

GIPUZKOAKO FORU BIZIKLETA BIDEEN ERABILERARI BURUZKO AZTERKETA 2013

2013 IRAILA



**Gipuzkoako
Foru Aldundia**
Mugikortasuneko eta Bide
Azpiegiturako Departamentua



biziker
Consultoria en Movilidad
Mugikortasun Aholkularitza

AURKIBIDEA

1. SARRERA	3
2. METODOLOGIA	5
3. TXIRRINDULARIEN ETA BIZIKLETEN EZAUGARRIAK	8
3.1. Generoaren eta adinaren arabera banaketa	8
3.2. Jardueraren arabera banaketa	9
3.3. Bizikleta mota	9
3.4. Bizikletaren ekipamendua: txirrina eta argia	11
3.5. Kaskoaren erabilera	13
4. BIZIKLETAREN ERABILERA	16
4.1. Erabileraren maiztasuna	16
4.2. Mugikortasun mota eta bidaiaren arrazoa	18
4.3. Bizikletaren erabileraren igotzearen gaineko eragina	21
5. TXIRRINDULARIEN MOTIBAZIOAK ETA BALORAZIOA	23
5.1. Bizikleta bidea erabiltzeko motibazioa	23
5.2. Bizikleta bidearen gaineko txirrindularien balorazioa	24
5.3. Garraio modua aukeratzearren gaineko eragina	29
6. OINEZKOEN EZAUGARRIAK	34
6.1. Generoaren eta adinaren arabera banaketa	34
6.2. Jardueraren arabera banaketa	35
7. OINEZKOEN ERABILERA	35
7.1. Erabileraren maiztasuna	35
7.2. Mugikortasun mota eta bidaiaren arrazoa	37
8. OINEZKOEN MOTIBAZIOAK ETA BALORAZIOA	38
8.1. Bizikleta bidea erabiltzeko motibazioa	38
8.2. Bizikleta bidearen gaineko oinezkoen balorazioa	38
9. ONDORIO NAGUSIAK	44
ERANSKINAK: 1. FITXA TEKNIKOA	48
2. GALDEKETA	49

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, aurreko metodologia eta edukien aldetik hobekuntza nabarmena izan duena.

Esan gabe doa erabileraren eta erabiltzaileen iritzien gaineko informazioa lantzea ezinbestekoa dela 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 nagusietan zatitzen da:

Lehenengo atalean azterketaren objektua deskribatu eta metodologia azaltzen da.

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

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

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

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

Azkenik, zortzigarren atalean ondorio nagusiak biltzen dira.

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 16 bizikleta bideetako astegunetako erabiltzaileek osatutakoa izan da:

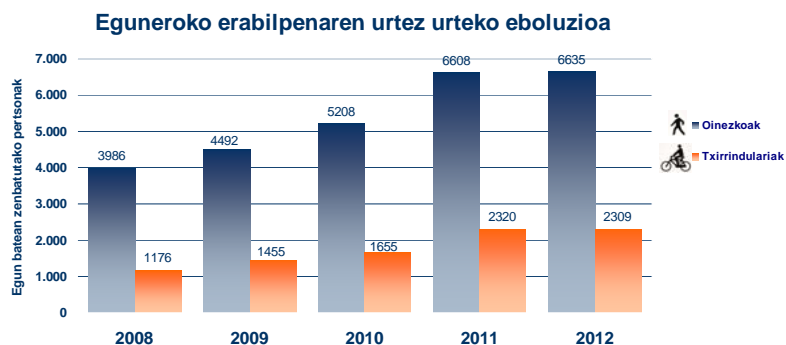
- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| 1. Azpeitia - Azkoitia | 9. Beasain - Ormaiztegi |
| 2. Tolosa - Alegia | 10. Eskoriatza - Aretxabaleta |
| 3. Astigarraga - Martutene | 11. Irun - Endarlatsa |
| 4. Legazpi - Urretxu | 12. Segura - Zegama |
| 5. Azkoitia - Zumarraga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

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

Informazio iturri honen zenbait datu: 2012. urtean aipatutako bizikleta bide sarean 3,2 milioi joan-etorri pasatxo izan ziren, horietatik % 74a oinez eta gainontzeko % 26a bizikletaz egin zirelarik. Azken 5 urtean zenbatutako eguneroko erabiltzaileen eboluzioa aztertuz gero, ikus dezakegu ezen 2008ko 5.000 erabiltzaile ingurutik 2012ko 9.000tara igaro dela.

Gorakada horren arrazoietako bat da epe horretan zabaldu diren bizikleta bide berriak, eta baita ere toki mailan bizikletaren erabilpenaren alde abian jartzen ari diren ekimenak. Guzti horren ondorioa da bizikletaren erabilera % 1,3tik % 2,4ra pasatzea 2007-2011 epean¹.

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



¹ Ikus "Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2007". Departamento de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco, 2007; eta "Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2011". Departamento Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Gobierno Vasco, 2012.

2. Grafikoa: Txirrindularien portzentajearen urtez-urteko eboluzioa



Galdeketa egiteko txirrindularien eta oinezkoen bi lagin ezberdin hartu dira. Txirrindulariei 400 inkesta egin zaizkie², horrela gutxieneko adierazgarritasun estatistikoa bermatuz, alegia, datu orokorren errore marjina % 5koa 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	48	24
2. TOLOSA - ALEGIA	86	19
3. ASTIGARRAGA - MARTUTENE	66	23
4. LEGAZPI - URRETXU	53	23
5. AZKOITIA - ZUMARRAGA	44	17
6. SORALUZE - BERGARA	39	13
7. ZIZURKIL - ASTEASU	35	17
8. ESKORIATZA - ARETXABALETA	29	14
DENERA	400	150

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

² Laginaren emaitzak errealitatean izandako txirrindularien generoen 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.

Galdeketa bidean bertan erabilera ematen ari zen unean egin da.

Toki bakoitzeko lagina egun oso batean zehar jasotzeko diseinatu da, baina inkestak egindako egunetako eguraldi txarrarengatik izandako erabileraren jaitsiera dela eta 8 ibilbideetako inkestak 11 egunetan egin dira.

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

Galdeketa egiteko epea: 2013ko ekainaren 1etik 20ra bitarteko lanegunetan.

Aurreko urteetako inkestaren metodologiarekiko aldakuntza eta honen ondorioak

Azterketa honetan kontuan hartutako unibertsoa eta erabilitako metodologia nabarmen aldatu dira aurreko 2 urtekoekin alderatzen badira. Aldakuntza nagusiak honakoak dira:

a) Aurreko urteetan aztertutako unibertsoa derrigorrezko bidaiak ematen ziren bizikleta bideen sareko erabiltzaileak osatzen zuten, alde batera utziz soilik ez-derrigorrezko bidaiak ematen ziren bideak (aisialdi hutserako erabiltzen zirenak). Aurten berriz, sare osoa hartu da kontuan³, bertako erabiltzaile guztien errealitatea ezagutzeko asmoz.

b) Aurreko urteetan bizikleta bide bakoitzean egun batean zehar ahalik eta inkesta gehien jaso ziren, gero egun horretan izandako erabileraren datuekin (erabiltzaile kopurua eta generoaren banaketa) ponderatuz. Aurten berriz, aurretik kalkulaturako lagin adierazgarria eskuratu da, egindako ponderazio bakarra generoaren arabera izan delarik.

Aldakuntza hauen ondorioz zenbait aldagairen serie historikoan gorabehera nabarmenak islatzen dira. Beraz urte ezberdinen arteko emaitzen alderaketa egiterakoan aipaturako baldintza ezberdinez ohartarazi behar da. Adibide bat jartzearren: mugikortasun mota eta bidaiaren arrazoia aztertzerakoan, aurten ez-derrigorrezko eta derrigorrezko bidaien arteko aldea aurreko urteetan baino handiagoa da, hain zuzen, aipaturako metodologia aldaketa dela eta.

³ Mugikortasunaz ari garenean bi mugikortasun edo bidaia mota nagusi ezberdintzen dira: derrigorrezko bidaia, hau da, lana, ikasketak, erosketak edo beste zereginen batekin erlazionaturako bidaia; eta ez-derrigorrezko bidaia, hau da, kirola, aisia edo paseoarekin erlazionaturako bidaia

3. TXIRRINDULARIEN ETA BIZIKLETEN EZAUGARRIAK

3.1. Generoaren eta adinaren arabera txirrindularien banaketa

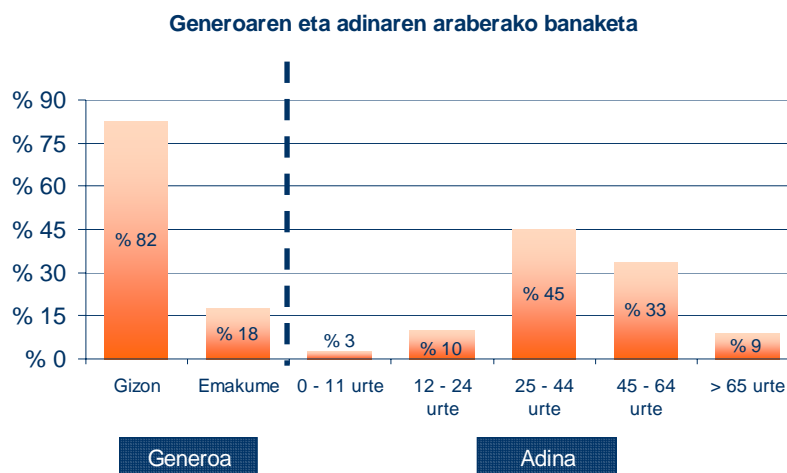
Eskuz egindako kontaketen arabera sareko txirrindularien % 83a gizonzkoa da, emakume txirrindulariak beraz % 17a izanik (zehazki % 17,45)⁴. Aurreko urteetako datuekin alderatzen bada ikusten da 2012 urtearekiko 5 puntu jaitsi dela emakumeen proportzioa (orduan % 22koa zen), baina 2011rekiko berdin mantentzen da, orduan ere % 17koa baitzen (ikus serie historikoa 4. grafikoan).

Generoen arteko hainbesteko aldearen arrazoen artean honakoak aipa daitezke (aldi berean elkarren artean erlazionatutako faktoreak direnak):

- Bizikletaren barometroen arabera bizikleta gidaritzaren ezaguera maila urriagoa da emakumeen artean gizonzkoengan baino.
- Emakumeen arteko bizikletaren jabetza maila baxuagoa da.
- Emakumeen segurtasunaren pertzepzioa ezberdina da, bizikleta erabiltzearen arriskuak neurri handiagoan nabarmentzen dituztelarik. Kasu honetan bi arrisku edo honen pertzepzio mota ezberdinak aipa daitezke: bizikleta erabiltzeak berak duen arriskua alde batetik; eta hiriarteko bizikleta bide sarera iristeko hiribarneko lotura seguruen faltak sortzen duen arriskua.
- Kirol txirrindularitza hedatuagoa dago gizonen artean, eta kontuan hartuta bide sarearen bidaien arrazoi nagusia kirola dela, gizonzkoen proportzio orokorra nahiko igotzen da.

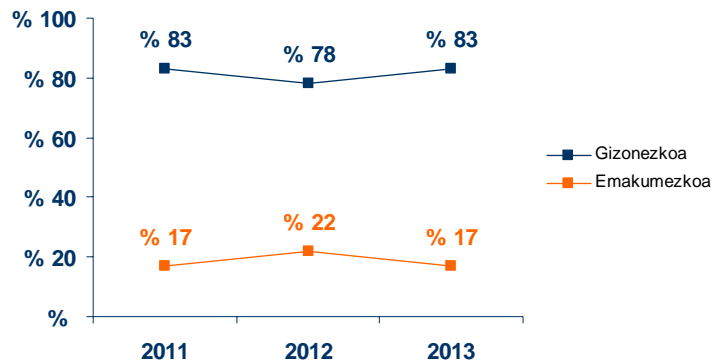
Adinari dagokionez, txirrindulari guztien % 45 25 eta 44 urte bitartekoa da eta beste % 33 45 eta 64 urte bitartekoa. Txirrindulari gazteen (24 urtetik beherakoak) eta nagusien (65 urtetik gorakoak) proportzioak % 13 eta % 9 dira hurrenez hurren. Nabarmentzeko datua da 11 urtetik beherako txirrindularien presentzia urria, izan ere, guztien % 3a baitira soilik, baina bizikleta bide sareak lanegun batean izan dezakeen erabileran pentsatuta hain proportzio baxua logikoa ematen du. Batez besteko adina 42 urtekoa da (oinetzkoena baino 14 urte gutxiago).

3. Grafikoa: Generoaren eta adinaren arabera txirrindularien banaketa



⁴ Proportzio ia berdina ateratzen da jasotako laginaren arabera, % 82ko gizonzkoekin.

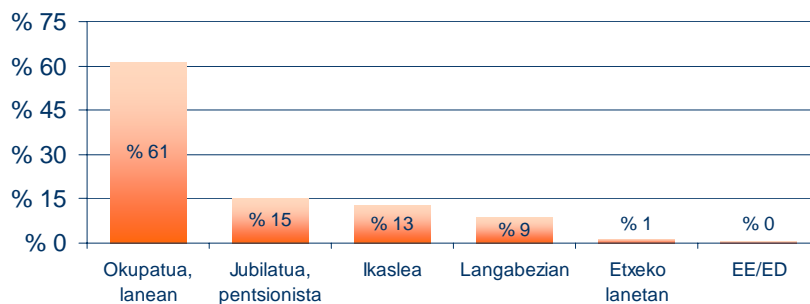
4. Grafikoa: Txirrindularien generoaren banaketaren urtez-urteko eboluzioa



3.2. Jardueraren araberako txirrindularien banaketa

Txirrindularien gehiengo zabal bat, % 61, okupatua edo lanean dago. % 15 jubilatua edo pentsionista, % 13 ikaslea eta % 9 langabetua da.

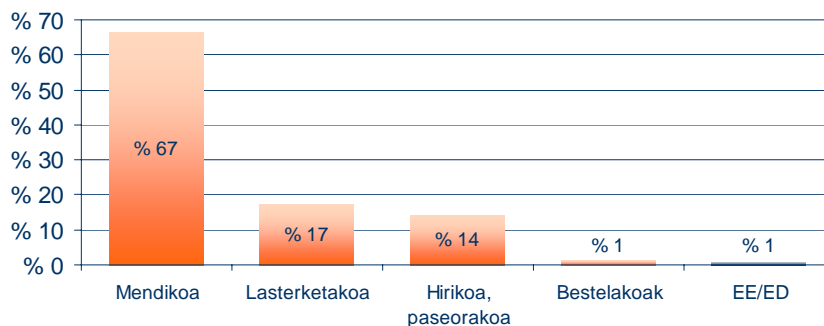
5. Grafikoa: Jardueraren araberako txirrindularien banaketa



3.3. Bizikleta mota

Foru sarea erabiltzen diren bizikleten % 67 mendikoa da, beste % 17 lasterketakoa eta % 14 hirikoa edo paseorakoa. Datu hauek garrantzitsuak badira ere, ezer gutxi argitu dezakete ez badira beste aldagairekin batera aztertzen.

6. Grafikoa: Txirrindularien bizikleta mota



Bizikleta motaren banaketa nabarmen aldatzen da generoaren arabera aztertzen bada. Izan ere, alderik handiena hiriko edo paseorako bizikleten kasuan antzematen da, gizonetzkoen artean % 9 den bitartean emakumezkoen artean % 39 baita. Ehuneko hau % 50era iristen da derrigorrezko bidaiak egiten dituzten emakumezkoen kasuetan.

Bestalde mendiko bizikleta erabiltzen duten gizonetzkoen proportzioa % 69 den bitartean, emakumezkoen artean % 54 da. Lasterketako bizikletak gizonetzkoen % 20k erabiltzen duen bitartean, emakumezkoen % 3k darabil bakarrik. Honen arrazoi nagusietako bat izan daiteke emakumezkoen artean derrigorrezko bidaien proportzioa altuagoa eta batik bat kirolaren arazoia askozaz baxuagoa izatea.

2. Taula: Txirrindularien generoaren arabera bizikleta mota

		Generoa		Guztira
		Gizonetzkoa	Emakumezkoa	
Bizikleta mota	Hirikoa, paseorakoa	29 % 9	28 % 39	57 % 14
	Mendikoa	228 % 69	38 % 54	266 % 67
	Lasterketakoa	67 % 20	2 % 3	69 % 17
	Bestelakoak	3 % 1	2 % 3	5 % 1
	EE/ED	2 % 1	1 % 1	3 % 1
	Guztira	329 % 100	71 % 100	400 % 100

Erabiltzen den bizikleta mota honi ematen zaion erabilera motarekin (mugikortasun motarekin) erlazionatzea oso interesgarria da, duten bat-etortze maila ikusteko. Bat-etortze maila horrek aztertutako unibertsuaren eguneroko bizikletaren garraibide gisako kulturaren hedapenaren neurria emango digu nolabait.

3. Taula: Bizikleta mota mugikortasun motaren arabera⁵

		Mugikortasun mota		Guztira
		Derrigorrezko bidaiak	Ez-derrigorrezko bidaiak	
Bizikleta mota	Hirikoa, paseorakoa	27 % 23	30 % 11	57 % 14
	Mendikoa	82 % 71	184 % 65	266 % 67
	Lasterketakoa	6 % 5	63 % 22	69 % 17
	Bestelakoak	0 % 0	5 % 2	5 % 1
	EE/ED	1 % 1	2 % 1	3 % 1
	Guztira	116 % 100	284 % 100	400 % 100

Izan ere esanguratsua da honako hau ondorioztatzea: derrigorrezko bidaiak egiten dituzten txirrindularien % 71k mendiko bizikleta eta beste % 5ek lasterketakoa erabiltzen dutela, mugikortasun mota horri teorikoki legokiokeen (edo egokiagoa

⁵ Bi mugikortasun edo bidaia mota ezberdintzen dira: derrigorrezko bidaia, hau da, lana, ikasketak, erosketak edo beste zereginen batekin erlazionatutako bidaia; eta ez-derrigorrezko bidaia, hau da, kirola, aisia edo paseoarekin erlazionatutako bidaia.

litzaiokeen) hiriko edo paseorako bizikleta % 23k soilik erabiltzen duen bitartean. Hau horrela izateko arrazoi ugari leudeke, horien artean duela urte gutxi arte erositako bizikleta gehienak aisialdirako edo kirola egiteko helburua izatea (gaur egun aldatzen doan ohitura dela pentsa daiteke, hiriko bizikleten salmenta pixkanaka igotzen ari delarik).

