



«Bizikleta garraiobide gisa erabiltzeari buruzko ikerketa soziologikoa 2023» lanaren ondorio nagusiak



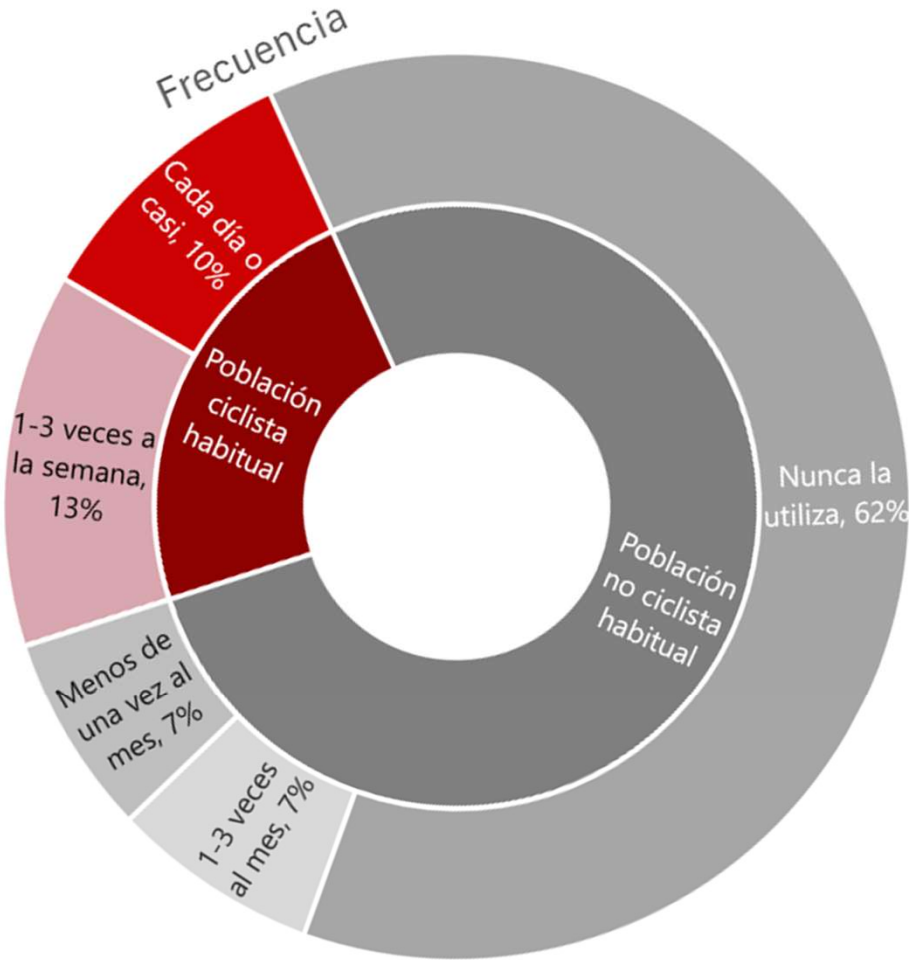
Helburuak

- Bizikletaren egungo erabiltzaileen eta balizko erabiltzaileen ezaugarriak, jarrerak, ohiturak eta iritziak enpirikoki ezagutzea.
- Azken 10 urteetan izandako bilakaera neurtzea eta ulertzea.
- 2025 – 2032 Bizikletaren Estrategia zehazten lagunduko duen oinarri zientifikoa ematea.

Egindako lana

- Trantsizio Ekologikoko Zuzendaritza Nagusiak enkargua INGARTEK CONSULTING, S.L.-ri 2023an egin zion.
- Ikerketak konako tresna hauek konbinatu ditu:
 - Galdeketa bat Gipuzkoan bizi diren 15 urteko eta gehiagoko 2.519 pertsonari.
 - Ikerketa sozialeko teknika kualitatiboak (talde-dinamikak eta elkarrizketa sakonak).
 - Adituen panel bat, txostenaren analisi kuantitatiboa eta kualitatiboa egiteko.

