GIPUZKOAKO FORU BIZIKLETA BIDEEN ERABILERARI BURUZKO AZTERKETA 2016

2016ko iraila

Gipuzkoako Foru Aldundia
Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua

biziker
Consultoría en Movilidad
Mugikortasun Aholkularitza

Lanaren zuzendaritza teknikoa

Edorta Bergua

Biziker-eko lan-taldea

Ander Irazusta
Cati Martín
Guillermo García

AURKIBIDEA

1. SARRERA 4

2. METODOLOGIA 5

3. TXIRRINDULARIEN ETA BIZIKLETEN EZAUGARRIAK 8

3.1. Sexuaren eta adinaren araberako banaketa 8

3.2. Jardueraren araberako banaketa 9

3.3. Txirrindularien konpainia maila (bidaia-lagunei dagokionez) 10

3.4. Bizikleta mota 11

3.5. Bizikletaren ekipamendua (I): txirrina eta argia 13

3.6. Bizikletaren ekipamendua (II): haurrentzako aulkitxoa 16

3.7. Kaskoaren erabilera 16

4. BIZIKLETAREN ERABILERA 19

4.1. Erabileraren maiztasuna 19

4.2. Mugikortasun mota eta bidaiaren arrazoia 22

4.3. Bizikletaren erabileraren igoeraren gaineko eragina 25

5. TXIRRINDULARIEN BALORAZIOA 27

5.1. Txirrindularien segurtasun sentsazioa 27

5.2. Bizikleta bidearen gaineko txirrindularien balorazioa 28

5.3. Garraio modua aukeratzearen gaineko eragina 42

6. OINEZKOEN EZAUGARRIAK 46

6.1. Sexuaren eta adinaren araberako banaketa 46

6.2. Jardueraren araberako banaketa 47

6.3. Oinezkoen konpainia maila (bidaia-lagunei dagokionez) 48

7. OINEZKOEN ERABILERA 49

7.1. Erabileraren maiztasuna 49

7.2. Mugikortasun mota eta bidaiaren arrazoia 51

8. OINEZKOEN BALORAZIOA 52

8.1. Oinezkoen segurtasun sentsazioa 52

8.2. Bizikleta bidearen gaineko oinezkoen balorazioa 53

9. ONDORIO NAGUSIAK 64

ERANSKINAK: 1. FITXA TEKNIKOA 67

2. GALDEKETA 68

3. INKESTATUEN IRADOKIZUNAK 70

1. SARRERA

Azterketa honen helburua, erabiltzaileentzako inkesta baten bidez, Gipuzkoako Foru bizikleta bide sarean ematen den txirrindularien eta oinezkoen erabileraren hainbat ezaugarri ezagutzea da. Bizikleta bideen funtzionamendua aztertzeko 2007. urtean Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia sortu zenetik, bi tresna nagusi garatu dira: oinezkoen eta txirrindularien kontagailu automatikoen sarea, urtez urte hedatzen ari dena; eta aipatutako inkesta.

Erabileraren eta erabiltzaileen iritzien gaineko informazioa lantzea ezinbestekoa da sarearen kudeaketa egokia bideratzeko, plangintzen eta proiektuen gaineko erabaki arrazoituak hartu ahal izateko, eta aldi berean bizikletaren erabileraren sustapen politika eraginkorrak diseinatzeko.

Txosten hau 8 atal nagusitan zatitzen da:

Bigarren atalean azterketaren objektua deskribatu eta metodologia azaltzen da.

Hirugarrenean Foru bizikleta bide sarearen erabiltzaile diren txirrindularien eta hauen bizikleten hainbat ezaugarrien azterketa egiten da: alde batetik sexuaren, adinaren eta jardueraren araberako profilak zehazten dira; eta bestetik bizikletaren eta txirrindulariaren ekipamendua aztertzen da (kaskoa, txirrina, argia eta haurrentzako aulkitxoa).

Laugarren atalak bizikleta bidaiaren arrazoia, bidearen erabileraren maiztasuna eta bideak bizikletaz ibiltzeko duen eraginean arreta jartzen du.

Bosgarren atalean txirrindularien bizikleta bidea erabiltzeko motibazioak, txirrindularien segurtasun sentsazioa eta azpiegiturari buruz egiten duten balorazioa aztertu ondoren, garraio modua aukeratzearen gaineko bide sarearen eragina neurtzen da.

Seigarren, zazpigarren eta zortzigarren ataletan oinezkoen ezaugarriak, hauen erabilera, eta dituzten motibazio eta azpiegiturari buruzko balorazioak aztertzen dira.

Azkenik, bederatzigarren atalean ondorio nagusiak biltzen dira.

Eranskin modura bizikleta bideen inguruan erabiltzaileek libreki egin dituzten ekarpenak biltzen dira. Jasotako iradokizun, kexa edota eskaerak oso baliagarriak izan daitezke emandako puntuazioak ulertzeko, baita bizikleta bide sarean egin beharreko hobekuntzei ekiteko irizpide zehatzak izateko ere.

2. METODOLOGIA

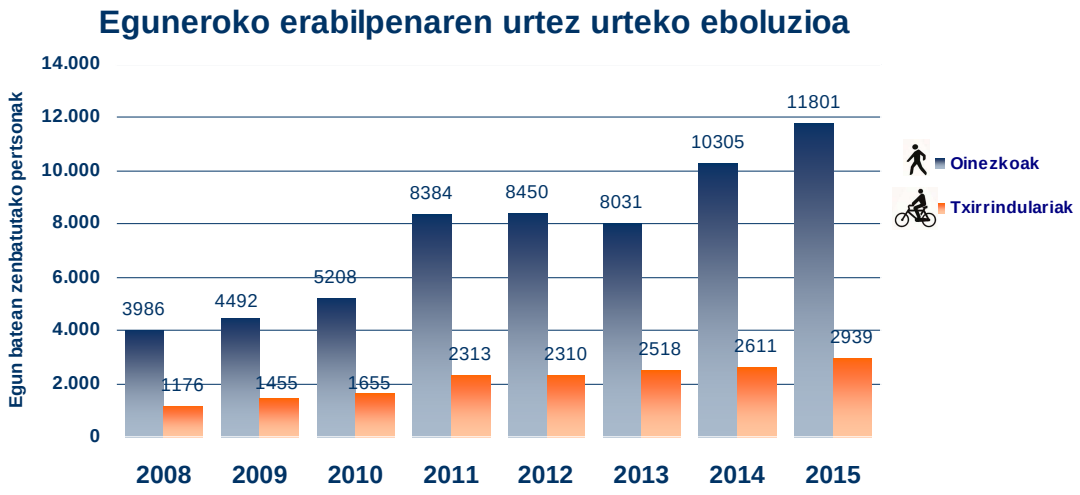
Gipuzkoako bizikleta bideen erabilera ezagutzeko galdeketa baten bitartez lortutako informazio kuantitatiboaren azterketa planteatu da. Azterketaren unibertsoa Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiaren begiradapean dauden jarraian aipatzen diren 18 bizikleta bideetako astegunetako erabiltzaileek osatutakoa izan da:

1. Azpeitia - Azkoitia
2. Tolosa - Alegia
3. Astigarraga - Martutene
4. Legazpi - Urretxu
5. Azkoitia - Zumarraga
6. Soraluze - Bergara
7. Elgoibar - Maltzaga
8. Zizurkil - Asteasu
9. Beasain - Ormaiztegi
10. Eskoriatza - Aretxabaleta
11. Segura - Idiazabal
12. Azpeitia - Lasao
13. Antzuola - Bergara
14. Segura - Zegama
15. Añorga - Errekalde
16. Leitzaran
17. Endarlatsa
18. Oñati-Epele

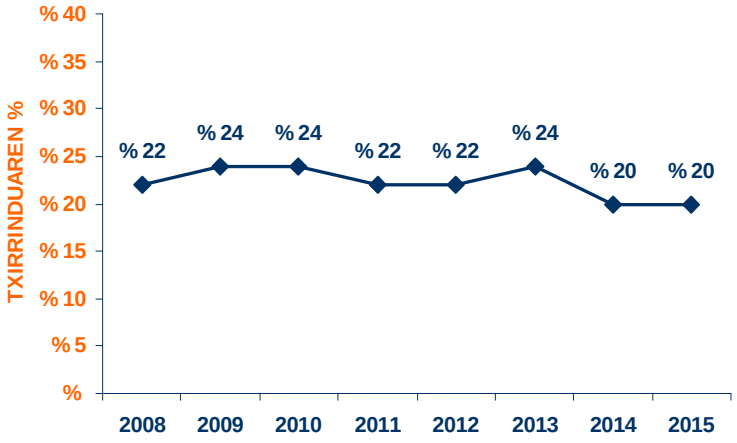
Lagin esanguratsu bat lortzeko, aztertu nahi den unibertsoari dagokion zundaketa oinarri adierazgarria erabili da, hain zuzen, Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak egiten dituen sarearen erabiltzaileen zenbaketa automatikoei dagozkion datu-oinarria.

Informazio iturri honen zenbait datu: 2015. urtean zenbaketak egiten diren bizikleta bide sarean 5,3 milioi joan-etorri inguru izan ziren, horietatik % 80 oinez eta gainontzeko % 20 bizikletaz egin zirelarik.

1. Grafikoa: Foru sarean erregistratutako eguneroko bidaien urtez urteko eboluzioa



2. Grafikoa: Txirrindularien portzentajearen urtez-urteko eboluzioa



Galdeketa egiteko txirrindularien eta oinezkoen bi lagin ezberdin hartu dira. Txirrindulariei 400 inkesta egin zaizkie[1], horrela gutxieneko adierazgarritasun estatistikoa bermatuz, alegia, datu orokorren errore marjina % 5ekoa edo txikiagoa izanik (tamaina honek aukera ematen du aldagai desberdinen arteko gurutzatzeak errore marjina onargarriarekin egiteko).

Oinezkoei berriz 150 inkesta egin zaizkie, lagin hau estatistikoki adierazgarritzat jo ezin bada ere, oinezkoen erabileraren joeren ezaguera ahalbidetu du.

Lagina zehazteko konglomeratuen analisiaren metodoa erabili da. Honen bidez aztertutako unibertsoari dagozkion bizikleta bideak 3 taldetan banatu dira bakoitzak hartzen dituen joan-etorrien arabera eta horietan sartzen ziren 8 bizikleta bide adierazgarri aukeratu dira, talde bakoitzari, eta ibilbide bakoitzari, inkesta kopuru zehatz bat egokitu zaiolarik. Beheko taulan bizikleta bideetan egindako inkesten banaketa zehazten da:

1. Taula: Inkesten bidez-bideko banaketa

BIZIKLETA BIDEA	TXIRRINDULARIEI INKESTAK	OINEZKOEI INKESTAK
1. AZPEITIA - AZKOITIA	45	29
2. TOLOSA - ALEGIA	85	23
3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE	71	25
4. LEGAZPI - URRETXU	47	18
5. AZKOITIA - ZUMARRAGA	43	17
6. SORALUZE - BERGARA	49	14
7. ZIZURKIL - ASTEASU	28	15
8. ESKORIATZA - ARETXABALETA	32	9
DENERA	400	150

[1] Laginaren emaitzak errealitatean izandako txirrindularien sexuen arteko banaketaren arabera ponderatu dira (eskuz egindako kontaketen bitartez ezagutu dena). Ponderazio horren ondorioz zenbait tauletan laginaren kopurua batzuetan 399 lagunena eta beste batzuetan 401 lagunena dela azalduko da zenbait taulatan.

Aurretik kontagailu automatikoen bitartez jakindako erabilera errealaren araberako (orduz orduko erabilera eta sexuaren araberako banaketa) inkesta banaketa zehaztu da, inkestatutako lagunak aukeratutako ibilbideen erabileraren ezaugarriekin bat etorriz.

Galdeketa bidean bertan erabilera ematen ari zen unean egin da.

Toki bakoitzeko lagina egun oso batean zehar jasotzeko diseinatu da, baina inkestak egindako zenbait egunetan izandako erabileraren jaitsiera dela eta 8 ibilbideetako inkestak 10 egunetan egin dira.

Bestalde, inkestak egin diren denbora tarte berdinean galdeketa puntuetatik igaro diren erabiltzaile guztien eskuzko kontaketa egin da, garraio modua eta sexua bereiziz (erabiltzaile inkestatuez gain, ez inkestatuak ere kontuan hartuta). Kontaketa honen helburua bizikleta bideetako txirrindularien eta oinezkoen sexuaren araberako banaketaren informazio erreala jasotzea izan da. Ondoren, lortutako laginak sexuaren banaketa honen arabera ponderatu dira.

Galdeketa egiteko epea: 2016ko maiatzaren 25etik ekainaren 21era bitarteko lanegunetan.

Metodologiarekiko aldakuntza eta honen ondorioak

2013, 2014, 2015 eta 2016ko azterketetan kontuan hartutako unibertsoa eta erabilitako metodologia desberdinak dira aurreko 2 urtekoekin alderatzen badira (2011 eta 2012). Aldakuntza nagusiak honakoak dira:

a) Aurreneko urteetan aztertutako unibertsoa eguneroko bidaiak ematen ziren bizikleta bideen sareko erabiltzaileak osatzen zuten, alde batera utziz soilik aisialdi eta kirol bidaiak ematen ziren bideak. Azken lau urteetan berriz, sare osoa hartu da kontuan[2], bertako erabiltzaile guztien errealitatea ezagutzeko asmoz.

b) Aurreneko urteetan bizikleta bide bakoitzean egun batean zehar ahalik eta inkesta gehien jaso ziren, gero egun horretan izandako erabileraren datuekin (erabiltzaile kopurua eta sexuaren banaketa) ponderatuz. Azken lau urteetan berriz, aurretik kalkulatutako lagin adierazgarriak eskuratu dira, egindako ponderazio bakarrak sexuaren araberakoak izan direlarik.

Aldakuntza hauen ondorioz zenbait aldagairen serie historikoan gorabehera nabarmenak islatzen dira. Beraz 2013 urtetik aurrerako datuak urte beretik beherako datuekin alderatzen direnean aipatutako baldintza ezberdinez ohartarazi behar da.

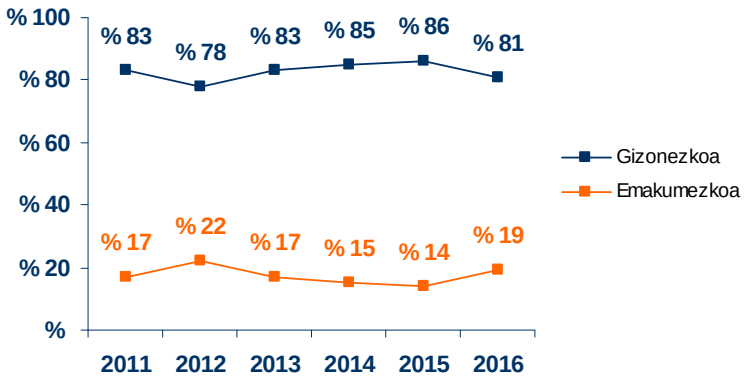
[2] Mugikortasunaz ari garenean bi mugikortasun edo bidaia mota nagusi ezberdintzen dira: eguneroko bidaia, hau da, lana, ikasketak, erosketak edo beste zereginen batekin erlazionatutako bidaia; eta aisialdi/kirol bidaia, hau da, kirola, aisia edo paseoarekin erlazionatutako bidaia

3. TXIRRINDULARIEN ETA BIZIKLETEN EZAUGARRIAK

3.1. Sexuaren eta adinaren araberako txirrindularien banaketa

Eskuz egindako kontaketen arabera sareko txirrindularien % 81 gizonezkoa da, emakume txirrindulariak % 19 izanik (zehazki % 19,1)[3]. 2015 urtearekiko emakumeen proportzioa 5 puntu igo da (orduan % 14koa baitzen), aurreko hiru urteetako beheranzko joera era esanguratsuan irauliz eta ondorioz metodologia berbera erabiltzen denetik emakumezkoen proportzio altuena erregistratuz (2013, 2014, 2015 eta 2016 urteetan metodologia bera aplikatu da). Nabarmendu behar da igoera hori bidegorri gehienetan eman dela.

3. Grafikoa: Txirrindularien sexuaren banaketaren urtez-urteko eboluzioa



Dena den, oraindik ere sexuen arteko aldea handia da bizikletaren erabilerari dagokionean, hainbesteko aldearen arrazoien artean honakoak aipa daitezkeelarik:

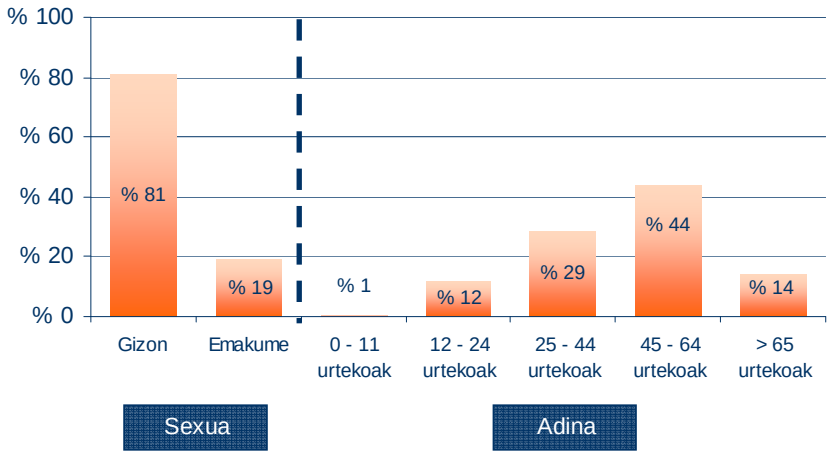
- Bizikletaren gidaritzaren ezaguera mailen arteko aldea (Gipuzkoan gizonezkoen % 97k daki bizikletan ibiltzen eta soilik emakumezkoen % 79k)[4].
- Emakumeen arteko bizikletaren jabetza maila baxuagoa da (Gipuzkoan gizonezkoek 1,5 bizikleta dituzte batez beste, emakumezkoek, aldiz, 1,3).
- Emakumeen bizikletaz ibiltzean segurtasun pertsonal faltaren pertzepzioa (% 34), gizonezkoena baino handiagoa da (% 25).
- Kirol txirrindularitza hedatuagoa dago gizonen artean (Gipuzkoan gizonezko txirrindularien % 60k bizikleta erabiltzen du kirola egiteko, emakumezkoen kasuan % 36k soilik), eta kontuan hartuta bide sarearen bidaien arrazoi nagusia kirola dela, gizonezkoen proportzio orokorra nahiko igotzen da.

Adinari dagokionez, txirrindulari guztien % 44 45 eta 64 urte bitartekoa da (adin tarte honetan 6 puntuko igoera izan da azken urtean) eta beste % 29 25 eta 44 urte bitartekoa (2015 urtearekiko 14 puntu jaitsi da). Txirrindulari nagusienen (65 urtetik gorakoak) eta gazteen (24 urtetik beherakoak) proportzioak % 14 eta % 13 dira hurrenez hurren (bi adin tarte hauetan 4 puntuko igoera izan da). Azken lau urteetako eboluzioari begiratuta txirrindularien batez besteko adina handitzeko joera nabarmentzen da, izan ere, batez besteko adina 47 urtekoa baita (2015ean baino 2 urte gehiago), oinezkoena baino 13 urte gutxiago.

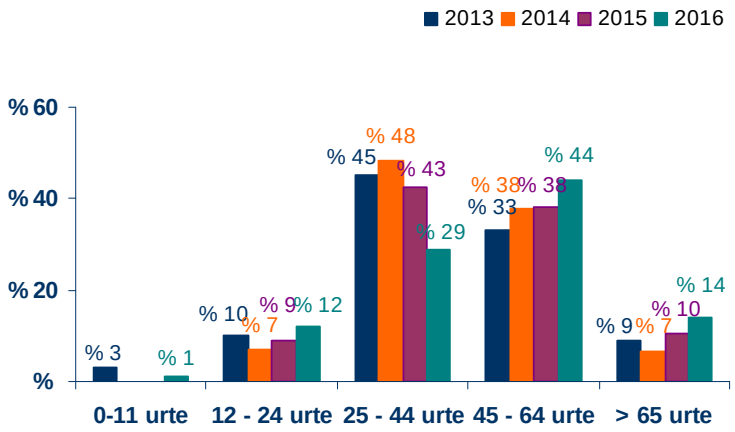
[3] Proportzio ia bera ateratzen da jasotako laginaren arabera, % 18,75eko emakumezkoekin.

[4] Siadeco: Gipuzkoan bizikleta garraiobide gisa erabilerari buruzko azterketa soziologikoa 2014. GFA

4. Grafikoa: Sexuaren eta adinaren araberako txirrindularien banaketa



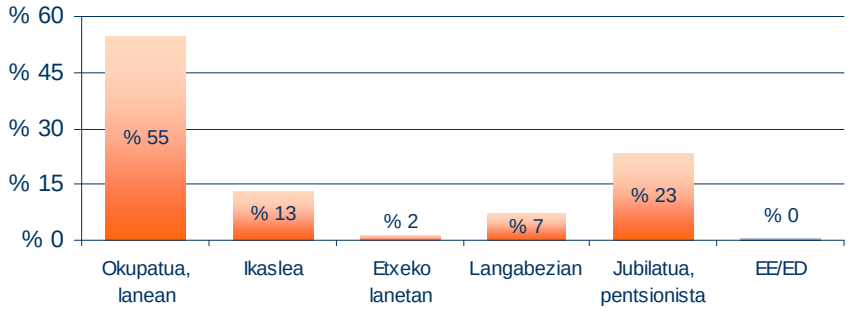
5. Grafikoa: Adin banaketaren urtez urteko eboluzioa



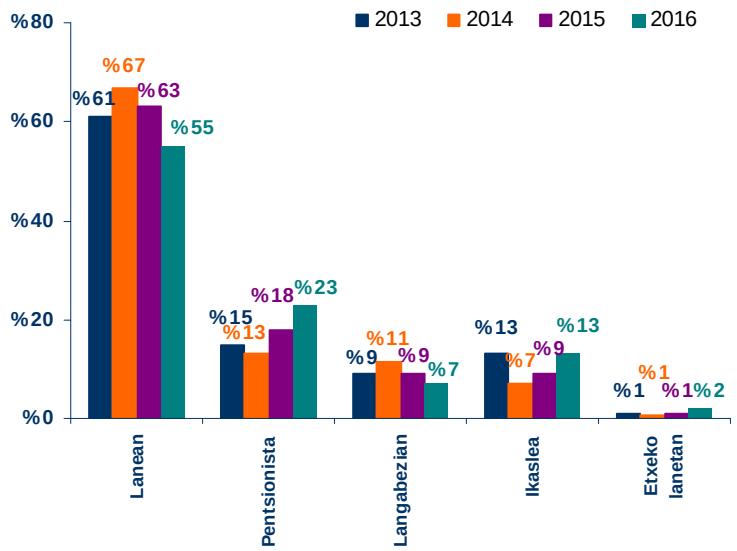
3.2. Jardueraren araberako txirrindularien banaketa

Txirrindularien gehiengo zabal bat, % 55, okupatua edo lanean dago (dena den 8 puntu jaitsi da proportzio hau 2015eko laginarekin alderatuta). % 23 jubilatua edo pentsionista da (2015ean eta 2014an baino 5 eta 10 puntu gehiago hurrenenez hurren), % 13 ikaslea (2015ean baino 4 puntu gehiago) eta % 7 langabetua da (2015ean baino 2 puntu gutxiago).

6. Grafikoa: Jardueraren araberako txirrindularien banaketa



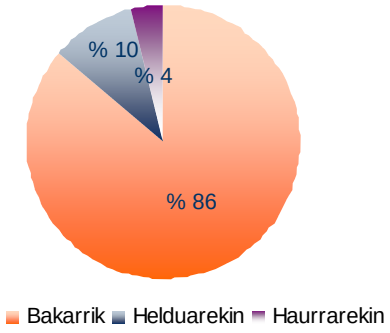
7. Grafikoa: Jardueraren urtez urteko eboluzioa



3.3. Txirrindularien konpainia maila (bidaia-lagunei dagokionez)

Foru sareko txirrindularien gehiengo zabal batek, % 86k, bakarrik egiten du bidaia. % 10 gutxienez beste txirrindulari heldu batekin lagunduta doa; eta % 4 haur txirrindulari batekin lagunduta. Lagunduta doazen txirrindularien % 78 beste txirrindulari bakar batekin doa, % 12 beste bi txirrindularirekin eta gainontzeko % 10 gutxienez 4 pertsonez osatutako txirrindulari taldean ibiltzen da.

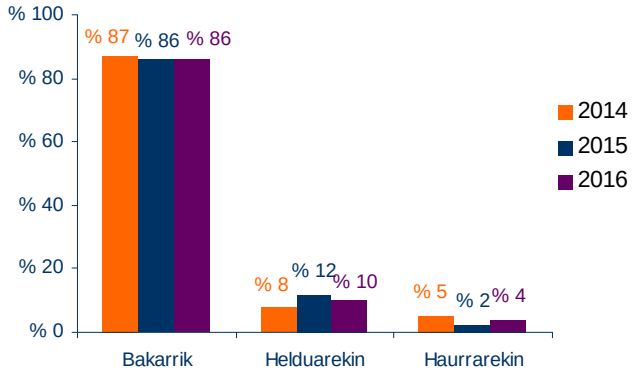
8. Grafikoa: Bidaia bakarrik ala norbaitekin batera?



Datu horiek aurreko urteetakoekin alderatuz gero bidaia bakarrik egiten duten txirrindularien proportzioa bere horretan mantentzen dela ikus daiteke. Adintxikiko batekin lagunduta doazenen proportzioa 2 puntu igo da (% 2tik % 4ra pasaz)[5].

[5] Kasurik gehienetan adintxikiko batekin doana adintxikikoa da bera ere (eskolara elkarrekin doazen haurrak).

9. Grafikoa: Bidaia bakarrik ala norbaitekin batera? (urtez urteko eboluzioa)

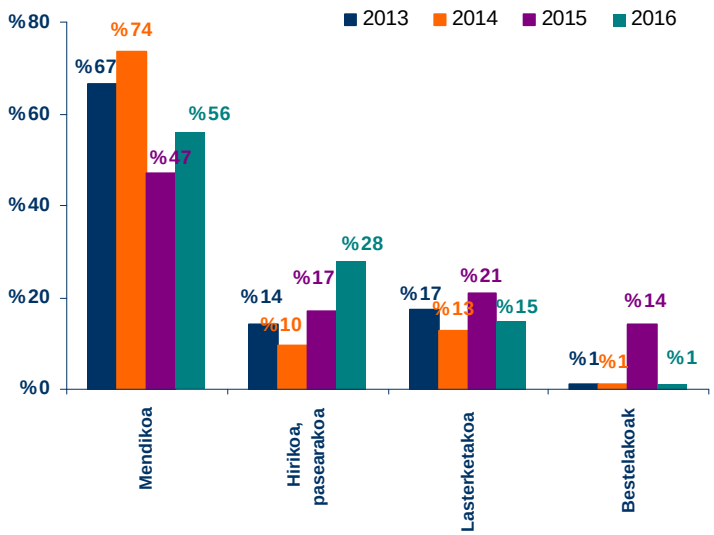


3.4. Bizikleta mota

Egindako behaketaren arabera, Foru sarean erabiltzen diren bizikleten % 56 mendikoa da, beste % 28 hirikoa edo paseorakoa, % 21 lasterketakoa, eta % 1 bestelakoen taldekoa. Portzentaje hauek gorabehera nabarmenak izaten dituzte urtetik urtera, eta honen arrazoia ondorengoa izan daiteke: gaur egun merkatuan dauden bizikleta mota-sorta asko zabaldu da eta bizikleta hibrido mota ugari aurki daiteke, ondorioz 4 oinarrizko mota horien arteko muga ezartzea ariketa konplexua da. Hortaz, inkestatzaile-behatzaile ezberdinen subjektibotasunek paper handia jokatzen dute inkestatutako pertsonaren bizikleta klasifikatzerako orduan, baina azken 3 urteetan iraunkorra izaten ari den ezaugarri bat honakoa da: mendikoa da nagusitzen den bizikleta mota.