4. Taula: Bizikleta mota bidaiaren arrazoiaren arabera

		Bidaiaren arrazoiak					Guztira
		Lana	Ikasketak	Gestioak, bisitak, erosketak	Aisia, paseatzea	Kirola	
Bizikleta mota	Hiriko, paseorakoa	21 % 28	2 % 9	4 % 21	22 % 19	9 % 5	58 % 14
	Mendikoa	48 % 64	20 % 91	14 % 74	83 % 73	101 % 59	266 % 66
	Lasterketakoa	5 % 7	0 % 0	1 % 5	5 % 4	58 % 34	69 % 17
	Bestelakoak	0 % 0	0 % 0	0 % 0	3 % 3	2 % 1	5 % 1
	EE/ED	1 % 1	0 % 0	0 % 0	1 % 1	1 % 1	3 % 1
	Guztira	75 % 100	22 % 100	19 % 100	114 % 100	171 % 100	401 % 100

Bizikleta mota adinaren arabera aztertzen bada hurrengo patroia edo eredu aurki daiteke: mendiko bizikletaren erabilera hedatuen dagoen adin tarte 25 urtetik beherakoa da (% 90). Adin tarte berebean derrigorrezko bidaien proportzioa % 45eko dela jakinda eta jakinda ere mendiko bizikletak normalean eskuragarriagoak direla (aurretik izateagatik edota normalean erosteko merkeagoak izaten direlako) ondorioztatu daiteke bidaiaren arrazoirako egokienak liratekeen bizikletak erosteko inbertsio maila oraindik baxua dela. Datu honek, oraindik ere bizikletaren garraibide gisako kultura hedatzeko tarte handia dagoela adierazten digu.

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	Hiriko, paseorakoa	1 % 9	2 % 5	19 % 11	31 % 23	5 % 14	58 % 14
	Mendikoa	10 % 91	36 % 88	117 % 65	84 % 63	19 % 54	266 % 66
	Lasterketakoa	0 % 0	3 % 7	41 % 23	16 % 12	9 % 26	69 % 17
	Bestelakoak	0 % 0	0 % 0	1 % 1	3 % 2	1 % 3	5 % 1
	EE/ED	0 % 0	0 % 0	2 % 1	0 % 0	1 % 3	3 % 1
	Guztira	11 % 100	41 % 100	180 % 100	134 % 100	35 % 100	401 % 100

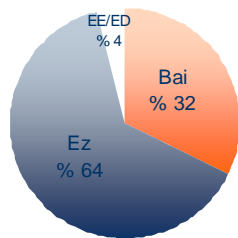
3.4. Bizikletaren ekipamendua: txirrina eta argia

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

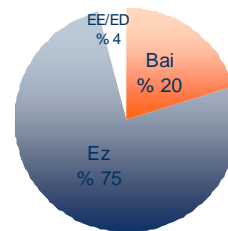
Txirrinen erabilera oso baliagarria izan daiteke tirabirazko uneak edota zenbait istripu saihesteko. Foru Sareko txirrindularien artean txirrinen edukiera maila baxua

da, bakarrik bizikleta guztien % 33ak baitarama, hau da, 3 bizikletetatik 2k ez darama txirrinik. Hau horrela izateko bi arrazoi aipa daitezke: batetik Foru sarean zirkulatzen duten bizikleta gehienak erosteko orduan txirrinik gabe zeudelako (txosten honen beste atal batean azaltzen den bezala mendikoak eta lasterketakoak dira eta horrelakoak tradizionalki txirrinik gabe saltzen dira); eta bestetik bizikletaren ekipamendu egokia izateko ohitura falta aipatu behar da.

7. Grafikoa: Txirrinik ba al du bizikletak?



8. Grafikoa: Argirik ba al du bizikletak?

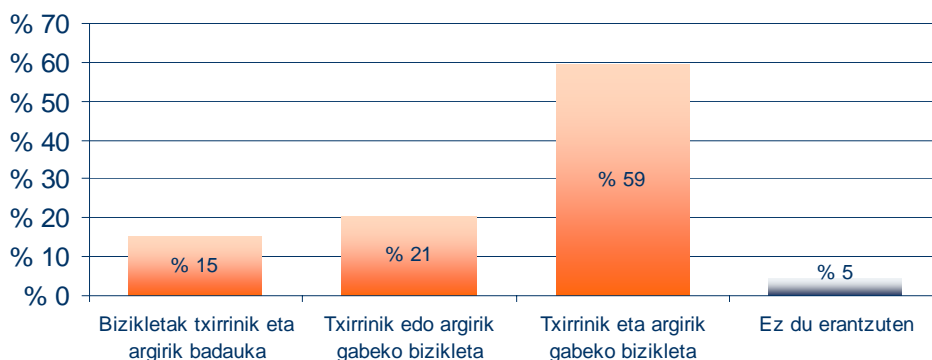


Argiak egunsentian, ilunabarrean, gauean eta tuneletan bizikleta ikusarazia izateko txirrinindularientzako berebiziko garrantzia izateaz gain, halako egoeratan eraman beharreko derrigorrezko ekipamendua da. Edonola ere, argiaren edukitze maila oso baxua da, % 21, hau da, 5 bizikletetatik bakarra dago argiarekin ekipatuta, behintzat inkesta egiteko unean, alegia, derrigorrez eraman behar ez zen unean.

Azken parentesian egindako ñabardura garrantzitsua da, kontuan hartuta argia kasu askotan bizikletan berehala jarri eta kendu daitekeen osagarria delako. Posible da txirrinindulari gutxi batzuk argia poltsikoan edo motxilan gordeta izatea iluntzeko unean atera eta jartzeko asmoarekin.

Bi osagarriekin batera (txirrina eta argia) ekipatuta dauden bizikleten proportzioa are baxuagoa da, % 15koa. Datu hau mugikortasunaren arabera aztertzen bada aldea dago derrigorrezko eta ez derrigorrezko bidaien artean: derrigorrezko bidaien artean bi osagarriak dituzten bizikleten proportzioa % 26koa eta ez derrigorrezko bidaien artean % 11koa da, bi kasuetan ere edukiera maila oso baxua delarik.

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



6. Taula: Txirrinea eta argiaren edukiera mugikortasun motaren arabera

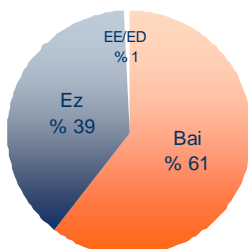
		Mugikortasun mota		Guztira
		Derrigorrezko bidaia	Ez-derrigorrezko bidaia	
Bizikletak txirrinek eta argirik badauka?	Bizikletak txirrinek eta argirik badauka	31 % 26	31 % 11	62 % 15
	Txirrinek edo argirik gabeko bizikleta	27 % 23	56 % 20	83 % 21
	Txirrinek eta argirik gabeko bizikleta	57 % 49	181 % 64	238 % 59
	Ez du erantzuten	2 % 2	16 % 6	18 % 4
Guztira		117 % 100	284 % 100	401 % 100

3.5. Kaskoaren erabilera

Kaskoaren erabileraren azterketa oso baliagarria da zenbait istriputan txirrindulariaren buruaren babeserako balio duen elementu honek erabiltzaileen artean praktikan duen onarpen mailaren ideia bat izateko. Gainera, kaskoa edozein kasutan erabiltzeko derrigorrezkoa gori-gorian dagoen eztabaidagaia da. Izan ere, gaur egun hiriartean kaskoa erabiltzeko dagoen derrigorrezkoa (hortaz, foru bizikleta bide gehienetan) hiribarnera ere hedatu daiteke, betiere Trafiko Zuzendaritza Nagusiak (DGT) prestatutako lege proiektua onartzen bada.

Gipuzkoako Foru bizikleta bide sareko txirrindularien artean kaskoaren erabilera nahikoa hedatuta dagoela esan daiteke, inkestatuko txirrindularien gehiengoak, % 61ak, kaskoa jantzita baitzeraman.

10. Grafikoa: Kaskorik erabiltzen al du txirrindulariak?



7. Taula: Kaskoaren erabilera generoaren arabera

		Generoa		Guztira
		Gizonezkoa	Emakumezkoa	
Kaskoaren erabilera	Bai	204 % 62	38 % 54	242 % 61
	Ez	122 % 37	32 % 46	154 % 39
	ED/EE	3 % 1	0 % 0	3 % 1
Guztira		329 % 100	70 % 100	399 % 100

Kaskoaren erabilera generoaren arabera aztertuz gero gizonezkoen eta emakumezkoen artean alde handirik ez dagoela ikus daiteke. Halere pitin bat hedatuagoa dago gizonezkoen artean, erabilera % 62koa eta emakumezkoen artean

% 54koa izanik. Alde hau gizonezkoen artean emakumezkoen artean baino askoz hedatuagoa dagoen bide sarearen kirol erabilerarengatik azaldu daiteke (argitu behar da errepideko txirrindulari gehienek kaskoa jantzita eramaten dutela).

Adinari begiratzen bazaio esan behar da kaskoaren erabilera nabarmen hedatuta dagoela txikienen eta helduenen artean, 11 urtetik beherako eta 65 urtetik gorako txirrindularien % 80 inguruk erabiltzen duelarik. Aldiz, 12 eta 25 urteko txirrindularien artean erabilera oso edo nahiko urria dela esan daiteke, soilik % 34k erabiltzen duelarik.

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	9 % 82	14 % 34	110 % 61	81 % 60	27 % 79	241 % 60
	Ez	2 % 18	27 % 66	68 % 38	53 % 40	6 % 18	156 % 39
	ED/EE	0 % 0	0 % 0	2 % 1	0 % 0	1 % 3	3 % 1
Guztira		11 % 100	41 % 100	180 % 100	134 % 100	34 % 100	400 % 100

Mugikortasun motari erreparatzen bazaio kaskoaren erabilera derrigorrezko bidaien artean (arrazoi gisa lana, ikasketak, erosketak edo bestelako gestioak dituztenak) ez derrigorrezkoen artean (arrazoi gisa aisia edo kirola dituztenak) baino nabarmen gutxiago dago hedatuta. Lehenengoan artean % 40koa den bitartean bigarrenen artean ia % 70ekoa da. Generoari erreparatuz antzematen da derrigorrezko bidaiarien artean kaskoaren erabilera gehiago zabaldua dagoela emakumezkoen artean gizonezkoen artean baino (% 47 eta % 37 hurrenez hurren).

9. Taula: Kaskoaren erabilera mugikortasun motaren arabera

		Mugikortasun mota		Guztira
		Derrigorrezko bidaiak	Ez-derrigorrezko bidaiak	
Kaskoaren erabilera	Bai	46 % 40	196 % 69	242 % 61
	Ez	69 % 59	86 % 30	155 % 39
	ED/EE	1 % 1	2 % 1	3 % 1
Guztira		116 % 100	284 % 100	400 % 100

Mugikortasun motaren arabera kaskoaren erabilera bizikleta motaren arabera nahiko koherentea da: lasterketako bizikleta zeramaten txirrindularien % 84k kaskoa jantzita darama eta hiriko edo paseorako bizikleta daramatenen artean proportzio hau % 44koa da. Bi mugikortasun moten artean horrenbesteko aldea izateko bi arrazoi aipa litezke:

a) Alde batetik lanera doazen txirrindularientzat kaskoaren erabilerak dituen eragozpenak (burutik botatako izerdia areagotzea edota orrazkera desagitea) 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 jaitea, 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 sentituz⁶.

10. Taula:Kaskoaren arabera bizikleta motaren arabera

		Bizikleta mota					Guztira
		Hirikoa, paseorakoa	Mendikoa	Lasterketakoa	Bestelakoak	EE/ED	
Kaskoaren erabilera	Bai	25 % 44	152 % 57	58 % 84	4 % 80	3 % 100	242 % 61
	Ez	32 % 56	112 % 42	10 % 14	1 % 20	0 % 0	155 % 39
	ED/EE	0 % 0	2 % 1	1 % 1	0 % 0	0 % 0	3 % 1
Guztira		57 % 100	266 % 100	69 % 100	5 % 100	3 % 100	400 % 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 derrigorrezkoa.

⁶ Beste aztergai interesgarriak lirateke kaskoak benetan eskaintzen duen babes maila, kaskoa daraman txirrindulariaren pertzepzioa eta azken honengatik hartzeko prest dagoen arrisku maila.

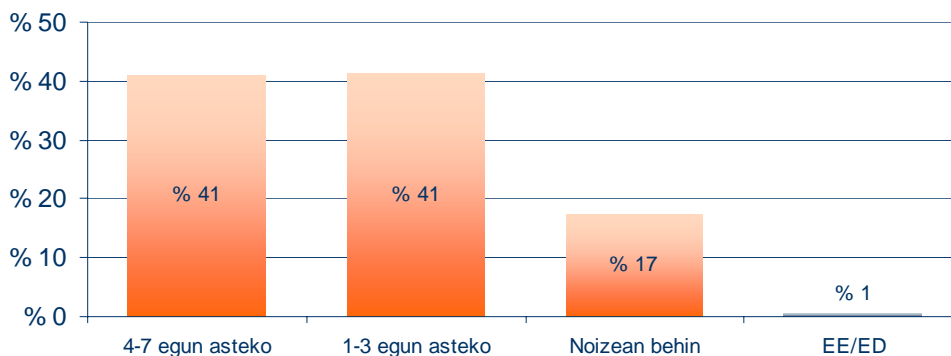
4. BIZIKLETAREN ERABILERA

4.1. Erabileraren maiztasuna

Bizikleta bide sarearen erabileraren maiztasunaz galdeginda erabiltzaileen sarearekiko onarpen mailaren edota fideltasunaren adierazle bat eskuratzen da. Zenbat eta maizago erabili orduan eta fideltasun maila altuagoa izango da.

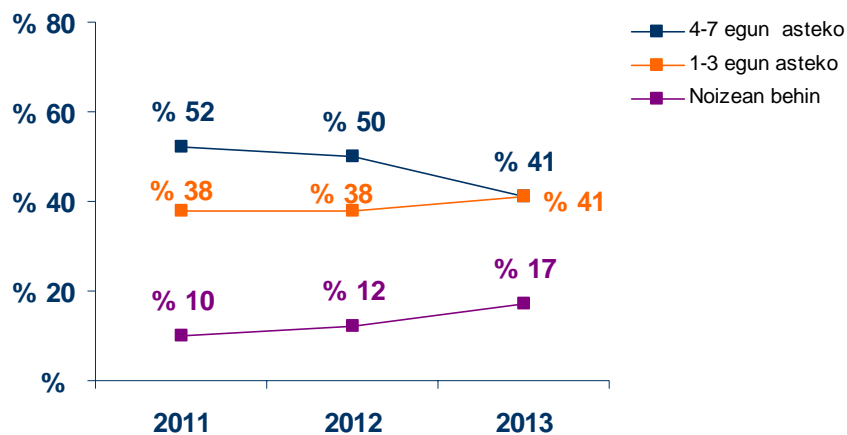
Txirrindularien % 41ek bizikleta bidea astean gutxienez 4 egunetan erabiltzen duela erantzuten du, beste % 41ek 1 eta 3 egun artean erabiltzen duelarik. Gainontzeko % 17ak noizean behin erabiltzen du.

11. Grafikoa: Txirrindularien bizikleta bidearen erabileraren maiztasuna



2013. urteko maiztasunaren datuak aurreko urteetakoekin alderatzen badira muturretako maiztasunen konbergentzia bat antzematen da, alegia, 2011n zegoen maiztasun handienaren eta txikienaren arteko aldea txikitzen joan da hurrengo bi urteetan. Lehena % 52tik % 41era pasa da, eta bigarrena % 10etik % 17ra. Honen arrazoia urte ezberdinetan aztergai izan diren Unibertso ezberdinetan egon daiteke, izan ere, 2011 eta 2012an soilik derrigorrezko mugikortasunen bat ematen zen bizikleta bideak aztertu ziren, hauek normalean maizago erabiltzen direlarik.

12. Grafikoa: Txirrindularien erabileraren maiztasunaren urtez-urteko eboluzioa



Maiztasuna generoaren arabera aztertzen bada alde handia ikus daiteke. Gizonezkoen artean noizean behin erabiltzen duen proportzioa % 15koa den bitartean, emakumezkoen artean % 30koa 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. Hala ere, bi generoen arteko alde nabarmena antzematen da derrigorrezko bidaietan ere. Izan ere, astean 4-7 eguneko maiztasuna % 65koa da gizonezkoen artean, eta % 43koa soilik emakumezkoen kasuan.

11. Taula: Erabileraren maiztasuna generoaren arabera

		Generoa		Guztira
		Gizonezkoa	Emakumezkoa	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	142 % 43	22 % 31	164 % 41
	1-3 egun asteko	139 % 42	26 % 37	165 % 41
	Noizean behin	48 % 15	21 % 30	69 % 17
	EE/ED	1 % 0	1 % 1	2 % 1
Guztira		330 % 100	70 % 100	400 % 100

Alde nabarmena ere aurkitzen da bizikleta bidea derrigorrezko eta ez derrigorrezko bidaiak egiteko erabiltzen dutenen artean: lehenengoan artean astean gutxienez 4 egun erabiltzen dutenen proportzioa ia % 60 den bitartean, bigarrenen artean % 34 da (ikus 12. taula). Bi multzo horien arteko aldea eragiten dutenak lanera doazen txirrindulariak dira, horiek baitira gainontzeko taldeetatik gehien aldentzen direnak. Izan ere, astean gutxienez 4 egun erabiltzen dutenen proportzioa % 76ra iristen baita talde horretan (ikus 13. taula).

