



2022ko urria

**GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN
FORU SAREAREN
ERABILERARI BURUZKO AZTERLANA
2022**

Azterlanaren zuzendaritza teknikoa
Edorta Bergua

Deitel Direct SLko lantaldea
Idoia Martínez
Laura Rodríguez
Ainara López

AURKIBIDEA

1. SARRERA	5
2. METODOLOGIA.....	7
3. TXIRRINDULARIEN ETA BIZIKLETEN EZAUGARRI NAGUSIAK	12
3.1. Adinaren eta generoaren araberako sailkapena	12
3.2. Inkesta egiteko aukeratutako hizkuntzaren araberako sailkapena	15
3.3. Jarduera motaren araberako sailkapena	16
3.4. Txirrindularien sailkapena, laguntzaile kopuruaren arabera	17
3.5. Erabilitako bizikleta mota	19
3.6. Bizikletaren ekipamendu maila (I): txirrina eta argia	23
3.7. Bizikletaren ekipamendu maila (II): haur aulkia.....	28
3.8. Kaskoaren erabilera	28
4. BIZIKLETAREN ERABILERA	32
4.1. Erabilera maiztasuna.....	32
4.2. Joan-etorriaren arrazoia.....	36
4.3. Joan-etorrien distantzia.....	40
4.4. Bizikleta garraibide gisa hautatzeko arrazoiak.....	44
4.5. Bizikletaren erabilera haztearen gaineko eragina	47
5. TXIRRINDULARIEN BALIOESPENA	49
5.1. Txirrindularien segurtasunaren gaineko pertzepzioa	49
5.2. Bizikleta bidearen gaineko balioespena	50
5.2.1. Bide zoruaren egoeraren gaineko balioespena	51
5.2.2. Seinalaztapenaren egoeraren gaineko balioespena	53
5.2.3. Argiztapenaren egoeraren gaineko balioespena	55
5.2.4. Bizikidetza mailen gaineko balioespena	57
5.2.5. Herritarren segurtasunaren pertzepzioari buruzko balioespena.....	59
5.2.6. Bizikleta bideen gaineko balioespen orokorra	62
5.3. Bizikleta bideen sareak garraibidearen hautaketan duen eragina	69
5.3.1. Bidea autoz egiteko aukera.....	69
5.3.2. Bizikleta biderik ez dagoenean erabiltzen den garraibidea	70
6. OINEZKOEN EZAUGARRIAK	74
6.1. Adinaren eta generoaren araberako sailkapena	74
6.2. Inkesta egiteko aukeratutako hizkuntzaren araberako sailkapena	75
6.3. Jarduera motaren araberako sailkapena	76
6.4. Laguntzaile kopuruaren araberako sailkapena	77
7. OINEZKOEN ERABILERA.....	78

7.1. Erabilera maiztasuna	78
7.2. Mugikortasun mota eta desplazamenduaren arrazoia	81
7.3. Joan-etorrien distantzia	83
8. OINEZKOEN BALORAZIOA	86
8.1. Oinezkoek segurtasunari buruz duten pertzepzioa	86
8.2. Oinezkoek bizikleta bideari buruz eginiko balioespena	88
8.2.1. Bide zoruaren egoeraren gaineko balioespena	88
8.2.2. Seinalaztapenaren egoeraren gaineko balioespena	90
8.2.3. Argiztapenaren egoeraren gaineko balioespena	92
8.2.4. Bizikidetza mailen gaineko balioespena	94
8.2.5. Herritarren segurtasunaren pertzepzioari buruzko balioespena	96
8.2.6. Bizikleta bidearen gaineko balioespen orokorra	98
9. ONDORIO NAGUSIAK	104
I. ERANSKINA – FITXA TEKNIKOA	107
II. ERANSKINA – TXIRRINDULARIENTZAKO GALDETEGIA	110
III. ERANSKINA – OINEZKOENTZAKO GALDETEGIA	113
IV. ERANSKINA – INKESTATUTAKO PERTSONEN IRADOKIZUNAK	116
V. ERANSKINA – SEGURTASUNIK GABEKOTZAT JOTAKO PUNTUEN EDO TARTEEN AIPAMENAK	130

1. SARRERA

Azterlan honen helburua da Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sareko erabiltzaileen ezaugarrien berri izatea, izan erabiltzeok oinezkoak, izan txirrindulariak.

2007an Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia sortu zenetik, bi tresna nagusi erabiltzen dira bizikleta bideen funtzionamendua aztertzeko. Alde batetik, txirrindularien eta oinezkoen kontagailu automatikoen sarea, eta, bestetik, erabiltzaileei urtero egiten zaien inkesta — salbuespen izan zen 2020a, urte hartan ezinezkoa izan baitzen inkesta egitea, COVID-19aren pandemiak eragindako osasun alerta egoera zela eta—.

Oso garrantzitsua da bizikleta bideen erabiltzaileei eta erabilerari berari buruzko informazioa eskuratzea, funtsezko alderdia baita Bizikleta Bideen Foru Sarea behar bezala kudeatzeko, proiektuak planifikatzeko eta bideon erabilerara sustatuko duten politika eraginkorrak diseinatzeke.

Azterlanak bederatzi atal ditu orotara. Atariko lehen atal honetan, azterlanaren helburuak zehazten dira, eta, ondoren, bigarren atalean, erabilitako metodologia deskribatzen da.

Hirugarren, laugarren eta bosgarren ataletan, txirrindulariei buruzko informazioa jasotzen da. Hirugarrenean, zehazki, txirrindularien beraien eta erabiltzen dituzten bizikleten ezaugarri nagusiak deskribatzen dira. Hori horrela, adinari, generoaren arabera banaketari, aukeratutako hizkuntzari, jarduera motari eta abarri buruzko datuak zehazten dira. Horretaz gainera, baliaturiko bizikleta motaren, ekipamendu mailaren, kaskoaren erabileraren eta beste zenbait alderdiren gaineko informazioa ere jasotzen da.

Laugarren atalean, txirrindulariek bizikleta erabiltzeko moduari buruzko informazioa jasotzen da: erabileraren maiztasuna, mugikortasun mota, joan-etorrien arrazoia eta distantzia, bizikleta garraibide gisa aukeratu izanaren arrazoia, eta abar.

Azkenik, bosgarren atalean, txirrindularien balioespenak jasotzen dira, askotariko auziak hizpide hartuta, hala nola bizikleta bideekin lotutako alderdiak, segurtasunaren gaineko pertzepzioa eta bizikleta bideen sareak garraibidea hautatzearekin loturik duen eragina.

Hurrengo hiru ataletan, oinezkoen ezaugarriei buruzko xehetasunak jasotzen dira, zer-nola erabiltzen dituzten bizikleta bideak eta zer balioespen egiten duten haien gainean.

Bederatzigarren atalean, azterlanetik eratorritako ondorio nagusiak ageri dira.

Azkenik, bost eranskin daude azterlana osatzeko: fitxa teknikoa, txirrindulariekin zein oinezkoekin erabilitako galdetegi erdua, inkestari erantzun diotenek egindako iradokizunak,

segurtasunik gabeko tarteei edo puntuei egindako aipamenak, eta, azkenik, segurtasunik ezaren arrazoiak.

2. METODOLOGIA

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarea nola erabiltzen den jakiteko, azterketa kuantitatibo bat planteatu da, erabiltzaileei —txirrindulari zein oinezko— aurrez aurre eginiko inkesta baten bidez lortutako emaitzak oinarri hartuta.

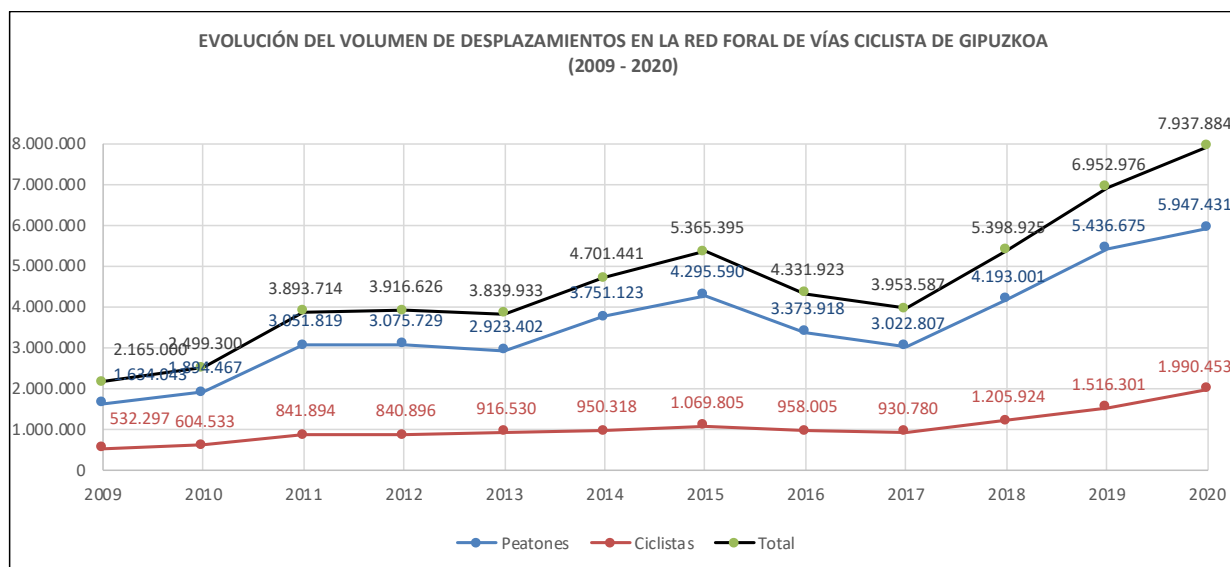
Azterlanaren unibertsoa osatzeko, Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak gainbegiratzen dituen 28 bizikleta bide hauek lanegunetan erabiltzen dituzten pertsonak hartu dira:

1. Azpeitia – Azkoitia
2. Tolosa – Alegia
3. Astigarraga – Martutene
4. Legazpi – Urretxu
5. Azkoitia – Zumarraga
6. Soraluze – Bergara
7. Elgoibar – Maltzaga
8. Zizurkil – Asteasu
9. Beasain – Ormaiztegi
10. Eskoriatza – Aretxabaleta
11. Segura – Idiazabal
12. Azpeitia – Lasao
13. Antzuola – Bergara
14. Segura – Zegama
15. Añorga – Errekalde
16. Leitzaran
17. Irun – Endarlatsa
18. Oñati – Epele
19. Arrasate – Elorregi
20. Elorregi – Bergara
21. Itsasondo – Ordizia
22. Anoeta – Tolosa
23. Lezo – Pasai Donibane
24. Hernani – Astigarraga
25. Lasarte – Usurbil
26. Arrasate – Aretxabaleta
27. Eskoriatza – Leintz Gatzaga
28. Amute

Populazio adierazgarri bat lortzeko, laginketa oinarri ordezkagarri bat erabili da. Horretarako, abiapuntu gisa hartu dira, batetik, Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak egindako kontaketa

automatikoen bidez lortutako emaitzak, eta, bestetik, Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasun eta Garraio Publikoko Zerbitzuak 2020an zenbatutako joan-etorri guztien gainean egindako zenbatespenak.

Grafiko honetan ageri da Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sareko joan-etorrien bolumenen bilakaera historikoa.



2021eko datuak ez daude jasota, izan ere, lurraldean dauden 29 aforalekueetatik 13 zerbitzuz kanpo egon ziren urte horretan, partzialki edo erabat.

Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasun eta Garraio Zerbitzuak egindako kalkuluaren arabera, 2020an 7.937.884 joan-etorri erregistratu ziren orotara, horietatik 5.947.431 (% 75) oinez izan ziren eta 1.990.453 (% 25) bizikletaz.

Inkestak bi laginak aintzat harturik egin dira:

- Alde batetik, 400 txirrindulariko lagina, zeinak % 0,4ko errore marjina ematen baitu % 95eko konfiantza mailarako.
- Eta, bestetik, 150 oinezkoekin osaturiko lagina, zeinak % 0,5eko errore marjina baitu % 95eko konfiantza mailarako.

Laginen errore marjina lortzeko, inkestan parte hartu duten pertsonen joan-etorrien bolumena kalkulatu da, erabilera maiztasunari buruzko erantzunetatik abiatuta. Datu horiek Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarean 2020rako zenbatetsitako joan-etorrien guztizko bolumenarekin lotu dira.

Lagina egiteko, konglomeratuen analisia erabili da metodo gisa. Azterketa unibertsoari dagozkion bizikleta bideak hiru taldetan sailkatu dira, erregistratzen duten joan-etorrien

kopuruaren arabera. Ondoren, zortzi bide aukeratu dira, eta egin beharreko inkesten kopuru jakin bat esleitu zaio talde eta ibilbide bakoitzari proportzionalki.

2018ko azterlanera arte, hauek izan ziren lagin adierazgarria osatzen zuten zortzi bideak:

1. Azpeitia – Azkoitia.
2. Tolosa – Alegia.
3. Astigarraga – Martutene.
4. Legazpi – Urretxu.
5. Azkoitia – Zumarraga.
6. Soraluze – Bergara.
7. Zizurkil – Asteasu.
8. Eskoriatza – Aretxabaleta.

2019an, bi aldaketa egin ziren zortzi bide biltzen dituen lagin adierazgarri horretan, 2017ko txirrindularien eta oinezkoen zenbaketa emaitzak kontuan hartuta:

1. Azpeitia – Azkoitia.
2. Tolosa – Alegia.
3. Astigarraga – Martutene.
4. Legazpi – Urretxu.
5. Azkoitia – Zumarraga.
6. Oñati – Epele.
7. Añorga – Errekalde.
8. Eskoriatza – Aretxabaleta.

2021eko eta 2022ko azterlanak egiteko landa lana egin bitartean, Añorga – Errekalde bidea itxita egon da obrak direla eta, eta, haren ordez, Zizurkil – Asteasu bidea hartu da aintzakotzat. Horrenbestez, **zortzi bide hauek** baliatu dira Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarearen erabilerari buruzko 2022ko azterlanerako **lagin adierazgarrian**:

1. Azpeitia – Azkoitia.
2. Tolosa – Alegia.
3. Astigarraga – Martutene.
4. Legazpi – Urretxu.
5. Azkoitia – Zumarraga.
6. Oñati – Epele.
7. Zizurkil – Asteasu.
8. Eskoriatza – Aretxabaleta.

Zortzi bide horietako bakoitzean egin beharreko inkesta kopuruaren banaketa egokitu egin da, txirrindularien eta oinezkoen edukierei buruz eskuragarri dauden azken datuak aintzakotzat hartuta (2020. urtea). Beraz, inkesten banaketa 2021eko azterlanerako erabilitako berdina da.

BIZIKLETA BIDEAK

TXIRRINDULARIEI
EGINIKO INKESTAK

OINEZKOEI
EGINIKO

GUZTIRA

INKESTAK			
1. AZPEITIA – AZKOITIA	46	37	83
2. TOLOSA – ALEGIA	78	14	92
3. ASTIGARRAGA – MARTUTENE	97	22	119
4. LEGAZPI – URRETXU	48	37	85
5. AZKOITIA – ZUMARRAGA	43	10	53
6. OÑATI – EPELE	54	18	72
7. ZIZURKIL – ASTEASU	16	6	22
8. ESKORIATZA – ARETXABALETA	18	6	24
GUZTIRA	400	150	550

Horretaz gainera, aurreko inkestetan bezalaxe, eskuzko zenbaketa bat egin da erabiltzaileen artean (inkestatuak eta inkestatu gabeak), eta bereizi egin dira garraiobidea eta generoa. Helburua izan da generoaren araberrako banaketari buruzko informazio egiaztatua eskuratzea, aldagai hori kontrolatu ahal izateko, eta, ondoren, emaitzak haztatu beharrik ba ote den jakiteko.

Erabiltzaileen eskuzko zenbaketa hautatutako zortzi bizikleta bideetan egin da, inkestak egin diren egun berberetan (2022ko ekainaren 27tik uztailaren 15era bitartean) eta inkesta egiteko erabilitako ordutegian (astelehenetik ostiralera, 07:30etik 19:30era). 2022ko inkesta datak zertxobait aldatu dira aurreko edizioetakoekin konparatuta, baina ez da nabarmendu eraginik emaitzen alderagarritasunari dagokionez.

Zenbaketa egiteko, inkesta taldeko pertsona batek eskuz erregistratzen zituen bidearen bi noranzkoetako erabiltzaileak, horretarako bereziki prestatutako inprimaketan, eta bereizi egiten zituen desplazamendu mota (txirrindulariak, oinezkoak eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak) eta generoa (emakumeak eta gizonak). Eskuzko zenbaketa hori 30 minutuko aldietan egin da, 2 ordutik behin.

Kontaktetan mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak (MPI) ere sartu dira, eta guztira 20 zenbatu dira; hau da, 2021ean baino askoz kopuru txikiagoa (112 izan ziren guztira urte hartan).

Eskuzko kontaktetan jasotako datuen arabera, hauxe da bizikleta bideen erabiltzaileen generoaren araberrako banaketa, desplazamendu motaren arabera:

Bizikleta bideen erabiltzaileen eskuzko zenbaketaren banaketa, generoaren arabera

	GIZONAK	EMAKUMEAK
TXIRRINDULARIAK	% 74	% 26
OINEZKOAK	% 53	% 47
MPI	% 95	% 5

Inkestatutako laginaren generoaren arabera banaketa korrelazioan jarrita dago erabiltzaileen eskuzko kontaktetan lortutako banaketarekin.

Inkestan parte hartu duten bizikleta bideen erabiltzaileen laginaren banaketa, generoaren arabera

	GIZONAK	EMAKUMEAK
TXIRRINDULARIAK	% 74	% 26
OINEZKOAK	% 53	% 47

Azterlan honetan jasotako datuak aztertzerakoan, eta, bereziki, 2013tik lortutako datuak alderatzen direnean, kontuan hartu behar da zenbait aldaketa egin zirela urte horretan analisi unibertsoari eta informazioa biltzeko metodoari loturik. Hauexek dira:

- a) 2013a baino lehen hautatutako unibertsoak eguneroko joan-etorriak baino ez zituen kontuan hartzen, eta alde batera uzten zituen kirolarekin edo aisialdiarekin loturiko erabilerak. Erabiltzaile guztien errealitatearen berri izateko, erabiltzaile guztiak barnean hartuta osatu zen unibertso hori 2013tik aurrera.
- b) Aurreko informazioa biltzeko metodoa hautatutako egunetan ahalik eta inkesta gehien egitea zen, eta, ondoren, lortutako datuak haztatzen ziren (inkestatutako pertsonen kopurua eta generoaren arabera banaketa). 2013az geroztik, ordea, alde aurretik ezartzen dira laginen tamainak, eta datuak generoaren arabera haztatzen dira, behar izanez gero.
- c) Lehen esan bezala, 2019an aldatu egin zen azterketarako lagin adierazgarria osatzen duten zortzi bideen hautaketa. Hautaketa horretatik kanpo geratu ziren Soraluze – Bergara eta Zizurkil – Asteasu, eta, aldiz, barnean hartu ziren Oñati – Epele eta Añorga – Errekalde. Hala ere, 2021eko eta 2022ko azterlanerako, zerbitzuz kanpo dago Añorga – Errekalde bidea obrak direla medio, eta, beraz, Zizurkil – Asteasu ipiniko da haren ordez.
- d) Inkestak egiteko erabilitako galdetegietan, item berri bat sartu zen 2019an, txirrindulariei zein oinezkoiei egiten dituzten joan-etorrien distantziari buruz galdetzeko.
- e) Azkenik, adierazi behar da generoarekin eta zaintzarekin lotutako mugikortasunari buruzko galderak sartu direla 2022an erabilitako galdetegietan.

3. TXIRRINDULARIEN ETA BIZIKLETEN EZAUGARRI NAGUSIAK

3.1. Adinaren eta generoaren arabera sailkapena

Eskuzko kontaktetatik lortutako datuen arabera, **txirrindularien % 74 gizonetzkoak dira eta % 26, berriz, emakumezkoak.**

Emakume txirrindularien ehunekoak puntu 1 igo da 2021arekin alderatuta, eta orain arteko kopururik altuenera iritsi da. Alabaina, oraindik ere ikusten da alde handia ageri dela generoen artean, hiriarteko bizikleta bideetan bizikletaz ibiltzeari dagokionez.

Zenbaki horiek behar bezala balioesteko, kontuan hartu behar da txirrindularitzan ageri den genero arrakala ohikoa dela Europa osoan. Europako osasun inkesten arabera, bizikleta erabiltzen duten emakumeen ehunekoak % 33koa zen 2020an¹. Espainiako Estatuko hirietan txikiagoa da alde hori. Dena den, emakumeen ehunekoak ez da % 39tik gorakoa, Valentzian² eta Donostian³, esaterako. Nazioarteko datuek argi eta garbi erakusten dute: txirrindularien arteko genero arrakala hori hausteko, beharrezkoa da banaketa modalean bizikletaz egiten diren bidaien ehunekoak gutxienez % 7ra iristea. Kopuru hori urrun dago oraindik Gipuzkoako errealitatetik, eta ziklabilitate eta segurtasun baldintzak nabarmen hobetuta bakarrik lor daiteke.

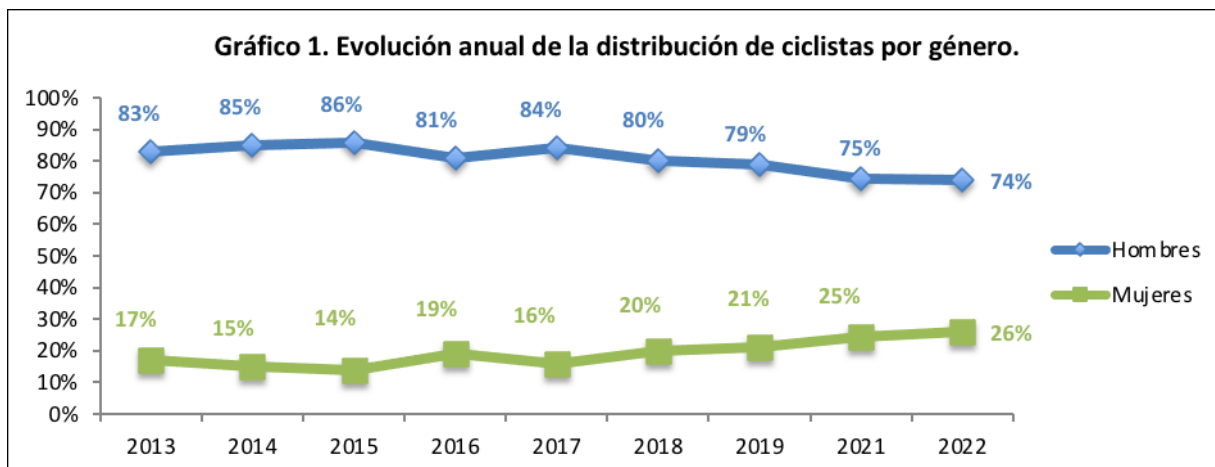
Bizikleta Bideen Foru Sarearen kasuan, emakumeen erabileraren datu apalak loturik daude sare hori lotzen duten udalerrietan erregistraturiko zenbakiekin, eta horri gehitu behar zaio gaur egun sare horretako erabilera nagusia kirola praktikatzearekin dagoela lotuta (% 53). Aurrerago ikusiko dugunez, sare horretan txirrindularitza kirol gisa praktikatzera joaten diren emakume txirrindularien portzentajea % 35 da, eta gizonen kasuan, berriz, % 59ra iristen da proportzio hori.

Adinaren arabera banaketan ikus daitekeenez, emakume txirrindularien ehunekoak % 41era igotzen da 12 eta 44 urte bitartekoen artean, eta % 33ra 0 eta 11 urte bitartekoen artean. Ehuneko hori bat-batean jaisten da 65 urtetik gorako artean (% 8).

¹ Bizikletaren kontuak. Bizikleta efektuari zenbakiak jartzen. Gea21. ConBici - Bizikleta Defendatzeko Koordinakundea. 2022.

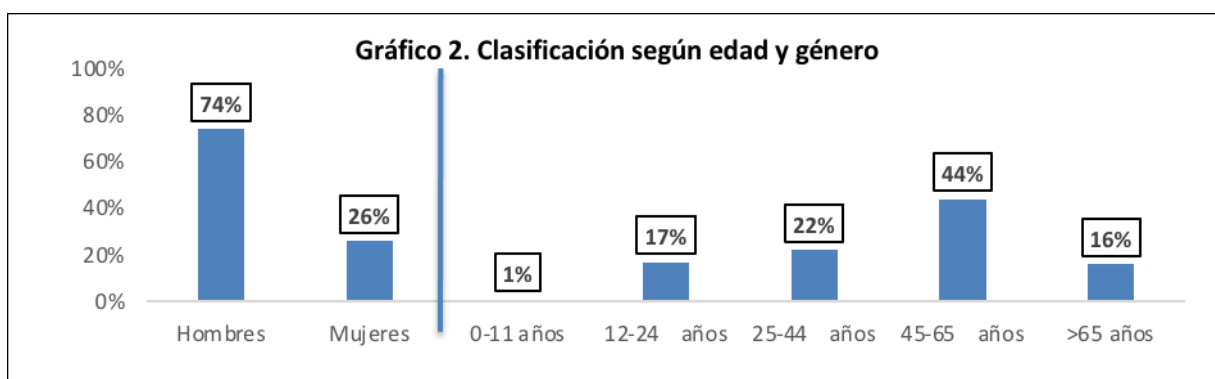
² Valentzia hirian txirrindularien kontaktak ebaluatzeko proposamena. Esther Anaya. Bizikletaren Valentziako Agentzia. 2019.

³ Bizikletaren Behatokia. 2019-2020ko memoria. Donostiako Udala. Cristina Enea Fundazioa. 2021.

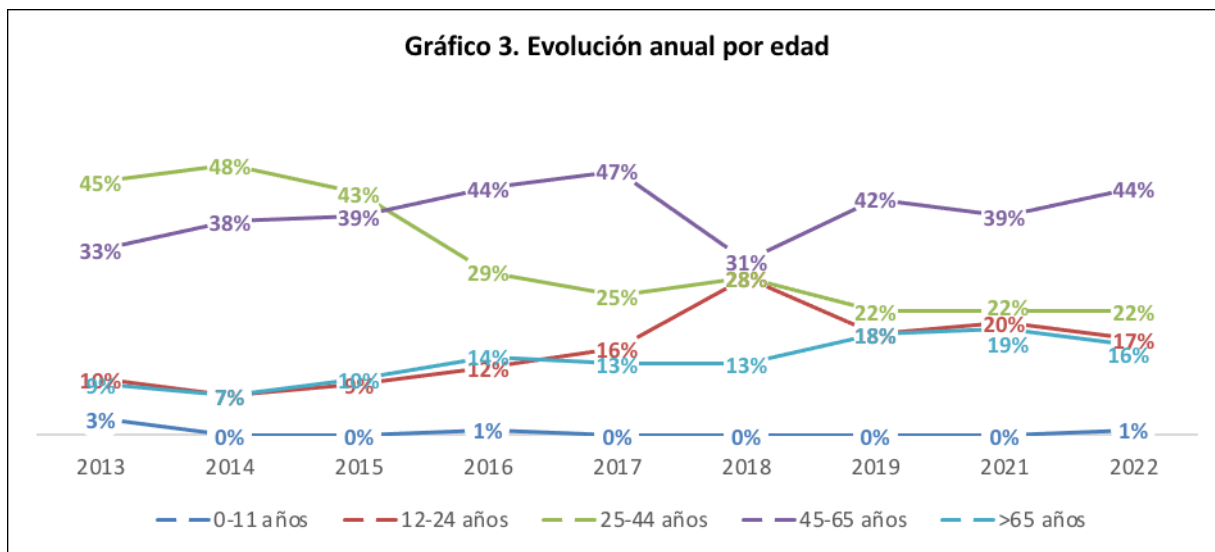


Adinari dagokionez, txirrindularien % 44k 45 eta 65 urte bitarte dituzte, eta % 22k, berriz, 25 eta 44 urte artean. Hau da, txirrindularien % 66k 25 eta 65 urte bitarte dituzte, % 18k 25 urte baino gutxiago, eta gainerako % 16k, azkenik, 65 urte baino gehiago. Datu horiek Gipuzkoako biztanleriaren adinaren arabera banaketarekin alderatuz gero⁴, ikusten da adin-talde gazteenek (0-11 urte) eta, bereziki, zaharrenek (66 urte eta gehiago) ordezkartza txikia dutela txirrindularien artean (hau da, biztanleriaren % 9 eta % 23, hurrenez hurren). 45 eta 65 urte bitarteko txirrindulariak, berriz, proportzioan gainordezkaturata daude (biztanleriaren % 32 osatzen badute ere, adin horretakoak dira txirrindularien % 44). Lehenbiziko kasuan, horren azalpena da hurrek mendekotasun handiagoa dutela tutoreekiko mugitzeko orduan; adin handieneko pertsonen artean, berriz, askok dituzte bizikleta hartzea eragozten dieten mugikortasun arazoak, eta, gainera, arrisku pertzepzio handiagoa dute.

Txirrindularien batez besteko adina 47 urtekoa da, 2021ean lortutako emaitzen antzekoa. Txirrindularien batez besteko adina oinezkoena baino 15 urte txikiagoa da.



⁴ Iturria: EUSTAT, "Euskal Autonomia Erkidegoko biztanleria lurralde-eremuen arabera, jaiotza-urteari (urtekoa) eta sexuari jarraikiz. 2001– 2022".



Bilakaeran ikusten da txirindularien adin taldeen araberako banaketaren ehunekoak 2021eko azterlanean lortutakoen antzekoak direla.

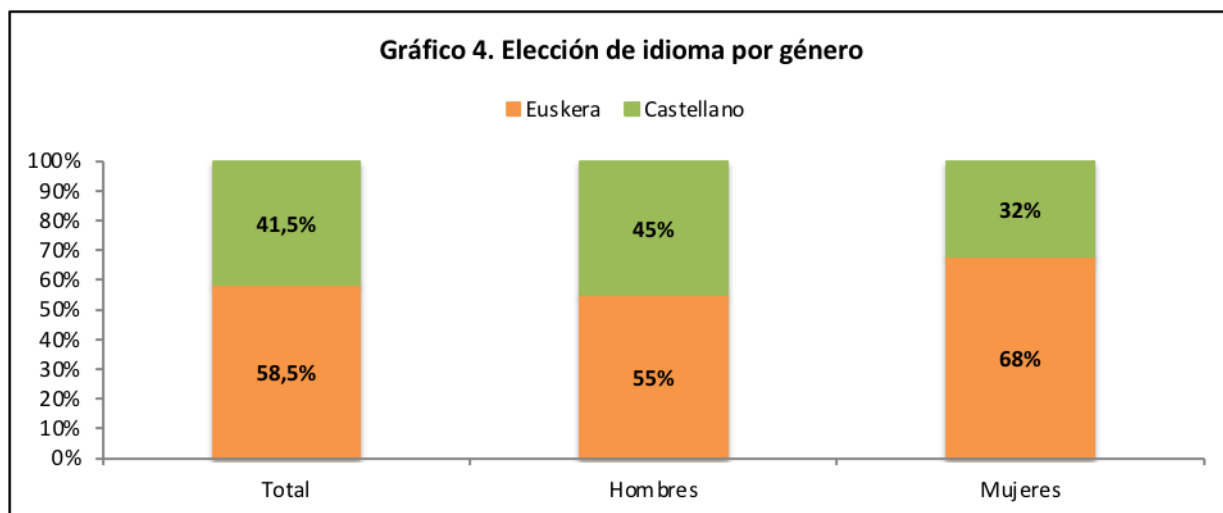
3.2. Inkesta egiteko aukeratutako hizkuntzaren arabera sailkapena

2022an lortutako datuen arabera, euskarak jarraitzen du izaten elkarrizketatutako txirrindularien hizkuntza nagusia inkestari erantzuterakoan: % 59k aukeratzen du hizkuntza hori, nahiz eta portzentaje hori 2021eko azterketan lortutakoa baino 4 puntu txikiagoa izan.

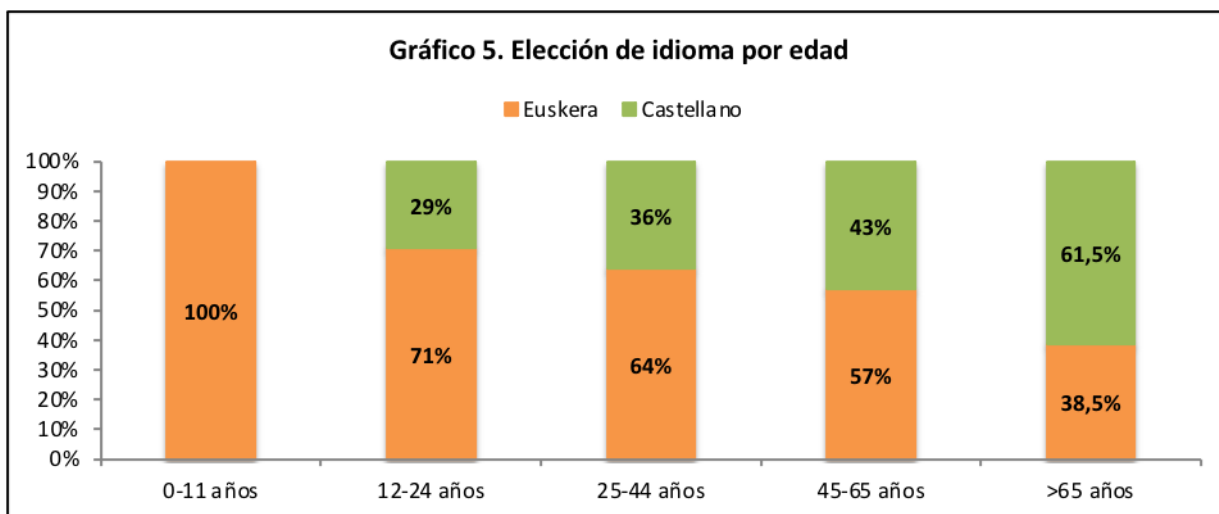
Aurreko azterlanetan bezala, hizkuntza hautatzerakoan ere alde nabarmenak ikusten dira generoaren eta adinaren arabera.

Generoari dagokionez, oraindik ere ikusten da euskara aukeratzen duten emakumeen ehunekoa (% 68) handiagoa dela gizonena (% 55) baino.

Era berean, eta adinaren arabera lortutako emaitzei dagokienez, oraindik ere nabaria da joera bat: zenbat eta gazteagoa izan, orduan eta gehiago erabiltzen da euskara inkestari erantzuteko.



Era berean, eta adinaren arabera lortutako emaitzei dagokienez, joera berberari eusten zaio: zenbat eta gazteagoa, orduan eta gehiago erabiltzen da euskara inkestan. Hori horrela, 25 urtetik beherakoen % 72k aukeratzen du euskara; ehuneko hori % 64ra jaisten da 25 eta 44 urte bitartekoaren artean, % 57ra 24 eta 65 urte bitartekoaren artean eta % 39ra 65 urtetik gorakoaren artean.

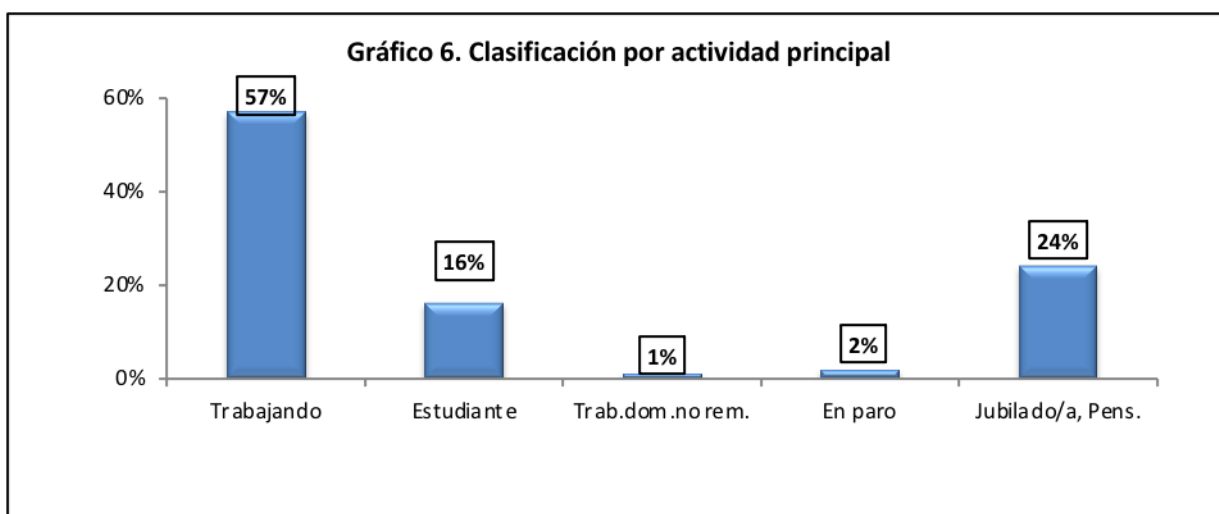


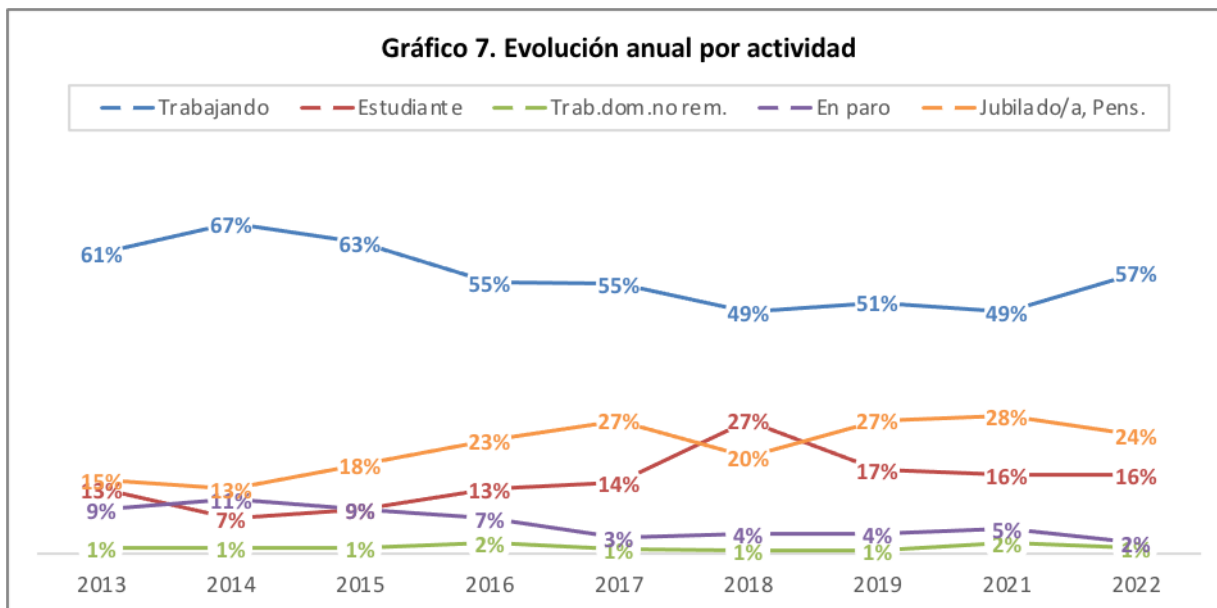
3.3. Jarduera motaren araberako sailkapena

Txirrindularien % 57k adierazi dute okupatuta daudela edo lanean ari direla, hau da, 2021ean baino 8 puntu handiagoa da emaitza hori.

Erretiratuen edo pentsiodunen ehunekoa 4 puntu jaitsi da (% 24), langabeena 3 puntu (% 2), eta ordaindu gabeko etxeko lanak egiten dituztela adierazten dutenena, azkenik, puntu 1 (% 1).

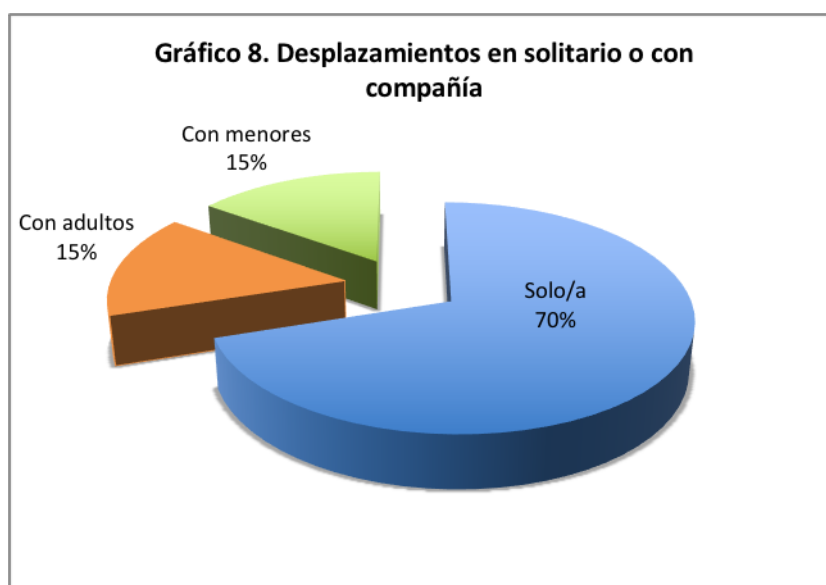
2022an, ikasleen ehunekoa mantendu egin da 2021arekin alderatuta (% 16).





3.4. Txirrindularien sailkapena, laguntzaile kopuruaren arabera

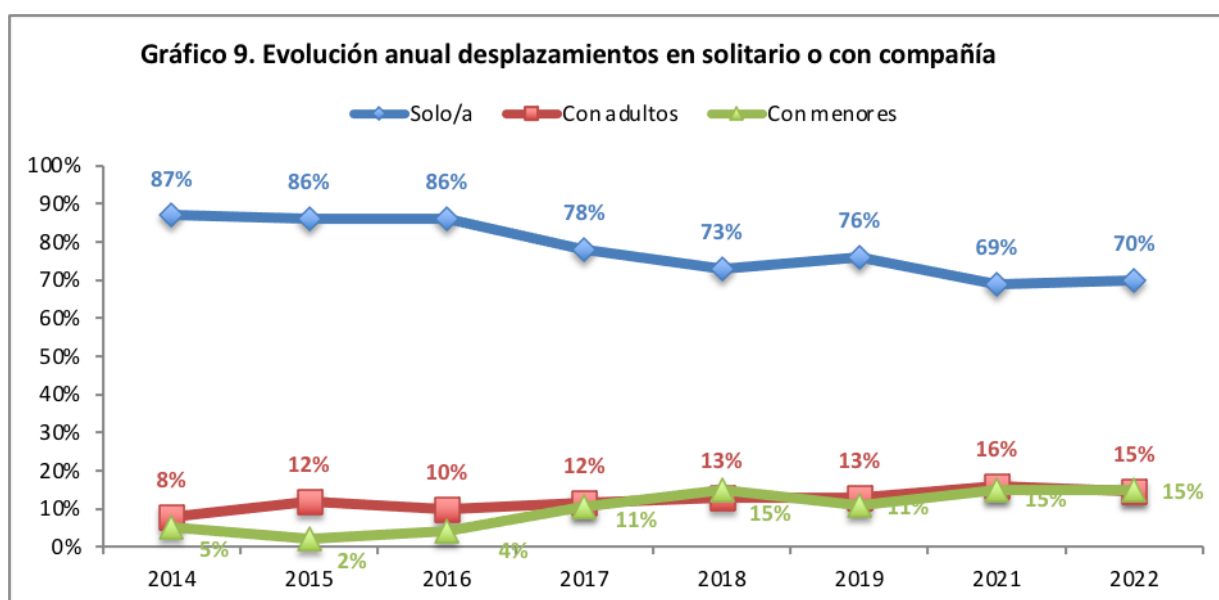
Txirrindulari gehienek (% 70) bakarrik egiten dituzte joan-etorriak; hau da, puntu 1 gehiago 2021eko emaitzekin alderatuta. % 15 gutxienez heldu batek lagunduta joaten da (1,3 laguntzailerekin, batez beste), eta gainerako % 15 adingabeekin (2 laguntzailerekin, batez beste).



Norbaitek lagunduta doazen txirrindularien % 64 laguntzaile bakarrarekin joaten dira, % 16 bi laguntzailerekin, % 13 hiru laguntzailerekin, % 5 laurekin, eta gainerako % 2a bost txirrindularik lagunduta.

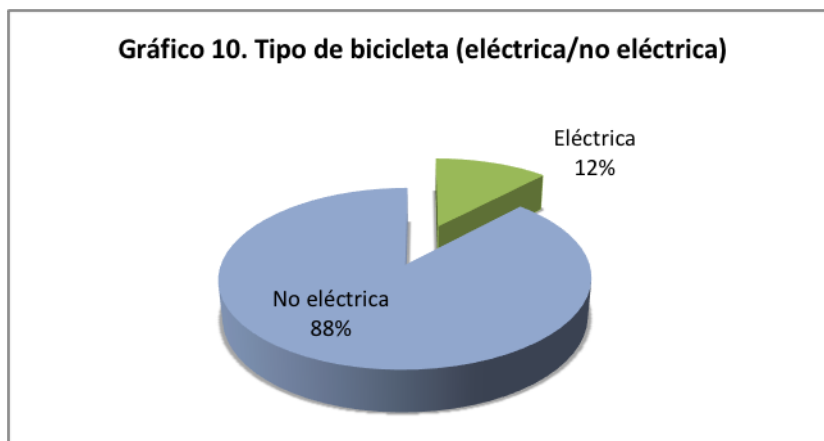
Datu horiek aurreko urteetan lortutakoekin alderatuz gero (ikusi 9. grafikoa), nabarmentzen da 2022an lortutako ehunekoak 2021ean lortutakoen antzekoak direla.

Bakarrik egindako desplazamenduak ohikoagoak dira oraindik ere eguneroko joan-etorriak egiten dituztenen artean (% 83) aisialdiagatik edo kirolagatik ibiltzen direnen artean baino (% 67).