Gipuzkoan bizikleta elektrikoaren erabilera geroz eta nabarmenagoa da. 2016ean "hiriko" bizikleten % 6 elektrikoa zen (7 bizikleta 112 bizikleta artean).

10. Grafikoa: Txirrindularien bizikleta mota



Bizikleta motaren banaketa nabarmen aldatzen da sexuaren arabera aztertzen bada. Izan ere, alderik handiena hiriko edo paseorako bizikleten kasuan antzematen da, gizonezkoen artean % 23 den bitartean emakumezkoen artean % 49 baita.

Bestalde mendiko bizikleta erabiltzen duten gizonezkoen proportzioa % 59 den bitartean, emakumezkoen artean % 44 da. Lasterketako bizikletak gizonezkoen % 17k erabiltzen duen bitartean, emakumezkoen % 5k darabil bakarrik. Honen arrazoi nagusietako bat izan daiteke emakumezkoen artean eguneroko bidaien proportzioa altuagoa eta batik bat kirolaren arrazoia askozaz baxuagoa izatea.

2. Taula: Txirrindularien sexuaren araberako bizikleta mota

		Sexua		Guztira
		Gizonezkoa	Emakumezkoa	
Bizikleta mota	Hirikoa, paseorakoa	73	38	111
		% 23	% 49	% 28
	Mendikoa	192	34	226
		% 59	% 44	% 56
	Lasterketakoa	56	4	60
		% 17	% 5	% 15
	Bestelakoak	1	1	2
		% 0	% 1	% 0
	EE/ED	2	0	2
		% 1	% 0	% 0
Guztira		324	77	401
		% 100	% 100	% 100

Erabiltzen den bizikleta mota ematen zaion erabilera motarekin (mugikortasun motarekin) erlazionatzea oso interesgarria da, duten bat-etortze maila ikusteko. Bat-etortze maila horrek aztertutako unibertsoaren eguneroko bizikletaren garraiobide gisako kulturaren hedapenaren neurria eman diezaguke.

3. Taula: Bizikleta mota mugikortasun motaren arabera[6]

		Mugikortasun mota		Guztira
		Eguneroko bidaiak	Aisialdi / Kirol bidaiak	
Bizikleta mota	Hirikoa, paseorakoa	72	38	110
		% 48	% 15	% 28
	Mendikoa	66	160	226
		% 44	% 64	% 57
	Lasterketakoa	9	51	60
		% 6	% 20	% 15
	Bestelakoak	1	1	2
		% 1	% 0	% 1
	EE/ED	2	0	2
		% 1	% 0	% 1
Guztira		150	250	400
		% 100	% 100	% 100

[6] Bi mugikortasun edo bidaia mota ezberdintzen dira: eguneroko bidaia, hau da, lana, ikasketak, erosketak edo beste zereginen batekin erlazionatutako bidaia; eta aisialdi/kirol bidaia, hau da, kirola, aisia edo paseoarekin erlazionatutako bidaia.

Eguneroko bidaiak egiten dituzten txirrindularien gehiengoak, % 48k hiriko edo paseorako bizikleta erabiltzen du, alegia, mugikortasun mota horri teorikoki dagokiona; dena den % 44k mendiko bizikleta erabiltzen du.

4. Taula: Bizikleta mota bidaiaren arrazoiaren arabera

		Bidaiaren arrazoia					Guztira
		Lana	Ikasketak	Zaintzak, gestioak, erosketak	Aisia, paseatzea	Kirola	
Bizikleta mota	Hirikoa, paseorakoa	44	8	20	27	11	110
		% 54	% 30	% 48	% 27	% 7	% 28
	Mendikoa	29	18	19	69	91	226
		% 36	% 67	% 45	% 70	% 60	% 57
	Lasterketakoa	6	1	2	3	48	60
		% 7	% 4	% 5	% 3	% 32	% 15
	Bestelakoak	1	0	0	0	1	2
		% 1	% 0	% 0	% 0	% 1	% 1
	EE/ED	1	0	1	0	0	2
		% 1	% 0	% 2	% 0	% 0	% 1
Guztira		81	27	42	99	151	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

5. Taula: Bizikleta mota txirrindularien adinaren arabera

		Adin taldeak					Guztira
		0 - 11 urtekoak	12 - 24 urtekoak	25 - 44 urtekoak	45 - 64 urtekoak	> 65 urtekoak	
Bizikleta mota	Hirikoa, paseorakoa	0	10	29	55	16	110
		% 0	% 21	% 25	% 31	% 28	% 28
	Mendikoa	2	34	61	96	33	226
		% 100	% 71	% 53	% 54	% 57	% 57
	Lasterketakoa	0	4	24	23	9	60
		% 0	% 8	% 21	% 13	% 16	% 15
	Bestelakoak	0	0	0	2	0	2
		% 0	% 0	% 0	% 1	% 0	% 1
	EE/ED	0	0	1	1	0	2
		% 0	% 0	% 1	% 1	% 0	% 1
Guztira		2	48	115	177	58	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

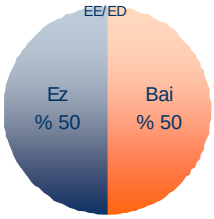
3.5. Bizikletaren ekipamendua (I): txirrina eta argia

Txirrina eta argia bizikletaren ekipamenduaren funtsezko osagarriak dira, Foru Sarearen erabiltzaileen segurtasuna eta hauen arteko bizikidetza hobetzeko joka dezaketen papera oso garrantzitsua delarik. Gainera, azpimarratu beharra dago txirrina eramatea derrigorrezkoa dela, edozein bizikleta mota izanda ere.

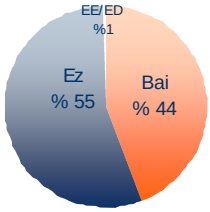
Txirrinaren erabilera oso baliagarria izan daiteke tirabirazko uneak edota zenbait istripu saihesteko. Foru Sareko txirrindularien erdiak (% 50) besterik ez darama, aurreko urteetako antzeko proportzioa mantenduz.

Argiak egunsentian, ilunabarrean, gauean eta tuneletan bizikleta ikusarazia izateko txirrindularientzako berebiziko garrantzia izateaz gain, halako egoeratan eraman beharreko derrigorrezko ekipamendua da. Foru Sareko bizikleten argiaren edukitze maila txirrinarena baino baxuagoa da, % 44, aurreko urteko datuarekiko 10 puntuko igoera izan delarik[7].

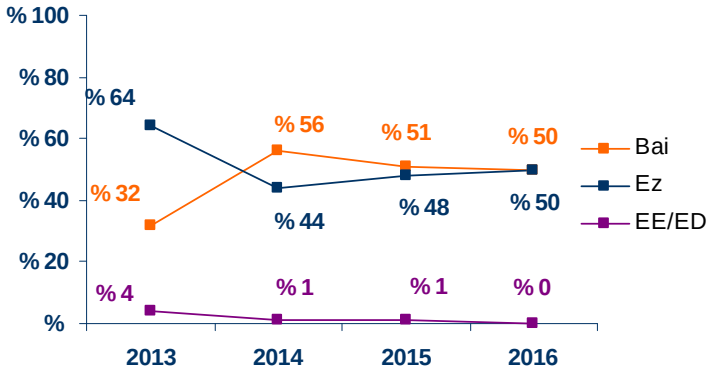
11. Grafikoa: Txirrinik ba al du bizikletak?



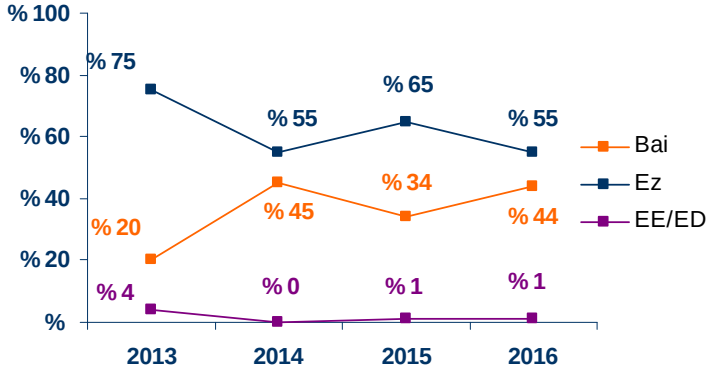
12. Grafikoa: Argirik ba al du bizikletak?



13. Grafikoa: Txirrinaren urtez urteko eboluzioa (Txirrinik ba al du bizikletak?)



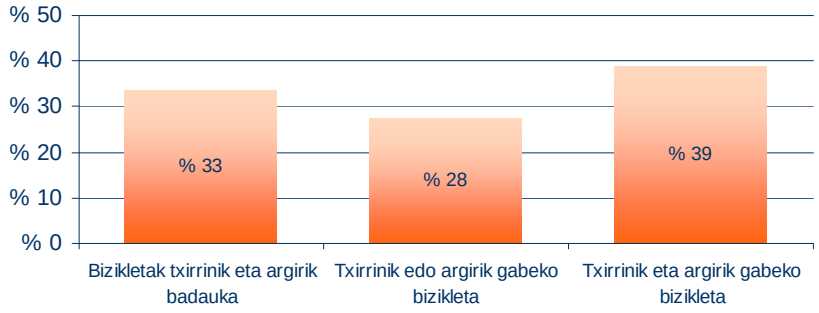
14. Grafikoa: Argiaren urtez urteko eboluzioa (Argirik ba al du bizikletak?)



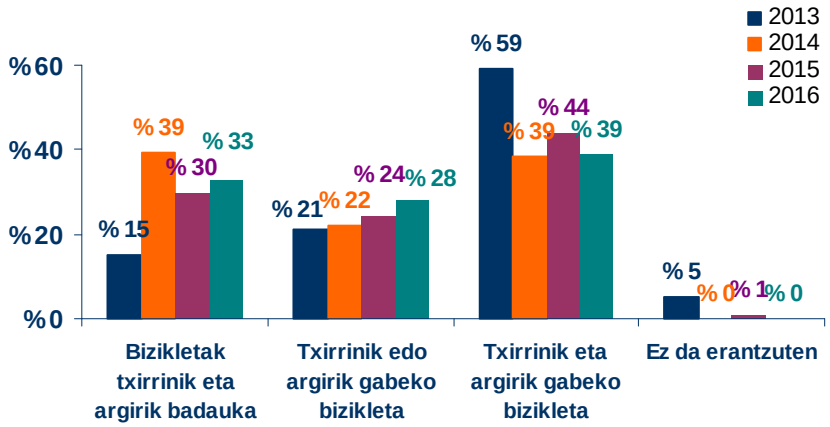
[7] Zehaztu behar da kontuan hartzeko txirrindulari kopuru batek gauez bizikletari argia jartzen diotela adierazten dutela, inkesta egiterako orduan argirik ez eraman arren.

Bi osagarriekin batera ekipatuta dauden bizikleten proportzioa % 33koa da (2015 urtean baino 3 puntu gehiago), eta txirrinik eta argirik gabeko proportzioa % 39 (aurreko urtean baino 5 puntu gutxiago).

15. Grafikoa: Txirrinik eta argirik ba al ditu bizikletak?



16. Grafikoa: Ekipamenduaren urtez urteko eboluzioa (Txirrinik eta argirik ba al ditu bizikletak?)



Datu hauek mugikortasunaren arabera aztertzen badira, eguneroko eta aisialdi/kirol bidaien artean alde handirik ez dagoen arren, logikoa denez eguneroko bidaiak egiten dituztenen bizikletak apur bat ekipatuagoak daudela ikus daiteke.

6. Taula: Txirrina eta argiaren edukiera mugikortasun motaren arabera

		Mugikortasun mota		Guztira
		Eguneroko bidaiak	Aisialdi / Kirol bidaiak	
Bizikletak txirrinik eta argirik ba al ditu?	Bizikletak txirrinik eta argirik badauka	58	75	133
		% 39	% 30	% 33
	Txirrinik edo argirik gabeko bizikleta	40	70	110
		% 27	% 28	% 28
	Txirrinik eta argirik gabeko bizikleta	51	104	155
		% 34	% 42	% 39
Guztira		149	249	398
		% 100	% 100	% 100

3.6. Bizikletaren ekipamendua (II): haurrentzako aulkitxoa

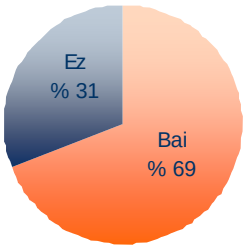
Bizikleten % 0,8k haurrentzako aulkitxoa darama (2015 eta 2014 urteetan baino 1,7 puntu gutxiago). Aulki guztiak hutsik zihoazen.

3.7. Kaskoaren erabilera

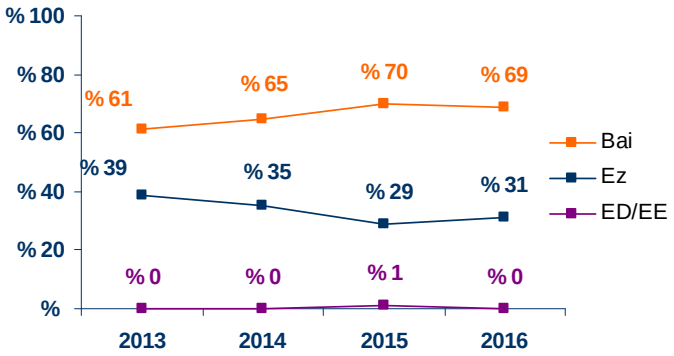
Kaskoaren erabileraren azterketa oso baliagarria da zenbait istriputan txirrindulariaren buruaren babeserako balio duen elementu honek erabiltzaileen artean duen onarpen maila ikusteko; baita hiri artean erabiltzeko derrigortasuna betetzen den ala ez ikusteko. Gogoratu behar da kaskoa erabiltzeko derrigortzea hiribarnera ere hedatu zela 16 urtetik beherako txirrindularientzat 2015. urtean.

Aurten, aurreko urteetako igoera nabarmenaren ondoren, sareko txirrindularien artean kaskoaren erabilera mantendu egin da, hau da, gehiengo zabal batek, % 69k, kaskoa zeraman.

17. Grafikoa: Kaskorik erabiltzen al du txirrindulariak?



18. Grafikoa: Kaskoaren urtez urteko eboluzioa (Kaskorik erabiltzen al du txirrindulariak?)



Kaskoaren erabilera sexuaren arabera aztertuz gero gizonezkoen eta emakumezkoen artean 11 puntuko aldea dago (alde hau 5 puntutan igo da aurten). Gizonezkoen % 71k kaskoa daraman bitartean, emakumezkoen % 60k darama. Alde hau gizonezkoen bizikletaren kirol erabilera askoz hedatuagoa dagoelako izan daiteke (argitu behar da errepideko txirrindulari gehienek kaskoa jantzita eramaten dutela).

7. Taula: Kaskoaren erabilera sexuaren arabera

		Sexua		Guztira
		Gizonezkoa	Emakumezkoa	
Kaskoaren erabilera	Bai	231	46	277
		% 71	% 60	% 69
	Ez	93	31	124
		% 29	% 40	% 31
Guztira		324	77	401
		% 100	% 100	% 100

Adinari dagokionez kaskoaren erabilera oso hedatuta dago 45 urtetik gorako txirrindularien artean (% 75etik gora), 25 urtetik beherakoen artean erdiak baino gutxiagok darabilen bitartean. Nabarmendu behar da adintxikiko ikasle askok kaskoa jantzita eraman beharrean motxilan gordeta edo eskulekuan zintzilik daramala.

8. Taula: Kaskoaren erabilera adinaren arabera

		Adin taldeak					Guztira
		0 - 11 urtekoak	12 - 24 urtekoak	25 - 44 urtekoak	45 - 64 urtekoak	> 65 urtekoak	
Kaskoaren erabilera	Bai	1	22	73	133	48	277
		% 50	% 46	% 63	% 75	% 83	% 69
	Ez	1	26	42	44	10	123
		% 50	% 54	% 37	% 25	% 17	% 31
Guztira		2	48	115	177	58	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Mugikortasun motari erreparatzen bazaio kaskoaren erabilera eguneroko bidaien artean (arrazoi gisa lana, ikasketak, erosketak edo bestelako gestioak dituztenak) aisialdi eta kirol bidaien artean (arrazoi gisa aisia edo kirola dituztenak) baino nabarmen gutxiago dago hedatuta. Lehenengoen artean % 49koa den bitartean bigarrenen artean % 82koa da (33 puntuko aldea).

9. Taula: Kaskoaren erabilera mugikortasun motaren arabera

		Mugikortasun mota		Guztira
		Eguneroko bidaiak	Aisialdi / Kirol bidaiak	
Kaskoaren erabilera	Bai	73	204	277
		% 49	% 82	% 69
	Ez	77	46	123
		% 51	% 18	% 31
Guztira		150	250	400
		% 100	% 100	% 100

Mugikortasun motaren araberako kaskoaren erabilera bizikleta motaren araberakoarekin alderatzen badugu nahiko koherentea da: lasterketako bizikleta zeramaten txirrindularien % 95k kaskoa jantzita zeraman eta hiriko edo paseorako bizikleta zeramatenen artean proportzio hau % 52koa da (aipatu beharra dago 2014 urtean soilik % 26 zela) . Oraindik ere bi mugikortasun mota hauen artean mantentzen den horrenbesteko aldea azaltzeko bi arrazoi aipa litezke:

a) Alde batetik, lanera doazen txirrindularientzat kaskoaren erabilerak dituen eragozpenak (burutik botatako izerdia areagotzea edota orrazkera desegitea) kirol txirrindularientzat hainbesteko eragozpena ez suposatzea eta ondorioz kaskoa erabiltzea hainbeste axola ez izatea.

b) Eta bestetik, kirol txirrindulariek arrisku maila handiagoa hartzea (abiadura biziagoan ibiltzea, bide malkartsuetatik jaistea, etab.), eta errepide sare orokorretik gehiago ibiltzeagatik aurre egin behar dioten arrisku maila eta derrigorrezkoa den kaskoa jaztearen kontrol maila handiagoak jasan behar izatea, kaskoa erabiltzera bultzatuak sentituz[8].

10. Taula: Kaskoaren arabera bizikleta motaren arabera

		Bizikleta mota					Guztira
		Hirikoa, paseorakoa	Mendikoa	Lasterketakoa	Bestelakoak	EE/ED	
Kaskoaren erabilera	Bai	57	161	57	1	1	277
		% 52	% 71	% 95	% 50	% 50	% 69
	Ez	53	65	3	1	1	123
		% 48	% 29	% 5	% 50	% 50	% 31
Guztira		110	226	60	2	2	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Azaldutako datuok, istripuen eta arriskuen maila neurtuko luketen beste batzuekin batera, kaskoaren erabileraren inguruko hainbat gairen ulermen eta eztabaida aberasteko balioko lukete: kaskoaren erabileraren ohitura, erabilgarritasuna, egoera ezberdinetan eskaintzen duen babes maila, gomendioa, egokitasuna edota derrigortzea.

[8] Beste aztergai interesgarriak lirateke kaskoak benetan eskaintzen duen babes maila, kaskoa daraman txirrindulariaren pertzepzioa eta azken honengatik hartzeko prest dagoen arrisku maila.

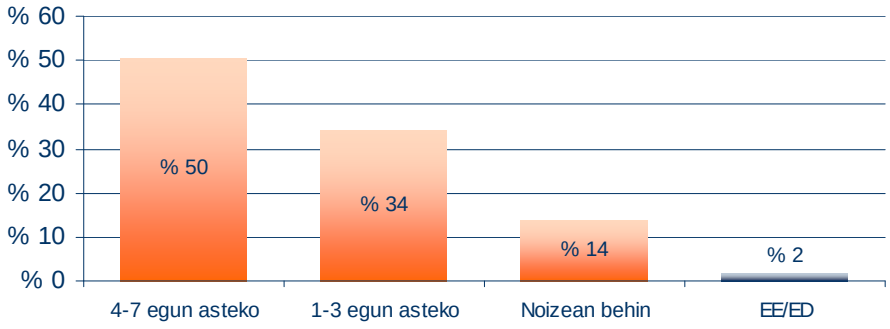
4. BIZIKLETAREN ERABILERA

4.1. Erabileraren maiztasuna

Bizikleta bide sarearen erabileraren maiztasunaz galdeginda erabiltzaileen sarearekiko onarpen mailaren edota fideltasunaren adierazle bat eskuratzen da.

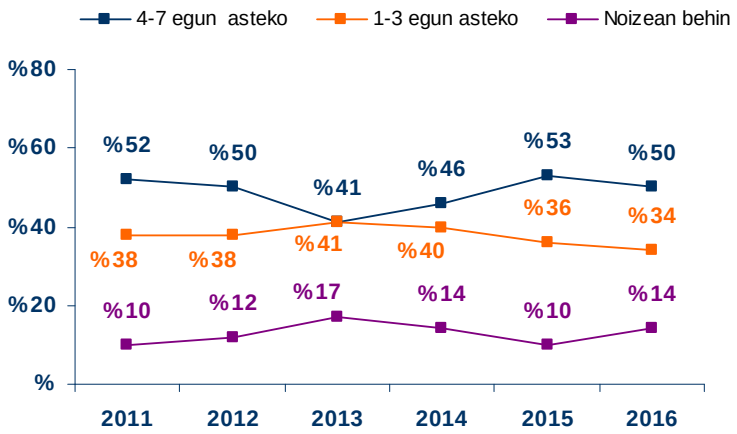
Txirrindularien % 50ek bizikleta bidea astean gutxienez 4 egunetan erabiltzen duela erantzuten du, beste % 34k 1 eta 3 egun artean erabiltzen duelarik. Gainontzeko % 14ak noizean behin erabiltzen du.

19. Grafikoa: Txirrindularien bizikleta bidearen erabileraren maiztasuna



Maiztasunaren azken 6 urteetako datuak nahiko antzekoak dira. Alegia, astean 3 egunetik gorako erabiltzaileak gehiengo bat izaten da; eta 1 eta 3 egun arteko erabiltzaileen proportzioa txikiagoa izanik oso distantzia txikira mantendu ohi da.

20. Grafikoa: Txirrindularien erabileraren maiztasunaren urtez-urteko eboluzioa



Maiztasuna sexuaren arabera aztertzen bada alde nabarmena ikusten da. Gizonezkoen artean noizean behin erabiltzen duen proportzioa % 11koa den bitartean, emakumezkoen artean % 24koa da. Honen arrazoietako bat gizonezkoen arteko kirolerako erabilera handiagoa izan daiteke, eta batik bat errepideko edo lasterketako txirrindularien artean bizikleta maiztasun handi batez hartzeko dagoen ohitura ere aipa daiteke. Beste arrazoietako bat gizonezkoek euriarekin bizikleta emakumeek baino gehiago erabiltzeko joera ere izan daiteke (izan ere eguneroko bidaietan ere emakumeen arteko maiztasuna baxuagoa baita).

11. Taula: Erabileraren maiztasuna sexuaren arabera

		Sexua		Guztira
		Gizonezkoa	Emakumezkoa	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	175	26	201
		% 54	% 34	% 50
	1-3 egun asteko	107	30	137
		% 33	% 39	% 34
	Noizean behin	37	18	55
		% 11	% 24	% 14
	EE/ED	5	2	7
		% 2	% 3	% 2
Guztira		324	76	400
		% 100	% 100	% 100

Alde nabarmena ere aurkitzen da bizikleta bidea eguneroko eta aisialdi/kirol bidaiak egiten dituztenen artean: lehenengoen artean astean gutxienez 4 egun erabiltzen dutenen proportzioa % 70 den bitartean, bigarrenen artean % 39 da. Bi multzo horien arteko aldea eragiten dutenak lanera eta ikasketetara doazen txirrindulariak dira, horiek baitira gainontzeko taldeetatik gehien aldentzen direnak. Izan ere, astean gutxienez 4 egun erabiltzen dutenen proportzioak % 80 eta % 78ra iristen baitira hurrenez hurren talde bi horietan.

12. Taula: Erabileraren maiztasuna mugikotasun motaren arabera

		Mugikortasun mota		Guztira
		Eguneroko bidaiak	Aisialdi / Kirol bidaiak	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	105	97	202
		% 70	% 39	% 51
	1-3 egun asteko	33	103	136
		% 22	% 41	% 34
	Noizean behin	10	45	55
		% 7	% 18	% 14
	EE/ED	2	5	7
		% 1	% 2	% 2
Guztira		150	250	400
		% 100	% 100	% 100

13. Taula: Erabileraren maiztasuna jardueraren arabera

		Bidaiaren arrazoia					Guztira
		Lana	Ikasketak	Zaintzak, gestioak, erosketak	Aisia, paseatzea	Kirola	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	65	21	19	34	63	202
		% 80	% 78	% 45	% 34	% 42	% 51
	1-3 egun asteko	14	6	13	37	66	136
		% 17	% 22	% 31	% 37	% 44	% 34
	Noizean behin	0	0	10	27	18	55
		% 0	% 0	% 24	% 27	% 12	% 14
	EE/ED	2	0	0	1	4	7
		% 2	% 0	% 0	% 1	% 3	% 2
Guztira		81	27	42	99	151	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Adinari erreparatuz, ikus daiteke adin tarte guztietan 4 eta 7 egun artean erabiltzen dutenen proportzioa % 50 inguru dela. Noizean behin erabiltzen dutenen proportzio altuena 12 eta 24 urte arteko gazteen artean ematen da.

14. Taula: Erabileraren maiztasuna adinaren arabera

		Adin taldeak					Guztira
		0 - 11 urtekoak	12 - 24 urtekoak	25 - 44 urtekoak	45 - 64 urtekoak	> 65 urtekoak	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	2	24	50	99	27	202
		% 100	% 50	% 43	% 56	% 47	% 51
	1-3 egun asteko	0	12	46	55	23	136
		% 0	% 25	% 40	% 31	% 40	% 34
	Noizean behin	0	12	17	19	7	55
		% 0	% 25	% 15	% 11	% 12	% 14
	EE/ED	0	0	2	4	1	7
		% 0	% 0	% 2	% 2	% 2	% 2
Guztira		2	48	115	177	58	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

15. Taula: Erabileraren maiztasuna jardueraren arabera

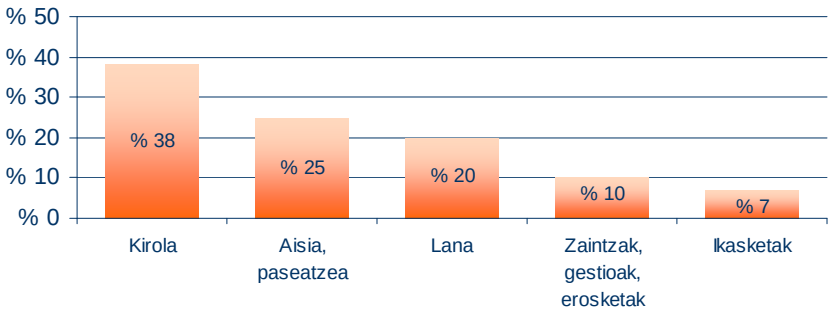
		Jarduera						Guztira
		Okupatua, lanean	Ikaslea	Etxeko lanetan	Langabezian	Jubilatua, pentsionista	EE/ED	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	107	29	2	16	47	0	201
		% 49	% 56	% 33	% 55	% 51	% 0	% 50
	1-3 egun asteko	77	11	4	10	33	1	136
		% 35	% 21	% 67	% 34	% 35	% 100	% 34
	Noizean behin	28	12	0	3	12	0	55
		% 13	% 23	% 0	% 10	% 13	% 0	% 14
	EE/ED	6	0	0	0	1	0	7
		% 3	% 0	% 0	% 0	% 1	% 0	% 2
Guztira		218	52	6	29	93	1	399
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

4.2. Mugikortasun mota eta bidaiaren arrazoia

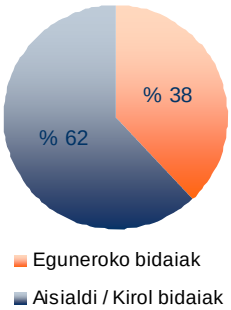
Bidaiaren arrazoiaren azterketak bizikletak gaur egun Gipuzkoako Foru bizikleta bide sarean garraiobide gisa jokatzen duen papera ezagutzeko balio du (ezagunagoa den kirol eta aisialdirako azpiegitura moduan jokatzen duenaz gain).

