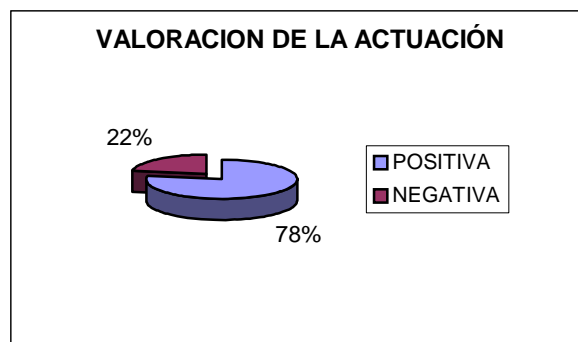
### 3.1.2. Opinión ciudadana.

Se observó el alto nivel de conocimiento de la actuación, lo que indica el buen trabajo de promoción realizado, el 85,7 % de los encuestados conocía la realización del DIA. (Ver **GRAFICO 2**).



**GRAFICO 2.** Conocimiento de la actuación por parte de la gente.

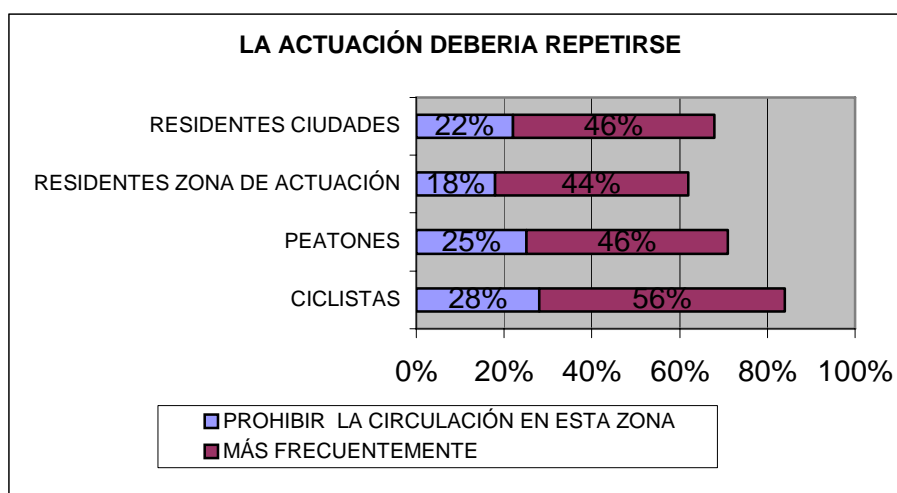
Además el grado de valoración positiva fue alto, alcanzado el 77,8%. (Ver **GRAFICO 3**).



**GRAFICO 3.** Grado de la valoración de la actuación

Siendo todos los colectivos lo que valoraron de manera positiva la actuación.

Tampoco se puede olvidar que los ciudadanos de estas 9 ciudades del 1ª nivel ven favorable una repetición más frecuente de la jornada. Incluso un importante porcentaje apoya la prohibición total del tráfico en las zonas de actuación. (Ver **GRAFICO 4**).



**GRAFICO 4.** Repetición de la actuación

Por último entre los beneficios que los ciudadanos encontraron en las medidas tomadas sobresalen:

- a) La mayor tranquilidad percibida.
- b) La disminución del ruido.
- c) La menor contaminación.

### 3.2. Segundo nivel de evaluación.

En este nivel se analiza la participación de las capitales de provincia españolas en la realización de día “la ciudad, sin mi coche”. (Ver **TABLA 8**).

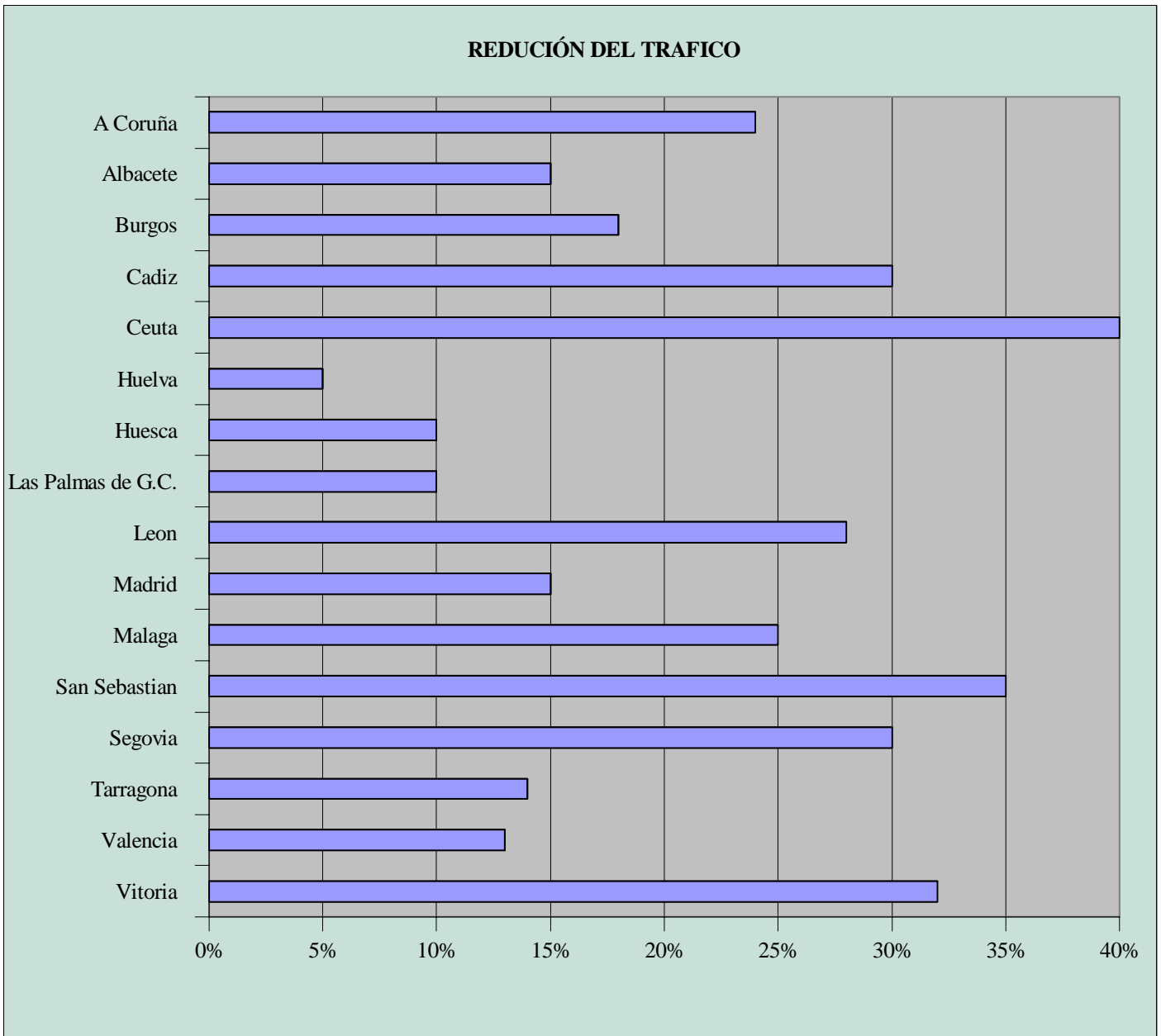
A Coruña	Albacete	Alicante	Ávila
Bilbao	Burgos	Cáceres	Cádiz
Ceuta	Córdoba	Cuenca	Granada
Huelva	Huesca	Gran Canaria	León
Lleida	Logroño	Lugo	Madrid
Málaga	Melilla	Mallorca	Palencia
Salamanca	San Sebastián	Segovia	Soria
Tarragona	Toledo	Valencia	Vitoria
	Zamora	Zaragoza	

**TABLA 8.** Ciudades consideradas en el segundo nivel.

### 3.2.1. Trafico y transporte público.

En todas las capitales de este nivel de las que se disponen de datos se registró una reducción de tráfico muy significativa, que demuestran, una vez más, el éxito de la jornada.