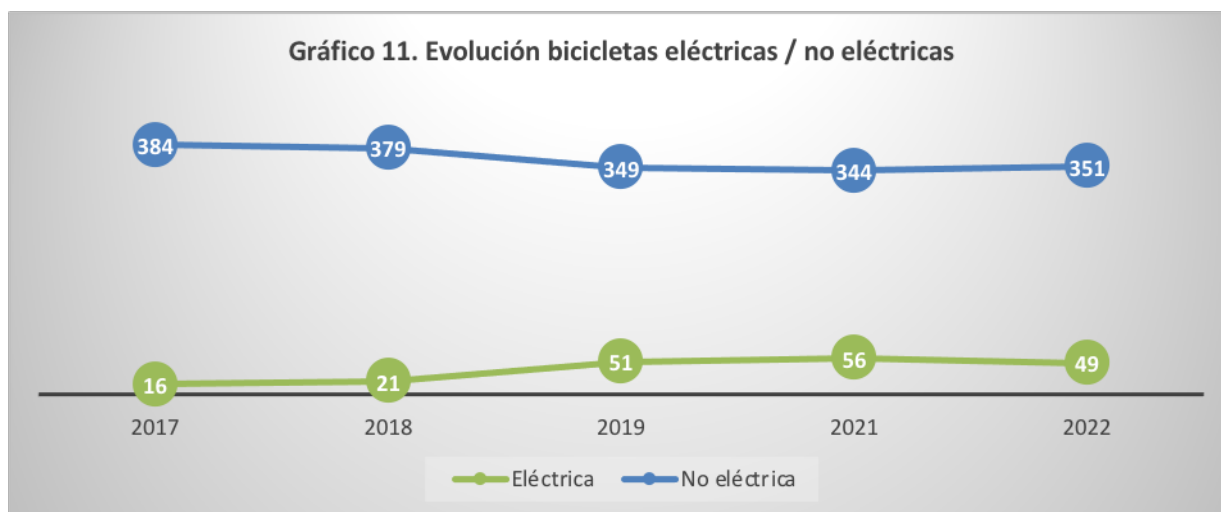


3.5. Erabilitako bizikleta mota

2022an bildutako datuen arabera, bizikleta elektrikoak guztietatik % 12 dira, hau da, 2021ean baino 2 puntu gutxiago.



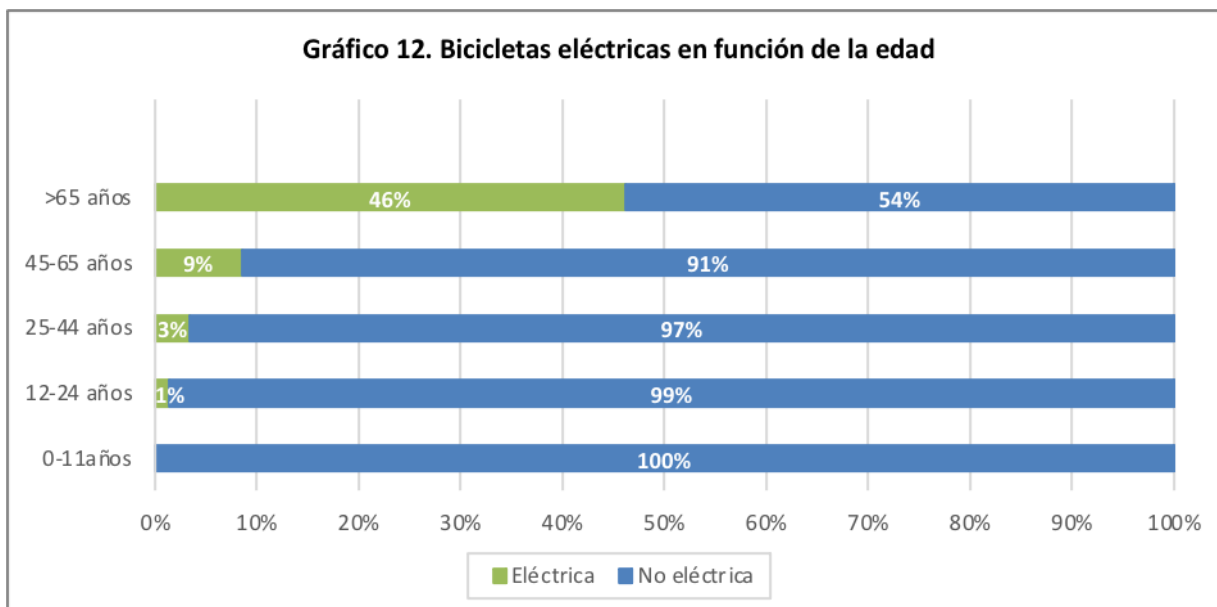
2017az geroztik —urte hartan hasi ziren bizikleta elektrikoak erregistratzen—, gero eta presentzia handiagoa zuten bizikleta bideetan. Hala ere, aurten atzerakada erregistratu dute.



Lortutako emaitzen arabera, bizikleta elektrikoen erabilera handiagoa da gizonen artean (% 15) emakumeen artean baino (% 6). Datu horiek 2019an lortutakoekin alderatuz gero, ikusten da nabarmen jaitsi dela bizikleta elektrikoak erabiltzen dituzten emakumeen ehunekoak, 2021ean % 16 izatetik 2022an % 6 izatera igaro baita.

Bizikleta elektrikoen erabileran alde nabarmenak ageri dira oraindik ere, inkestatutako pertsonen adina aintzakotzat hartzen baldin badugu. Hori horrela, 65 urtetik gorako taldean

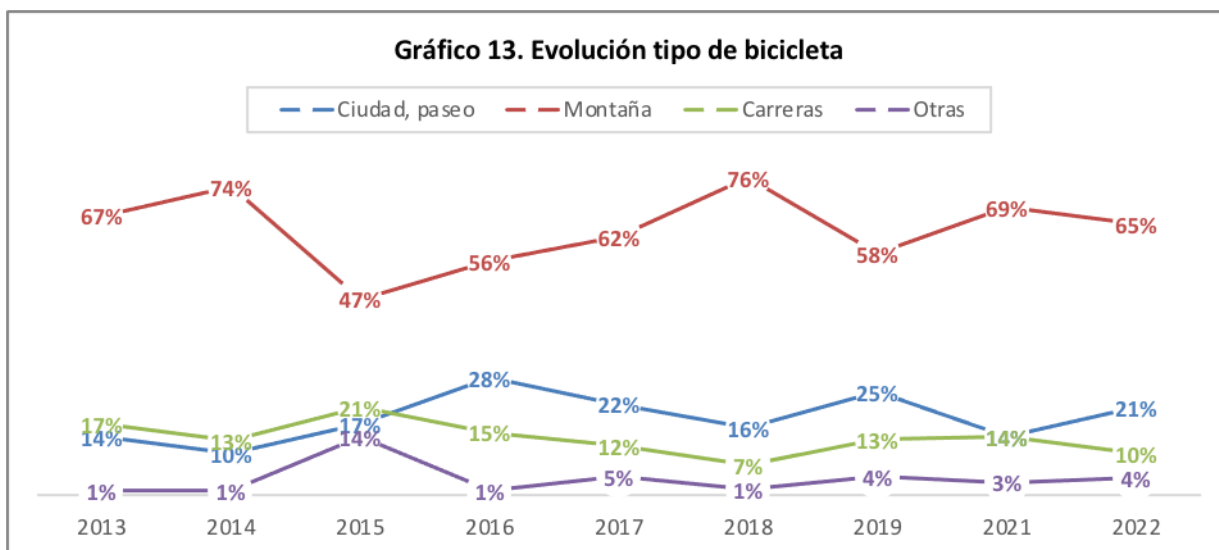
bizikleta elektrikoek erabilera % 46ra iristen da (2021ean baino 17 puntu gehiago), baina ehuneko hori % 9ra jaisten da 45 eta 65 urte bitarteko taldean. 25 eta 44 urteko taldean, azkenik, % 3ra. 25 urtetik beherako taldean, bizikleta elektrikoek presentzia ia hutsala da, % 1, alegia.



Erabilitako bizikleta motari dagokionez, emaitzen arabera, % 65 mendikoak dira, % 21 hirikoak (edo paseokoak), beste % 10 lasterketakoak eta gainerako % 4a beste mota batzuetakoak. Banaketa hori bat dator Bizikleta Bideen Foru Sarean nagusi den erabilerarekin, aisiari eta kirol praktikei lotuta, mendikoak eta lasterketetakoak baitira bizikleta erabilienak.

Bizikleta elektrikoek segmentuan mendiko ehunekoa 2 puntu txikiagoa da (% 63), eta hirikoa (edo paseokoa), berriz, 12 puntu handiagoa (% 33). Gainerako % 4a beste mota batzuetakoak dira.

2021ean lortutako datuei dagokienez, 7 puntu igo da hiriko (edo paseoko) bizikleten ehunekoa, eta, aldiz, 4 puntu jaitsi da mendiko bizikletena eta lasterketakoa.

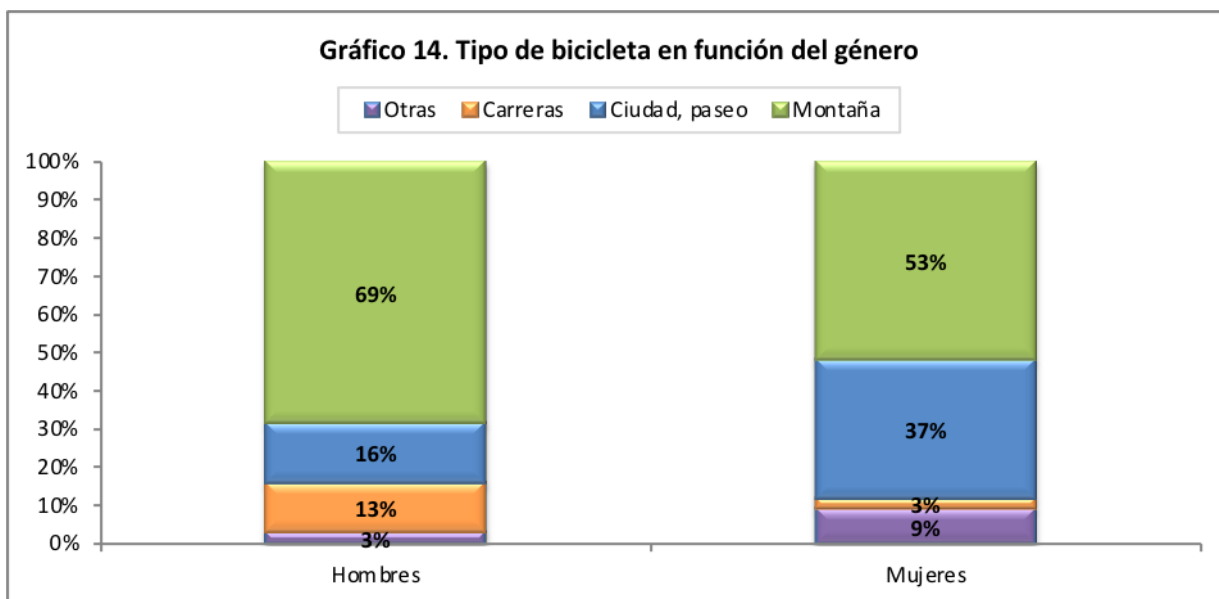


Aurreko azterlanetan bezala, alde nabarmenak ageri dira erabilitako bizikleta motari dagokionez gizon-emakumeen artean. Mendikoa da bizikleta mota nagusia, gizonen artean % 69koa da, eta emakumeen artean, berriz, % 53koa da. Emakumeen artean mendiko bizikleten erabilera % 3 puntu igo da bizikleta mota horren erabilera; gizonen artean, berriz, 7 puntu jaitsi da. Hori horrela, 2021ean 26 puntu izatetik 2022an 16 puntu izatera murriztu da aldea.

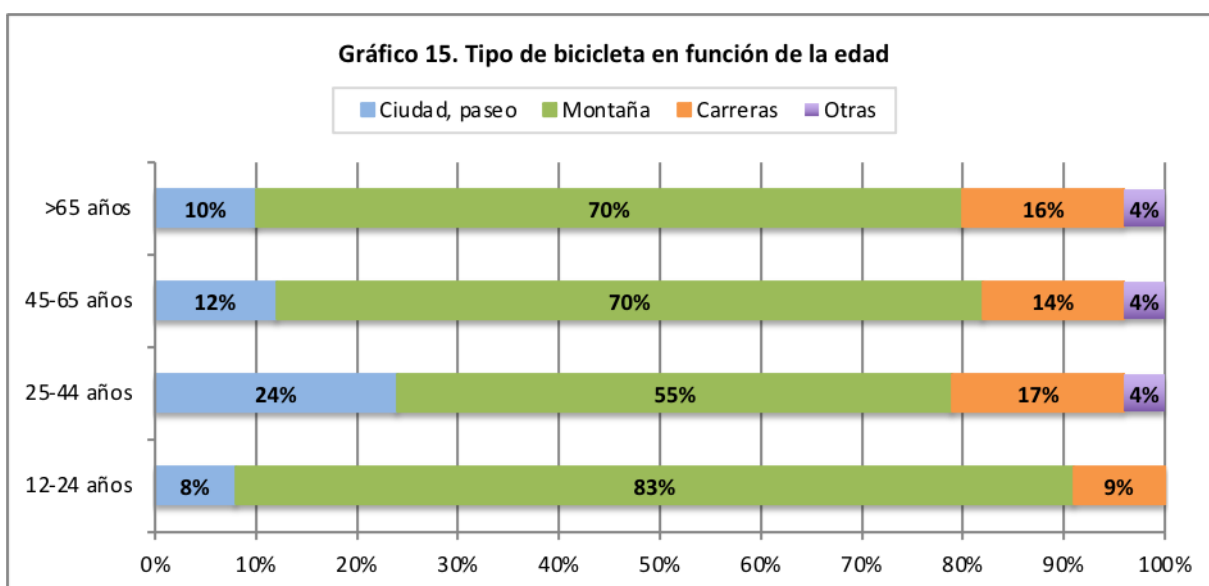
Hiriko bizikletaren erabilera 2021ean lortutakoen antzeko kopuruetan mantentzen da emakumeen artean (% 38 erregistratu zen 2021ean, eta 2022an, berriz, % 37), eta 11 puntu igo da gizonen artean (2021ean % 4, eta 2022an, aldiz, % 16).

Gizonen % 13k eta emakumeen % 3k erabiltzen dituzte lasterketetako bizikletak; erabilera 4 puntu jaitsi da gizonen artean eta puntu 1 emakumeen artean.

Azkenik, emakumeen % 7k eta gizonen % 3k beste bizikleta mota batzuk erabiltzen dituzte, batez ere tolesgarriak (% 1,8) eta mistoak edo hibridoak (% 1,5).



Erabilitako bizikleta mota adinaren arabera aztertuz gero, ikusten da mendiko bizikleta dela nagusi adin-talde guztietan, nahiz eta gutxiago erabiltzen den 25 eta 44 urte bitarteko txirrindularien artean.



Hiriko edo paseoko bizikleten igoera orokorra nabari da 2021eko datuekin alderatuta, 25-44 urte bitarteko adin-taldean izan ezik, bere horretan jarraitzen baitu talde horretan.

Bizikleta motari buruzko datuak garraio bide hori erabiltzeko arrazoiekin lotzen baditugu, ikus dezakegu mendiko bizikleta dela kasu guztietan gehien erabiltzen dena. Nolanahi ere, nabarmentzekoa da mota horretako bizikletak asko erabiltzen direla ikastera joateko, eta horrek esan nahi du ikasleek erabiltzen dituztela, edozein dela ere joan-etorri mota.

1. taula. Bizikleta mota, joan-etorriaren arrazoien arabera

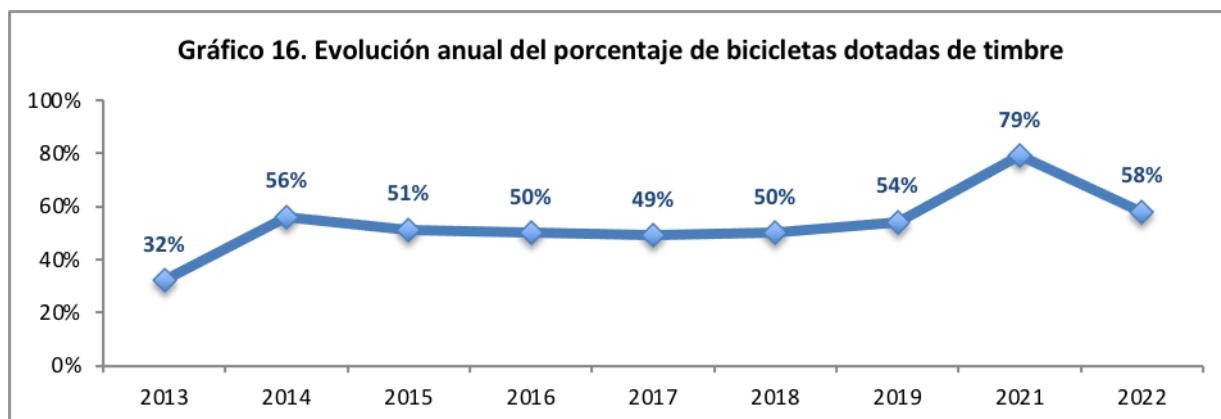
	Joan-etorriaren arrazoia					Guztira
	Lana	Ikasketak	Zaintza, kudeaketak, erosketak	Aisia, paseoa	Kirola	
Hirikoa, paseokoa	18 % 32	1 % 20	7 % 32	35 % 33	25 % 12	86 % 22
Mendikoa	26 % 46	4 % 80	11 % 50	66 % 62	152 % 72	259 % 65
Lasterketetakoak	8 % 14	0 % 0	2 % 9	2 % 2	28 % 13	40 % 10
Bestelakoak	5 % 9	0 % 0	2 % 9	3 % 3	5 % 2	15 % 4
Guztira	57 % 14	5 % 1	22 % 6	106 % 27	210 % 53	400 % 100

3.6. Bizikletaren ekipamendu maila (I): txirrina eta argia

Txirrina eta argia bizikleta baten ekipamenduaren funtsezko elementuak dira, oso garrantzitsuak biak ala biak, Bizikleta Bideen Foru Sareko erabiltzaileen segurtasuna eta haien arteko bizikidetzat bermatzeko.

2021ean, nabarmen egin zuen gora txirrina eta/edo argia zuten bizikleten ehunekoak. Hala ere, 2022an lortutako emaitzek erakusten dute asko jaitsi dela ekipamendu horiek dituzten bizikleten ehunekoa, eta, ildo horretan, 2019an lortutakoen antzeko datuak izan dira.

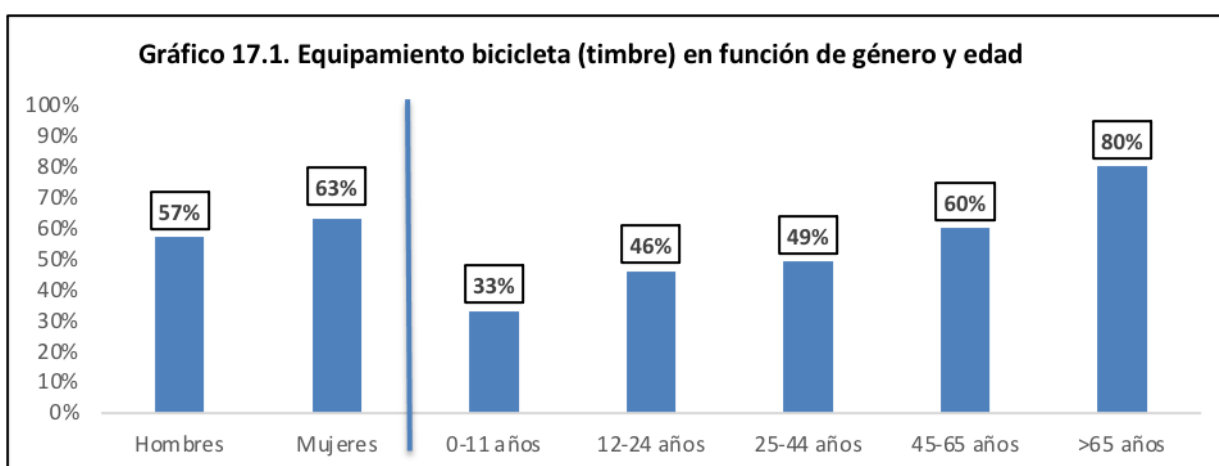
Txirrina erabiltzea oso baliagarria izan daiteke tentsio egoerak eta istripuak saihesteko, eta, gainera, nahitaezkoa da eramatea, bizikleta edozer eratakoa dela ere. Txirrina duten bizikleten ehunekoa % 58koa da, hau da, 21 puntuko jaitsiera 2021ean lortutako emaitzekin alderatuta, nahiz eta serie historikoaren joerak progresio arinki positiboa erakusten digun.



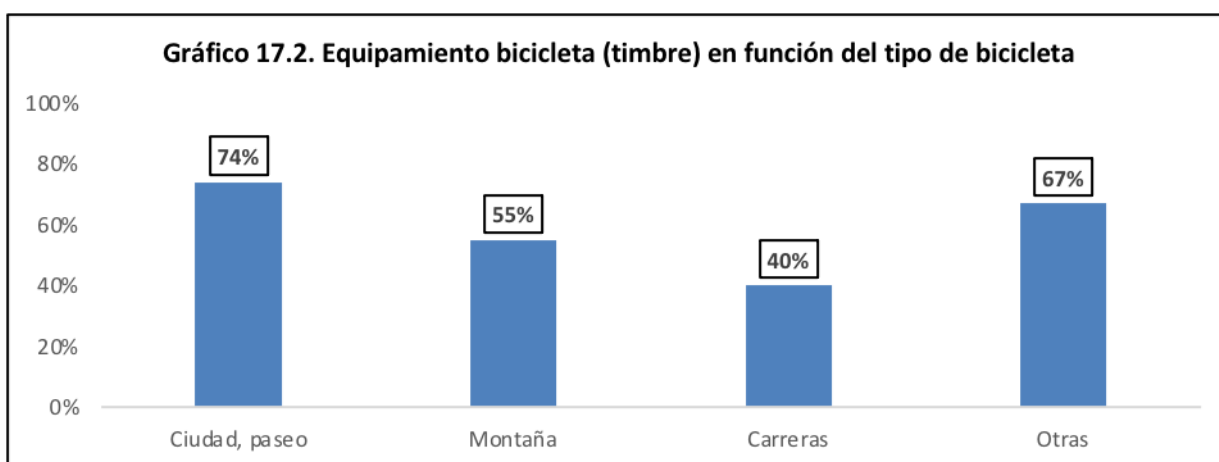
Hala ere, bizikleta gehienek dute txirrina oraindik ere, bai emakumeen kasuan (% 63), bai gizonen kasuan (% 57).

Hori bai, alde nabarmenak ikusten dira adinaren arabera emaitzetan. Izan ere, 65 urtetik gorako pertsonen kasuan, bizikleten % 80k dauka txirrina. Ehuneko hori % 60ra jaisten da 45-65 urteko pertsonen bizikletetan, % 49ra 25-45 urtekoen txirrinduetan, eta % 46ra, azkenik, 25 urtetik gorako bizikletetan.

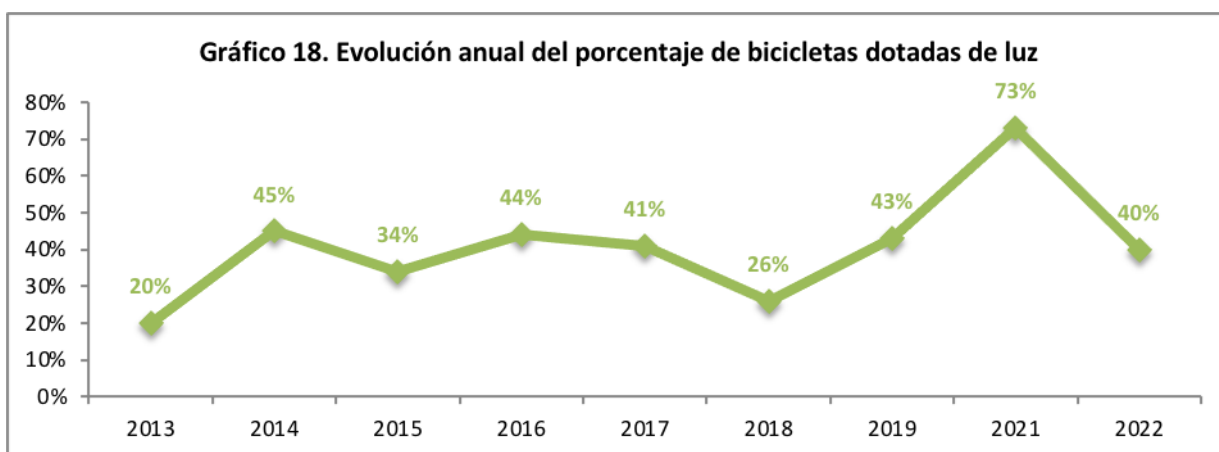
Txirrina duten bizikleten ehunekoak behera egin du adin-talde guztietan, batez ere 65 urtetik beherakoetan.



Bizikleta motaren arabera ere jaitsiera orokorra ikusten da, bereziki mendiko bizikleten eta lasterketako kasuan.

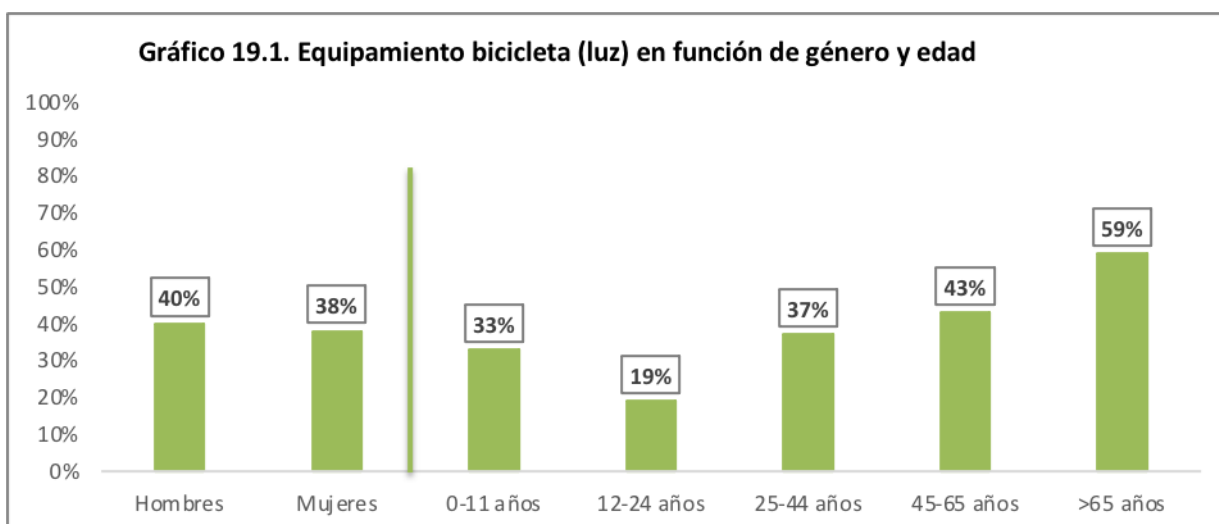


Argia oso elementu erabilgarria da ikuspena handitzeko, eta nahitaezkoa da argiak piztuta ibiltzea ilunabarraren eta egunsentiaren artean, bai eta tunelak eta azpiko pasabideak zeharkatzean ere. Argia duten bizikleten ehunekoak % 40koa da, txirrina dutenak baino 18 puntu txikiagoa. 2021ean lortutako emaitzekin alderatuta, 23 puntuko jaitsiera erregistratu da, nahiz eta ehuneko hori aurreko inkestetan erregistratutakoan antzekoa izan.

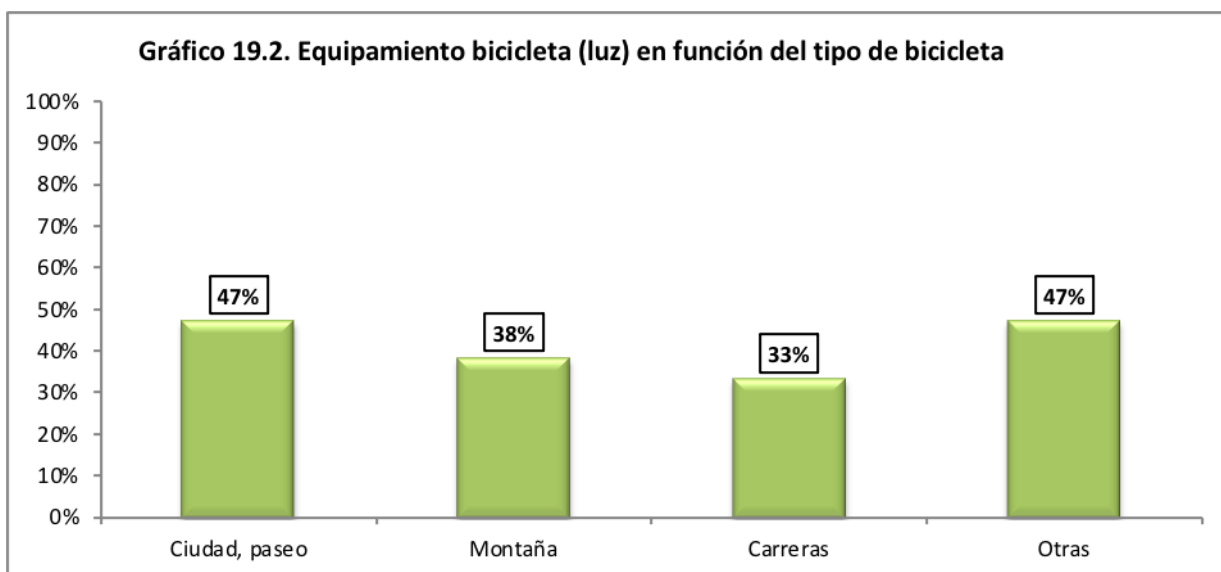


Emakumeen kasuan 41 puntuko jaitsiera ikusten da, eta % 38ra iristen dira; gizonen kasuan, berriz, jaitsiera 31 puntukoa da, eta % 40ra iristen dira.

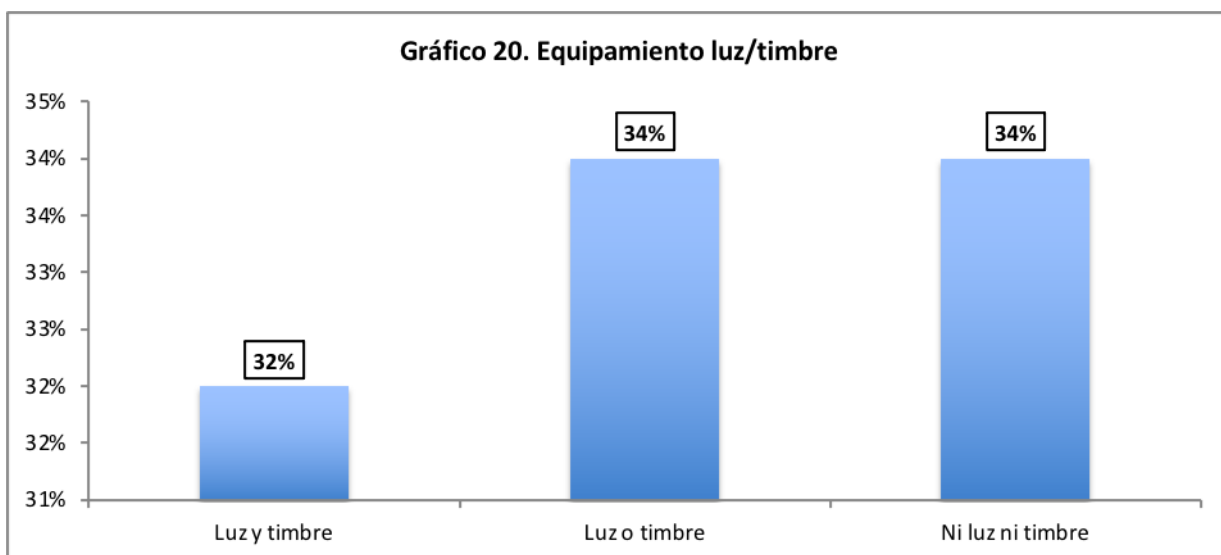
Adinari dagokionez, adin talde guztietan ikusten bada ere beherakada nabarmena, 25 urtetik beherakoek erabiltzen dute gutxien ekipamendu hori (% 19). Argiz hornitutako bizikleten ehunekoak gora egiten du inkestatutako txirrindularien adinak gora egin ahala.

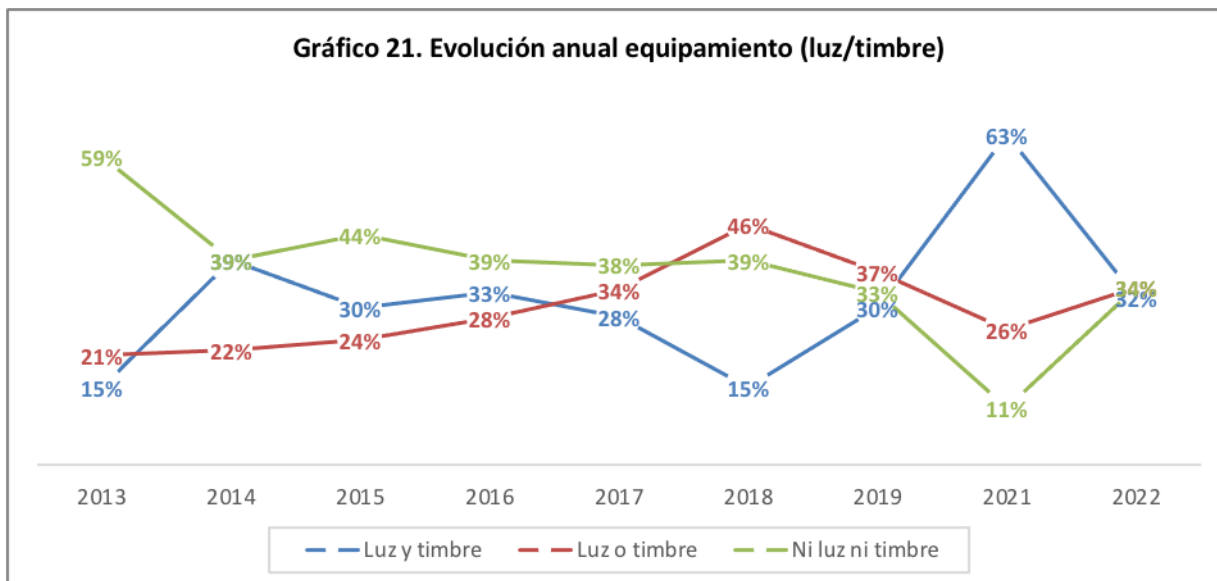


Argiz hornitutako bizikleten ehunekoak handiagoa da hiriko bizikletetan (edo paseokoetan), % 47ra iristen baita. Mendiko bizikleten kasuan, ehuneko hori % 38ra jaisten da, eta lasterketako bizikletek dute gutxien ekipamendu hori (% 33).



Bi osagarriak (argia eta txirrina) dituzten bizikletak % 31 dira, 2021ekoaren ia erdia. Hirukoiztu egin da bi osagarriotako bat ere ez duten bizikleten ehunekoak, 2021ean % 11 izatetik 2022an % 34 izatera.





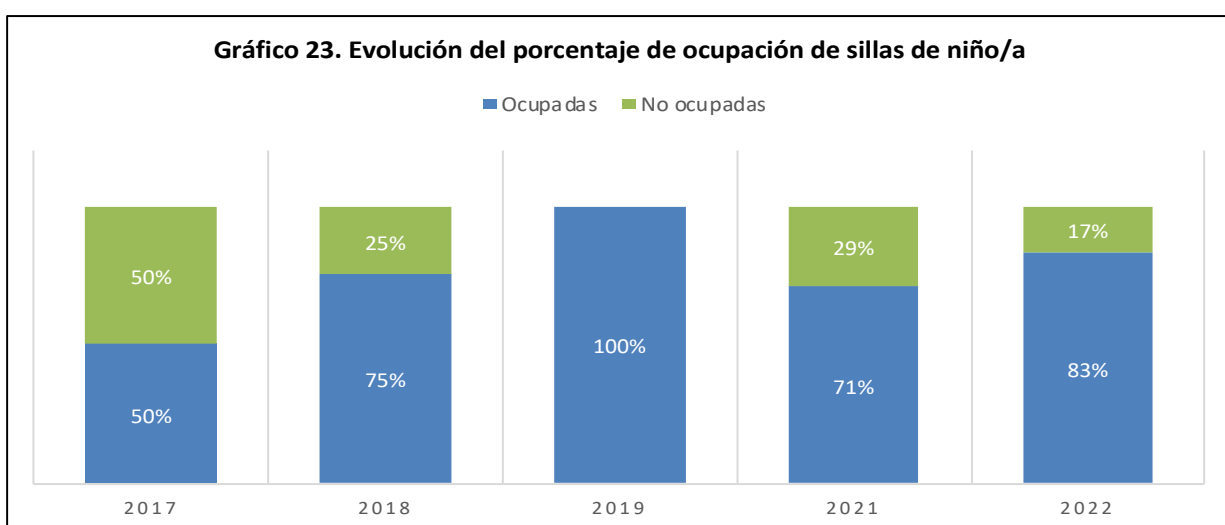
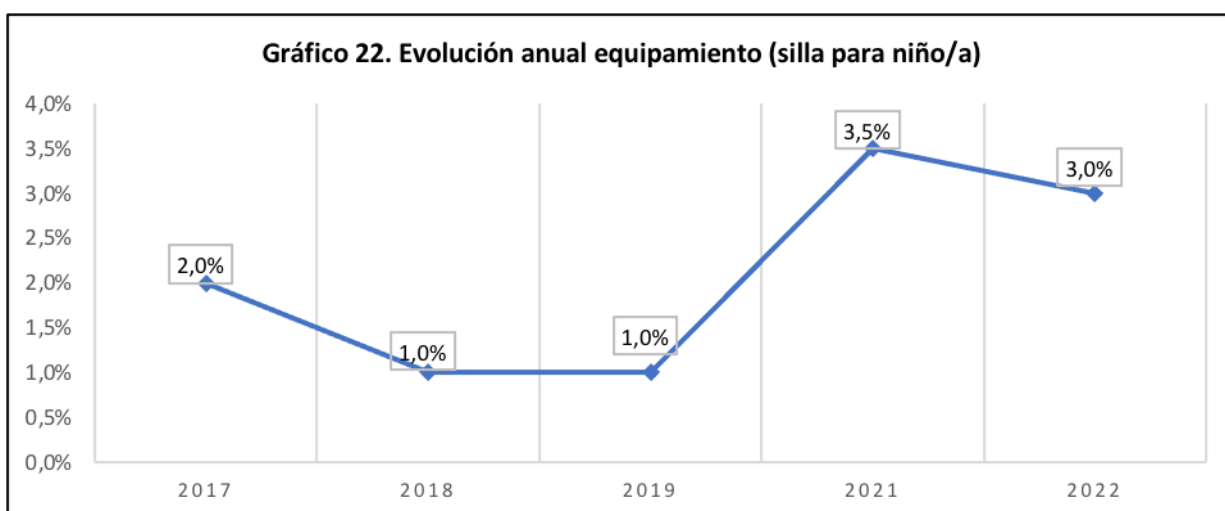
Ekipamendu mailari buruzko datuak (argia eta tinbrea) mugikortasun motaren arabera aztertuz gero, berriz ere egiaztatzen da gabezia hori nabarmen handiagoa dela aisialdirako eta kirolerako erabiltzen diren bizikletetan, eguneroko erabilerarako erabiltzen direnetan baino. Era berean, ekipamendu hori 34 puntu jaitsi da lehenengoetan (% 30), eta 16 puntu eguneroko erabilerakoetan (% 41). Bi kasuetan, nabarmen igo da bi elementu horietako bat ere ez duten bizikleten ehunekoa.

2. taula. Ekipamendua (argia/txirrina), joan-etorriaren arrazoien arabera

	Mugikortasun mota		Guztira
	Eguneroko mugikortasuna	Aisia eta kirola	
Argia eta txirrina	31 % 41	97 % 30	128 % 32
Argia edo txirrina	36 % 48	100 % 31	136 % 34
Ez argirik, ez txirrinik	17 % 23	119 % 37	136 % 34
Guztira	84	316	400

3.7. Bizikletaren ekipamendu maila (II): haur aulkia

Haur aulkia duten bizikleten kopurua %3 da, hau da, 2021ean baino puntu erdi gutxiago. Kasuen % 83an aulkiak okupatuta zeuden inkesta egiteko unean.

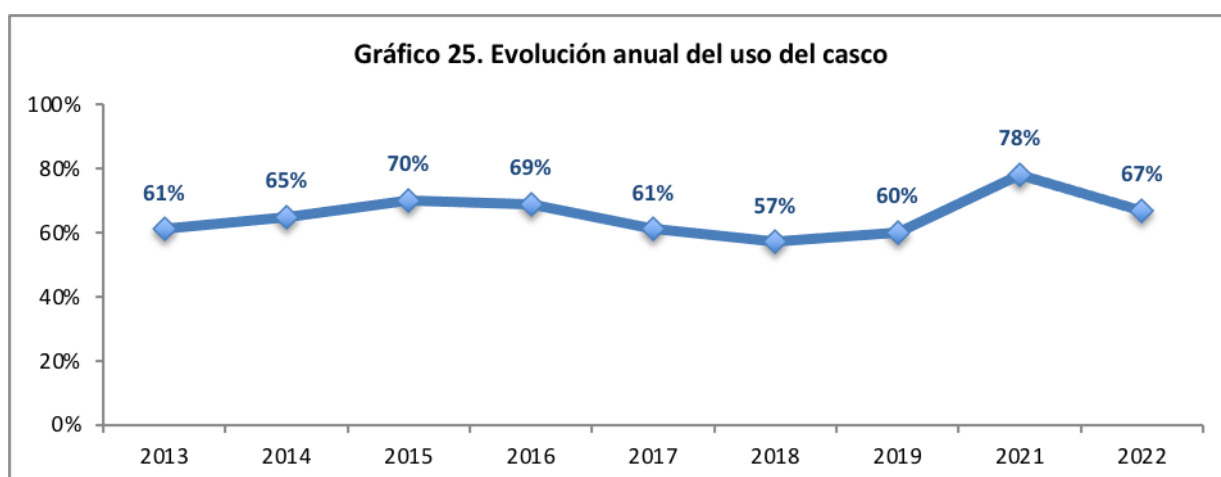
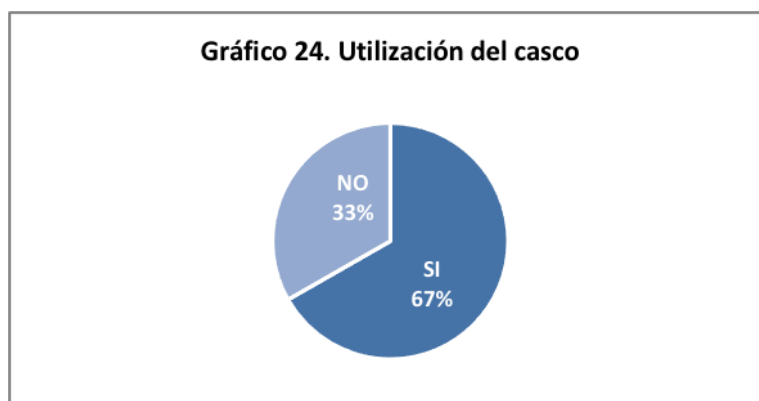


3.8. Kaskoaren erabilera

Egindako inkestari esker, Bizikleta Bideen Foru Saretik igarotzen diren txirrindulariek kaskoa zenbateraino erabiltzen duten jakin dezakegu⁵.

⁵ Trafikoari eta Bide Segurtasunari buruzko Legearen 47. artikulua ezartzen duenez, 16 urtetik beherako txirrindulariek eta hiriarteko bideetan zirkulatzen duen edozein txirrindularik nahitaez erabili behar du kaskoa. Foru Sareko bidegorriak ez dira

Bildutako datuen arabera, inkesta egin zaien txirrindularien % 67k zeraman kaskoa aldean; hau da, 11 puntu jaitsi da portzentaje hori 2021ean lortutako emaitzekin alderatuta. Jaitsiera hori gorabehera, lortutako ehunekoa serie historikoaren balio tartearen goiko aldean dabil oraindik ere, hau da, % 57 eta % 70 artean beti, 2021ean izan ezik.



Txirrindularien artean, kaskoaren erabileraren jaitsiera bereziki nabarmentzekoa da emakumeetan, 24 puntuko jaitsiera erregistratu baita (% 72 ziren 2021ean, eta 2022an, berriz, % 48). Gizonen kasuan ere gutxiago erabiltzen da kaskoa, 2021ean % 80k baliatzen zuten, eta 2022an, berriz, % 73k.

Kaskoaren erabilerarekin lotutako aldea, generoaren arabera, 8 punturaino jaitsi zen 2021ean, baina areagotu egin da atzera, eta 25 puntura iritsi da.

3. taula. Kaskoaren erabilera, generoaren arabera

Generoa	Guztira
---------	---------

sartzen hiriarteko bidearen lege kategorian, zeinak ibilgailu motordunen zirkulazio orokorrerako bideei egiten baitie erreferentzia. Bizikleta Bideen Foru Sarean, beraz, ez da nahitaezkoa 16 urte edo gehiagoko txirrindulariek kaskoa erabiltzea.

		Gizonak	Emakumeak	
Kaskoaren erabilera	BAI	218	49	267
		% 73	% 48	% 67
	EZ	79	54	133
		% 27	% 52	% 33

Adinari dagokionez, adin talde guztietan da nagusi kaskoaren erabilera, 12 eta 24 urte bitarteko txirrindulariengan izan ezik (% 41); eta, 25 urtetik aurrera, areagotu egiten da pixkanaka-pixkanaka.

4. taula. Kaskoaren erabilera, adinaren arabera

		Adina					Guztira
		0-11 urte	12-24 urte	25-44 urte	45-65 urte	> 65 urte	
Kaskoaren erabilera	BAI	2	28	56	126	55	267
		% 67	% 41	% 64	% 72	% 85	% 67
	EZ	1	41	31	50	10	133
		% 33	% 59	% 36	% 28	% 15	% 33

Kaskoaren erabilerari buruzko datuak mugikortasun motaren arabera aztertuz gero, ikusten da gehiago erabiltzen jarraitzen dutela aisialdiagatik edo kirolagatik desplazatzen diren pertsonen (% 69), baina portzentaje hori 12 puntu jaitsi da 2021ean lortutako emaitzekin alderatuta. Eguneroko joan-etorriak egiten dituztenen artean (lana, ikasketak, erosketak eta kudeaketak), 8 puntu jaitsi da kaskoaren erabilera, eta inkestatutako pertsonen % 57k erabiltzen du.