Bidaiaren arrazoiari dagokionez, inkestatutako txirrindularien ia % 38k (zehazki % 37,5) kirola egiteko eta % 25k aisiarako edo paseatzeko erabiltzen du sarea (denera aisialdi eta kirol bidaien proportzioa % 62 delarik). % 20k lana du bidaiaren arrazoi gisa, % 10ek zaintzak, gestioak, erosketak edo bisitak, eta beste % 7k ikasketak (denera eguneroko bidaien proportzioa % 37,5ekoa delarik).

21. Grafikoa: Txirrindularien bidaiaren arrazoia



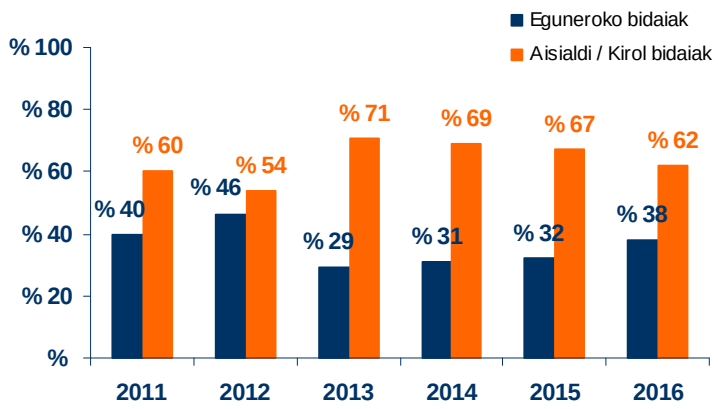
22. Grafikoa: Txirrindularien mugikortasun mota



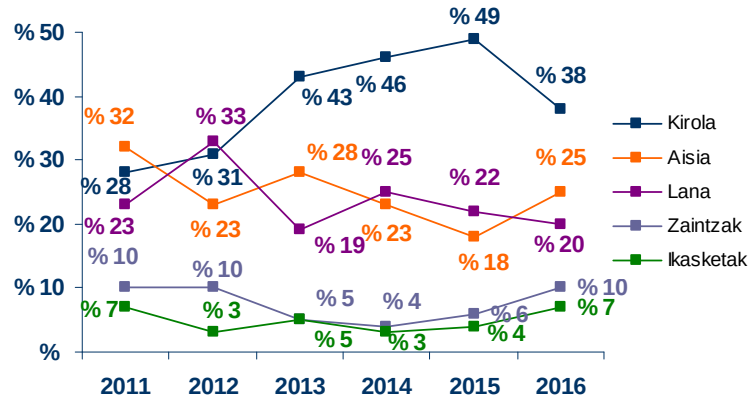
Eboluzioari dagokionez 2016 urtean eguneroko bidaien proportzioa 2015 urtearekiko 5 puntu igo egin dela nabarmendu behar dugu, %33tik % 38ra pasaz. Igoera hau "zaintzak, gestioak, erosketak" eta "ikasketak" arrazoien igoeran oinarritzen da, 4 eta 3 puntu igo baitira hurrenez hurren, "lana" arrazoiak 2 puntu egin du behera. Bestalde, bi fenomeno nabarmenduko genituzke: zuzenean kirolarekin erlazionatutako bidaien jaitsiera, % 49tik % 38ra pasaz, eta arrazoi gisa aisia edo paseatzea duten bidaien igoera, % 18tik % 25era pasaz.

Ondorengo grafikoan ikus daitekeen moduan azken lau urteetako joera eguneroko bidaien proportzioaren hazkundearena da. Argitu behar da lau urte hauetan metodologia bera erabili dela; 2011 eta 2012 urteekiko gorabehera hain nabarmenak ulertzeko ikus txosten honetan metodologiari dagokion atala (*2. Metodologia. Aurreko urteetako inkesten metodologiarekiko aldakuntza eta honen ondorioak*).

23. Grafikoa: Txirrindularien mugikortasun motaren urtez-urteko eboluzioa



24. Grafikoa: Txirrindularien bidaiaren arrazoiaren banaketaren urtez-urteko eboluzioa



Mugikortasun mota sexuaren arabera aztertzean ikusten da emakumezkoek, 5 puntuko aldearekin, sarea proportzionalki gehiago erabiltzen dutela eguneroko bidaiak egiteko gizonezkoek baino (% 42 emakumezkoak eta % 37 gizonezkoak).

16. Taula: Bidaiaren arrazoia sexuaren arabera

		Sexua		Guztira
		Gizonezkoa	Emakumezkoa	
Bidaiaren arrazoia	Lana	65	16	81
		% 20	% 21	% 20
	Ikasketak	22	5	27
		% 7	% 7	% 7
	Zaintzak, gestioak, erosketak	31	11	42
		% 10	% 14	% 11
	Aisia, paseatzea	68	32	100
		% 21	% 42	% 25
	Kirola	138	12	150
		% 43	% 16	% 38
Guztira		324	76	400
		% 100	% 100	% 100

Argi eta garbi, eguneroko bidaiak pisua galtzen doaz adina aurrera doan heinean. Bidai mota hauek pisu handien duten adin taldea 12-24 urte artekoa da, non eguneroko bidaiek bidai guztien % 65 diren; 25-44 urte artean proportzio hori % 48koa da; 45-64 urte artean % 33, eta 65 urtetik gorakoen artean soilik % 10.

17. Taula: Bidaiaren arrazoia adinaren arabera

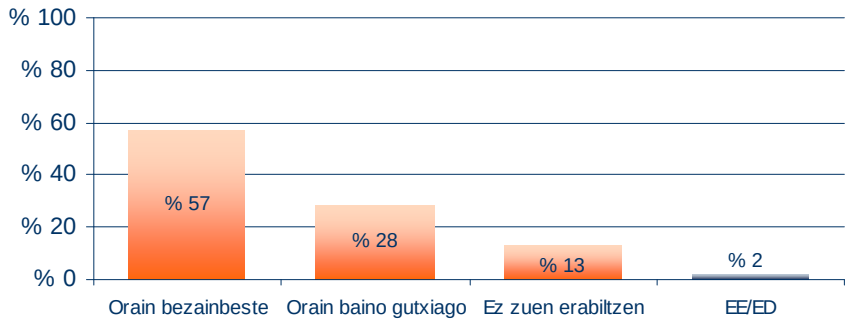
		Adin taldeak					Guztira
		0 - 11 urtekoak	12 - 24 urtekoak	25 - 44 urtekoak	45 - 64 urtekoak	> 65 urtekoak	
Bidaiaren arrazoia	Lana	0	2	41	38	0	81
		% 0	% 4	% 36	% 21	% 0	% 20
	Ikasketak	1	22	3	1	0	27
		% 50	% 46	% 3	% 1	% 0	% 7
	Zaintzak, gestioak, erosketak	0	7	10	19	6	42
		% 0	% 15	% 9	% 11	% 10	% 11
	Aisia, paseatzea	1	13	17	44	24	99
		% 50	% 27	% 15	% 25	% 41	% 25
	Kirola	0	4	44	75	28	151
		% 0	% 8	% 38	% 42	% 48	% 38
Guztira		2	48	115	177	58	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

4.3. Bizikletaren erabileraren igoeraren gaineko eragina

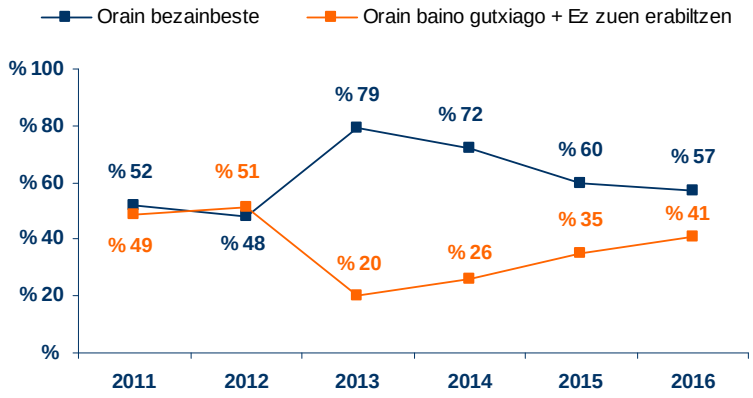
Bizikletaren eguneroko erabilera bultzatzetik haratago joz, sarea izateak eragina du, sustapenari dagokionez, bizikletaren erabileraren gainean oro har. Bizikleta bidea erabiltzen hasi aurretik txirrindularien ia % 57k bizikleta orain bezainbeste erabiltzen zuen, % 28k gutxiago erabiltzen zuen eta % 13k ez zuen erabiltzen. Datuok bizikletaren normalizazioaren seinale gisa har daitezke. Datu hauekin ondorioztatu daiteke 10 txirrindularietatik 4rengan (% 41arengan zehazki) bizikleta bidea existitzeak bizikleta gehiago erabiltzearen edo lehengoz erabiltzea bultzatzearen efektua izan duela.

Aldagai honen azken lau urteetako eboluzioari begira esan daiteke, urtero bizikleta bide sareak txirrindulari berri kopuru esanguratsua erakartzen dituela, izan ere, "orain bezainbeste" erantzuna ematen dutenen proportzioa konstanteki jaisten baita[9].

25. Grafikoa: Bizikleta erabiltzen al zenuen bizikleta bidea erabiltzen hasi aurretik?



26. Grafikoa: Txirrindularien aurretiko bizikletaren erabileraren urtez-urteko eboluzioa



[9] Aipatu behar da 2014an galdera aldatu egin zela. "Bizikleta erabiltzen al zenuen bizikleta bidea existitu aurretik?" galdera egin beharrean hurrengo hau eginez: "Bizikleta bide hau erabiltzen hasi aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen?".

Aldagai hau sexuaren arabera aztertuz gero alde nabarmenak aurki daitezke, orain bezainbeste erabiltzen zuten emakumezkoen proportzioa % 28 da, gizonezkoen artean % 64 delarik. Hau da, bizikleta gehiago erabiltzen duten edota erabiltzaile berriak diren emakumezkoen proportzioa % 71 da (gizonezkoen artean % 35). Honek aditzera ematen du bizikleta bideak emakumezkoen artean bizikleta erabiltzeko sustapenean paper nabarmena jokatzen duela.

18. Taula: Bizikleta bidea aurretiko bizikletaren erabilera maila sexuaren arabera

		Sexua		Guztira
		Gizonezkoa	Emakumezkoa	
Bidegorria egon aurretik bizikletaren erabilera maila	Orain bezainbeste	206	21	227
		% 64	% 28	% 57
	Orain baino gutxiago	77	36	113
		% 24	% 47	% 28
	Ez zuen erabiltzen	34	18	52
		% 11	% 24	% 13
	EE/ED	6	1	7
		% 2	% 1	% 2
Guztira		323	76	399
		% 100	% 100	% 100

Bizikletaren erabileraren gaineko eragin hau bidaiaren arrazoiaren arabera aztertuz gero atera daitekeen ondorio azpimarragarriena honakoa da: aipatutako “sustapen maila” handiena bidaiaren arrazoi gisa “ikasketak” dutenen artean ematen dela (% 67 “orain baino gutxiago” eta “ez zuen erabiltzen” batuta).

19. Taula: Bizikleta bidea aurretiko bizikletaren erabilera maila bidaiaren arrazoiaren arabera

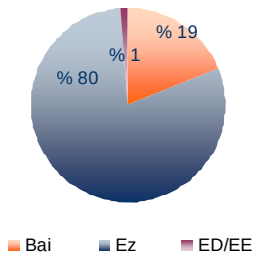
		Bidaiaren arrazoia					Guztira
		Lana	Ikasketak	Zaintzak, gestioak, erosketak	Aisia, paseatzea	Kirola	
Bidegorria egon aurretik bizikletaren erabilera maila	Orain bezainbeste	37	9	20	47	115	228
		% 46	% 33	% 48	% 47	% 77	% 57
	Orain baino gutxiago	28	13	15	34	22	112
		% 35	% 48	% 36	% 34	% 15	% 28
	Ez zuen erabiltzen	16	5	5	15	11	52
		% 20	% 19	% 12	% 15	% 7	% 13
	EE/ED	0	0	2	3	2	7
		% 0	% 0	% 5	% 3	% 1	% 2
Guztira		81	27	42	99	150	399
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

5. TXIRRINDULARIEN BALORAZIOA

5.1. Txirrindularien segurtasun sentsazioa

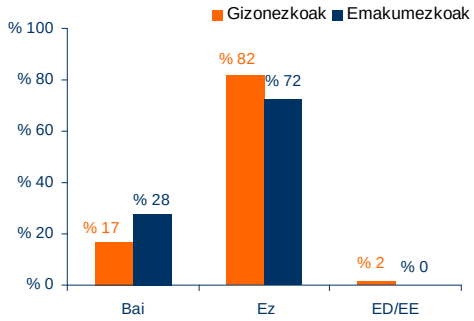
Erabiltzaileei egindako galderetako bat segurtasun sentsazioari buruzkoa zen (zehaztu gabe zer segurtasun motaz ari ginen, herritarrenaz edo zirkulazioarenaz). Txirrindularien % 19k bideak seguru sentitzen ez zen tokiren bat zeukala erantzun zuen. 2015 urtearekin alderatuta proportzio hau oso antzekoa izan zen (% 18).

27. Grafikoa: Ba al da seguru sentitzen ez zaren puntu edo zatiren bat?

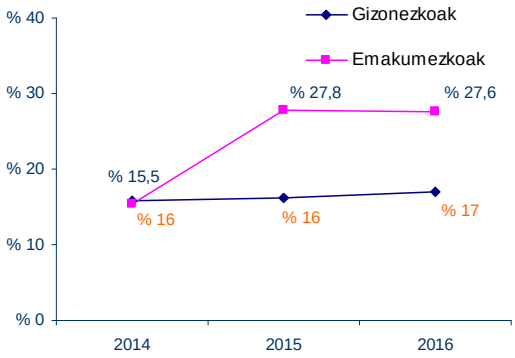


Gai hau sexuaren arabera aztertzean aldea nabarmentzen da (alde hori handiegia ez den arren): punturen batean seguru sentitzen ez diren emakumeen portzentajea % 28 den bitartean gizonezkoen artean % 17 da. Eboluzioari begira ez da azken urtearekiko alderik nabarmentzen.

28. Grafikoa: Ba al da seguru sentitzen ez zaren puntu edo zatiren bat? (sexuaren arabera)



29. Grafikoa: Punturen batean seguru sentitzen ez direnen urtez urteko eboluzioa (sexuaren arabera)



5.2. Bizikleta bidearen gaineko txirrindularien balorazioa

Txirrindulariek bizikleta bideei eta orokorrean sareari buruz egiten duten balorazioa ezagutzea ezinbestekoa da egungo bide sareak bizikletaz ibiltzeko eskaintzen dituen baldintzak hobetzeko eta eraikitzeke dagoen sarearen proiekzio eta gauzatze egokiagorako.

Txirrindulariei bidearen gaineko zenbait gai zehatzei buruz galdegin zitzaien: zorua, seinaleztapena, argiztapena, bizikidetasuna beste erabiltzaileekin, segurtasunaren pertzepzioa, eta gai guzti hauek kontuan hartuta emandako balorazio orokorra. Eskaera 0tik 10erako puntuazio bat ematea zen, gero jasotako puntuazioak, asebetetze maila ezagutze aldera, jarraian azaltzen den moduan taldekatu direlarik:

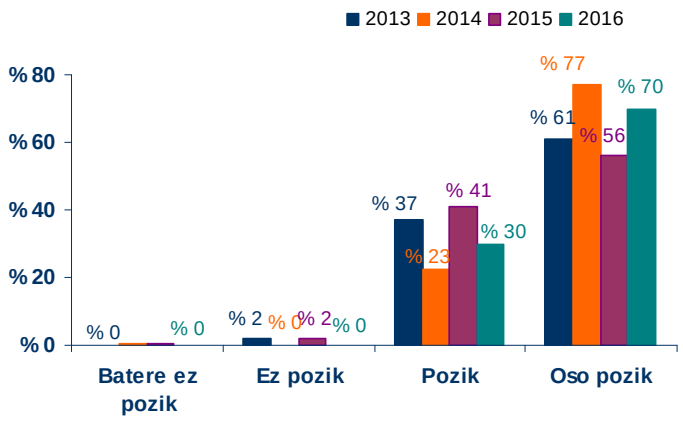
20. Taula: Puntuazioen eta asebetetze mailen arteko baliokidetasunak

Balorazioa puntutan	Baliokidea hitzetan
0, 1, 2	Batere ez pozik
3,4	Ez pozik
5, 6, 7	Pozik
8, 9, 10	Oso pozik

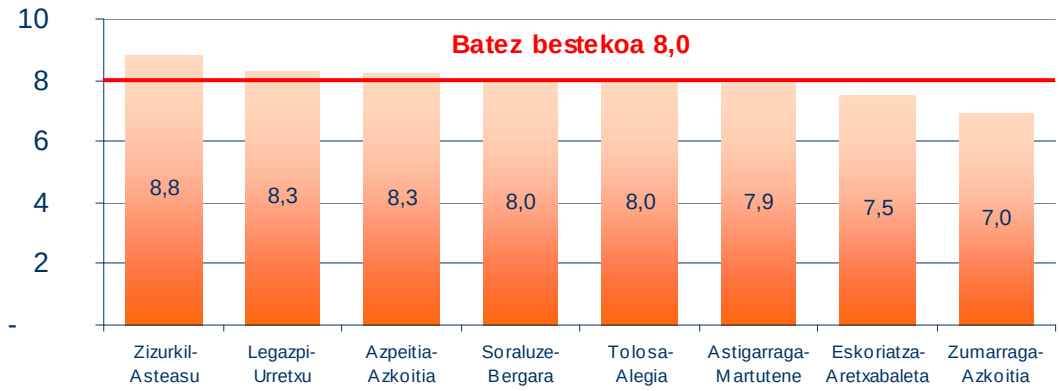
Zoruaren gaineko balorazioa

Zoruaren egoerarekin txirrindularien % 70 oso pozik eta % 30 pozik dago. Sarean batezbeste 8ko puntuazioa ematen zaio zoruari (oso pozik), herritarren segurtasunaren ondoren hobekien baloratutako gaia delarik. Puntuaziorik baxuena Zumarraga-Azkoitia bizikleta bidekoa da, 7 punturekin (pozik), eta altuena Zizurkil-Asteasu bidekoa, 8,8 punturekin.

30. Grafikoa: Txirrindularien zoruarekiko asebetetze mailaren eboluzioa

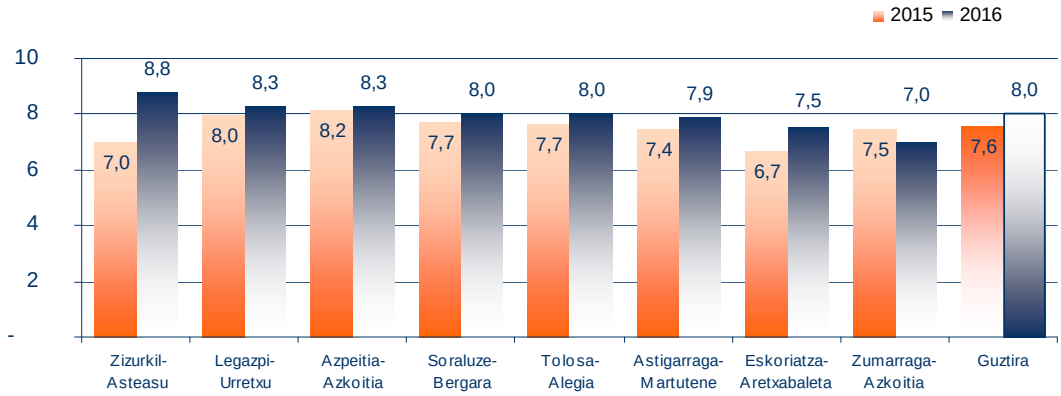


31. Grafikoa: Zoruaren egoeraren gaineko txirrindularien balorazioa bidez bide

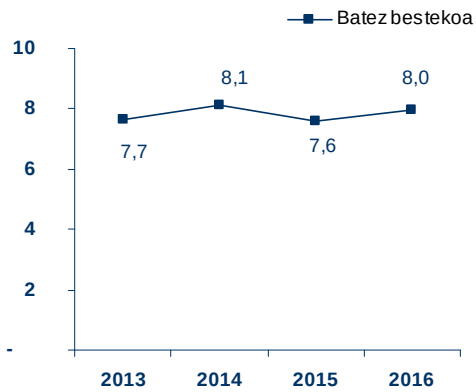


Aurreko urtearekiko eboluzioari begiratuz zoruaren balorazioak hobera egin du nabarmen, lau hamarren irabazi baititu 7,6tik 8ra igoaz. Zumarraga-Azkoitiako kasuan ezik gainontzeko bideetan zoruaren gaineko balorazioak gora egin du nabarmen (bereziki Zizurkil-Asteasu eta Eskoriatza-Aretxabaleta bideetan).

32. Grafikoa: Zoruaren balorazioaren eboluzioa bidez bide



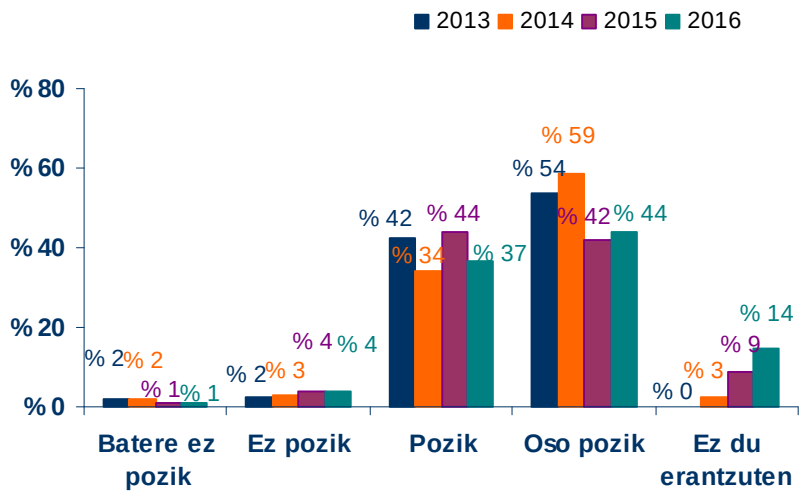
33. Grafikoa: Zoruaren balorazio orokorraren eboluzioa



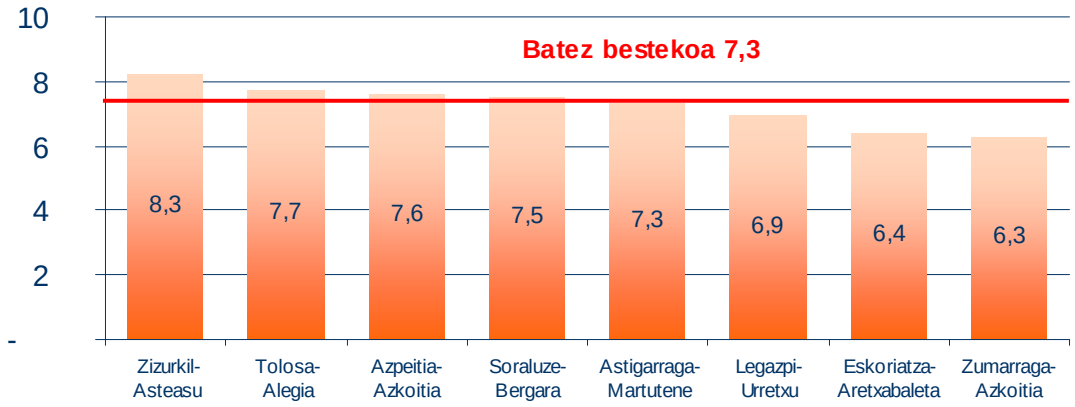
Seinaleztapenaren gaineko balorazioa

Seinaleztapenaren egoerarekin txirrindularien % 44 oso pozik eta % 37 pozik dago. Sarean batezbeste 7,3ko puntuazioa ematen zaio seinaleztapenari (oso pozik). Puntuaziorik baxuena Zumarraga-Azkoitia bizikleta bidekoa da 6,3 punturekin (pozik) eta altuena Zizurkil-Asteasukoa 7,6 punturekin (oso pozik).

34. Grafikoa: Txirrindularien seinaleztapenarekiko asebetetze mailaren eboluzioa

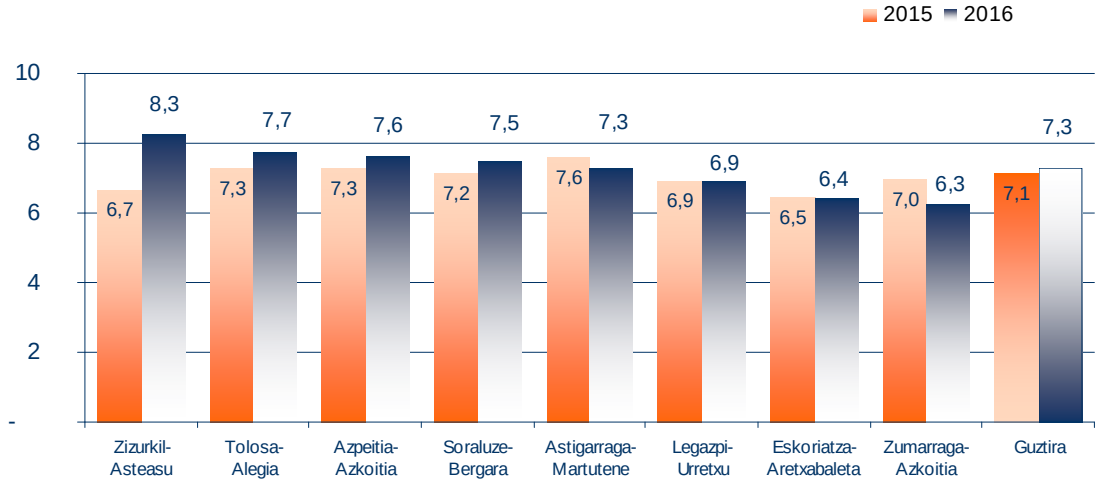


35. Grafikoa: Seinaleztapenaren gaineko txirrindularien balorazioa bidez bide

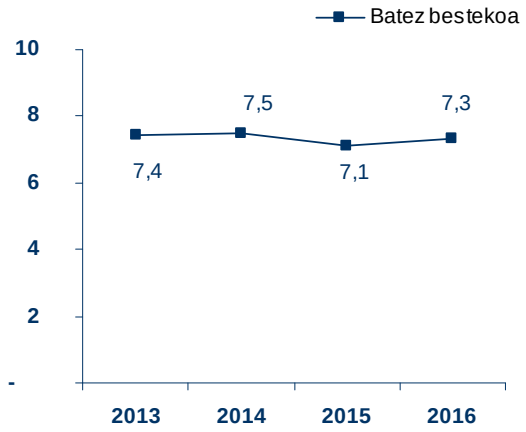


Aurreko urtearekiko seinaleztapenaren balorazioak gora egin du 7,1etik 7,3ra pasaz. Dena den, 4 bidetan puntuazioa igo den bitartean beste 3 bidetan behera egin du.