“Bigarren mailako” beste bi fideltasun indartsu aipa daitezke: bidea gestioak, bisitak edo erosketak egiteko erabiltzen duten txirrindulariena (astean 1 eta 3 egun artean erabiltzen dutenen proportzioa % 68) eta kirola egiteko erabiltzen dutenen taldea (astean behin gutxienez erabiltzen dutenen proportzioa % 85).

Beste muturrean azaltzen dira ikastera doazenak, horien artean bizikleta bidea noizean behin erabiltzen dute proportzioa oso altua baita (% 59).

12. Taula: Erabileraren maiztasuna mugikotasun motaren arabera

		Mugikotasun mota		Guztira
		Derrigorrezko bidaiak	Ez-derrigorrezko bidaiak	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	69 % 59	96 % 34	165 % 41
	1-3 egun asteko	33 % 28	132 % 46	165 % 41
	Noizean behin	14 % 12	55 % 19	69 % 17
	EE/ED	0 % 0	2 % 1	2 % 0
Guztira		116 % 100	285 % 100	401 % 100

13. Taula: Erabileraren maiztasuna jardueraren arabera

		Bidaiaren arrazoa					Guztira
		Lana	Ikasketak	Gestioak, bisitak, erosketak	Aisia, paseatzea	Kirola	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	57 % 76	6 % 27	5 % 26	35 % 31	60 % 35	163 % 41
	1-3 egun asteko	17 % 23	3 % 14	13 % 68	47 % 42	85 % 50	165 % 41
	Noizean behin	1 % 1	13 % 59	1 % 5	30 % 27	25 % 15	70 % 18
	EE/ED	0 % 0	0 % 0	0 % 0	1 % 1	1 % 1	2 % 1
Guztira		75 % 100	22 % 100	19 % 100	113 % 100	171 % 100	400 % 100

Adinari erreparatuz gero, jokabide-eredu argi bat ikus daiteke: zenbat eta adin altuagoa izan orduan eta fideltasun maila altuagoa izaten da, adina aurrera joan ahala ohiturak finkatzeko joera handiagoa izaten dela aipa daiteke arrazoiaren artean.

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	1 % 9	12 % 29	75 % 42	61 % 46	15 % 44	164 % 41
	1-3 egun asteko	0 % 0	17 % 41	75 % 42	54 % 40	18 % 53	164 % 41
	Noizean behin	10 % 91	11 % 27	28 % 16	19 % 14	1 % 3	69 % 17
	EE/ED	0 % 0	1 % 2	1 % 1	0 % 0	0 % 0	2 % 1
Guztira		11 % 100	41 % 100	179 % 100	134 % 100	34 % 100	399 % 100

Jarduerari dagokionez ondorioztatu daitekeen daturik esanguratsuena da bidea maizen erabiltzen dutenen taldeak okupatuta edo lanean dauden eta jubilatuen pertsonenak direla.

15. Taula: Erabileraren maiztasuna jardueraren arabera

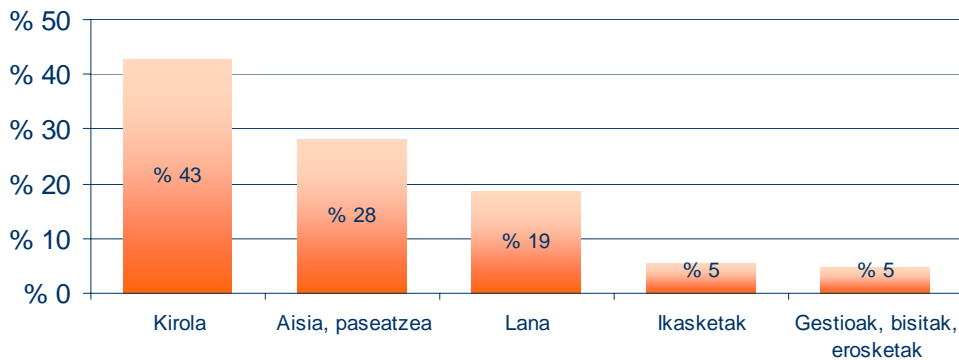
		Jarduera							Guztira
		Okupatua, lanean	Ikaslea	Etxeko lanetan	Langabezian	Jubilatua, pentsionista	Bestelako egoerak	EE/ED	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	107 % 44	18 % 35	1 % 17	12 % 34	24 % 40	3 % 100	0 % 0	165 % 41
	1-3 egun asteko	101 % 41	16 % 31	2 % 33	15 % 43	29 % 48	0 % 0	1 % 100	164 % 41
	Noizean behin	34 % 14	18 % 35	3 % 50	8 % 23	7 % 12	0 % 0	0 % 0	70 % 17
	EE/ED	2 % 1	0 % 0	0 % 0	0 % 0	0 % 0	0 % 0	0 % 0	2 % 0
Guztira		244 % 100	52 % 100	6 % 100	35 % 100	60 % 100	3 % 100	1 % 100	401 % 100

4.2. Mugikortasun mota eta bidaiaren arrazoa

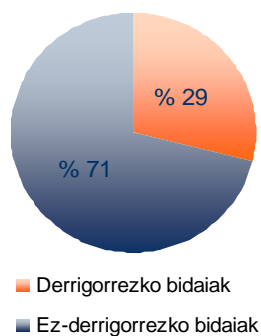
Bidaiaren arrazoiaren azterketak bizikletak gaur egun Gipuzkoako Foru bizikleta bide sarean garraibide gisa jokatzen duen papera ezagutzeko balio du (ezagunagoa den kirol eta aisialdirako azpiegitura moduan jokatzen duenez gain).

Bidaiaren arrazoiari dagokionez, inkestatutako txirrindularien % 43k kirola egiteko eta % 28k aisiarako edo paseatzeko erabiltzen du sarean (denera ez derrigorrezko bidaien proportzioa % 71 delarik). % 19k lana du bidaiaren arrazoi gisa, % 5ek ikasketak, eta beste % 5ek gestioak, erosketak edo bisitak (denera derrigorrezko bidaien proportzioa % 29koa delarik).

13. Grafikoa: Txirrindularien bidaiaren arrazoia

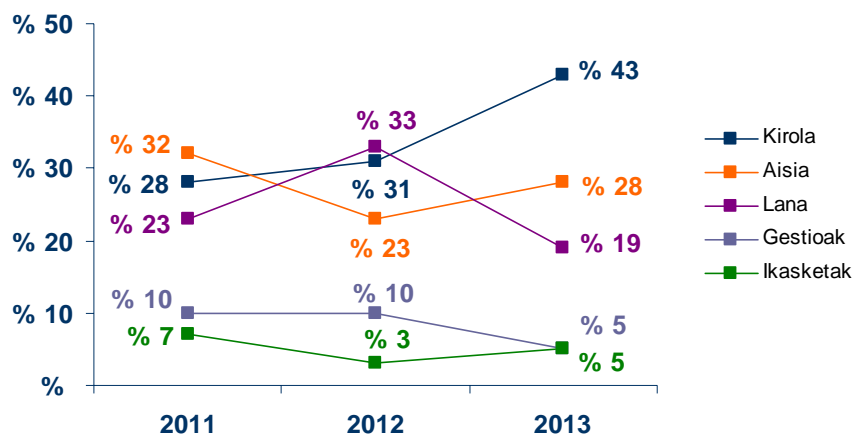


14. Grafikoa: Txirrindularien mugikortasun mota



2013an ez-derrigorrezko bidaien proportzioa, % 71, 2012an eta 2011n baino 17 eta 11 puntu altuagoa da (% 54 eta % 60 hurrenez hurren). 15. grafikoan azaltzen den bidai arrazoiaren gorabehera hain nabarmenak ulertzeko ikus txosten honetako metodologiaren atala (2. Metodologia. Aurreko urteetako inkestaren metodologiarekiko aldakuntza eta honen ondorioak)

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



Mugikortasun mota generoaren arabera aztertzean ikusten da emakumezkoek bizikleta bideak proportzionalki askozaz gehiago erabiltzen dituztela derrigorrezko bidaiak egiteko gizonetzkoek baino (% 43 emakumezkoak eta % 26 gizonetzkoak). Atentzioa ematen duen beste datu bat kirola arrazoiarekiko dagoen generoen arteko

aldea da: gizonen artean % 48, eta emakumeen artean % 19, ia 30 puntuko aldea izanik. Honen arrazoia emakumeek orokorrean kirol gutxiago egitea izan daiteke, alde hori errepideko txirrindularitzaren kasuan ere nabarmenagoa izaten delarik, tradizionalki ia eskusiboki gizonen kirola izan dena.

16. Taula: Bidaiaren arrazoia generoaren arabera

		Generoa		Guztira
		Gizonen	Emakumeen	
Bidaiaren arrazoia	Lana	59	16	75
		% 18	% 23	% 19
	Ikasketak	17	5	22
		% 5	% 7	% 6
	Gestioak, bisitak, erosketak	10	9	19
		% 3	% 13	% 5
Aisia, paseatzea	86	27	113	
	% 26	% 39	% 28	
Kirola	158	13	171	
	% 48	% 19	% 43	
Guztira		330	70	400
		% 100	% 100	% 100

Derrigorrezko bidaiak pisu handien duten adin taldea 0-24 urte artekoa da, mugikortasun mota honek % 45 suposatzen duelarik.

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	1	46	29	0	76
		% 0	% 3	% 25	% 22	% 0	% 19
	Ikasketak	9	12	0	0	0	21
		% 82	% 30	% 0	% 0	% 0	% 5
	Gestioak, bisitak, erosketak	0	1	9	9	0	19
		% 0	% 3	% 5	% 7	% 0	% 5
Aisia, paseatzea	2	16	42	38	16	114	
	% 18	% 40	% 23	% 29	% 46	% 29	
Kirola	0	10	84	57	19	170	
	% 0	% 25	% 46	% 43	% 54	% 43	
Guztira		11	40	181	133	35	400
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Bizikleta bidea egon aurretik bizikleta erabiltzen ez zutenen txirrindularien artean % 53k derrigorrezko bidaiak egiteko erabiltzen du (% 35 lanerako, % 9 ikasketetarako eta % 9 erosketak, bisitak edo gestioetarako). Beraz, bizikletaren erabiltzaile "berrien" artean bizikletak garraio bide gisa jokatzeko duen papera askoz nabarmenagoa da.

18. Taula: Bidaiaren arrazoia aurretiko bizikletaren erabilera mailaren arabera

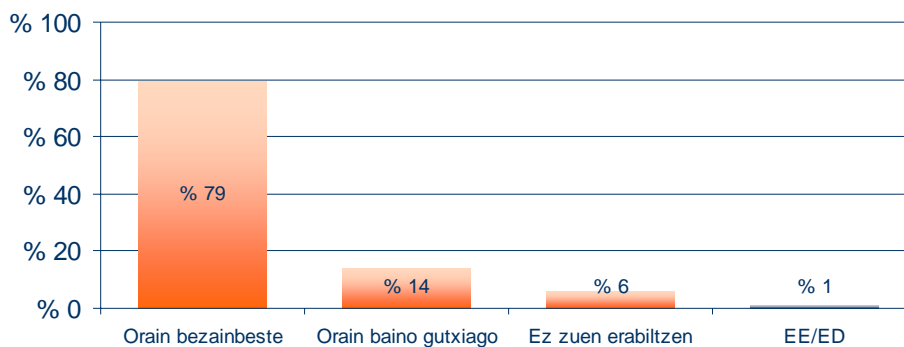
		Bidegorria egon aurretik bizikletaren erabilera maila				Guztira
		Orain bezainbeste	Orain baino gutxiago	Ez zuen erabiltzen	EE/ED	
Bidaiaren arrazoia	Lana	53	13	8	1	75
		% 17	% 24	% 35	% 20	% 19
	Ikasketak	20	0	2	0	22
		% 6	% 0	% 9	% 0	% 6
	Gestioak, bisitak, erosketak	12	5	2	0	19
		% 4	% 9	% 9	% 0	% 5
Aisia, paseatzea	83	21	8	1	113	
	% 26	% 39	% 35	% 20	% 28	
Kirola	149	15	3	3	170	
	% 47	% 28	% 13	% 60	% 43	
Guztira		317	54	23	5	399
		% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

4.3. Bizikletaren erabileraren igoeraren gaineko eragina

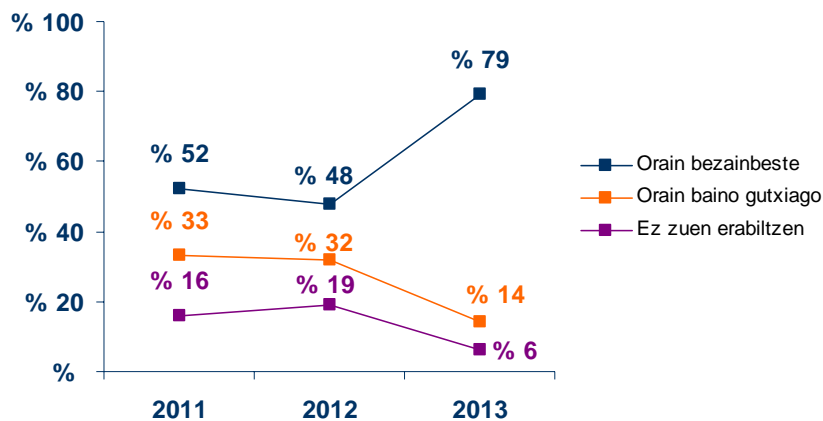
Bizikletaren eguneroko erabilera bultzatetik haratago joz, sarea izateak eragina du, sustapenari dagokionez, bizikletaren erabileraren gainean oro har. Bizikleta bidea existitu aurretik txirrindularien ia % 79k bizikleta orain bezainbeste erabiltzen zuten, % 14k gutxiago erabiltzen zuten eta % 6k ez zuten erabiltzen.

Aldagai hau generoaren arabera aztertuz gero alde nabarmenak aurki daitezke, izan ere, orain bezainbeste erabiltzen zuten emakumezkoen proportzioa % 50 da, gizonezkoen artean % 86 delarik. Hau da, gaur egun gehiago erabiltzen duten edota erabiltzaile berriak diren emakumezkoen proportzioa % 49 da (gizonezkoen artean % 13). Honek aditzera ematen du bizikleta bideak emakumezkoen artean bizikleta erabiltzeko sustapenean paper nabarmena jokatzen duela.

16. Grafikoa: Bizikleta erabiltzen al zenuen bizikleta bidea existitu aurretik?



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



2013. urteko datuak aurreko urtekoekin alderatzen badira aipagarriena den aldaketa honako hau da: 2013an asko igo da bizikleta bidea existitu aurretik orain bezainbeste erabiltzen zuten txirrindularien proportzioa. Eboluzio hau azaltzeko frogatzeke dagoen honako hipotesi aipa daiteke: bizikleta bidearen irekiera denboran atzerago gelditzen den neurrian erabiltzaileen garai horrekiko oroitzapena urritzen doanez, eta beraien bizikleta erabilera maila eta bidegorriaren existentziaren arteko harremana zehaztea

zailagoa izango denez, bizikleta orain bezainbeste erabiltzen zuela erantzuteko joera dago⁷.

19. Taula: Bizikleta bidea aurretiko bizikletaren erabilera maila generoaren arabera

		Generoa		Guztira
		Gizonezkoa	Emakumezkoa	
Bidegorria egon aurretik bizikletaren erabilera maila	Orain bezainbeste	282 % 86	35 % 50	317 % 79
	Orain baino gutxiago	34 % 10	20 % 29	54 % 14
	Ez zuen erabiltzen	9 % 3	14 % 20	23 % 6
	EE/ED	4 % 1	1 % 1	5 % 1
	Guztira	329 % 100	70 % 100	399 % 100

Bizikletaren erabileraren gaineko eragin hau bidaiaren arrazoiaren arabera aztertuz gero atera daitekeen ondorio interesgarri bat honako hau da: aipatutako “sustapen maila” nabarmen handiagoa dela bidaiaren arrazoi gisa gestioak, bisitak edo erosketak dituzten erabiltzaileen artean (% 37 orain baino gutxiago eta erabiltzen ez zutenen batura), arrazoi modua kirola dutenen artean baino (% 11). Ondorio hau aurretik ateratako beste bi ondorio garrantzitsuekin koherentea da: arrazoi gisa gestioak, bisitak eta erosketak dituzten erabiltzaileen proportzio altua emakumezkoen artean eta genero honen baitan bide sareak eragindako “sustapen maila” handia.

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

		Bidaiaren arrazoiak					Guztira
		Lana	Ikasketak	Gestioak, bisitak, erosketak	Aisia, paseatzea	Kirola	
Bidegorria egon aurretik bizikletaren erabilera maila	Orain bezainbeste	53 % 71	20 % 91	12 % 63	83 % 73	149 % 88	317 % 79
	Orain baino gutxiago	13 % 17	0 % 0	5 % 26	21 % 19	15 % 9	54 % 14
	Ez zuen erabiltzen	8 % 11	2 % 9	2 % 11	8 % 7	3 % 2	23 % 6
	EE/ED	1 % 1	0 % 0	0 % 0	1 % 1	3 % 2	5 % 1
	Guztira	75 % 100	22 % 100	19 % 100	113 % 100	170 % 100	399 % 100

⁷ Agian komenigarria izango da gai honen inguruko galdera aldatzea. Orain arteko galdera egin beharrean (“Bizikleta erabiltzen al zenuen bizikleta bidea existitu aurretik?”) hurrengo hau egin: “Bizikleta bide hau lehenengoz erabili aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen?”.