5. taula. Kaskoaren erabilera, mugikortasun motaren arabera

		Mugikortasun mota		Guztira
		Eguneroko mugikortasuna	Aisia eta kirola	
Kaskoaren erabilera	BAI	42	225	267
		% 57	% 69	% 67
	EZ	42	91	133
		% 39	% 28	% 33

Kaskoaren erabilerari buruzko datuak, mugikortasun motaren arabera banaturik, koherenteak dira erabilitako bizikleta motaren araberrako datuekin. Lasterketetako bizikletan ibiltzen diren pertsonen % 93k erabiltzen dute kaskoa, eta hiriko edo paseoko bizikletak erabiltzen dituztenen % 55ek.

Bi mugikortasun moten arteko alde hori iraunkorra da denboran, eta bi faktorek eragin dezakete:

- a) Kaskoa erabiltzeak traba handiagoa eragiten die lanera doazen pertsoneri (izerdi gehiago, orrazkerarekin arazoak) bizikleta kirola egiteko hartzen dutenei baino, azken horiei kaskoa erabiltzeak ez baitie eragiten traba bera.
- b) Kirol txirrindularitzan hartutako arrisku maila handiagoa da (abiadura biziagoa, zirkulazio bolumen handia duten edo egoera txarrean dauden bideak erabiltzea, eta abar), eta horrek babes handiagoa sentitu nahia eragingo luke. Era berean, bizikleta modalitate horretan joan-etorri gehiago egiten dira hiriarteko sare orokorrean, eta, kaskoa erabili ezean, gerta liteke isunak ezartzea.

Bizikleta elektrikoei dagokienez, txirrindu horiek erabiltzen dituzten pertsonen % 88k eramaten dute kaskoa. Horren arrazoa babes handiagoa izatea litzateke, abiadura handiagoan ibiltzen baitira eta, beraz, areagotu egiten baita istripuak izateko arriskua eta, izanez gero, istripuon larritasuna.

6. taula. Kaskoaren erabilera, bizikleta motaren arabera

		Bizikleta mota					Guztira
		Elektrikoa	Hirikoa, paseokoa	Mendikoa	Lasterketetakoa	Bestelakoak	
Kaskoaren erabilera	BAI	43	47	178	37	5	267
		% 88	% 55	% 69	% 93	% 33	% 67
	EZ	6	39	81	3	10	133
		% 12	% 45	% 31	% 8	% 67	% 33

4. BIZIKLETAREN ERABILERA

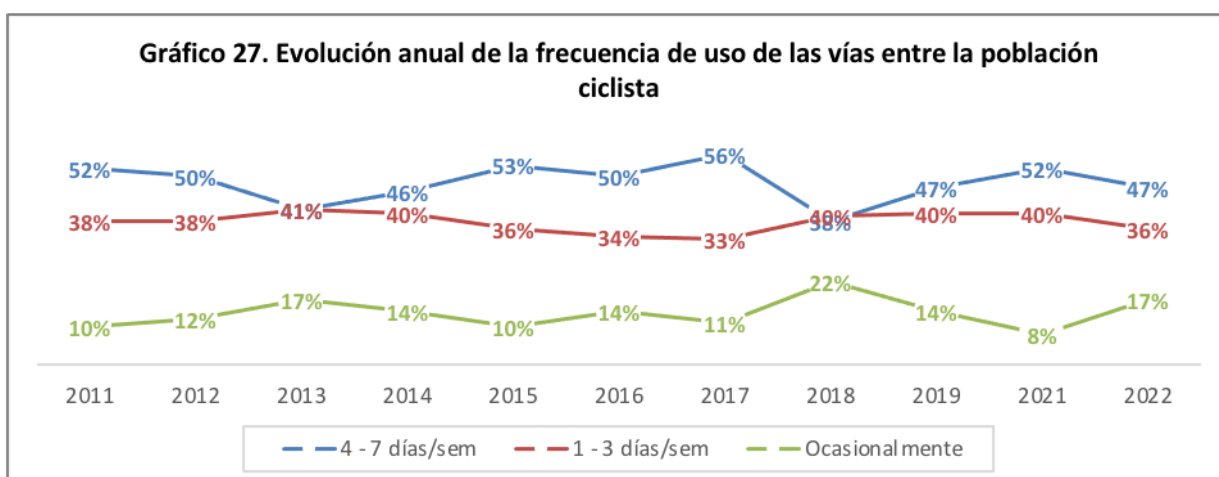
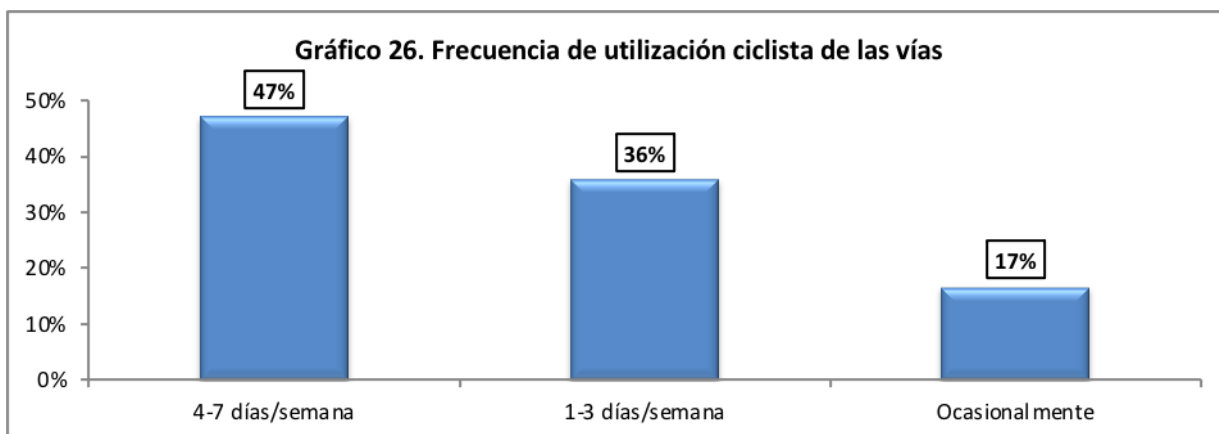
4.1. Erabilera maiztasuna

Bizikleta Bideen Foru Sareko bizikletak erabiltzeko maiztasunari buruzko datuek sarearen onarpen eta fidelizazio mailei buruzko informazioa ere ematen dute.

Inkestan parte hartu duten txirrindularien % 47k adierazi dute gutxienez astean lau aldiz erabiltzen dutela bizikleta bidea, hau da, 2021ean baino bost puntu gutxiago.

% 36k adierazi du astean 1-3 aldiz erabiltzen duela bidea, 2021ean baino lau puntu gutxiago, eta gainerako % 17k noizean behin erabiltzen duela, aurreko urtean baino bederatzire puntu gehiago.

Aurreko inkestarekin alderatuta aldaketak ageri diren arren, serie historikoaren balioen tartean jarraitzen dute emaitza horiek.



Generoaren arabera datuek adierazten dutenez, maiztasun altuetan ehuneko bera ageri da gizonen eta emakumeen artean (% 47).

Bizikleta bideak noizean behin erabiltzen dituzten gizonen ehunekoa % 15ekoa da, eta emakumeen kasuan, berriz, 7 puntu handiagoa (% 22).

7. taula. Erabilera maiztasuna, generoaren arabera

	Generoa		Guztira
	Gizonak	Emakumeak	
4-7 egun/aste	141 % 47	48 % 47	189 % 47
1-3 egun/aste	112 % 38	32 % 31	144 % 36
Noizean behin	44 % 15	23 % 22	67 % 17
Guztira	297 % 74	103 % 26	400 % 100

Alde nabarmenak ageri dira bideak egunero erabiltzen dituzten txirrindularien eta kirolerako edo aisiarako erabiltzen dituztenen artean. Hori horrela, lehenengoen % 73k astean 4 aldiz erabiltzen dituzte gutxienez bideak, eta bigarrenen % 41ek.

Eguneroko txirrindularitzaren kasuan, maiztasun altu hori hamar puntu jaitsi da 2021arekin alderatuta (% 83), eta kirol edo jolas erabilerari dagokionez, berriz, lau puntu jaitsi da (% 45 erregistratu zen 2021ean).

8. taula. Erabilera maiztasuna, mugikortasun motaren arabera

	Mugikortasun mota		Guztira
	Eguneroko mugikortasuna	Aisialdia, kirola	
4-7 egun/aste	61 % 73	128 % 41	189 % 47
1-3 egun/aste	17 % 20	127 % 40	144 % 36
Noizean behin	6 % 7	61 % 19	67 % 17
Guztira	84 % 21	316 % 79	400 % 100

Alde hori langileen maiztasun handiak eragiten du bereziki; izan ere, % 84k gutxienez astean lau aldiz erabiltzen dituzte bideak. Joan-etorriak ikasketengatik egiten dituzten pertsonen artean, aldiz, % 20k baino ez dute erabiltzen bizikleta.

9. taula. Erabilera maiztasuna, joan-etorriaren arrazoiaren arabera

	Joan-etorriaren arrazoa					Guztira
	Lana	Ikasketak	Zaintza, kudeaketak, erosketak	Aisia, paseoa	Kirola	
4-7 egun/aste	48 % 84	1 % 20	12 % 55	53 % 50	75 % 36	189 % 47
1-3 egun/aste	8 % 14	1 % 20	8 % 36	31 % 29	96 % 46	144 % 36
Noizean behin	1 % 2	3 % 60	2 % 9	22 % 21	39 % 19	67 % 17
Guztira	57 % 14	5 % 1	22 % 6	106 % 27	210 % 53	400 % 100

Adinaren eta erabilera maiztasunaren arteko lotura aztertuz gero, hauxe ondoriozta daiteke: zenbat eta zaharrago, orduan eta maizago erabiltzen direla bizikleta bideak. Hala, 65 urtetik gorakoek artean erregistratzen da astean gutxienez 4 bidaiako maiztasunaren ehuneko

handiena (% 55), nahiz eta ehuneko horrek behera egin duen adin talde guztietan, aurreko inkestarekin alderatuta.

10. taula. Erabilera maiztasuna, adinaren arabera

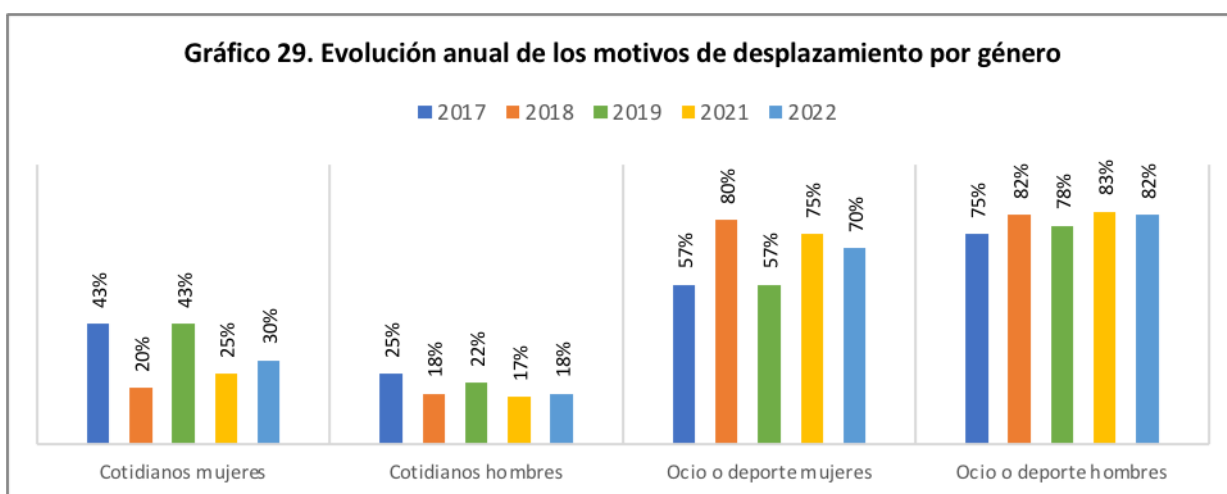
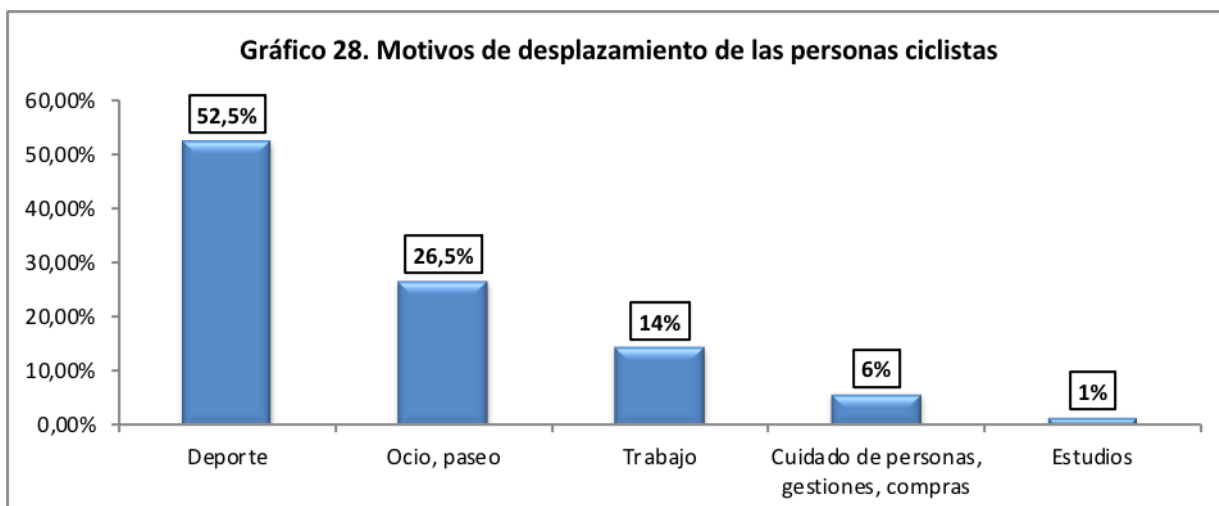
						Guztira
	0-11 urte	12-24 urte	25-44 urte	45-65 urte	> 65 urte	
4-7 egun/aste		29	39	85	36	189
	% 0	% 42	% 45	% 48	% 55	% 47
1-3 egun/aste	1	22	31	68	22	144
	% 33	% 32	% 36	% 39	% 34	% 36
Noizean behin	2	18	17	23	7	67
	% 67	% 26	% 20	% 13	% 11	% 17
Guztira	3	69	87	176	65	400
	% 5	% 17	% 22	% 44	% 16	% 100

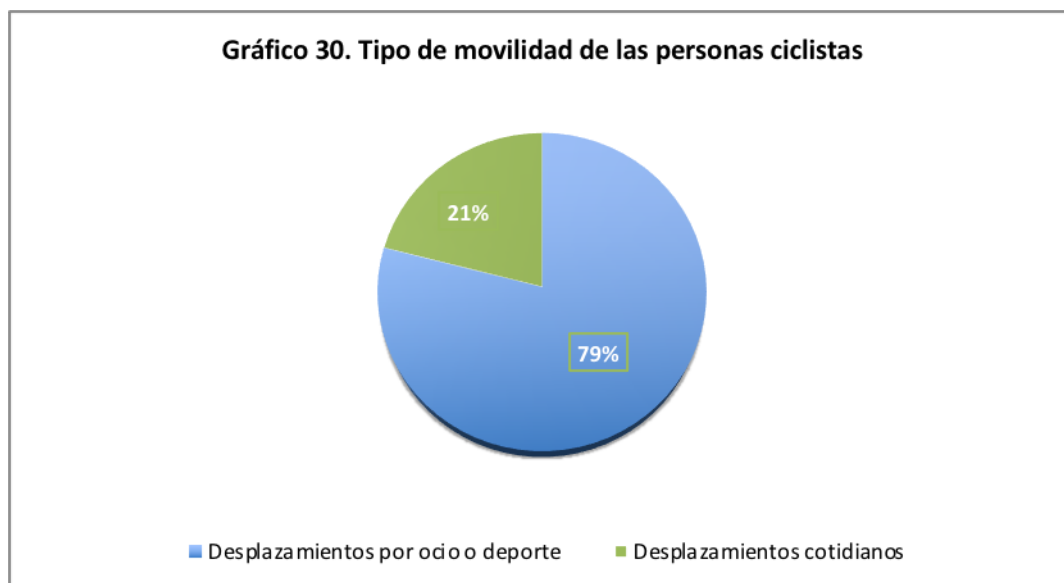
4.2. Joan-etorriaren arrazoia

Joan-etorrien arrazoiak aztertuz gero, jakin daiteke zer-nolako rola duen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sareak eguneroko garraio azpiegitura gisa, kirol eta aisia helburuetarako duen erabileraz aparte.

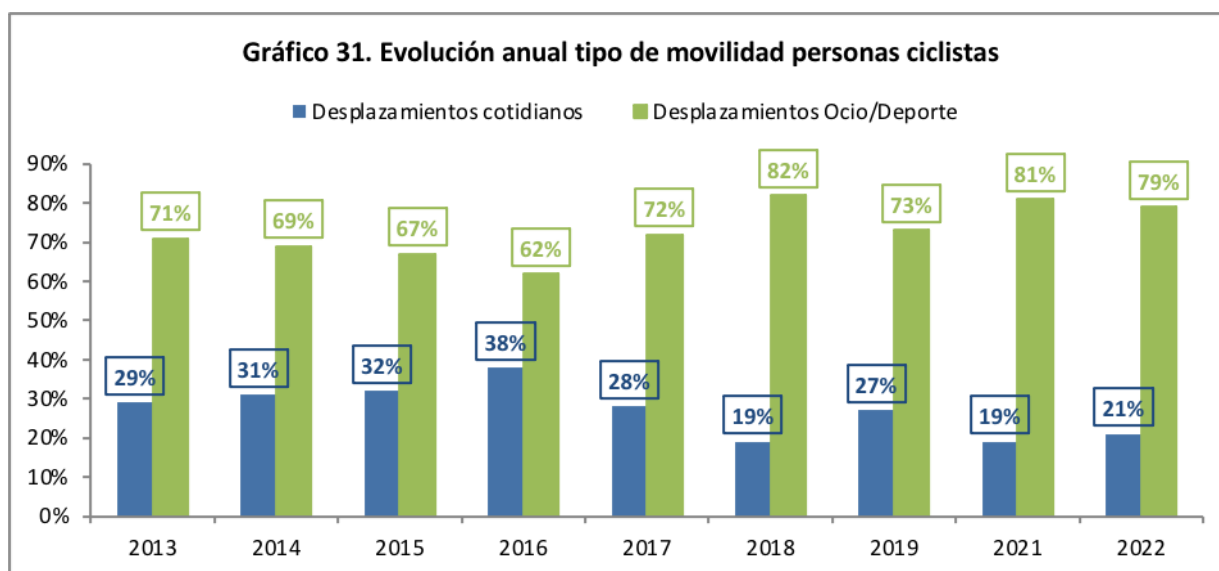
Inkestan parte hartu duten pertsonen % 52,5ek kirola egiteko erabiltzen ditu bizikleta bideak, eta % 26,5ek aisialdirako edo paseorako. Baterako ehunekoa % 79 da, 2019an baino 2 puntu gutxiago.

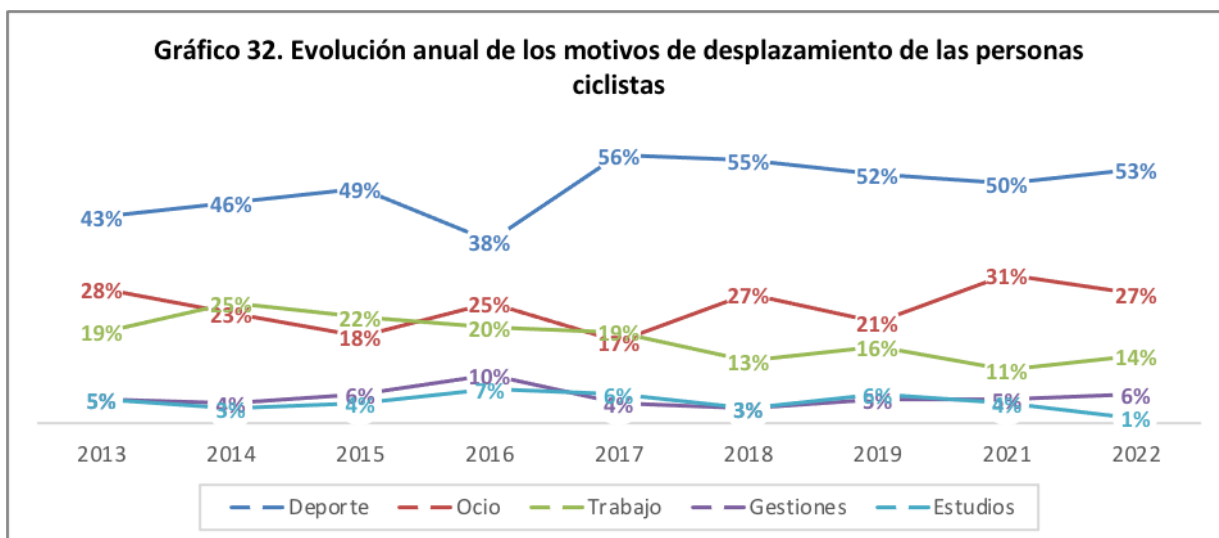
% 14k lan arrazoiak aipatzen ditu, % 1ek ikasketak, eta gainerako % 6k gestioak, erosketak edo zaintzak. Eguneroko joan-etorriak egiten dituzten pertsonen portzentajea % 21 da, 2021ean baino 2 puntu gehiago.





2021ean lortutako emaitzei dagokienez, ikusten da bi puntu areagotu dela eguneroko joan-etorrien ehunekoak, eta, beraz, neurri berean jaitsi direla aisialdiko edo kirola praktikatzeko eginiko joan-etorriak. Bilakaera hori gorabehera, serie historikoan ikusten da joera aldaketa bat gertatu dela 2017tik aurrera, eta horren ezaugarria da eguneroko joan-etorrien pisuak behera egin duela nabarmen, data horren aurreko erregistroekin alderatuta.





Mugikortasun motari buruzko datuak generoaren arabera aztertuz gero, ikusten da eguneroko joan-etorriak emakumeen joan-etorrien % 30 eta gizonen % 18 direla. Alde hori bereziki azpimarragarria da pertsonak zaintzeko joan-etorrien kasuan, gestioetan eta erosketetan: horietan, lau aldiz handiagoa da emakumeen ehunekoa (% 12) gizonena (% 3) baino.

Eguneroko joan-etorriak 5 puntu areagotzen dira emakumeen kasuan, eta puntu 1 gizonen kasuan.

Aisiarako eta kirolerako egiten dituzte gizonak, oro har, desplazamenduen % 82; emakumeen kasuan, % 70 egiten dira arrazoi horientatik. Hala ere, aisialdiko bidaien proportzioa handiagoa da emakumeen artean (% 35 dira emakumeak; gizonak, berriz, % 24) eta, aldiz, gizonen txirrindulari kirolarien ehunekoa emakumeena baino nabarmen handiagoa da (% 59 eta % 35, hurrenez hurren).

11. taula. Joan-etorrien arrazoiak, generoaren arabera

	Generoa		Guztira
	Gizonak	Emakumeak	
Lana	39 % 13	18 % 17	57 % 14
Ikasketak	4 % 1	1 % 1	5 % 1
Pertsonak zaintzea, gestioak, erosketak	10 % 3	12 % 12	22 % 6
Aisia, paseoa	70 % 24	36 % 35	106 % 26,5
Kirola	174 % 59	36 % 35	210 % 52,5
Guztira	297 % 74	103 % 26	400 % 100

Eguneroko joan-etorrien ehunekoa % 32ra iristen da 25-44 urteko adin tartean. Alabaina, portzentaje hori % 5 baino ez da 65 urtetik gorakoaren artean.

Ehuneko hori handitu egiten da 25 urtetik gorako txirrindularien artean, 2021eko emaitzekin alderatuta: 6 puntu 25 eta 44 urte bitartekoaren taldean, 3 puntu 45 eta 65 urte artekoaren taldean, eta puntu bakarra 65 urtetik gorakoaren artean. Hala ere, ehunekoa 5 puntu jaisten da 25 urtetik beherakoaren kasuan.

12. taula. Joan-etorrien arrazoiak, adinaren arabera

	Adina					Guztira
	0-11 urte	12-24 urte	25-44 urte	45-65 urte	> 65 urte	
Lana		6	18	32	1	57
		% 9	% 21	% 18	% 2	% 14
Ikasketak		5				5
		% 7				% 1
Pertsonak zaintzea, gestioak, erosketak		1	10	9	2	22
		% 1	% 11	% 5	% 3	% 6
Aisia, paseoa		18	21	51	16	106
		% 26	% 24	% 29	% 25	% 27
Kirola	3	39	38	84	46	210
	% 100	% 57	% 44	% 48	% 71	% 53
Guztira	3	69	87	176	65	400
	% 5	% 17	% 22	% 44	% 16	% 100

4.3. Joan-etorrien distantzia

Bizikleta Bideen Foru Sarean 2019ko erabilerari buruzko azterlanean item berri bat sartu zen, inkesta egin zuten pertsonak inkesta egiterakoan egiten ari ziren desplazamenduaren (joan-etorria) distantzia osoa jakiteko.

Galdera horri erantzuteko, erantzun posible hauek eskaintzen zaizkie inkestan parte hartzen duten txirrindulariei:

- 3 km edo gutxiago.
- 3 km baino gehiago eta 5 km arte.
- 5 km baino gehiago eta 10 km arte.
- 10 km baino gehiago eta 20 km arte.
- 20 km baino gehiago eta 30 km arte.
- 30 km baino gehiago.

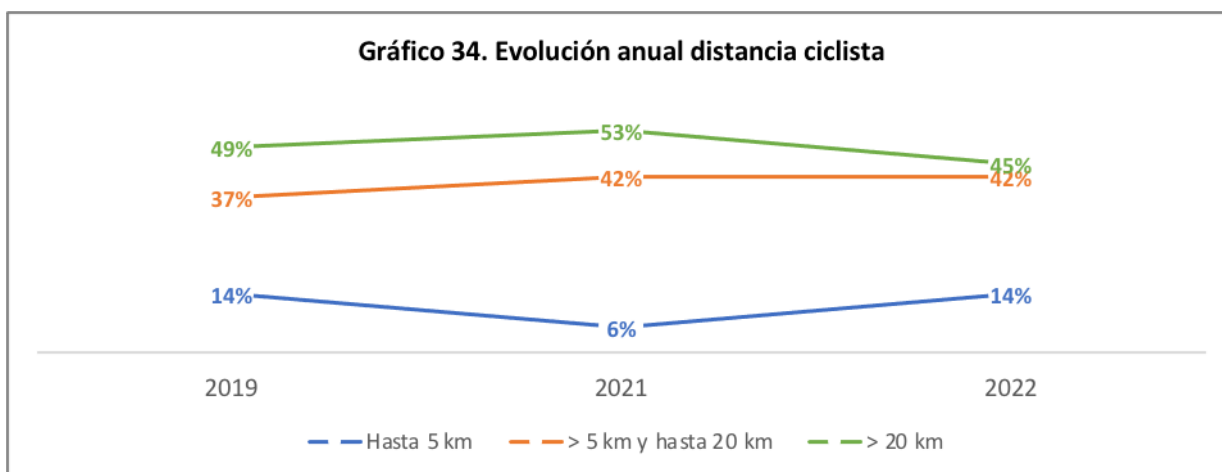
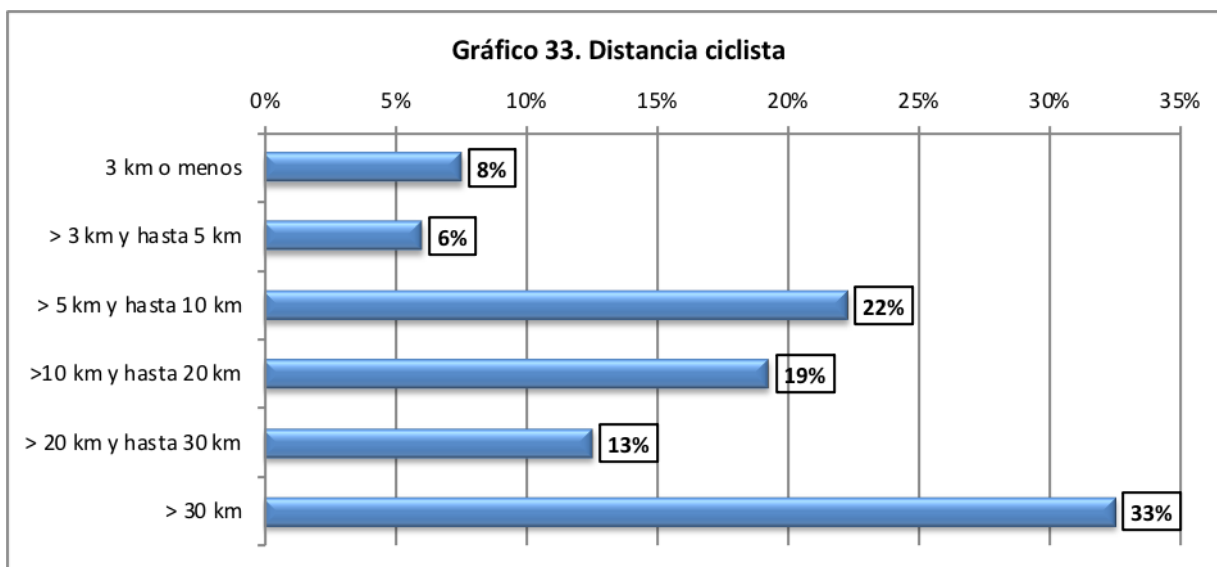
Lortutako emaitzak aztertzeko, baliokidetasun taula hau ezarri da.

13. taula. Txirrindulariek eginiko distantzien baliokidetasunak

Distantzia	Baliokidetasuna
< 3 km eta gehienez 5 km	Distantzia laburra
> 5 km eta gehienez 20 km	Distantzia ertaina
> 20 km	Distantzia luzea

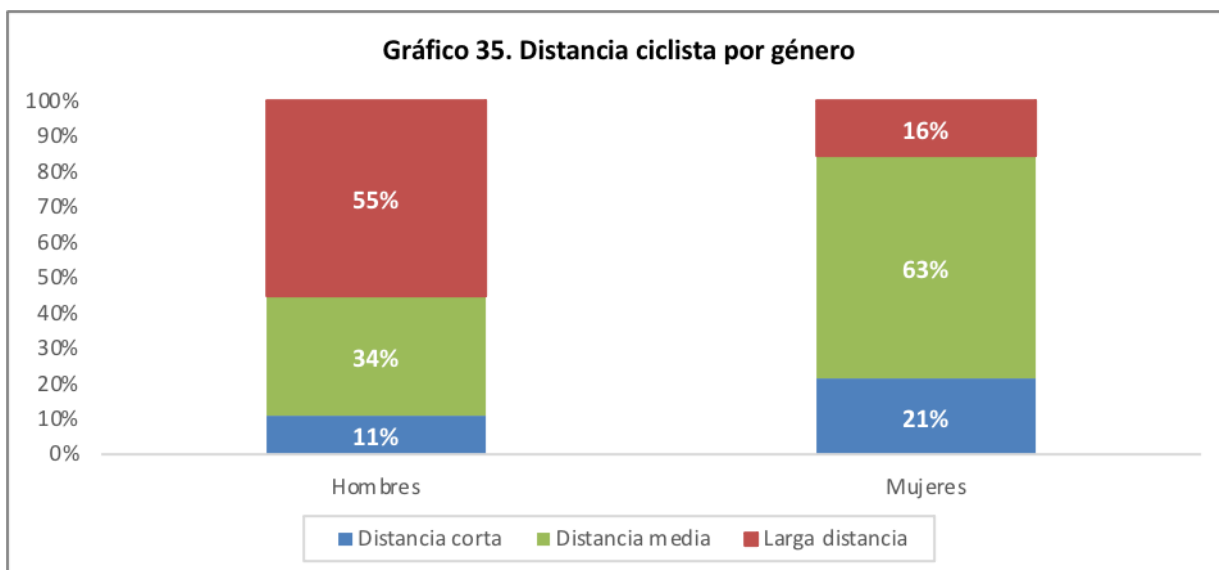
Inkestan esku hartu duten txirrindularien % 45ek adierazi dute 20 kilometro baino gehiagoko bidaia egiten dutela (2021ean baino ehuneko 8 puntu gutxiago). % 41,5ek diote 5 eta 20 kilometro arteko bidaia egiten dutela, eta gainerako % 13,5ek, ostera, 5 kilometro baino laburragoa (aurreko urtean baino 7,5 puntu gehiago).

Datu horiek loturik daude eguneroko joan-etorrien distantziarekin, horietan laburragoa izaten baita distantzia.

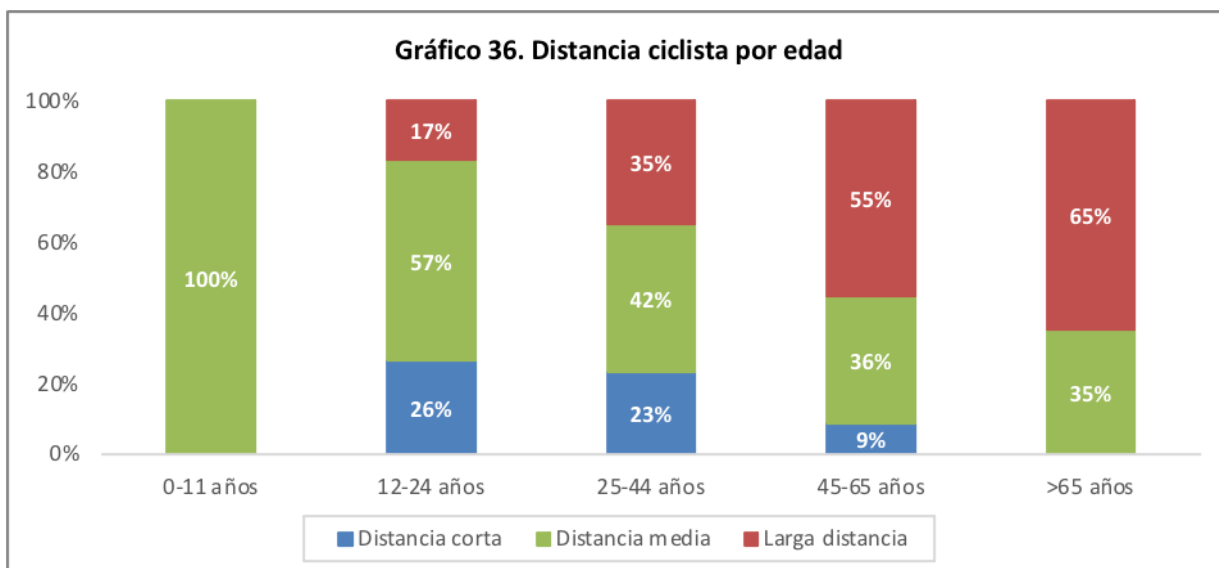


Emaitzak generoaren arabera aztertuz gero, ikusten da gizon txirrindularien artean distantzia luzeko ibilbideak direla nagusi (% 55), nahiz eta ehuneko hori 5 puntu jaitsi den 2021arekin alderatuta. Ibilbideen % 34 batez besteko distantzietakoak dira (5 km-tik 20 km-ara bitartekoak), eta gainerako % 11, azkenik, 5 km-tik beherako distantziak dira (2021ean baino 7 puntu gehiago).

Distantzia ertaineko ibilbideak dira nagusi emakume txirrindularien artean (% 63), 2021ean baino 5 puntu gehiago. Distantzia luzeko ibilbideak % 16 bakarrik dira (2021ean baino 13 puntu gutxiago), eta gainerako % 21a, azkenik, 5 km baino gutxiagoko ibilbideak dira (2021ean baino 8 puntu gehiago).



Emaitzak inkestan esku hartu duten txirrindularien adinaren arabera aztertuz gero, aurreko lanetan bezala, bere horretan jarraitzen du adinaren eta desplazamendu distantziaren arteko lotura zuzenak; hau da, zenbat eta zaharrago, orduan eta distantzia handiagoa.



Hori horrela den heinean, 45 urtetik gorakoek artean distantzia luzeko ibilbideak dira nagusi (20 km baino gehiago). Portzentaje hori % 35ekoa da 25-44 urteko pertsonen taldean, eta % 17raino jaisten da, azkenik, 12-24 urtekoen taldean. 12 urtetik beherako txirrindulari batek ere ez du adierazi 20 km-tik gorako bidaia egiten duenik.

Gazteenen artean, ohikoagoak dira 20 km-rainoko ibilbideak, eta, txirrindularien adinak gora egin ahala, behera egiten du ehunekoak: % 42 da 25-44 urtekoen artean; % 36, bigarrenik, 45-65 urtekoen artean, eta % 35, azkenik, 65 urtetik gorako txirrindularien artean.

Joan-etorri laburrak (5 km edo gutxiagoak) 45 eta 65 urte bitarteko txirrindularien % 9k egiten dituzte, 25 eta 44 urte bitarteko % 23k eta gazteenen % 26k.

Joan-etorrien distantziaren eta mugikortasun motaren arteko loturari dagokionez, logikoa den bezala, distantzia handiagoa da aisialdiko eta kiroleko joan-etorrietan, eta txikiagoa eguneroko mugikortasuneko desplazamenduetan (lana, ikasketak, zaintzak, kudeaketak eta erosketak).

Hori horrela, 20 km baino gehiagokoak dira aisialdiko edo kiroleko joan-etorrien % 52, 2021ean baino 9 puntu gutxiago.

Hala ere, eguneroko joan-etorrien % 20tan soilik egiten dira 20 km baino gehiago, eta desplazamendu ertainak dira nagusi (% 64), hau da, 5 eta 20 km artekoak.

14. taula. Bizikletaz eginiko distantzia, mugikortasun motaren arabera

		Mugikortasun mota		Guztira
		Eguneroko mugikortasuna	Aisia eta kirola	
Distantzia	3 km edo gutxiago	7 % 8	23 % 7	30 % 8
	3 km baino gehiago eta 5 km arte	6 % 7	18 % 6	24 % 6
	5 km baino gehiago eta 10 km arte	28 % 33	61 % 19	89 % 22
	10 km baino gehiago eta 20 km arte	26 % 31	51 % 16	77 % 19
	20 km baino gehiago eta 30 km arte	10 % 12	40 % 13	50 % 13
	30 km baino gehiago	7 % 8	123 % 39	130 % 33
Guztira		84 % 21	316 % 79	400 % 100

4.4. Bizikleta garraiobide gisa hautatzeko arrazoiak

Bizikleta garraiobide gisa zergatik hautatu duten galdetzen zaie Bizikleta Bideen Foru Sarea hautatzeko arrazoi nagusien artean kirola aukeratu ez dutenei, bai eta, adierazitako arrazoi nagusia edozein dela ere, bizikletazko bidaia adingaberen batek lagunduta egiten dutenei ere.

Azkartasuna eta osasuna izan dira txirrindulariek azaldu dituzten arrazoi nagusiak —biak ala biak % 21ekin—, eta, ondoren, erosotasuna, % 20rekin.

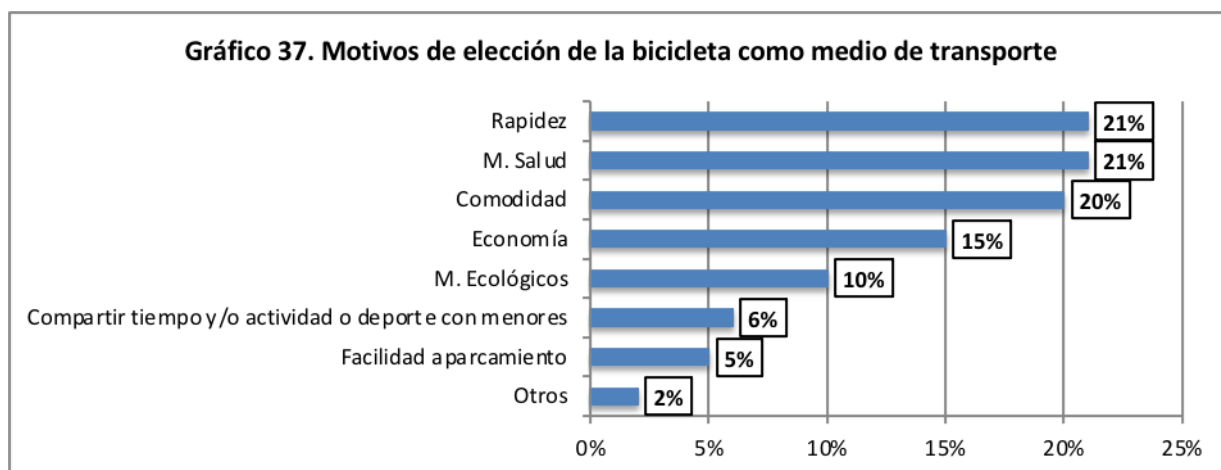
Alde horretatik, azpimarratzekoa da aurreko ekitaldietan erosotasuna eta azkartasuna agertu izan direla sailkapen horretako lehen postuetan; aurtengoan, aldiz, osasun arrazoiak berritasuna dira txirrindulariek argudiatutako arrazoi nagusien artean (2021ean % 8 izatetik 2022an % 21 izatera igaro da arrazoi hori).

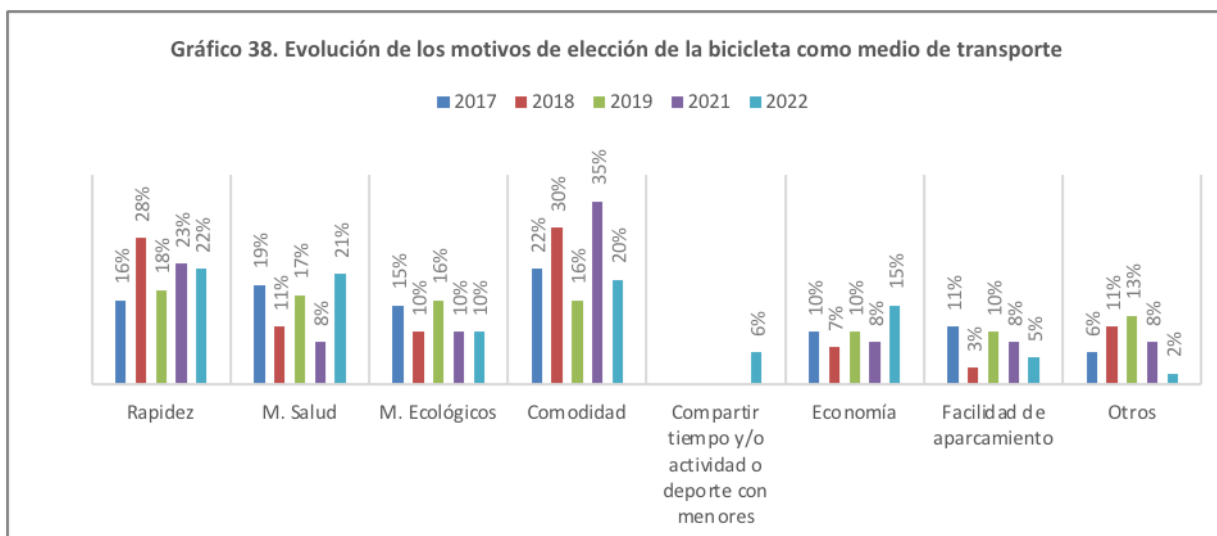
Urrunago daude ekonomia (% 15), arrazoi ekologikoak (% 10), denbora eta/edo ariketa fisikoa adingabeekin batera egitea (% 6), eta aparkatzeko erraztasuna (% 5).

Horretaz gainera, % 2k beste arrazoi batzuk aipatzen dituzte, eta horien artean, batez ere, bizikletarekiko zaletasuna nabarmentzen da.

Emitza horiek nahiko bilakaera aldakorra izan dute azken urteotan, eta datu bakarra nabarmendu daiteke; hau da, erosotasuna da gehien nabarmentzen den arrazoi (serie historikoa osatzen duten bost inkestetatik hirutan ageri baita). Era berean, aparkatzeko erraztasuna ageri da, oraindik ere, gutxien hautatzen diren erantzunen artean.

2022an, areagotu egin da bizikleta garraiobide gisa hautatzeko arrazoi nagusien sailkapena, eta, hala, barnean hartu da “denbora eta/edo jarduera edo kirola adingabeekin partekatzea”, 2021eko azterketan haren prebalentzia antzeman baitzen beste arrazoi batzuei eskainitako atalaren barruan.





Hautatzeko arrazoiak generoaren arabera aztertuz gero, ikusten da emakumeentzat arrazoi nagusiak azkartasuna (% 24) eta erosotasuna (% 22) direla, eta osasun arrazoiak hirugarren postuan geratzen direla (% 17). Gizonek osasun arrazoiak aipatzen dituzte lehenengo tokian (% 22), eta, ondoren, azkartasuna (% 21) eta erosotasuna (% 19). Gainerako arrazoietan, ez da ikusten generoaren araberako alde aipagarririk.

15. taula. Bizikleta aukeratzeko arrazoiak, generoaren arabera

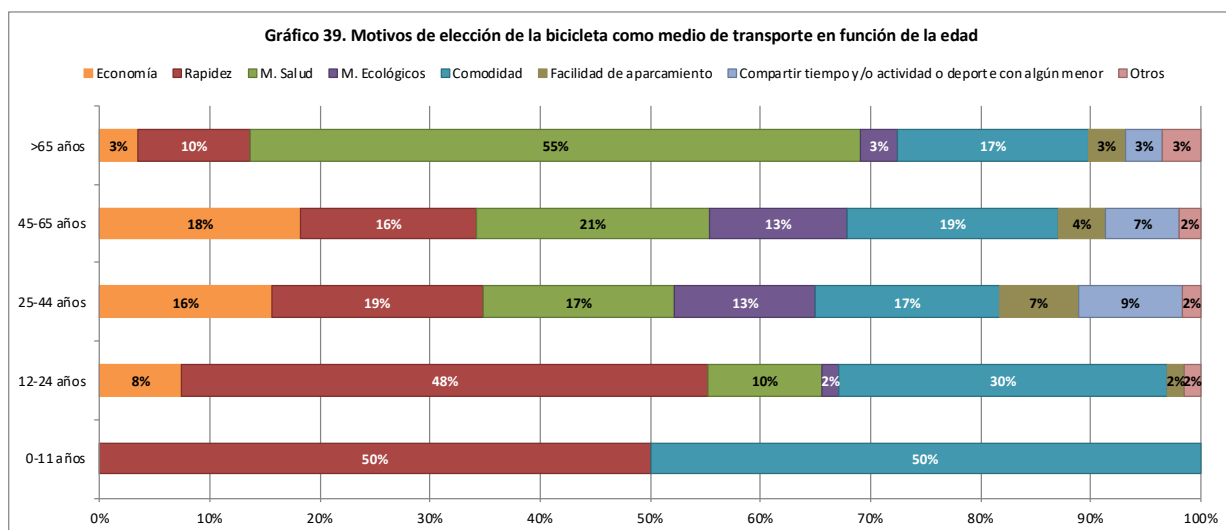
	Generoa		Guztira
	Gizonak	Emakumeak	
Ekonomia	42 % 15	23 % 15	65 % 15
Azkartasuna	55 % 20	38 % 24	93 % 21
Osasun arrazoiak	62 % 22	27 % 17	89 % 21
Arrazoi ekologikoak	29 % 11	15 % 10	44 % 10
Erosotasuna	52 % 19	35 % 22	87 % 20
Aparkatzeko erraztasuna	12 % 4	8 % 5	20 % 5
Denbora eta/edo jarduera edo kirola adingabeekin partekatzea	18 % 7	9 % 6	27 % 6
Bestelakoak	6 % 2	2 % 1	8 % 2
Guztira	276 % 64	157 % 36	433 % 100

(*) Galdera erantzun anitzekoa da; horrenbestez, erantzun guztien kopurua handiagoa da galdera hori egin zaien pertsonen kopurua baino.