36. Grafikoa: Seinaleztapenaren balorazioaren eboluzioa bidez bide



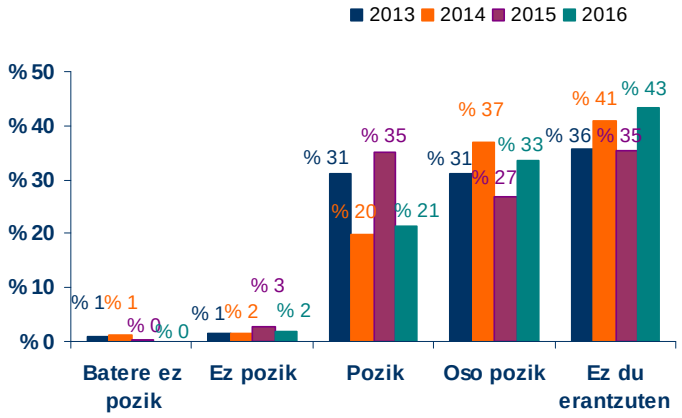
37. Grafikoa: Seinaleztapenaren balorazio orokorraren eboluzioa



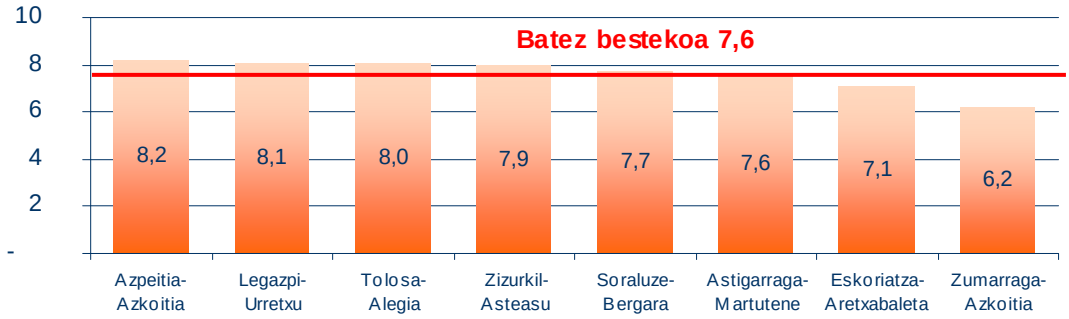
Argiztapenaren gaineko balorazioa

Argiztapenaren egoerarekin txirrindularien % 33 oso pozik eta beste % 21 pozik dago. Sarean batez bestez 7,6ko puntuazioa ematen zaio argiztapenari (oso pozik). Esan beharra dago txirrindularien % 43k ez duela puntuaziorik eman, bidea egun argiz erabiltzeagatik ez duelako argiztapenaren funtzionamendua ezagutzeko aukerarik izan. Puntuaziorik baxuena Zumarraga-Azkoitiakoa da, 6,2 punturekin (pozik).

38. Grafikoa: Txirrindularien argiztapenarekiko asebetetze mailaren eboluzioa

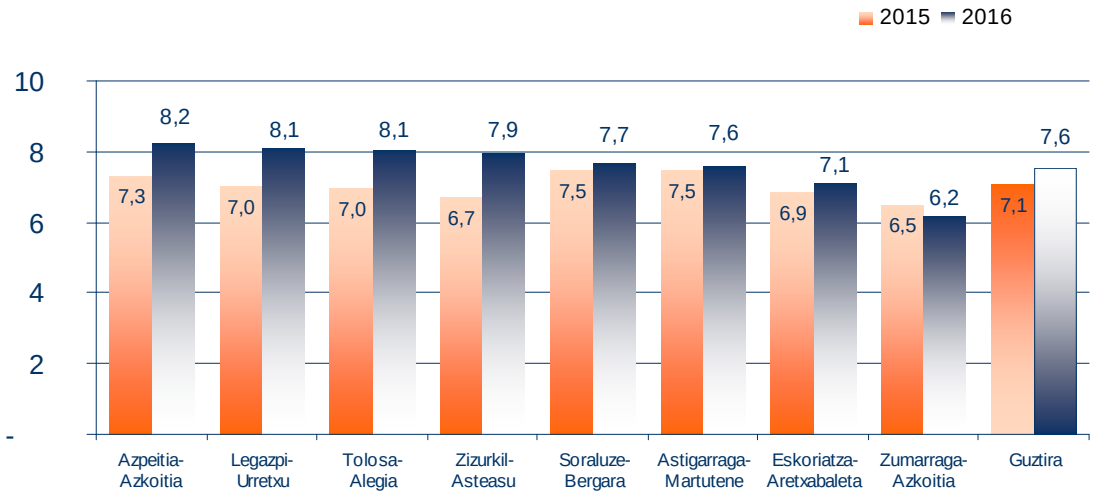


39. Grafikoa: Argiztapenaren gaineko txirrindularien balorazioa bidez bide

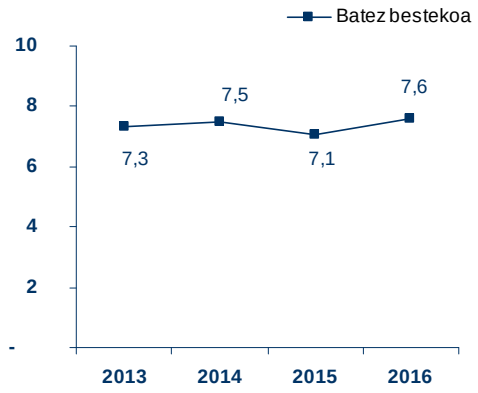


Aurreko urtearekiko argiztapenaren balorazio orokorrak hobera egin du 7,1etik 7,6ra pasaz. Zumarraga-Azkoitia bidean izan ezik (non 3 hamarren jaitsi den) beste guztietan gora egin du balorazioak (bide batzuetan oso nabarmen).

40. Grafikoa: Argiztapenaren balorazioaren eboluzioa bidez bide



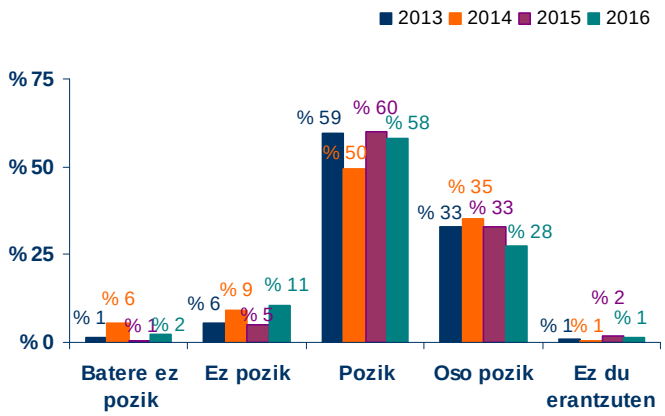
41. Grafikoa: Argiztapenaren balorazioaren eboluzioa



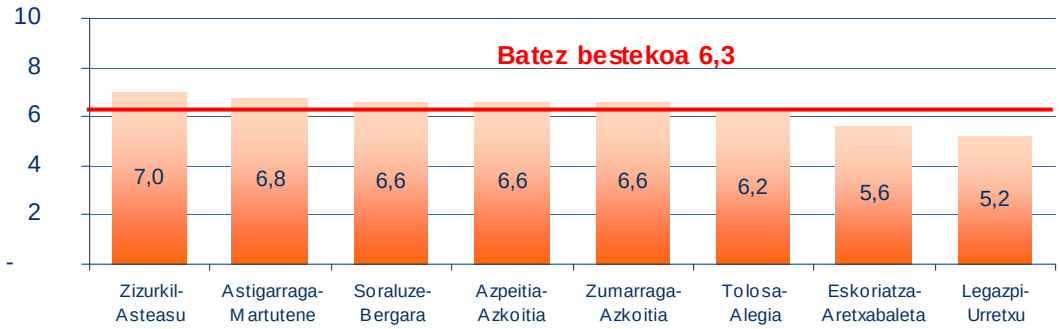
Bizikidetzaren egoeraren gaineko balorazioa

Bizikleta bide sareko erabiltzaile ezberdinen arteko bizikidetza edo baterako existentzia da puntuaziorik baxuena jasotzen duen arloa, batezbeste 6,3 puntu ematen baitzaizkio (pozik). Puntuaziorik baxuena Legazpi-Urretxu bideak du, 5,2 punturekin, eta altuena Zizurkil-Asteasukoak, 7,2 punturekin.

42. Grafikoa: Txirrindularien bizikidetzarekiko asebetetze mailaren eboluzioa

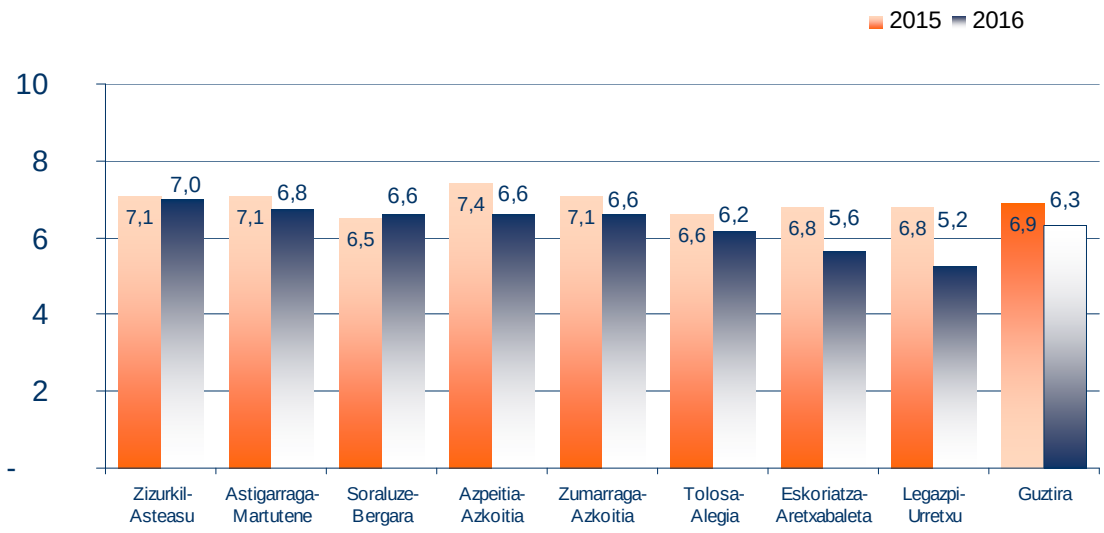


43. Grafikoa: Bizikidetzaren gaineko txirrindularien balorazioa bidez bide

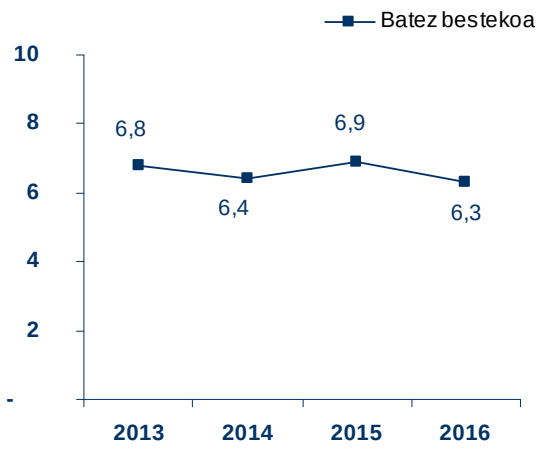


Aurreko urtearekiko eboluzioari begira esan behar dugu gai honek okerrera egin duela balorazioan, batez beste 6 hamarren jaitsiz (6,9tik 6,3ra). Soraluze-Bergarako bidean izan ezik bide guztietan behera egin du bizikidetzaren egoeraren balorazioak.

44. Grafikoa: Bizikidetzaren balorazioaren eboluzioa bidez bide



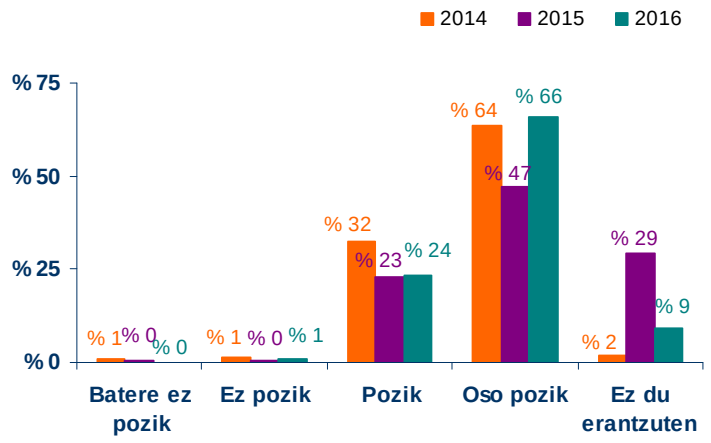
45. Grafikoa: Bizikidetzaren balorazio orokorraren eboluzioa



Herritarren segurtasunaren gaineko balorazioa

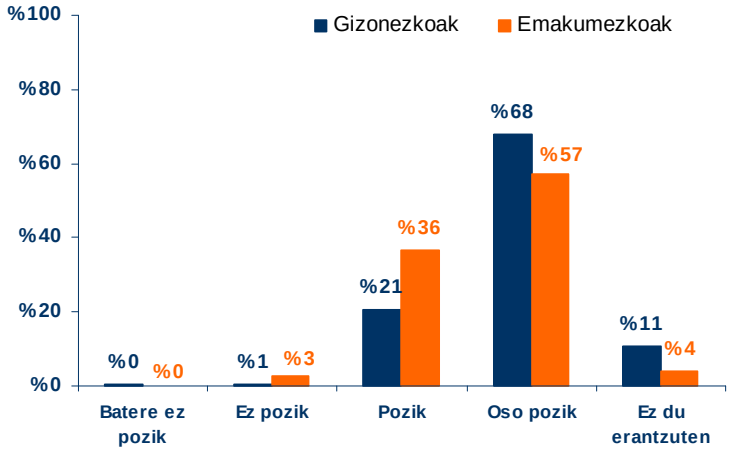
Hirugarren urtez eskatutako balorazioetako bat herritarren segurtasunaren ingurukoa izan da. Zentzu horretan txirrindularien % 66 oso pozik dago, % 24 pozik dagoen bitartean. Puntuaziorik altuena duen bidea Azpeitia-Azkoitiakoa da 8,7 punturekin.

46. Grafikoa: Txirrindularien herritarren segurtasunarekiko asebetetze mailaren eboluzioa

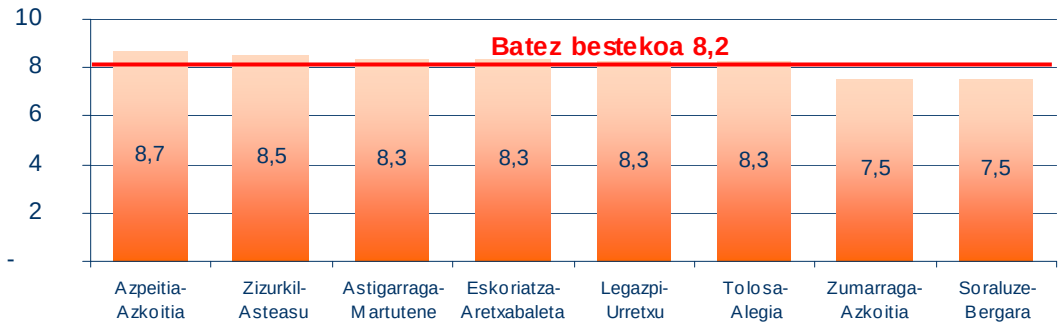


Balorazioan emakumezko eta gizonezko txirrindularien artean desberdintasunak antzematen dira ere, oso pozik dauden gizonezkoen portzentajea emakumezkoena baino 11 puntu altuagoa da (% 68 eta % 57 hurrenez hurren).

47. Grafikoa: Txirrindularien herritarren segurtasunarekiko asebetetze maila sexuaren arabera

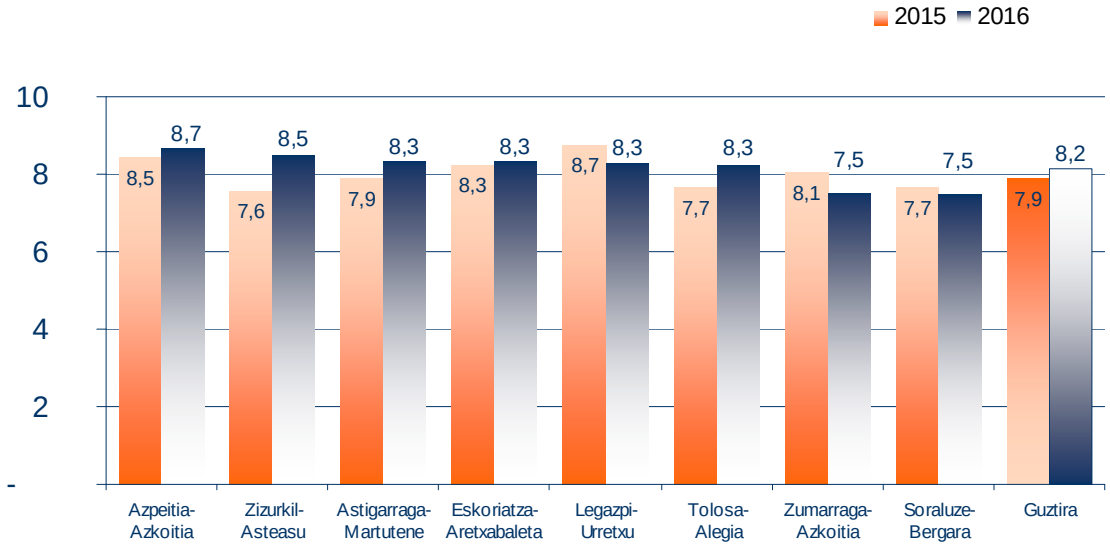


48. Grafikoa: Herritarren segurtasunaren gaineko txirrindularien balorazioa bidez bide

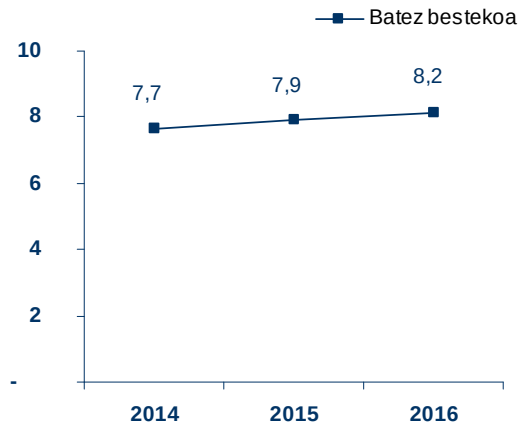


Balorazio orokorra 3 hamarren igo da, baina 4 bidetan gora egin duen bitartean beste 3 bidetan behera egin du. Azken hiru urteetako balorazioaren joera igotzearena da.

49. Grafikoa: Herritarren segurtasunaren balorazioaren eboluzioa bidez bide



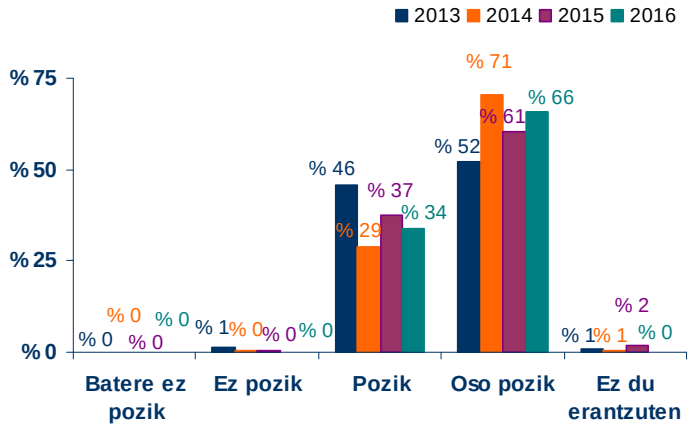
50. Grafikoa: Herritarren segurtasunaren balorazio orokorraren eboluzioa



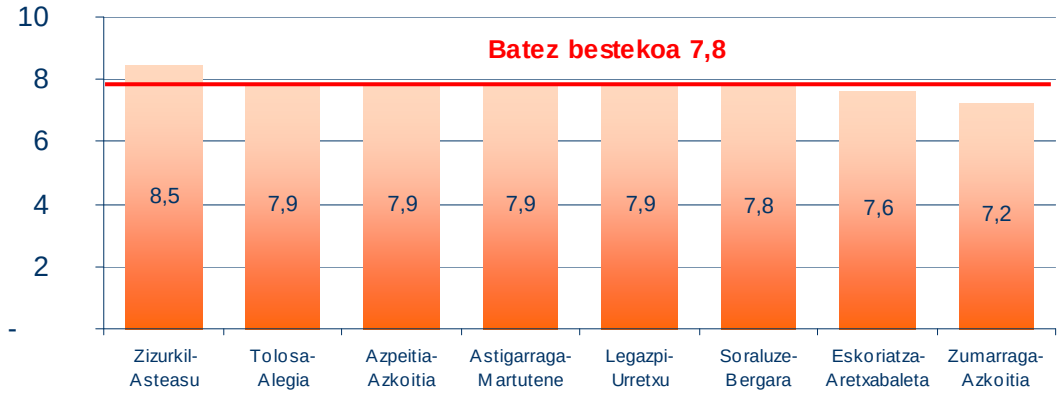
Bizikleta bidearen gaineko balorazio orokorra

Bizikletaz ibiltzeko azpiegiturak eskaintzen dituen baldintza nagusiak kontuan hartuta (zorua, seinaleztapena, argiztapena, bizikidetza eta herritarren segurtasuna) txirrindulariengandik jasotako batez besteko puntuazioa 7,8 da, 2014an eta 2015ean izan zuen puntuazio berbera (berez 7 ehunen igo den arren: 7,76tik 7,83ra). Txirrindularien % 66 oso pozik eta % 34 pozik dago. Hobekien baloratutako bizikleta bidea Zizurkil-Asteasukoa da, 8,5 punturekin, eta okerren baloratutakoa Zumarraga-Azkoitiakoa, 7,6 punturekin.

51. Grafikoa: Txirrindularien bizikleta bidearekiko asebetetze maila orokorraren eboluzioa

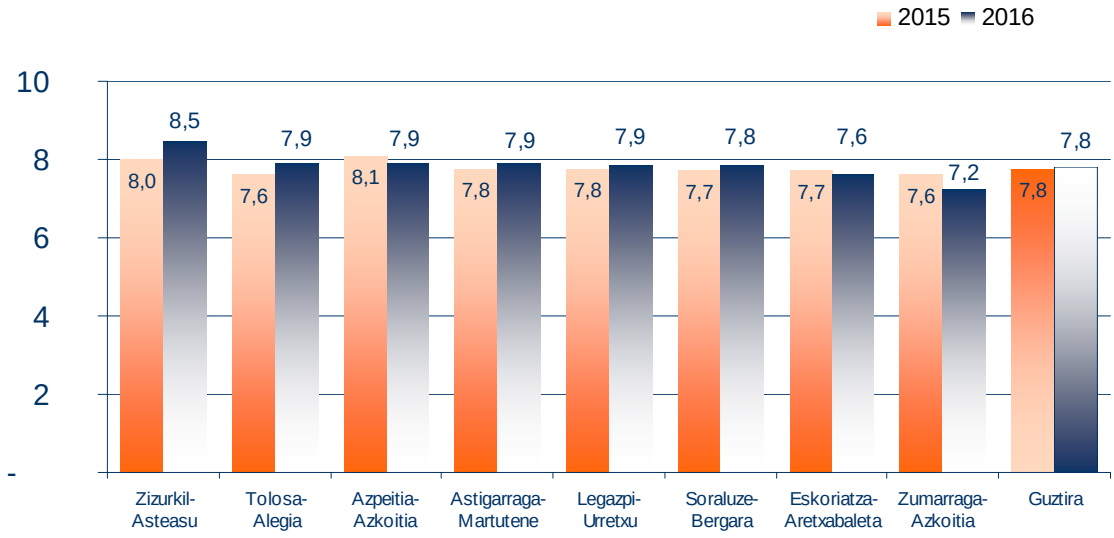


52. Grafikoa: Bizikleta bidearen gaineko txirrindularien balorazio orokorra bidez bide

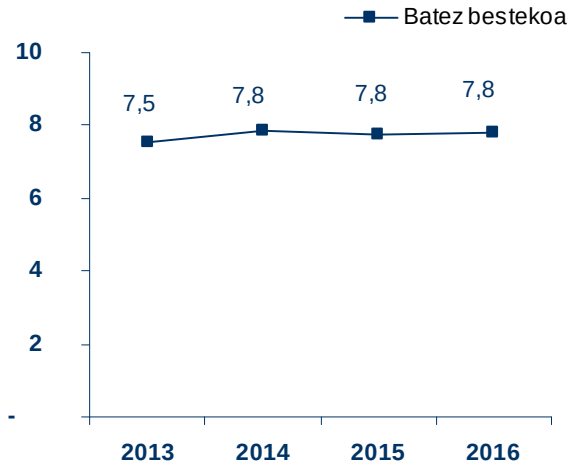


Balorazio orokorraren bidez-bideko eboluzioari begira zera esan dezakegu: 5 bidetan gora egin du, 3 bidetan behera egin duen bitartean. Bidez bideko balorazio orokorraren eboluzioa ulertzeko baliagarria izan daiteke txosten honi atxikitzen zaion bizikleta bideen behaketa eta erabiltzaileen ekarpenei buruzko eranskina.

53. Grafikoa: Balorazio orokorraren eboluzioa bidez bide



54. Grafikoa: Balorazio orokorraren eboluzioa



Balorazio orokorraren batezbestekoei begira zera nabarmendu daiteke: hobekien (8,5 puntu) eta okerren (7,2 puntu) baloratutako bideen artean 1,3 puntuko aldea dagoela. Batezbestekotik behera 2 bide daude, beste bat batezbestekoan, gainontzeko bostak batezbestekotik gora dauden bitartean. Aurten ere nabarmentzekoak dira Eskoriatza-Aretxabaletako bideak izan dituen puntuazio baxuak, 4 arlotan batezbestekotik behera aurkitzen delarik. Biziki deigarria da ere Legazpi-Urretxu bideak bizikidetza arloari dagokion balorazioan izan duen beherakada.

21. Taula: Arlo ezberdinen txirrindularien balorazioak bidez bide

BIZIKLETA BIDEA	Zorua	Seinaleztapena	Argiztapena	Bizikidetza	Segurtasuna	OROKORRA
Zizurkil-Asteasu	8,8	8,3	7,9	7,0	8,5	**8,5**
Azpeitia-Azkoitia	8,3	7,6	8,2	6,6	8,7	**7,9**
Astigarraga-Martutene	7,9	7,3	7,6	6,8	8,3	**7,9**
Tolosa-Alegia	8,0	7,7	8,1	6,2	8,3	**7,9**
Legazpi-Urretxu	8,3	6,9	8,1	5,2	8,3	**7,9**
Soraluze-Bergara	8,0	7,5	7,7	6,6	7,5	**7,8**
Eskoriatza-Aretxabaleta	7,5	6,4	7,1	5,6	8,3	**7,6**
Zumarraga-Azkoitia	7,0	6,3	6,2	6,6	7,5	**7,2**
Batezbestekoa	8,0	7,3	7,6	6,3	8,2	**7,8**

Dagokion arloaren batezbestekoan edo honetatik gora dauden balorazioak

Dagokion arloaren batezbestekotik behera dauden balorazioak

Azken 4 urteotako puntuazio guztiei erreparatuz (ikus 22. taula) bi ondorio nagusiak antzematen ditugu:

a) Balorazio orokorrek 3 hamarren gora egin dute batezbestean, eta 8 bideetatik 6tan.

   Eskoriatza-Aretxabaletako eta, batez ere, Zumarraga-Azkoitiko bideetako puntuazioak "pozik" eta "oso pozik" kategorien artean kokatzen badira ere, kezkagarritzat jotzen ditugu etengabeko jaitsiera adierazten baitute. Azken honetan, arlo guztietako puntuazioak (segurtasunekoa izan ezin) behera egin duten azken 4 urteotan.

b) Arlo guztietatik erabiltzaile ezberdinen arteko bizikidetzari buruzkoa da modu nabarmenean balorazio baxuenak eta beheranzkoak dituen bakarra. Hala ere, bizikidetza arloan dauden arazoak bereziki lau bidetan pilatzen dira: Tolosa-Alegia eta Soraluze-Bergarako, Eskoriatza-Aretxabaletan eta Legazpi-Urretxu bideetan, hain zuzen ere.