Bilatuko litzatekeen informazio mota aldatuz, eta aukerako bi erantzun emanda (Bai, Ez), beste galdera hau ere egin daiteke: “Bizikleta bide hau erabiltzen hasi zinenetik bizikleta gehiago erabiltzen al duzu?”

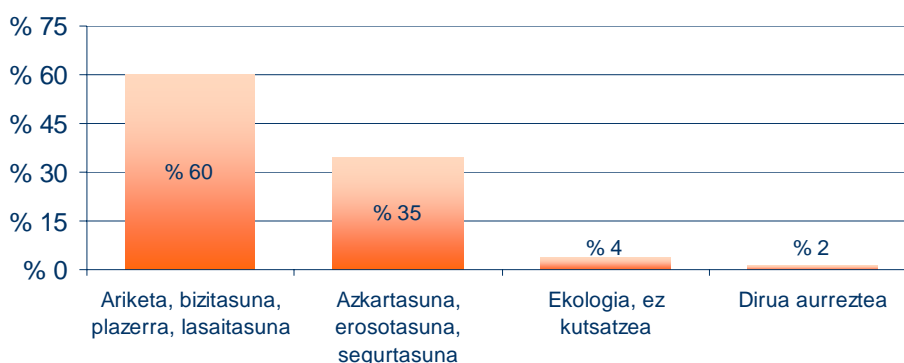
5. TXIRRINDULARIEN MOTIBAZIOAK ETA BALORAZIOA

5.1. Bizikleta bidea erabiltzeko motibazioa

Tradizionalki hiriarteko bizikleta bideen erabilera eta hauen ekarpena ariketa egitearekin eta lasaitasunarekin erlazionatu izan ohi da. Baina txirrindulariei bizikleta bideak ekartzen dien eragin positiboarengatik galdegitean sareak izan ditzakeen beste ekarpenen maila neurtu daiteke, erabiltzaileek sarea ulertzeko eta bizitzeko modu eta motibazioak ezagutuz eta, adibidez, ingurumenaren zaintzarekiko kezka eta norbanakoaren ekonomiak erabiltzaileen artean duen pisu erlatiboa ebaluatuz. Bizikleta bidea erabiltzeko motibazioan faktore askok eragin dezaketenez azterketa honetan norberarentzat nagusia dena zehazten saiatu gara, elkarrizketatukoiei aukerako erantzun batzuen artean bakarra emateko eskatuz.

Txirrindularien % 60k bizikleta bidea erabiltzeak ekartzen dien eragin positiboan artean ariketa, bizitasuna, plazerra edota lasaitasuna lehenesten ditu, % 35ek azkartasuna, erosotasuna edo segurtasuna, % 4k ez kutsatzea edo ekologia aipatzen du motibazio gisa, eta % 1ek dirua aurrezteak.

18. Grafikoa: Bizikleta bideak txirrindulariari ekarritako onurak



21. Taula: Bide sareak ekarritako onurak bidaiaren arrazoien arabera

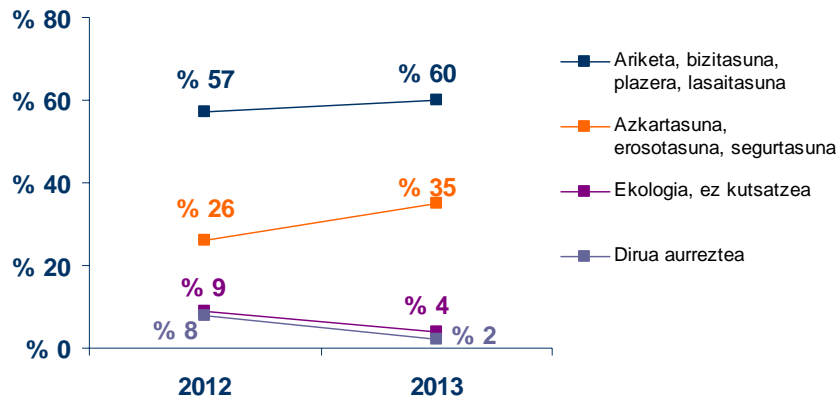
		Bidaiaren arrazoiak					Guztira
		Lana	Ikasketak	Gestioak, bisitak, erosketak	Aisia, paseatzea	Kirola	
Erabiltzaileei ekartzen dien eragin positiboa	Ariketa, bizitasuna, plazerra, lasaitasuna	33 % 44	6 % 27	5 % 26	99 % 87	97 % 57	240 % 60
	Ekologia, ez kutsatzea	9 % 12	0 % 0	1 % 5	2 % 2	3 % 2	15 % 4
	Azkartasuna, erosotasuna, segurtasuna	28 % 37	16 % 73	12 % 63	13 % 11	71 % 42	140 % 35
	Dirua aurrezteak	5 % 7	0 % 0	1 % 5	0 % 0	0 % 0	6 % 1
Guztira		75 % 100	22 % 100	19 % 100	114 % 100	171 % 100	401 % 100

Bidaiaren arrazoiari erreparatuz, alde esanguratsuak antzematen dira erabiltzaileen artean. Izan ere, arrazoi gisa lana duten txirrindularien artean ekologia edo ez kutsatzea eta dirua aurrezteak gainontzeko taldeen gainetik baloratzen dute (% 12 eta % 7 hurrenez hurren). Aldiz, arrazoiak ikasketak eta gestioak, bisitak eta erosketak dituztenen artean azkartasuna, erosotasuna edota segurtasuna jartzen duten lehen

tokian (% 73 eta % 63 hurrenez hurren). Beraz, ondorioztatu daiteke azken bi kasuetan bizikleta bidearen funtzionaltasuna bereziki baloratua den bertutea dela.

Aurreko urteetako datuekin alderatuz gero, 2013an proportzio txikiagoek baloratzen dituzte ekologia eta dirua aurreztea. Datuen eboluzio honen arrazoia, berriz ere, aurreko urteekiko aldatu den aztertze unibertsoan aurki daiteke⁸, izan ere, aurreko urteetan derrigorrezko bidaiak egiten zituzten txirrindulari gehiago inkestatu ziren, eta hauek izaten dira bi eragin horiek gehien baloratzen dituzten taldeak.

19. Grafikoa: Txirrindulariari ekarritako onurak urtez urte



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 proiektzio eta gauzatze egokiagorako.

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

22. 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

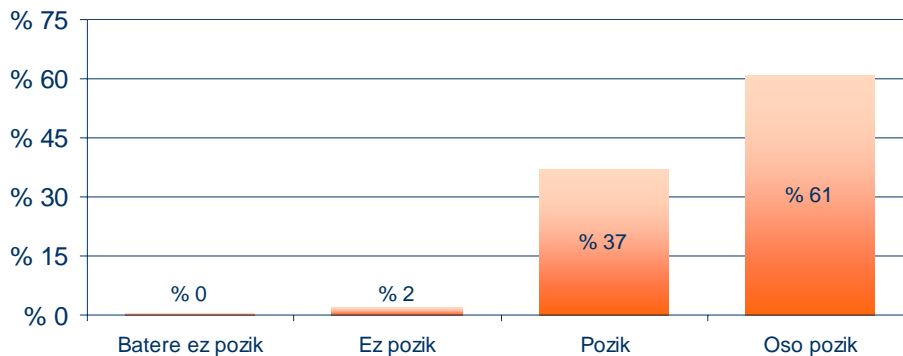
Zorua gaineko balorazioa

Zorua gaineko txirrindularien % 61 oso pozik eta % 37 pozik dago. Sarean batezbeste 7,6ko puntuazioa ematen zaio zoruari (oso pozik), hobekien baloratutako

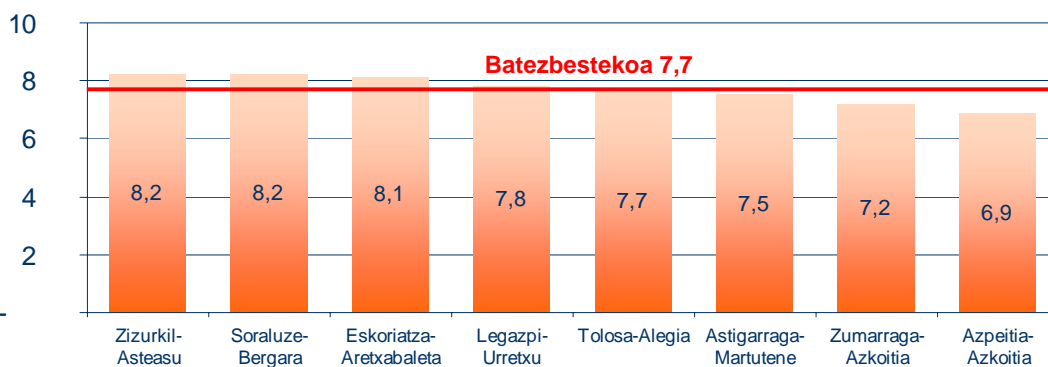
⁸ Ikus txosten honen 2. Metodologia. Aurreko urteetako inkestaren metodologiarekiko aldakuntza eta honen ondorioak atala.

gaia delarik. Puntuaziorik baxuena Azpeitia-Azkoitiko bizikleta bidekoa da, 6,9 punturekin (pozik), eta altuena Zizurkil-Asteasuko bidekoa, 8,2 punturekin (oso pozik).

20. Grafikoa: Txirrindularien zoruarekiko asebetetze maila



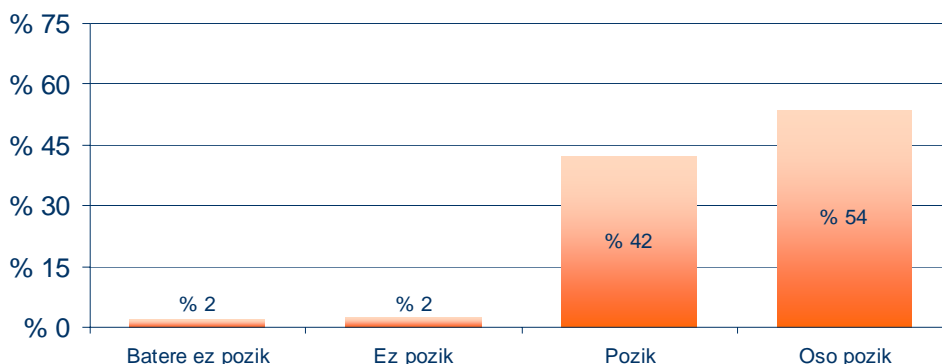
21. Grafikoa: Zoruaren egoeraren gaineko txirrindularien balorazioa bidez bide



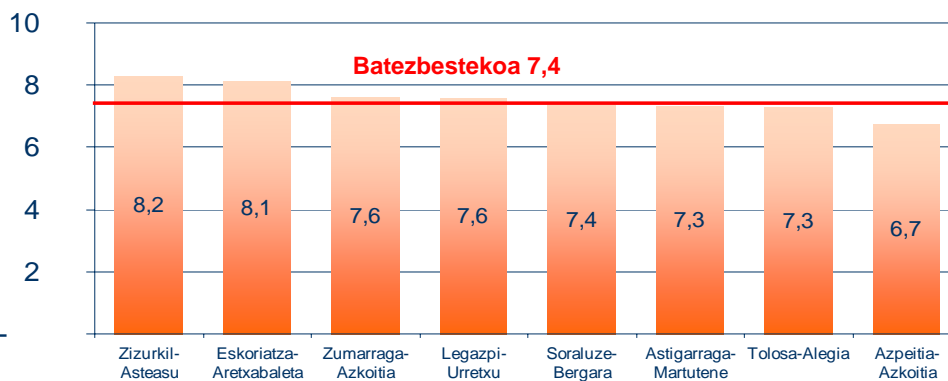
Seinaleztapenaren gaineko balorazioa

Seinaleztapenaren egoerarekin txirrindularien % 54 oso pozik eta % 42 pozik dago. Sarean batezbeste 7,4ko puntuazioa ematen zaio seinaleztapenari (oso pozik), bigarren hobekien baloratutako gaia izanik (zorua baino 0,2 puntu gutxiago). Puntuaziorik baxuena Azpeitia-Azkoitiko bizikleta bidekoa da kasu honetan ere, 6,7 punturekin (pozik) eta altuena Zizurkil-Asteasukoa 8,2 punturekin (oso pozik).

22. Grafikoa: Txirrindularien seinaleztapenarekiko asebetetze maila



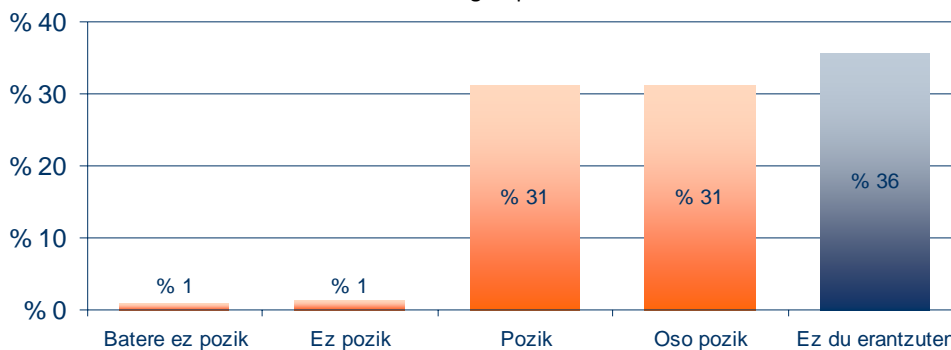
23. Grafikoa: Seinaleztapenaren gaineko txirrindularien balorazioa bidez bide



Argiztapenaren gaineko balorazioa

Argiztapenaren egoerarekin txirrindularien % 31 oso pozik eta beste % 31 pozik dago. Sarean batezbestez 7,3ko puntuazioa ematen zaio argiztapenari (oso pozik), zoruak baino 0,3 puntu gutxiago eta seinaleztapenak baino 0,1 puntu gutxiago izanik. Esan beharra dago txirrindularien % 35k ez duela puntuaziorik eman, bidea egun argiz erabiltzeagatik ez duelako argiztapenaren funtzionamendua ezagutzeko aukerarik izan. Puntuaziorik baxuena Astigarraga-Martutenekoa da, 6,8 punturekin (pozik), eta altuena Eskoriatza-Aretxabaletakoa, 8,1 punturekin (oso pozik).

24. Grafikoa: Txirrindularien argiztapenarekiko asebetetze maila



25. Grafikoa: Argiztapenaren gaineko txirrindularien balorazioa bidez bide

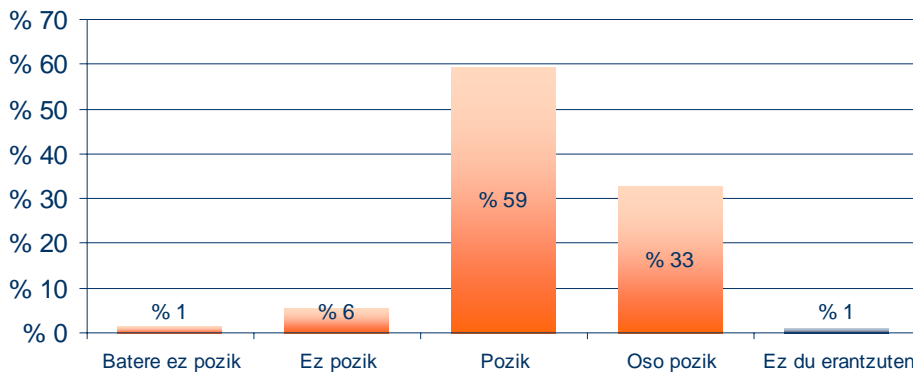


Bizikidetzaren egoeraren gaineko balorazioa

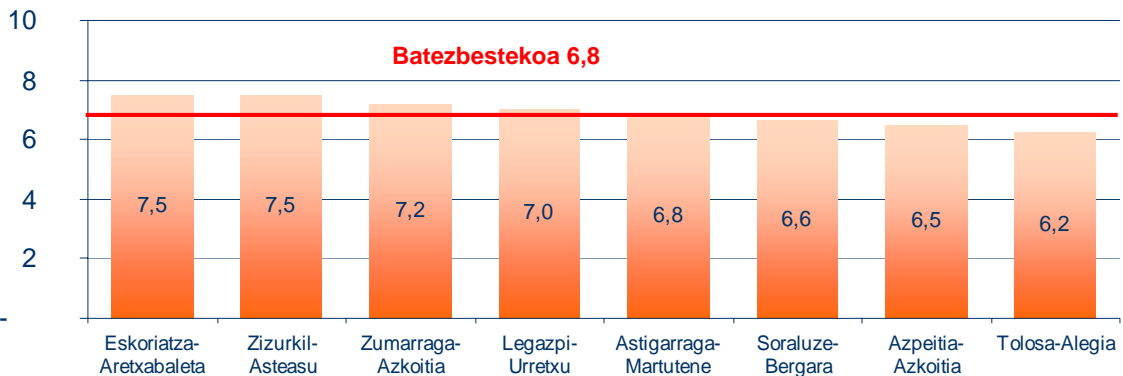
Bizikleta bide sareko erabiltzaile ezberdinen arteko bizikidetza edo baterako existentzia da puntuaziorik baxuena jasotzen duen arloa, izan ere batezbeste 6,8 puntu ematen

baitzaizkio (pozik). Oso pozik dauden txirrindularien portzentajea % 33koa da soilik, eta kontuan hartzekoa da % 7 ez pozik edo batere ez pozik azaltzen dela (5etik beharako puntuazioa emanez). Puntuaziorik baxuena Tolosa-Alegikoa da, 6,2 punturekin (pozik), eta altuena Eskoriatza-Aretxabaletakoa, 7,5 punturekin (oso pozik).