En el 93% de los casos la reducción fue superior al 10%, y en el 60%, de los casos, la reducción de tráfico fue superior al 15%. (Ver **GRAFICO 5**).



**GRAFICO 5.** Reducción del trafico en las ciudades del segundo nivel.

El transporte público aumentó su ocupación en 20 capitales evaluadas y en el 75% de ellas el incremento fue igual o superior al 10%.

Por último la velocidad del transporte público mostró una mejora en 7 ciudades.

Por el contrario el número de ciclistas solo registró un incremento en 9 capitales. (Ver **TABLA 9**).

Ciudad	Aumento ciclistas
Cádiz	0,0%
Segovia	3,0%
Valencia	3,9%
Tarragona	4,0%
Málaga	5,0%
Huelva	10,0%
Granada	15,0%
Huesca	25,0%
Burgos	600,0%
Ceuta	700,0%

**TABLA 9.** Incremento del número de ciclistas.

### 3.2.2. Opinión ciudadana.

El apoyo a favor de la jornada es casi unánime. Solo algunos colectivos, en casos puntuales, se mostraron cautos a la hora de aprobar la realización del proyecto. (Ver **TABLA 10**).

CIUDAD	Muy buena	Buena	Bastante mala	Mala
Ávila	66,7%	33,3%		
Burgos	20,0%	70,0%	10,0%	
Cádiz		100%		
Huesca	7%	93%		
León	90,0%			10,0%
Málaga	46%	52%		2%
Palencia	50,0%	50%		
Salamanca	30,0%	70,0%		
San Sebastián	63%	27%	3%	7%
Segovia	40,0%	60,0%		
Tarragona		60%		
Valencia		100%		
Zamora	40,0%	60,0%		

**TABLA 10.** Valoración de la actuación por parte de los ciclistas.

### 3. 3. Tercer nivel de evaluación.

En este nivel se analiza la participación de algunas ciudades de diversas comunidades y diferentes nº de habitantes. (Ver **TABLA 11**).



<b>COMUNIDAD AUTONOMA</b>	<b>CIUDAD</b>
<b>Andalucia</b>	Dos Hermanas
	El Puerto de Santa María
	La Rinconeda
	Montilla
	Ecija
<b>Baleares</b>	Mahon
	Ibiza
<b>Canarias</b>	Puerto de la Cruz
<b>Castilla León</b>	Aranda de Duero
	Medina del Campo
	Miranda de Ebro
	Ponferrada
	San Andrés de Rabanedo
<b>Castilla la Mancha</b>	Almansa
<b>Cataluña</b>	Amer
	Badalona
	Blanes
	Caldes de Montbui
	Cardedeu
	Cassa de la Selva
	Castellar del Vallés
	Castelldefers
	Cerdanyola del Valés
	Cornellá de Llobregat
	Cunit
	Espulgues de Llobregat
	Esponella
	Flacá
	Granollers
	Igualada
	La Garriga
	La Selva
	La Roca del Vallés
	Hospitalet de Llobregat
	Llagostera
	Mataró
	Montcada I Reixac
	Olesa de Montserrat
	Olot
	Palafrugell
	Parets del Vallés
	Ripio
	Roses
	Sabadell
	Sallent
	Salou
	Sant celoni
Sant Cougat del Valles	
Sant Feliu de Llobregat	
Sant Llorenç Savall	
Santa Perpétua de Mogoda	
Tiana	
Torelló	
Torroella de Montgrí	

	Vallfogoma de Blaguer
	Valls
	Vic
	Viladecans
	Viladecavalls
	Villanova de Bellpuig
	Vilanova de Camí
	Volanova I la Geltrú
<b>Galicia</b>	Santiago de Compostela
<b>Madrid</b>	Getafe
<b>Murcia</b>	Totana
<b>Pais Vasco</b>	Irún
<b>Valencia</b>	Crevillent
	La Vall D'uxió
	Ontinyent
	Villareal

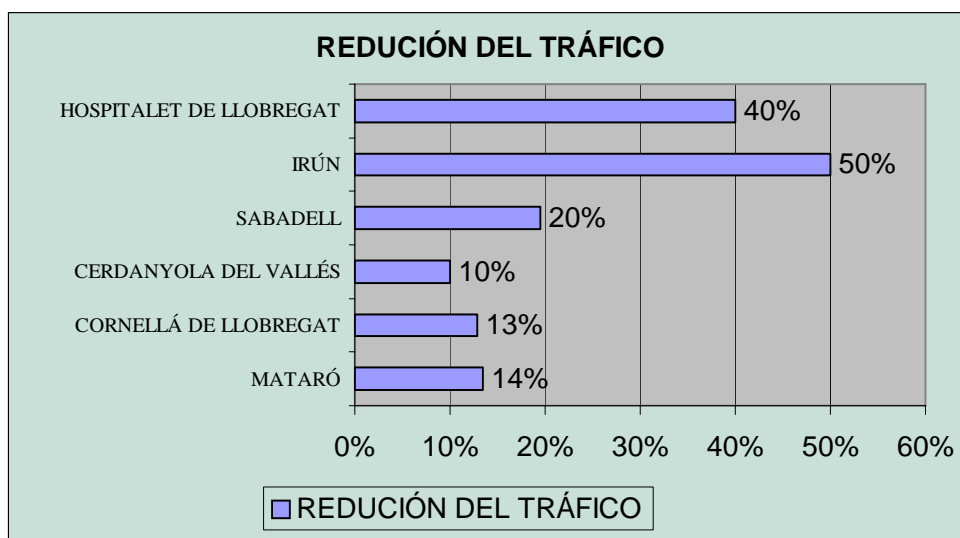
**TABLA 11.** Ciudades consideradas en el tercer nivel.

Estos municipios están clasificados en 2 categorías:

- a) Municipios de más de 50.000 habitantes.
- b) Municipios de menos de 50.000 habitantes.

### 3.2.1. Tráfico y transporte público.

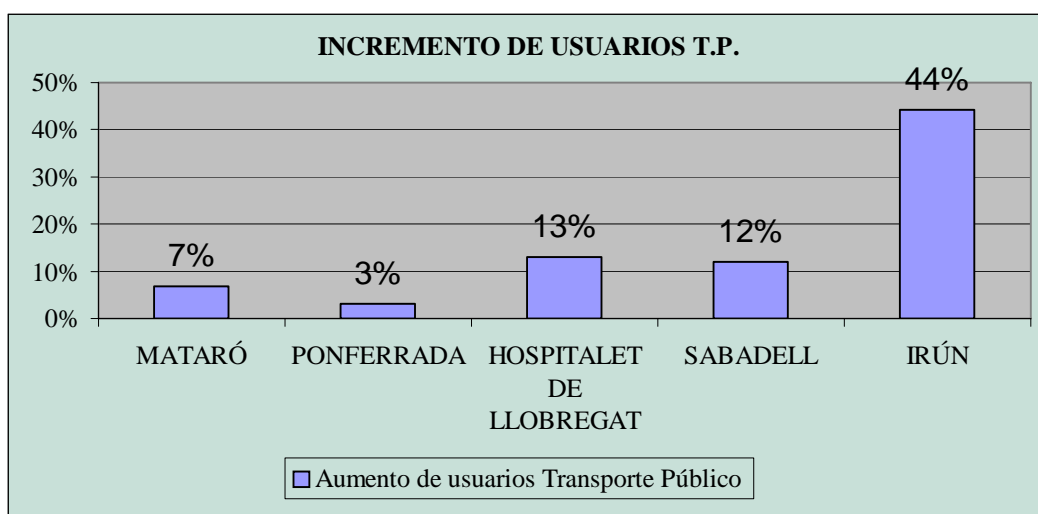
Respecto a los municipios de más de 50.000 habitantes, las ciudades donde menos se redujo el tráfico fueron: Mataró (13,5%), Cornellá de Llobregat (12,9%) y Cerdanyola del Vallés que alcanzó una reducción aproximada del 10%. Respecto las ciudades con mayor reducción de tráfico están: Sabadell con 19,5%, Irún 50% y Hospitalet de Llobregat con 40%. (Ver **GRAFICO 6**).