Bizikletaren erabilera





Bizikletaren erabilera

Gipuzkoarren % 62k ez du inoiz bizikleta erabiltzen:

- ✓ Profil horrek gora egiten du 50 urtetik gorako pertsonen eta emakumeen artean.
- ✓ Pisu handiagoa dute Bidasoa Beherean eta Debabarrenan (% 71).

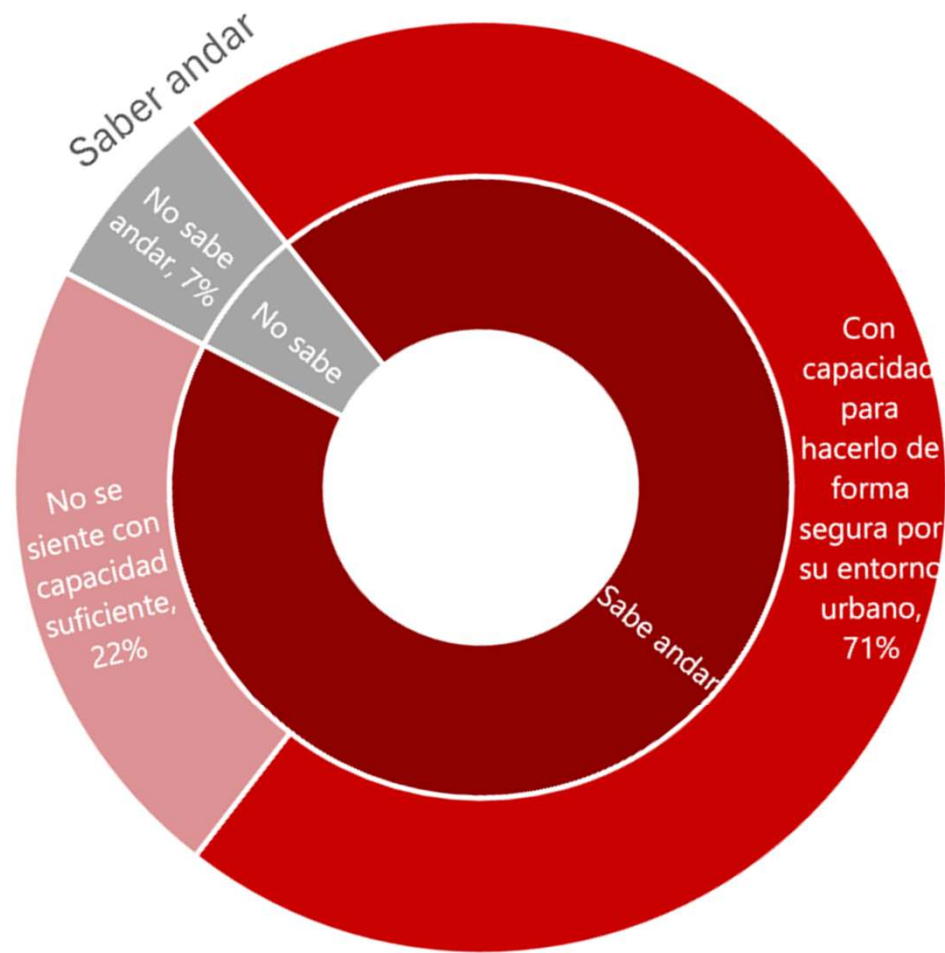
Gipuzkoarren % 23k erregularki erabiltzen du bizikleta:

- ✓ Biztanleriaren % 10ek egunero edo ia behin erabiltzen du, eta % 13k astean behin edo hirutan.
- ✓ Urola Kostan ehuneko hori % 33ra igotzen da.