26. Grafikoa: Txirrindularien bizikidetzarekiko asebetetze maila



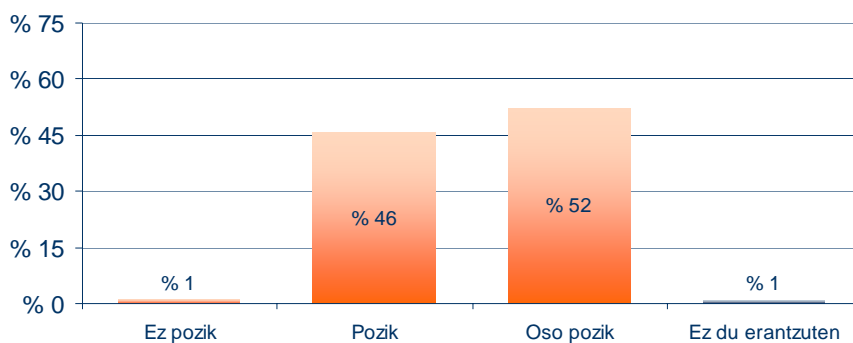
27. Grafikoa: Bizikidetzaren gaineko txirrindularien balorazioa bidez bide



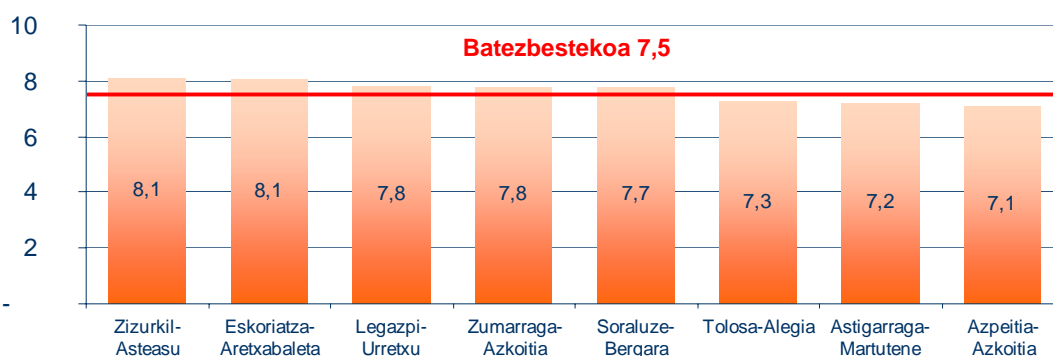
Bizikleta bidearen gaineko balorazio orokorra

Bizikletaz ibiltzeko azpiegiturak eskaintzen dituen baldintza nagusiak kontuan hartuta (zorua, seinaleztapena, argiztapena eta bizikidetzeta) txirrindulariengandik jasotako batez besteko puntuazioa 7,5 da. Txirrindularien % 52 oso pozik eta % 45 pozik dago. Hobekien baloratutako bizikleta bideak Zizurkil-Asteasu eta Eskoriatza-Aretxabaletako dira, 8,1 punturekin, eta okerren baloratutakoa Azpeitia-Azkoitikoa 7,1 punturekin.

28. Grafikoa: Txirrindularien bizikleta bidearekiko asebetetze maila orokorra



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



Balorazio orokorraren batezbestekotik behera dauden hiru bizikleta bideen (Azpeitia-Azkoitia, Astigarraga-Martutene eta Tolosa-Alegia) arlokako balorazioen azterketa konparatua eginez gero honako hau ikus daiteke: arloen erdian edo gehiagotan batezbestekotik behera kokatzen direla (beheko taula). Taula berean zirkunstantzia bitxi bat aurki daiteke taulari begiratzuz eta bizikleta bide bakoitzaren erabilera kuantitatiboa ezagutzuz: balorazio baxuenak dituzten aipatutako hiru bizikleta bideak erabiltzaile kopuru handienak dituzten bideak dira (hiru bide hauek dira egunean 1000 erabiltzailetik gora dituzten bakarrak). Bestalde, balorazio altuenak dituzten bi bizikleta bideak (Zizurkil-Asteasu eta Eskoriatza-Aretxabaleta) erabiltzaile kopuru baxuenak dituzten bideak dira. Erabiltzaileen intentsitateen eta bizikleta bidearen balorazioaren artean harremanen bat dagoela esan daiteke beraz, horren zergatia argitzeke dagoelarik.

23. Taula: Arlo ezberdinen txirrindularien balorazioak bidez bide

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

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

Balorazio orokorra erabileraren maiztasunaren arabera aztertuz gero honako hau ikusten da: bidea noizean behin erabiltzen dutenen artean hobeto baloratzen dela. Azpitalde honen % 70 oso pozik azaltzen da, osotasuna kontuan hartuta proportzio hori % 52koa den bitartean. Izan ere, logikoa dirudi pentsatzea bidea gehiago erabiltzen den neurrian honekiko exigentzia maila ere igotzea.

24. 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	Ez pozik	3 % 2	2 % 1	0 % 0	0 % 0	5 % 1
	Pozik	77 % 47	84 % 51	21 % 30	1 % 50	183 % 46
	Oso pozik	82 % 50	78 % 47	48 % 70	1 % 50	209 % 52
	Ez du erantzuten	2 % 1	1 % 1	0 % 0	0 % 0	3 % 1
Guztira		164 % 100	165 % 100	69 % 100	2 % 100	400 % 100

Aurreko hipotesi bera aipa daiteke balorazio orokorra bidea egon aurretik erabiltzaileek zeukaten bizikletaren erabilera mailaren arabera aztertzean. Hau da, bizikleta bidea existitu aurretik bizikleta erabiltzen ez zutenen artean % 74 oso pozik azaltzen da, batezbestea baino 22 puntu gehiago. Datu horrek berriz ere agerian uzten du bide azpiegiturek txirrindulari berriak eskuratzeko duten eragin nabaria.

Balorazio hobea ere ematen zaio bidaia bera autoan egiteko ez duten derrigorrezko txirrindularien aldetik ere, % 75 oso pozik azaltzen da, autoa erabiltzeko aukera duten aldetik oso pozik dagoen portzentajea % 57 den bitartean.

25. Taula: Bizikleta bidearekiko asebetetze maila aurretiko erabilera mailaren arabera

		Bidegorria egon aurretik bizikletaren erabilera maila				Guztira
		Orain bezainbeste	Orain baino gutxiago	Ez zuen erabiltzen	EE/ED	
Bidegorriaren gaineko balorazio orokorra	Ez pozik	4 % 1	0 % 0	1 % 4	0 % 0	5 % 1
	Pozik	140 % 44	34 % 62	5 % 22	3 % 60	182 % 46
	Oso pozik	170 % 54	21 % 38	17 % 74	2 % 40	210 % 53
	Ez du erantzuten	3 % 1	0 % 0	0 % 0	0 % 0	3 % 1
Guztira		317 % 100	55 % 100	23 % 100	5 % 100	400 % 100

26. Taula: Asebetetze maila bidaia autoan egiteko aukeraren arabera

		Bidaia autoan egiteko aukera		Guztira
		Bai	Ez	
Bidegorriaren gaineko balorazio orokorra	Ez pozik	1 % 1	0 % 0	1 % 1
	Pozik	39 % 42	5 % 25	44 % 39
	Oso pozik	52 % 57	15 % 75	67 % 60
Guztira		92 % 100	20 % 100	112 % 100

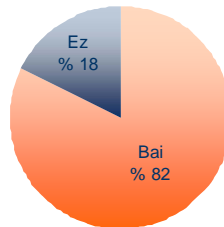
5.3. Garraio modua aukeratzearen gaineko bide sarearen eragina

Bidaia autoan egiteko aukera

Derrigorrezko mugikortasunarekin erlacionatutako txirrindularien artean (alegia, bidaia arrazoia lana, ikasketak, gestioak edo erosketak dutenak) bidaia berbera

autoz egiteko duten 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.

30. Grafikoa: Bidaia autoan egiteko aukerarik?

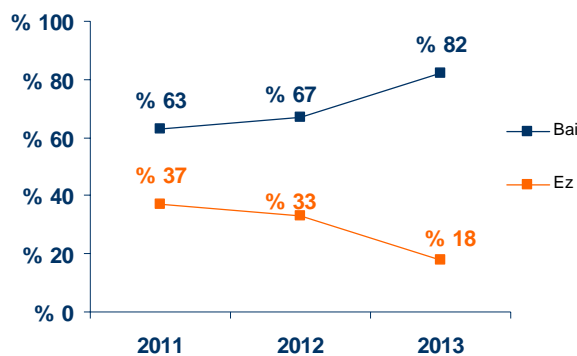


Derrigorrezko mugikortasunarekin erlacionatutako txirrindularien % 82ak bidaia berbera autoz egiteko aukera du. Proporzio altu hau, logikoa denez, askozaz baxuagoa da ikasleen artean, gizarte sektore honen bizikletarekiko “gatibutasun” maila (bizikletarekiko edo garraio publikoarekiko dependentzia) handiagoa adieraziz.

27. Taula: Bidaia autoan egiteko aukera bidaiaren arrazoiaren arabera⁹

		Bidaiaren arrazoa				Guztira
		Lana	Ikasketak	Gestioak, bisitak, erosketak	Aisia, paseatzea	
Bidaia autoan egiteko aukera	Bai	63 % 89	13 % 59	15 % 83	2 % 100	93 % 82
	Ez	8 % 11	9 % 41	3 % 17	0 % 0	20 % 18
Guztira		71 % 100	22 % 100	18 % 100	2 % 100	113 % 100

31. Grafikoa: Bidaia autoan egiteko aukeraren eboluzioa urtez urte



Aldagai honen azken hiru urteko eboluzioari begiratu gero atentzioa ematen duena honakoa da: bidaia berbera egiteko autoa erabiltzeko aukera gero eta hedatuagoa dagoela (2011ko % 63tik 2013ko % 82ra pasaz, eta ondorioz 15 puntu igoaz). Baliteke 2013an ikasle gutxiago inkestatu izana zerikusirik izatea (aztertutako unibertsoaren

⁹ Taula honen emaitzak 113 lagunen estatistikan oinarritzen diren arren, 400 lagunen laginean dute jatorria. Alegia, 400 lagun horietatik derrigorrezko bidaia egiten ari zirenei egin zitzaizen bidaia berbera egiteko autoaren aukerari buruz (galdera hori bizikleta bidea kirola egiteko edo paseatzeko erabiltzen ari direnei egiteak ez baitu zentzurik).

aldaketarengatik), baina areagotze honen arrazoi garbirik ez dugu aurkitu oraingoz, kontuan hartuta azken urteetan gerta izan daitekeen motorizazio tasen igoera (asko moteldu dena) ez lukeela horrenbesteko igoera azalduko.

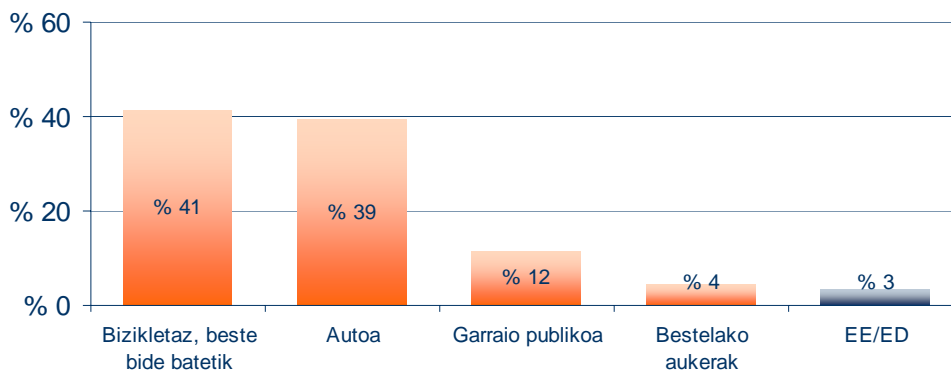
Bizikleta bidea egon ezean aukeratuko litzatekeen garraiobidea

Derrigorrezko 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.

Halere kontuan hartu behar da erabiltzaile askori gerta dakiokela 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.

Derrigorrezko mugikortasunarekin erlazionatutako txirrindularien % 41ek bizikleta erabiltzen jarraituko luke bizikleta bidea egon ezean, % 39k autoa hartuko luke eta % 12k garraio publikoa.

32. Grafikoa: Bizikleta bidea egon ezean aukeratutako litzatekeen garraiobidea



Bidaia berbera bizikletaz beste bide batetik egingo luketen proportzioa (% 41) generoaren arabera aztertuz gero alde handia nabaritzen da gizonaen (% 47) eta emakumezkoen artean (% 26). Ezberdintasun honen arrazoa emakumeek bide-segurtasunaren inguruan duten pertzepzio ezberdina izan daiteke, bizikletaz ibiltzeko edozein bideri edo galtzadari segurtasun eta erosotasun maila handiagoa eskatuz.

Bidaia autoz egitea erabakiko luketen artean ez dago generoaren arabera ezberdintasunik (% 40 inguru bi generoetan). Ondorioz garraio publikoak hartuko luke emakumezkoen artean gizonaen bizikletak galdutako 20 puntuko kuota hori (honek ere azaleratzen du orokorrean emakumezkoek garraio publikoarekiko duten leialtasun handiagoa, edo behintzat garraiobide hau erabiltzeko ohitura handiagoa).

28. Taula: Aukeratutako litzatekeen garraiobidea generoaren arabera

		Generoa		Guztira
		Gizonezkoa	Emakumezkoa	
Bidegorria izan ezean aukeratutako alternatiba	Bizikletaz, beste bide batetik	38 % 47	8 % 26	46 % 41
	Autoa	32 % 40	12 % 39	44 % 39
	Garraio publikoa	6 % 7	7 % 23	13 % 12
	Beste aukerak	3 % 4	2 % 6	5 % 4
	EE/ED	2 % 2	2 % 6	4 % 4
	Guztira	81 % 100	31 % 100	112 % 100

Aldagaia bidaiaren arrazoiaren arabera aztertuz gero bizikleta leialtasun handiena (alegia, bidaia berbera bizikletan beste bide batetik egiteko prest daudenak) bidaia ikasketetara joateko egiten dutenen artean aurki daiteke (% 64). Jarrera hori gazteenen artean nagusia izateko arrazoa zerikusirik izan dezake adin-talde horretan zabalduago dagoen ausardi-mailarekin bizitzaren edozein alderditan.

Lanera doazenen artean “bizikletari leialtasuna” batezbestekoa mantentzen den bitartean (% 41), nabarmen jaisten da bidaia gestioak, erosketak edota bisitak egiteko erabiltzen dutenen artean (% 22), gehien bat emakumez osatutako azpitaldea dena.

29. Taula: Aukeratutako litzatekeen garraiobidea bidaiaren arrazoiaren arabera

		Bidaiaren arrazoa				Guztira
		Lana	Ikasketak	Gestioak, bisitak, erosketak	Aisia, paseatzea	
Bidegorria izan ezean aukeratutako alternatiba	Bizikletaz, beste bide batetik	29 % 41	14 % 64	4 % 22	0 % 0	47 % 42
	Autoa	32 % 45	2 % 9	10 % 56	0 % 0	44 % 39
	Garraio publikoa	7 % 10	2 % 9	4 % 22	0 % 0	13 % 12
	Beste aukerak	3 % 4	1 % 5	0 % 0	1 % 50	5 % 4
	EE/ED	0 % 0	3 % 14	0 % 0	1 % 50	4 % 4
	Guztira	71 % 100	22 % 100	18 % 100	2 % 100	113 % 100

Adina igotzen den heinean “bizikletari leialtasuna” jaitsi egiten da, 25 urtetik aurrera autoaren hautua % 40 tik gora mantentzen delarik (% 50 izanez 25 eta 44 urteko txirrindularien artean).

30. Taula: Aukeratutako litzatekeen garraiobidea adinaren arabera

		Adin taldeak				Guztira
		0 - 11 urtekoak	12 - 24 urtekoak	25 - 44 urtekoak	45 - 64 urtekoak	
Bidegorria izan ezean aukeratutako alternatiba	Bizikletaz, beste bide batetik	7 % 70	8 % 57	19 % 37	12 % 34	46 % 41
	Autoa	2 % 20	1 % 7	26 % 50	15 % 43	44 % 40
	Garraio publikoa	0 % 0	2 % 14	5 % 10	5 % 14	12 % 11
	Beste aukerak	0 % 0	1 % 7	2 % 4	2 % 6	5 % 5
	EE/ED	1 % 10	2 % 14	0 % 0	1 % 3	4 % 4
	Guztira	10 % 100	14 % 100	52 % 100	35 % 100	111 % 100

Logikoa denez bizikleta erabiltzen esperientzia eta trebezia gehien duten txirrindulariak dira “bizikletarekiko leialtasun” handiena dutenak. Izan ere bizikleta bidea existitu aurretik orain bezainbeste erabiltzen zutenen eguneroko txirrindularien % 51k jarraituko luke bizikleta erabiltzen bizikleta bidea egon ezean. Proportzio hau % 20koa da bizikleta orain baino gutxiago erabiltzen zutenen artean, eta soilik % 9koa bizikleta erabiltzen ez zutenen artean.