**GRAFICO 6.** Reducción del tráfico en varias ciudades.

En lo referente a los municipios de menos de 50.000 habitantes, en el 87% de los municipios la reducción del tráfico fue de un 10% o superior. Además en el 43% de los mismos la disminución fue mayor al 15%.

En cuanto al transporte público, en los municipios de más de 50.000 habitantes, destaca Irún con un incremento de 44,3% de usuarios de transporte público. En Hospitalet de Llobregat el aumento de ocupación llegó al 13% y al 12% en Sabadell. Por debajo de estos niveles se verificaron resultados positivos en Mataró (6,8%) y en Ponferrada (3%). (Ver **GRAFICO 7**).



**GRAFICO 7.** Aumento de usuarios del Transporte Público.

En los municipios de menos de 50.000 habitantes en un 64% de los municipios se registraron niveles superiores en 15 puntos respecto a los de un día normal.

CIUDAD	MENOR	MEDIO	MAYOR
<b>Crevillent</b>	0,5%		
<b>Irún</b>	5,0%		
<b>Cunit</b>	10,0%		
<b>Medina del Campo</b>	10,0%		
<b>Aranda de Duero</b>	10,0%		
<b>Sallent</b>	10,0%		
<b>Castellbisbal</b>	10,0%		
<b>Torroella de Montgri</b>	10,0%		
<b>Puerto de la Cruz</b>		15,0%	
<b>Espulgues de Llobregat</b>		20,0%	
<b>Ontinyent</b>		30,0%	
<b>Mataró</b>			237,5%
<b>Montilla</b>			300,0%
<b>Totana</b>			500,0%

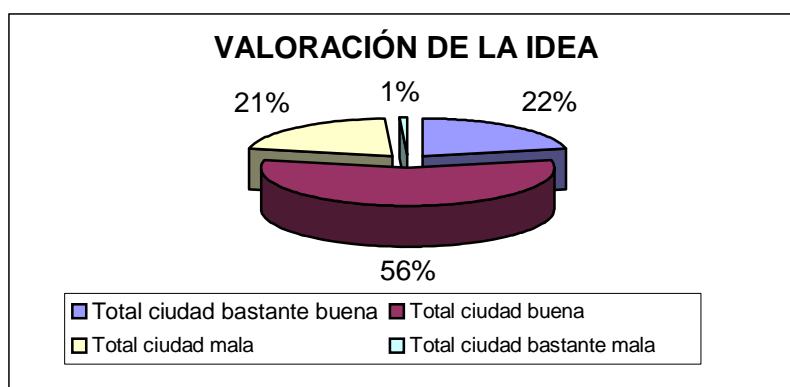
**TABLA 12.** Incremento de ciclistas de varios municipios.

En cuanto a la velocidad del transporte público se registraron mejoras en Flaca, Amer y Olesa de Montserrat (5% en cada una). En Puerto de la Cruz obtuvieron una velocidad de un 20% mayor a la habitual y en Cunit de un 25%.

Por último, el número de ciclistas se vió aumentado en 14 de los municipios evaluados. Así en el 43% de estos el crecimiento fue superior al 15% y en el 21% de los mismos, los ciclistas aumentaron en más del 200% durante la realización de la jornada. (Ver **TABLA 12**).

### 3.3.2. Opinión ciudadana.

La visión positiva hacia la realización de la jornada “la ciudad, sin mi coche” alcanzó al 78,3% de los casos. (Ver **GRAFICO 8**).



**GRAFICO 8.** Valoración de la idea.

Además las valoraciones de los colectivos entrevistados por cada ciudad fueron positivas en el 88% de las ciudades. (Ver **TABLA 13**).

CIUDAD	Valoración positiva	Valoración negativa
Almansa	x	
Amer	x	
Aranda de Duero	x	
Castellar de Vallés	x	
Castellbisbal	x	
Castelldefels		x
Cunit	x	
Esponellá	x	
Flaçà	x	
Irún		x
Larinconeda	x	
Medina del Campo	x	
Montilla	x	

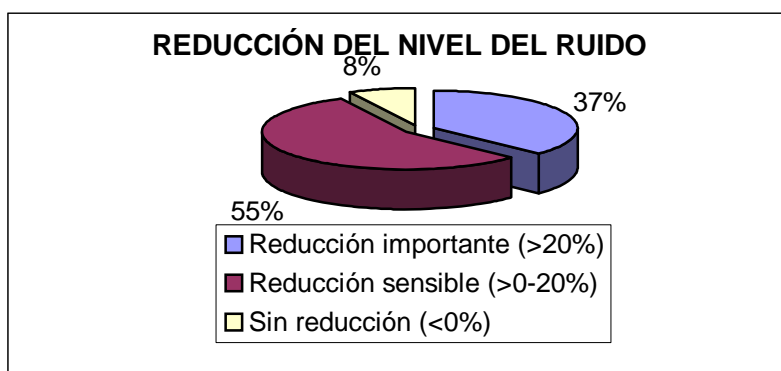
<b>Olesa de Montserrat</b>	x	
<b>Sabadell</b>	x	
<b>Torroella de Montgrí</b>	x	
<b>Totana</b>	x	

**TABLA 13.** Valoraciones conjuntas de los colectivos entrevistados por cada ciudad.

### 3.4. Medio Ambiente.

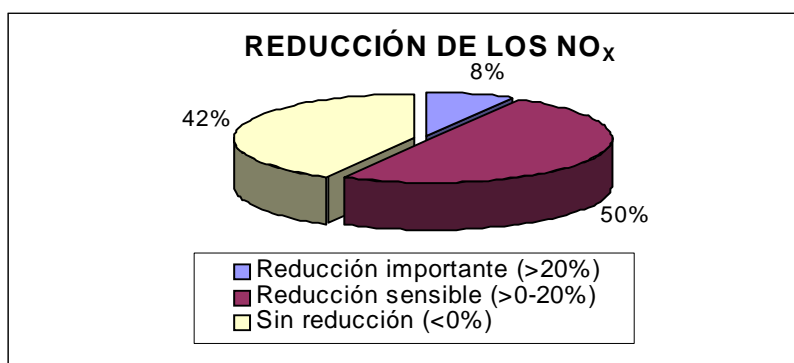
Valoran este apartado conjuntamente 3 niveles de evaluación.

En primer lugar, en la mayor parte de las ciudades se observaron reducciones significativas del ruido. De hecho, esta reducción alcanzó niveles significativos en el 92,5% de las ciudades, entre las cuáles hubo un 55,5% con reducciones sensibles (hasta 30%), y un 37% alcanzó reducciones importantes (+30%). (Ver **GRAFICO 9**).



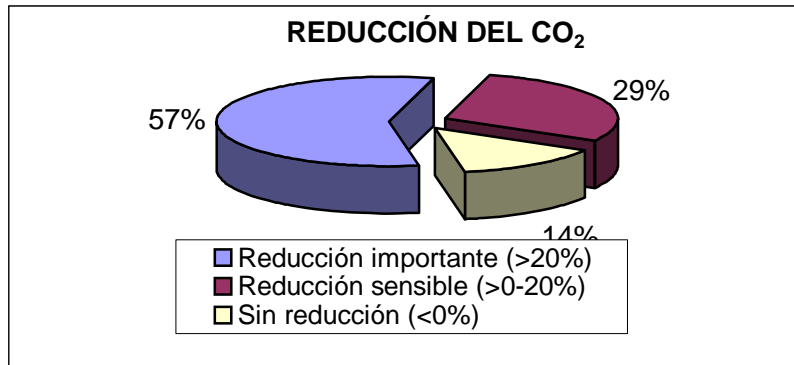
**GRAFICO 9.** Reducción del nivel de ruido.

Por otro lado, fueron muy importantes las reducciones de emisiones de NO<sub>x</sub> llegando a disminuir en un 53% de las ciudades (Ver **GRAFICO 10**).