22. Taula: Arlo ezberdinen txirrindularien balorazioak bidez bide (urtez urteko eboluzioa)

Arloa	Urtea	Zizurkil Asteasu	Tolosa Alegia	Azpeitia Azkoitia	Astigarraga Martutene	Legazpi Urretxu	Soraluze Bergara	Eskoriatza Aretxabaleta	Zumarraga Azkoitia	Batez Bestekoa
Zorua	2013	8,2	7,7	6,9	7,5	7,8	8,2	8,1	7,2	**7,7**
	2014	8,1	8,0	8,1	7,9	8,6	8,4	8,2	7,8	**8,1**
	2015	7,0	7,7	8,2	7,4	8,0	7,7	6,7	7,5	**7,6**
	2016	8,8	8,0	8,3	7,9	8,3	8,0	7,5	7,0	**8,0**
Seinaleztapena	2013	8,2	7,3	6,7	7,3	7,6	7,4	8,1	7,6	**7,4**
	2014	8,1	7,1	7,9	7,5	7,2	7,5	8,0	6,9	**7,5**
	2015	6,7	7,3	7,3	7,6	6,9	7,2	6,5	7,0	**7,1**
	2016	8,3	7,1	7,6	7,3	6,9	7,5	6,4	6,3	**7,3**
Argiztapena	2013	7,3	7,3	7,1	6,8	7,6	7,5	8,1	7,0	**7,3**
	2014	7,2	7,4	7,6	7,3	7,5	7,7	7,8	7,4	**7,5**
	2015	6,7	7,0	7,3	7,5	7,0	7,5	6,9	6,5	**7,1**
	2016	7,9	8,1	8,2	7,6	8,1	7,7	7,1	6,2	**7,6**
Bizikidetza	2013	7,5	6,2	6,5	6,8	7,0	6,6	7,5	7,2	**6,8**
	2014	7,0	5,4	7,1	7,2	6,4	5,7	7,0	6,6	**6,4**
	2015	7,1	6,6	7,4	7,1	6,8	6,5	6,8	7,1	**6,9**
	2016	7,0	6,2	6,6	6,8	5,2	6,6	5,6	6,6	**6,3**
Segurtasuna	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**
	2014	8,0	7,8	7,6	7,6	7,5	7,3	7,8	7,5	**7,7**
	2015	7,6	7,7	8,5	7,9	8,7	7,7	8,3	8,0	**7,9**
	2016	8,5	8,3	8,7	8,3	8,3	7,5	8,3	7,5	**8,2**
Balorazio Orokorra	2013	8,1	**7,3**	**7,1**	**7,2**	7,8	7,7	8,1	7,8	**7,5**
	2014	7,8	**7,7**	8,0	7,9	7,8	7,8	8,1	7,8	**7,8**
	2015	8,0	7,6	8,1	7,8	7,8	**7,7**	**7,7**	**7,6**	**7,8**
	2016	8,5	7,9	7,9	7,9	7,9	7,8	**7,6**	**7,2**	**7,8**

Dagokion arloaren batezbestekoan edo honetatik gora dauden balorazioak
Dagokion arloaren batezbestekotik behera dauden balorazioak

Bizikleta bidea noizean behin erabiltzen dutenek hobeto baloratzen dute, izan ere oso pozik daudenen proportzioa gainontzeko erabiltzaileen artean baino ia 20 puntu altuagoa da (% 82).

23. Taula: Bizikleta bidearekiko asebetetze maila erabileraren maiztasunaren arabera

		Bidegorriaren erabileraren maiztasuna				Guztira
		4-7 egun asteko	1-3 egun asteko	Noizean behin	EE/ED	
Bidegorriaren gaineko balorazio orokorra	Batere ez pozik	0	0	1	0	1
		% 0	% 0	% 2	% 0	% 0
	Pozik	72	51	9	3	135
		% 36	% 38	% 16	% 43	% 34
	Oso pozik	130	85	45	4	264
		% 64	% 63	% 82	% 57	% 66
Guztira		202	136	55	7	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Erabiltzaile berrien artean, hau da, bidegorria egon aurretik bizikleta erabiltzen ez zutenen artean, bidegorria hobeto baloratzen da, talde honen % 77 oso pozik azaltzen zelarik, batezbestekoa baino 11 puntu gehiago.

24. Taula: Bizikleta bidearekiko asebetetze maila aurreko bizikletaren erabileraren arabera

		Bidegorria egon aurretik bizikletaren erabilera maila				Guztira
		Orain bezainbeste	Orain baino gutxiago	Ez zuen erabiltzen	EE/ED	
Bidegorriaren gaineko balorazio orokorra	Batere ez pozik	1	0	0	0	1
		% 0	% 0	% 0	% 0	% 0
	Pozik	86	34	12	2	134
		% 38	% 30	% 23	% 29	% 34
	Oso pozik	141	78	40	5	264
		% 62	% 70	% 77	% 71	% 66
Guztira		228	112	52	7	399
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Bidaiaren arrazoia zaintzak, gestioak edota aisia-paseatzea dituzten txirrindularien artean hobeto baloratzen da bidegorria, talde hauen % 76 oso pozik azaldu zelarik, batezbestekoa baino 10 puntu gehiago.

25. Taula: Bizikleta bidearekiko asebetetze maila bidaiaren arrazoiaren arabera

		Bidaiaren arrazoia					Guztira
		Lana	Ikasketak	Zaintzak, gestioak, erosketak	Aisia, paseatzea	Kirola	
Bidegorriaren gaineko balorazio orokorra	Batere ez pozik	0	0	0	0	1	1
		% 0	% 0	% 0	% 0	% 1	% 0
	Pozik	29	8	10	24	64	135
		% 36	% 30	% 24	% 24	% 42	% 34
	Oso pozik	52	19	32	75	86	264
		% 64	% 70	% 76	% 76	% 57	% 66
Guztira		81	27	42	99	151	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Langabetuen taldea da bidegorria hobekien baloratzen duena, oso pozik azaltzen den proportzioa % 76koa delarik (batezbestea % 66tan dago).

26. Taula: Bizikleta bidearekiko asebetetze maila jardueraren arabera

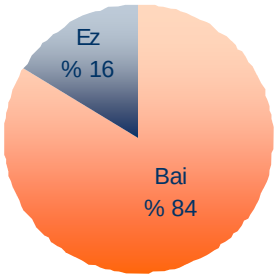
		Jarduera						Guztira
		Okupatua, lanean	Ikaslea	Etxeko lanetan	Langabezian	Jubilatua, pentsionista	EE/ED	
Bidegorriaren gaineko balorazio orokorra	Batere ez pozik	1	0	0	0	0	0	1
		% 0	% 0	% 0	% 0	% 0	% 0	% 0
	Pozik	75	16	3	7	32	1	134
		% 34	% 31	% 50	% 24	% 34	% 100	% 34
	Oso pozik	142	36	3	22	61	0	264
		% 65	% 69	% 50	% 76	% 66	% 0	% 66
Guztira		218	52	6	29	93	1	399
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

5.3. Garraio modua aukeratzearen gaineko bide sarearen eragina

Bidaia autoan egiteko aukera

Eguneroko mugikortasunarekin erlazionatutako txirrindularien artean (alegia, bidaiaren arrazoia lana, ikasketak, gestioak edo erosketak dutenak) bidaia berbera autoz egiteko aukera duten ala ez aztertzea interesgarria da, nagusiki erabiltzaile hauengan bizikleta bide sareak sorrarazten duen erakarpen maila neurtzeko. Informazio hau ere baliagarria izan daiteke bide sarearen erabiltzaile potentzialak erakartzeko garatu daitezkeen sustapen estrategiak diseinatzen laguntzeko.

55. Grafikoa: Bidaia autoan egiteko aukerarik?



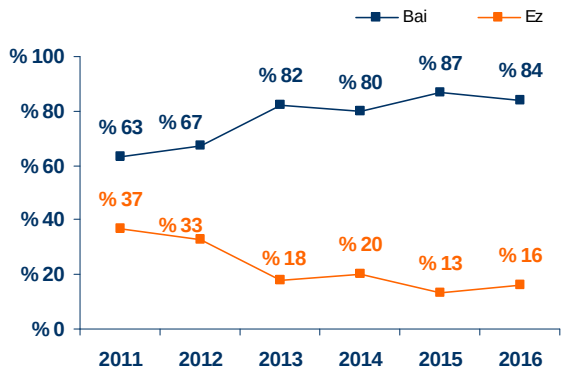
Eguneroko mugikortasunarekin erlazionatutako txirrindularien % 84k bidaia berbera autoz egiteko aukera du. Proportzio altu hau zertxobait baxuagoa da bidaiaren arrazoia zaintzak, gestioak edo erosketak dituztenen artean (% 71).

27. Taula: Bidaia autoan egiteko aukera bidaiaren arrazoiaren arabera

		Bidaiaren arrazoia			Guztira
		Lana	Ikasketak	Zaintzak, gestioak, erosketak	
Bidaia autoan egiteko aukera	Bai	73	22	29	124
		% 90	% 85	% 71	% 84
	Ez	8	4	12	24
		% 10	% 15	% 29	% 16
Guztira		81	26	41	148
		% 100	% 100	% 100	% 100

Aldagai honen azken urteetako eboluzioari begiratuz gero, bidaia berbera egiteko autoa erabiltzeko aukera nahiko egonkorra dela ikus daiteke.

56. Grafikoa: Bidaia autoan egiteko aukeraren eboluzioa urtez urte



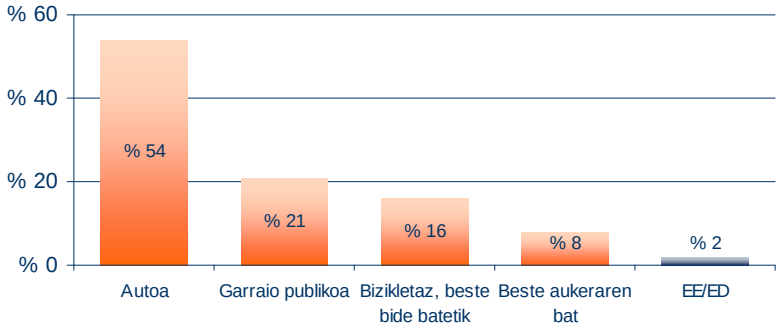
Bizikleta bidea egon ezean aukeratuko litzatekeen garraiobidea[10]

Eguneroko mugikortasunarekin erlazionatutako txirrindulariei bizikleta bidea egon ezean bidaia berbera egiteko aukeratuko luketen garraiobideaz galdetuta, hauen bizikletarekiko leialtasun edo atxikimendu maila neur dezakegu, baita bizikleta bidea ez egotekotan bidaia berbera bizikletaz egiteko beste bideen segurtasun eta erakargarritasun maila ere.

Dena den kontuan hartu behar da erabiltzaile askori gerta dakiokeela bizikletarekiko leialtasun oso handia izanda ere bidaia berbera bizikletaz egiteko gutxieneko segurtasuna eskaintzen duen beste bideren bat erabiltzeko aukerarik ez izatea, kasu honetan beste garraiobide baten hautua ezinbestekoa delarik.

Eguneroko mugikortasunarekin erlazionatutako txirrindularien % 54k autoa hartuko luke, % 21ek garraio publikoa eta % 16k bizikleta erabiltzen jarraituko luke bizikleta bidea egon ezean. Gainontzeko % 8k beste moduren bat nahiago luke, normalean oinez egitearen aukera izaten delarik.

57. Grafikoa: Bizikleta bidea egon ezean aukeratutako litzatekeen garraiobidea



[10] Taula honen emaitzak 148 lagunen estatistikan oinarritzen diren arren, 400 lagunen laginean dute jatorria. Alegia, 400 lagun horietatik eguneroko bidaia egiten ari zirenei bakarrik galdegin zitzaien bidaia berbera egiteko autoaren aukerari buruz eta baita bidea egon ezean aukeratuko litzatekeen alternatibari buruz ere. Balio estatistikoak fidagarritasun maila baxua izanik, beraz, kontuz hartu beharrekoak dira aldagaien arteko gurutzaketetatik ondorioztatzen diren datuak, uneko joera zehatz gisa hartu behar direlarik.

Bidaia berbera egiteko hautua sexuaren arabera aztertuz ez da alde handirik ikusten, alderik handiena "beste aukeraren bat" aukeran ematen delarik: gizonezkoen % 6 eta emakumezkoen % 16. Bi sexuen arteko 10 puntuko aldea azaltzeko hautuaren aldagaia bidaiaren arrazoiaren arabera aztertu behar da, izan ere emakumezkoen artean zaintzak, gestioak eta erosketen arrazoia gizonezkoen artean baino pisu handiagoa dauka eta arrazoi honetan kontzentratzen da "beste aukeraren bat" erantzuna.

28. Taula: Aukeratutako litzatekeen garraiobidea sexuaren arabera

		Generoa		Guztira
		Gizonezkoa	Emakumezkoa	
Bidegorria izan ezean aukeratutako alternatiba	Bizikletaz, beste bide batetik	19	4	23
		% 16	% 13	% 16
	Autoa	62	18	80
		% 53	% 56	% 54
	Garraio publikoa	26	5	31
		% 22	% 16	% 21
	Beste aukeraren bat	7	5	12
		% 6	% 16	% 8
	EE/ED	2	0	2
		% 2	% 0	% 1
Guztira		116	32	148
		% 100	% 100	% 100

Hautuaren aldagaia bidaiaren arrazoiaren arabera sakonkiago aztertuz gero zera ikus daiteke: bizikletarekiko leialtasun handiena (alegia, bidaia berbera bizikletan beste bide batetik egiteko prest daudenak) bidaiaren arrazoi lana dutenen artean aurki daiteke (% 19). Logikoa denez, autoaren hautua lanera doazenen artean era argian nagusitzen da, proportzioa % 63koa izanik (ikasleen artean eta gestioak-zaintzak-erosketak egitera doazenen artean baino 13 eta 24 puntu altuago hurrenez hurren), lanera ordu zehatz batean iritsi ahal izateko konpetitiboen iruditzen zaien ibilgailua irudituko/izango zaielako. Ikasleen % 35k garraio publikoa hartuko luke.

29. Taula: Aukeratutako litzatekeen garraiobidea bidaiaren arrazoiaren arabera

		Bidaiaren arrazoia			Guztira
		Lana	Ikasketak	Zaintzak, gestioak, erosketak	
Bidegorria izan ezean aukeratutako alternatiba	Bizikletaz, beste bide batetik	15	1	7	23
		% 19	% 4	% 17	% 16
	Autoa	51	13	16	80
		% 63	% 50	% 39	% 54
	Garraio publikoa	12	9	10	31
		% 15	% 35	% 24	% 21
	Beste aukeraren bat	2	3	7	12
		% 2	% 12	% 17	% 8
	EE/ED	1	0	1	2
		% 1	% 0	% 2	% 1
Guztira		81	26	41	148
		% 100	% 100	% 100	% 100

Adin tarte guztietan nagusitzen da autoaren hautua (% 43tik gora tarte guztietan). Bestalde, garraio publikoaren aukera jaisten da adina igotzen den heinean.

30. Taula: Aukeratutako litzatekeen garraiobidea adinaren arabera

		Adin taldeak					Guztira
		0 - 11 urtekoak	12 - 24 urtekoak	25 - 44 urtekoak	45 - 64 urtekoak	> 65 urtekoak	
Bidegorria izan ezean aukeratutako alternatiba	Bizikletaz, beste bide batetik	0	4	9	10	0	23
		% 0	% 13	% 17	% 18	% 0	% 16
	Autoa	1	13	33	29	4	80
		% 100	% 43	% 61	% 51	% 67	% 54
	Garraio publikoa	0	8	11	11	1	31
		% 0	% 27	% 20	% 19	% 17	% 21
	Beste aukeraren bat	0	4	1	6	1	12
		% 0	% 13	% 2	% 11	% 17	% 8
	EE/ED	0	1	0	1	0	2
		% 0	% 3	% 0	% 2	% 0	% 1
Guztira		1	30	54	57	6	148
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

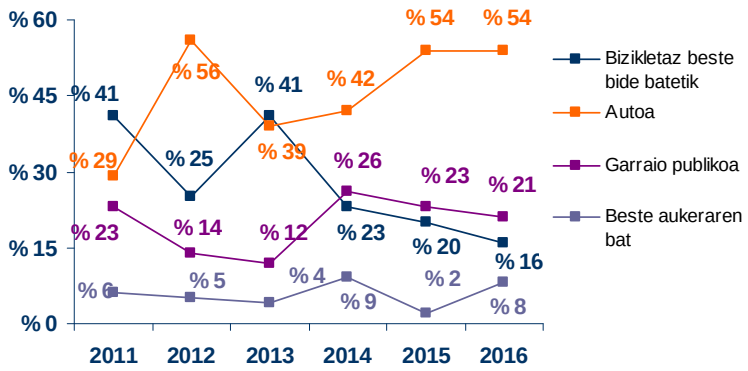
Aldagaiaren azken bost urteetako eboluzioari begiratzen bazaio interpretatzeko errazak ez diren gorabeherak antzematen dira:

- Azken lau urteetan bidaia bera bizikletaz beste bidetik egitea aukeratuko luketen txirrindularien proportzioak behera egiteko joera nabari daiteke, 2016 urtean inoiz izandako portzentajerik baxuena erregistratuz. Joera honen arrazoia erabiltzaileek errepideen segurtasunari inguruan izan dezaketen pertzepzio geroz eta negatiboagoa izan daiteke.

- Garraio publikoaren hautua jaisteko joera, 2014ko % 26tik 2016ko %21era pasaz.

- "Beste aukeraren bat" hautua egiten dutenen portzentajeak gorabehera handiak ditu, 2016ean % 8 delarik. Jakinda kasurik gehienetan aukera hori bidaia oinez egitea izaten dela, "presarik gabeko" mugikortasun jasangarri/aktiboaren ikuspuntutik positibotzat hartu beharreko datua da.

58. Grafikoa: Aukeratuko litzatekeen alternatibaren eboluzioa urtez urte



6. OINEZKOEN EZAUGARRIAK

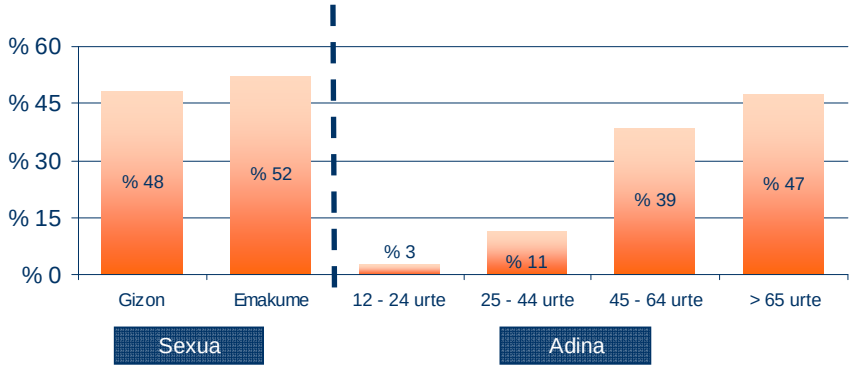
Oinezkoen atal honetan ematen den informazioa 150 inkesten lagin batean oinarritzen denez, emango diren datuen balio estatistikoa baxua dela azpimarratu behar dugu. Halere aztertzen diren arloei buruzko oinezkoen joeren berri izateko balio dezakeela uste dugu (are gehiago kontuan hartuta oinezkoen taldea txirrindulariena baino askoz homogeneoagoa dela, behintzat aztertu diren ezaugarrietan), urtez urteko eskuratutako emaitzen koherentziak adierazten duenez.

6.1. Sexuaren eta adinaren araberako oinezkoen banaketa

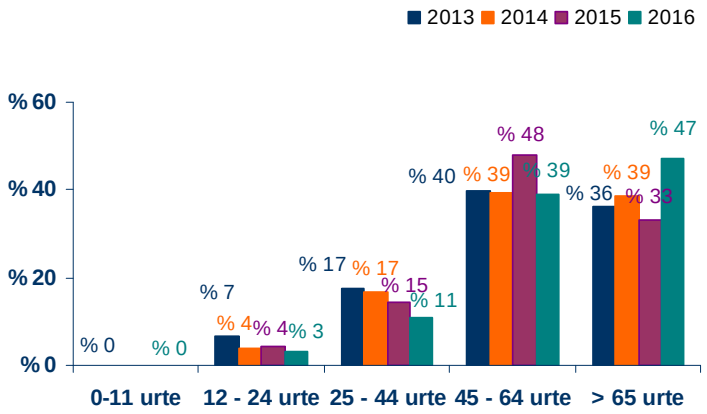
Eskuz egindako kontaketen arabera sareko oinezkoen % 48 gizonezkoa da, emakumezko oinezkoak beraz % 52 izanik. Aurreko urteko datuekin alderatzen bada ikus dezakegu urtero oreka bat mantentzen dela, praktikan oinezkoak erdibanatzen baitira gutxi gorabehera bi sexuen artean.

Adinari dagokionez, oinezko guztien % 86 45 urtetik gorakoa da (2015ean baino 2 puntu gehiago). Nabarmentzeko datua da beraz 45 urtetik beherako oinezkoen presentzia urria, izan ere, oinezko guztien % 14 baitira soilik (25 urtetik beherakoak % 3 besterik ez). Batez besteko adina 59 urtekoa da (zehazki 59,48 urte, txirrindulariena baino 13 urte zaharragoa).

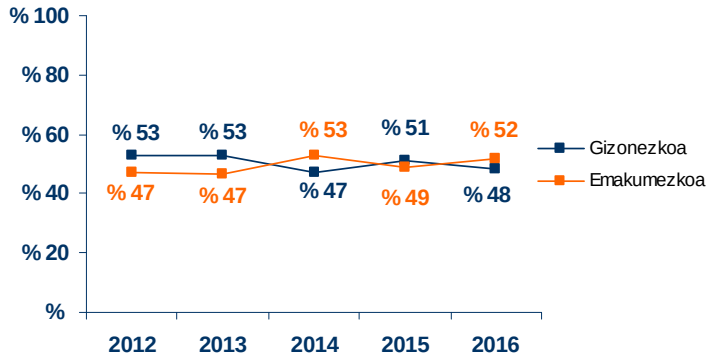
59. Grafikoa: Sexuaren eta adinaren araberako oinezkoen banaketa



60. Grafikoa: Adin banaketaren urtez urteko eboluzioa



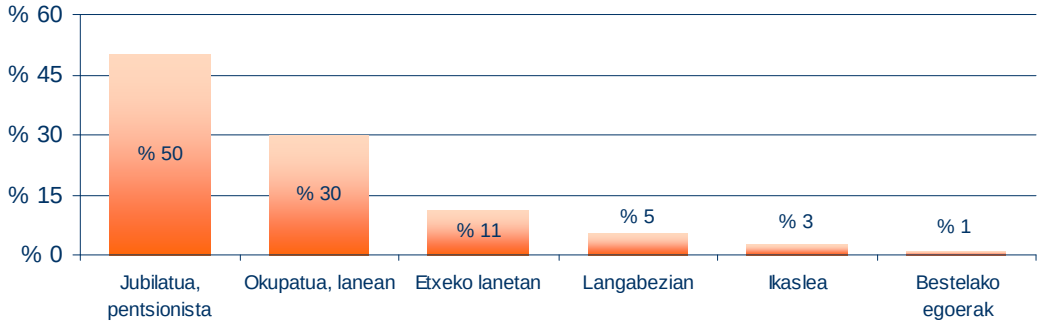
61. Grafikoa: Oinezkoen sexuaren banaketaren urtez-urteko eboluzioa[11]



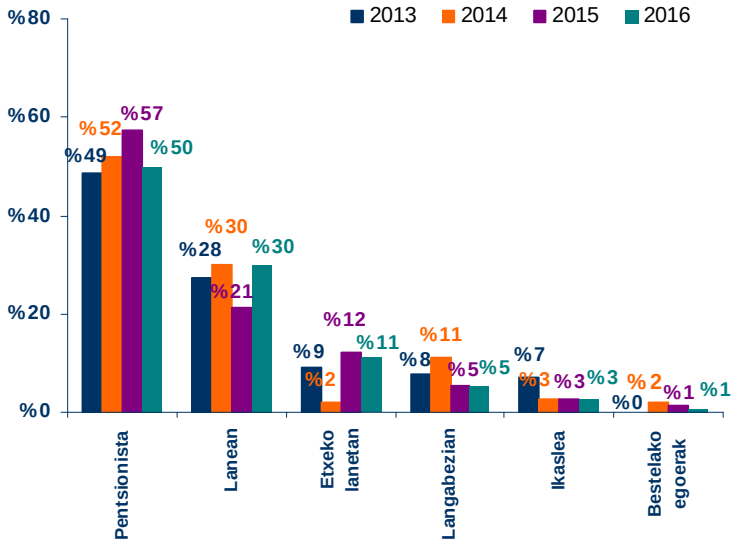
6.2. Jardueraren araberako oinezkoen banaketa

Oinezkoen erdia (% 50) jubilatua edo pentsionista da. % 30 okupatua edo lanean dago, % 11 etxeko lanetan egiten du lan, % 5 langabezian dago eta % 3 ikaslea da.

62. Grafikoa: Jardueraren araberako oinezkoen banaketa



63. Grafikoa: Jardueraren urtez urteko eboluzioa

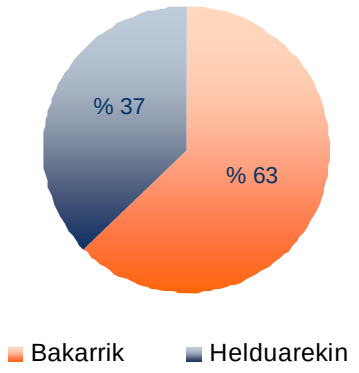


[11] 2011ko daturik ez dago, urte hartan ez baitzen oinezkoen eskuzko kontaketarik egin.

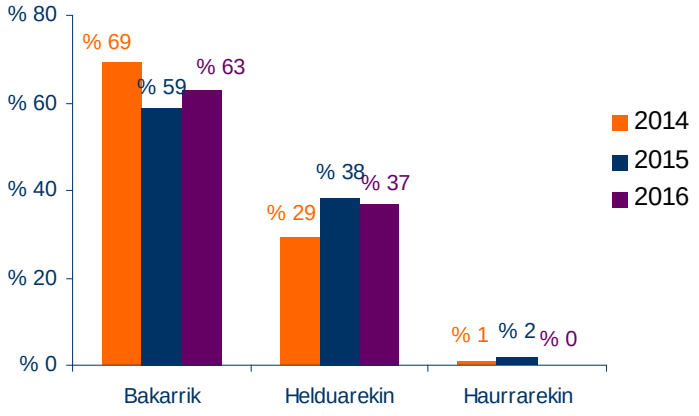
6.3. Oinezkoen konpainia maila (bidaia-lagunei dagokionez)

Foru sareko oinezkoen gehiengoak, % 63k, bakarrik egiten du bidaia, eta % 37 gutxienez beste oinezko heldu batekin lagunduta doa. Konpainia maila txirrindularien joerarekin alderatuz gero azken hauek oinezkoak baino "bakartiagoak" direla ondorioztatu dezakegu (soilik txirrindularien % 14 doa beste pertsona batekin lagunduta, % 86 bidaia bakarrik egiten duen bitartean, oinezkoak baino 23 puntu gehiago).