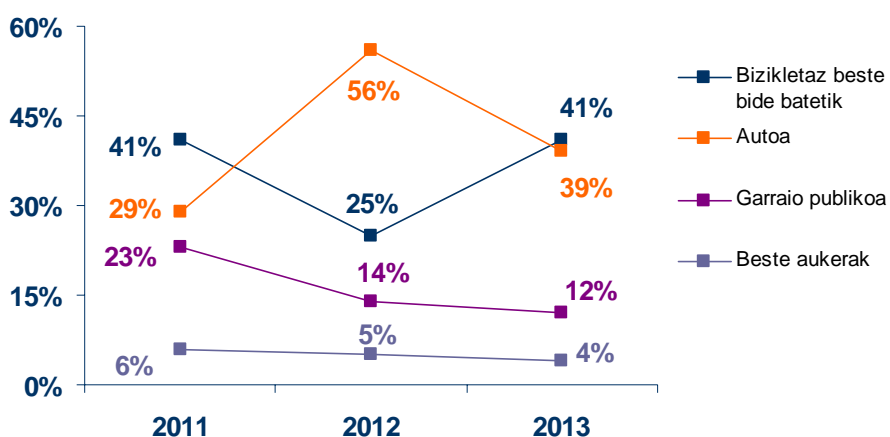
31. Taula: Aukeratutako litzatekeen garraiobidea aurretiko bizikletaren erabileraren arabera

		Bidegorria egon aurretik bizikletaren erabilera maila			Guztira
		Orain bezainbeste	Orain baino gutxiago	Ez zuen erabiltzen	
Bizikleta edozein egoeratan erabiltzeko prest daudenak	Bizikleta erabiltzen jarraitzeko prest daudenak	41 % 51	4 % 20	1 % 9	46 % 41
	Bizikleta erabiltzen jarraitzeko prest ez daudenak	38 % 47	15 % 75	9 % 82	62 % 55
	Ez du erantzuten	2 % 2	1 % 5	1 % 9	4 % 4
Guztira		81 % 100	20 % 100	11 % 100	112 % 100

Aldagaiaren azken hiru urteetako eboluzioari begiratzen bazaio gorabeherak antzematen dira, mugikortasun jasangarriaren ikuspegitik itxaropentsuak direnak:

- Bidaia bizikletaz beste bidetik egiteko aukeratuko luketen 2011ko proportzioa, % 41, 16 puntu jaitsi zen 2012an, 2013an berreskuratu delarik;
- Autoa alternatiba gisa alderantzizko bilakaera izan du (2011ean % 29, 2012an % 56 eta 2013an % 39);
- Garraio publikoak eta beste aukerak apurkako jaitsierak izan dituzte.

33. Grafikoa: Aukeratutako litzatekeen alternatibaren eboluzioa urtez urte



6. OINEZKOEN EZAUGARRIAK

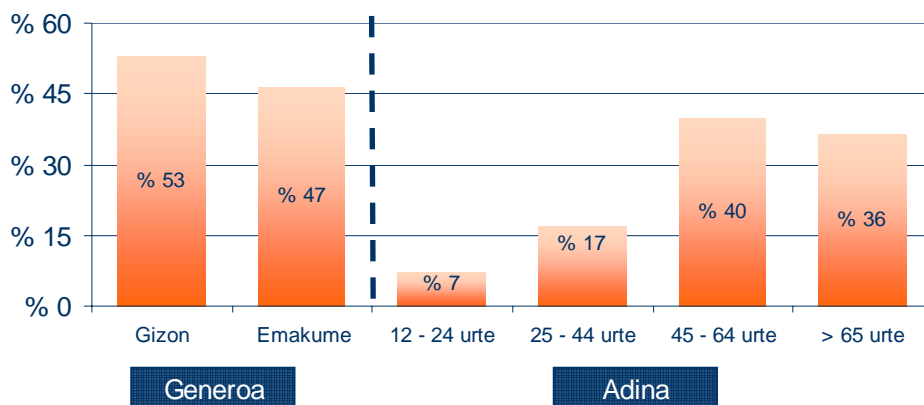
Oinezkoen atal honetan ematen den informazioa 150 inkesten lagin batean oinarritzen denez, emango diren datuen balio estatistikoa baxua dela aitortu behar da. Halere aztertzen diren arloei buruzko oinezkoen joeren berri izateko balio dezake (are gehiago kontuan hartuta oinezkoen taldea txirringulariena baino askoz homogeenagoa dela, behintzat aztertu diren gaitan).

6.1. Generoaren eta adinaren arabera oinezkoen banaketa

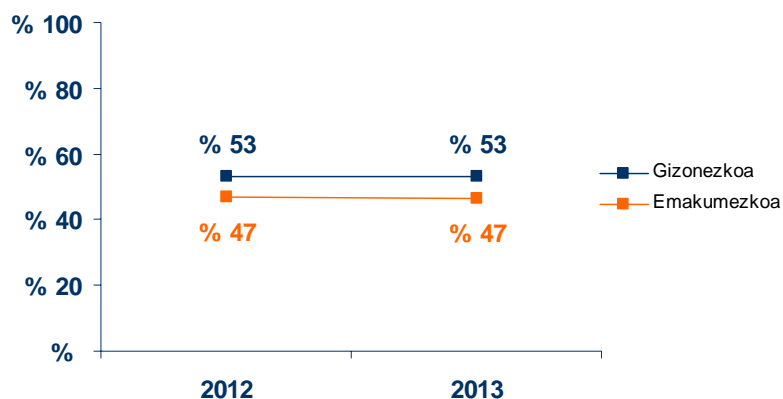
Eskuz egindako kontaketen arabera sareko oinezkoen % 53a gizonzkoa da, emakumezko oinezkoak beraz % 47a izanik¹⁰. Aurreko urteko datuekin alderatzen bada ikusten da 2012 urtearekiko proportzioak mantendu egiten direla.

Adinari dagokionez, oinezko guztien % 76 45 urtetik gorakoa da. Nabarmentzeko datua da 45 urtetik beherako oinezkoen presentzia urria, izan ere, guztien % 23a baitira soilik. Batez besteko adina 56 urtekoa da (txirringulariena baino 14 urte zaharragoa).

34. Grafikoa: Generoaren eta adinaren arabera oinezkoen banaketa



35. Grafikoa: Oinezkoen generoaren banaketaren urtez-urteko eboluzioa¹¹



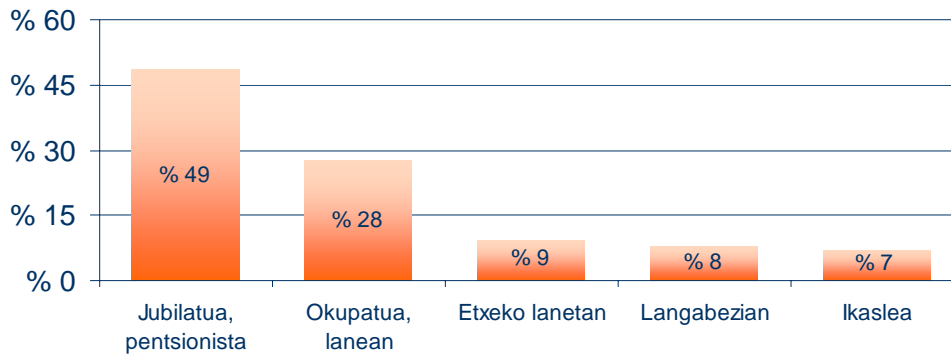
¹⁰ Proportzio ia berdina ateratzen da jasotako laginaren arabera, % 54ko gizonzkoekin.

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

6.2. Jardueraren araberako oinezkoen banaketa

Oinezkoen gehiengo zabal bat, % 49, jubilatua edo pentsionista da. % 28 okupatua edo lanean dago, % 9 etxeko lanetan, % 8 langabezian, eta % 7 ikaslea da

36. Grafikoa: Jardueraren araberako oinezkoen banaketa



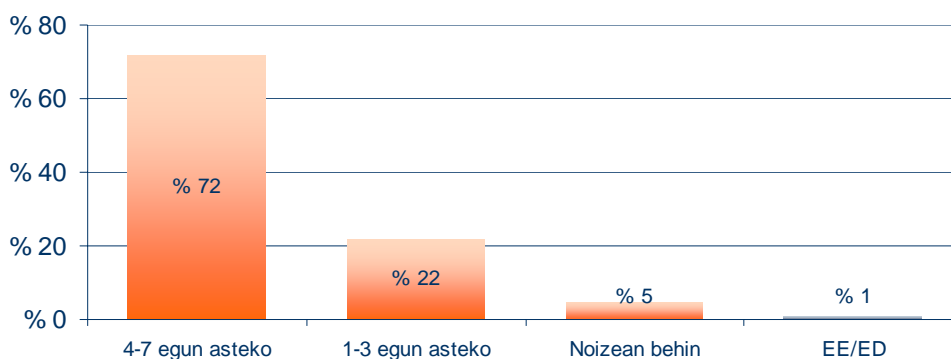
7. OINEZKOEN ERABILERA

7.1. Erabileraren maiztasuna

Bizikleta bide sarearen erabileraren maiztasunaz galdeginda erabiltzaileen sarearekiko onarpen mailaren edota fideltasunaren adierazle bat eskuratzen da. Zenbat eta maizago erabili, orduan eta fideltasun maila altuagoa izango da.

Oinezkoen % 72k bizikleta bidea astean gutxienez 4 egunetan erabiltzen duela erantzuten du, beste % 22k 1 eta 3 egun artean erabiltzen duelarik. Gainontzeko % 5ak noizean behin erabiltzen du.

37. Grafikoa: Oinezkoen bizikleta bidearen erabileraren maiztasuna



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 % 88k 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.

32. Taula: Oinezkoen erabileraren maiztasuna adinaren arabera

		Adin taldea				Guztira
		12 - 24 urtekoak	25 - 44 urtekoak	45 - 64 urtekoak	> 65 urtekoak	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	6 % 60	13 % 54	38 % 68	45 % 88	102 % 72
	1-3 egun asteko	3 % 30	10 % 42	13 % 23	4 % 8	30 % 21
	Noizean behin	1 % 10	1 % 4	4 % 7	2 % 4	8 % 6
	ED/EE	0 % 0	0 % 0	1 % 2	0 % 0	1 % 1
Guztira		10 % 100	24 % 100	56 % 100	51 % 100	141 % 100

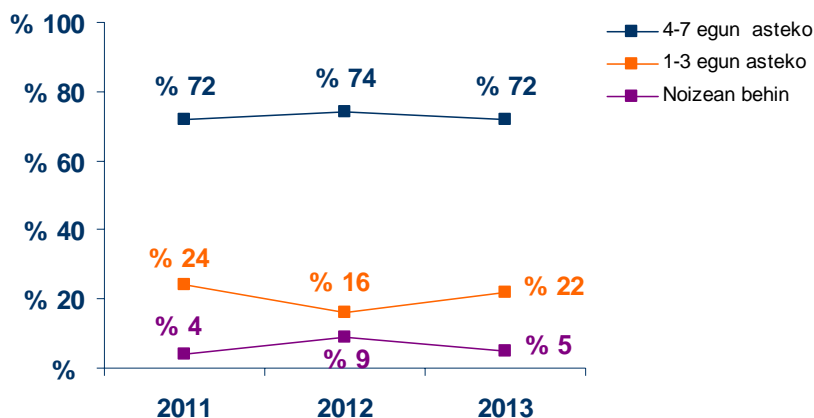
Jarduerari dagokionez ondorioztatu daitekeen daturik esanguratsuena da bidea maizen erabiltzen dutenen taldeak etxeko lanetan dabiltzan pertsonak direla (% 85k gutxienez 4 egun astean erabiltzen du), antzeko portzentajeak antzematen dira langabetuen eta jubilatuaren artean (% 82 eta % 80 hurrenez hurren).

33. Taula: Oinezkoen erabileraren maiztasuna jardueraren arabera

		Inkestatutako pertsonaren jarduera					Guztira
		Okupatua, lanean	Ikaslea	Etxeko lanetan	Langabezian	Jubilatua, pentsionista	
Bidegorriaren erabileraren maiztasuna	4-7 egun asteko	21 % 54	6 % 60	11 % 85	9 % 82	55 % 80	102 % 72
	1-3 egun asteko	14 % 36	3 % 30	2 % 15	1 % 9	11 % 16	31 % 22
	Noizean behin	4 % 10	1 % 10	0 % 0	1 % 9	2 % 3	8 % 6
	ED/EE	0 % 0	0 % 0	0 % 0	0 % 0	1 % 1	1 % 1
Guztira		39 % 100	10 % 100	13 % 100	11 % 100	69 % 100	142 % 100

2013. urteko maiztasunaren datuak aurreko urteetako datuekin alderatuz gero ez da ezberdintasun azpimarragarriak aurkitzen.

38. Grafikoa: Oinezkoen erabileraren maiztasunaren urtez-urteko eboluzioa

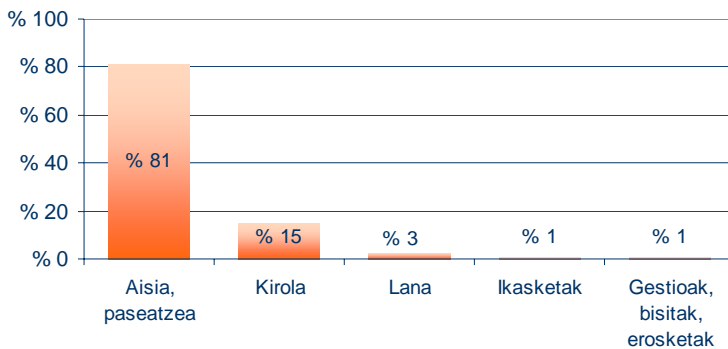


7.2. Mugikortasun mota eta bidaiaren arrazoia

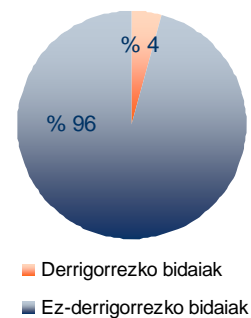
Bidaiaren arrazoiaren azterketak oinezkoen artean Gipuzkoako Foru bizikleta bide sareak ezaguna den aisialdirako eta paseorako jokatzen duen papera baieztatzeko balio badu ere, hauen artean geroz eta garrantzi handiagoa har dezaketen beste erabiltzeko arrazoiaren neurria ezagutzeko balio du.

Bidaiaren arrazoiari dagokionez, inkestatutako oinezkoen % 81k paseatzeko eta % 15ek kirola egiteko erabiltzen du sarea (denera ez derrigorrezko bidaien proportzioa % 96 delarik). % 3k lana du bidaiaren arrazoi gisa, % 1ek ikasketak, eta beste % 1ek gestioak, erosketak edo bisitak (denera derrigorrezko bidaien proportzioa % 4koa delarik).

39. Grafikoa: Oinezkoen bidaiaren arrazoia



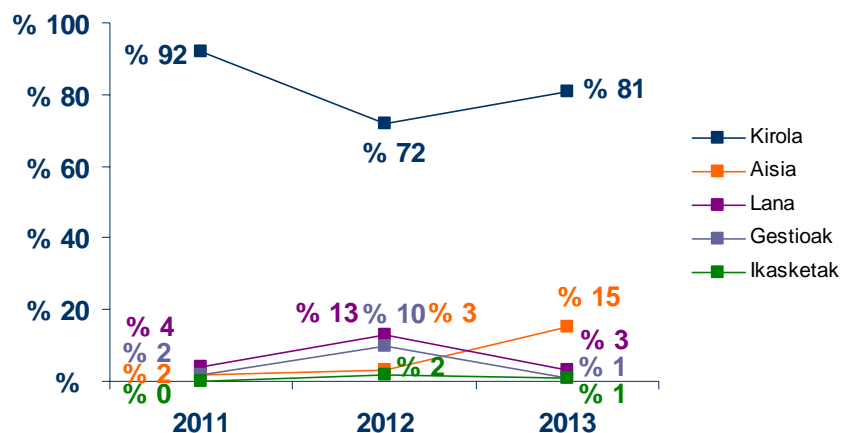
40. Grafikoa: Oinezkoen mugikortasun mota



2013an derrigorrezko bidaien proportzioa, % 4, 2012an baino 21 baxuagoa da (orduan % 25ekoa zen). 2011rekiko alderatuz berriz, oso datu antzekoa, orduan % 6koa izan baitzen proportzio hura.

2012an izandako derrigorrezko bidaien hain proportzio handiaren azalpena metodologian aipatutako aztertutako unibertsoaren aldaketan, eta inkestak egin ziren asteetan izandako eguraldian aurki daiteke, izan ere, inkestak egin ziren bi asteetan oso eguraldi egokia egin baitzuen oinez ibiltzeko.

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

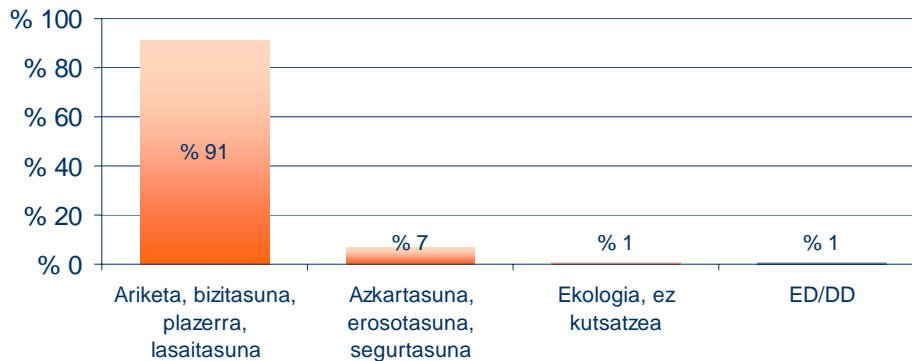


8. OINEZKOEN MOTIBAZIOAK ETA BALORAZIOA

8.1. Bizikleta bidea erabiltzeko motibazioa

Txirrindulariei bezala oinezkoei bizikleta bideak ekartzen dien eragin positiboarengatik galdegitean, orokorrean erabiltzeko arrazoiarekin bat datorren erantzunarekin aurkitu gara, alegia, oinezkoen % 91ri bizikleta bideak ekartzen dizkion onura nagusiak ariketa, bizitasuna, plazerra edota lasaitasuna dira.

42. Grafikoa: Bizikleta bideak oinezkoari ekarritako onurak



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 proiektzio eta gauzatze egokiagorako.