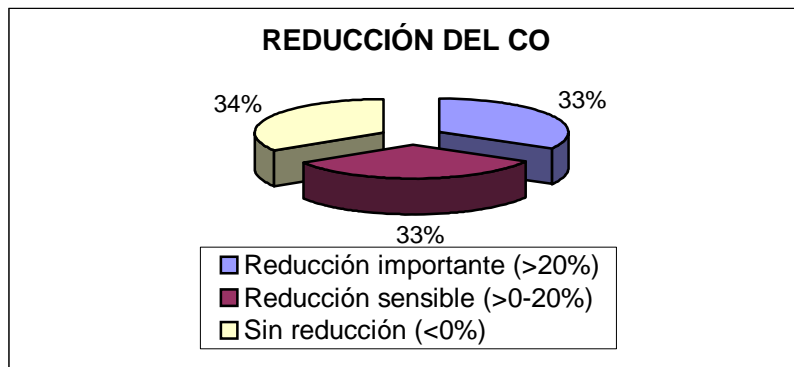
**GRAFICO 10.** Reducción del NO<sub>x</sub>.

También, se redujeron las emisiones de CO<sub>2</sub> disminuyendo en el 86% de las ciudades que evaluaron su contenido en el aire. (Ver **GRAFICO 11**).



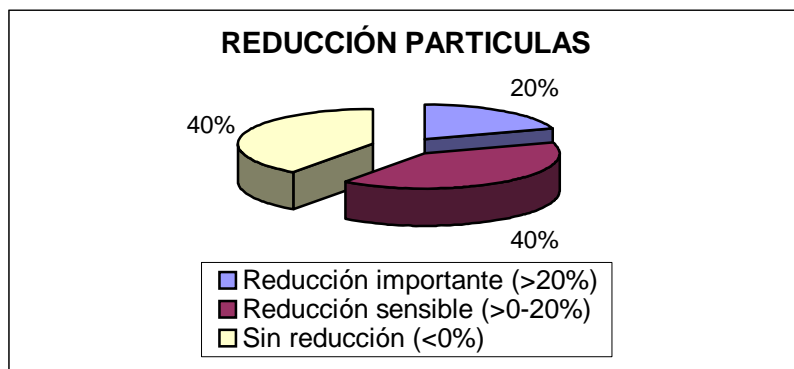
**GRAFICO 11.** Reducción del CO<sub>2</sub>.

En cuanto al CO, en el 66% de las ciudades decreció su presencia el 22 de septiembre de 2000. En cambio en el 34% no se observaron reducciones, o se registraron aumentos. (Ver **GRAFICO 12**).



**GRAFICO 12.** Reducción del CO.

La concentración de partículas también se redujo sensiblemente en el 40% de las ciudades, incluso en un 20% la disminución fue importante. (Ver **GRAFICO 13**).



**GRAFICO 13.** Reducción de partículas.

Por último mencionar que la reducción de tráfico supuso un estimable ahorro de energía, ya que se dejaron de consumir alrededor de 7,4 millones de l de combustible. Esto supone, a su vez, que no se emitieron a la atmósfera 20,7 millones de Kg equivalentes de CO<sub>2</sub> y 1100 millones de gr de CO.

#### **4. CONCLUSIONES.**

El desarrollo de la jornada “la ciudad sin mi coche” en España, arrojó resultados muy positivos en los aspectos evaluados.

La gran cantidad de actividades realizadas y las importantes actuaciones de carácter permanente que han tomado los municipios participantes dan cuenta de su compromiso e interés por esta jornada. (Ver **ANEXO 6**).

En lo referente al tráfico de vehículos en las zonas urbanas, se registraron significativas reducciones en la mayor parte de las ciudades. En un cálculo global realizado en base a la información recibida, se estimó que el volumen de tráfico urbano se redujo aproximadamente un 12% el 22 de septiembre de 2000, lo que mejoró sensiblemente la fluidez de la circulación.

Además si se consideran estas reacciones, se ahorraron 5900 tep de energía, equivalentes a 7,4 millones de l de combustible.

Las distintas actuaciones, sumadas a las modificaciones en el servicio del transporte público, repercutieron en un incremento de la ocupación en comparación con días de características habituales.

También el número de ciclistas se vio incrementado durante la jornada “la ciudad, sin mi coche”, alcanzando niveles muy altos en las ciudades que se promocionaron su uso.

Respecto de los beneficios medioambientales, se observó que la presencia de factores contaminantes en el aire se vio claramente reducidas durante la jornada. Los niveles de concentración CO<sub>2</sub> se redujeron en el 57% de las ciudades evaluadas. Por otro lado, es de destacar el ruido que fue el impacto ambiental que más decreció durante la jornada, resultando inferior a los niveles habituales en el 92,5% de los municipios estudiados.

En lo que respecta a los ciudadanos destacó el amplio conocimiento que los encuestados tenían de la jornada, el 85,7% sabía de su realización, y además el 77,8%

de los encuestados valoró positivamente la realización de la jornada. Incluso los consultados se mostraron favorables a la continuidad de las medidas tomadas.

Entre las ventajas apreciadas por los ciudadanos durante el 22 de septiembre de 2000 están:

- a) La mayor tranquilidad.
- b) El menor ruido
- c) La disminución de la contaminación.

No hay que olvidar la implicación de los responsables de la organización en los municipios, la importancia de haber mantenido una coordinación activa y el haber contado con un Comité Técnico de Apoyo, tuvieron como resultado visible que España fuera el país con mayor número de ciudades participantes en el proyecto, en concreto, 234 ciudades.

La realización del proyecto el mismo día en todo Europa, favoreció su difusión y repercusión entre los ciudadanos y, sin duda, logró que se sintieran partícipes de una jornada realmente europea.

Además la Unión Europea, al otorgar su apoyo y colaboración, le dieron al proyecto la importancia y legitimidad necesarias para conseguir involucrar a los representantes del ámbito político y social.

Por último se debe destacar la cobertura realizada por los medios de comunicación, que dedicaron muchos minutos de radio y televisión e innumerables páginas de prensa a difundir la preparación y realización de la jornada.

## **5. PROPUESTAS.**

A la vista de los buenos resultados obtenidos durante la realización de la jornada y conociendo el apoyo e implicación de los ciudadanos durante la misma, resulta clara la necesidad de seguir promoviendo la realización del DÍA “la ciudad, sin mi coche”.

De hecho se llegó a plantear una serie de propuestas tendentes a mejorar su realización en el 2001.

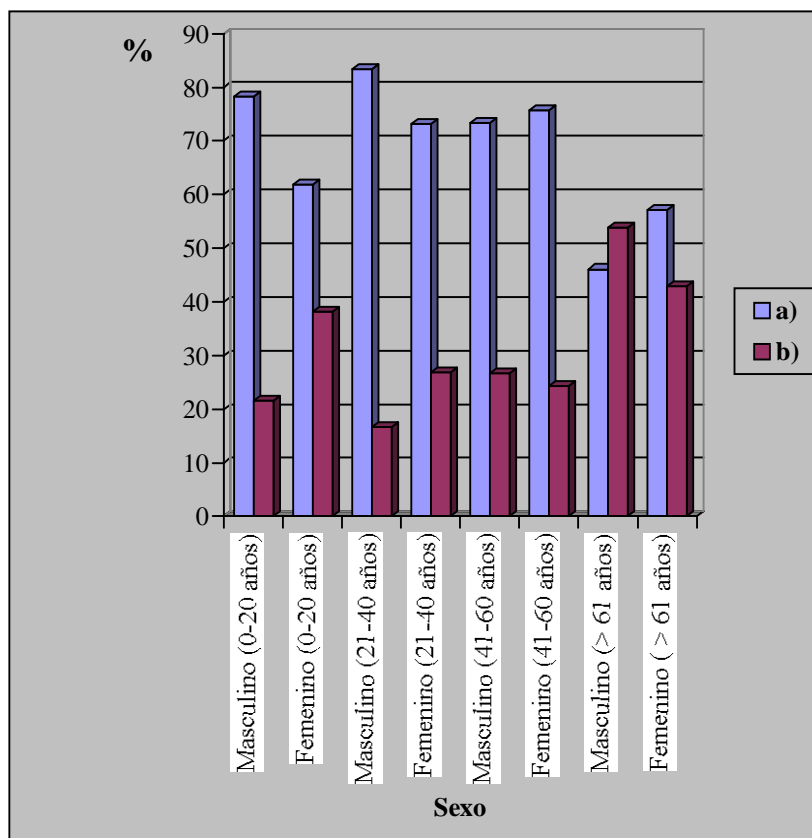
- a) Es importante mantener el actual sistema de coordinación. También sería favorable promover una mayor participación de las distintas administraciones (provinciales, autonómicas y nacionales) y de las diversas organizaciones sociales para lograr un compromiso más amplio de todos los sectores.