Emaitzak inkestari erantzun dioten pertsonen adinaren arabera aztertuz gero, ikusten da osasun arazoiek gero eta garrantzi handiagoa dutela bizikleta garraiobide gisa aukeratzeko, txirrindularien adinak gora egin ahala.

Aldiz, bizkortasunak alderantzizko erlazioa du: zenbat eta gazteagoak txirrindulariak, orduan eta pisu handiagoa arrazoi horrek.

Hurrengo grafikoan ikus daiteke arrazoi bakoitzak adin talde bakoitzean duen pisua.

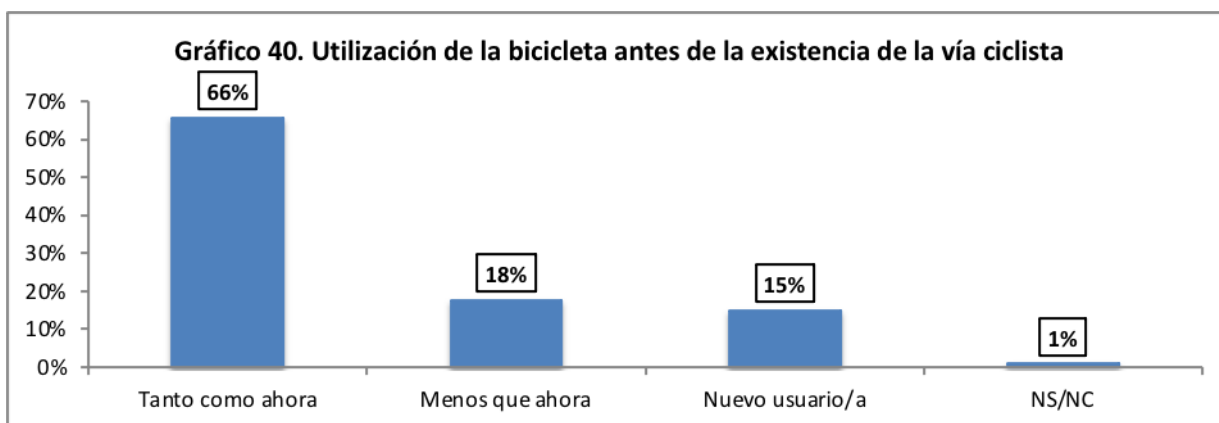


Bestalde, aipatzekoa da arrazoi ekonomikoaren hazkundera, batez ere 25 eta 65 urte bitarteko txirrindularien artean.

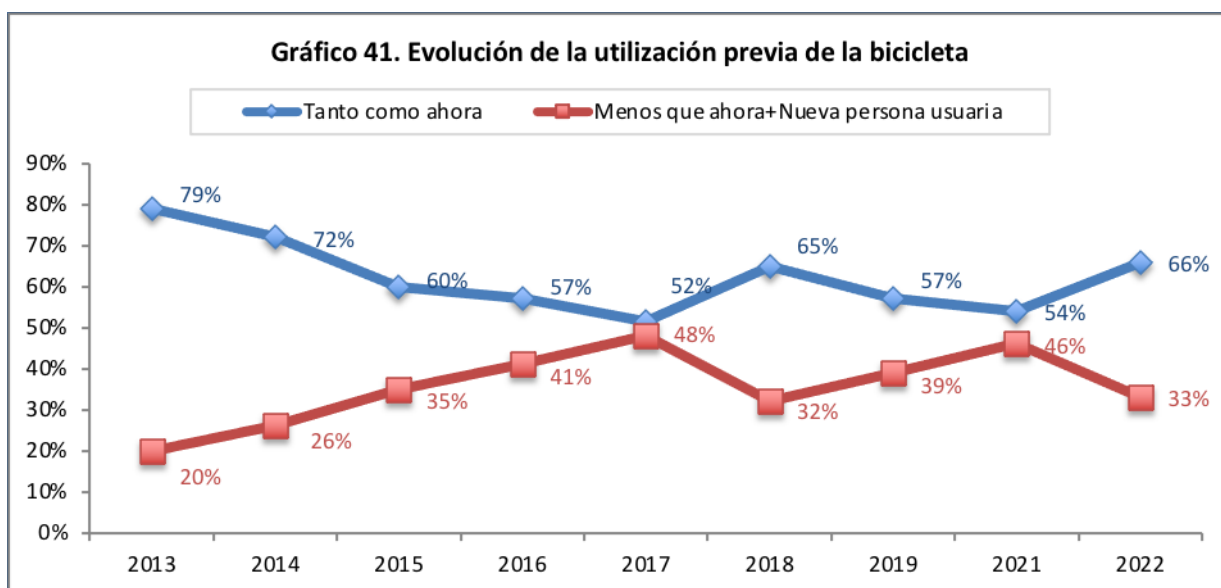
4.5. Bizikletaren erabilera haztearen gaineko eragina

Bizikletaren eguneroko erabilera bultzatzeaz gain, Bizikleta Bideen Foru Sarea izateak badu eraginik bizikleta bidezko mugikortasuna sustatzerakoan, oro har. Inkesta egin zaien txirrindularien % 66k adierazi dute bizikleta bidea erabili aurretik orain bezainbeste erabiltzen zutela txirrindua; % 18k adierazi dute orain baino gutxiago erabiltzen zutela, eta % 15ek adierazi dute aurretik zutela erabiltzen.

Bizikleta bideak izatearen eraginak ehuneko 5 puntu egin du gora, eta, hala, bizikleta lehenbizikoz erabiltzea sustatu du. Hala ere, ia erdira jaitsi da bizikleta bideek txirrindua erabiltzeko gorakadan eragina izan duela adierazi duten txirrindularien ehunekoa.



Datuon bilakaera aztertuz gero, ikus daiteke 2018an lortutakoen antzeko balioetan jarraitzen dutela.



Datuak generoaren arabera aztertuta, aurten ere ikusten da bizikleta bideak bizikletaren erabileran duen eragina handiagoa dela emakumeen artean (% 43) gizonen artean baino (% 29), batez ere erabiltzaile berriei dagokienez (% 21 emakumeak eta % 13 gizonak).

16. taula. Bizikletaren erabilera haztearen gaineko eragina, generoaren arabera

	Generoa		Guztira
	Gizonak	Emakumeak	
Bai, orain bezainbeste	206 % 69	57 % 55	263 % 66
Bai, baina orain baino gutxiago	48 % 16	23 % 22	71 % 18
Ez, erabiltzaile berria naiz	38 % 13	22 % 21	60 % 15
ED/EE	5 % 2	1 % 1	6 % 1
Guztira	297 % 74	103 % 26	400 % 100

Eragin hori joan-etorrien arrazoiaren arabera aztertuz gero, ikus daiteke bizikleta bidearen presentziak eragin berezia duela bizikletaren erabilera sustatzeko orduan, zaintzagarri, kudeaketagarri eta erosketagarri eguneroko joan-etorriak egiten dituztenen eta ikasketengatik desplazatzen direnen artean.

2021eko azterketan, eragina handiagoa zen eguneroko joan-etorriak zaintzagarri, kudeaketengatik eta erosketengatik egiten zituztenengan ere.

17. taula. Bizikletaren erabilera haztearen gaineko eragina, joan-etorriaren arrazoiaren arabera

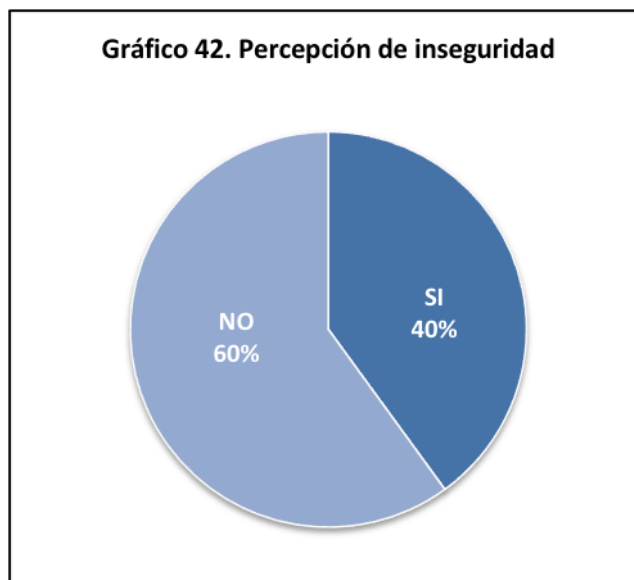
	Joan-etorriaren arrazoiak					Guztira
	Lana	Ikasketak	Zaintza, kudeaketak, erosketak	Aisia, paseoa	Kirola	
Bai, orain bezainbeste	38 % 67	3 % 60	13 % 59	70 % 66	139 % 66	263 % 66
Bai, baina orain baino gutxiago	6 % 11	1 % 20	6 % 27	19 % 18	39 % 19	71 % 18
Ez, erabiltzaile berria naiz	12 % 21	1 % 20	3 % 14	15 % 14	29 % 14	60 % 15
ED/EE	1 % 2	0 % 0	0 % 0	2 % 2	3 % 1	6 % 1
Guztira	57 % 14	5 % 1	22 % 6	106 % 27	210 % 53	400 % 100

5. TXIRRINDULARIEN BALIOESPENA

5.1. Txirrindularien segurtasunaren gaineko pertzepzioa

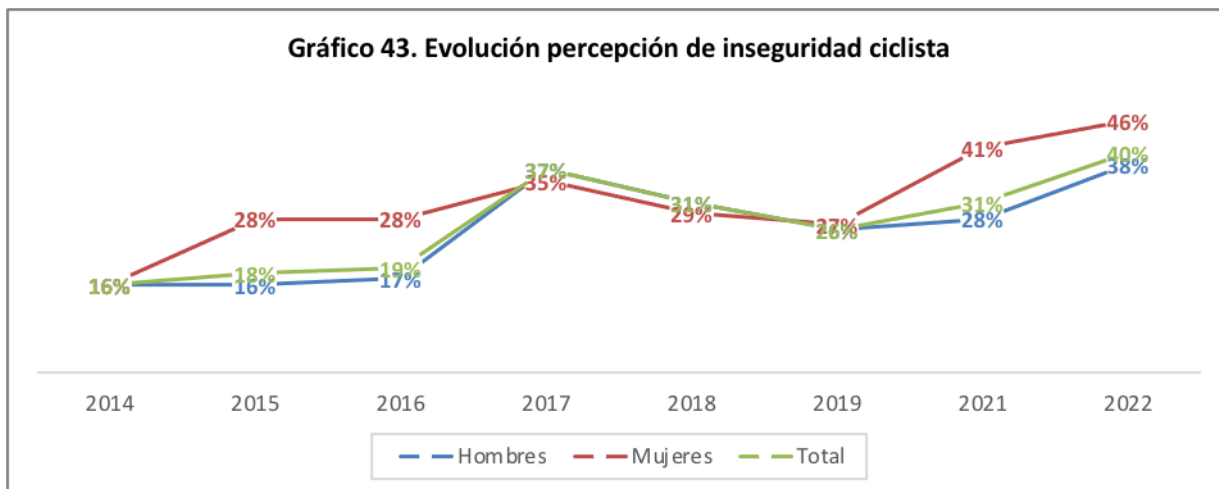
Inkestatutako pertsonei planteatzen zaien galderetako bat segurtasunaren gaineko pertzepzioa da. Zehazki, galdetzen zaie ea sentitzen ote diren bide zatiren batean segurtasunik gabe. Alabaina, ez da zehazten bide segurtasunari edo herritarren segurtasunari buruz galdetzen den.

Inkestan parte hartu duten pertsonen % 40k erantzun dute ez direla seguru sentitzen bizikleta bideko puntu edo zatiren batean, hau da, orain arte lortutako kopururik altuena. Hain zuzen ere, 9 puntuko igoera erregistratu da 2021arekin alderatuta, eta 2,5 aldiz biderkatu dira 2014ko datuak.



Emaitzak generoaren arabera aztertuz gero, ikus daiteke bi emakumetik ia bat ez dela seguru sentitzen bizikleta bideko puntu edo zati jakinen batean (% 46). Era berean, segurtasun ezaren pertzepzioa ehuneko 5 puntu handitu da 2021eko datuekin alderatuta.

Gizonen kasuan, segurtasunik ezaren pertzepzioa ehuneko 10 puntu igo da aurreko urtearen aldean (% 38).



Segurtasunik gabe sentitzen direla adierazi zuten pertsonen 160 puntu edo bide zati aipatu zituzten guztira. Aipamen horien multzokatze bat egin da bizikleta bide bakoitzeko, eta azterlan honen V. eranskinean dago jasota.

Aurtengo azterlanean galdera gehigarri bat sartu da, inkestatutako pertsonen segurtasunik eza zergatik sentitzen ote duten jakiteko. Ikus daitekeenez, aipatutako 160 puntuen edo tarteen % 4an argudiatu dituzten arrazoiak herritarren segurtasunik ezarekin daude lotuta, batez ere ilunabarrean.

2022ko Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarearen erabilerari buruzko azterlanean sartu da beste berrikuntza bat ere: adingabeekin doazen txirrindulariei galdetu zaie ea iruditzen ote zaien bizikleta bidea ez dela segurua haientzat.

Inkesta egin den unean adingabeekin zihoazen 60 txirrindularien % 95ek uste du bizikleta bideak seguruak direla adingabeentzat, eta, beraz, % 5ek bakarrik uste du ez direla seguruak.

Bizikleta bidea adingabeentzat segurtasunik gabekotzat jotzen duten 3 pertsonen arrazoiak leku falta (2) eta txirrindularien gehiegizko abiadura (1) dira.

5.2. Bizikleta bidearen gaineko balioespena

Erabiltzaileek egiten duten balioespenaren gaineko informazioa izatea oso baliagarria da Bizikleta Bideen Foru Sareak eskaintzen dituen baldintzak hobetzeko eta proiektatutako beste bide batzuen diseinua eta eraikuntza egokiro planifikatzeko.

Erabilitako galdetegiak Foru Sareko bidegorrien egoerari buruzko zenbait alderdi aztertzeo galderak jaso ditu, hala nola bide zorua edo asfaltoa, seinaleztapena, argiztapena, erabiltzaileen arteko bizikidetzak, segurtasun pertzepzioa eta, oro har, alderdi horiek guztiak kontuan hartuta egindako balioespen orokorra.

Gogobetetze mailaren berri izateko, proposatutako balioespena 0 eta 10 puntu artekoa izan da alderdi bakoitzerako, eta honela sailkatu dira jasotako datuak:

18. taula. Puntuazioaren eta gogobetetze mailaren arteko baliokidetasuna

Balioespena puntutan	Baliokidetasuna
0, 1, 2	Batere pozik ez
3, 4	Ez oso pozik
5, 6, 7	Pozik
8, 9, 10	Oso pozik

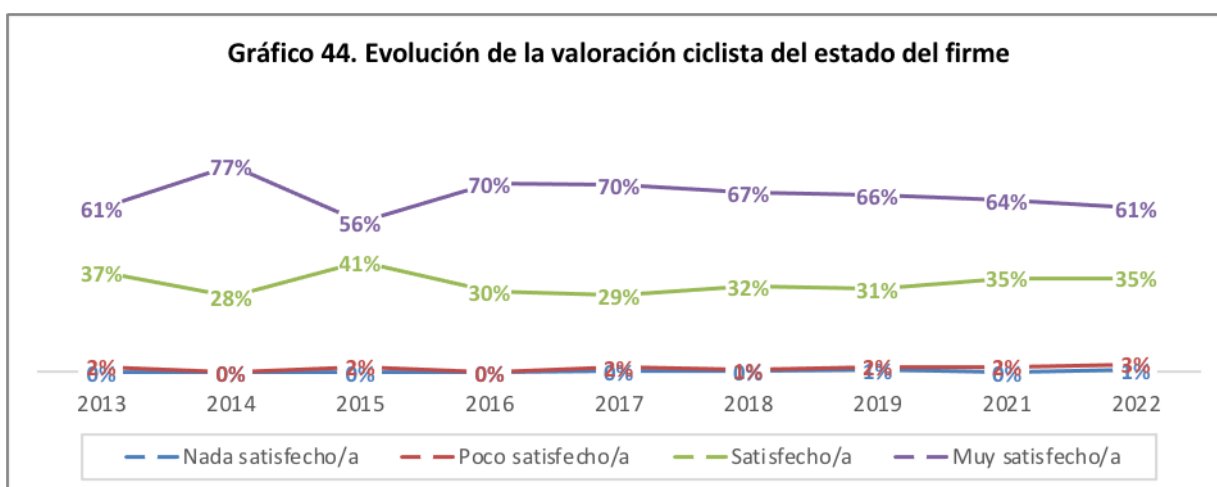
5.2.1. Bide zoruaren egoeraren gaineko balioespena

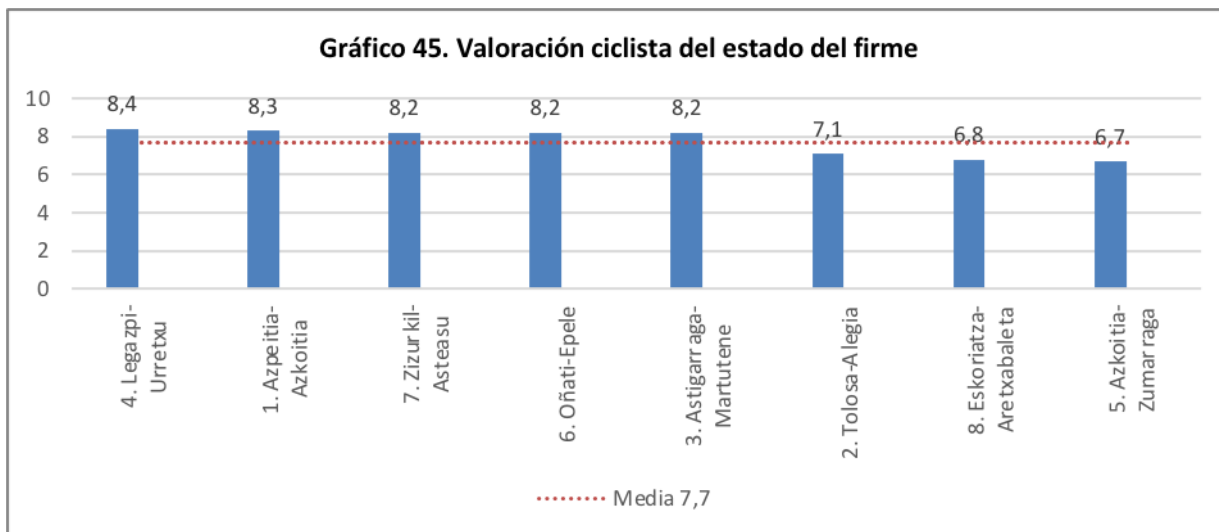
Inkestan parte hartu duten txirrindularien % 96 pozik edo oso pozik agertu da bide zoruen edo asfaltoaren egoerarekin (% 61 oso pozik eta % 35 pozik). Inkestatutako pertsonen % 1ek ez du egin inolako balioespenik alderdi horri buruz.

Bide zoruaren egoerarekin oso pozik dauden pertsonen ehunekoak, % 77ko igoera erregistratu ondoren, beherezko joerari eutsi dio 2018tik aurrera, eta aurten serie historikoaren hasierako erregistro berera itzuli da (hau da, 2013an erregistraturiko balio berera).

Bide zoruaren edo asfaltoaren egoerak batez beste 7,7 puntu lortu ditu 10etik, eta txirrindulariek ondoen balioetsitako alderdia izaten jarraitzen du.

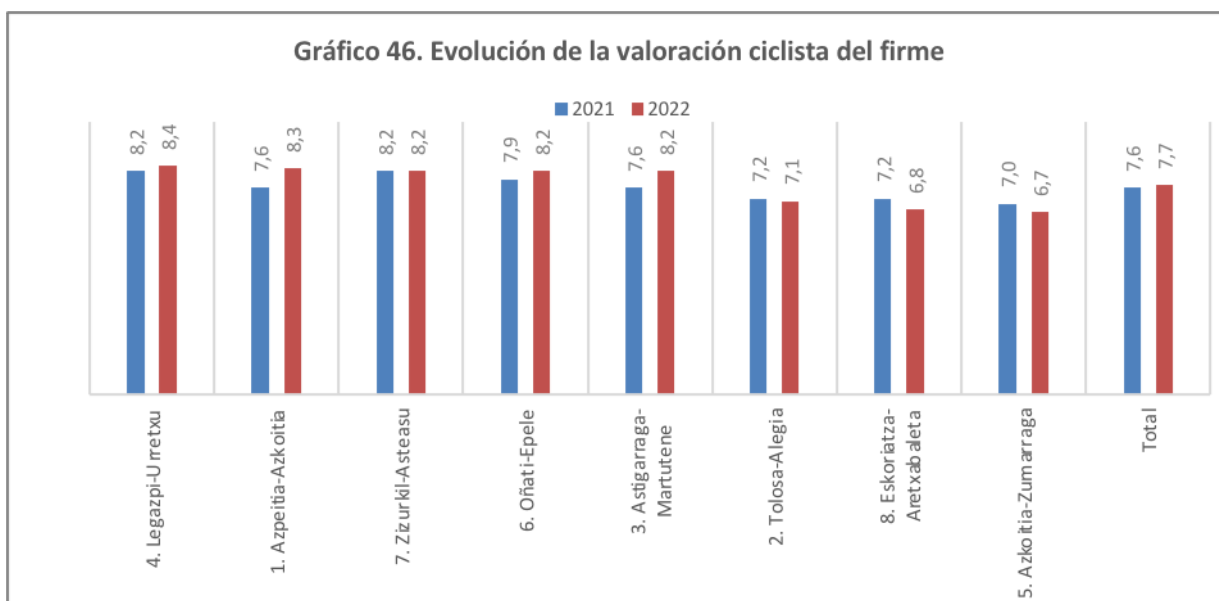
Legazpi – Urretxu (8,4 puntu) eta Azpeitia – Azkoitia (8,3 puntu) bideek eskuratu dituzte puntuaziorik altuenak.





2021ean bide zoruaren edo asfaltoaren egoerari buruz lortutako balioespen orokorra 0,1 puntu igo da 2021arekin alderatuta, eta aztertutako alderdien artean balorazioa hobetu duen elementu bakarra izan da. Bizikleta bideek lortu dituzte balioespenak aztertuz gero, aztertutako bizikleta bideetako latan handitu da alderdi horren gaineko balorazioa, aurreko azterlaneko datuekin alderatuta: Azpeitia – Azkoitia (0,7 puntu gehiago), Astigarraga – Martutene (0,6 puntu gehiago), Oñati – Epele (0,3 puntu gehiago) eta Legazpi – Urretxu (0,2 puntu gehiago).

Zizurkil – Asteasu bidean mantendu egin da balioespena, eta gainerako 3 bideetan, azkenik, okerrera egin du: Eskoriatza – Aretxabaleta (0,4 puntu gutxiago), Azkoitia – Zumarraga (0,3 puntu gutxiago) eta Tolosa – Alegia (0,1 puntu gutxiago).





5.2.2. Señaleztapenaren egoeraren gaineko balioespena

Inkestatutako pertsonen % 83 pozik edo oso pozik agertu ziren señaleztapenaren egoerarekin (% 42 oso pozik eta % 41 pozik), 2021ean baino 12 puntu gutxiago. Inkestatutako pertsonen % 7k ez zuen egin inolako balioespenik alderdi horri buruz.

Serie historikoan ikus daitekeenez, gora egin du señaleztapenaren egoerarekin oso pozik ez edo batere pozik ez dauden txirrindularien ehunekoak; izan ere, 2013an % 2 ziren, eta 2022an % 10era iritsi dira.

Señaleztapenaren egoerak 6,9 puntu lortu ditu batez beste 10etik; hau da, 0,2 puntuko jaitsiera izan du 2021ean lortutako emaitzekin alderatuta, eta orain arte erregistratutako baloraziorik baxuena da.

Alderdi horri dagokionez, puntuaziorik altuena Oñati – Epele eta Azpeitia – Azkoitia bideei eman zaie (7,4 puntu), eta baxuena, berriz, Tolosa – Alegia eta Azkoitia – Zumarraga bideei (6,5 puntu).

Gráfico 48. Evolución de la valoración ciclista del estado de la señalización

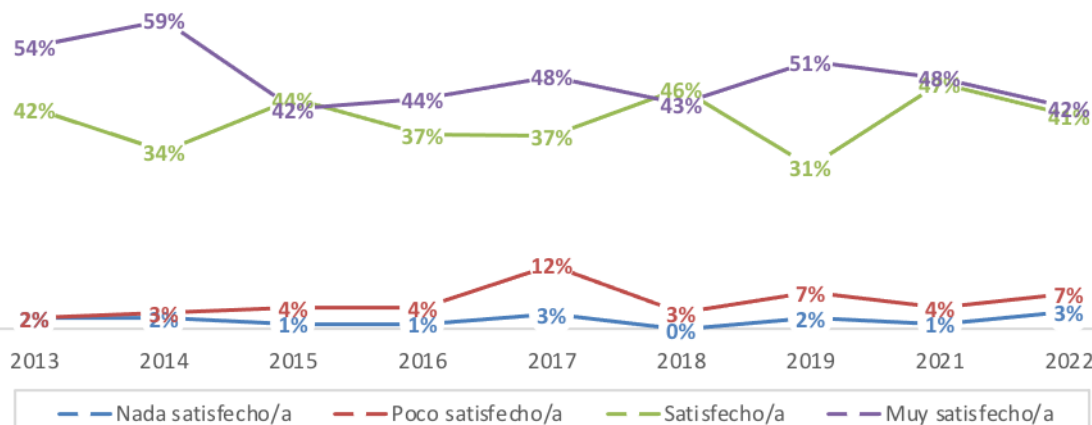
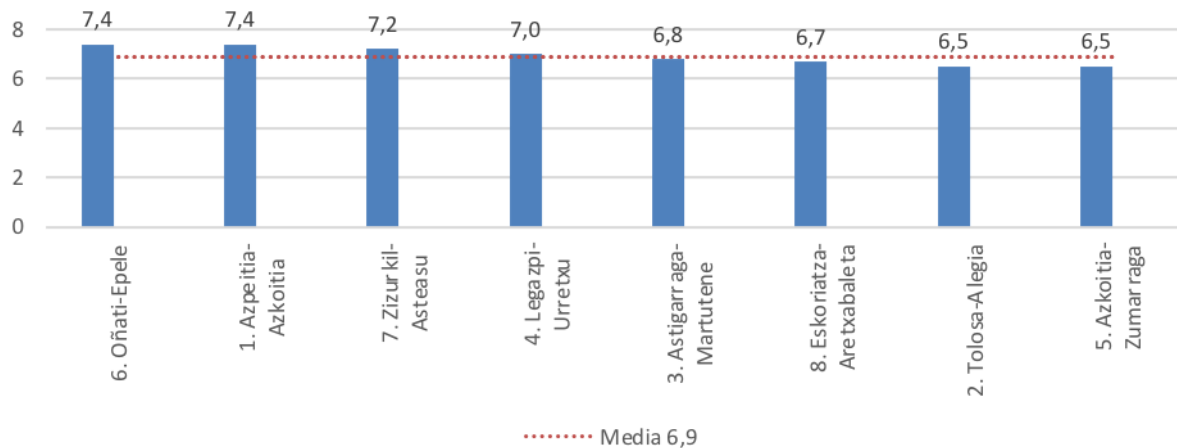
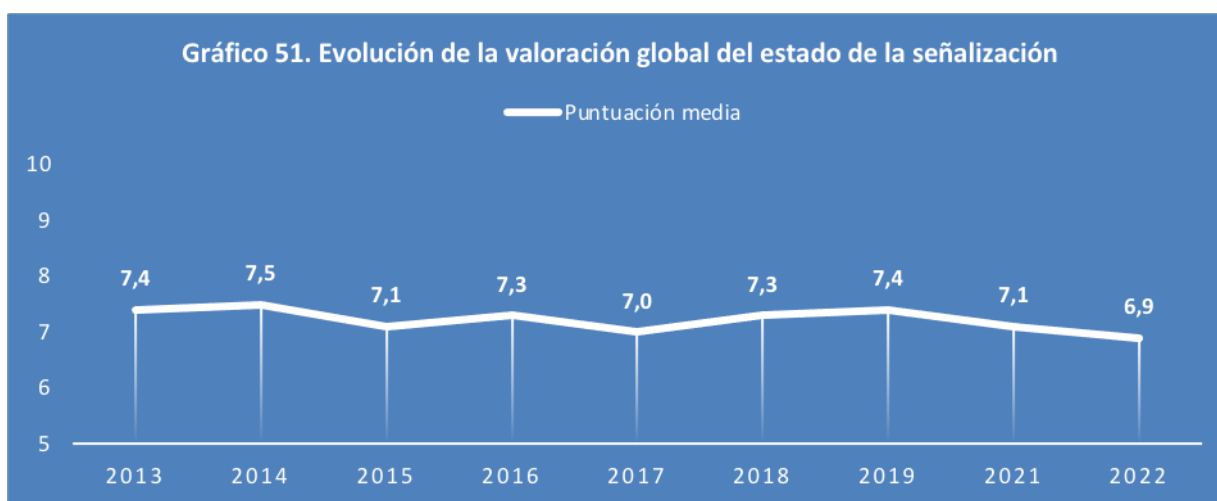
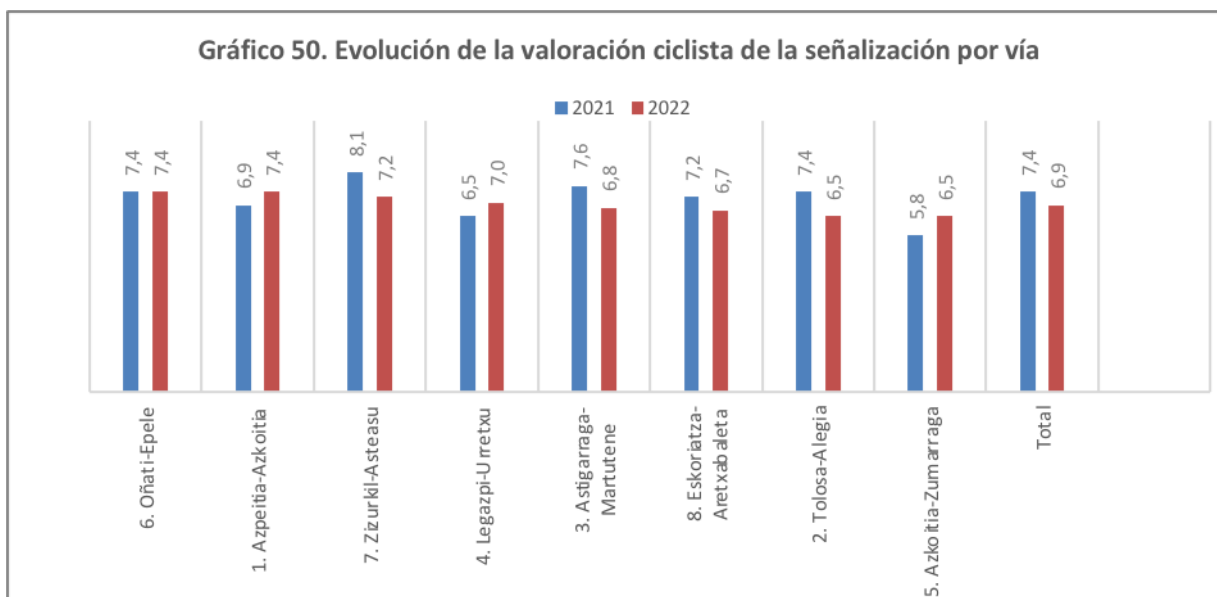


Gráfico 49. Valoración ciclista del estado de la señalización



2021ean lortutako emaitzei dagokienez, aztertutako bideetako hirutan hobetu da seinaleztapenari buruzko balorazioa: Azkoitia – Zumarraga (0,7 puntu gehiago), Azpeitia – Azkoitia eta Legazpi – Urretxu (0,5 puntu gehiago).

Oñati – Epele tartean mantendu egin da balioespena, eta aztertutako beste lau bideetan behera egin du: Zizurkil – Asteasu eta Tolosa – Alegia (0,9 puntu gutxiago), Astigarraga – Martutene (0,8 puntu gutxiago) eta Eskoriatza – Aretxabaleta (0,5 puntu gutxiago).



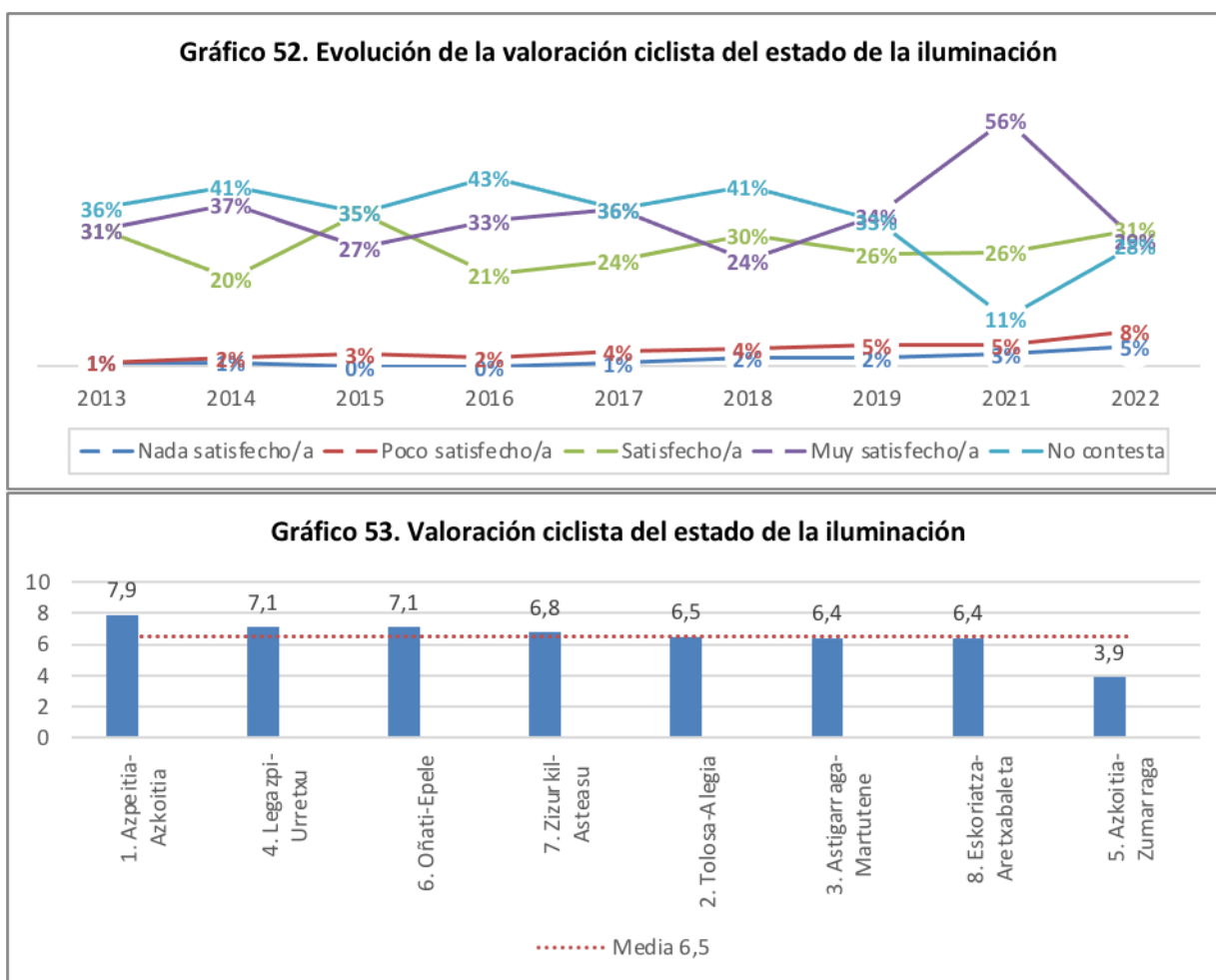
5.2.3. Argiztapenaren egoeraren gaineko balioespena

Inkestan parte hartu duten pertsonen % 60 pozik edo oso pozik agertu ziren bizikleta bideen argiztapenaren egoerarekin (% 29 oso pozik eta % 31 pozik), 2021ean baino % 22 gutxiago. Inkestatutako pertsonen % 28k ez zuen egin inolako baloraziorik alderdi horri buruz.

Serie historikoan ikus daitekeenez, gero eta handiagoa da argiztapenaren egoerarekin oso pozik ez edo batere pozik ez dauden txirrindularien ehuneko; izan ere, 2013an % 1 ziren, eta 2022an % 13ra iritsi dira.

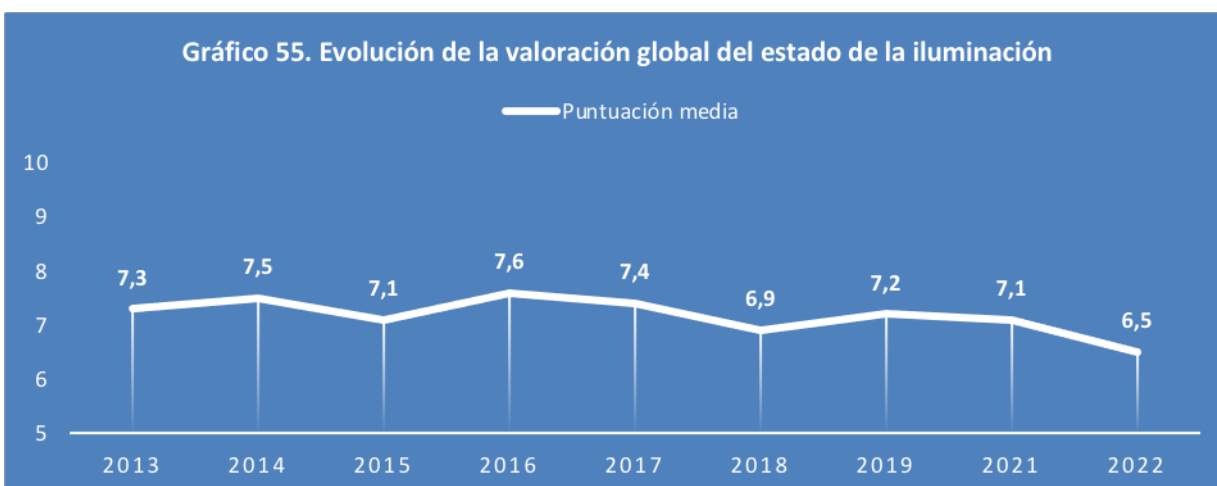
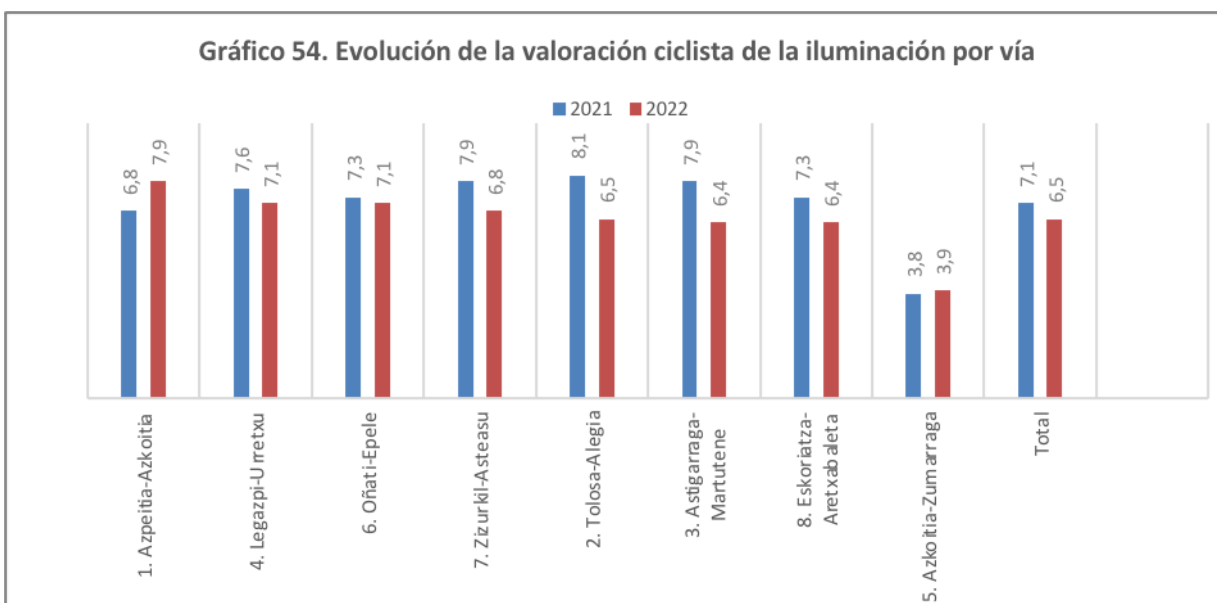
Batez beste 6,5 puntu lortu ditu elementu honek —hau da, 0,6 puntu jaitsi da aurreko urtean lortutako puntuazioaren aldean—, eta orain arte erregistratutako baloraziorik baxuena da.

Puntuaziorik altuena Azpeitia – Azkoitia tarteari eman zaio (7,9 puntu), eta baxuena, berriz, Azkoitia – Zumarraga tarteari (3,9 puntu). Instalazio elektrikoaren egoera txarragatik zenbait tuneletan argiztapena eten izanaren ondorio da puntuazio kaskar hori, eta oraindik konpondu gabe jarraitzen du.



Hurrengo taulan ikus daitekeenez, nabarmen hobetu da argiztapenaren egoerari buruzko balioespena Azpeitia – Azkoitia tartean (1,1 puntu gehiago), eta ez hain nabarmen Azkoitia – Zumarraga tartean (0,1 puntu gehiago); izan ere, lehen esan bezala, alderdi horretan balorazio kaskarrena jaso duen bidea da oraindik ere.

Aztertutako gainerako bideetan, puntuazioek behera egin dute, kasu batzuetan nabarmen, gainera: Tolosa – Alegia (1,6 puntu gutxiago), Astigarraga – Martutene (1,5 puntu gutxiago), Zizurkil – Asteasu (1,1 puntu gutxiago), Eskoriatza – Aretxabaleta (0,9 puntu gutxiago), Legazpi – Urretxu (0,5 puntu gutxiago) eta Oñati – Epele (0,2 puntu gutxiago).



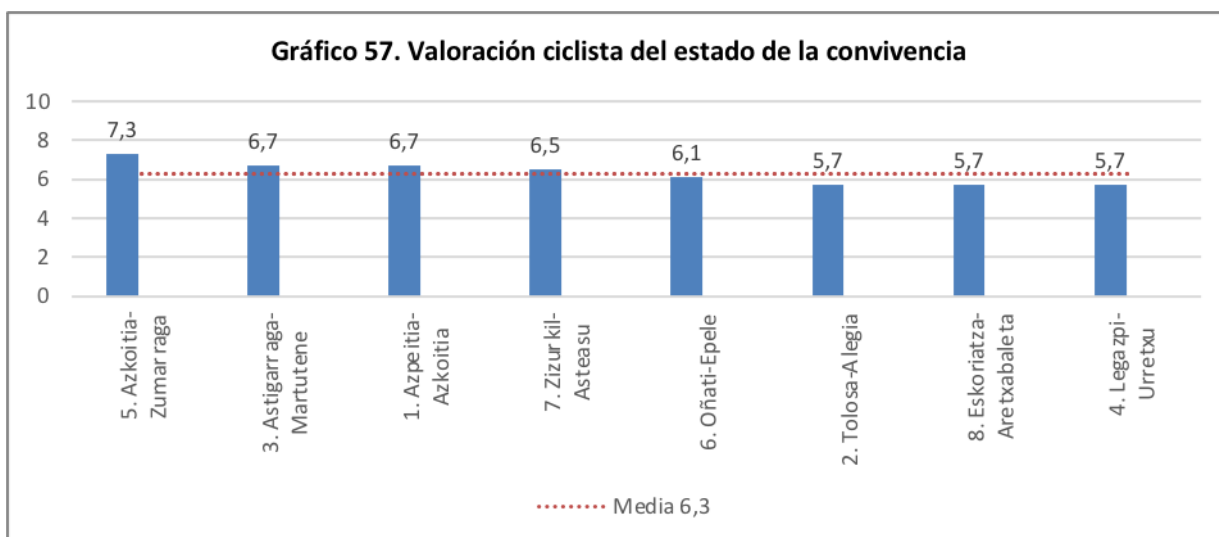
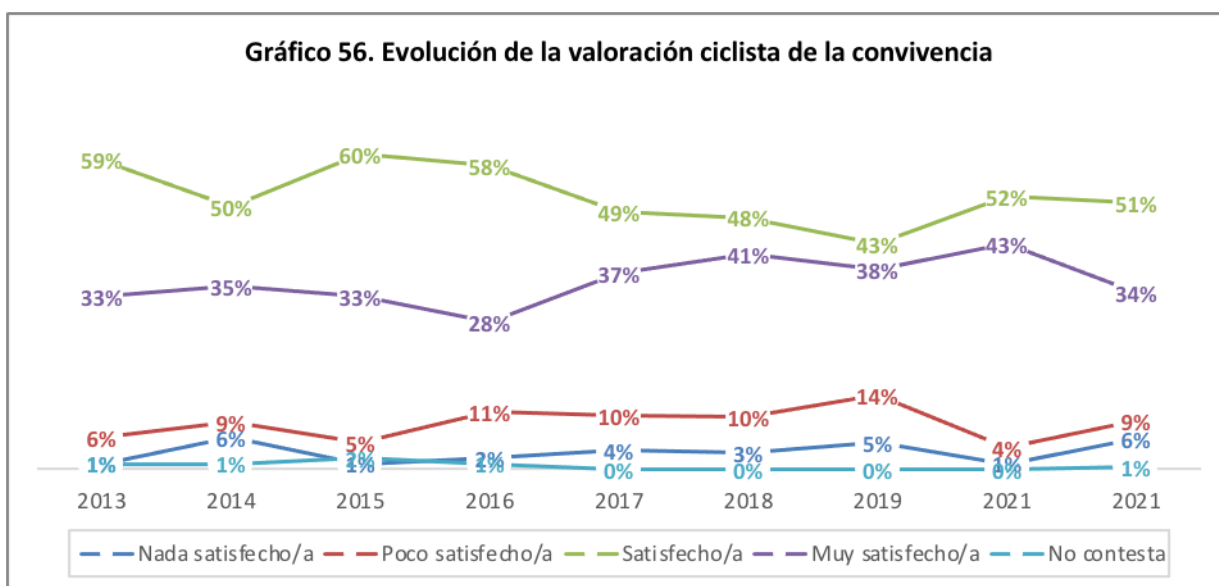
5.2.4. Bizikidetzaren mailen gaineko balioespena

Galdetutako pertsonen % 85 pozik (% 51) edo oso pozik (% 34) agertu ziren Bizikleta Bideen Foru Sareko bizikidetzaren mailen dagokienez, hau da, 10 puntuko beherakada izan du 2021eko azterketarekin alderatuta. Inkestan parte hartu duten pertsonen % 1ek ez zuen egin inolako balioespenik alderdi horri buruz.