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

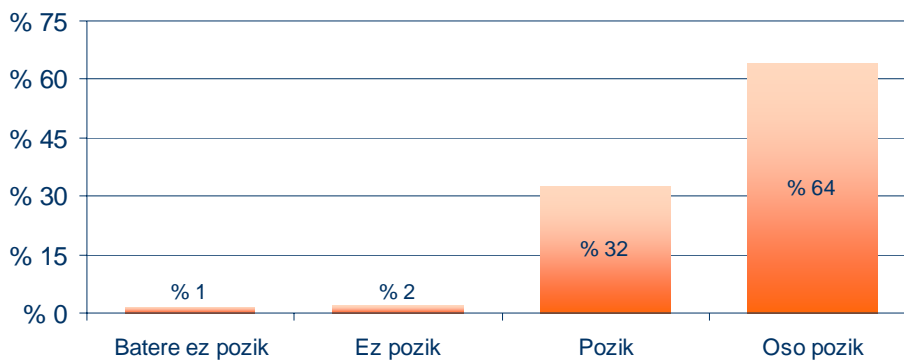
34. Taula: Puntuazioen eta asebetetze mailen arteko baliokidetasunak

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

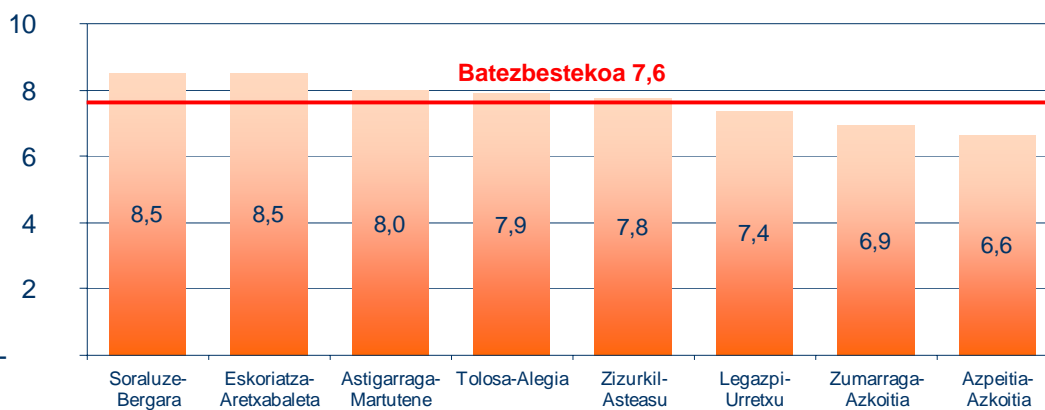
Zorua gaineko balorazioa

Zorua gaineko egoerarekin oinezkoen % 64 oso pozik eta % 32 pozik dago. Sarean batezbeste 7,6ko puntuazioa ematen zaio zoruari (oso pozik), seinalaztapenarekin batera hobekien baloratutako gaia izanda. Puntuaziorik baxuena Azpeitia-Azkoitiko bizikleta bidekoa da, 6,6 punturekin (pozik), eta altuena Sorluze-Bergara bidekoa, 8,5 punturekin (oso pozik).

43. Grafikoa: Oinezkoen zoruarekiko asebetetze maila



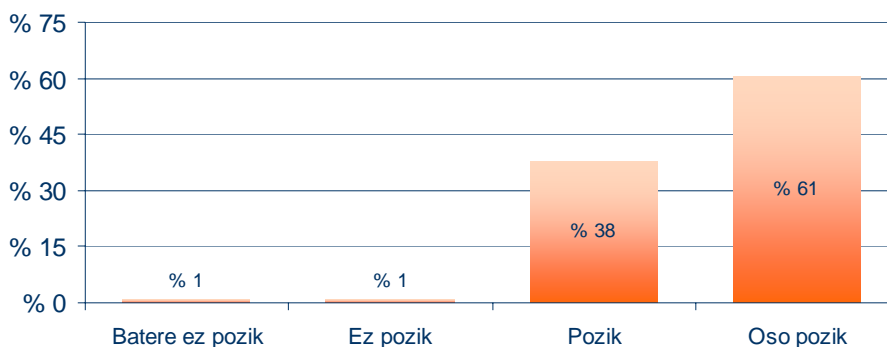
44. Grafikoa: Zoruaren egoeraren gaineko oinezkoen balorazioa bidez bide



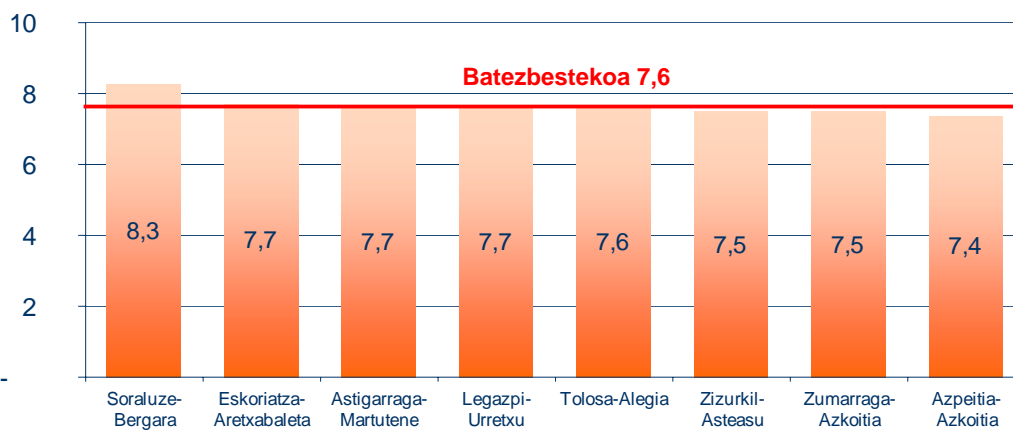
Seinaleztapenaren gaineko balorazioa

Seinaleztapenaren egoerarekin oinezkoen % 61 oso pozik eta % 38 pozik dago. Sarean batezbeste 7,6ko puntuazioa ematen zaio seinaleztapenari (oso pozik), zoruarekin batera hobekien baloratutako gaia izanik. Puntuaziorik baxuena Azpeitia-Azkoitiko bizikleta bidekoa da kasu honetan ere, 7,4 punturekin (oso pozik) eta altuena Soraluze-Bergarakoa 8,3 punturekin (oso pozik).

45. Grafikoa: Oinezkoen seinaleztapenarekiko asebetetze maila



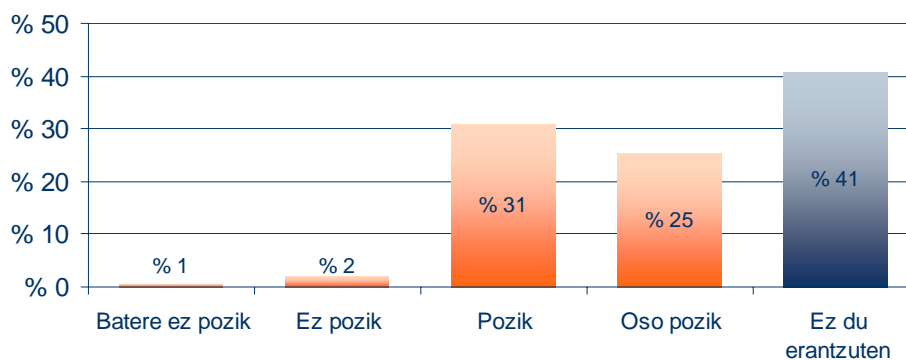
46. Grafikoa: Seinaleztapenaren gaineko oinezkoen balorazioa bidez bide



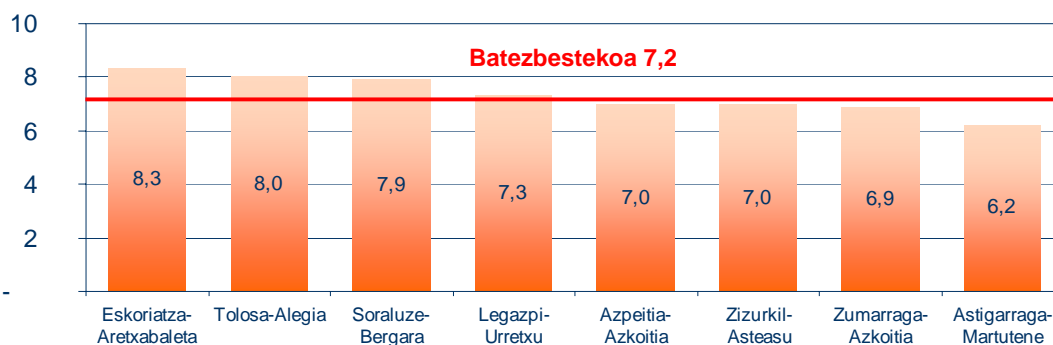
Argiztapenaren gaineko balorazioa

Argiztapenaren egoerarekin oinezkoen % 25 oso pozik eta beste % 31 pozik dago. Sarean batezbeste 7,2ko puntuazioa ematen zaio argiztapenari (oso pozik), zorua eta seinalizatzenari baino 0,4 puntu gutxiago. Esan beharra dago oinezkoen % 41k ez duela puntuaziorik eman, bidea egun argiz erabiltzeagatik ez duelako argiztapenaren funtzionamendua ezagutzeko aukerarik izan. Puntuaziorik baxuena Astigarraga-Martutenekoa da, 6,2 punturekin (pozik), eta altuena Eskoriatza-Aretxabaletakoa, 8,3 punturekin (oso pozik).

47. Grafikoa: Oinezkoen argiztapenarekiko asebetetze maila



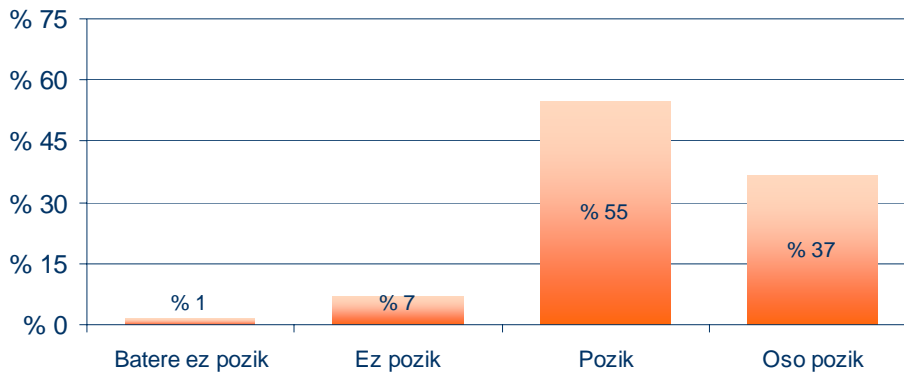
48. Grafikoa: Argiztapenaren gaineko oinezkoen balorazioa bidez bide



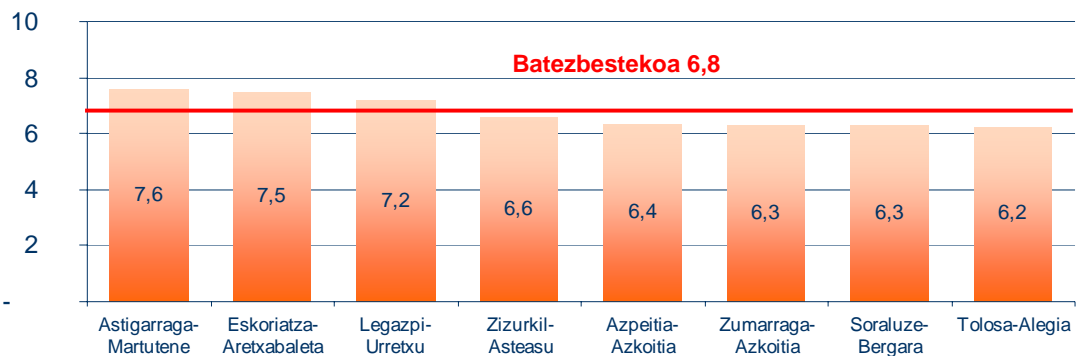
Bizikidetzaren egoeraren gaineko balorazioa

Bizikleta bide sareko erabilizaile ezberdinen arteko bizikidetzaren edo baterako existentzia da puntuaziorik baxuena jasotzen duen arloa, izan ere batezbeste 6,8 puntu ematen baitzaizkio (pozik). Oso pozik dauden oinezkoen portzentajea % 37koa da soilik, eta kontuan hartzekoa da % 7 ez pozik edo batere ez pozik azaltzen dela (5etik beharako puntuazioa emanez). Puntuaziorik baxuena Tolosa-Alegikoa da, 6,2 punturekin (pozik), eta altuena Astigarraga-Martutenekoa, 7,6 punturekin (oso pozik).

49. Grafikoa: Oinezkoen bizikidetzarekiko asebetetze maila



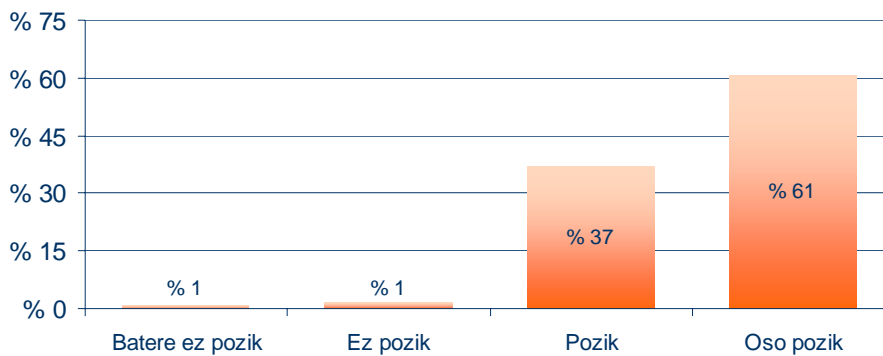
50. Grafikoa: Bizikidetzaren gaineko oinezkoen balorazioa bidez bide



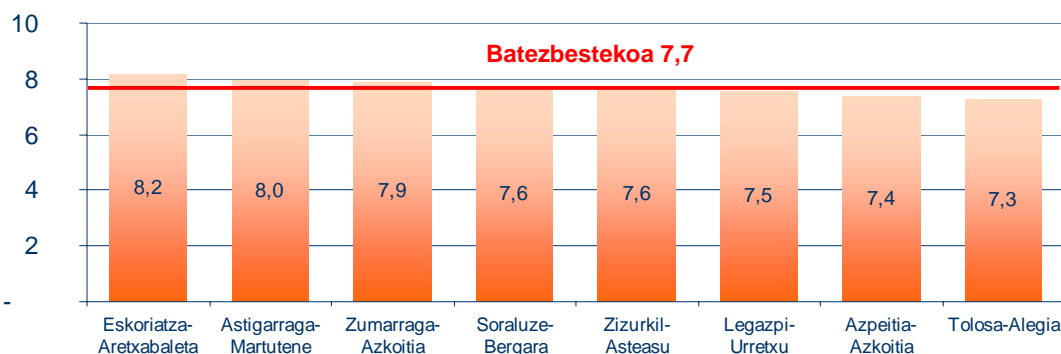
Bizikleta bidearen gaineko balorazio orokorra

Bizikletaz ibiltzeko azpiegiturak eskaintzen dituen baldintza nagusiak kontuan hartuta (zoria, seinaleztapena, argiztapena eta bizikidetzaren existentzia) oinezkoengandik jasotako batezbesteko puntuazioa 7,7 da. Oinezkoen % 61 oso pozik eta % 37 pozik dago. Hobekien baloratutako bizikleta bidea Eskoriatza-Aretxabaletakoa da, 8,2 punturekin, eta okerren baloratutakoa Tolosa-Alegikoa 7,3 punturekin.

51. Grafikoa: Oinezkoen bizikleta bidearekiko asebetetze maila orokorra



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



Oinezkoen arlokako balorazio konparatua aztertuz atera daitekeen ondorio nagusia honakoa da: galdegindako arloka ematen diren balorazioen eta orokorrean ematen diren balorazioen arteko korrelazio urria dago. Izan ere, arlo ezberdinetan balorazio baxuak eta orokorrean balorazio altua duten bizikleta bideak (Zumarraga-Azkoitia) eta alderantzizko kasuak, alegia, arlokako balorazio altuak eta balorazio orokor baxua duten bizikleta bideak aurkitzen ditugu (Tolosa-Alegia eta Soraluze-Bergara).

Zumarraga-Azkoitikiko kasuan naturarekiko gertutasuna oinezkoengandik oso positiboki baloratzen den eta galdegin ez den arloa da, gero balorazio orokor hain altua izateko seguraski kontuan hartutako arloa izan delarik. Tolosa-Alegiako kasuan nahiko gaizki baloratutako bizikidetza pisu handia duela nabari da, beste arloetako balorazio altuak balioa jaitsi araziz eta orokorrean balorazio baxua lortuz. Soraluze-Bergarako kasuan galdegin ez den eta oinezkoak bereziki gogaitzen dituen faktore bat dago: txakurren gorotzen presentzia handia; honi bizikidetza arloan ematen zaion balorazio baxua gehituta balorazio orokor baxu bat lortzen da (nahiz eta gainontzeko arloetan balorazio altuak izan).

Beraz, galdegindako arloak, bizikletaz ibiltzeko erraztasunekin erlacionatuagoak daude, eta ez hainbeste oinezkoek gehien baloratzen dituztenekin. Oinezkoen balorazio orokorrean, galdegindako arloen artean garrantzi handiena duena bizikidetza eta galdegin ez diren beste arlo batzuk dira (aipatutako naturarekiko gertutasuna eta garbitasuna).

35. Taula: Arlo ezberdinen oinezkoen balorazioak bidez bide

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

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

Edozein kasutan ere, txirrindularien eta oinezkoen datuek alderatuz gero bizikleta bideen gaineko balorazioan bete-betean bat egiten ez badute ere, bi bidetan antzeko joera antzematen da. Izan ere, Eskoriatza-Aretxabaletako bidea bi kasuetan oso ongi baloratzen da, eta Azpeitia-Azkoitiko bidea okerren baloratzen direnetakoa da.