- b) Se debe incidir en la mejora de las actuaciones y actividades promovidas, por los distintos municipios participantes.
- c) Se debe seguir incidiendo en la mejora permanente de la información. Concentrando los esfuerzos en difundir, de manera diáfana, los objetivos que persigue la realización de la jornada.

**6. “DÍA SIN MI COCHE” EN PASAIALDEA (Septiembre 2001).** (Ver ANEXO 7).

La mayor parte de la gente encuestada sabía que el día en que se llevo a cabo la encuesta era a nivel mundial “EL DÍA SIN COCHE”, exceptuando las personas más mayores que no lo tenían demasiado claro. (Ver **GRÁFICA 14**).



**GRÁFICO 14.** Respuestas 1ª pregunta

Según los porcentajes de entrevistados la idea de realizar este tipo de eventos parece aceptable entre la gente, a la mayoría les parece buena o muy buena idea, excepto un pequeño grupo sobre todo femenino que no lo consideran una buena idea porque creen que no sirve para nada. (Ver **GRÁFICA 15**).

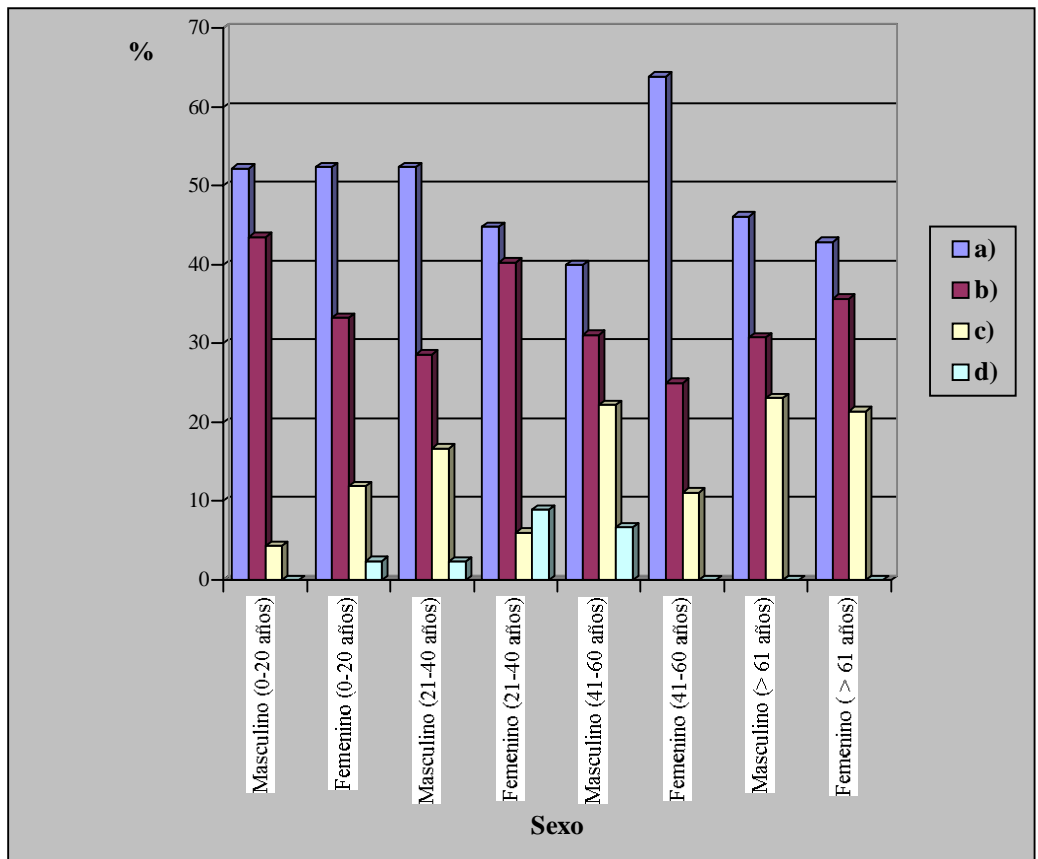


GRÁFICO 15. Respuestas 2ª pregunta

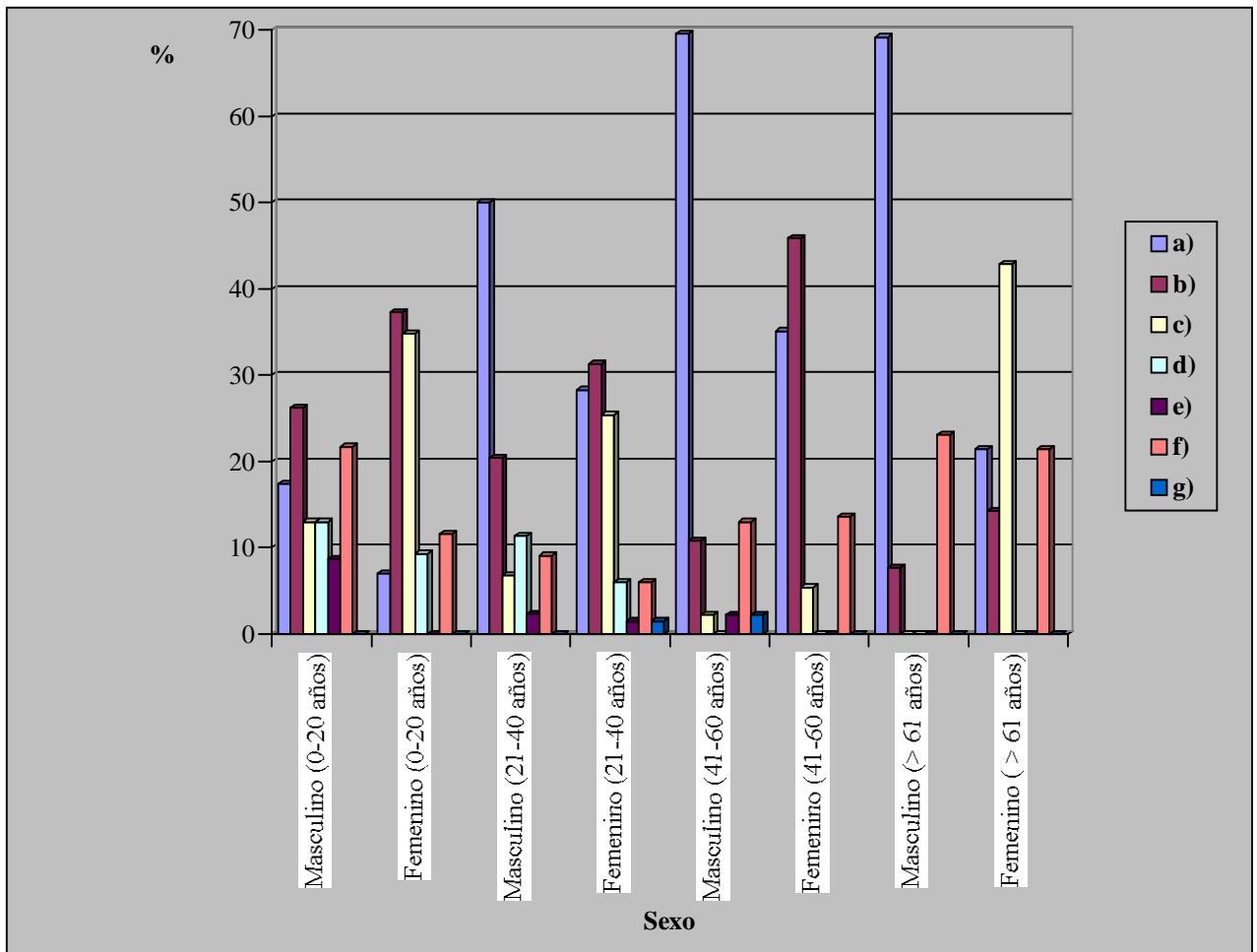
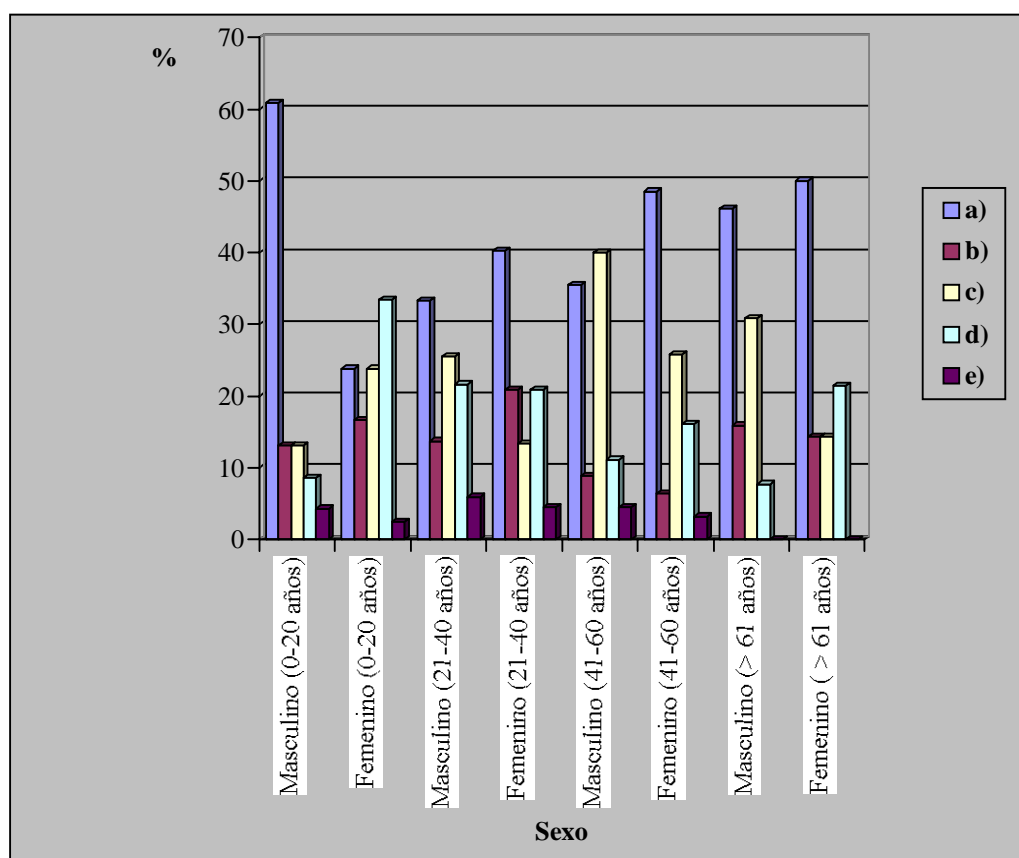


GRÁFICO 16. Respuestas 3ª pregunta