Serie historikoan ikus daitekeenez, gora egin du oro har bizikidetzaren mailen pozik ez dauden edo batere gustura ez dauden txirrindularien ehunekoak: 2013an % 7 izatetik, 2022an % 15era iritsi dira.

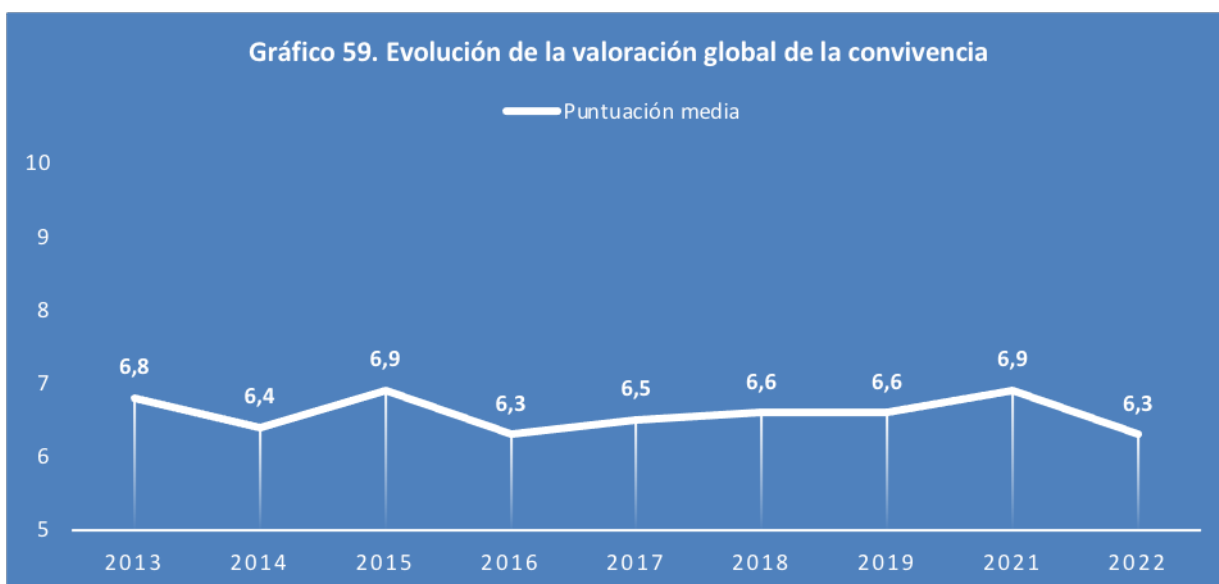
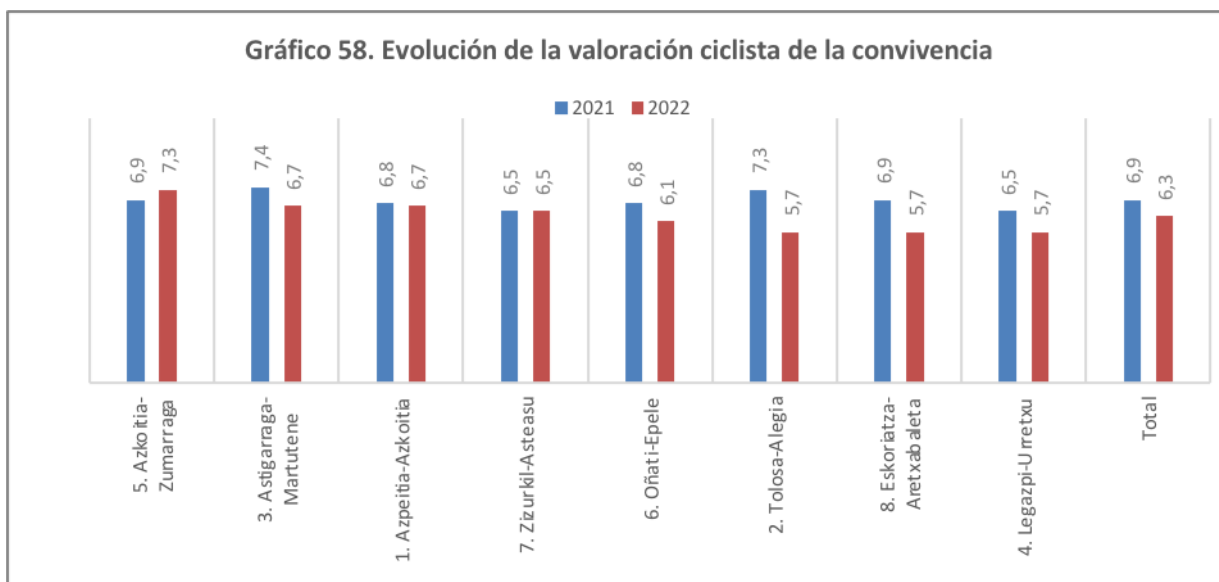
Txirrindulariek bizikidetzari batez beste 6,3 puntu ematen dizkiote; hau da, 0,6 puntu jaitsi da 2021ean lortutako puntuazioarekin alderatuta, eta, oraindik ere, alderdi horrexek jasotzen du batez besteko puntuaziorik baxuena. Horretaz gainera, orain artean jaso duen balioespenik baxuena eskuratu du, 2016koarekin batera.

2022an, hiru tartetan lortu da puntuaziorik txikiena: Tolosa – Alegia, Legazpi – Urretxu eta Eskoriatza – Aretxabaleta, 5,7 punturekin. Baloraziorik onena Azkoitia – Zumarraga tarteari dagokio, 7,3 punturekin.



Bizikidetzaren balorazio orokorra Azkoitia – Zumarraga tartean soilik igo da (0,4 puntu gehiago); Zizurkil – Asteasu tartean mantendu egin da, eta aztertutako gainerako bideetan behera egin du —batzuetan nabarmen, gainera—: Tolosa – Alegia (1,6 puntu gutxiago), Eskoriatza – Aretxabaleta (1,2 puntu gutxiago), Legazpi – Urretxu (0,8 puntu gutxiago),

Astigarraga – Martutene (0,7 puntu gutxiago), Oñati – Epele (0,7 puntu gutxiago) eta Azpeitia – Azkoitia (0,1 puntu gutxiago).

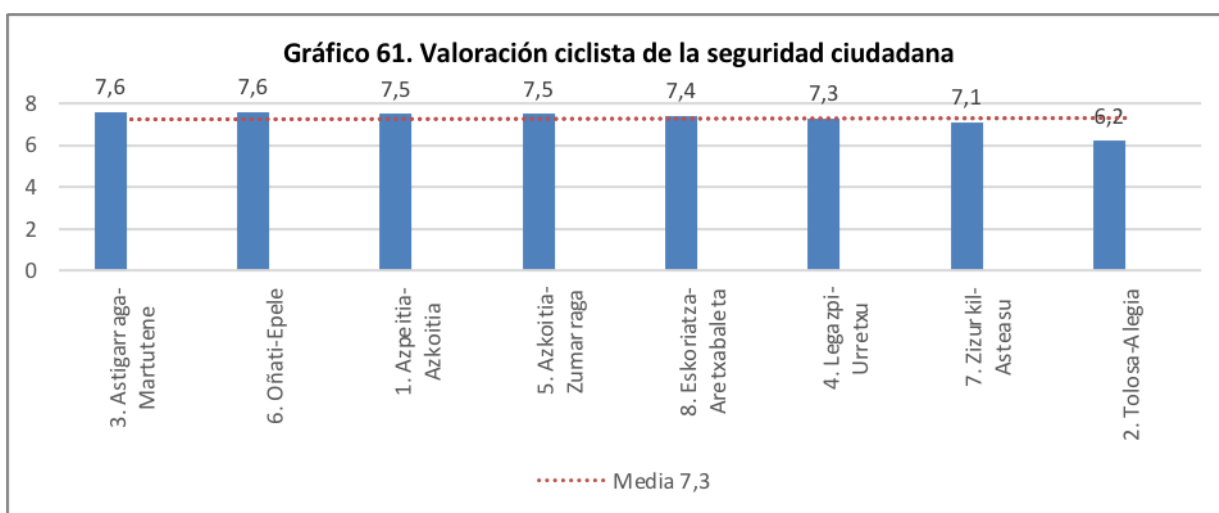
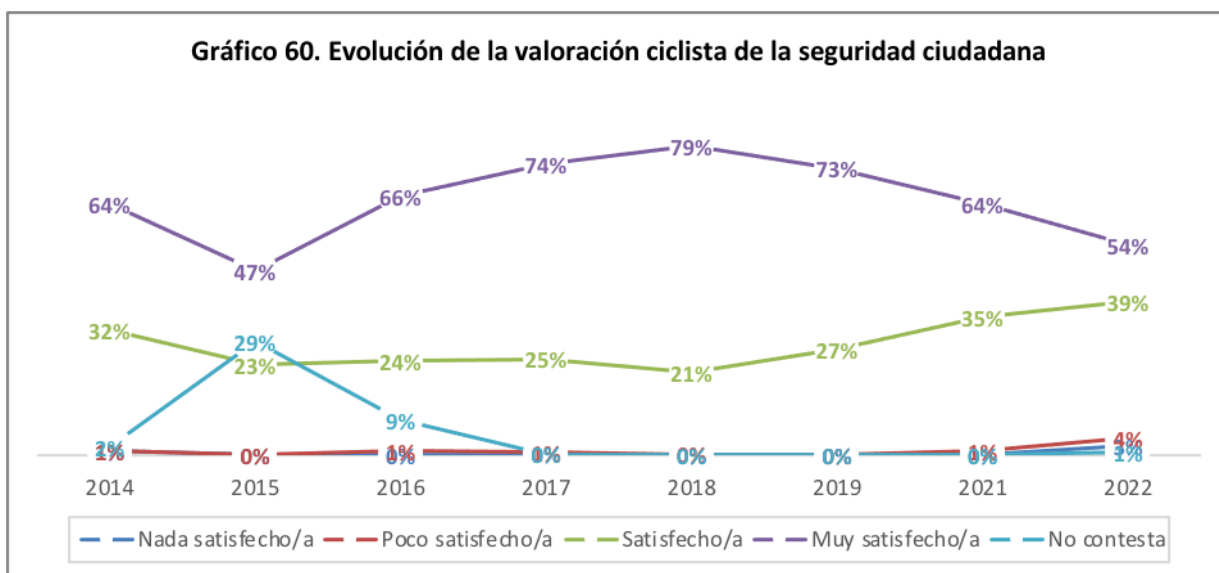


5.2.5. Herriarren segurtasunaren pertzepzioari buruzko balioespena

Galdetutako pertsonen % 93 pozik edo oso pozik daude Bizikleta Bideen Foru Sarean sentitzen duten segurtasunarekin (% 54 oso pozik eta % 39 pozik), hau da, 2021ean baino ehuneko 6 puntu gutxiago.

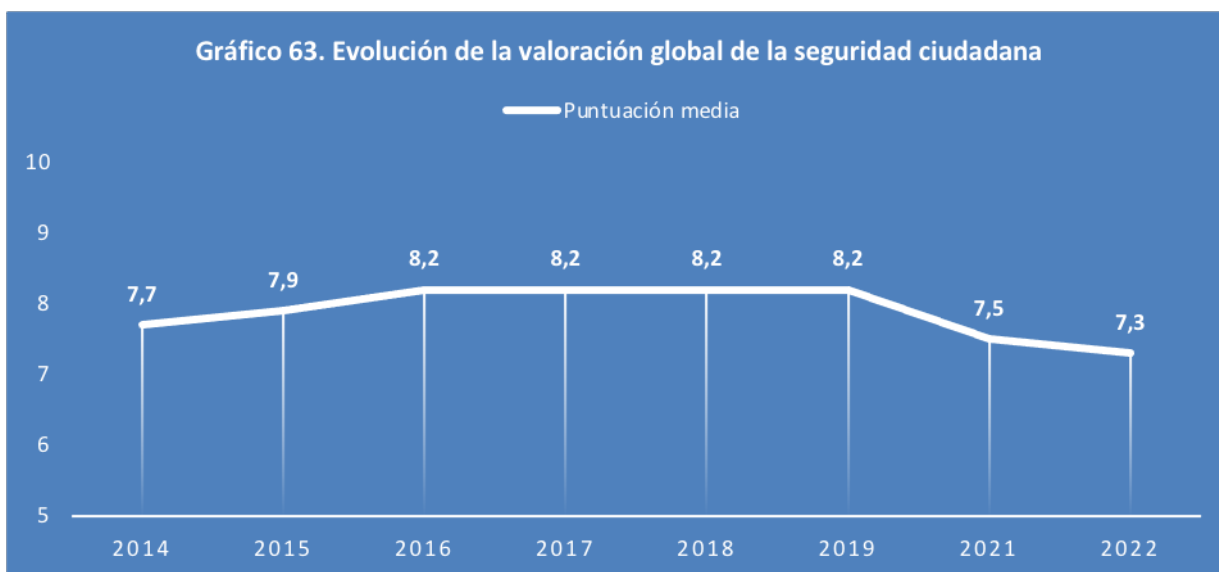
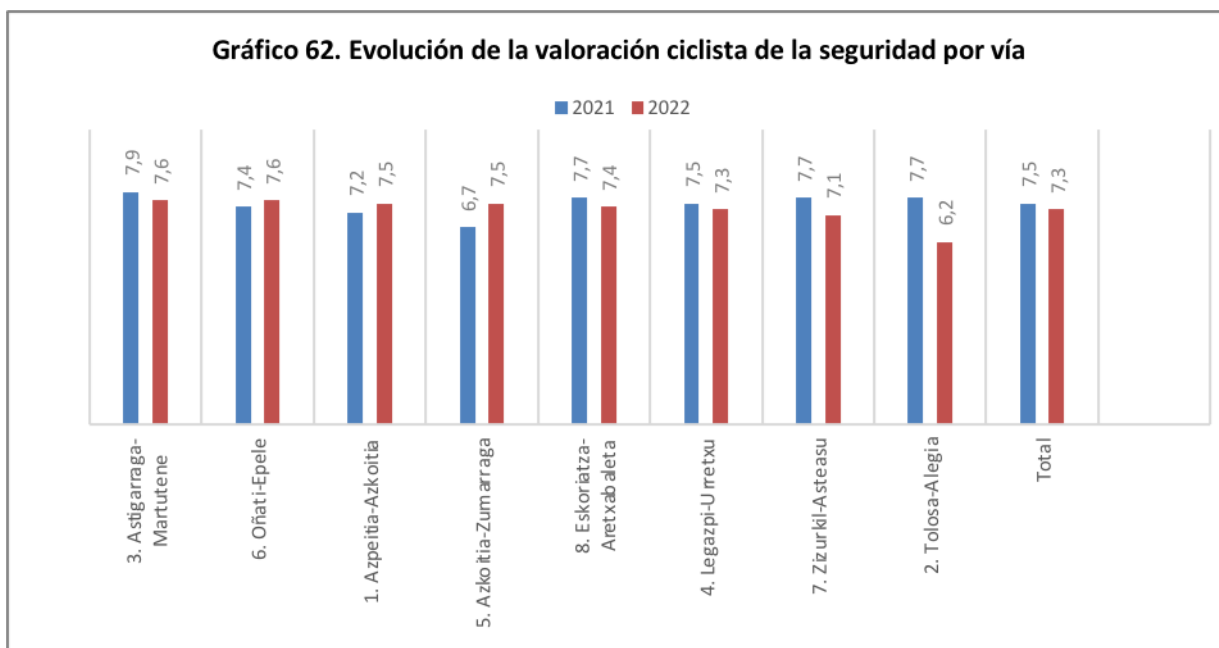
Txirrindulariek herritarren segurtasunaren pertzepzioari batez beste 7,3 puntu ematen dizkiote, eta, beraz, 2021ean erregistratutako beherezko joerarekin jarraitzen du. Puntuazio horrek 0,2 puntuko jaitsiera dakar aurreko urtearekin alderatuta, eta 2014az geroztik alderdi horretan lortutako puntuaziorik txikiena da.

Atal honetan puntuaziorik altuena duen bizikleta bidea Astigarraga – Martutene da oraindik, 7,6 punturekin, eta baxuena eskuratu duena, berriz, Tolosa – Alegia tartea, 6,2 punturekin.



Herritarren segurtasunaren gaineko pertzepzioaren balioespenak gora egin du aztertutako bideetatik hirutan: Azkoitia – Zumarraga (0,8 puntu), Azpeitia – Azkoitia (0,3 puntu) eta Oñati – Epele (0,2 puntu).

Gainerako bost bideetan behera egin du balorazioak, nabarmenago Tolosa – Alegia tartean (1,5 puntu gutxiago), baina baita beste hauetan ere: Zizurkil – Asteasu (0,6 puntu gutxiago), Astigarraga – Martutene (0,3 puntu gutxiago), Eskoriatza – Aretxabaleta (0,3 puntu gutxiago) eta Legazpi – Urretxu (0,2 puntu gutxiago).



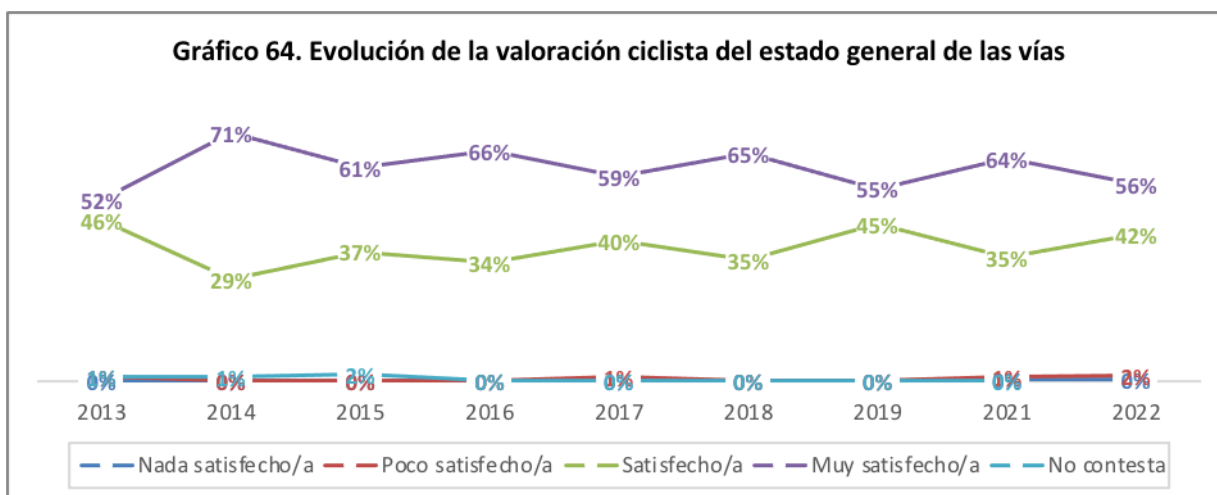
5.2.6. Bizikleta bideen gaineko balioespen orokorra

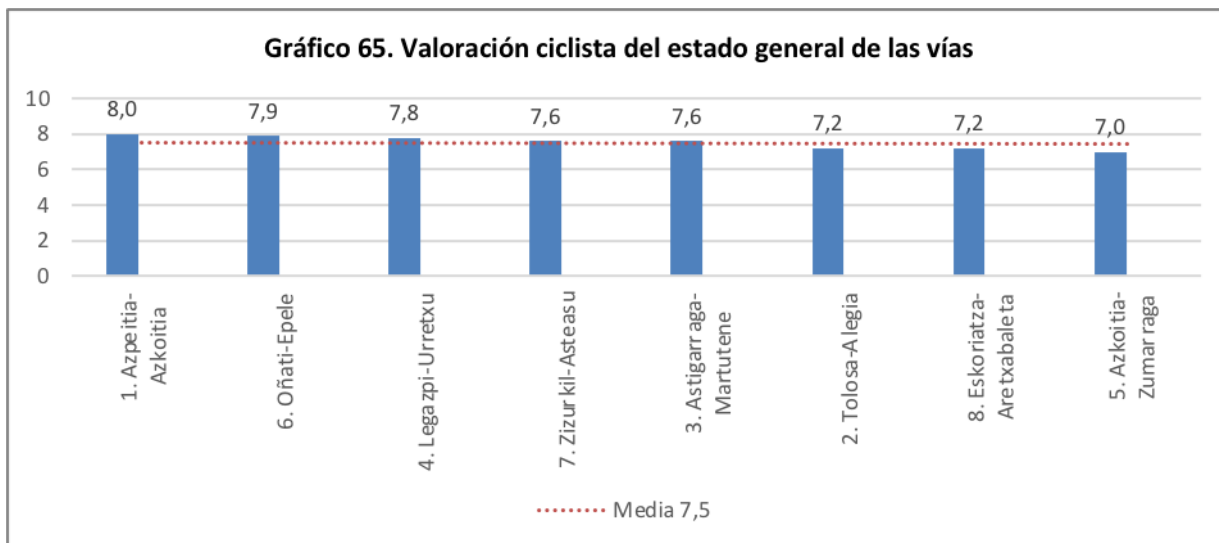
Galdetutako pertsonen % 98 pozik edo oso pozik agertu zen (% 56 oso pozik eta % 42 pozik) bizikleta bideen egoera orokorrarekin (alderdi partzial guztiak kontuan hartuta: bide zoruaren egoera, seinaleztapena, argiztapena, bizikidetza eta herritarren segurtasuna).

Bizikleta bideen egoera orokorrarekin oso pozik dauden pertsonen ehunekoak igoera handia erregistratu zuen 2014an, urte hartan % 71ra iritsi baitzen; horren ondotik, beherazko joera hartu du oro har, eta aurten % 56ra iritsi da.

Batez beste 7,5 puntu eskuratu ditu, hau da, 0,1 puntu jaitsi da 2021ean lortutako emaitzekin alderatuta, eta, hala, erregistrorik baxuena izan da, 2013koarekin batera.

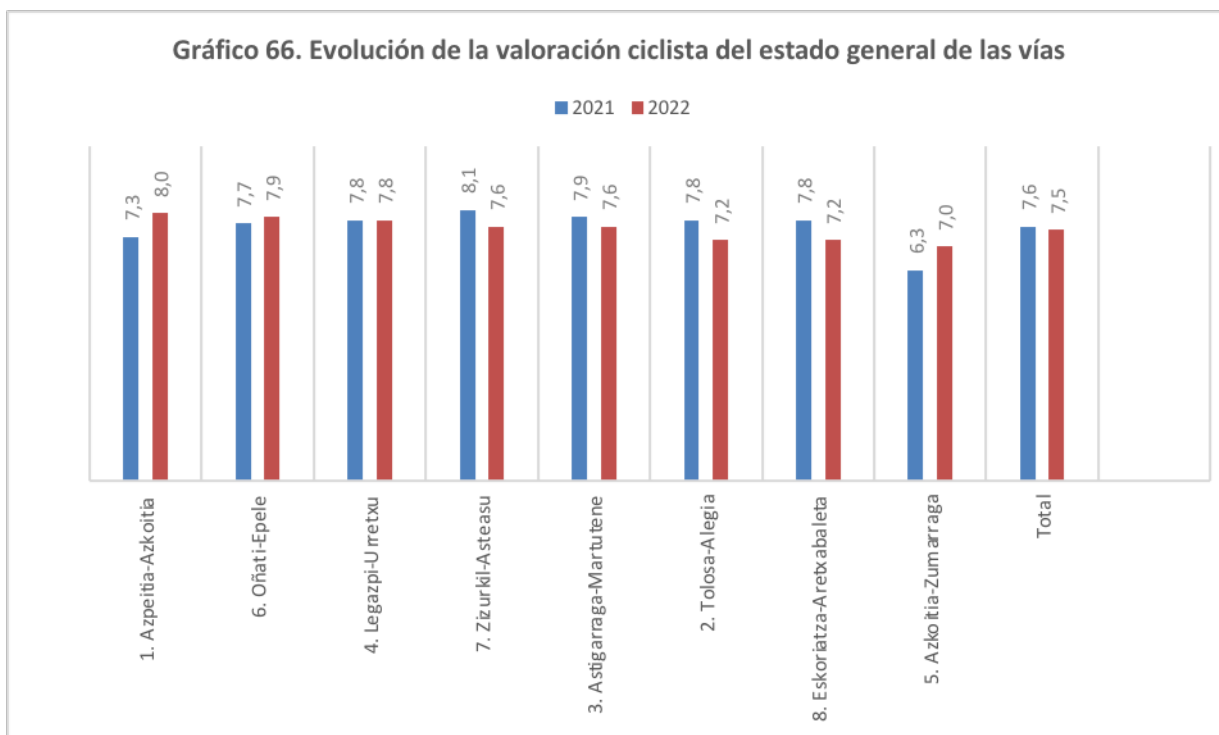
Ondoen balioetsitako bizikleta bidea Azpeitia – Azkoitia da, 8,0 punturekin, eta balorazio txarrena duena, berriz, Azkoitia – Zumarraga, 7,0 punturekin —argiztapenari emaniko puntuazio kaskarrak eraginda—.

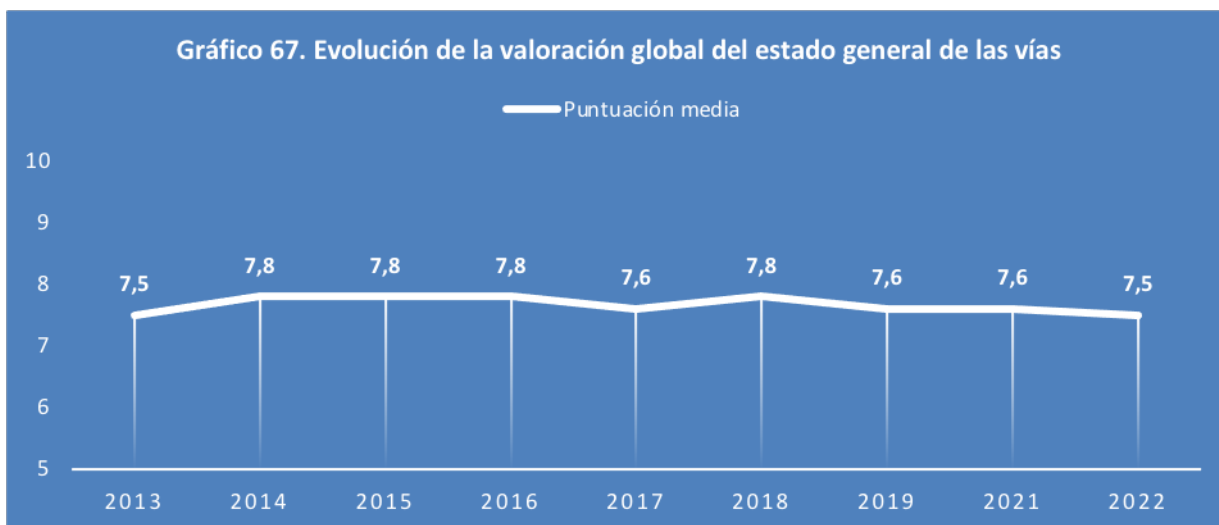




Bideen egoera orokorraren balioespenak altua izaten jarraitzen du, baina behera egin du aztertutako bideen erdietan: Tolosa – Alegia eta Eskoriatza – Aretxabaleta (0,6 puntu gutxiago), Zizurkil – Asteasu (0,5 puntu gutxiago) eta Astigarraga – Martutene (0,3 puntu gutxiago).

Legazpi-Urretxu tartean, balioespenak bere horretan jarraitu du, eta aztertutako beste hiru bideetan igo egin da: Azpeitia – Azkoitia eta Azkoitia – Zumarraga (0,7 puntu gehiago), eta Oñati – Epele (0,2 puntu gehiago).





Balioetsi beharreko alderdiei dagozkien batez besteko puntuazio orokorrak aztertuz gero, ikusten da aztertutako zortzi bideetatik bost batezbestekoaren gainetik daudela, eta hiru, berriz, azpitik.

Modu positiboan nabarmendu da Azpeitia – Azkoitia bidea: balorazio orokor altuena lortzeaz gainera, batezbestekotik gorako puntuazioak ageri ditu baloratutako alderdi guztietan. Azpimarratzekoa da, halaber, beste hiru bidek batezbestekotik gorako puntuazioa lortu dutela balioetsitako bost alderdietatik lautan, bai eta balorazio orokorrean ere: hau da, Legazpi – Urretxu, Oñati – Epele eta Zizurkil – Asteasu bideek.

Zentzu negatiboan, Azkoitia – Zumarraga nabarmentzen da, haren balioespen orokorrak gora egin duen arren, aztertutako zortzi bideetatik txarrena izaten jarraitzen baitu (hala ageri da 2015etik aurrera). Tolosa – Alegia eta Eskoriatza – Aretxabaleta tartea ere nabarmendu behar dira, behera egin baitu haien balorazio orokorrak, eta, gainera, aztertutako bost alderdietatik lautan batezbestekotik beherako puntuazioak lortu dituzte.

19. taula. Txirrindularien balioespenak, tarteen arabera

	Bide zorua/asfaltoa	Seinaleztapena	Argiztapena	Bizikidetzak	Segurtasuna	Orokorra
1. Azpeitia – Azkoitia	8,3	7,4	7,9	6,7	7,5	8,0
6. Oñati – Epele	8,2	7,4	7,1	6,1	7,6	7,9
4. Legazpi – Urretxu	8,4	7,0	7,1	5,7	7,3	7,8
3. Astigarraga – Martutene	8,2	6,8	6,4	6,7	7,6	7,6
7. Zizurkil – Asteasu	8,2	7,2	6,8	6,5	7,1	7,6
2. Tolosa – Alegia	7,1	6,5	6,5	5,7	6,2	7,2
8. Eskoriatza –	6,8	6,7	6,4	5,7	7,4	7,2

Aretxabaleta						
5. Azkoitia – Zumarraga	6,7	6,5	3,9	7,3	7,5	7,0
Batez besteko puntuazioa	7,7	6,9	6,5	6,3	7,3	7,5

Batez besteko puntuazioaren berdina edo handiagoa.

2021ekin alderatuta lortutako puntuazioak aztertuz gero, ikusten da puntuazioek behera egin dutela aztertutako alderdi guztietan, bide zoruan edo asfaltoan izan ezik.

Bereziki nabarmentzekoa da argiztapenari eta bizikidetzari buruzko puntuazioaren jaitsiera (–0,6 puntu), eta, ondoren, bizikleta bideen seinaleztapena eta segurtasuna (–0,2 puntu).

Ikuspegi orokorra kontuan harturik, hiru tarte nabarmentzen dira denboran zehar balorazio orokor altuenak behin eta berriz eskaintzeagatik: Azpeitia – Azkoitia, Legazpi – Urretxu eta Zizurkil – Asteasu.

Beste muturrean, Azkoitia – Zumarraga tarteak jarraitzen du nabarmentzen alderdi negatiboan, hark izan baitu 2013az geroztik puntuaziorik txikiena zoruari/asfaltoari dagokionez, puntuazio oso txikia lortu duelako (3,9 puntu) argiztapenean eta, oro har, balorazio orokor baxuagoak lortu baititu batezbestekoarekin alderatuta. Ildo beretik, aipatzekoak dira Eskoriatza – Aretxabaleta eta, bereziki, Tolosa – Alegia ere —azken bide horrek batez besteko balorazioa baino txikiagoa lortu du serie historikoa osatzen duten bederatzi urteetatik zortzitan—.

20. taula. Txirrindularien balioespenaren urteko bilakaera, tarte arabera

Apartatua	Urtea	Azpeitia Azkoitia	Tolosa Alegia	Astigarraga Martutene	Legazpi Urrtxu	Azkoitia – Zumarraga	Oñati – Epele	Zizurkil – Asteasu	Eskoriatza Aretxabaleta	Batez besteko puntuazioa
Bide zorua/asfaltoa	2013	6,9	7,7	7,5	7,8	7,2	-	8,2	8,1	7,7
	2014	8,1	8,0	7,9	8,6	7,8	-	8,1	8,2	8,1
	2015	8,2	7,7	7,4	8,0	7,5	-	7,0	6,7	7,6
	2016	8,3	8,0	7,9	8,3	7,0	-	8,8	7,5	8,0
	2017	8,4	7,3	8,0	8,7	7,8	-	8,3	7,1	8,0
	2018	8,1	7,5	8,1	8,3	7,3	-	-	7,1	7,8
	2019	8,3	7,3	7,4	8,3	7,3	7,9	-	7,4	7,8
	2021	7,6	7,2	7,6	8,2	7,0	7,9	8,2	7,4	7,6
2022	8,3	7,1	8,2	8,4	6,7	8,2	8,2	6,8	7,7	
Seinaleztapena	2013	6,7	7,3	7,3	7,6	7,6	-	8,2	8,1	7,4
	2014	7,9	7,1	7,5	7,2	6,9	-	8,1	8,0	7,5
	2015	7,3	7,3	7,6	6,9	7,0	-	6,7	6,5	7,1
	2016	7,6	7,1	7,3	6,9	6,3	-	8,3	6,4	7,3
	2017	7,5	6,9	7,3	6,8	6,4	-	8,0	6,3	7,0
	2018	8,2	7,3	7,4	7,0	7,5	-	-	6,7	7,3
	2019	8,1	6,9	6,8	6,3	7,4	7,7	-	7,2	7,4
	2021	6,9	7,4	7,6	6,5	5,8	7,4	8,1	7,2	7,1
2022	7,4	6,5	6,8	7,0	6,5	7,4	7,2	6,7	6,9	
Argiztapena	2013	7,1	7,3	6,8	7,6	7,0	-	7,3	8,1	7,3
	2014	7,6	7,4	7,3	7,5	7,4	-	7,2	7,8	7,5
	2015	7,3	7,0	7,5	7,0	6,5	-	6,7	6,9	7,1
	2016	8,2	8,1	7,6	8,1	6,2	-	7,9	7,1	7,6
	2017	8,2	7,1	6,5	8,2	7,4	-	7,0	6,5	7,4
	2018	8,3	6,5	6,6	7,7	6,0	-	-	6,4	6,9
	2019	7,9	7,0	6,5	7,7	6,5	7,3	-	7,6	7,2
	2021	6,8	8,1	7,9	7,6	3,8	7,3	7,9	7,3	7,1
2022	7,9	6,5	6,4	7,1	3,9	7,1	6,8	6,4	6,5	
Bizikidetza	2013	6,5	6,2	6,8	7,0	7,2	-	7,5	7,5	6,8
	2014	7,1	5,4	7,2	6,4	6,6	-	7,0	7,0	6,4
	2015	7,4	6,6	7,1	6,8	7,1	-	7,1	6,8	6,9
	2016	6,6	6,2	6,8	5,2	6,6	-	7,0	5,6	6,3
	2017	6,9	6,4	7,0	5,9	6,1	-	7,5	5,9	6,5
	2018	7,2	6,2	7,1	6,2	7,3	-	-	5,6	6,6
	2019	6,8	5,8	6,7	6,6	7,1	6,2	-	4,8	6,6
	2021	6,8	7,3	7,4	6,5	6,9	6,8	6,5	6,9	6,9
2022	6,7	5,7	6,7	5,7	7,3	6,1	6,5	5,7	6,3	
Segurtasuna	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	7,6	7,8	7,6	7,5	7,5	-	8,0	7,8	7,7
	2015	8,5	7,7	7,9	8,7	8,0	-	7,6	8,3	7,9
	2016	8,7	8,3	8,3	8,3	7,5	-	8,5	8,3	8,2
	2017	8,3	7,9	8,2	7,9	8,0	-	8,6	8,1	8,2
	2018	8,5	8,1	8,1	8,1	8,1	-	-	8,2	8,2
	2019	8,2	7,7	7,9	8,5	8,3	8,0	-	7,9	8,2
	2021	7,2	7,7	7,9	7,5	6,7	7,4	7,7	7,7	7,5
2022	7,5	6,2	7,6	7,3	7,5	7,6	7,1	7,4	7,3	
Balioespen orokorra	2013	7,1	7,3	7,2	7,8	7,8	-	8,1	8,1	7,5
	2014	8,0	7,7	7,9	7,8	7,8	-	7,8	8,1	7,8
	2015	8,1	7,6	7,8	7,8	7,6	-	8,0	7,7	7,8
	2016	7,9	7,9	7,9	7,9	7,2	-	8,5	7,6	7,8
	2017	7,9	7,3	7,6	7,7	7,3	-	8,0	7,2	7,6
	2018	8,4	7,5	7,8	7,9	7,7	-	-	7,4	7,8
	2019	8,0	7,1	7,3	7,9	7,4	7,6	-	7,2	7,6
	2021	7,3	7,8	7,9	7,8	6,3	7,7	8,1	7,8	7,6
2022	8,0	7,2	7,6	7,8	7,0	7,9	7,6	7,2	7,5	

Puntuación igual o superior a la media.

Bizikleta bideak erabiltzeko maiztasunaren arabera alde garrantzitsurik ikusten ez den arren, oso pozik dauden pertsonen proportzioa handiagoa da noizbehinka erabiltzen dituztenen artean.

21. taula. Gogobetetze maila, erabilera maiztasunaren arabera

	Bizikleta bidea erabiltzeko maiztasuna			Guztira
	4-7 egunez astean	1-3 egunez astean	Noizean behin	
Batere pozik ez	1 % 1			1 % 0
Ez oso pozik	2 % 1	2 % 1	2 % 3	6 % 2
Pozik	78 % 41	66 % 46	24 % 36	168 % 42
Oso pozik	108 % 57	76 % 53	41 % 61	225 % 56
Guztira	189 % 47	144 % 36	67 % 17	400 % 100

Txirrindularien gogobetetze maila bizikletari dagokionez, oso pozik dauden pertsonen proportzioa handiagoa da erabiltzaile berrien artean, bideak eduki aurreko bizikletaren erabilera mailaren arabera aztertuz gero.

22. taula. Gogobetetze maila, bidea izan aurreko erabileraren arabera

	Bizikletaren erabilera maila, bideak existitu aurretik				Guztira
	Orain bezainbeste	Orain baino gutxiago	Erabiltzaile berria	ED/EE	
Batere pozik ez	1 % 0				1 % 0
Ez oso pozik	3 % 1	1 % 1	2 % 3		6 % 2
Pozik	111 % 42	35 % 49	22 % 37		168 % 42
Oso pozik	148 % 56	35 % 49	36 % 60	6 % 100	225 % 56
Guztira	263 % 66	71 % 18	60 % 15	6 % 2	400 % 100

Lekualdatzearen arrazoia araberako egindako balorazioan alde nabarmenak antzeman dira. Lana, zaintza, kudeaketa pertsonalak eta erosketak direla-eta eguneroko joan-etorriak egiten dituzten pertsonak ageri dute gogobetetze handiena: % 68 oso pozik daude, kirola egiteko (% 55) eta aisialdirako (% 50) desplazatzen direnak baino 13 eta 18 puntu gehiagorekin, hurrenez hurren.

23. taula. Gogobetetze maila, desplazamenduaren arrazoien arabera

	Joan-etorriaren arrazoa					Guztira
	Lana	Ikasketak	Zaintza, kudeak. erosk.	Aisia, paseoa	Kirola	
Batere pozik ez	0	0	0	0	1	1
	% 0	% 0	% 0	% 0	% 0	% 0
Ez oso pozik	0	0	0	2	4	6
	% 0	% 0	% 0	% 2	% 2	% 2
Pozik	18	2	7	51	90	168
	% 32	% 40	% 32	% 48	% 43	% 42
Oso pozik	39	3	15	53	115	225
	% 68	% 60	% 68	% 50	% 55	% 56
Guztira	57	5	22	106	210	400
	% 14	% 1	% 6	% 27	% 53	% 100

Jarduerari dagokionez, langabezian dauden pertsonen baliogestean dute ondoen bizikleta bideen egoera orokorra, % 71 oso pozik baitaude (batezbestekoa baino 15 puntu gehiago).

24. taula. Gogobetetze maila, jardura motaren arabera

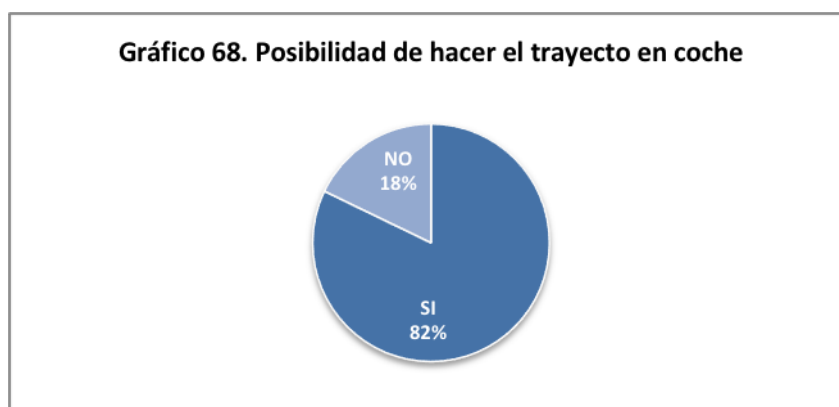
	Jardura							Guztira
	Lanean	Ikaslea	Etxeko lan ordaindu gabea	Langabezian	Erretiratu, pentsioduna	Bestelakoak	ED/EE	
Batere pozik ez	1	0	0	0	0	0	0	1
	% 0	% 0	% 0	% 0	% 0	% 0	% 0	% 0
Ez oso pozik	3	0	0	0	3	0	0	6
	% 1	% 0	% 0	% 0	% 3	% 0	% 0	% 2
Pozik	101	23	2	2	40	0	0	168
	% 44	% 36	% 67	% 29	% 42	% 0	% 0	% 42
Oso pozik	125	41	1	5	53	0	0	225
	% 54	% 64	% 33	% 71	% 55	% 0	% 0	% 56
Guztira	230	64	3	7	96	0	0	400
	% 58	% 16	% 1	% 2	% 24	% 0	% 0	% 100

5.3. Bizikleta bideen sareak garraiobidearen hautaketan duen eragina

5.3.1. Bidea autoz egiteko aukera

Interesgarria da jakitea bizikleta egunero erabiltzen duten pertsonen (lanera joateko, ikasteko, gestioak egiteko edo erosketetarako erabiltzen dutenek) bidea autoz egiteko aukera duten, datu horren bidez bizikletaren alde zenbaterainoko apustua egiten duten jakin baitaiteke, kontuan izanik alternatiba motorizatua erabiltzeko aukera dutela.

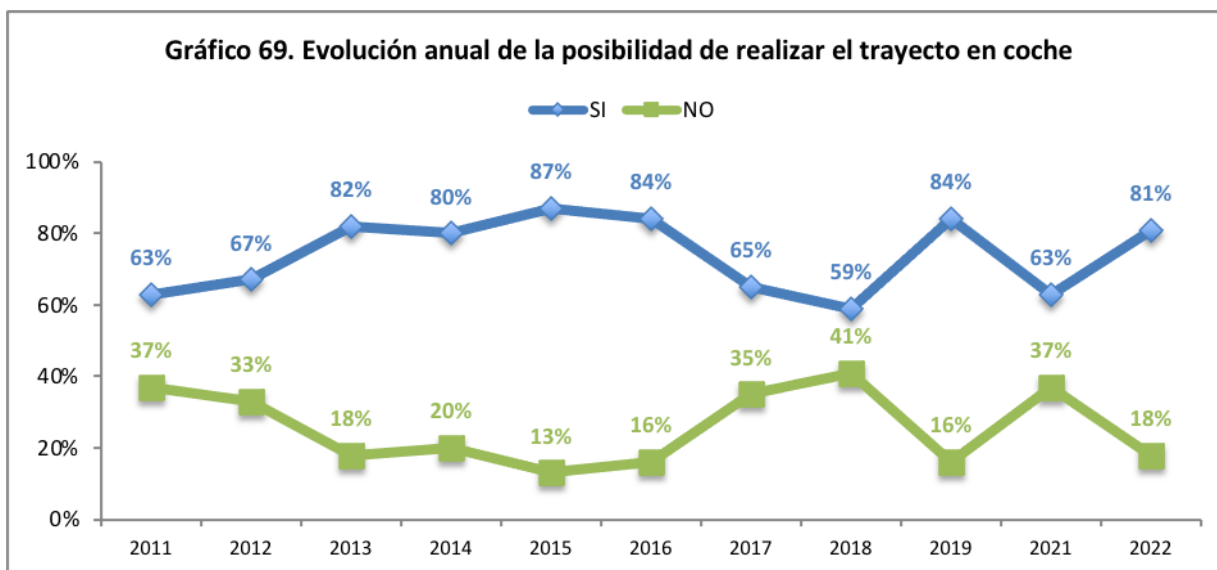
Eguneroko txirrindularien % 82k dio baduela bidea autoz egiteko aukera. Horrek esan nahi du ehuneko 19 puntuko igoera izan dela 2021eko emaitzarekin alderatuta, baina, 69. grafikoan ikus daitekeenez, bat dator serie historikoko erregistro gehienekin.