64. Grafikoa: Bidaia bakarrik ala norbaitekin batera?



65. Grafikoa: Bidaia bakarrik ala norbaitekin batera? (urtez urteko eboluzioa)



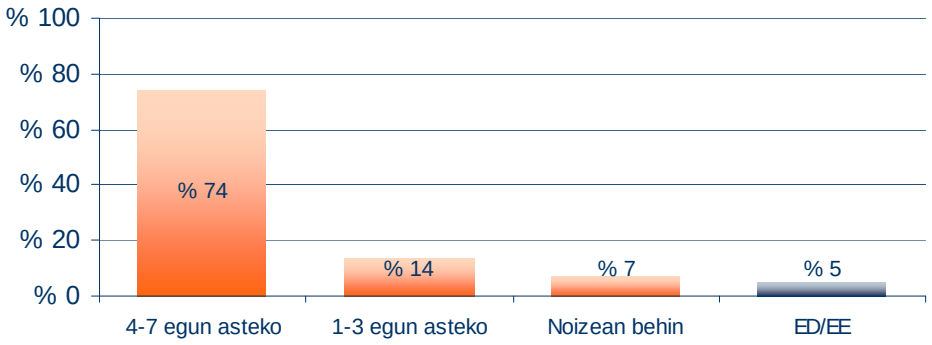
7. OINEZKOEN ERABILERA

7.1. Erabileraren maiztasuna

Bizikleta bide sarearen erabileraren maiztasunaz galdeginda erabiltzaileen sarearekiko onarpen mailaren edota fideltasunaren adierazle bat eskuratzen da.

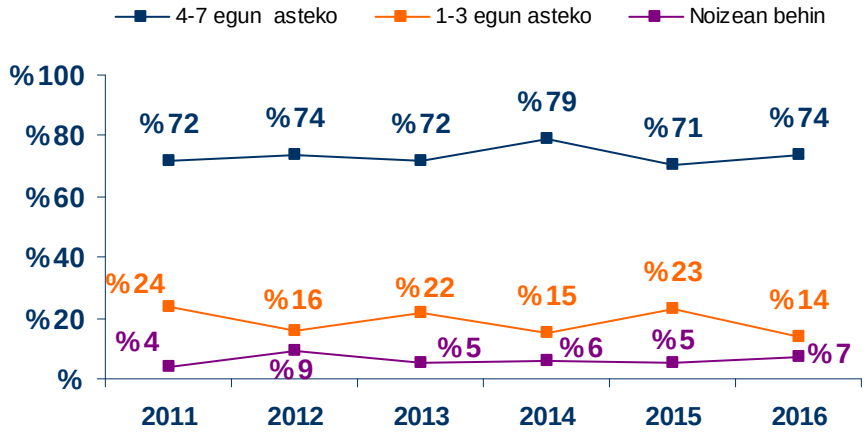
Oinezkoen % 74k bizikleta bidea astean gutxienez 4 egunetan erabiltzen duela erantzuten du, beste % 14k 1 eta 3 egun artean erabiltzen duelarik. Datuok txirrindularienekin alderatuta oinezkoen maiztasun maila nabarmen altuagoa dela ikus dezakegu (bidea gutxienez 4 egunetan erabiltzen duen txirrindularien proportzioa soilik % 50ekoa da).

66. Grafikoa: Oinezkoen bizikleta bidearen erabileraren maiztasuna



Erabileraren maiztasunaren eboluzioari begira fideltasun mailaren jarraitasun bat nabarmendu daiteke, gutxienez 4 egun erabiltzen dutenen proportzioa urtero % 70etik gora mantentzen delarik.

67. Grafikoa: Oinezkoen maiztasunaren urtez urteko eboluzioa



Erabileraren maiztasuna adinaren arabera aztertuz hurrengo jokabide-eredua antzeman daiteke: zenbat eta zaharragoa izan orduan eta fideltasun maila altuagoa izaten da.

Ildo horretatik azpimarratzekoa da 65 urtetik gorako oinezkoen erabilera-maiztasun altua, izan ere oinezkoen talde honen % 82k astean gutxienez 4 egunetan erabiltzen baitu. Honen arrazoi gisa adineko pertsona askok paseo lasaia eta ariketa arina egiteko duten eguneroko beharra eta ohitura aipa daiteke (herri askotako anbulatorio eta osasun etxeetan pertsona nagusiei gomendatzen zaien ariketa da herri arteko bizikleta bideetatik paseatzea). Izan ere, herri askotan, beste espazio egoki edo atseginen faltan, paseo mota hau egiteko aukera bakarretakoa izaten da bizikleta bideak eskaintzen duena.

31. Taula: Oinezkoen erabileraren maiztasuna adinaren arabera

		Adin taldeak				Guztira
		12 - 24 urtekoak	25 - 44 urtekoak	45 - 64 urtekoak	> 65 urtekoak	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	2	9	42	58	111
		% 50	% 53	% 72	% 82	% 74
	1-3 egun asteko	2	1	12	6	21
		% 50	% 6	% 21	% 8	% 14
	Noizean behin	0	6	3	2	11
		% 0	% 35	% 5	% 3	% 7
	ED/EE	0	1	1	5	7
		% 0	% 6	% 2	% 7	% 5
Guztira		4	17	58	71	150
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Jarduerari dagokionez nabarmendu dezakegun daturik esanguratsuena da bidea maizen erabiltzen dutenen taldeak etxeko lanetan dabiltzatena eta jubilatuena dela.

32. Taula: Oinezkoen erabileraren maiztasuna jardueraren arabera

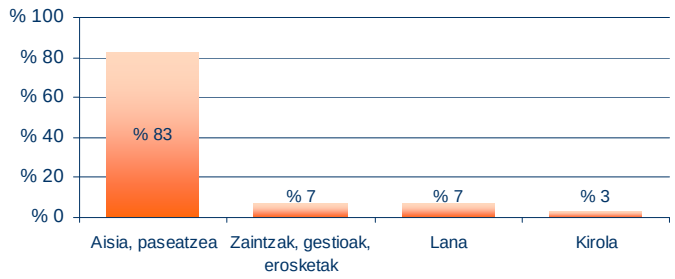
		Jarduera						Guztira
		Okupatua, lanean	Ikaslea	Etxeko lanetan	Langabezian	Jubilatua, pentsionista	ED/EE	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	29	2	16	4	60	0	111
		% 64	% 50	% 94	% 50	% 80	% 0	% 74
	1-3 egun asteko	9	2	1	1	8	0	21
		% 20	% 50	% 6	% 13	% 11	% 0	% 14
	Noizean behin	5	0	0	3	2	1	11
		% 11	% 0	% 0	% 38	% 3	% 100	% 7
	ED/EE	2	0	0	0	5	0	7
		% 4	% 0	% 0	% 0	% 7	% 0	% 5
Guztira		45	4	17	8	75	1	150
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

7.2. Mugikortasun mota eta bidaiaren arrazoia

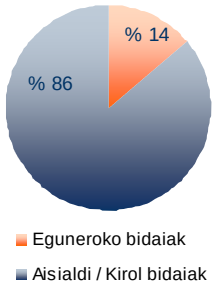
Bidaiaren arrazoiaren azterketak oinezkoen artean Gipuzkoako Foru bizikleta bide sareak ezaguna den aisialdirako eta paseorako jokatzen duen papera baieztatzeko balio badu ere, hauen artean geroz eta garrantzi handiagoa har dezaketen beste erabiltzeko arrazoien neurria ezagutzeko balio du.

Bidaiaren arrazoiari dagokionez, inkestatutako oinezkoen % 83k paseatzeko eta % 3k kirola egiteko erabiltzen du sarea (denera aisialdi eta kirol bidaien proportzioa % 86 delarik). % 7k zaintzak, gestioak edo erosketak ditu bidaiaren arrazoi gisa, eta beste %7k lana (denera eguneroko bidaien proportzioa % 14koa delarik).

68. Grafikoa: Oinezkoen bidaiaren arrazoia

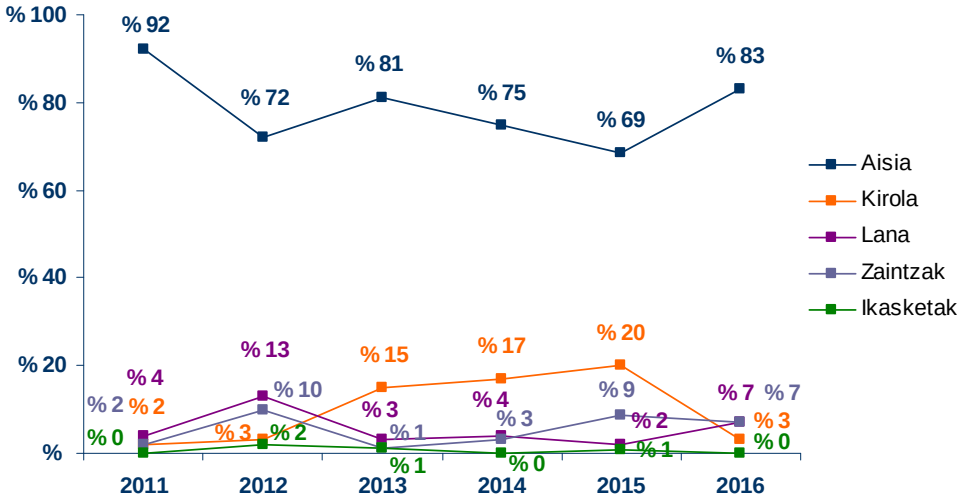


69. Grafikoa: Oinezkoen mugikortasun mota



Eguneroko bidaien proportzioa urtez urte gora doa. 2016 urtean % 14koa da, 2013ko maila ia hirukoiztuz. Arrazoi gisa aisia dutenen proportzioa 14 puntu igo egin da. Azpimarratzekoa da azken urtean arrazoi gisa kirola dutenen beherakada handia (17 puntu).

70. Grafikoa: Oinezkoen bidaiaren arrazoiaren banaketaren urtez-urteko eboluzioa

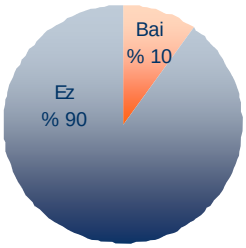


8. OINEZKOEN BALORAZIOA

8.1. Oinezkoen segurtasun sentsazioa

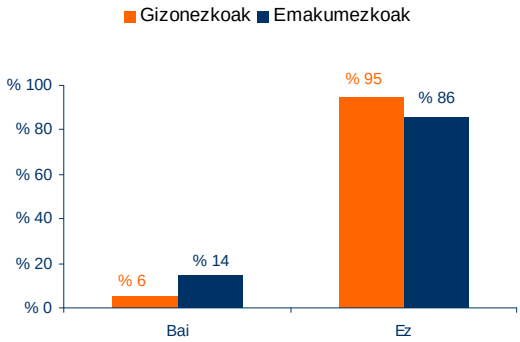
Oinezkoei ere egindako galderetako bat segurtasun sentsazioari buruzkoa zen (zehaztu gabe zer segurtasun motaz ari ginen, herritarrenaz edo zirkulazioarenaz). Oinezkoen % 10ek bideak seguru sentitzen ez zen tokiren bat zeukala erantzun zuen.

71. Grafikoa: Ba al da seguru sentitzen ez zaren puntu edo zatiren bat?

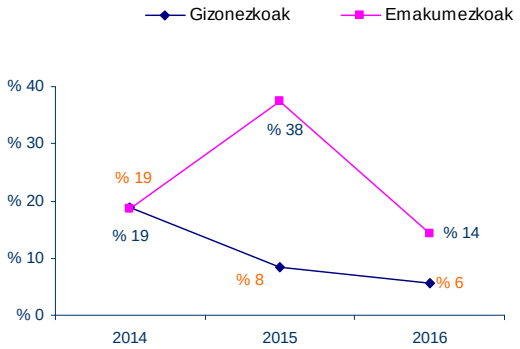


Gai hau sexuaren arabera aztertzean aldea nabarmentzen da (alde hori handiegia ez den arren): punturen batean seguru sentitzen ez diren emakumeen portzentajea % 14 den bitartean gizonezkoen artean % 6 da. Eboluzioari begira emakumezkoen artean emandako beherakada aipatu behar da, 24 puntuko jaitsierarekin.

72. Grafikoa: Ba al da seguru sentitzen ez zaren puntu edo zatiren bat? (sexuaren arabera)



73. Grafikoa: Punturen batean seguru sentitzen ez direnen oinezkoen eboluzioa (sexuaren arabera)



8.2. Bizikleta bidearen gaineko oinezkoen balorazioa

Oinezkoek bizikleta bideei eta orokorrean sareari buruz egiten duten balorazioa ezagutzea garrantzitsua da egungo bide sareak oinez ibiltzeko eskaintzen dituen baldintzak hobetzeko eta eraikitzeke dagoen sarearen proiekzio eta gauzatze egokiagorako.

Txirrindulariei egin zitzaien bezala oinezkoei bidearen gaineko hainbat gai zehatzari buruz galdegin zitzaien: zorua, seinaleztapena, argiztapena, bizikidetza beste erabiltzaileekin eta gai guzti hauek kontuan hartuta emandako balorazio orokorra. Eskaera 0tik 10erako arteko puntuazio bat ematea zen, gero jasotako puntuazioak, asebetetze maila ezagutze aldera, jarraian azaltzen den moduan taldekatu direlarik:

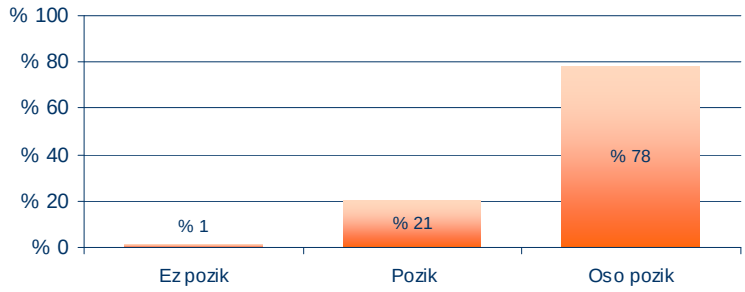
33. Taula: Puntuazioen eta asebetetze mailen arteko baliokidetasunak

Balorazioa puntutan	Baliokidea hitzetan
0, 1, 2	Batere ez pozik
3,4	Ez pozik
5, 6, 7	Pozik
8, 9, 10	Oso pozik

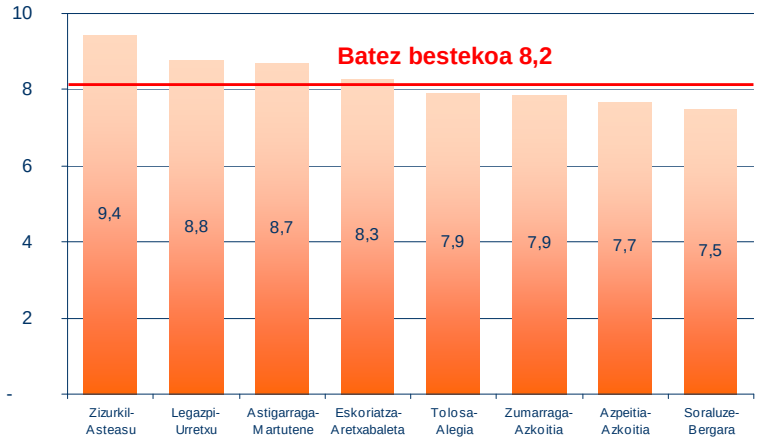
Zoruaren gaineko balorazioa

Zoruaren egoerarekin oinezkoen % 78 oso pozik eta % 21 pozik dago. Sarean batezbeste 7,5ko puntuazioa ematen zaio zoruari (pozik). Puntuaziorik baxuena Soraluze-Bergara bizikleta bidekoa da, 7,5 punturekin (pozik), eta altuena Zizurkil-Asteasu bidekoa, 9,4 punturekin (oso pozik).

74. Grafikoa: Oinezkoen zoruarekiko asebetetze maila

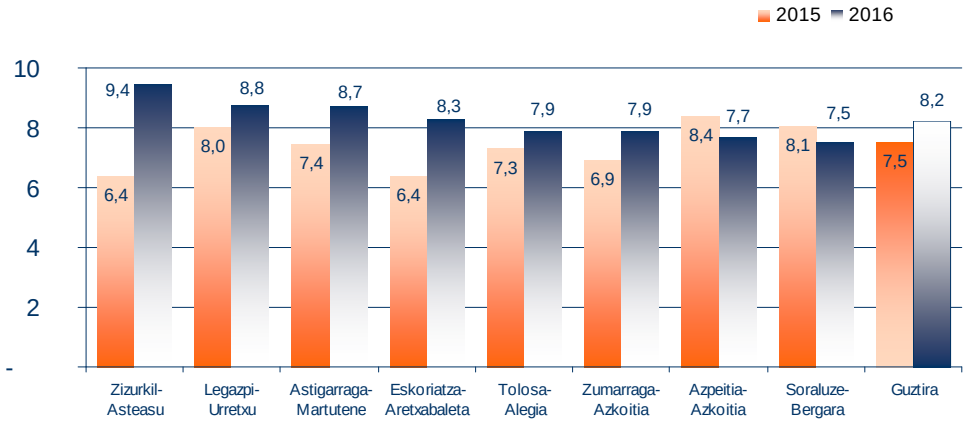


75. Grafikoa: Zoruaren egoeraren gaineko oinezkoen balorazioa bidez bide

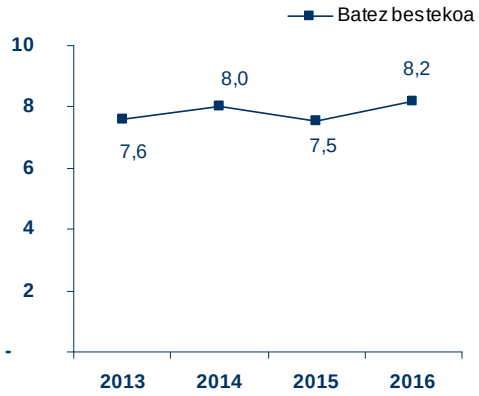


Urtez urteko eboluzioari begira ikusten da hobera egin duela balorazioak 7,5eko batazbestekotik 8,2ra pasaz.

76. Grafikoa: Zoruaren balorazioaren eboluzioa bidez bide



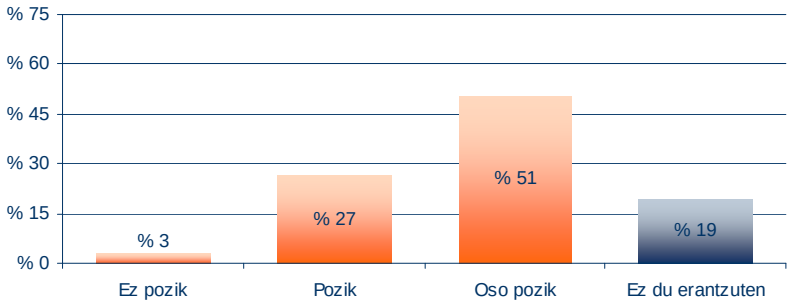
77. Grafikoa: Zoruaren balorazioaren eboluzioa



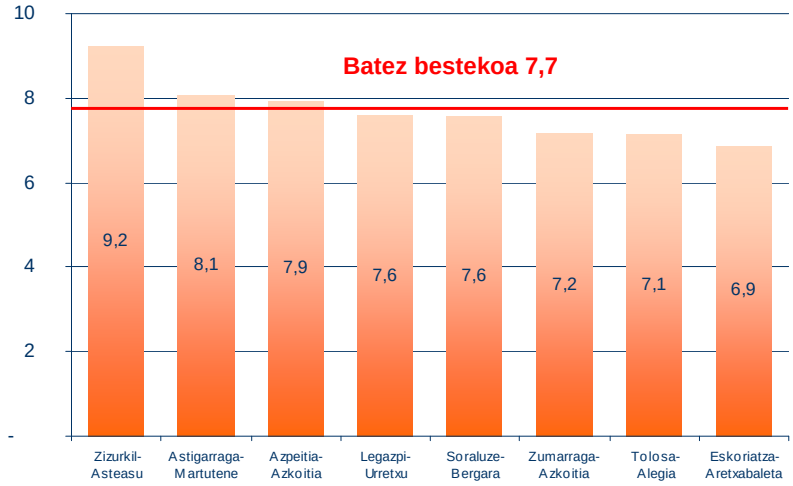
Seinaleztapenaren gaineko balorazioa

Seinaleztapenaren egoerarekin oinezkoen % 51 oso pozik eta % 27 pozik dago. Sarean batezbeste 7,7ko puntuazioa ematen zaio seinaleztapenari (pozik). Puntuaziorik baxuena Eskoriatza-Aretxabaleta bizikleta bidekoa da, 6,9 punturekin (pozik) eta altuena Zizurkil-Asteasukoa 9,2 punturekin (oso pozik).

78. Grafikoa: Oinezkoen seinaleztapenarekiko asebetetze maila

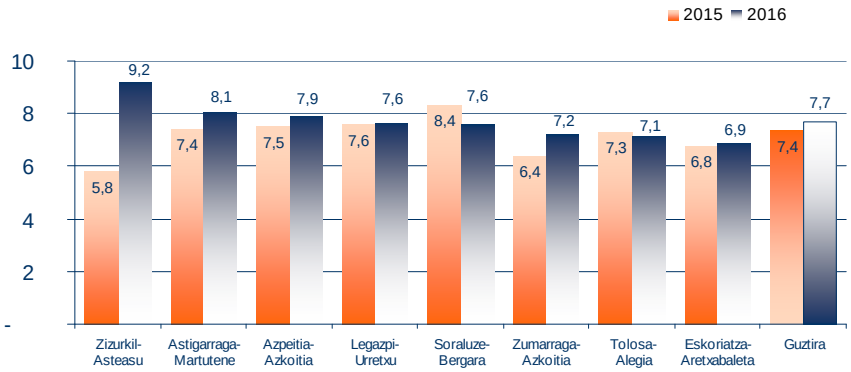


79. Grafikoa: Seinaleztapenaren gaineko oinezkoen balorazioa bidez bide

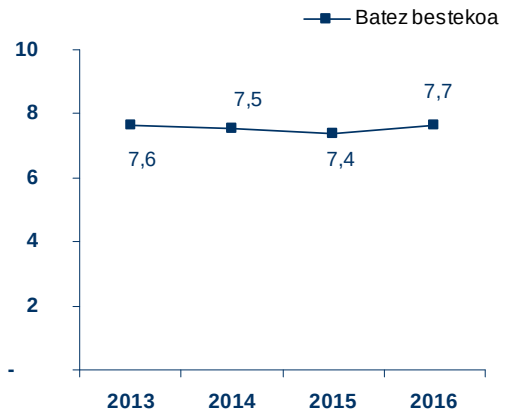


Azken urtean seinaleztapenaren balorazioa orokorrean 0,3 puntu igo da, bidez bide aztertuta 5 bidetan igo eta 2 bidetan jaitsi egin delarik.

80. Grafikoa: Seinaleztapenaren balorazioaren eboluzioa bidez bide



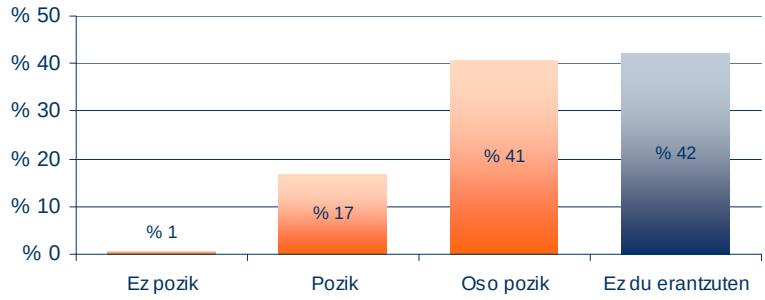
81. Grafikoa: Seinaleztapenaren balorazioaren eboluzioa



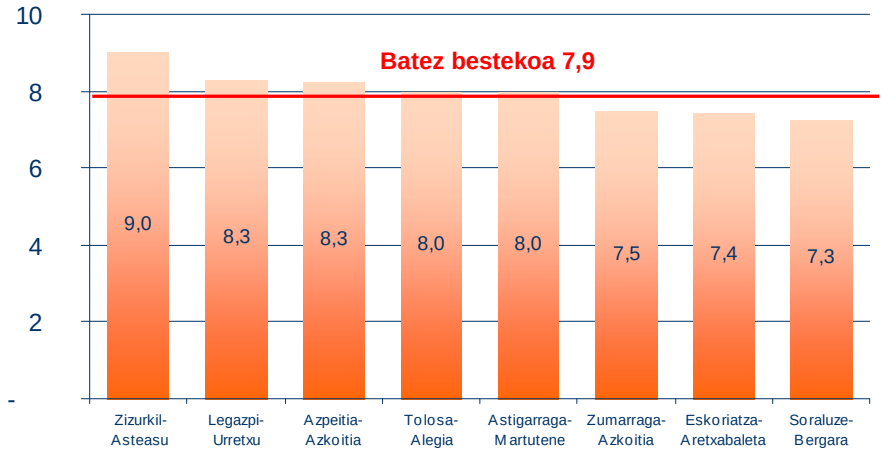
Argiztapenaren gaineko balorazioa

Argiztapenaren egoerarekin oinezkoen % 17 oso pozik eta beste % 41 pozik dago. Sarean batezbeste 7,9ko puntuazioa ematen zaio argiztapenari (pozik). Esan beharra dago oinezkoen % 42k ez duela puntuaziorik eman, bidea egun argiz erabiltzeagatik ez duelako argiztapenaren funtzionamendua ezagutzeko aukerarik izan. Puntuaziorik baxuena Soraluze-Bergarakoa da, 7,3 punturekin (pozik), eta altuena Zizurkil-Asteasukoa, 9,0 punturekin (oso pozik).

82. Grafikoa: Oinezkoen argiztapenarekiko asebetetze maila

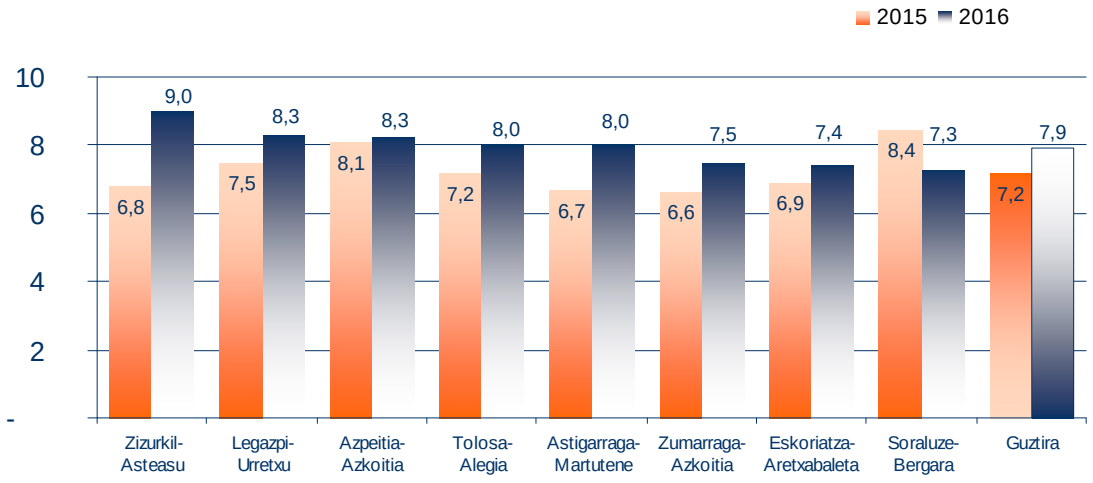


83. Grafikoa: Argiztapenaren gaineko oinezkoen balorazioa bidez bide

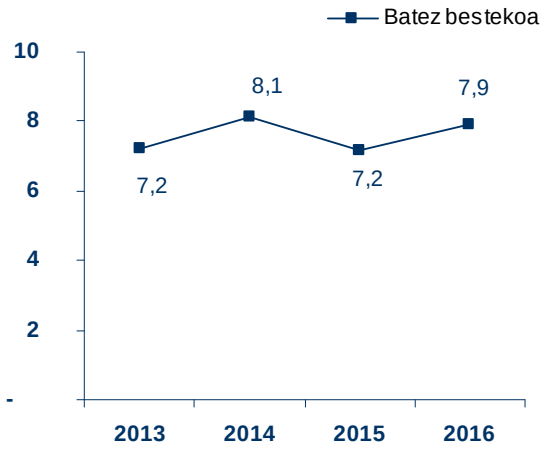


Eboluzioari begira balorazioa bide denetan, batean izan ezik, igo dela ikus daiteke, puntuazioa oro har 0,7 puntu bat ig delarik (7,2tik 7,9ra).