Ohiko txirrindularitzak gora egin du pixka bat 2014 eta 2023 artean: % 19tik % 23ra:

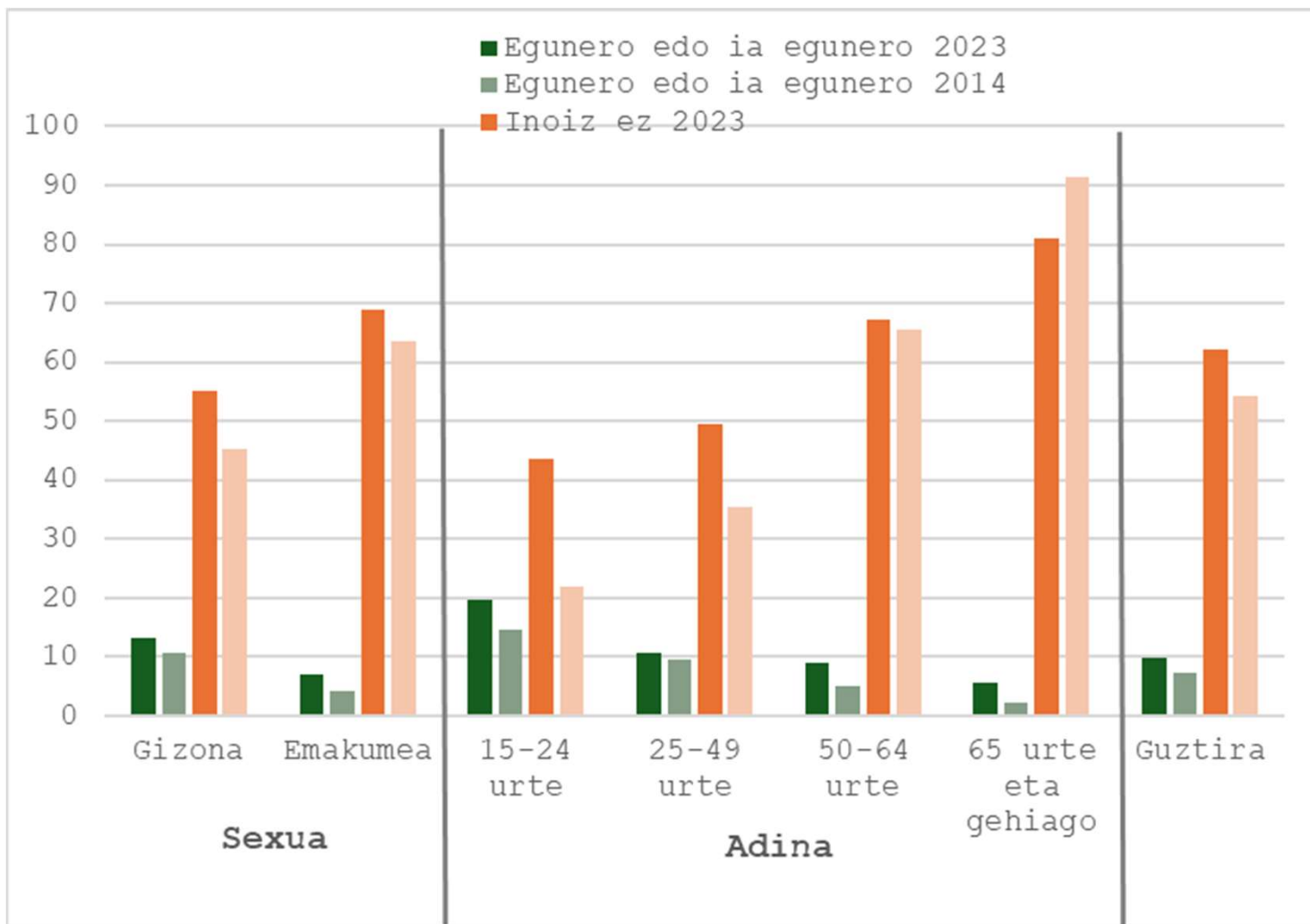
- ✓ Igoera hori proportzionalki handiagoa izan da emakumeen, gazteen eta 50-64 urte bitarteko pertsonen artean.

Txirrindularitzako trebetasuna





Bizikletaren erabilera





Bizikletaren erabilera

Aldi bereko 2 joera nagusiak (2014 – 2023):

- **Ohiko txirrindularitzaren igoera arina** (egunero edo 1-3 aldiz astean): % 19tik % 23ra.
Proporzionalki handiagoa da emakumeen, gazteen eta 50-64 urte bitarteko pertsonen artean.
- **Bizikleta inoiz erabiltzen ez duten pertsonen ehunekoaren hazkunde apala:**
% 54tik % 62ra.
Bilakaera proporzionalki handiagoa da gazteen, 25-49 urte bitarteko pertsonen eta gizonen artean.