Entre los transportes habitualmente usados por la población destacan el coche, el autobús y el tren, estos dos últimos usados más por la gente más joven que todavía no puede usar el coche, un pequeño grupo va a pie y apenas alguien usa la motora. (Ver **GRÁFICA 16**).

Pero mayoritariamente y sobre todo entre los hombres a partir de 20 años con una media del 60% usan el coche, entre las mujeres no se aprecia tan clara diferenciación.

La gran mayoría de la gente usa estos medios de transporte por comodidad y por ser la única o la alternativa más viable que tienen a su alcance, y en lo que apenas nadie se fija es en el coste que supone el transporte, es decir a la hora de usar uno u otro medio de transporte no se fijan en el aspecto económico, un porcentaje medio se fija en la rapidez del medio y lo escoge por ello. (Ver **GRÁFICA 17**).



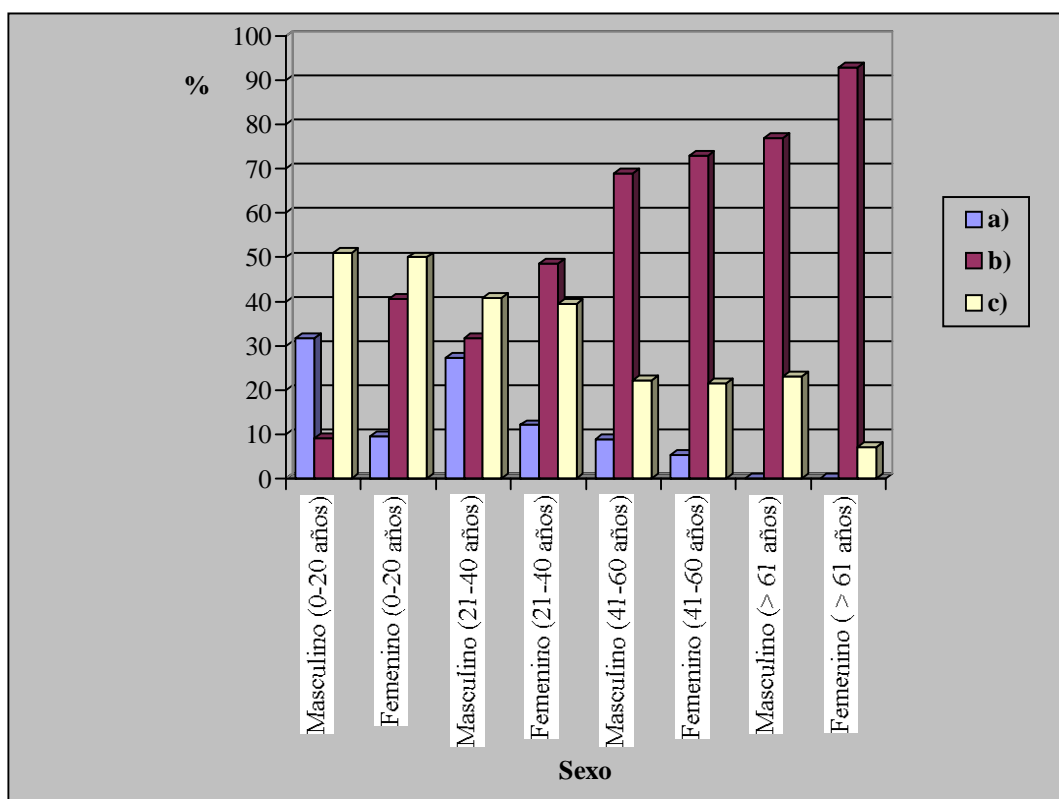
**GRÁFICO 17.** Respuestas 4ª pregunta

Entre 0 y 20 años se aprecia una diferencia clara entre hombres y mujeres, los primeros optan por el medio de transporte anteriormente mencionado por comodidad y

las mujeres optan por él por ser entre otras la alternativa más viable. Entre los 21 y 40 años hay igualdad de preferencias, no destaca ninguna de las opciones en concreto, sin embargo entre las mujeres destaca un porcentaje del 40% que prefiere la comodidad.