Ibilbidea autoz egiteko aukera dutenen ehunekoa asko aldatzen da joan-etorriaren arrazoiaren arabera. Arrazoen artean, alde batetik, lanera joatea eta, bestetik, zainketak eta kudeaketak egitea adierazi dutenen artean, ehuneko hori % 80tik gorakoa da (% 86 eta % 82, hurrenez hurren), eta joan-etorriaren arrazoa ikasketak direla dioten pertsonen kasuan, aldiz, % 40ra jaisten da ehunekoa —logikoa da, gainera, adin gazteagoa eta erosteko ahalmen txikiagoa duten heinean—.

25. taula. Ibilbidea autoz egiteko aukera, joan-etorriaren arrazoiaren arabera

	Joan-etorrien arrazoiak			Guztira
	Lana	Ikasketak	Zaintza, kudeaketak, erosketak	
BAI	49 % 86	2 % 40	18 % 82	69 % 82
EZ	8 % 14	3 % 60	4 % 18	15 % 18
Guztira	57 % 68	5 % 6	22 % 26	84 % 100



Emaitza horiek baloratzeko orduan, kontuan izan behar da txirrindularien lagina 400ekoa den arren, desplazatzeko ohiko arrazoiak dituztenei bakarrik egin zaiela galdera hori. Beraz, emaitza horiek 84 pertsonako azpilaginean oinarritzen dira, eta kontuz hartu behar dira.

5.3.2. Bizikleta biderik ez dagoenean erabiltzen den garraio bidea

Bizikleta eguneroko jardueretarako erabiltzen dutenei galdetuz gero zein garraio bide erabiliko luketen bizikleta biderik ez balego, bizikletarako zenbaterainoko leialtasun edo konpromiso maila duten neur daiteke. Eta, bizikleta erabiltzen jarraitzeko asmoa berretsiz gero, bide alternatiboek eskaintzen duten erakargarritasuna eta segurtasun maila ikus daitezke.

Kontuan izan behar da gerta daitekeela bizikletaren erabilerarekiko leialtasun handia izatea, baina beste garraio bide bat erabili behar izatea nahitaez, ez dagoelako gutxieneko bide segurtasuna edo erosotasuna bermatzen dituen bide alternatiborik edo are ibilbidearen luzera nabarmen luzatzearen ondorioz.

Bizikleta eguneroko jardueretarako erabiltzen duten pertsonen % 43k dio bizikleta erabiltzen jarraituko lukeela beste bide batetik; % 36k autoa erabiliko lukeela, % 19k garraio publikoa, eta gainerako % 2k, azkenik, oinez egingo lukeela ibilbidea.

Emaitza horiek 2021ean lortutakoekin alderatuz (ikus 66. grafikoa), nabarmentzekoa da bizikleta beste bide batetik erabiltzeko aukera ehuneko 12 puntu handitzen dela, eta lehenbiziko aukera dela.

Autoaren alternatiba (% 36) bigarren postuan geratzen da, eta, 2021ean lortutako emaitzekin alderatuta, ehuneko 11 puntu igo da.

Kontrako aldean dago garraio publikoa, zeinaren eragina erdira murriztu baita aurreko urtearekin alderatuta (% 37 zuen 2021ean, eta 2022an, berriz, % 19).

Datuak generoaren arabera aztertuz gero, ikus daiteke bizikleta beste bide batetik erabiltzea eta autoa direla lehenbiziko bi aukerak, bai gizonentzat, bai emakumeentzat; hala ere, gizonen kasuan, bizikleta beste bide batetik erabiltzea da autoaren alternatibatik ehuneko 11 puntura dagoen lehen aukera.

Bi generoetan garraio publikoa hirugarren aukera bada ere, hautu hori egingo luketen emakumeen ehunekoa gizonena baino ehuneko 11 puntu handiagoa da.

Beraz, bizikleta bideek garrantzi handia dute bizikletaz eginiko joan-etorriak areagotzeko.

26. taula. Aukeratutako garraibide alternatiboa, generoaren arabera.

	Generoa		Guztira
	Gizonak	Emakumeak	
Bizikletaz, beste bide batetik	25 % 47	11 % 35	36 % 43
Autoa	19 % 36	11 % 35	30 % 36
Garraio publikoa	8 % 15	8 % 26	16 % 19
Beste aukera bat	1 % 2	1 % 3	2 % 2
ED/EE	0 % 0	0 % 0	0 % 0
Guztira	53 % 63	31 % 37	84 % 100

Aldagai hori joan-etorriaren arrazoia kontuan hartuta aztertuz gero, ikus daiteke bizikleta beste bide batetik erabiltzea dela lehen aukera kasu guztietan, bai bizikleta lanerako erabiltzen dutenen artean (% 40), bai ikasketak direla-eta baliatzen dutenen artean (% 60), bai joan-etorriok zaintzagaratik, kudeaketengatik eta erosketengatik egiten dituztenen artean (% 45).

27. taula. Aukeratutako garraibide alternatiboa, joan-etorriaren arrazoiaren arabera

	Joan-etorriaren arrazoia			Guztira
	Lana	Ikasketak	Zaintza, kudeaketak, erosketak	
Bizikletaz, beste bide batetik	23 % 40	3 % 60	10 % 45	36 % 43
Autoa	21 % 37	1 % 20	8 % 36	30 % 36
Garraio publikoa	11 % 19	1 % 20	4 % 18	16 % 19
Beste aukera bat	2 % 4	0 % 0	0 % 0	2 % 2
ED/EE	0 % 0	0 % 0	0 % 0	0 % 0
Guztira	57 % 68	5 % 6	22 % 26	84 % 100

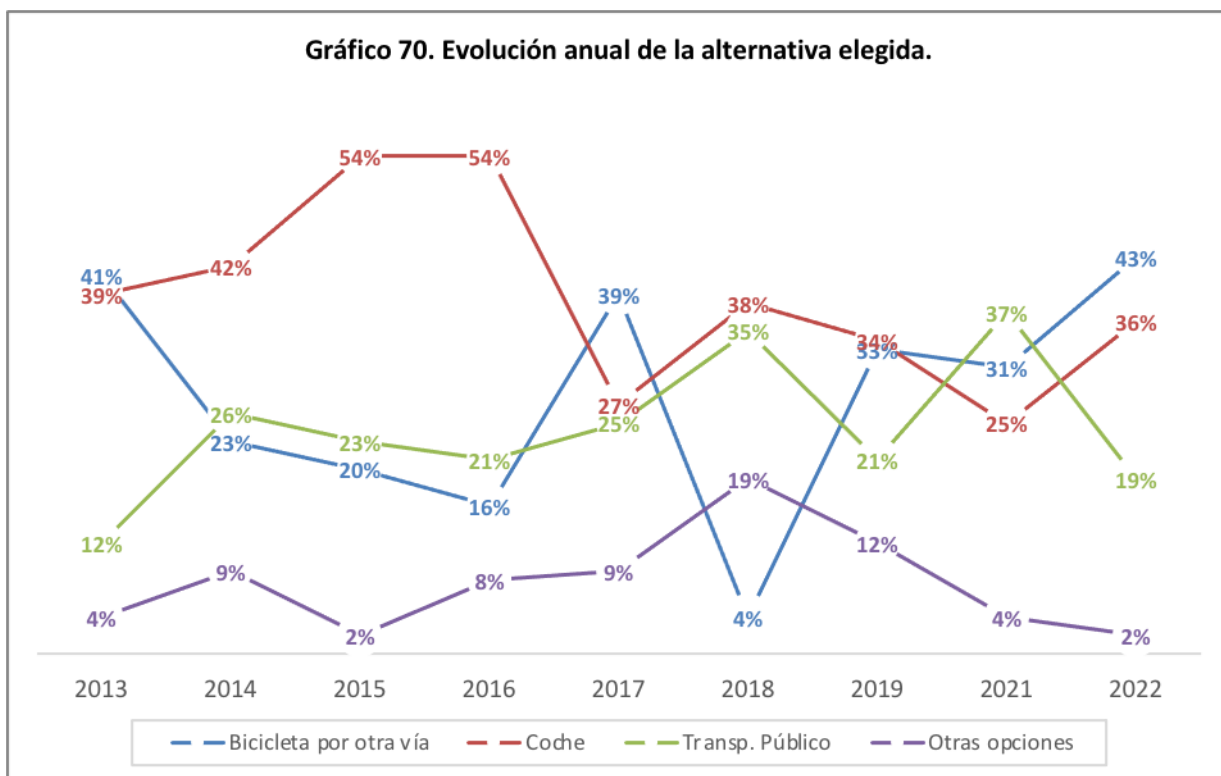
Datuak adinaren arabera aztertuz gero, eta 65 urtetik gorako pertsonak kontuan hartu gabe⁶, ikusten da bizikletarekiko konpromiso maila handiagoa dela 25 urtetik gorakoen artean (% 58).

Bestalde, autoaren aldeko hautuak gora egiten du erabiltzaileen adinak gora egin ahala, eta 25 eta 44 urte bitarteko pertsonen aukera nagusia da —adin talde horretan bertan, era berean, nabarmen txikiagoa da garraio publikoaren alternatiba, gainerakoetan baino—.

28. taula. Aukeratutako garraibide alternatiboa, adinaren arabera

	Adina					Guztira
	0-11 urte	12-24 urte	25-44 urte	45-65 urte	> 65 urte	
Bizikletaz, beste bide batetik		7 % 58	11 % 39	16 % 39	2 % 67	36 % 43
Autoa		2 % 17	15 % 54	13 % 32	0 % 0	30 % 36
Garraio publikoa		3 % 25	2 % 7	10 % 24	1 % 33	16 % 19
Beste aukera bat		0 % 0	0 % 0	2 % 5	0 % 0	2 % 2
ED/EE		0 % 0	0 % 0	0 % 0	0 % 0	0 % 0
Guztira		12 % 14	28 % 33	41 % 49	3 % 4	84 % 100

⁶ Kontuan izan behar da azpilagin horretan 65 urtetik gorako 3 pertsona baino ez daudela, eta, beraz, zuhurtziaz baloratu behar dira talde horri buruzko emaitzak.



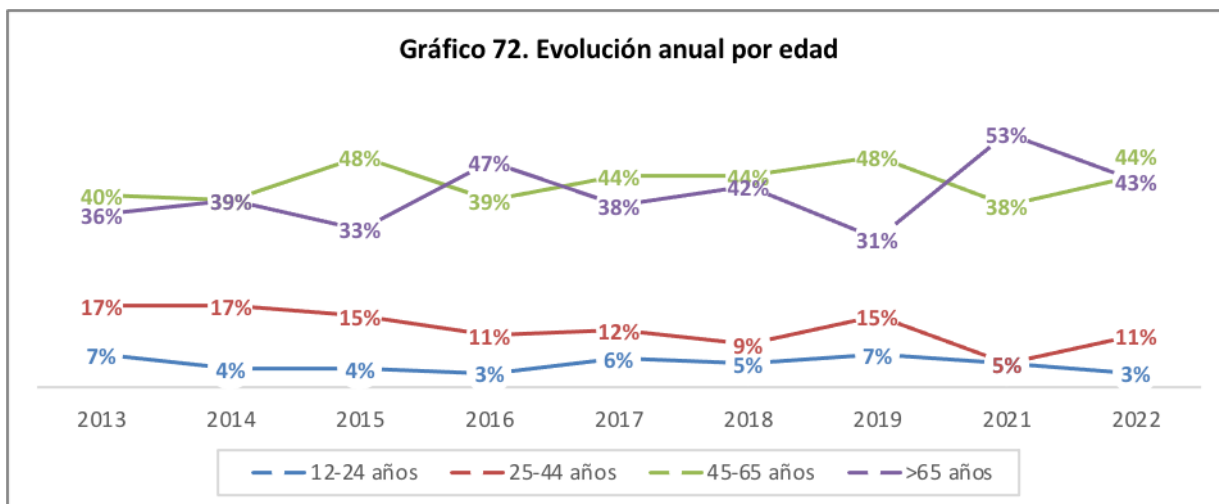
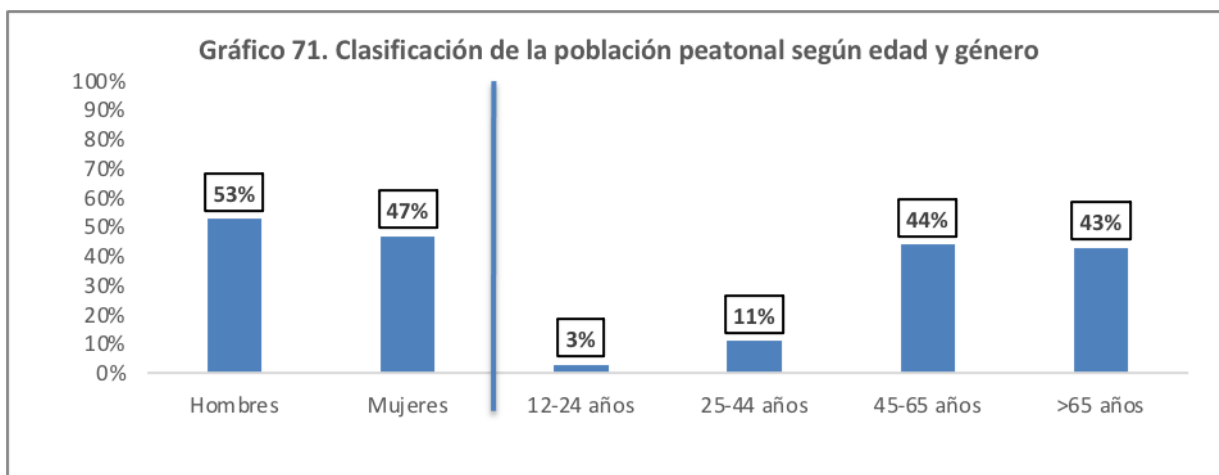
6. OINEZKOEN EZAUGARRIAK

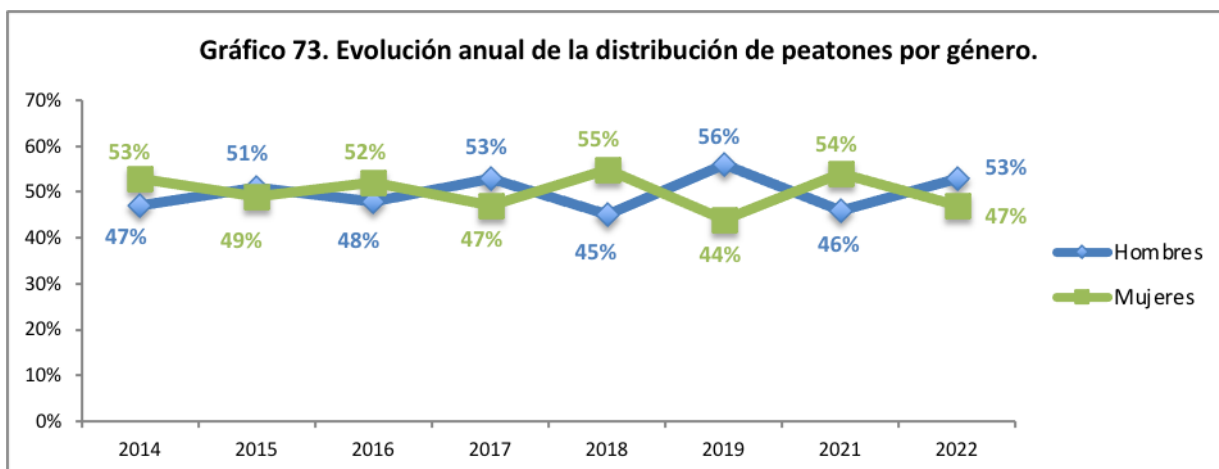
6.1. Adinaren eta generoaren arabera sailkapena

Inkestatutako oinezkoen generoaren arabera banaketak jarraibide historikoa du: txandakatu egiten da genero bakoitzaren prebalentzia bi urtean behin, balio tarte nahiko erregularrean. Kasu honetan, gizonen ehunekoa zertxobait handiagoa da (gizonen % 53 eta emakumeen % 47).

Oinezkoen batez besteko adina 62 urte da, txirrindularien batez bestekoa baino 15 urte gehiago.

Oinezkoen batez besteko adina urtebete igo da, 2021eko datuekin alderatuta. 45 urtetik gorakoek gehiago zabala osatzen jarraitzen dute (% 87), eta ikusten da 65 urtetik gorako segmentuak (% 43) ehuneko 10 puntu egin duela behera 2021arekin alderatuta, baina serie historikoaren batezbestekoa (% 39,9) baino balio handiagoetan jarraitzen du.



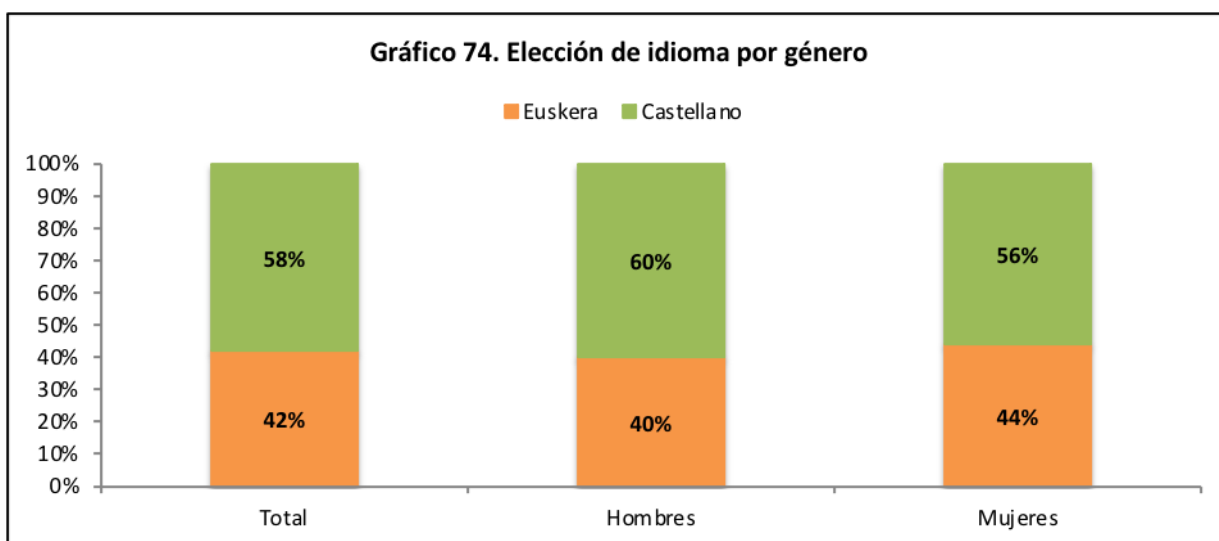


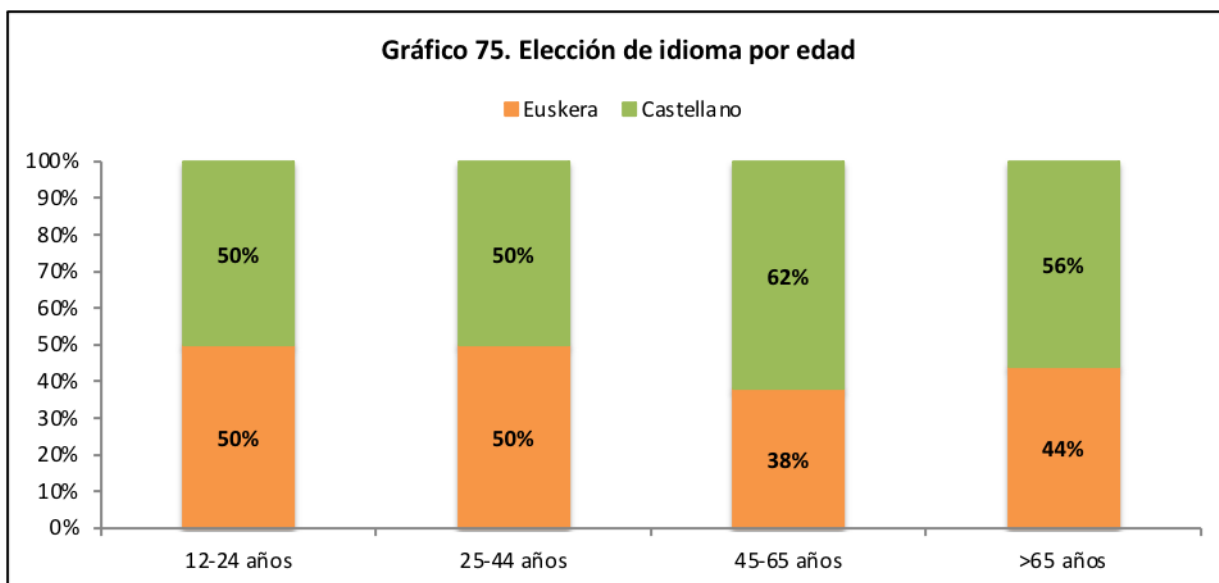
6.2. Inkesta egiteko aukeratutako hizkuntzaren arabera sailkapena

Inkestan parte hartu duten oinezkoen % 42k euskara aukeratzen du (2021ean baino 5 puntu gutxiago).

Inkestari erantzuteko, emakumeek gehiago aukeratu dute euskara (% 44) gizonek baino (% 40), nahiz eta emakumeen kasuan ehuneko 12 puntuko jaitsiera ikusten den; gizonen artean, berriz, iguera txiki bat ageri da (% 38 izan ziren 2021ean, eta 2022an, berriz, % 40).

Emaitzak adinaren arabera aztertuz gero, 45 urtetik beherako pertsonen erdiek euskara aukeratzen dute hizkuntza gisa; ehuneko hori % 44ra jaisten da 65 urtetik gorakoen artean, eta % 38ra 45-65 urtekoen artean.

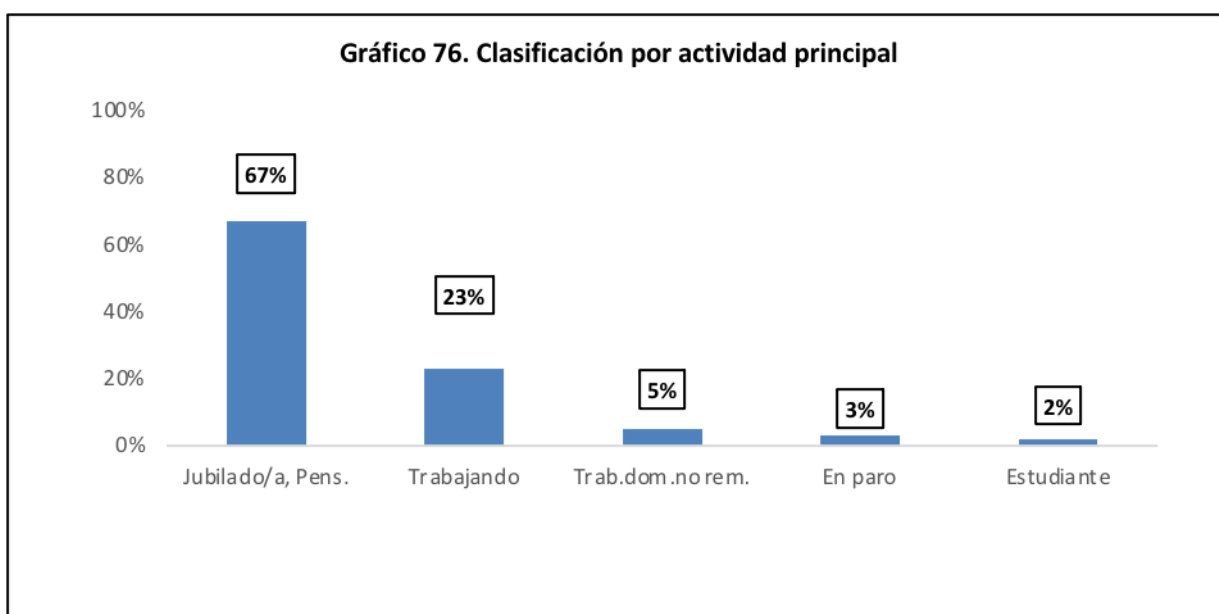


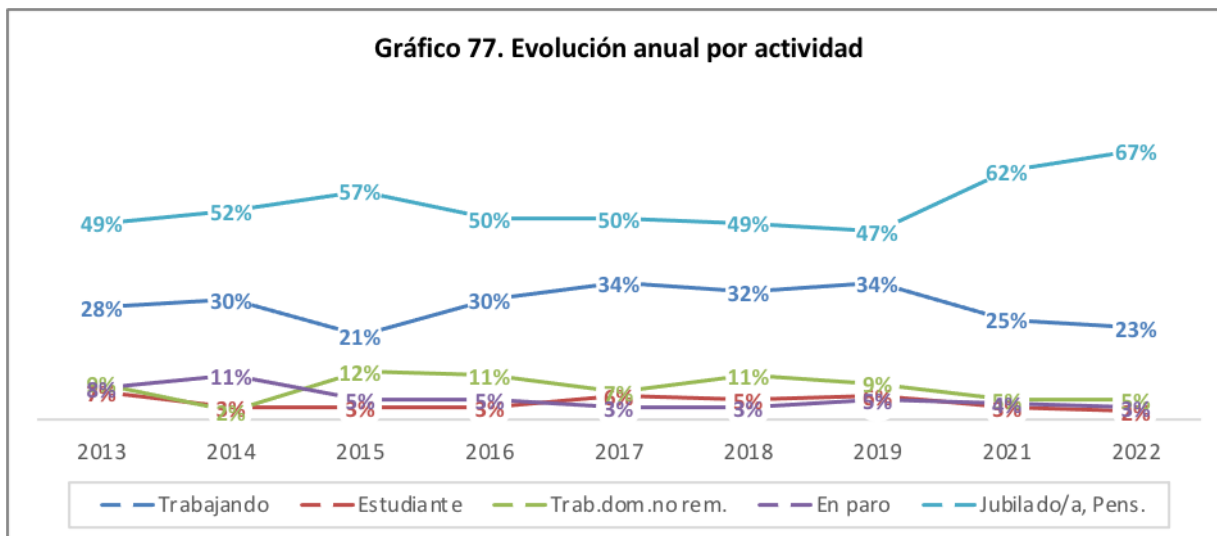


6.3. Jarduera motaren araberako sailkapena

Oinezkoen % 67 erretiratuta daude edo pentsiodunak dira, eta % 23 lanean ari dira. Horretaz gainera, % 5ek ordaindu gabeko etxeko lanak egiten ditu, % 2 ikasleak dira, eta gainerako % 3a langabezia dago.

Oinezko erretiratuen edo pentsiodunen ehunekoa 5 puntu igo da 2021eko datuekin alderatuta, eta maximora iritsi da 2013an seriea hasi zenetik, 73. grafikoan ikus daitekeenez.





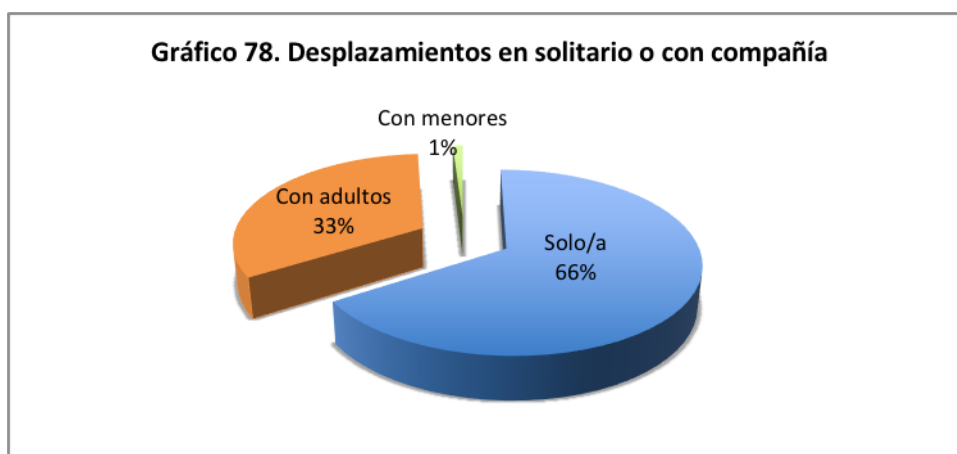
6.4. Laguntzaile kopuruaren araberako sailkapena

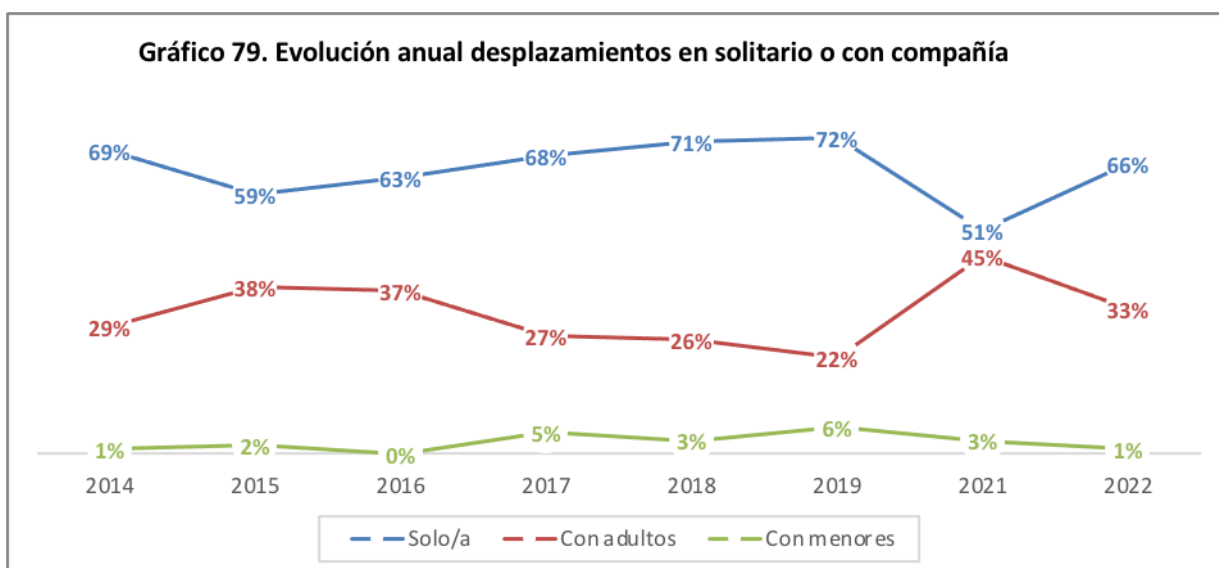
Oinezkoen % 66k bakarrik egiten du joan-etorria, % 33k gutxienez beste heldu batekin, eta gainerako % 1ak, azkenik, gutxienez haur batekin.

Bakarrik egindako joan-etorriak 15 puntu igo dira 2021ean lortutako emaitzekin alderatuta, eta hurbildu egin dira txirrindulariek lortutako ehunekora (% 70).

Lagunartean egiten diren joan-etorrietan ere aldeak ikusten dira; izan ere, txirrindularien artean berdin banatzen badira ere helduak eta adingabeak, oinezkoen artean joan-etorri horiek beste heldu batzuekin egiten dira gehienbat.

Desplazamendua gutxienez beste heldu batekin egiten duten oinezkoen ehunekoa 12 puntu jaitسي da 2021ean eskuratutako datuekin alderatuta.



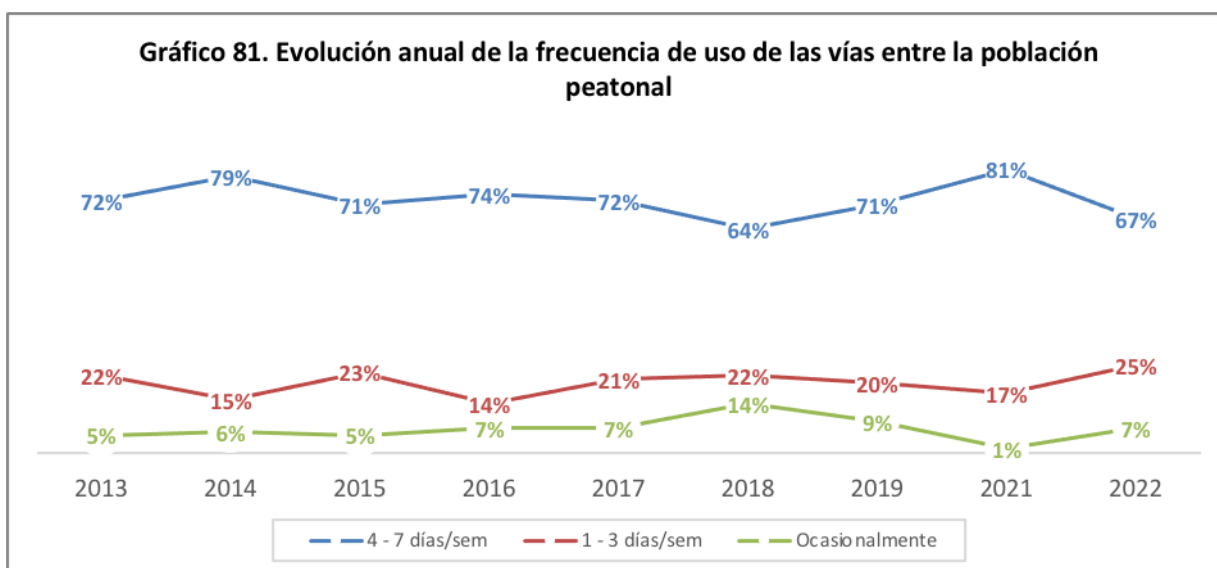
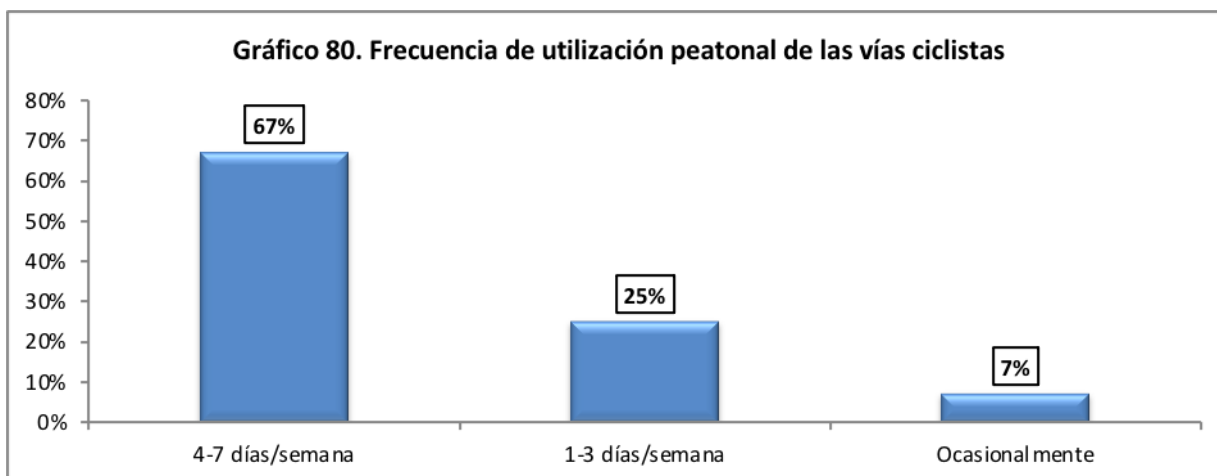


7. OINEZKOEN ERABILERA

7.1. Erabilera maiztasuna

Inkestan parte hartu duten pertsonen % 67k bizikleta bidea gutxienez astean lau egunetan erabiltzen duela adierazi du, 2021ean baino 14 puntu gutxiago, eta serie historikoaren batezbestekoaren azpitik (% 73). % 25ek astean 1-3 egun bitartean baliatzen du, eta gainerako % 7ak noizean behin.

Datu horiek txirrindularien artean lortutakoekin alderatuz gero, ikus daiteke oinezkoen maiztasun maila 20 puntu handiagoa dela; izan ere, bidea astean gutxienez lau egunetan erabiltzen duten txirrindularien portzentajea 47 puntukoa da.



Maiztasun datuak adinaren arabera aztertuz gero, ikus daiteke oinezkoen erabileraren maiztasuna adinarekiko zuzenki proportzionala dela, hau da, zenbat eta adinean zaharragoa, orduan eta fidelizazio maila handiagoa bizikleta bidearen erabilerari dagokionez.

Nabarmentzekoa da 65 urtetik gorako pertsonen %80k gutxienez astean lau egunetan erabiltzen dituztela bizikleta bideak. Arrazoi nagusia ariketa arinen bat edo paseoren bat egiteko beharra eta/edo ohitura izan daiteke maiz —kontuan hartu behar da herri batzuetan bizikleta bidea edo bidegorria dela ariketa edo paseo mota hori praktikatzeko toki bakarra—.

29. taula. Oinezkoen erabileraren maiztasuna, adinaren arabera

	Adina				Guztira
	12-24 urte	25-44 urte	45-65 urte	> 65 urte	
4-7 egun/aste	1 % 25	7 % 44	42 % 64	51 % 80	101 % 67
1-3 egun/aste	2 % 50	6 % 38	20 % 30	10 % 16	38 % 25
Noizean behin	1 % 25	3 % 19	4 % 6	3 % 5	11 % 7
Guztira	4 % 3	16 % 11	66 % 44	64 % 43	150 % 100

Maiztasun datuak inkestan parte hartu duten pertsonen jarduera nagusiarekin erlazionatuz gero, ikusten da askoz ere txikiagoa dela ikasten duten pertsonen eta gainerako jarduera motekin lan egiten dutenen erabilera ehunekoa.

30. taula. Oinezkoen erabilaren maiztasuna, jardueraren arabera

	Jarduera					Guztira
	Lanean	Ikaslea	Ordaindu gabeko etxeke lanak	Langabezian	Erretiratua	
4-7 egun/aste	17 % 50	0 % 0	6 % 75	3 % 60	75 % 75	101 % 67
1-3 egun/aste	12 % 35	2 % 67	2 % 25	2 % 40	20 % 20	38 % 25
Noizean behin	5 % 15	1 % 33	0 % 0	0 % 0	5 % 5	11 % 7
Guztira	34 % 23	3 % 2	8 % 5	5 % 3	100 % 67	150 % 100

7.2. Mugikortasun mota eta desplazamenduaren arrazoia

Bizikleta bideetako joan-etorrien arrazoiak aztertuz gero, aisialdirako eta paseorako gune gisa duten garrantzia jakin daiteke, baita bestelako jarduera eta okupazioetara iristeko azpiegitura gisa dutena ere.

Aisialdia edo paseoa da (% 81) oinezkoek bideok erabiltzeko arrazoi nagusia, eta, kirola arrazoi gisa alegatzen duten beste % 17rekin batera, oinezkoen joan-etorrien % 98 batzen dituzte (2021ean baino 6 puntu gehiago).

Emaitza horiek, oro har, serie historiko osoan erregistratutako jarraibideei eusten diete (ikusi 80. grafikoa), 2019. urtean izan ezik, urte horretan kirola praktikatzea izan baitzen bideok erabiltzeko arrazoi nagusia, eta ez aisialdia edo paseoa.

Hala ere, txirrindularien kasuan esan bezala, kontuan izan behar da aisialdiaren eta kirolaren arteko aldea subjektiboa izan daitekeela, eta, askotan, inkestatutako pertsonak zailtasunak dituela bi kategoria horiek bereizteko.

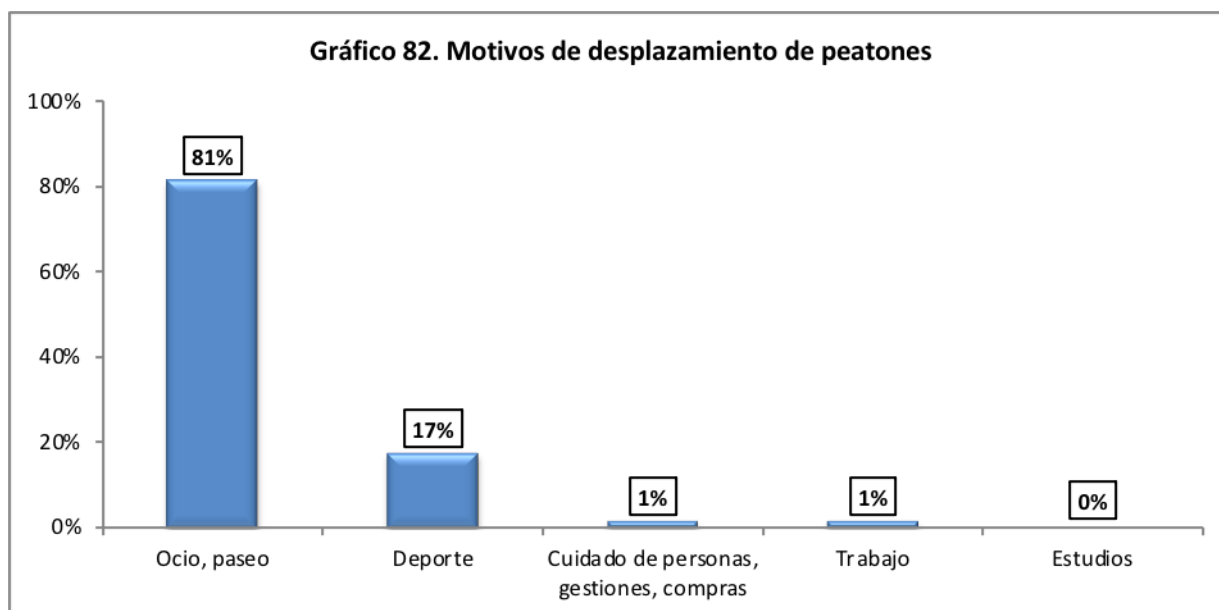
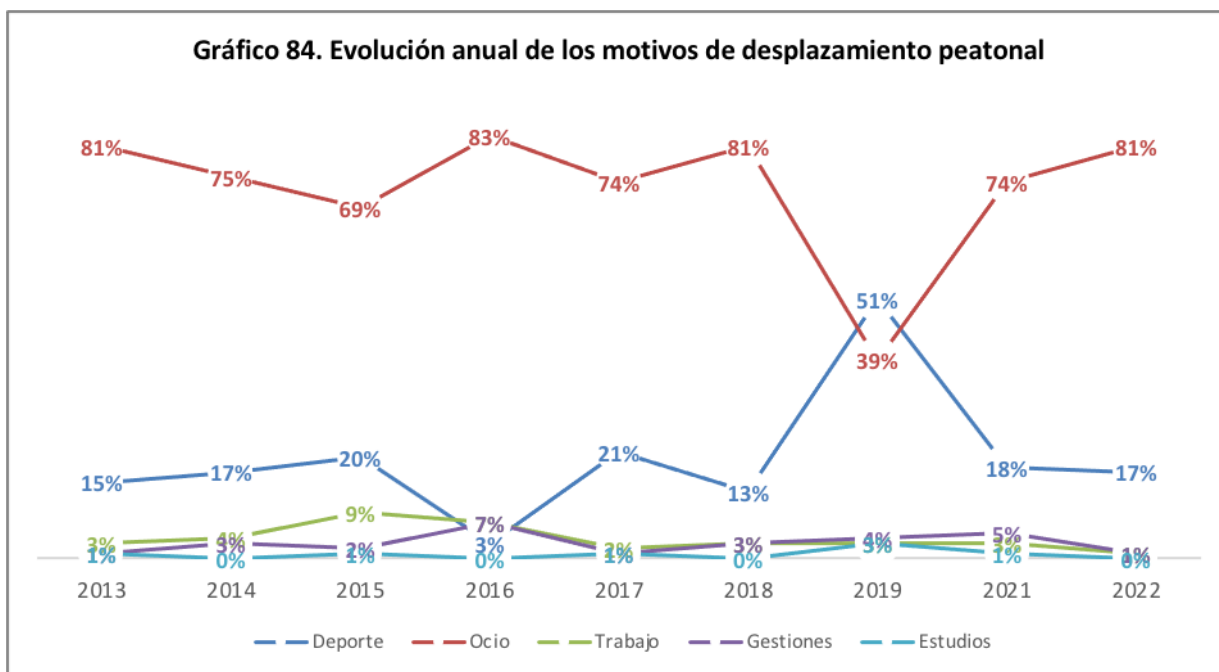


Gráfico 83. Tipo de movilidad peatonal



Gráfico 84. Evolución anual de los motivos de desplazamiento peatonal



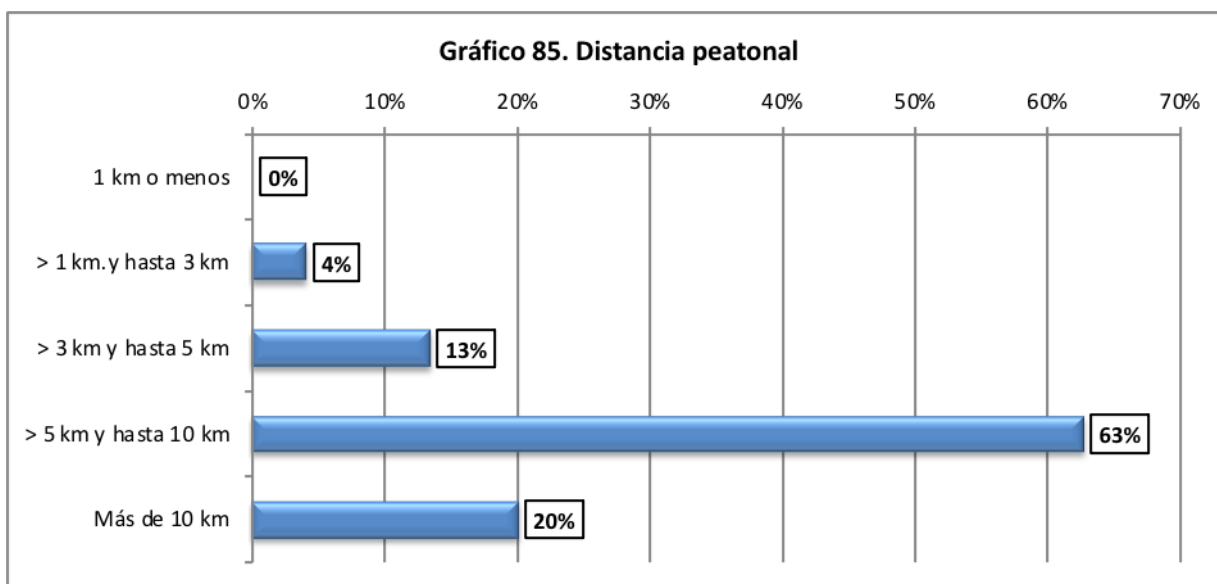
7.3. Joan-etorrien distantzia

Oinezkoei inkesta egiteko unean egiten ari ziren desplazamenduetan guztira egindako distantziari buruz ere galdetu zaie (joan-etorria).