Bizikletaren erabileraren tipologia

Eguneroko txirrindulariak (% 15)

Gutxienez astean behin joaten dira bizikletaz.

Arrazoiak: lana, ikasketak, kudeaketa-erosketak eta/edo adin txikikoak/adinekoak zaintzea.

Kirol- eta aisialdiko-txirrindulariak (% 8)

Gutxienez astean behin joaten dira bizikletaz.

Arrazoiak: kirola eta/edo aisia.

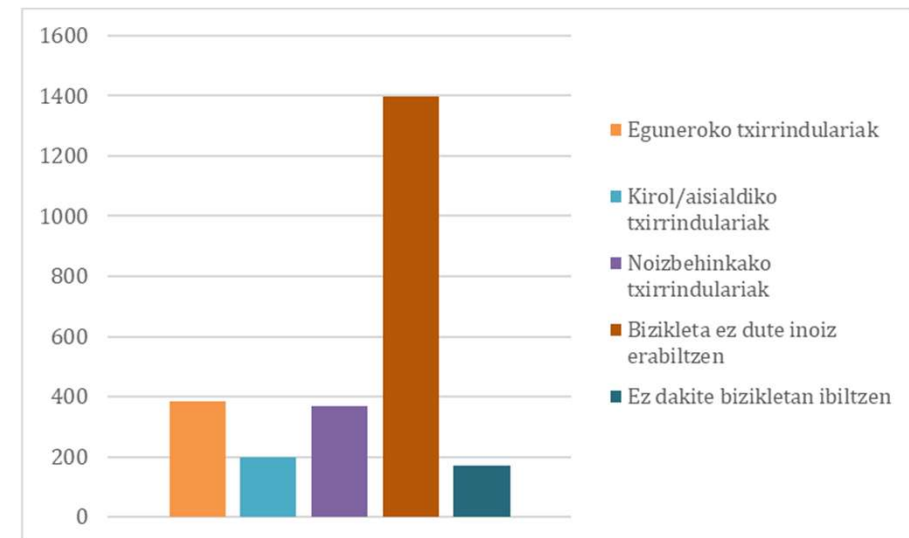
Noizbehinkako txirrindulariak (% 15):

Hilean behin baino gutxiagotan joaten dira bizikletaz, edozein arrazoiengatik.

Ez dira inoiz ibiltzen (% 56):

Ez dira inoiz bizikletaz joaten, ibiltzen jakinda ere.

Ez dakite bizikletan ibiltzen (% 7)





Eguneroko txirrindulariak (% 15)

(Lana, ikasketa, kudeaketa-erosketak, zainketak)

- Gizon gehiago (% 18) emakumeak baino (% 13).
- Adinean aurrera egin ahala, ehunekoak behera egiten du.
- Urola Kosta da halako gehien dituen (% 26). Debararrenan (% 6) eta Bidasoa Beherean (% 8) gutxien.
- % 84k beti erabili du bizikleta mugitzeko. Gainontzekoetatik, % 46 oinez joaten ziren, % 44 autoz edo motorraz, eta % 30 garraio kolektiboan.
- % 42 ez daude prest eguraldi txarrarekin bizikletan ibiltzeko.
- Erabilera-arrazoi nagusiak: joan-etorriaren erosotasuna (% 96), portaera osasungarria izatea (% 94) eta joan-etorriaz gehiago gozatzea (% 93).
- % 69k ez du inoiz bizikleta garraio publikoan garraiatzen.



Bizikleta ez erabiltzeko arrazoi nagusiak

- Eguraldi txarra (% 75).
- Trafikoaren arriskugarritasuna, istripu-arriskua (% 63).
- Bizikleta norberarentzat egokia den garraiobidetzat ez hartzea (% 57).
- Orografia (% 54).
- Sasoian ez egotea, osasun-arazoak eta adina (% 51).
- Txirrindularientzako erraztasun falta (bizikleta bideak, aparkalekuak, lekua etxean...) (% 50).