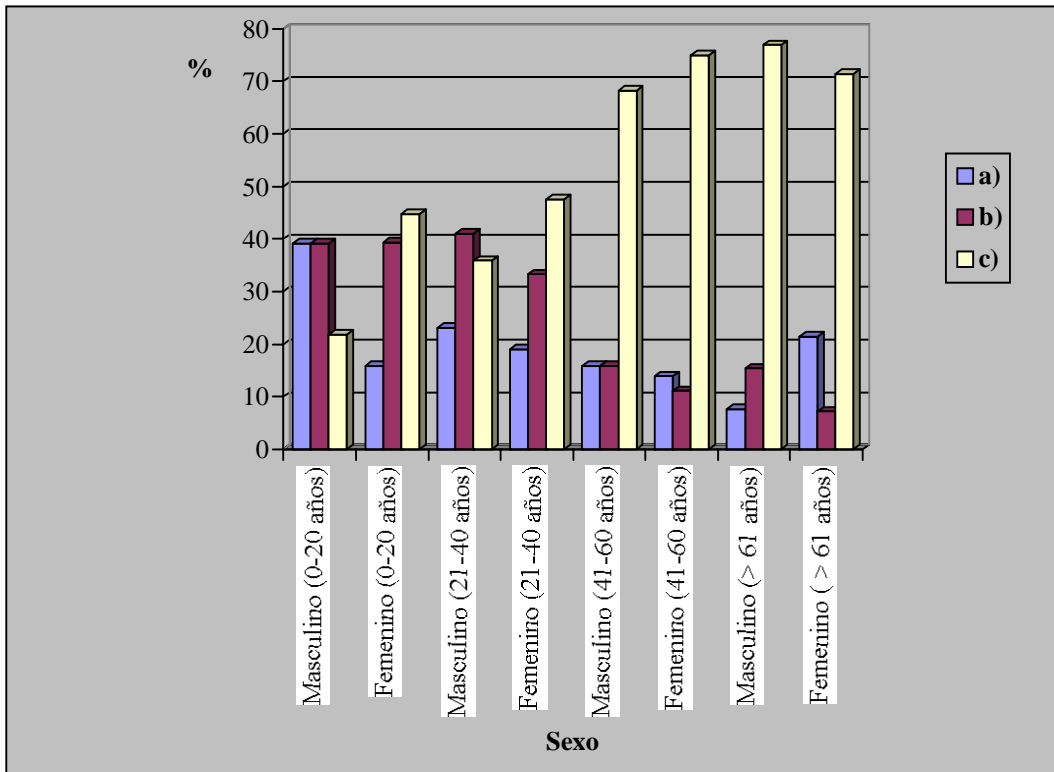
Entre 41 y 60 años bien hombres bien mujeres usan los transportes ya mencionados por comodidad o única alternativa los mayores de 60, hombres con un 46% optan por la comodidad y un 30% por ser alternativa más viable, y entre las féminas destaca con un 50% la comodidad.

La bicicleta en general como medio de transporte o entretenimiento la utilizan sobre todo el género masculino entre 0 y 40 años y un pequeño porcentaje que la utiliza a veces entre el género femenino, también entre estas edades, a partir de 40 años apenas un pequeño porcentaje la usa, sobre todo hombres. En general, excepto los casos concretos mencionados no se usa la bicicleta. (Ver **GRÁFICA 18**).

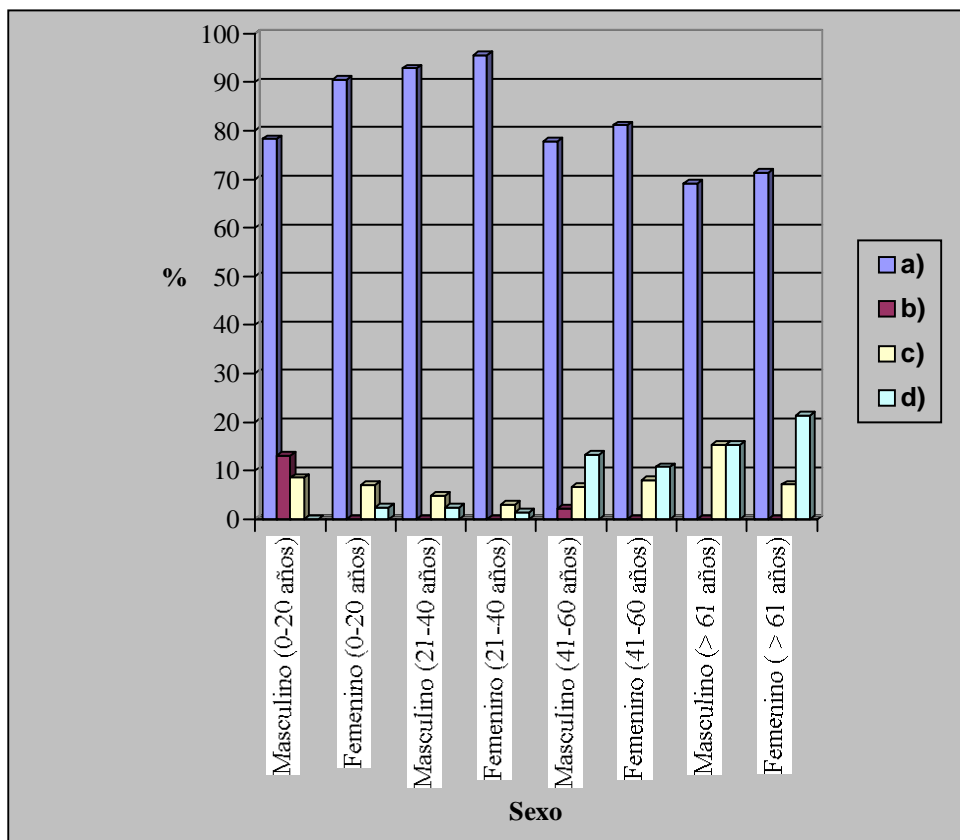


**GRÁFICO 18.** Respuestas 5ª pregunta

Entre los que usan la bici, los bidegorris son usados solo a veces, por un porcentaje alto, muy pocos lo usan con frecuencia y un porcentaje medio no los usa nunca. Entre los usados están comprendidas edades entre de 0 a 40 años, los mayores de 40 no usan nunca los bidegorris bien hombres bien mujeres. (Ver **GRÁFICA 19**).