84. Grafikoa: Argiztapenaren balorazioaren eboluzioa bidez bide



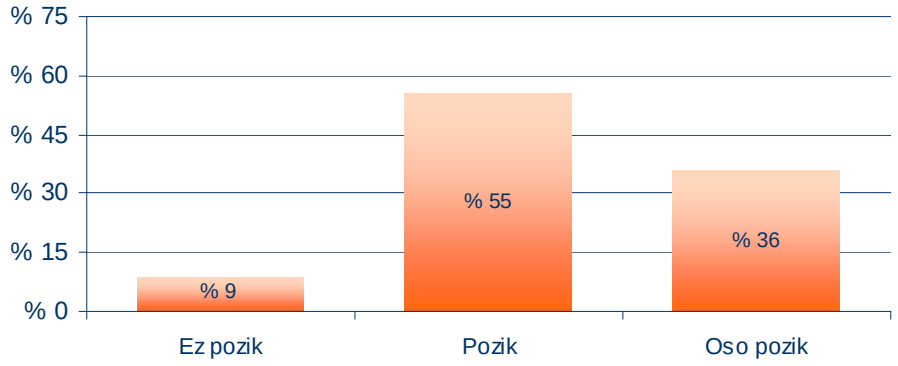
85. Grafikoa: Argiztapenaren balorazioaren eboluzioa



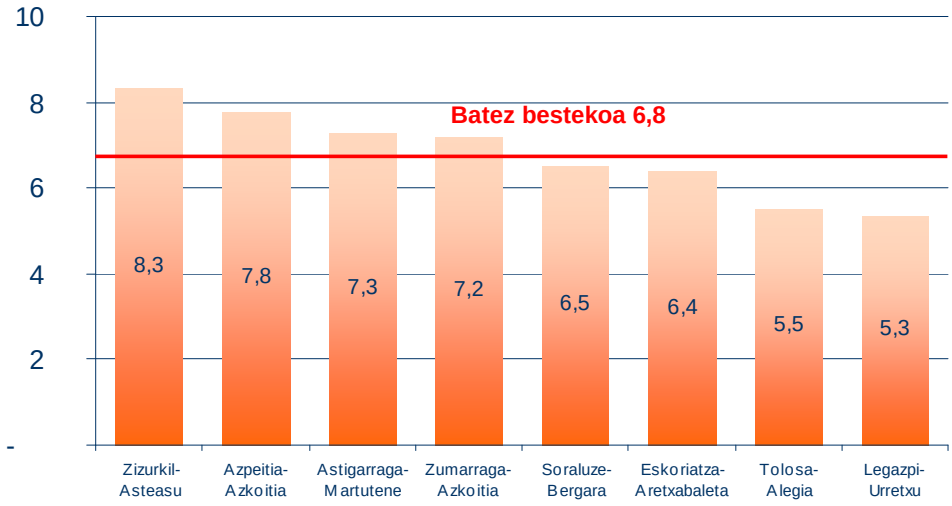
Bizikidetzaren egoeraren gaineko balorazioa

Bizikleta bide sareko erabiltzaile ezberdinen arteko bizikidetza edo baterako existentzia da puntuaziorik baxuena jasotzen duen arloa, izan ere batez bestean 6,8 puntu ematen baitzaizkio. Oso pozik dauden oinezkoen portzentajea % 36koa da soilik, eta kontuan hartzekoa da % 9 ez pozik edo batere ez pozik azaltzen dela (5etik beharako puntuazioa emanez).

86. Grafikoa: Oinezkoen bizikidetzarekiko asebetetze maila

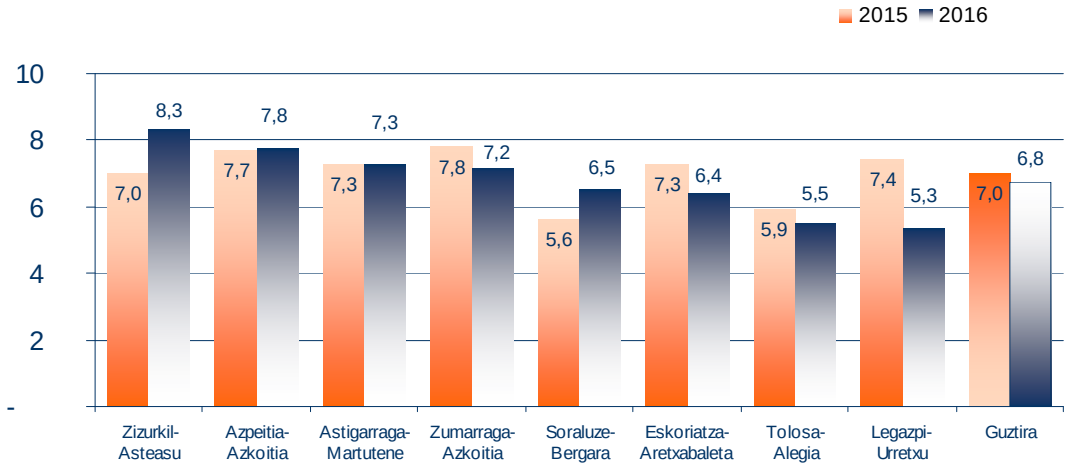


87. Grafikoa: Bizikidetzaren gaineko oinezkoen balorazioa bidez bide

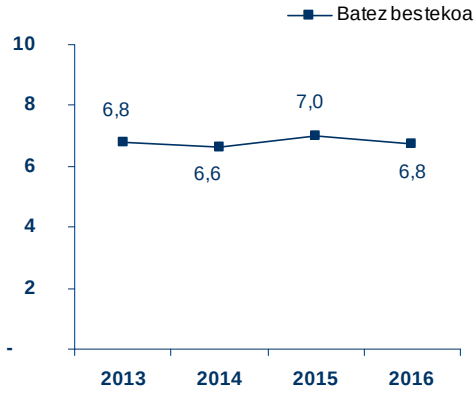


Eboluzioari dagokionez 5 bidetan bizikidetzaren puntuazioa jaitsi da eta 3tan igo egin da, bereziki deigarria delarik Legazpi Urretxuko bidean izandako 2 puntuko beherakada.

88. Grafikoa: Bizikidetzaren balorazioaren eboluzioa bidez bide



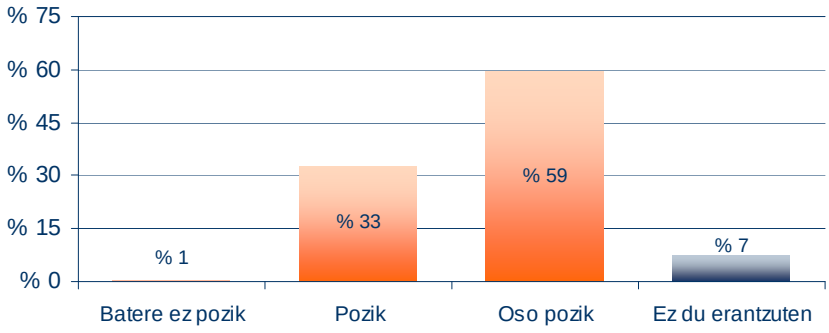
89. Grafikoa: Bizikidetzaren balorazioaren eboluzioa



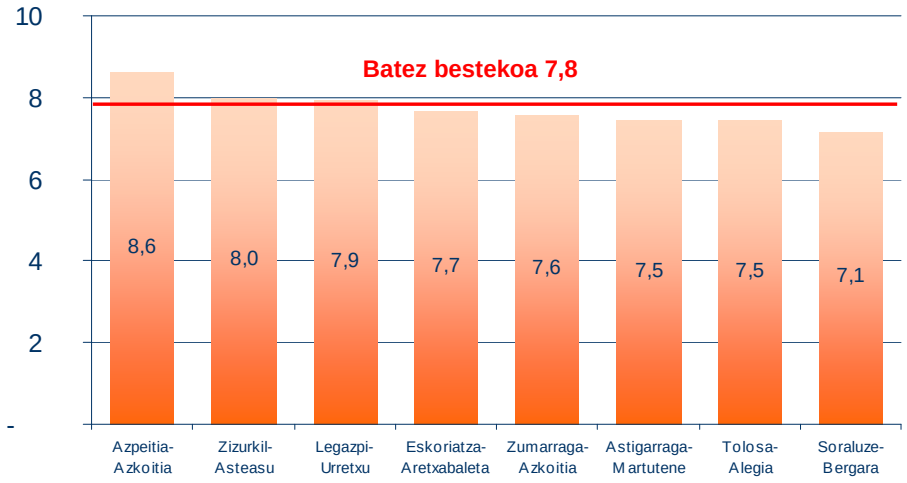
Herritarren segurtasunaren gaineko balorazioa

Arlo honi dagokionez oinezkoen % 59 oso pozik dago eta % 33 pozik. Segurtasun sentsazio handien ematen duen bidea Azpeitia-Azkoitiakoa da eta gutxien ematen duena Soraluze-Bergarakoa.

90. Grafikoa: Oinezkoen herritarren segurtasunarekiko asebetetze maila

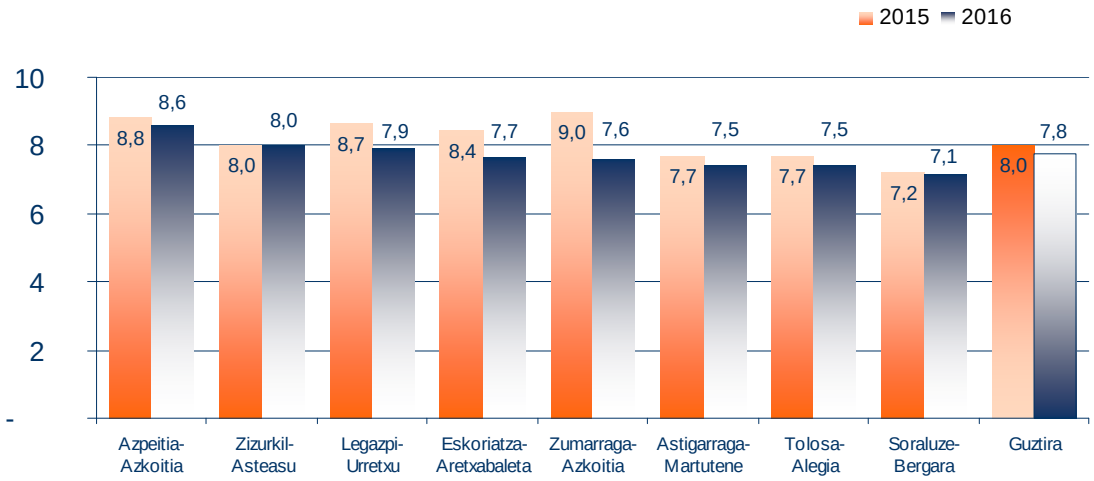


91. Grafikoa: Herritarren segurtasunaren gaineko puntuazioa bidez bide

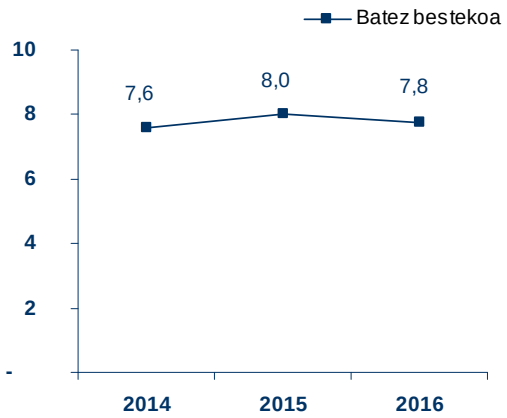


Eboluzioari begira 7 bidetan puntuazioa jaitsi egin da eta batean mantendu egin da, batez beste 2 hamarren jaitsi delarik.

92. Grafikoa: Herritarren segurtasunaren balorazioaren eboluzioa bidez bide



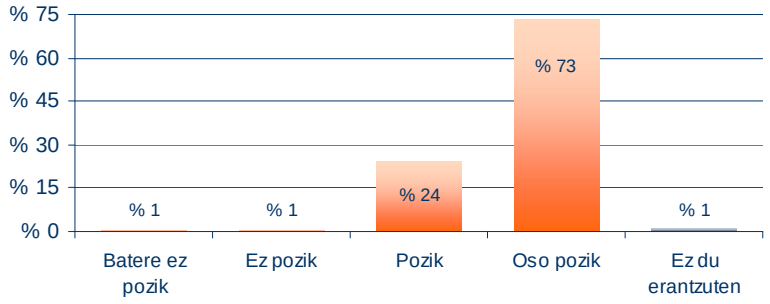
93. Grafikoa: Herritarren segurtasunaren balorazioaren eboluzioa



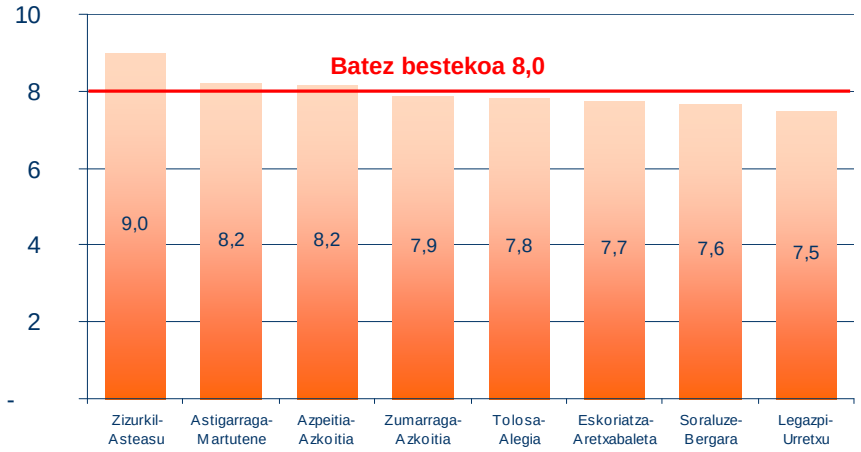
Bizikleta bidearen gaineko balorazio orokorra

Bizikletaz ibiltzeko azpiegiturak eskaintzen dituen baldintza nagusiak kontuan hartuta (zorua, seinaleztapena, argiztapena eta bizikidetza) oinezkoengandik jasotako batez besteko puntuazioa 8,0 da (2015ean baino 0,1 puntu gehiago). Oinezkoen % 73 oso pozik eta % 24 pozik dago. Hobekien baloratutako bizikleta bidea Zizurkil-Asteasukoa da, 9,0 punturekin, eta okerren baloratutakoa Legazpi-Urretxukoa 7,5 punturekin.

94. Grafikoa: Oinezkoen bizikleta bidearekiko asebetetze maila orokorra

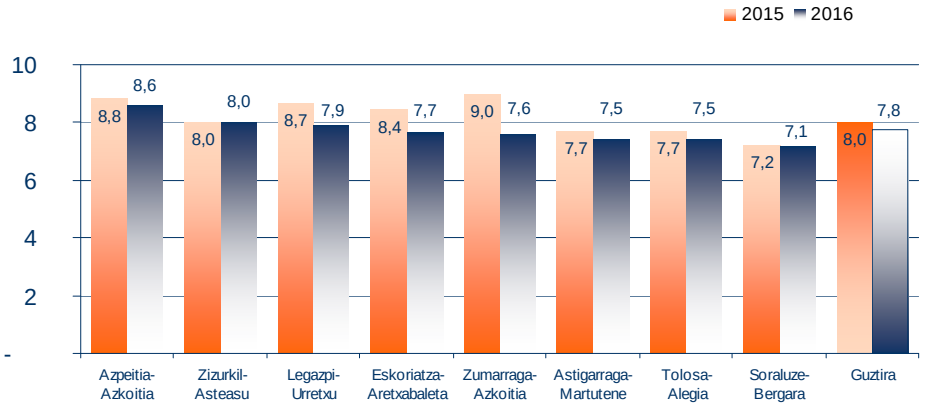


95. Grafikoa: Bizikleta bidearen gaineko oinezkoen balorazio orokorra bidez bide



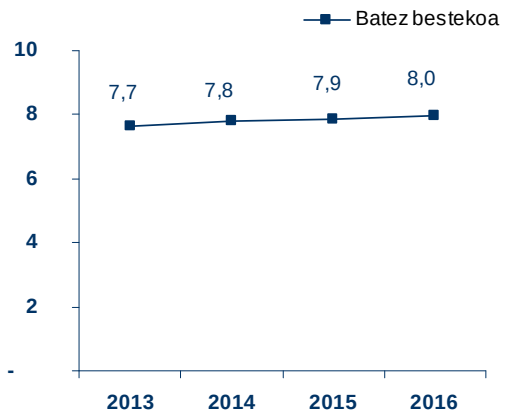
Eboluzioari begira batez beste 2 hamarren jaitsi da oinezkoen balorazio orokorra, 7 bidetan jaitsiz eta beste batean mantenduz.

96. Grafikoa: Balorazio orokorraren eboluzioa bidez bide



Oinezkoen balorazio orokorrek gora egiten dute urtez urte, urtero hamarren bat igoz.

97. Grafikoa: Balorazio orokorraren eboluzioa



34. Taula: Arlo ezberdinen oinezkoen balorazioak bidez bide

BIZIKLETA BIDEA	Zorua	Seinaleztapena	Argiztapena	Bizikidetza	Segurtasuna	OROKORRA
Azpeitia-Azkoitia	7,7	7,9	8,3	7,8	8,6	**8,6**
Zizurkil-Asteasu	9,4	9,2	9,0	8,3	8,0	**8,0**
Legazpi-Urretxu	8,8	7,6	8,3	5,3	7,9	**7,9**
Eskoriatza-Aretxabaleta	8,3	6,9	7,4	6,4	7,7	**7,7**
Astigarraga-Martutene	8,7	8,1	8,0	7,3	7,5	**7,5**
Zumarraga-Azkoitia	7,9	7,2	7,5	7,2	7,6	**7,5**
Soraluze-Bergara	7,5	7,6	7,3	6,5	7,1	**7,1**
Tolosa-Alegia	7,9	7,1	8,0	5,5	7,5	**7,5**
Batezbestekoa	8,2	7,7	7,9	6,8	7,8	**7,8**

Dagokion arloaren batezbestekoan edo honetatik gora dauden balorazioak
Dagokion arloaren batezbestekotik behera dauden balorazioak

Azken 4 urteotako puntuazio guztiei erreparatuz (ikus 35. taula) honako ondorio nagusiak antzematen ditugu:

a) Balorazio orokorrek 3 hamarren gora egin dute batezbestean (txirrindularien kasuan bezala), eta 8 bideetatik 4tan.

   Eskoriatza-Aretxabaletako bideko puntuazioak “pozik” eta “oso pozik” kategorien artean kokatzen badira ere, kezkagarritzat jotzen ditugu 5 hamarrengo jaitsiera izan baitute. Azken honetan, arlo guztietako puntuazioak (segurtasunekoa izan ezin) behera egin duten azken 4 urteotan. Azpimarratu behar dugu joera hauek bat egiten dutela bide horretako txirrindularienekin.

   Zumarraga-Azkoitiko bideko balorazio orokorrek bere horretan jarraitu badute ere, 3 arlotan (zorua, seinaleztapena eta argiztapena), ia beti, urte bakoitzeko batez bestekoetatik behera daude.

b) Arlo guztietatik erabiltzaile ezberdinen arteko bizikidetzari buruzkoa da modu nabarmenean balorazio baxuenak dituena. Hala ere, lehen txirrindularien atalean ikusi bezala, bizikidetza arloan dauden arazoak bereziki bi bidetan pilatzen eta errepikatzen dira urteen zehar: Tolosa-Alegia eta Soraluze-Bergarako bideetan, hain zuzen ere.

35. Taula: Arlo ezberdinen oinezkoen balorazioak bidez bide (urtez urteko eboluzioa)

Arloa	Urtea	Zizurkil Asteasu	Tolosa Alegia	Azpeitia Azkoitia	Astigarraga Martutene	Legazpi Urretxu	Soraluze Bergara	Eskoriatza Aretxabaleta	Zumarraga Azkoitia	Batez Bestekoa
Zorua	2013	7,8	7,9	6,6	8,0	7,4	8,5	8,5	6,9	**7,6**
	2014	8,3	8,4	7,5	7,7	7,8	8,9	8,3	7,8	**8,0**
	2015	6,4	7,3	8,4	7,4	8,0	8,1	6,4	6,9	**7,5**
	2016	9,4	7,9	7,7	8,7	8,8	7,5	8,3	7,9	**8,2**
Seinaleztapena	2013	7,5	7,6	7,4	7,7	7,7	8,3	7,7	7,5	**7,6**
	2014	8,3	6,8	8,0	7,2	7,0	8,4	8,1	7,3	**7,5**
	2015	5,8	7,3	7,5	7,4	7,6	8,4	6,8	6,4	**7,4**
	2016	9,2	7,1	7,9	8,1	7,6	7,6	6,9	7,2	**7,7**
Argiztapena	2013	7,0	8,0	7,0	6,2	7,3	7,9	8,3	6,9	**7,2**
	2014	7,0	7,5	8,4	7,2	7,8	9,1	7,9	8,4	**8,1**
	2015	6,8	7,2	8,1	6,7	7,5	8,4	6,9	6,6	**7,2**
	2016	9,0	8,0	8,3	8,0	8,3	7,3	7,4	7,5	**7,9**
Bizikidetza	2013	6,6	6,2	6,4	7,6	7,2	6,3	7,5	6,3	**6,8**
	2014	7,0	4,9	7,5	7,2	6,7	7,1	6,4	6,8	**6,6**
	2015	7,0	5,9	7,7	7,3	7,4	5,6	7,3	7,8	**7,0**
	2016	8,3	5,5	7,8	7,3	5,3	6,5	6,4	7,2	**6,8**
Segurtasuna	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**
	2014	7,7	7,4	7,8	7,5	7,3	8,7	7,2	7,8	**7,6**
	2015	8,0	7,7	8,8	7,7	8,7	7,2	8,4	9,0	**8,0**
	2016	8,0	7,5	8,6	7,5	7,9	7,1	7,7	7,6	**7,8**
Balorazio Orokorra	2013	**7,6**	**7,3**	**7,4**	**8,0**	**7,6**	**7,6**	**8,2**	**7,9**	**7,7**
	2014	**7,8**	**7,4**	**7,9**	**7,8**	**8,0**	**8,7**	**7,5**	**7,8**	**7,8**
	2015	**7,3**	**6,9**	**8,2**	**7,8**	**8,3**	**8,2**	**8,1**	**8,0**	**7,9**
	2016	**9,0**	**7,8**	**8,2**	**8,2**	**7,5**	**7,6**	**7,7**	**7,9**	**8,0**

Dagokion arloaren batezbestekoan edo honetatik gora dauden balorazioak
Dagokion arloaren batezbestekotik behera dauden balorazioak

9. ONDORIO NAGUSIAK

TXIRRINDULARIEN ETA OINEZKOEN SEXU, ADIN ETA JARDUERAREN ARABERAKO EGITURA

Gipuzkoako bizikleta bide sareko txirrindularien sexuaren araberako banaketa oso desorekatua izaten jarraitzen du, izan ere, hauen % 81 gizonezkoa baita. Dena den azken urtean 5 puntuko igoera izan da emakumezkoen proportzioan, % 14tik % 19ra pasaz.

Txirrindularien ia % 75 25 eta 65 urte artekoa da. Gazteenen (25 urtetik beherakoak) eta zaharrenen (65 urtetik gorakoak) presentzia urria da, % 13 eta % 14 hurrenez hurren. Azken 4 urteetako eboluzioari begiratuta, txirrindularien batez besteko adina 5 urte hazi da, 2016 urtekoa 47 urtekoa izanda.

Txirrindularien gehiengoa (% 55) okupatua edo lanean dago; % 23 jubilatua edo pentsionista da; % 13 ikaslea; beste % 7 langabetua; eta % 2 etxeko lanetan dihardu. Jubilatuen pisua 10 puntu igo da azken 2 urteotan, langileena 12 puntu jaitsi den bitartean.

Sexuaren araberako oinezkoen banaketa txirrindulariena baino askoz orekatua dago, % 52 emakumezkoa eta % 48 gizonezkoa delarik. Gizartean dagoen banaketarekin bat datorren oinezkoen sexuen banaketa hau urtero errepikatzen da.

Oinezkoen % 86 45 urtetik gorakoa da, hau da, oinezko heldu-zaharra nagusitzen ari da, batez besteko adina 59 urtekoa izanik (2015 urtean baino 3 urte gazteagoa).

Oinezkoen gehiengoa, % 50 jubilatua edo pentsionista da, beste % 30 bat okupatua dago, beste % 11 etxeko lanetan, % 5 langabetua eta % 3 ikaslea delarik.

TXIRRINDULARIEN PROFIL NAGUSIAK

Gipuzkoako bizikleta bide sarean 2 txirrindulari-profil argi nabarmentzen dira, garrantzi kuantitatiboaren arabera honela banatzen direnak. Bi multzoetan gizonezkoen proportzioa % 80 ingurukoa da. Hona hemen multzo bakoitzak dituen ezaugarri nabarmenenak:

1. **Bizikleta kirola egiteko edo aisialdirako erabiltzen duten txirrindulariak (txirrindulari guztien % 63)**: bi heren baino gehiago 45 urtetik gorakoak dira, heren bat jubilatuak dira eta oso ikasle gutxi daude haien artean. Bizikleta bidean astean 1-3 egunetan ibiltzen dira neurri handiago batean, argirik eta txirrinik gabeko mendiko bizikleta erabiltzen dute eta nagusiki kaskoa janzten dute. Bizikleta bidea existitu aurretik bizikleta orain bezain beste erabiltzen zuten.

2. **Bizikleta eguneroko bidaiak egiteko (lanera,eta ikastera joateko, eta zaintzak, gestioak eta erosketak egiteko) erabiltzen duten txirrindulariak (txirrindulari guztien % 37):** 25 eta 44 urte bitartekoak dira eta okupatuta edo lanean daude. Ikasleen pisua

ere nabaria da. Hiriko edo paseorako bizikletak erabiltzen dituzte, baina mendikoak ere neurri handi batean. Gainontzekoekin alderatuta argia eta txirrina gehiagotan daramate. Gehienek ez dute kaskorik erabiltzen. Astean 4-7 egunetan ibiltzen dira bidegorrietatik, gainontzekoak baino gusturago daude bideen egoerarekin eta segurtasunarekin. Bizikleta bidea erabiltzen hasi aurretik bizikleta gutxiago edo ez zuten erabiltzen.

OINEZKOEN PROFIL NAGUSIA

Alde handiarekin hedatuena dagoen oinezkoen profil nagusia honako hau da:

Jubilatua, bizikleta bidea paseatzeko edo ariketa arina egiteko gutxienez astean 4 aldiz erabiltzen duena, azpiegitura horrekin oso pozik dagoena.

TXIRRINDULARIEN ARTEKO KASKOAREN ERABILERA

Txirrindularientzako kaskoaren erabilera hiriarteko bideetan derrigorrezkoa dela kontuan hartuta azpimarratu behar dugu oraindik ere gutxi hedatuta dagoela, 10etik 7 txirrindularik eramaten dutelarik. Dena den azken 4 urteetan 8 puntuko igoera izan dela azpimarratu behar dugu (2013ko % 61etik 2016ko % 69ra pasaz).