Kasu horretan, erantzun aukera hauek proposatu dira:

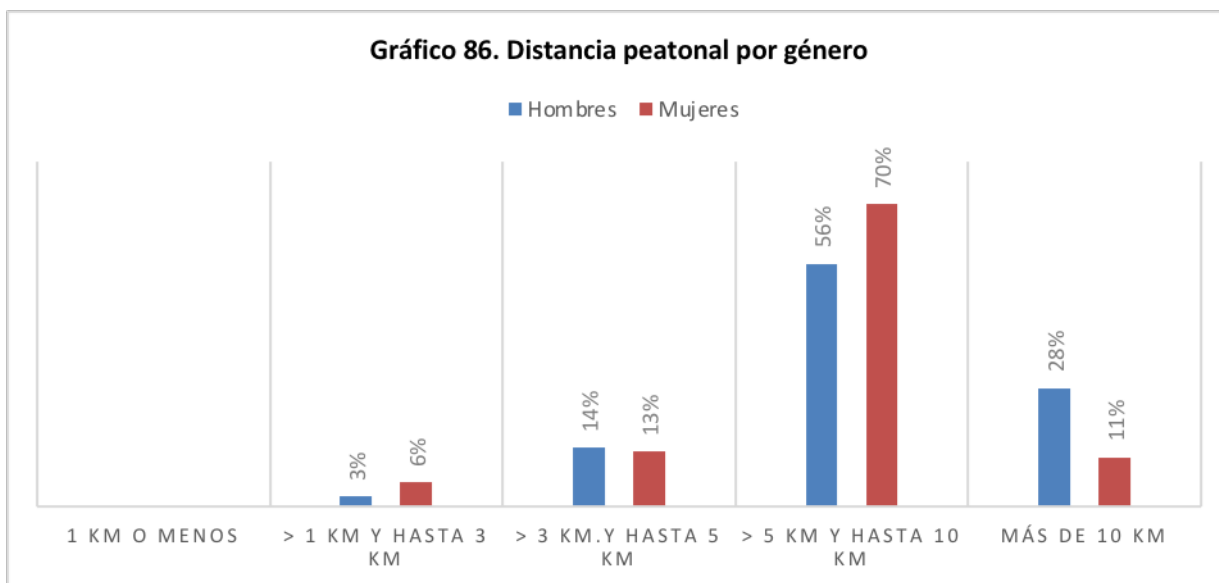
- 1 km edo gutxiago.
- 1 km baino gehiago eta 3 km arte.
- 3 km baino gehiago eta 5 km arte.
- 5 km baino gehiago eta 10 km arte.
- 10 km baino gehiago.

Inkestan parte hartu duten % 83k dio 5 km-tik gorako ibilbideak egiten dituela, 2019an baino 2 puntu gehiago.



Emaitzak generoaren arabera aztertuz gero, ikus daiteke gizonen % 56k eta emakumeen % 70ek 5-10 km arteko ibilbideak egiten dituztela.

10 km-tik gorako ibilbideetan ere alde nabarmenak ikusten dira (% 28 gizonak eta % 11 emakumeak). Hala ere, ehunekoak antzekoak dira 5 km-ra arteko ibilbideen kasuan (% 17 gizonetzkoak eta % 19 emakumezkoak).



Joan-etorrien distantzia adinaren arabera aztertzeko, baliokidetasun taula hau hartu da kontuan.

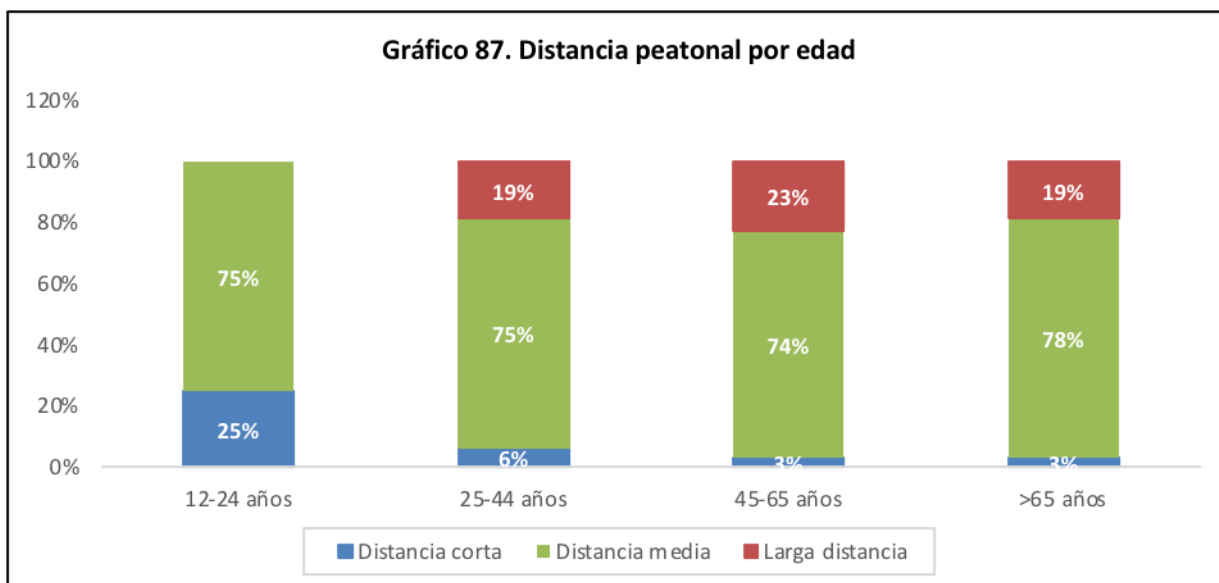
31. taula. Oinezkoek eginiko distantzien baliokidetasunak

Distantzia	Baliokidetasuna
3 km arte	Distantzia laburra
> 3 km eta gehienez 10 km	Distantzia ertaina
> 10 km	Distantzia luzea

Distantzia ertaineko ibilbideak (3 eta 10 km artekoak) gehiengoa dira adin talde guztietan, % 70etik gorako ehunekoekin.

Distantzia laburreko ibilbideen kasuan (3 km-raino), 25 urtetik beherakoetan soilik da nabarmentzeko modukoa ehuneko (% 25).

25 urtetik gorako bost pertsonatik ia batek ibilbide luzea egiten du (10 km baino gehiago).



Joan-etorrien distantziaren eta mugikortasun motaren arteko loturari dagokionez, logikoa den bezala, distantzia handiagoa da aisialdiko eta kiroleko joan-etorrietan, eta txikiagoa eguneroko mugikortasuneko desplazamenduetan (lana, ikasketak, zaintzak, kudeaketak eta erosketak).

5 km baino gehiagokoak dira aisialdiko edo kiroleko joan-etorrien % 84, eta ehuneko hori % 50era jaisten da eguneroko joan-etorrien kasuan. Bi mugikortasun moten arteko aldea 24 punturaino zabaltzen da 5 km-tik gorako distantzietan; izan ere, behera egiten du eguneroko mugikortasuneko joan-etorrien distantziak. Hala ere, datu hori balioesteko orduan, kontuan izan behar da inkestan parte hartu duten oinezkoen 150 pertsonetatik lauk bakarrik adierazi dutela eguneroko mugikortasunaren arrazoia.

32. taula. Oinez eginiko distantzia, mugikortasun motaren arabera

	Distantzia	Mugikortasun mota		Guztira
		Eguneroko mugikortasuna	Aisia eta kirola	
	1 km edo gutxiago	0 % 0	0 % 0	0 % 0
	1 km baino gehiago eta 3 km arte	0 % 0	6 % 4	6 % 4
	3 km baino gehiago eta 5 km arte	2 % 50	18 % 12	20 % 13
	5 km baino gehiago eta 10 km arte	2 % 50	92 % 63	94 % 63
	10 km baino gehiago	0 % 0	30 % 21	30 % 20
	Guztira	4 % 3	146 % 97	150 % 100

8. OINEZKOEN BALORAZIOA

8.1. Oinezkoek segurtasunari buruz duten pertzepzioa

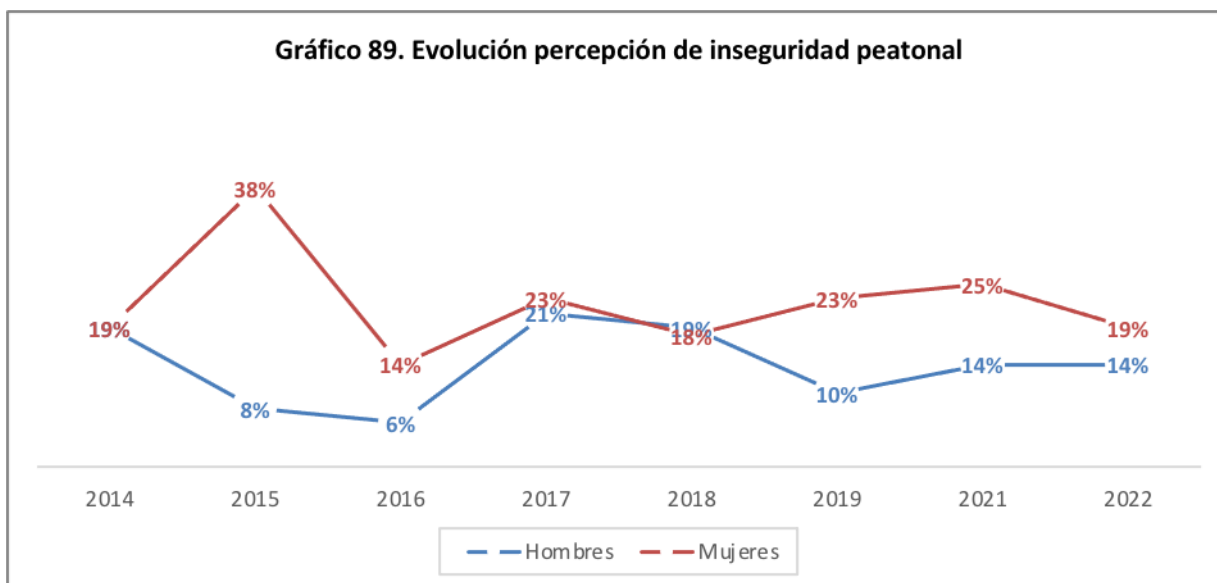
Oinezkoei ere galdetu zaie ea ez diren sentitzen seguru bizikleta bideen punturen edo tarteren batean, bide segurtasuna edo herritarren segurtasuna zen zehaztu gabe.

% 16k baietz erantzun diote gai horri (hau da, 2021ean baino lau puntu gutxiago).



Emaitzak generoaren arabera aztertuz gero, ikus daiteke segurtasunik ezaren pertzepzioak handiagoa izaten jarraitzen duela emakumeen artean (% 19) gizonen artean baino (% 14). Jarraibide orokorra izan da hori serie historiko osoan, gorabeherekin bada ere.

Lortutako emaitzak 2021ekoekin alderatuz gero, ikus daiteke segurtasunik ezaren pertzepzioa sei puntu jaitsi dela emakumeen artean, eta ehuneko berean jarraitzen duela gizonen artean.



Alde nabarmenak ageri dira, halaber, adinaren arabera seguratasunik ezaren pertzepzioari dagokionez. Gai horri emandako erantzunak aztertuta, egiaztatu da handiagoa dela seguratasunik ezaren pertzepzioa 25 eta 65 urte bitarteko pertsonen artean.

33. taula. Seguratasunik ezaren pertzepzioa, adinaren arabera

		Adin taldeak				Guztira
		12-24 urte	25-44 urte	45-65 urte	> 65 urte	
Oinezkoen seguratasunik eza	BAI		3	13	8	24
		% 0	% 19	% 20	% 13	% 16
EZ		4	13	53	56	126
		% 100	% 81	% 80	% 88	% 84
Guztira		4	16	66	64	150
		% 3	% 11	% 44	% 43	% 100

Galdera horri baiezko erantzuna eman zioten pertsonak seguratasunik gabeko 24 puntu edo tarte aipatu zituzten guztira. Aipamen horien multzokatze bat egin da bizikleta bide bakoitzeko, eta azterlan honen V. eranskinean dago jasota.

Oinezkoen dagokienez ere, galdetu da zergatik ez diren sentitzen seguru. Kasu horretan, aipatutako 24 puntu edo tarteetatik 15etan, argudiatutako arrazoiak herritarren seguratasunik ezarekin lotuta daude, batez ere argiztapen faltak eragiten duen seguratasunik ezaren sententzioarekin.

Inkesta egin zen unean adingabe batekin zihoan pertsona bakarrak uste du bizikleta bidea segurua dela adingabeentzat.

8.2. Oinezkoek bizikleta bideari buruz eginiko balioespena

Txirrindulariei bezala, oinezkoei ere galdetu zaie bizikleta bideen balioespenari buruz, bai oro har, bai hainbat alderdi jakini buruz, hala nola zorua, seinaleak, argiztapena, erabiltzaileen arteko bizikidetza edo segurtasun pertzepzioa.

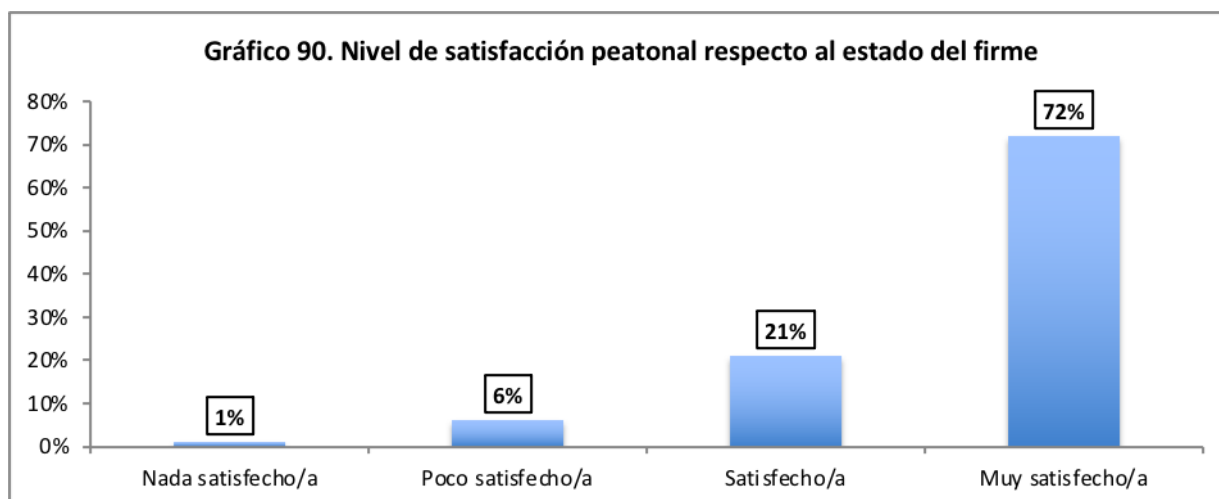
Gogobetetze mailaren berri izateko, proposatutako balorazioa 0 eta 10 puntu artekoa zen alderdi bakoitzerako, eta honela sailkatu dira jasotako datuak:

34. taula. Puntuazioaren eta gogobetetze mailaren arteko baliokidetasuna

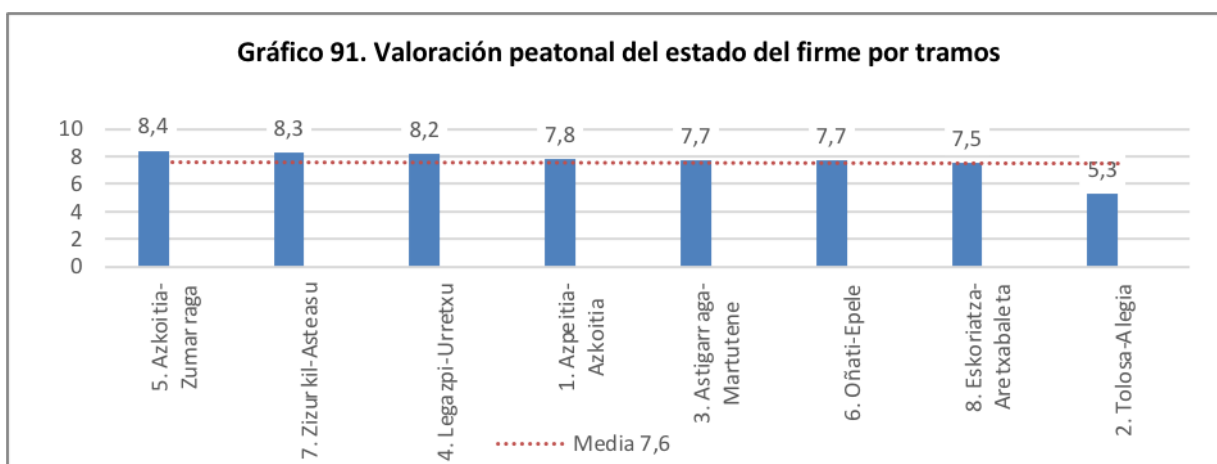
Balioespena puntutan	Baliokidetasuna
0, 1, 2	Batere pozik ez
3, 4	Ez oso pozik
5, 6, 7	Pozik
8, 9, 10	Oso pozik

8.2.1. Bide zoruaireko egoeraren gaineko balioespena

Bide zoruaireko egoera da oinezkoek ondoen baloratzen duten alderdia, 7,6 puntuko batez besteko balorazioa ematen baitiote. % 93 oso pozik edo pozik agertu ziren bide zoruaireko egoerarekin (% 72 oso pozik eta % 21 pozik).

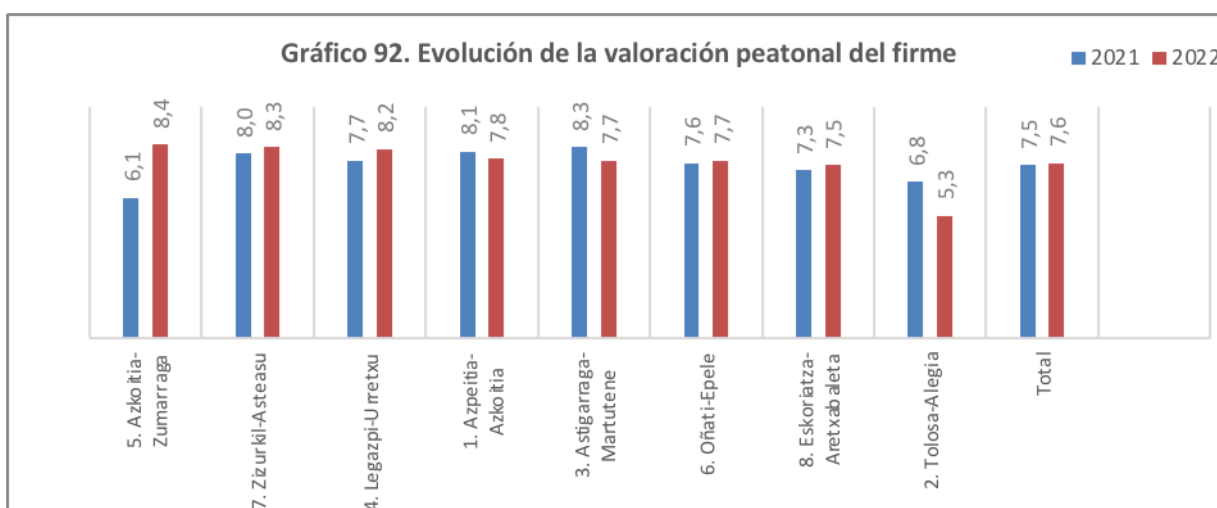


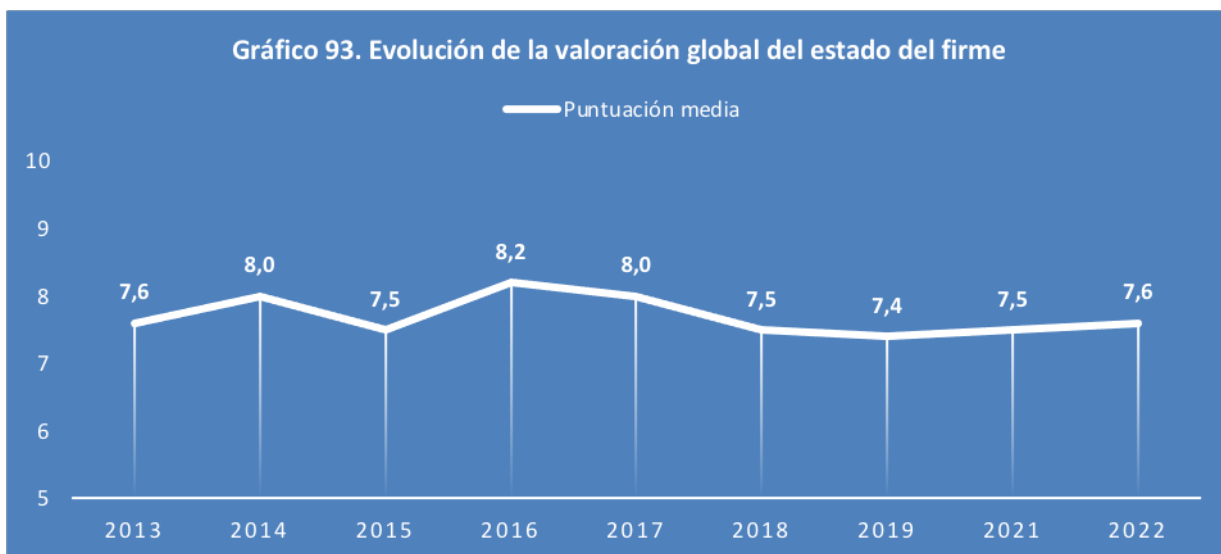
Puntuaziorik altuena Azkoitia – Zumarraga tartean izan da, 8,4 punturekin, eta baxuena, berriz, Tolosa – Alegia tartean, 5,3 punturekin.



Batez besteko puntuazio orokorra hamarren bat igo da 2021arekin alderatuta, 7,5etik 7,6ra. Bide zoruaren balorazioak nabarmen egin du gora Azkoitia – Zumarraga tartean (2,3 puntu gehiago). Beste lau bidetan ere hobetu da: Legazpi – Urretxu (0,5 puntu gehiago), Zizurkil – Asteasu (0,3 puntu gehiago), Eskoriatza – Aretxabaleta (0,2 puntu gehiago) eta Oñati – Epele (0,1 puntu gehiago).

Bestalde, bide zoruaren balioespenak nabarmen egin du behera Tolosa – Alegia tartean (1,5 puntu gutxiago), baita Astigarraga – Martutene (0,6 puntu gutxiago) eta Azpeitia – Azkoitia (0,3 puntu gutxiago) tartetean ere.



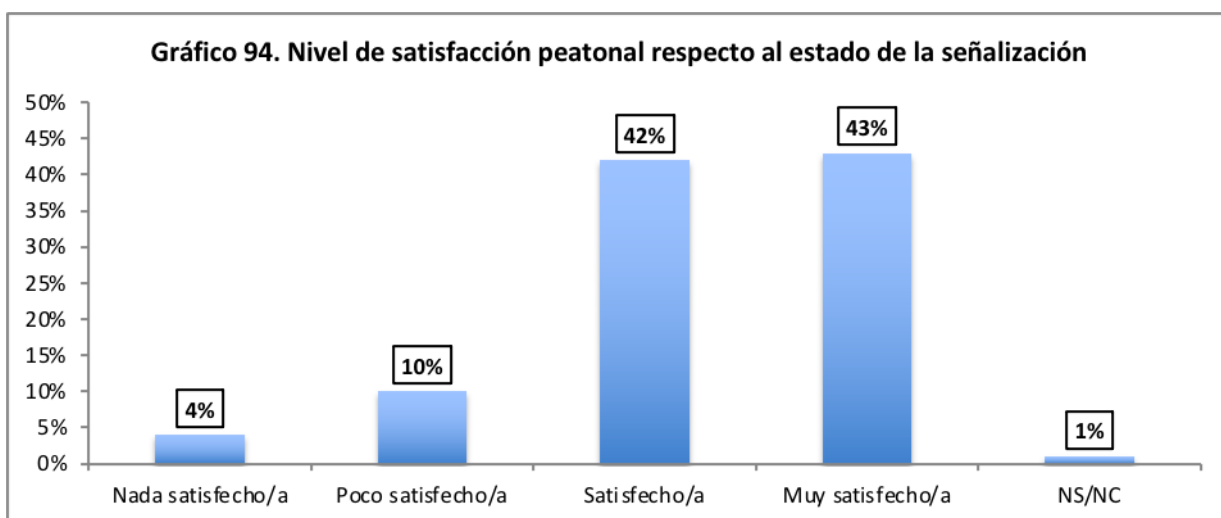


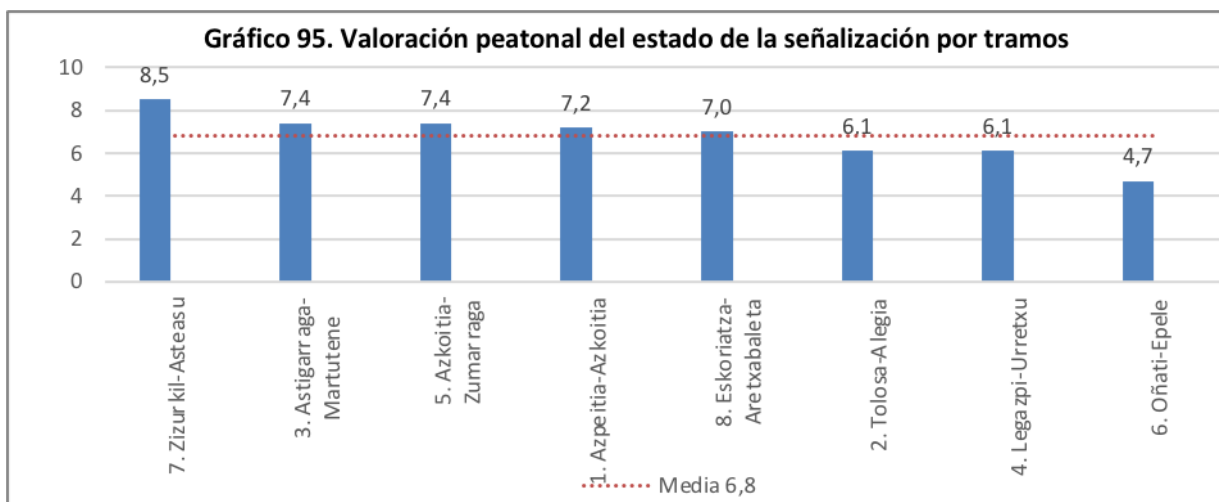
8.2.2. Señaleztapenaren egoeraren gaineko balioespena

Inkestatutako pertsonen % 85 pozik edo oso pozik agertu zen señaleztapenaren egoerarekin (% 43 oso pozik eta % 42 pozik). Adierazi behar da inkestatutako pertsonen % 1ek ez duela egiten inolako baloraziorik alderdi horri buruz.

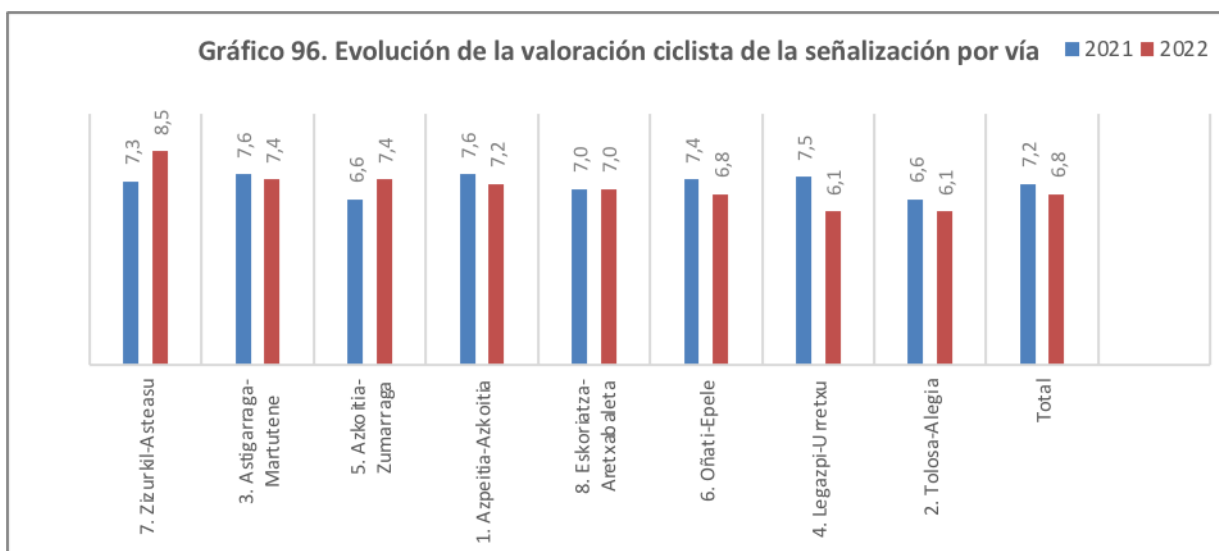
Señaleztapenaren egoeraren batez besteko balioespen orokorra 6,8 puntukoa da (pozik); 2021ekoa baino 0,4 puntu txikiagoa, eta serie historikoko baxuena. Puntuaziorik altuena Zizurkil – Asteasu tartean lortu da, 8,5 punturekin.

Puntuazio txikiena Oñati – Epele tartean lortu du, 4,7 punturekin —aztertutako bideetan serie historiko osoan lortutako puntuaziorik txikiena eskuratu du—.





Batez besteko puntuazio orokorra 4 hamarren jaitsi da 2021arekin alderatuta. Seinaleztapenaren egoeraren balioespena aztertutako zortzi bideetatik bostetan jaitsi da: Legazpi – Urretxu (1,4 puntu gutxiago), Oñati – Epele (0,6 puntu gutxiago), Tolosa – Alegia (0,5 puntu gutxiago), Azpeitia – Azkoitia (0,4 puntu gutxiago) eta Astigarraga – Martutene (0,2 puntu gutxiago). Puntuazioa mantendu egin da Eskoriatza – Aretxabaleta tartean, eta igo egin da Zizurkil – Asteasu (1,5 puntu gehiago) eta Azkoitia – Zumarraga (0,8 puntu gehiago) tartean.



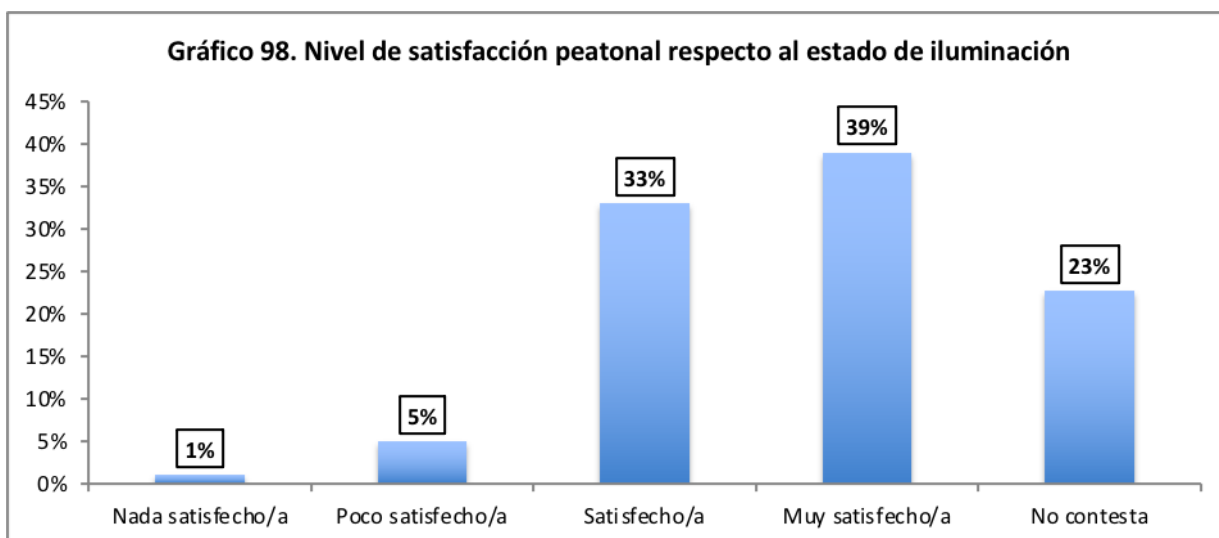


8.2.3. Argiztapenaren egoeraren gaineko balioespena

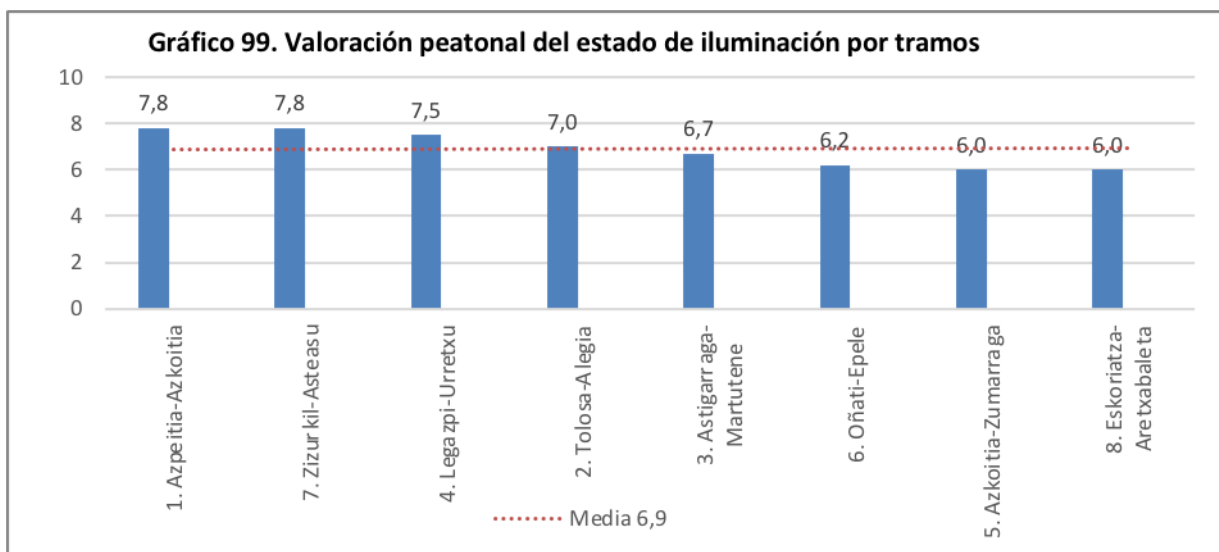
Galdetutako pertsonen % 72 pozik edo oso pozik agertu zen bizikleta bideen argiztapenaren egoerarekin (% 39 oso pozik eta % 33 pozik). Inkestan parte hartu duten pertsonen % 23k ez zuten egin inolako balioespenik alderdi horri buruz⁷.

Argiztapenak 6,9 puntu lortu ditu batez beste, eta errepikatu egin du 2021ean lortutako balorazioa, serie historiko osoko baxuena izan baitzen.

Puntuaziorik altuena Azpeitia – Azkoitia tarteari dagokio, 7,8 punturekin, eta baxuena, berriz, Azkoitia – Zumarraga eta Eskoriatza – Aretxabaleta tarteei, 6,0 punturekin

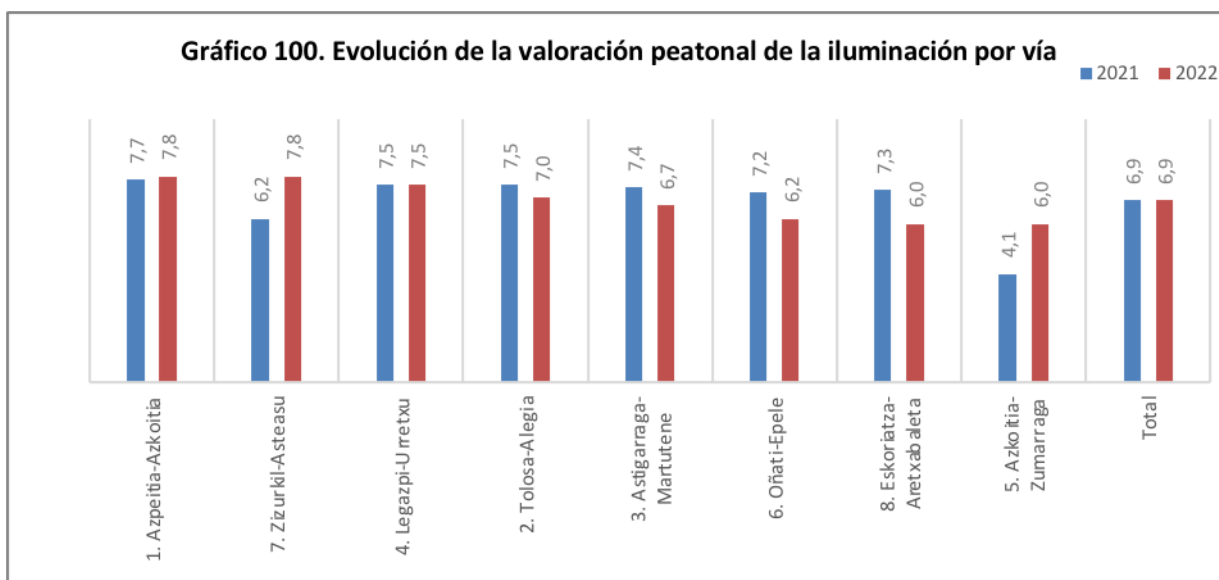


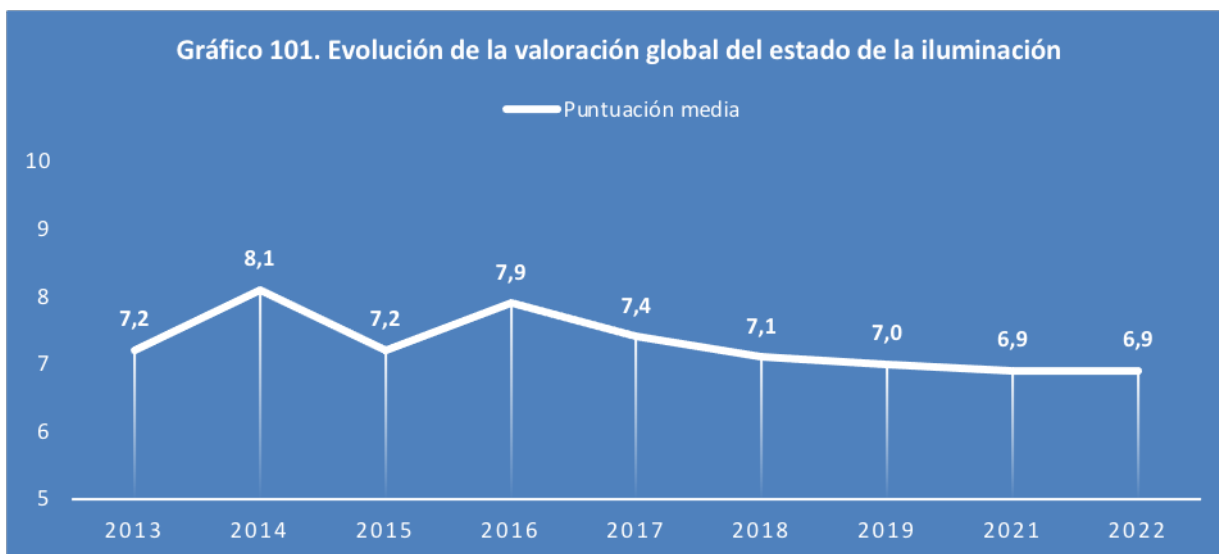
⁷ Erantzunik jaso gabeko kasu ugari izatea bat dator ilunabarraren ondoren oinezkoen eta txirrindularien saretik igarotzen ez diren eta, beraz, argiztapenaren egoerari buruzko iritzirik ez duten erabiltzaileen kopuru handiarekin.



Lehen aipatu bezala, argiztapenaren egoerarako batez besteko puntuazio orokorra 2021eko maila berean mantendu da. Balioespenak behera egin du aztertutako zortzi bideetatik lautan: Eskoriatza – Aretxabaleta (1,3 puntu gutxiago), Oñati – Epele (1,0 puntu gutxiago), Astigarraga – Martutene (0,7 puntu gutxiago) eta Tolosa – Alegia (0,5 puntu gutxiago).

Balioespena mantendu egin da Legazpi-Urretxu tartean, eta gainerako bideetan, berriz, areagotu: Azkoitia – Zumarraga (1,9 puntu gehiago), Zizurkil – Asteasu (1,6 puntu gehiago) eta Azpeitia – Azkoitia (0,1 puntu gehiago).

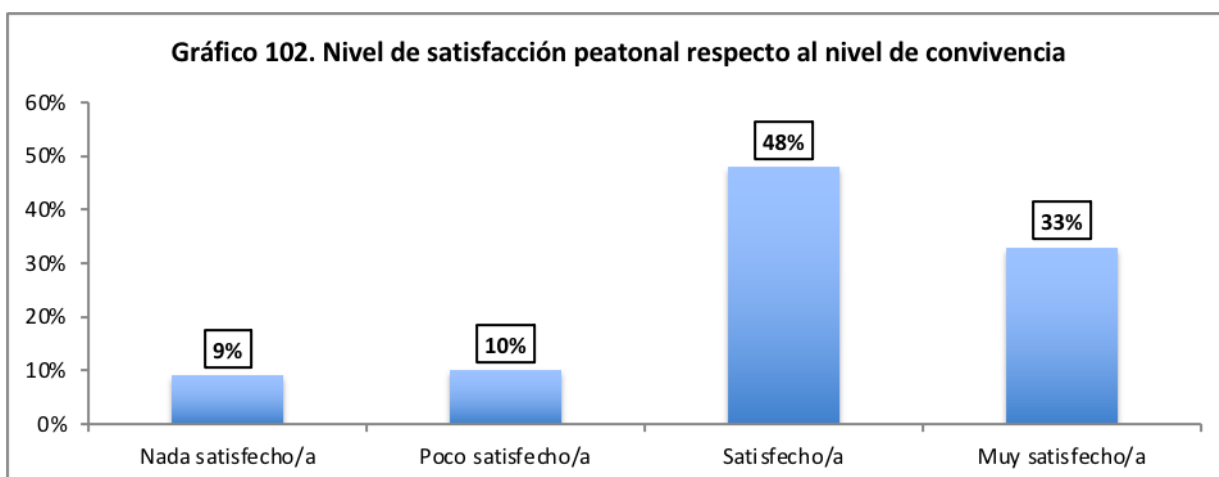




8.2.4. Bizikidetzak mailen gaineko balioespena

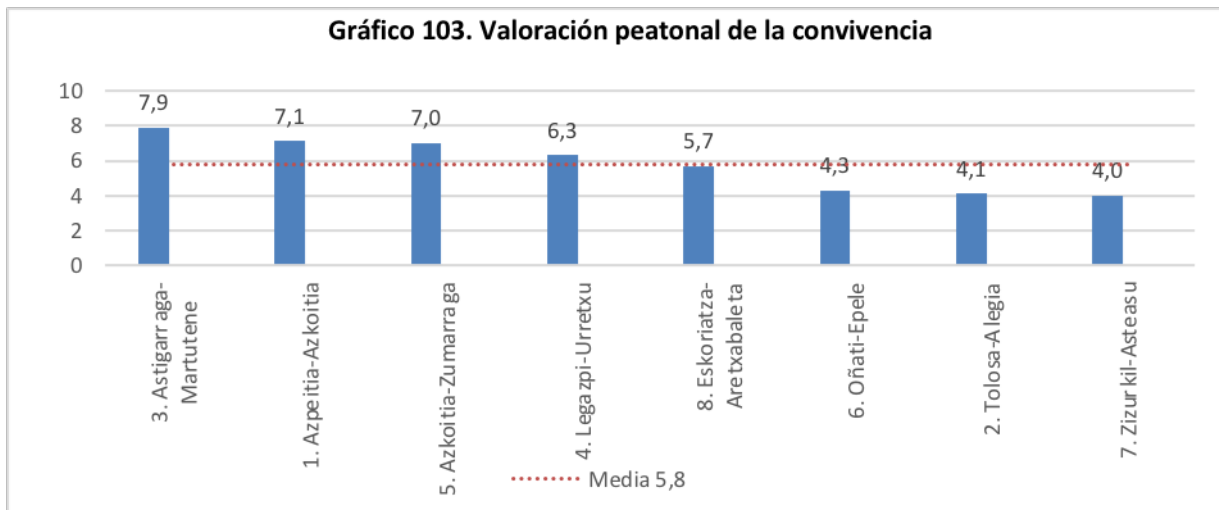
Oinezkoen % 81 oso pozik (% 33) edo pozik (% 48) dago erabiltzaile moten arteko bizikidetzarekin.

Bizikidetzak jaso du balioespenik txarrena aztertutako guztien artean, 5,8 puntu batez besteko puntuazio orokorrarekin; hau da, 1,2 puntuko jaitsiera 2021arekin alderatuta, eta serie historiko osoko puntuaziorik txikiena alderdi horretan.