Aparkalekua eta lapurreta

- Bizikleta duten pertsonen % 75ek trasteleku edo garajeetan gordetzen dute; eta % 18k etxe barruan.
- 2014an baino bizikleta gehiago gordetzen dira etxean.
- Gipuzkoako etxeen % 14k bizikletaren bat lapurtu dute (2014ko antzeko kopurua).
- Bizikletaren lapurreta jasan zuten etxeen % 68k haren lapurreta salatu zuten. Salaketa jarri zutenen % 10ek berreskuratu egin zuten.
- Txirrindulariak zein txirrindulariak ez direnak, bat datoz aparkaleku-arazoak eta lapurretak bizikletaren erabilera oztopatzen duten faktoreak direla esatean.



Analisi kualitatiboan antzemandako alderdiak

Beste baliabide batzuekin bizitzea

Oinezkoen eta txirrindularien arteko errespetua eta bizikidetza bultzatzearen garrantzia eta beharra.

Patinete elektrikoak

Ibilgailu arriskutsuak eta bizikleta-bideetako lehiakideak direla hautematea.

Bizikleta partekatuen zerbitzu publikoak

Aparkaleku-arazoak konpontzen dituen eta lapurreta-arriskua ezabatzen duen zerbitzu egokitzat jotzen dira, baita garraio kolektiboarekin konbinatzeko egokitzat ere.



Bizikletaren sustapena eta politika publikoak

- Biztanleriaren % 89k uste du bizikleta garraiobide gisa erabiltzea gizartean oso edo nahiko ondo ikusita dagoela (2014. urtearen antzekoa: % 87).
- % 80 bizikleta bidezko mugikortasuna sustatzeko baliabide publiko gehiago inbertitzearen aldekoa da, eta bereziki honakoetan:
 - Bizikleta-bideak (% 59).
 - Bizikleta-aparkaleku seguruak (% 41).
 - Bizikletan ibiltzen irakasteko hezkuntza-jarduerak (% 27).
- % 66 oso edo nahiko ados dago bere udalerrian ibilgailuen abiadura eta bolumena murrizteko ekintzak gauzatzearekin.
- % 42 oso edo nahiko ados dago automobilaren espazioa mugatzeko, bizikleten zirkulazioa bultzatze aldera neurriak abian jartzeko.
- Gipuzkoan bizikletaren erabilera sustatzeko moduari dagokionez, 10etik 6,3 puntu eman dira (2014an bezala), adinaren eta sexuaren arabera ia alderik gabe.



Antzemandako aldaketa nagusiak (2014 – 2023)

Alderdi positiboak

- Ohiko txirrindularitzaren igoera apala: % 19tik % 23ra.
- Eguneroko txirrindularitza bikoiztu egin da (lana, ikasketak, gestioak, erosketak, zainketak): % 8tik % 15era.
- Txirrindularien joan-etorrietan erabilitako denbora eta luzera handitu egin dira: eguneroko txirrindularien % 41ek 20 minutu baino gehiago behar dituzte. 2014an, berriz, % 12k.
- Bizikletan ibiltzen ez dakitenen ehunekoa ia erdira jaisten da: % 12tik % 7ra.
- Etxe bakoitzeko bizikleten batez besteko kopuruak nabarmen egin du gora: 1,4tik 2,02ra.
- Txirrindularien joan-etorrien segurtasun-pertzepzioa hobetzen da (oso seguru edo nahiko seguru): % 36tik % 43ra.



Antzemandako aldaketa nagusiak (2014 – 2023)

Alderdi negatiboak

- Bizikleta inoiz erabiltzen ez dutenen ehunekoa pixka bat igo da: % 54tik % 62ra.
- Egunerokoak ez diren txirrindulariek ez dute bizikleta eguneroko garraiobide gisa erabiltzeko interes handirik: % 27tik % 13ra.
- Erabilera pertsonalerako bizikleta duten pertsonen ehunekoa zertxobait jaitsi da: % 55etik % 49ra.
- 2023an, bizikleta eguraldi-baldintza txarretan erabiltzeko joera txikiagoa: 2023an, eguneroko erabiltzaileen % 18k erabiltzen zuen Bizikleta. 2014an, berriz, % 28k.