BIZIKLETEN TXIRRINA ETA ARGIAREN EDUKIERA

Foru bizikleta bide sarean zirkulatzen duten bizikleten txirrinaren edukiera maila ertaina da, txirrindularien % 50ek soilik eramaten baitu (2014 urtearekiko 6 puntu jaitsi dela azpimarratu behar dugu). Argiaren edukiera maila baxuagoa da, txirrindularien % 44k soilik eramaten baitu, halere azken urtean 10 puntuko igoera izan da.

Bi osagarri hauek erabiltzaileen segurtasuna eta hauen arteko bizikidetza hobetzeko joka dezaketen papera kontuan hartuta, bide sarearen erabilera hobeago baten sustapenari begira aintzat hartu beharreko datuak dira.

ERABILITAKO BIZIKLETA MOTA

Foru bizikleta bide sarean erabiltzen diren bizikleten gehiengo zabal bat mendikoak dira, bizikleta guztien % 56 izanik. Erabiltzen den bizikleta mota ematen zaion erabilera motarekin batera aztertuz gero, oraindik ere bizikletaren garraiobide gisako kultura hedatzeko tarte handia dagoela pentsatzeko bidea ematen du. Izan ere, eguneroko bidaiak egiten dituzten txirrindularien % 52k ez du mugikortasun mota horri teorikoki legokiokeen (edo egokiagoa litzaiokeen) hiriko edo paseorako bizikleta erabiltzen.

BIDAIAREN ARRAZOIA

Txirrindularien artean Foru bizikleta bide sarea nagusiki aisialdirako eta kirola egiteko erabiltzen den azpiegitura gisa funtzionatzen du, izan ere, bidai guztien % 62 aipatutako bi arrazoiekin lotuta baitago (% 38 kirola eta % 25 aisialdia edo paseatzea).

Txirrindularien artean garraiorako azpiegitura gisa jokatzen duen papera geroz eta garrantzitsuagoa da. Hala, bidai guztien % 38 eguneroko mugikortasunarekin lotuta

dago (% 20 lana, % 10 zaintzak, gestioak edo erosketak eta % 7 ikasketak). Azpimarratzekoa da azken lau urteetan eguneroko mugikortasuna 9 puntu igo dela, 2013 urteko % 29tik 2016ko % 38ra pasaz.

Oinezkoen aldetik bide sarea aisialdirako, paseorako eta kirola egiteko erabiltzen da nagusiki, bidai guztien % 86 hartuz. Dena den aipatzekoa da eguneroko bidaien proportzioak ere 10 puntu gora egin duela azken lau urteetan, 2013ko % 4tik 2016ko % 14ra pasaz.

ERABILERAREN MAIZTASUNA

Foru bizikleta bideetako txirrindularien % 89k astean gutxienez behin erabiltzen du sarea, proportzio honen erdiak baino gehiagok gutxienez 4 egunetan egiten duelarik. Gizonezkoak eta lanera eta ikastera joateko bidaiekin erlazionatutako txirrindulariak dira bidea maizen erabiltzen duten taldeak.

Oinezkoen arteko erabileraren maiztasuna txirrindulariena baino askoz handiagoa da, izan ere, % 74k astean gutxienez 4 egunetan erabiltzen baitu. 65 urtetik gorako pertsonak eta etxeko lanetan dabiltzan pertsonak dira bidea maizen erabiltzen duten taldeak.

BIZIKLETA BIDEAREN GAINEKO BALORAZIOA

Orokorrean bizikleta bide sareko txirrindulariak eta oinezkoak oso pozik daude bizikleta bidearen gaineko zenbait gai baloratu ondoren. 0 eta 10 arteko eskala batean txirrindularien puntuazioa 7,8koa da aurten, eta 8,0koa oinezkoen kasuan. Gainera, azken 4 urteotan balorazio orokorrek 3 hamarren gora egin dute batezbestean, bai txirrindularien zein oinezkoen artean.

Eskoriatza-Aretxabaletako bideko puntuazioak “pozik” eta “oso pozik” kategorien artean kokatzen badira ere, kezkagarritzat jotzen ditugu etengabeko jaitsiera adierazten baitute, txirrindularien eta oinezkoen iritziz.

Bai txirrindularien eta baita oinezkoen aldetik hobekien baloratutako arloa zorua da (segurtasunaren sentsazioa alde batera utzita, zeina oso ondo baloratzen den, batez ere txirrindularien aldetik).

Bizikidetzaren gainekoa da txirrindulariek eta oinezkoek okerren baloratzen duten arloa. Hala ere, gertakari hau bereziki bi bidetan pilatzen eta errepikatzen da urteen zehar: Tolosa-Alegia eta Soraluze-Bergarako bideetan, hain zuzen ere (dena den kezka ere sortzen du Legazpi-Urretxuko kasuak).

Zizurkil-Asteasuko bidea da hobekien baloratutako bizikleta bidea txirrindulari zein oinezkoen aldetik. Txirrindularien aldetik okerren baloratutako bidea Zumarraga-Azkoitikoa da. Gainera azpimarratu behar da 3 arlotan (zorua, seinaleztapena eta argiztapena) ia beti urte bakoitzeko batez bestekoetatik behera daudela.

Oinezkoen aldetik, aldiz, Legazpi-Urretxukoa da balorazio txarrena jaso duen bidea. Zumarraga-Azkoitiko bideko 3 arlotan (zorua, seinaleztapena eta argiztapena) jasotako balorazioek, ia beti, urte bakoitzeko batez bestekoetatik behera daude.

BIZIKLETAREKIKO ATXIKIMENDUA ETA BESTE GARRAIOBIDEAK ERABILTZEAREN HAUTUA

Eguneroko mugikortasunarekin erlazionatutako txirrindulariei bizikleta bidea egon ezean bidaia egiteko hartuko luketen aukeraz galdetuta % 54k autoa hartuko luke (hori egiteko aukera % 84k izanik); garraio publikoa % 21ek erabiliko luke; eta beste bide batetik joanda bizikleta erabiltzen % 16k jarraituko luke.

1. ERANSKINA: FITXA TEKNIKOA

FITXA TEKNIKOA: GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN ERABILERARI BURUZKO AZTERKETA – 2016	
Unibertsoa	Gipuzkoako foru bizikleta bide sarea erabiltzen duten txirrindulariak eta oinezkoak.
Teknika	Inkesta pertsonala bizikleta bidean bertan, Gipuzkoako Bizikleta Bide sarearen txirrindulari eta oinezkoen unibertsoaren adierazle den lagin bati egindako egituratutako galdeketa baten bidez.
Zundaketa-oinarria	2015eko maiatzaren 11 eta ekainaren 19 arteko lanegunetan Bizikletaren Behatokiak egindako erabiltzaileen kontaketen araberako unibertsoa.
Galdeketa	Azterketa hau egiteko espresuki diseinatutako galdeketa bat erabili zen.
Laginaren tamaina	400 inkesta txirrindulariei eta 150 inkesta oinezkoei; aukeratutako 8 ibilbideen arabera banatuta, eta ausaz aukeratutako lagunak, ordutegia (07:30ak eta 19:30ak artean) eta sexuaren arabera aukeratuta. Bizikleta bidea — Txirrindulariei inkestak — Oinezkoei inkestak TOLOSA - ALEGIA — 85 — 23 ASTIGARRAGA - MARTUTENE — 71 — 25 AZPEITIA - AZKOITIA — 45 — 29 AZKOITIA - ZUMARRAGA — 43 — 17 LEGAZPI - URRETXU — 47 — 18 SORALUZE - BERGARA — 49 — 14 ESKORIATZA - ARETXABALETA — 32 — 9 ZIZURKIL - ASTEASU — 28 — 15 Inkestak denera — 400 — 150
Laginketa mota	Geruzatua, sexua, adina eta ibilbideen fluxuen arabera.
Konfiantza tartea	% 95,5 ausazko laginketa sinple bat suposatuta p= 0,5 denean
Errore estatistikoaren marjina	% 5
Datak	Landa lana 2016ko maiatzaren 25a eta ekainaren 21a artean burutu zen.
Prozesu metodologikoaren etapak	• Zundaketa oinarriaren inguruko informazio bilketa • Metodologiaren diseinua: laginaren diseinua, galdeketa prestatzea, inkestatzaileen prestakuntza. • Landa lanaren garapen eta jarraipena • Informazioaren grabazioa oinarri informatikoan (Excel). • Grabatutako informazioaren lanketa: depurazioak, birkodifikazioak eta ustiapen estatistikoa (SPSS).

2. ERANSKINA: GALDEKETA

gipuzkoako bidegorriak

Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa
Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentua
Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias

Bidegorria / Vía Ciclista: Data / Fecha:
Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta:
Ordua / Hora:

Sexua / Sexo
GIZONEZKOA / HOMBRE
EMAKUMEZKOA / MUJER

Garraiomodua / Modo de transporte
TXIRRINDULARIA / CICLISTA
OINEZKOA / PEATÓN/A

Txirrindulariaren eta bizikletaren ekipamendua / Equipamiento de la/del ciclista y de la bicicleta

Kaskoa / Casco	Txirrina / Timbre	Argia / Luz	Haurrentzako aulkia/ Silla para niño/a	
BAI / SI	BAI / SI	BAI / SI	BAI / SI →	HAURRA ESERITA / NIÑO/A SENTADO/A
EZ / NO	EZ / NO	EZ / NO	EZ / NO	HUTSIK / VACIA

Bizikleta mota / Tipo de bicicleta

HIRIKOA, PASEORAKOA / CIUDAD, PASEO
MENDIKOA / MONTAÑA
LASTERKETAKOA / CARRERAS
BESTELAKOAK/ OTRAS

A. BI MODUENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS PARA AMBOS MODOS

1. Bidaia honetan, bakarrik al zabiltza ala norbaitekin batera? / En este viaje, ¿vas sólo/a o acompañado/a?

01. Bakarrik / Solo/a
02. Norbaitekin batera / Acompañado/a

2. *("Norbaitekin batera" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)* Zenbat lagunekin zabiltza? / ¿Con cuántas personas vas?

Pertsona kopurua inkestatuaz gain / Número de personas además del encuestado/a ☐

3. *("Norbaitekin batera" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)* Haurraren (adin txikiko) batekin al zabiltza? ¿Vas acompañado de algún/a niño/a (menor de edad)?

BAI / SI
EZ / NO

4. Zein da bidegorri hau erabiltzeko duzun arrazoi nagusia? / ¿Cuál es el motivo principal por el que sueles utilizar este bidegorri?

01. Lana / Trabajo
02. Ikasketak / Estudios
03. Zaintzak, Gestioak, Erosketak / Cuidado de personas, Gestiones, Compras
04. Aisia, Paseatzea / Ocio, Paseo
05. Kirola / Deporte

5. Normalean zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Normalmente con qué frecuencia lo utilizas?

01. 4-7 egun/asteko / 4-7 días/semana
02. 1-3 egun/asteko / 1-3 días/semana
03. Noizean behin / Ocasionalmente

6. Nola baloratzen dituzu, orohar, 0tik 10era, bidegorri honen ondorengo alderdiak? / ¿Cómo valoras, en general, de 0 a 10, los siguientes aspectos del bidegorri?

6.1. **ZORU** edo **ASFALTO**aren egoera (garbitasuna, zuloak, putzuak) / El estado del **FIRME** o **ASFALTO** (limpieza, baches, charcos)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	ED/EE

6.2. **SEINALEZTAPENA** (argitasun, baliagarritasuna) / **SEÑALIZACIÓN** (claridad, utilidad)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	ED/EE

6.3. **ARGIZTAPENA** / **ILUMINACIÓN**

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	ED/EE

6.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko **BIZIKIDETASUNA** / **CONVIVENCIA** con otras personas usuarias

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	ED/EE

6.5. **HERRITARREN SEGURTASUNAREN PERTZEPZIOA** / **PERCEPCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA**

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	ED/EE

7. Bidegorriaren **ALDERDI GUZTIAK** kontuan hartuta, zer puntuazio emango zenioke? / Considerando **TODOS LOS ASPECTOS** del bidegorri,¿Qué puntuación le darías?

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	ED/EE

8. Ba al da bidegorri honetan seguru sentitzen ez zaren puntu edo zatiren bat? / Hay algún punto o tramo en éste bidegorri en el que te sientas inseguro/a?

BAI / SI
EZ / NO

9.1. *("BAI" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)* Tokia zehaztuko al zenuke? ¿Podrías concretar el lugar?

9. Bidegorri honi buruzko **IRADOKIZUNIK** egin nahi al duzu?/ ¿Quieres hacer alguna **SUGERENCIA** sobre este bidegorri?

(Oinezkoa bada pasa 14. galderara / Si es peatón/a pasar a la pregunta 14)

B. TXIRRINDULARIENTZAKO GALDERA/ PREGUNTA PARA CICLISTAS

10. Bidegorri hau erabiltzen hasi aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen? / ¿Utilizabas la bicicleta antes de utilizar este bidegorri?

01. Bai, orain bezainbeste / Sí, tanto como ahora
02. Bai, baina orain baino gutxiago / Sí, pero menos que ahora
03. Ez, erabiltzaile berria naiz / No, soy nuevo/a usuario/a
04. ED/EE / NS/NC

(Aisi edo kirol txirrindularia bada pasa 14. galderara /Si es ciclista de ocio o deportivo pasar a la pregunta 14)

C. EGUNEROKO TXIRRINDULARIENTZAKO GALDERA (4. galderan 01, 02 edo 03 erantzun dutenen txirrindularientzako)/ PREGUNTA PARA CICLISTAS COTIDIANOS/AS (para los ciclistas que en la pregunta 4. han respondido 01, 02 ó 03)

11. Bidaia hau autoan egiteko aukerarik al duzu? / ¿Tienes la posibilidad de hacer este desplazamiento en coche?

01. Bai / Sí
02. Ez / No

12. Bidegorri hau ez balego, nola egingo zenuke bidaia hau? / ¿Cómo realizaría este desplazamiento en el caso de no existir este bidegorri?

01. Bizikletaz beste bide batetik / En bicicleta por otra vía
02. Autoa / Coche
03. Garraio publikoa / Transporte público
04. Beste aukeraren bat (idatzi) / Otra opción (escribir) _____
05. ED/EE / NS/NC

D. BI MODUENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS PARA AMBOS MODOS

13. **ZEIN URTETAN** jaio zinen? / En qué **AÑO** naciste? _____

14. Une honetan zein da zure **JARDUERA NAGUSIA** / ¿En este momento cuál es tu **ACTIVIDAD PRINCIPAL**?

01. Okupatua, Lanean / Ocupada/o, Trabajando
02. Ikaslea / Estudiante
03. Etxeko lanetan / Labores de casa
04. Langabezian / En paro
05. Jubilatua, Pentsionista / Jubilada/o, Pensionista
06. Bestelako egoerak (zehaztu) / Otras situaciones (especificar) _____
07. ED/EE / NS/NC

3. ERANSKINA: INKESTATUEN IRADOKIZUN, KEXA ETA ESKAERAK

BIZIKLETA BIDE SAREA (8 BIZIKLETA BIDEAK)

ERABILTZAILEAK

LAGINA: 550 inkesta AIPAMENAK: 353

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetasun arazoak (oinezko eta bizikleten artean)	98
2	Tarte edo puntu arriskutsua (bihurgune, gurutze-bide)	82
3	Artapena (zoruaren egoera txarra, putzuak, belarrak)	53
4	Ekipamenduen eskaera (iturri, eserleku, komun,..)	43
5	Txakurrekin arazoak (kakak, arriskua solte joatean)	33
6	Bidea luzatu edo loturak hobetu	18
7	Besteren bat	14
8	Argiztapena hobetu	12
	DENERA	**353**

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 400 inkesta AIPAMENAK: 245 AIPAMEN INDIZEA: 0,6

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Tarte edo puntu arriskutsua (bihurgune, gurutze-bide)	73
2	Bizikidetasun arazoak (oinezko eta bizikleten artean)	67
3	Artapena (zoruaren egoera txarra, putzuak, belarrak)	38
4	Txakurrekin arazoak (kakak, arriskua solte joatean)	25
5	Bidea luzatu edo loturak hobetu	16
6	Argiztapena hobetu	10
7	Besteren bat	9
8	Ekipamenduen eskaera (iturri, eserleku, komun,..)	7
	DENERA	**245**

OINEZKOAK

LAGINA: 150 inkesta AIPAMENAK: 108 AIPAMEN INDIZEA: 0,7

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetasun arazoak (oinezko eta bizikleten artean)	49
2	Ekipamenduen eskaera (iturri, eserleku, komun,..)	39
3	Artapena (zoruaren egoera txarra, putzuak, belarrak)	22
4	Txakurrekin arazoak (kakak, arriskua solte joatean)	15
5	Herritarren segurtasun falta tarteren batean	5
6	Besteren bat	5
7	Tarte edo puntu arriskutsua (bihurgune, gurutze-bide)	4
8	Argiztapen falta	4
9	Bidea luzatu edo loturak hobetu	3
	DENERA	**108**

ZIZURKIL-ASTEASU:

ERABILTZAILEAK

LAGINA: 37 inkesta AIPAMENAK: 14

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Alkizako gurutze-bidean arriskua	6
2	Bizikidetasun arazoak	2
3	Argiztapena hobetu	2
4	Ikusmen urriko bihurgunea	2
5	Garbiketa, artapena	1
6	Aldapa izoztua (tuboa desbideratu ekiditzeko)	**1**

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 28 AIPAMENAK: 13 AIPAMEN INDIZEA: 0,5

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Alkizako gurutze-bidean arriskua	6
2	Bizikidetasun arazoak	2
3	Argiztapena hobetu	2
4	Ikusmen urriko bihurgunea	2
5	Garbiketa, artapena	1
	DENERA	**13**

OINEZKOAK

LAGINA: 9 inkesta AIPAMENAK: 1 AIPAMEN INDIZEA: 0,1

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Aldapa izoztua (tuboa desbideratu ekiditzeko)	1
	DENERA	**1**

SORALUZE-BERGARA

ERABILTZAILEAK

LAGINA: 63 inkesta AIPAMENAK: 30

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetasun arazoak oinezkoekin (seinaleztapena)	13
2	Txakur kakak	7
3	Tarte estu edo bihurgunetan ispiluak jarri (ikusmen falta)	2
4	Autoak azkarregi doaz	2
5	Bidea bizikletentzat soilik egin edo bidea zabaldu	2
6	Belarrak, sastrakak moztu	2
7	Txakurrak lotu	1
8	Zorua egoera txarrean	1
	DENERA	**30**

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 49 AIPAMENAK: 19 AIPAMEN INDIZEA: 0,4

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetasun arazoak oinezkoekin (seinaleztapena)	8
2	Txakur kakak	4
3	Tarte estu edo bihurgunetan ispiluak jarri (ikusmen falta)	2
4	Bidea bizikletentzat soilik egin edo zabaldu	2
5	Zorua egoera txarrean (putzuak, harriak)	1
6	Auto baimenduak azkarregi doaz	1
7	Txakur arriskutsuak, lotu	1
	DENERA	**19**

OINEZKOAK

LAGINA: 14 inkesta AIPAMENAK: 11 AIPAMEN INDIZEA: 0,8

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetasun arazoak txirrindulariekin (tinbrea exijitu)	5
2	Txakur kakak	3
3	Belarrak eta sastrakak moztu	2
4	Autoak azkarregi doaz	1
	DENERA	**11**

ESKORIATZA-ARETXABALETA

ERABILTZAILEAK

LAGINA: 47 inkesta AIPAMENAK: 32

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetasun arazoak	9
2	Fagorreko bidegurutzean kurba itxia, istripu arriskua	6
3	Istripuak Aretxabaleta sarrerako tunelean	5
4	Artapena, zorua hobetu tuneletan	3
5	Poligonoetara loturak egin	3
6	Bihurgune arriskutsua tunelaren ondoan (ispilua)	2
7	Lur edo harri jauziak	1
8	Paperontziak jarri	1
8	Txakurrak lotu gabe doaz	1
9	Eserlekuak jarri	1
	DENERA	**32**

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 32 inkesta AIPAMENAK: 23 AIPAMEN INDIZEA: 0,7

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Fagorreko bidegurutzean kurba itxia, istripu arriskua	6
2	Istripuak Aretxabaleta sarrerako tunelean	5
3	Bizikidetasun arazoak oinezkoekin	5
4	Artapena, zorua hobetu tuneletan	3
5	Bihurgune arriskutsua tunelaren ondoan (ispilua)	2
6	Ederlan enpresara lotura egin	2
	DENERA	**23**

OINEZKOAK

LAGINA: 15 inkesta AIPAMENAK: 10 AIPAMEN INDIZEA: 0,7

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetasun arazoak (bizikletak azkarregi, txirrina exijitu)	4
2	Lur edo harri jauziak	1
3	Txakurrak lotu gabe	1
4	Paperontziak jarri	1
5	Eserlekuak jarri	1
6	Loturak poligonoetara	1
	DENERA	**9**

LEGAZPI-URRETXU

ERABILTZAILEAK

LAGINA: 65 inkesta AIPAMENAK: 50

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetasun arazoak	15
2	Ekipamenduen eskaera	11
3	Artapena hobetu	7
4	Txakur kakak eta txakurren arriskua	6
5	Legazpi aldeko "badena" kendu	6
6	Urretxu aldeko bidegurutzea arriskutsua da	5
	DENERA	**50**

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 47 inkesta AIPAMENAK: 39 AIPAMEN INDIZEA: 0,8

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetasun arazoak oinezkoekin, hobetu seinaleak	13
2	Legazpi aldeko "badena" kendu	6
3	Urretxu aldeko bidegurutzea arriskutsua da	5
4	Txakur kakak eta txakurren arriskua	5
5	Artapena hobetu (margoa, belarra moztu)	4
6	Komunak jarri	3
7	Iturriak jarri	3
	DENERA	**39**

OINEZKOAK

LAGINA: 18 inkesta AIPAMENAK: 11 AIPAMEN INDIZEA: 0,6

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Artapena hobetu (belarra, garbiketa)	3
2	Komuna jarri	2
3	Bizikidetasun arazoak txirrindulariekin	2
4	Iturria jarri	2
5	Paperontzia jarri	1
6	Txakurrak lotu, kakak garbitu	1
	DENERA	**11**

ZUMARRAGA-AZKOITIA

ERABILTZAILEAK

LAGINA: 60 inkesta AIPAMENAK: 56

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Artapena hobetu	23
2	Bizikidetasun arazoak	14
3	Argiztapena hobetu tuneletan	10
4	Ekipamenduen eskaera	5
5	Txakur solteak eta kakak	4
	DENERA	**56**

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 43 inkesta AIPAMENAK: 38 AIPAMEN INDIZEA: 0,9

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Artapena (zorua, tuneletako putzuak, belarrak)	18
2	Bizikidetasun arazoak, seinaleztapena hobetu	10
3	Argiztapena hobetu tuneletan	7
4	Txakur solteen arriskua	3
	DENERA	**38**

OINEZKOAK

LAGINA: 17 inkesta AIPAMENAK: 18 AIPAMEN INDIZEA: 1,1

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetasun arazoak, txirrina exijitu	4
2	Belarrak maizago moztu	4
3	Iturria jarri	3
4	Argiztapena hobetu	3
5	Zoruaren egoera txarra	1
6	Txakurrak lotu	1
7	Komuna jarri	2
	DENERA	**18**

AZPEITIA-AZKOITIA

ERABILTZAILEAK

LAGINA: 74 inkesta AIPAMENAK: 34

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Artapena (zikintasuna, putzuak, ertzetako belarrak)	8
2	Txakurrak lotu	8
3	Bizikidetasun arazoak	6
4	Loturak hobetu (Loiolako santutegiko adokina kendu)	5
5	Komunak jarri	4
6	Paperontziak jarri	2
7	Piboteak kendu (istripuak izan dira gauez)	1
	DENERA	**34**

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 45 inkesta AIPAMENAK: 20 AIPAMEN INDIZEA: 0,4

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Txakurrak lotu	6
2	Loturak hobetu (Loiolako santutegiko adokina kendu)	5
3	Bizikidetasun arazoak oinezkoekin	4
4	Artapena (zikintasuna, putzuak, ertzetako belarrak)	3
5	Piboteak kendu (istripuak izan dira gauez)	1
6	Komunak jarri	1
	DENERA	**20**

OINEZKOAK

LAGINA: 29 inkesta AIPAMENAK: 14 AIPAMEN INDIZEA: 0,5

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Artapena (zikintasuna, putzuak, belarrak)	5
2	Komunak jarri	3
3	Bizikidetasun arazoak	2
4	Paperontziak jarri	2
5	Txakurrak lotu edo kakak garbitu	2
	DENERA	**14**

TOLOSA-ALEGIA

ERABILTZAILEAK

LAGINA: 108 inkesta AIPAMENAK: 65

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Elkarbizitza arazoak	30
2	Egurrezko zubiko kurban ikusmen falta	11
3	N-I-eko bidegurutzea oso arriskutsua da	9
4	Artzabaltzako zatia arriskutsua trafikoarengatik	4
5	Alegiako tunela arriskutsua da trafikoarengatik	4
6	Bidegorria moztu aurretik abisatzea	3
7	Txakurrak lotu	1
8	Argiztapena hobetu	1
9	Hiriguneetako loturak egin, bidea luzatu	1
10	Paperontziak jarri	1
	DENERA	**65**

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 85 inkesta AIPAMENAK: 49 AIPAMEN INDIZEA: 0,6

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Elkarbizitza arazoak	19
2	Egurrezko zubiko kurban ikusmen falta	11
3	N-I-eko bidegurutzea oso arriskutsua da	5
4	Artzabaltzako zatia arriskutsua trafikoarengatik	4
5	Alegiako tunela arriskutsua da trafikoarengatik	4
6	Bidegorria moztu aurretik abisatzea	3
7	Txakurrak lotu	1
8	Argiztapena hobetu	1
9	Hiriguneetako loturak egin, bidea luzatu	1
	DENERA	**49**

OINEZKOAK

LAGINA: 23 inkesta AIPAMENAK: 16 AIPAMEN INDIZEA: 0,7

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetasun arazoak	11
2	N-I-eko Bidegurutzea oso arriskutsua	4
3	Paperontziak jarri	1
	DENERA	**16**

ASTIGARRAGA-MARTUTENE

ERABILTZAILEAK

LAGINA: 96 inkesta AIPAMENAK: 63

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Ikusmen urriko bihurguneak (ispilua jarri)	12
2	Loiolarainoko lotura hobetu (jarraitasun falta, arriskua	9
3	Artapena hobetu	8
4	Astigarragako biribilgunean arriskua	8
5	Bizikidetza arazoak	7
6	Katu gehiegi dabil, enbarazu egiten dute	6
7	Txakurrak lotu	6
8	Ekipamenduen eskaera	5
9	Argiztapena hobetu	1
10	Zuhaitzak landatu	1
	DENERA	**63**

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 71 inkesta AIPAMENAK: 45 AIPAMEN INDIZEA: 0,6

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Ikusmen urriko bihurguneak (ispilua jarri)	10
2	Loiolarainoko lotura hobetu (jarraitasun falta, arriskua)	8
3	Artapena (zuloak konpondu, hobeto asfaltatu)	8
4	Katu gehiegi dabil	5
5	Astigarragako biribilgunean bihurgune arriskutsua	5
6	Txakurrak lotu	5
7	Bizikidetza arazoak	4
	DENERA	**45**

OINEZKOAK

LAGINA: 25 inkesta AIPAMENAK: 18 AIPAMEN INDIZEA: 0,7

Iradokizun, arazo edo kexaren gaia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetza arazoak	3
2	Astigarragako biribilgunean zebrabide arriskutsua	3
3	Iturria konpondu	3
4	Paperontziak jarri	2
5	Ikusmen urriko bihurgunea	2
6	Loiolarainoko lotura hobetu (jarraitasun falta, arriskua)	1
7	Katu gehiegi dabil, enbarazu egiten dute	1
8	Argiztapena hobetu	1
9	Zuhaitzak landatu	1
10	Txakurrak lotuta eraman	1
	DENERA	**18**