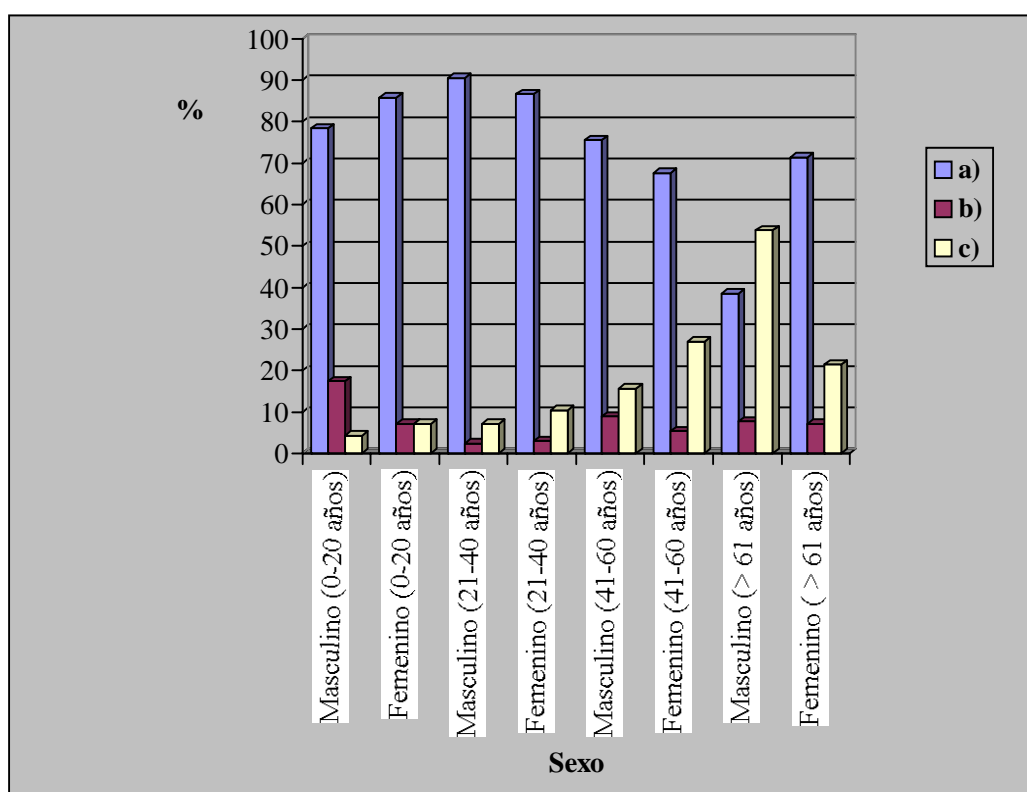
**GRÁFICO 19.** Respuestas 6ª pregunta



**GRÁFICO 20.** Respuestas 7ª pregunta

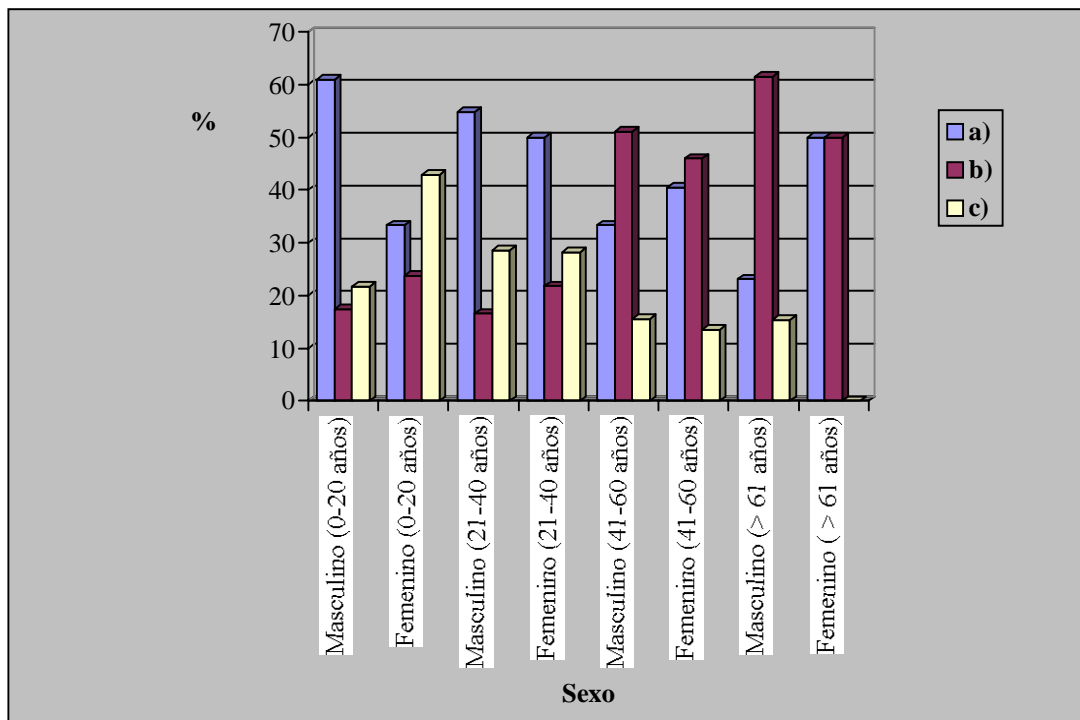
Aunque a pesar de todo a un porcentaje muy elevado de gente le merecen buena opinión los bidegorris, y un porcentaje muy pequeño de gente de 40 años en adelante no saben lo que son. Alrededor de un 70-75% de la gente responde que los bidegorris le merecen buena opinión. (Ver **GRÁFICA 20**).

Entre la gente que conoce los bidegorris a la gran mayoría le parece buena idea de construir uno alrededor de la Bahía de Pasaia exceptuando un destacable grupo de ambos sexos de 61 años en adelante que le es indiferente. Un 85% opta por la idea de construir el bidegorri y los mayores de 60 años muestra desinterés sobre el tema. (Ver **GRÁFICA 21**).



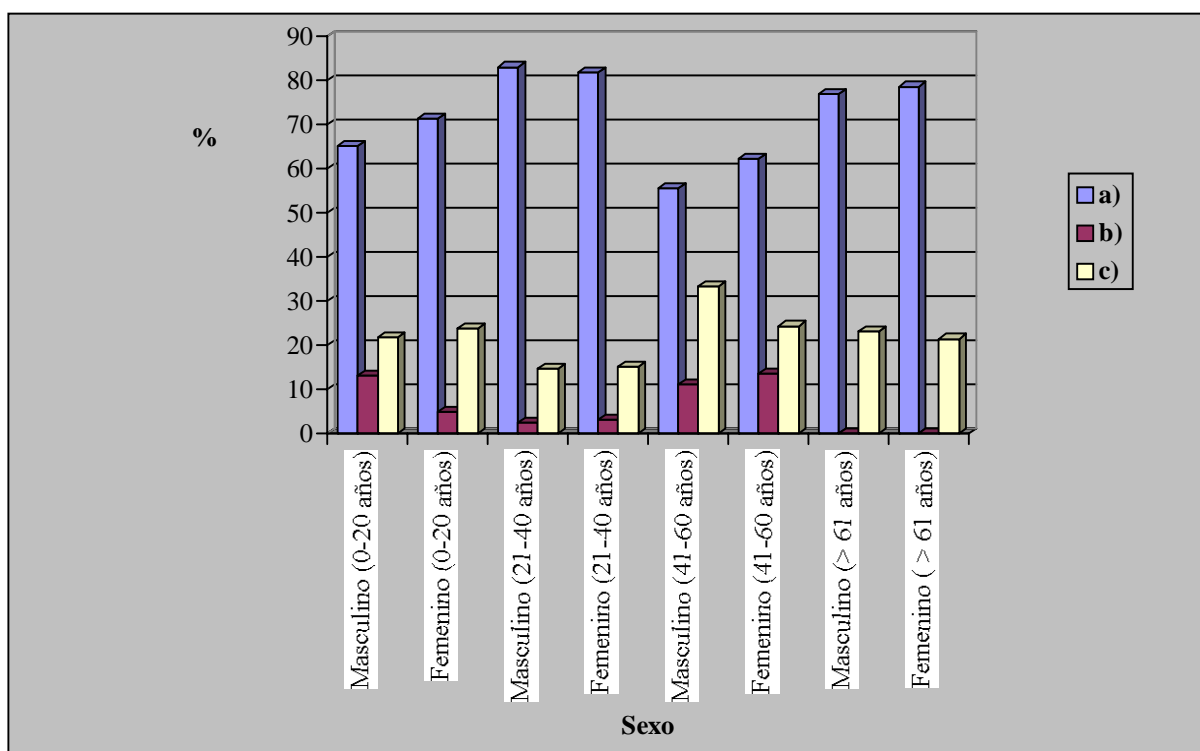
**GRÁFICO 21.** Respuestas 8ª pregunta

Entre los más jóvenes la mayoría utilizaría el bidegorri siempre o a veces, una pequeña minoría no lo utilizaría y sólo unos pocos destacando el sexo femenino lo usarían. Un 60% de los mayores de 60 años no usarían los bidegorris, ni hombres, ni mujeres. En caso de que construyeran el bidegorri las mujeres entre 0-20 años destacan con un 40% de que solo los usarían a veces, y los hombres entre esta edad un 60% los usarían habitualmente. (Ver **GRÁFICA 22**).



**GRÁFICO 22.** Respuestas 9ª pregunta

Acerca de la idea de peatonalizar las calles, la población opina mayoritariamente que es buena idea y muchos sobre todo entre 0-40 años opinan que según que calle, y pocos opinan que no deberían peatonalizarse las calles, entre los que no se encuentran las personas mayores de 60 años en adelante. (Ver **GRÁFICA 23**).



**GRÁFICO 23.** Respuestas 10ª pregunta