9. ONDORIO NAGUSIAK

TXIRRINDULARIEN ETA OINEZKOEN GENEROAREN, ADINAREN ETA JARDUERAREN ARABERAKO EGITURA

Generoaren araberako txirrindularien banaketa oso desorekatua dago, izan ere, hauen % 83a gizonezkoa baita. Beste arrazoiren artean, desoreka honen azalpen gisa emakumeen arteko bizikletaren jabego maila baxuagoa, bizikleta gidaritzaren ezaguera urriagoa eta segurtasunaren pertzepzio ezberdinak aipa daitezke.

Txirrindularien % 78a 25 eta 65 urte artekoa da. Gazteenen (25 urtetik beherakoak) eta zaharrenen (65 urtetik gorakoak) presentzia urria da, % 13 eta % 9 hurrenez hurren. Txirrindularien batezbesteko adina 42 urtekoa da.

Txirrindularien gehiengoa (% 61) okupatua edo lanean dago, eta % 9a langabetua. Ikasleen eta jubilatuen presentzia ere urria da, % 13 eta % 15 hurrenez hurren, ia adinaren datuekin bat eginik.

Generoaren araberako oinezkoen banaketa txirrindulariena baino askoz orekatua dago, % 53ko gizonezko eta % 47 emakumezkoekin. Halere, gizartean dagoen banaketarekin alderatuta gizonezkoak pitin bat gain-ordezkatuak daude (biztanleriaren % 49 baitira).

Oinezkoen % 76 45 urtetik gorakoa da, txirrindulari heldu-zaharra nagusitzen da, batezbesteko adina 56 urtekoa izanik.

Oinezkoen gehiengoa, % 49 jubilatua edo pentsionista da, beste % 28 bat okupatua dago, eta hirugarren tokian garrantzia duen beste talde dago, etxeko lanetan aritzen direnena (% 9).

TXIRRINDULARIEN PERFIL NAGUSIAK

Gipuzkoako bizikleta bide sarean 3 txirrindulari-perfil argi nabarmentzen dira, garrantzi kuantitatiboaren arabera honela banatzen direnak:

1. **Lanean dauden 25 eta 44 urte arteko gizonezko txirrindularia** (gizonezkoen % 74), bizikleta bidea gutxienez asteen behin kirola edo ariketa arina egiteko erabiltzen dute, argirik eta txirrinik gabeko mendiko bizikleta erabiltzen dute eta kaskoa jazten dute. Bizikleta bidea existitu aurretik bizikleta orain bezain beste erabiltzen zuten, eta bizikleta bideak ekartzen dituen onuren artean gehien baloratzen dituztenak ariketa egiteko aukera, bizitasuna eta plazera dira. Bizikleta bidea egon ezean gainontzeko erabiltzaileak baino neurri handiago batean autoa eta bizikleta beste bide batetik erabiliko lukete.

2. **Bizikleta bidea lanera joateko erabiltzen duten txirrindulari helduak** (txirrindularien % 19). Hauek ere mendiko bizikleta erabiltzen dute, argirik gabekoa eta txirrina aurreko perfilean baino gehiagotan dutena. Ez dute kaskorik erabiltzen. Bizikleta bidea existitu aurretik bizikleta orain bezain beste erabiltzen zuten (batez ere gizonezkoen kasuetan), eta bizikleta bideak ekartzen dituen onuren artean gehien

baloratzen dituztenak erosotasuna eta azkartasuna dira. Bidaia berbera autoan egiteko aukera dute, eta bizikleta bidea existitu ezean bidaia berbera bizikletaz beste bide batetik egingo lukete edo ia neurri berdinean autoz egingo lukete.

3. **Paseatzera doan emakumezkoak** (emakumezkoen % 37), gehienbat kaskoa janzten dute eta mendiko edota hiriko bizikleta erabiltzen dute, beste perfilekin alderatuta argia eta batez ere txirrina izateko aukera gehiago dituzte, eta baloratzen dituzten bizikleta bidearen onurak ariketa egiteko aukera eta lasaitasuna dira. Bizikleta bidea noizean behin erabiltzen duten proportzioa nahiko altua da, eta baita ere lehen gutxiago edo batere bizikleta erabiltzen zuten proportzioa.

OINEZKOEN PERFIL NAGUSIA

Alde handiarekin hedatuena dagoen oinezkoen perfil nagusia honako hau da:

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

TXIRRINDULARIEN ARTEKO KASKOAREN ERABILERA

Txirrindularientzako kaskoaren erabilera hiriarteko bideetan derrigorrezkoa dela kontuan hartuta azpimarratu behar dugu oraindik gutxi hedatuta dagoela, orohar % 60ak baino ez baitu eramaten. Derrigorrezko mugikortasunarekin lotutako txirrindularien artean kaskoaren erabilera % 40koa den bitartean, aisia eta kirolarekin lotutakoaren artean % 70ekoa da.

Datuok, istripuen eta arriskuen maila neurtuko luketen beste batzuekin batera aztertuta, kaskoaren erabileraren inguruko hainbat gairen ulermena eta eztabaida aberasteko balioko lukete: kaskoaren erabileraren ohitura, erabilgarritasuna, beharra, gomendioa, egokitasuna edota derrigortzea.

BIZIKLETEN TXIRRINA ETA ARGIAREN EDUKIERA

Foru bizikleta bide sarean zirkulatzen duten bizikleten txirrinaren edukiera maila baxua da, % 32koa, nahiz eta derrigorrezkoa izan edozein bizikletarako. Argiaren edukiera maila are baxuagoa da, bakarrik bizikleta guztien % 20k izanik. Txirrina eta argia aldi berean daramaten bizikleten proportzioa baxuagoa da oraindik, % 15.

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

ERABILITAKO BIZIKLETA MOTA

Foru bizikleta bide sarean erabiltzen diren bizikleten gehiago zabal bat mendikoak dira, bizikleta guztien % 67a izanik. Erabiltzen den bizikleta mota ematen zaion erabilera motarekin batera aztertuz gero, oraindik ere bizikletaren garraibide gisako kultura hedatzeko tarte handia dagoela pentsatzeko bidea ematen du. Izan ere, derrigorrezko bidaiak egiten dituzten txirrindularien % 76k 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 % 71 aipatutako bi arrazoiekin lotuta baitago (% 43 kirola eta % 28 aisialdia edo paseatzea).

Txirrindularien artean garraiorako azpiegitura gisa jokatzeko duen papera oso garrantzitsua da. Hala, bidai guztien % 29 derrigorrezko mugikortasunarekin lotuta dago (% 19 lana, % 5 ikasketak eta % 5 erosketak, bisitak edo bestelako gestioak).

Emakumezkoen artean eta bizikleta bidea existitu aurretik bizikleta erabiltzen ez zuten txirrindularien artean bizikletak garraibide gisa jokatzeko duen papera nabarmen handiagoa da (% 43ko derrigorrezko bidaiak emakumezkoen artean eta % 53koa txirrindulari "berrien" artean).

Oinezkoen artean bide sarea aski ezaguna den aisialdirako, paseorako eta kirola egiteko jokatzeko duen papera baieztatzen da, bidai guztien % 96a hartuz. Dena den aipatzekoa da geroz eta garrantzi handiagoa har dezakeen derrigorrezko bidaien proportzioa (% 4-5 ingurukoa dena).

BALORATUTAKO ERAGIN POSITIBOAK

Txirrindularien % 60k bizikleta bidea erabiltzeak ekartzen dien eragin positiboaren artean ariketa, bizitasuna, plazerra edota lasaitasuna lehenesten ditu, % 35ek azkartasuna, erosotasuna edo segurtasuna, % 4k ez kutsatzea edo ekologia aipatzen du motibazio gisa, eta % 1ek dirua aurrezteak.

Ikastera bizikletaz doazen eta gestioak, bisitak eta erosketak egitera doazen artean, berriz, azkartasuna eta erosotasuna lehen tokian aipatzen duten proportzio zabal bat dago (% 73 eta % 63 hurrenez hurren).

Oinezkoen artean aldiz, ariketa, bizitasuna, plazerra edota lasaitasuna dira baloratutako onura nagusiak, erantzun guztien % 91 bilduz.

ERABILERAREN MAIZTASUNA

Foru bizikleta bideetako txirrindularien % 82k astean gutxienez behin erabiltzen du sarea, proportzio honen erdiak gutxienez 4 egunetan egiten duelarik. Gizonezkoak eta lanera joateko bidaiarekin erlazionaturako txirrindulariak bizikleta bidea maizen erabiltzen duten taldeak dira.

Oinezkoen arteko erabileraren maiztasuna txirrindulariarena baino askoz handiagoa da, izan ere, % 72k astean gutxienez 4 egunetan erabiltzen baitu. 65 urtetik gorako pertsonak, etxeko lanetan dabilzanak eta langabetuak dira bidea maizen erabiltzen duten taldeak.

BIZIKLETA BIDEAREN GAINEN BALORAZIOA

Orokorrean bizikleta bide sareko txirrindulariak eta oinezkoak oso pozik daude erabiltzen duten bizikleta bidearen gaineko hainbat gai baloratu ondoren, 0 eta 10 bitarteko batezbesteko puntuazioak 7,5 eta 7,7 izanik, hurrenez hurren. Bi erabiltzaile moten aldetik hobekien baloratutako arloa zorua da (7,6) eta okerren baloratutakoa beste erabiltzaileekiko bizikidetza (6,8). Bi erabiltzaileen artean ere tarteko balorazioekin kokatzen dira seinaleztapena eta argiztapena.

Txirrindulariengandik hobekien baloratutako bizikleta bideak Zizurkil-Asteasu eta Eskoriatza-Aretxabaletakoa dira, oinezkoen aldetik ere azken hau delarik hobekien baloratutakoa. Txirrindularien aldetik okerren baloratutako bideak Azpeitia-Azkoitia eta Astigarraga-Martutenekoa dira, oinezkoen aldetik ere lehenengoa okerren baloratutakoa izanda.

BIZIKLETAREKIKO ATXIKIMENDUA ETA BESTE GARRAIOBIDEAK ERABILTZEAREN HAUTUA

Derrigorrezko mugikortasunarekin erlazionatutako txirrindulariei bizikleta bidea egon ezean bidaia egiteko hartuko luketen aukeraz galdetuta %41k beste bide batetik joanda bizikleta erabiltzen jarraituko luke, %39k autoa hartuko luke (hori egiteko aukera %82k izanik) eta %12k garraio publikoa.


Bide sare orokorrak eta garraio sistemak eskaintzen dituen alternatibak baloratzera sartu gabe bi ondorio nagusi atera daitezke:

- a) Batetik bizikletarekiko atxikimendua nabarmena dela multzo handienak bizikleta bidea existitu ezean ere garraio bide hau erabiltzen jarraituko lukeelako (batez ere gizonezkoek eta ikastera bizikletan doazenek);
- b) Eta bestetik, bizikleta bide sareak autoz egin zitezkeen bidaia asko saihesten dituela, kasu hipotetiko berberean ia proportzio berak autoa erabiliko bailuke.


1. ERANSKINA: FITXA TEKNIKOA

FITXA TEKNIKOA:																															
GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN ERABILERARI BURUZKO AZTERKETA – 2013																															
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 egituraturatuko galdeketa baten bidez.																														
Zundaketa-oinarria	2012ko ekaineko lehen asteetan lanegunetan Bizikletaren Behatokiak egindako erabiltzaileen kontaketen arabera unibertsoa.																														
Galdeketa	Azterketa hau egiteko espresuki diseinatutako galdeketa bat erabili zen.																														
Laginaren tamaina	400 inkesta txirrindulariei eta 150 inkesta oinezkoiei; aukeratutako 8 ibilbideen arabera banatuta, eta ausaz aukeratutako lagunak, ordutegia (07:30ak eta 19:30ak artean) eta generoaren arabera aukeratuta. <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Bizikleta bidea</th> <th>Txirrindulariei inkestak</th> <th>Oinezkoiei inkestak</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TOLOSA-ALEGIA</td> <td>86</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>ASTIGARRAGA - MARTUTENE</td> <td>66</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>AZPEITIA-AZKOITIA</td> <td>48</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>ZUMARRAGA-AZKOITIA</td> <td>44</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>LEGAZPI-URRETXU</td> <td>53</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>SORALUZE-BERGARA</td> <td>39</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>ESKORIATZA-ARETXABALETA</td> <td>35</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>ZIZURKIL-ASTEASU</td> <td>29</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Inkestak denera</td> <td>400</td> <td>150</td> </tr> </tbody> </table>	Bizikleta bidea	Txirrindulariei inkestak	Oinezkoiei inkestak	TOLOSA-ALEGIA	86	19	ASTIGARRAGA - MARTUTENE	66	23	AZPEITIA-AZKOITIA	48	24	ZUMARRAGA-AZKOITIA	44	17	LEGAZPI-URRETXU	53	23	SORALUZE-BERGARA	39	13	ESKORIATZA-ARETXABALETA	35	14	ZIZURKIL-ASTEASU	29	17	Inkestak denera	400	150
Bizikleta bidea	Txirrindulariei inkestak	Oinezkoiei inkestak																													
TOLOSA-ALEGIA	86	19																													
ASTIGARRAGA - MARTUTENE	66	23																													
AZPEITIA-AZKOITIA	48	24																													
ZUMARRAGA-AZKOITIA	44	17																													
LEGAZPI-URRETXU	53	23																													
SORALUZE-BERGARA	39	13																													
ESKORIATZA-ARETXABALETA	35	14																													
ZIZURKIL-ASTEASU	29	17																													
Inkestak denera	400	150																													
Laginketa mota	Geruzatua, generoa, adina eta ibilbideen fluxuen arabera.																														
Konfiantza maila	% 95,5 ausazko laginketa simple bat suposatuta $p=0,5$ denean																														
Errore estatistikoaren marjina	% 5																														
Datak	Landa lana 2013ko Ekainaren 1a eta 20a artean burutu zen.																														
Prozesu metodologikoaren etapak	<ul style="list-style-type: none"> • Zundaketa oinarriaren inguruko informazio bilketa • Metodologiaren diseinua: laginaren diseinua, galdeketa prestatu, inkestatzaileen prestakuntza. • Landa lanaren garapen eta jarraipena • Informazioaren grabazioa oinarri informatikoan (Excel). • Grabatutako informazioaren lanketa: depurazioak, birkodifikazioak eta ustiapen estatistikoa (SPSS). 																														

2. ERANSKINA: GALDEKETA



Bidegerrak



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa
Mugikortasuneko eta Bide Azpiegiturako Departamentua
Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viales

Bizikleta bidea / Vía Ciclista:
Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta:
Ordua / Hora:

Data / Fecha:

Sexua / Sexo

GIZONEZKOA / HOMBRE

EMAKUMEZKOA / MUJER

Garraiomodua / Modo de transporte

TXIRRINDULARIA / CICLISTA

OINEZKOA / PEATÓN

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

Kaskoa / Casco

BAI / SI

EZ / NO

Txirrina / Timbre

BAI / SI

EZ / NO

Argia / Luz

BAI / SI

EZ / NO

Bizikleta mota / Tipo de bicicleta

HIRIKOIA, PASEORAKOIA / CIUDAD, PASEO

MENDIKOIA / MONTAÑA

LASTERKETAKOIA / CARRERAS

BESTELAKOIAK / OTRAS

A. BI MODUENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS PARA AMBOS MODOS

1. Zein da bide hau erabiltzeko duzun arrazoi nagusia? / ¿Cuál es el motivo principal por el que sueles utilizar esta vía?

- 01. Lana / Trabajo
- 02. Ikasketak / Estudios
- 03. Gestioak, Bisitak, Erosketak / Gestiones, Visitas, Compras
- 04. Aisia, Paseatzea / Ocio, Paseo
- 05. Kirola / Deporte

2. Zergatik erabiltzen duzu bidegorria, zer eragin positibo suposatzen dizu? / Por qué utiliza la bidegorri ¿Qué efecto positivo principal le aporta?

- 01. Ariketa, Bizitasuna, Plazerra, Lasaitasuna / Ejercicio, Vitalidad, Placer, Tranquilidad
- 02. Ekologia, Ez kutsatzea / Ecología, No contaminar
- 03. Azkartasuna, Erosotasuna, Segurtasuna / Rapidez, Comodidad, Seguridad
- 04. Dirua aurrezte / Ahorro de dinero

3. 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

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

4.1. ZORU edo ASFALTOaren egoera (garbitasuna, bideko zuloak, putzuak) / El estado del FIRME o ASFALTO (limpieza, baches, charcos)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

4.2. SEINALEZTAPENA (argitasun, baliagarritasuna) / SEÑALIZACIÓN (claridad, utilidad)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----



4.3. **ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN**

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

4.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko **BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA** con otros usuarios

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

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

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

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

(Oinezkoa bada pasa 10. galderara / Si es peatón pasar la pregunta 10)

B. TXIRRINDULARIENTZAKO / PARA CICLISTAS

7. Bidegorri hau esistitu aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen? / ¿Utilizaba la bicicleta antes de existir 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 usuario

(Aisi/kirol txirrindularia bada pasa 10 galderara /Si ciclista ocio/deportivo pasar la pregunta 10)

C. EGUNEROKO TXIRRINDULARIENTZAKO / PARA CICLISTAS COTIDIANOS

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

- 01. Bai / Sí
- 02. Ez / No

9. Bidegorriak ez balego, nola egingo zenuke bidaia? / ¿Cómo realizaría el desplazamiento en el caso de no existir esta vía?

- 01. Bizikletaz beste bide batetik / En bicicleta por otro vía
- 02. Autoa / Coche
- 03. Garraio publikoa / Transporte público
- 04. Beste aukeraren bat (idatzi) / Otra opción (escribir) _____

D. BI MODUENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS PARA AMBOS MODOS

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

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

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