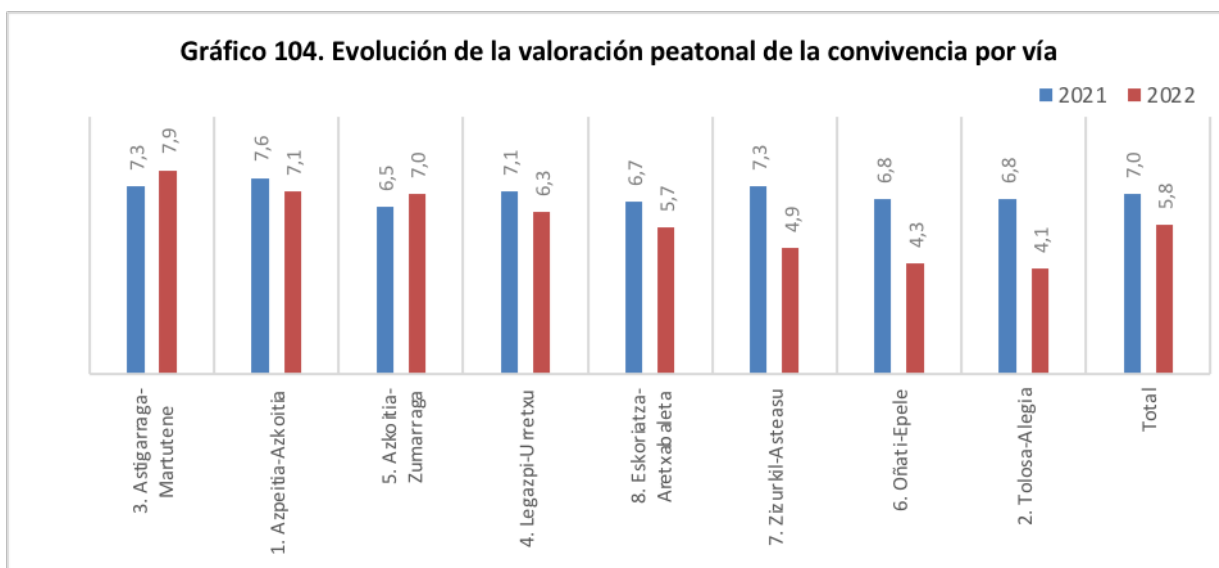


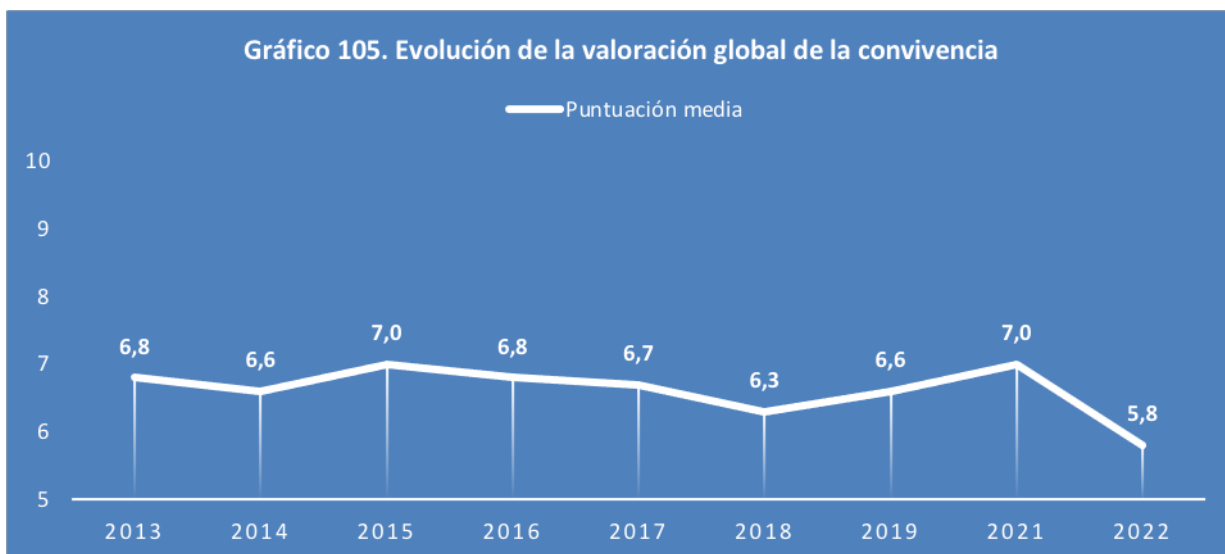
Alderdi honetako puntuaziorik altuena Astigarraga – Martutene tartean eskuratu da (7,9 puntu), eta baxuena, berriz, Zizurkil – Asteasu tartean (4,0 puntu).

Azpiratu behar da aztertutako zortzi bideetatik hirutan bizikidetzaren puntuazioa 5 puntutik beherakoa dela (Oñati – Epele, Tolosa – Alegia eta Zizurkil – Asteasu).



Bizikidetzaren mailari buruzko batez besteko puntuazio orokorra handitu egin da aztertutako bi bidetan (Astigarraga – Martutenek 0,6 puntu gehiago, eta Azkoitia – Zumarragak, berriz, 0,5 puntu gehiago). Gainerako seietan nabarmen egin du behera: Tolosa – Alegia (2,7 puntu gutxiago), Oñati – Epele (2,5 puntu gutxiago), Zizurkil – Asteasu (2,4 puntu gutxiago), Eskoriatza – Aretxabaleta (1,0 puntu gutxiago), Legazpi – Urretxu (0,8 puntu gutxiago) eta Azpeitia – Azkoitia (0,5 puntu gutxiago).

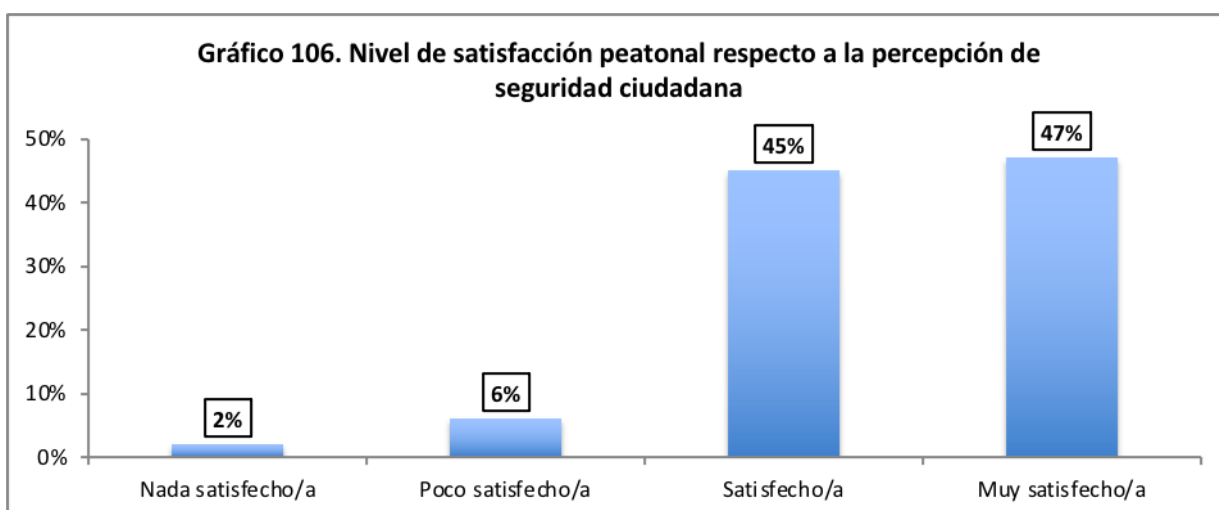




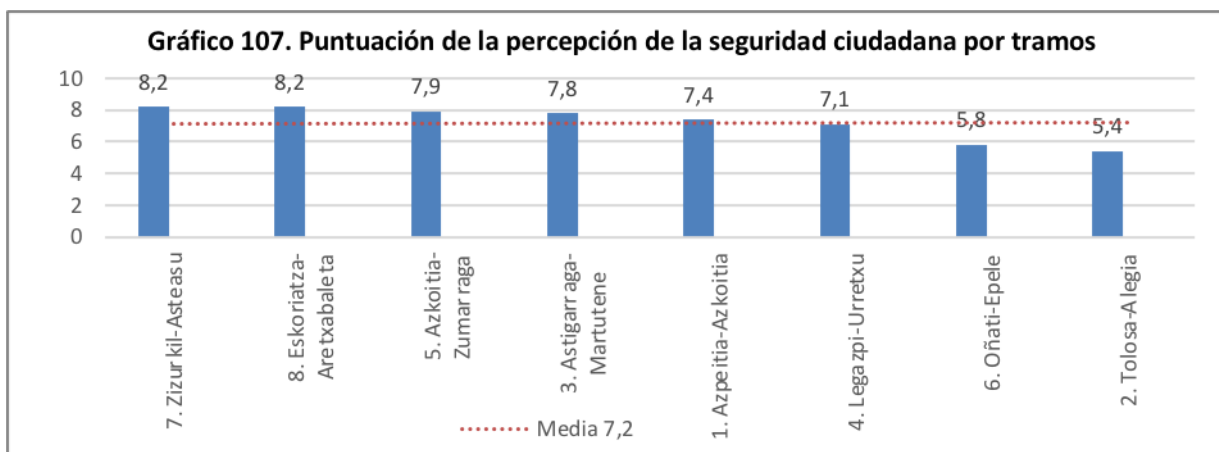
8.2.5. Herritarren segurtasunaren pertzepzioari buruzko balioespena

Herritarren segurtasuna da oinezkoek ondoen balioesten duten bigarren alderdia, zoruaren edo asfaltoaren atzetik, 7,2 puntuko batez besteko puntuazioarekin. Hala ere, serie historiko osoan lortutako puntuaziorik baxuena da, eta 2021ean lortutakoa baino 0,2 puntu txikiagoa.

Inkestan esku hartu duten pertsonen % 92k adierazi du oso pozik dagoela (% 47) edo pozik dagoela (% 45) alderdi horrekin.

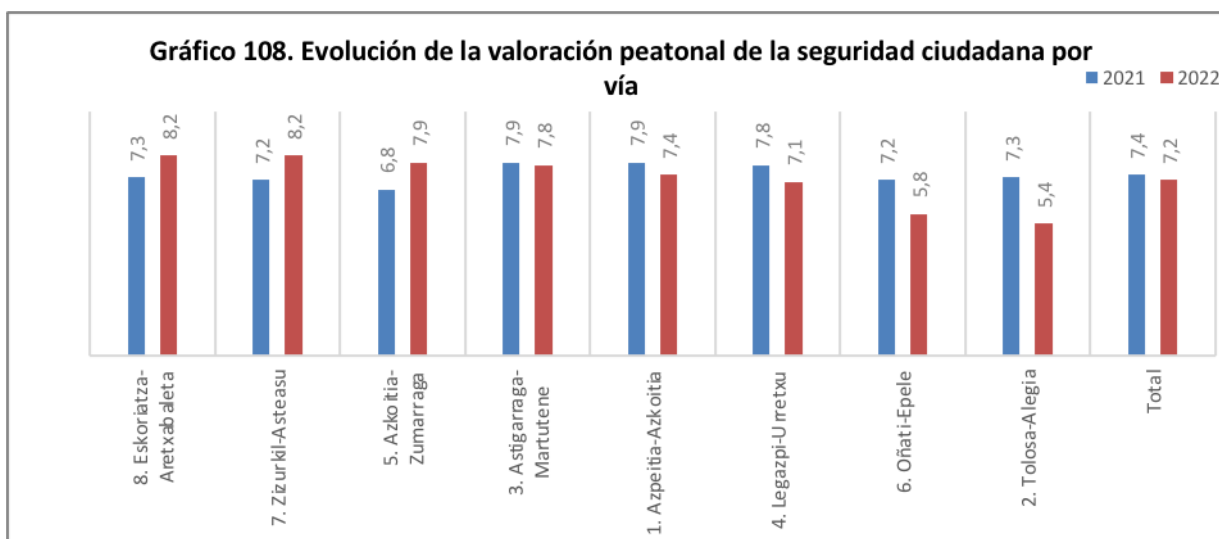


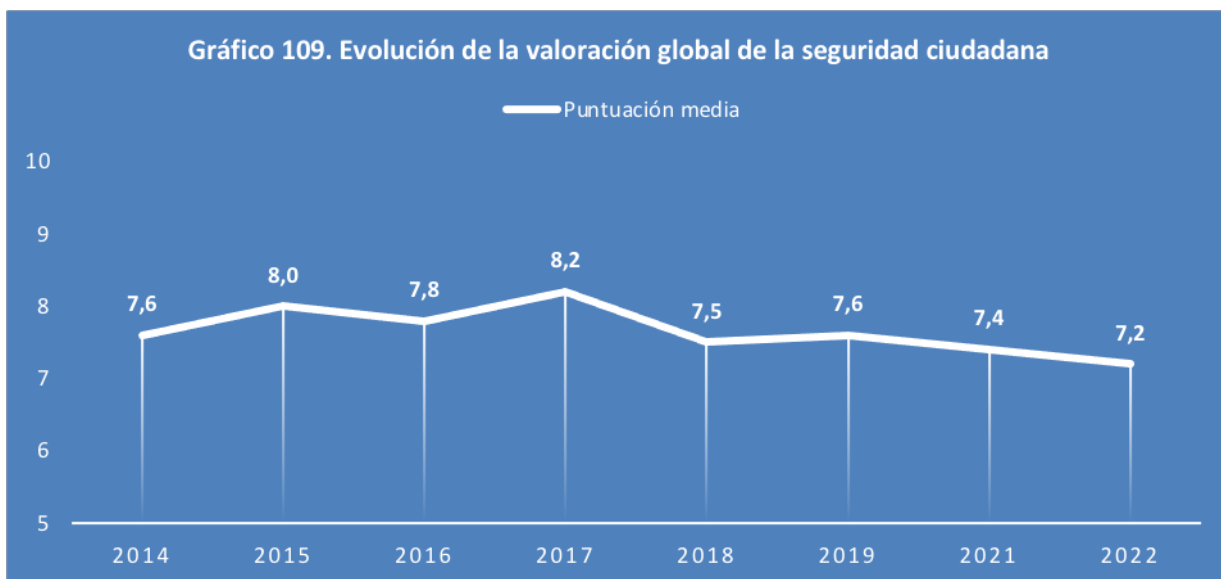
Zizurkil – Asteasu eta Eskoriatza – Aretxabaleta tarteek lortu dute baloraziorik altuena, 8,2 punturekin, eta baloraziorik txikiena, berriz, Tolosa – Alegia tarteak, 5,4 punturekin.



Herritarren segurtasunaren pertzepzioari buruzko batez besteko puntuazio orokorra 0,2 puntu jaitsi da 2021arekin alderatuta. Alderdi horren gaineko balioespena aztertutako bideetatik bostetan jaitsi da: Tolosa – Alegia (1,9 puntu gutxiago), Oñati – Epele (1,4 puntu gutxiago), Legazpi – Urretxu (0,7 puntu gutxiago), Azpeitia – Azkoitia (0,5 puntu gutxiago) eta Astigarraga – Martutene (0,1 puntu gutxiago).

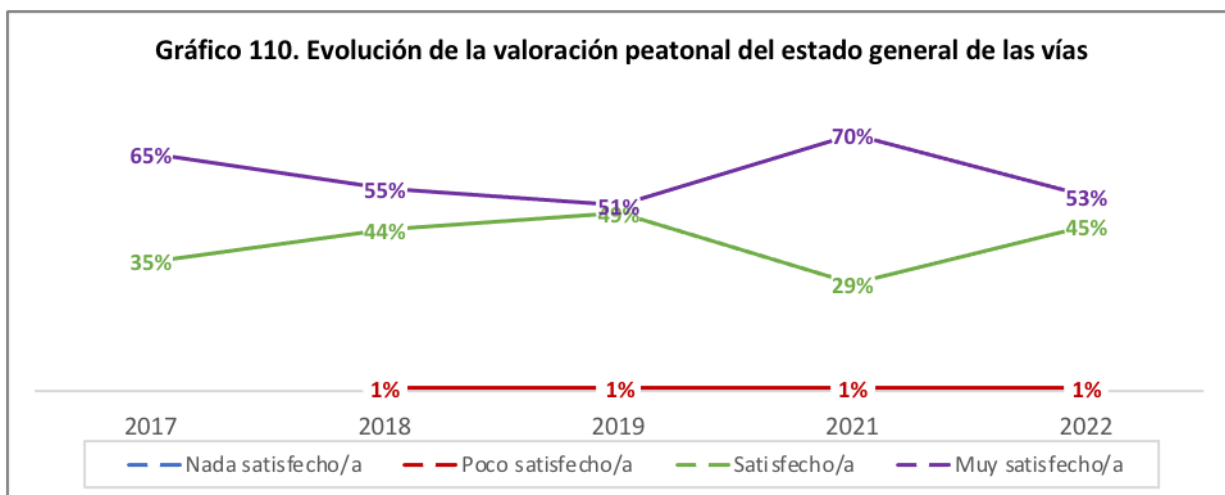
Puntuazioak gora egin du tarte hauetan: Azkoitia – Zumarraga (1,1 puntu), Zizurkil – Asteasu (1,0 puntu) eta Eskoriatza – Aretxabaleta (0,9 puntu).



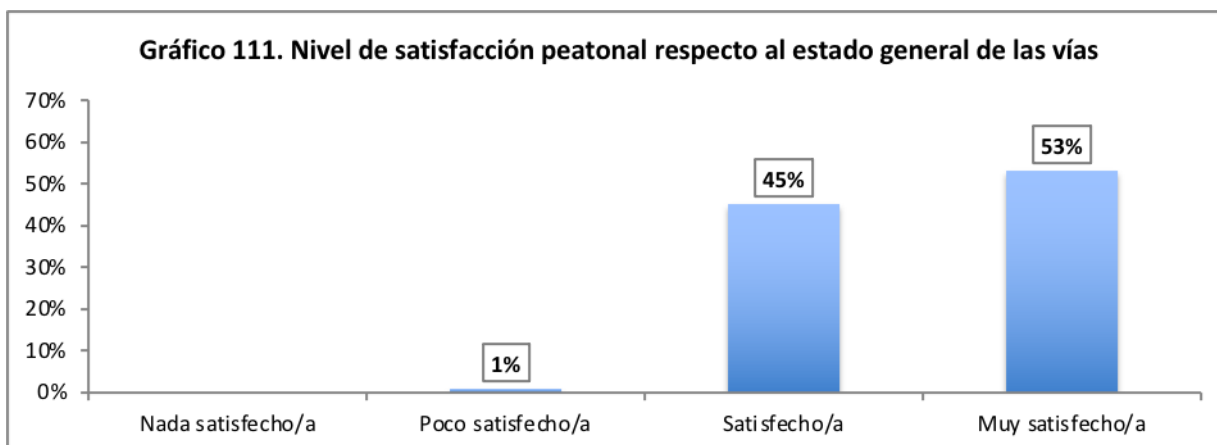


8.2.6. Bizikleta bidearen gaineko balioespen orokorra

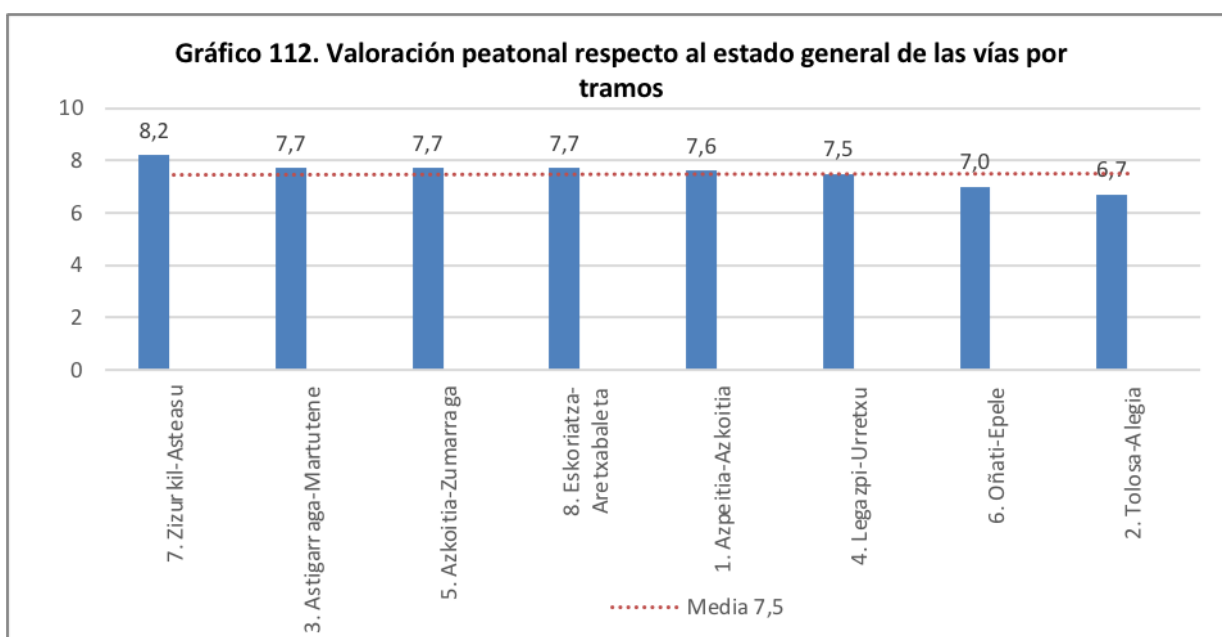
Oinezkoek bizikleta bideei ematen dieten batez besteko balioespen orokorra 7,5 puntukoa da; 2021arekin alderatuta, 0,3 puntu jaitsi da, eta serie historikoko bigarren baxuena da.



Inkestari erantzun dioten pertsonen % 53 oso pozik dago bizikleta bidearekin, % 45 pozik, eta % 1ek bakarrik adierazi du ez dagoela oso pozik. 2021eko emaitzekin alderatuta, ikusten da oso pozik dauden pertsonen portzentajea ehuneko 17 puntu jaitsi dela, pozik ageri direnen ehunekoak izan duen portzentaje ia berbera.

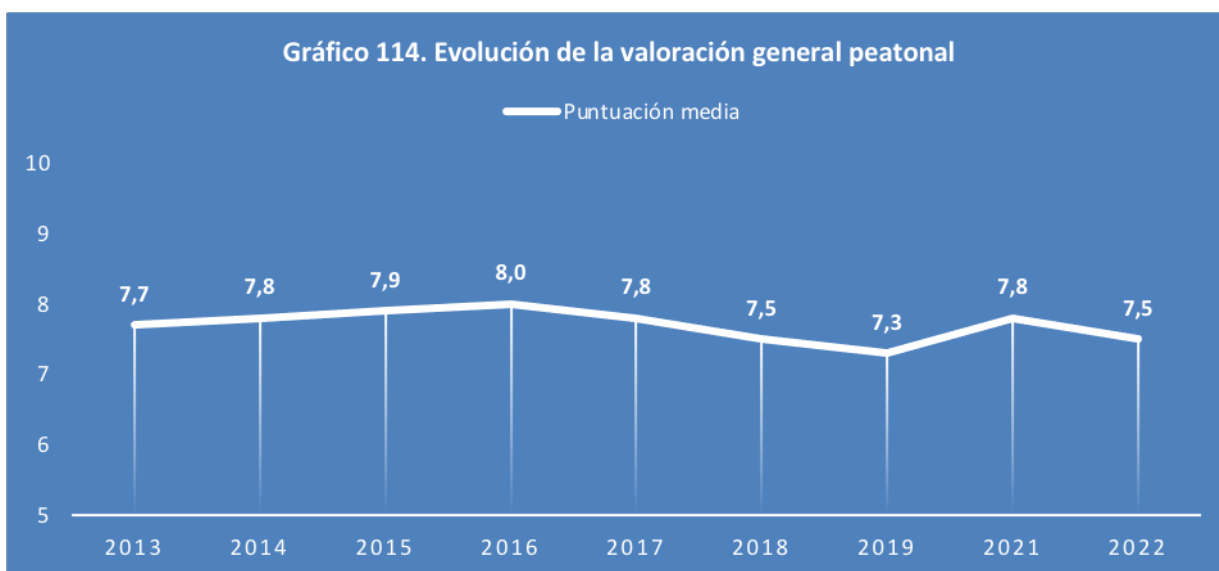
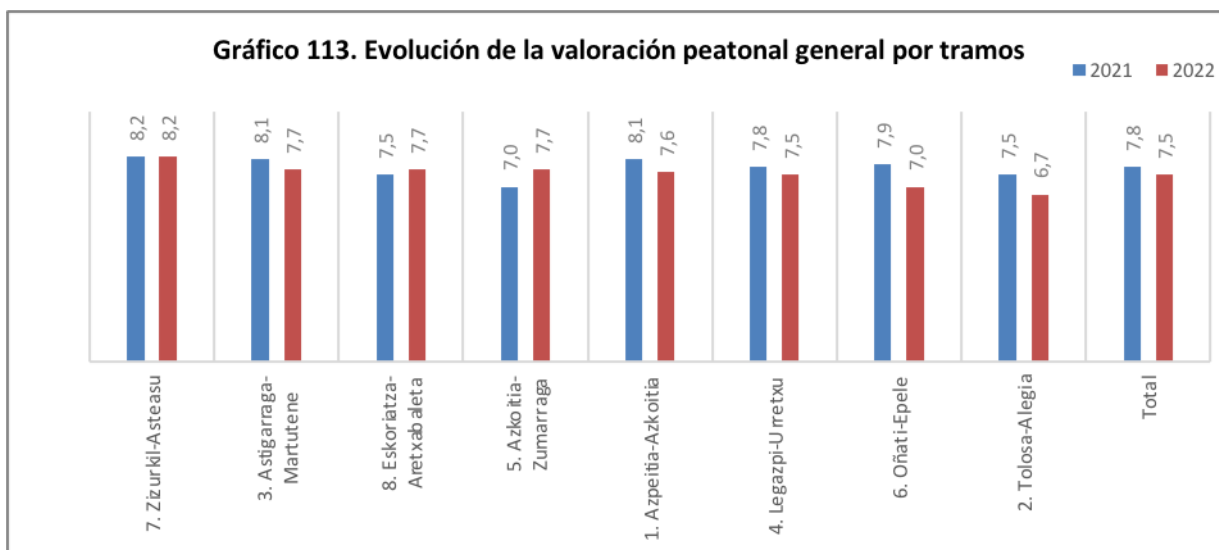


Balorazio orokor altuena jaso duen tartekak Zizurkil – Asteasu (8,2 puntu) eta Tolosa – Alegia (6,7 puntu) izan dira.



Batez besteko puntuazio orokorra 0,3 puntu jaitsi da 2021arekin alderatuta, eta aztertutako zortzi bideetatik bostetan jaitsi da: Oñati – Epele (0,9 puntu gutxiago), Tolosa – Alegia (0,8 puntu gutxiago), Azpeitia – Azkoitia (0,5 puntu gutxiago), Astigarraga – Martutene (0,4 puntu gutxiago) eta Legazpi – Urretxu (0,3 puntu gutxiago).

Zizurkil – Asteasu tartean puntuazioari eutsi egin zaio, eta, aldiz, igo egin da Azkoitia – Zumarraga (0,7 puntu gehiago) eta Eskoriatza – Aretxabaleta (0,2 puntu gehiago) tartetean.



Batez besteko puntuazio orokorrak aztertuz gero, ikusten da sei bide daudela batezbestekoaren gaitetik (Azpeitia – Azkoitia, Astigarraga – Martutene, Legazpi – Urretxu, Azkoitia – Zumarraga eta Eskoriatza – Aretxabaleta), eta beste bi azpitik (Tolosa – Alegia, eta Oñati – Epele).

Tolosa – Alegia eta Oñati – Epele tartee batezbestekoaren azpitik dauden balorazioak lortu dituzte, bai balorazio orokorrari dagokionez, bai aztertutako bost alderdietatik lautan.

35. taula. Oinezkoek alderdi guztien gainean duten balioespena, tarteka

	Bide zorua/asfaltoa	Seinaleztapena	Argiztapena	Bizikidetza	Segurtasuna	Orokorra
1. Azpeitia – Azkoitia	7,8	7,2	7,8	7,1	7,4	7,6
2. Tolosa – Alegia	5,3	6,1	7,0	4,1	5,4	6,7
3. Astigarraga – Martutene	7,7	7,4	6,7	7,9	7,8	7,7
4. Legazpi – Urretxu	8,2	6,1	7,5	6,3	7,1	7,5
5. Azkoitia – Zumarraga	8,4	7,4	6,0	7,0	7,9	7,7
6. Oñati – Epele	7,7	4,7	6,2	4,3	5,8	7,0
7. Zizurkil – Asteasu	8,3	8,5	7,8	4,0	8,2	8,2
8. Eskoriatza – Aretxabaleta	7,5	7,0	6,0	5,7	8,2	7,7
Batez besteko puntuazioa	7,6	6,8	6,9	5,8	7,2	7,5

Batez besteko puntuazioaren berdina edo handiagoa.

36. taula. Balioespenen urteko bilakaera, tarteen arabera

Apartatua	Urtea	Azpeitia Azkoitia	Tolosa Alegia	Astigarraga Martutene	Legazpi Urretxu	Azkoitia – Zumarraga	Oñati – Epele	Zizurkil – Asteasu	Eskoriatza Aretxabaleta	Batez besteko puntuazioa
Bide zorua/asfaltoa	2013	6,6	7,9	8,0	7,4	6,9	-	7,8	8,5	7,6
	2014	7,5	8,4	7,7	7,8	7,8	-	8,3	8,3	8,0
	2015	8,4	7,3	7,4	8,0	6,9	-	6,4	6,4	7,5
	2016	7,7	7,9	8,7	8,8	7,9	-	9,4	8,3	8,2
	2017	8,0	8,2	8,2	8,1	7,6	-	8,1	7,4	8,0
	2018	7,9	7,7	8,2	7,7	6,5	-	-	6,6	7,5
	2019	7,6	7,4	7,0	7,8	7,1	7,6	-	7,0	7,4
	2021	8,1	6,8	8,3	7,7	6,1	7,6	8,0	7,3	7,5
2022	7,8	5,3	7,7	8,2	8,4	7,7	8,3	7,5	7,6	
Seinaleztapena	2013	7,4	7,6	7,7	7,7	7,5	-	7,5	7,7	7,6
	2014	8,0	6,8	7,2	7,0	7,3	-	8,3	8,1	7,5
	2015	7,5	7,3	7,4	7,6	6,4	-	5,8	6,8	7,4
	2016	7,9	7,1	8,1	7,6	7,2	-	9,2	6,9	7,7
	2017	7,9	8,2	7,1	6,2	6,5	-	8,3	6,7	7,3
	2018	7,9	7,1	7,4	6,4	7,3	-	-	6,9	7,2
	2019	7,0	7,0	7,1	6,7	7,5	6,8	-	7,9	7,2
	2021	7,6	6,6	7,6	7,5	6,6	7,4	7,3	7,0	7,2
2022	7,2	6,1	7,4	6,1	7,4	4,7	8,5	7,0	6,8	
Argiztapena	2013	7,0	8,0	6,2	7,3	6,9	-	7	8,3	7,2
	2014	8,4	7,5	7,2	7,8	8,4	-	7	7,9	8,1
	2015	8,1	7,2	6,7	7,5	6,6	-	6,8	6,9	7,2
	2016	8,3	8,0	8,0	8,3	7,5	-	9	7,4	7,9
	2017	8,1	8,0	7,6	7,4	7,4	-	7,3	5,7	7,4
	2018	7,6	6,3	6,1	7,5	7,5	-	-	6,3	7,1
	2019	7,8	6,8	6,4	7,0	7,3	7,1	-	7,1	7,0
	2021	7,7	7,5	7,4	7,5	4,1	7,2	6,2	7,3	6,9
2022	7,8	7,0	6,7	7,5	6,0	6,2	7,8	6,0	6,9	
Bizikidetzatza	2013	6,4	6,2	7,6	7,2	6,3	-	6,6	7,5	6,8
	2014	7,5	4,9	7,2	6,7	6,8	-	7	6,4	6,6
	2015	7,7	5,9	7,3	7,4	7,8	-	7	7,3	7,0
	2016	7,8	5,5	7,3	5,3	7,2	-	8,3	6,4	6,8
	2017	7,9	6,4	6,9	6,1	6,9	-	6,6	6,3	6,7
	2018	7,1	5,3	7,2	6,9	5,8	-	-	5,8	6,3
	2019	7,4	5,6	7,0	6,0	6,4	5,9	-	6,7	6,6
	2021	7,6	6,8	7,3	7,1	6,5	6,8	7,3	6,7	7,0
2022	7,1	4,1	7,9	6,3	7,0	4,3	4,0	5,7	5,8	
Segurtasuna	2013	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	7,8	7,4	7,5	7,3	7,8	-	7,7	7,2	7,6
	2015	8,8	7,7	7,7	8,7	9,0	-	8	8,4	8,0
	2016	8,6	7,5	7,5	7,9	7,6	-	8	7,7	7,8
	2017	8,2	8,6	8,2	7,6	7,9	-	8,2	8,3	8,2
	2018	7,8	7,7	8,0	7,7	7,5	-	-	6,4	7,5
	2019	8,3	7,6	7,5	7,8	7,6	7,2	-	7,6	7,6
	2021	7,9	7,3	7,9	7,8	6,8	7,2	7,2	7,3	7,4
2022	7,4	5,4	7,8	7,1	7,9	5,8	8,2	8,2	7,2	
Balioespen orokorra	2013	7,4	7,3	8,0	7,6	7,9	-	7,6	8,2	7,7
	2014	7,9	7,4	7,8	8,0	7,8	-	7,8	7,5	7,8
	2015	8,2	6,9	7,8	8,3	8,0	-	7,3	8,1	7,9
	2016	8,2	7,8	8,2	7,5	7,9	-	9	7,7	8,0
	2017	8,2	8,2	7,7	7,4	7,6	-	7,9	7,2	7,8
	2018	8,0	7,1	7,6	7,9	7,5	-	-	6,7	7,5
	2019	7,7	6,6	7,5	7,1	7,2	7,3	-	7,5	7,3
	2021	8,1	7,5	8,1	7,8	7,0	7,9	8,2	7,5	7,8
2022	7,6	6,7	7,7	7,5	7,7	7,0	8,2	7,7	7,5	

Puntuación igual o superior a la media.

Ebaluatutako alderdien oinezkoen balorazioak 2021eko balioespenekin alderatuta aztertuz gero, beherakada handia ikusten da bizikidetzaren balorazioan; izan ere, 1,2 puntu jaitsi da, harik eta 5,8 puntura iritsi arte —serie historiko osoko puntuaziorik txikiena—.

Seinaleen eta segurtasunaren balorazioek ere behera egin dute, eta alderdi horietan lortutako puntuaziorik baxuenak lortu dira (6,8 puntu seinaleztapenak, eta 7,2 puntu segurtasunak).

Bestalde, argiztapenari buruzko balorazioa mantendu egin da eta bide zoru edo asfaltoarena, berriz, igo (0,1 puntu).

Balorazio orokorra aztertutako zortzi bideetatik bostetan jaitsi da, bakar batean mantendu da eta bitan handitu. Nabarmentzekoa da Azkoitia – Zumarraga bidea, balorazio orokorra 0,7 puntu igo baitu, eta buelta eman dio 2015etik egiaztatutako beheranzko joerari.

Ikuspegi orokorra kontuan harturik, bi tarte nabarmentzen dira denboran zehar balorazio orokor altuenak behin eta berriz eskaintzeagatik: Azpeitia – Azkoitia (txirrindularitzaren balorazioarekin bat datorrena), eta Astigarraga – Martutene.

Kontrako aldean, oinezkoen balorazio baxu iraunkorregatik nabarmentzen dira (eta bat datoz txirrindulariekin) Eskoriatza – Aretxabaleta eta, bereziki, Tolosa – Alegia tarteak. Bide horrek batez bestekoa baino balorazio orokorra txikiagoa lortu du serie historikoa osatzen duten bederatzi urteetatik zortzitan.

9. ONDORIO NAGUSIAK

Txirrindularien eta oinezkoen sailkapena, generoaren, adinaren, erabilitako hizkuntzaren eta jarduera motaren arabera

Bizikleta Bideen Foru Sareko txirrindulariak generoaren arabera sailkatuz gero, desoreka handia ageri da oraindik ere: gizonak % 74 dira, eta emakumeak, aldiz, % 26. Hala ere, emakumeen ehunekoak gora egiten jarraitzen du, eta orain arte erregistratutako proportziorik handiena lortu da 2022an. Oinezkoei dagokienez, banaketak orekatuagoa izaten jarraitzen du; emakumeak dira erabiltzaileen % 47 eta gizonak, berriz, % 53. Banaketa horrek jarraibide historikoa du: txandakatu egiten da genero bakoitzaren prebalentzia bi urtean behin, balio tarte nahiko erregularrean.

Txirrindularien batez besteko adina 47 urtekoa da, eta % 66k 25-65 urte dituzte. % 18k, bestalde, 25 urte baino gutxiago ditu, eta % 16k, azkenik, 65 urte baino gehiago. Batez besteko adina 2021ean lortutakoa baino urte bat handiagoa da.

Oinezkoen batez besteko adina txirrindulariena baino 15 urte handiagoa da (62 urte). 45 urtetik gorakoa da % 87, eta batez besteko adina urte bat jaitsi da 2021ekoarekin alderatuta.

Txirrindularien erdiak baino gehiago lanean ari dira (% 57), eta oinezkoen % 67 erretiratuta daude edo pentsiodunak dira.

Euskara da txirrindularien artean inkesta egiteko gehien aukeratzen den hizkuntza (% 59), eta oinezkoen % 58k gaztelania aukeratzen du.

Txirrindularien profil nagusiak

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarean bi eratako txirrindulari profilak bereiz daitezke:

- 1. Bizikleta bidea kirola egiteko edo aisialdirako erabiltzen duten txirrindulariak.** Txirrindularien % 79 dira, hamarretik ia zortzi gizonak dira eta 48 urte dituzte batez beste. % 50 lanean edo ikasten ari dira, eta % 30 erretiratuak edo pentsiodunak dira. % 41ek astean lau eta zazpi egun bitartean erabiltzen du bizikleta bidea, eta beste % 40k, berriz, egun bat eta hiru egunen artean. Gehienek txirrina eta/edo argia duen mendiko bizikleta erabiltzen dute, baina ia % 39k ez dute horrelako elementurik. % 69k kaskoa erabiltzen du. Bizikleta bidea izan aurretik, % 66k orain adina erabiltzen zuten bizikleta. Gehienek (% 52) 20 kilometrotik gorako ibilbideak egiten dituzte.
- 2. Bizikleta eguneroko joan-etorriak egiteko erabiltzen duten txirrindulariak (lana, ikasketak, kudeaketak, erosketak, eta abar).** Txirrindularien % 21 dira, eta, 2021arekin alderatuta, ehuneko 2 puntu ugari dira. % 63 gizonak dira eta 42 urteko batez besteko adina dute. Gehienek (% 87) lan egiten dute, eta % 8 ikasleak dira. Ia erdiak (% 49) mendiko bizikletekin ibiltzen dira —gehienek badituzte txirrina eta/edo argia—. % 57k

kaskoa erabiltzen du. Bizikleta bidea astean lau eta zazpi egun bitartez erabiltzen dute % 73k, eta bizikleta bideak bizikletaren erabileran duen eragina aurrekoaren antzekoa da (% 64). % 64k 5 eta 20 kilometro arteko ibilbideak egiten ditu.

Oinezkoen profil nagusia

Oinezko gehienak 45 urtetik gorakoak dira (% 87), eta bizikleta bidea gutxienez astean 4 aldiz erabiltzen dute, paseatzeko edo kirola egiteko. % 67 erretiratuak edo pentsiodunak dira, eta % 23 lanean ari dira.

Batez besteko adina (62 urte) 2021ean erregistraturikoa baino urtebete handiagoa da. % 83k 5 km-tik gorako ibilbideak egiten ditu.

Kaskoaren erabilera txirrindularien artean

Hamar txirrindularitik ia zazpi baliatzen du kaskoa, eta erabilera hori nabarmen jaitsi da 2021ean lortutako balioekin alderatuta. Oraindik ere alde nabarmenak ageri dira generoaren, adinaren eta mugikortasun motaren arabera erabilerari dagokionez. Kaskoa gutxiago erabiltzen dute emakumeek, 25 urtetik beherakoek eta bizikleta eguneroko joan-etorrietarako erabiltzen dutenek.

Bizikleten ekipamendua: argia eta txirrina

Bizikleten ekipamendu mailak ere behera egin du nabarmen, eta 2019an lortutakoen antzeko ehunekoetara itzuli da.

Bizikleten % 58k txirrina dute, eta % 40k argia. Bi elementuekin hornitutako bizikletak % 32 dira, 2021ekoaren ia erdia.

Erabiltzaileen segurtasunerako eta bizikidetzarako hain garrantzitsuak diren bi ekipamendu horietako bat ere ez duten bizikletak, azkenik, % 34 dira.

Erabilitako bizikleta mota

Mendiko bizikleta erabiltzen dute gehien txirrindulariek oraindik ere (% 65).

Bizikleta elektrikoaren ehuneko bat jaitsi da (% 12), eta 65 urtetik gorakoek erabiltzen dituzten bizikleten ia erdiak dira.

Mugikortasun pertsonaleko 20 ibilgailu baino ez dira kontatu.

Joan-etorriaren arrazoia

Bizikletaz eginiko joan-etorrien % 79 eta oinezkoen % 98 kirolarekin edo aisialdiarekin lotuta daude.

Txirrindularien eguneroko joan-etorrien ehunekoak bi puntu egin du gora, % 19tik % 21era, 2021ean jasotako datuekin alderatuta. Ehuneko horrek gora egiten du adin talde guztietan, 25 urtetik beherakoetan izan ezik.

Oinezkoen kasuan, eguneroko joan-etorrien ehunekoa serie historiko osoan lortutako baliorik txikienera jaisten da (% 2).

Joan-etorrien distantzia

20 km-tik gorako bizikleta joan-etorriak dira nagusi (% 45), 2021ean baino 8 puntu gutxiagorekin. Txirrindularien % 8k 3 km baino gutxiagoko ibilbideak egiten dituzte, eta ehuneko hori 6 puntu igo da 2021arekin alderatuta.

Nabarmenak dira generoaren arabeko aldeak; izan ere, gizon gehienek (% 55) 20 km-tik gorako distantziak egiten dituzte, baina emakumeen kasuan % 16ra jaisten da ehuneko hori. Horren arrazoia da kirola praktikatzeko joan-etorriek garrantzi handia dutela Bizikleta Bideen Foru Sarearen erabileran, gainerakoak baino luzeagoak baitira eta askoz handiagoa baita gizonen proportzioa. Emakumeen % 63k, bestalde, 5-20 km arteko joan-etorriak egiten dituzte.

Kasu horretan ere, nabarmenak dira adinaren arabeko aldeak. 20 km-tik gorako joan-etorriak gehiengoa dira 45 urtetik gorako artean, baina, 25 urtetik beherakoetan, % 16 baino ez.

Distantzia handitu egiten da aisialdiko eta kiroleko joan-etorrietan (% 52k 20 km gainditzen ditu), eta txikiagoa da eguneroko joan-etorrietan (% 20k egiten ditu 20 km baino gehiago).

Erabilera maiztasuna

Txirrindularien % 83k gutxienez astean behin erabiltzen dituzte bizikleta bideak, eta % 47k astean lau egunetan gutxienez. 65 urtetik gorakoek eta joan-etorriak lan arrazoiengatik egiten dituztenek erabiltzen dituzte gehien.

Erabilera maiztasuna are handiagoa da oinezkoen artean; izan ere, % 67k astean 4 egunetan erabiltzen ditu gutxienez bizikleta bideak, eta % 92k astean behin gutxienez.

Bizikleta bidearen gaineko balioespen orokorra

Oro har, eta hainbat alderdi kontuan hartuta, txirrindulariak eta oinezkoak pozik daude bizikleta bideekin, nahiz eta puntuazio orokorrak behera egin duen bi kasuetan.

Lortutako batez besteko puntuazioa 7,5 puntukoa da, bai txirrindularientzat, bai oinezkoentzat; hau da, 0,1 puntu eta 0,3 puntu jaitsi da, hurrenez hurren, 2021ean lortutako emaitzekin alderatuta.

Komeni da ohartaraztea, orobat, behera egin duela bizikleta bideen egoera orokorrarekin oso pozik dauden txirrindularien ehunekoak. Ehuneko horrek izaniko igoera % 71ra iritsi zen 2014an, eta, harrezkero, beheranzko joera hartu du. Aurten, hain justu, % 56an kokatu da. Adierazi behar da jaitsi egin direla baloratutako alderdi guztien puntuazioak, bide zoruarena edo asfaltoarena izan ezik, eta, oinezkoen kasuan, mantendu egin da argiztapenaren gaineko balioespena.

Bide zorua edo asfaltoa da gehien baloratzen duten alderdia, bai txirrindularien kasuan (7,7 puntu), bai oinezkoen kasuan (7,6 puntu).

Txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetzeta da bi taldeetan balorazio txarrena jaso duen alderdia; nabarmentzekoa da alderdi horren balorazioa 1,2 puntu jaitsi dela oinezkoen artean, eta txirrindularien kasuan, berriz, 0,6 puntu. Nabarmentzekoa da, halaber, oinezkoentzako bizikidetzaren balorazioa bost puntutik beherakoa dela aztertutako bideetako hirutan (Tolosa – Alegia, Oñati – Epele eta Zizurkil – Asteasu).

Azkoitia – Zumarraga bideak lortu du baloraziorik txarrena txirrindularien artean. Tarte horrek, Eskoriatza – Aretxabaletarekin eta, bereziki, Tolosa – Alegiarekin batera, batez bestekotik beherako balorazio orokorrak lortu ditu serie historikoa osatzen duten bederatzi urteetatik gehienetan.

Oinezkoen kasuan, Tolosa – Alegia tarteak jaso du balorazio txarrena, eta, gainera, batezbestekoa baino balorazio orokorra txikiagoa lortu du serie historikoa osatzen duten bederatzi urteetatik zortzitan. Era berean, Eskoriatza – Aretxabaleta tarte nabarmendu behar da, balorazio baxuak izan baititu denboran zehar.

Txirrindulariek Azpeitia – Azkoitia bidea balioesten dute ondoen, eta, Legazpi – Urretxu eta Zizurkil – Asteasuko bideekin batera, behin eta berriz balorazio orokor altuenak izan ditu denboran zehar.

Oinezkoetan, berriz, Zizurkil – Asteasu tarteak jaso du balioespenik altuena. Ikuspegi historikotik, bi tarte nabarmentzen dira denboran zehar balorazio orokor altuenak behin eta berriz eskaintzeagatik: Azpeitia – Azkoitia eta Astigarraga – Martutene.

Bizikletaren erabilerarekiko konpromiso-maila eta garraiobide alternatibo bat aukeratzea

Bizikleta bideak eguneroko joan-etorrietarako erabiltzen dituzten txirrindulariei galdetu zaienean egungo bizikleta biderik ez balego zer garraio mota aukeratuko luketen, % 43k adierazi du bizikleta erabiltzen jarraituko lukeela, baina beste bide batetik; % 36k adierazi du autoa erabiliko lukeela, % 19k garraio publikoa, eta gainerako % 2k, azkenik, oinez egingo lukeela ibilbidea.

Beraz, bizikleta bideek garrantzi handia dute bizikletaz eginiko joan-etorriak areagotzeko.

I. ERANSKINA – FITXA TEKNIKOA

Azterketa mota: Kuantitatiboa.

Azterketaren helburuak: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sareko erabiltzaileei eta erabilerari buruzko informazioa lortzea.

Erabilitako teknika: Aurrez aurreko elkarrizketa pertsonala, Bizikleta Bideen Foru Sareko erabiltzaileen lagin adierazgarri bati egindako galdetegi egituratuaren bidez.

Galdetegiak: Txirrindularientzako eta oinezkoentzako galdetegiak, inkesta egiteko berariaz diseinatuak.

Analisi unibertsoa: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sareko erabiltzaileak (txirrindulariak eta oinezkoak).

Planteamendu metodologikoa eta justifikazio estatistikoa:

- Guztira 550 inkesta egin zaizkie ausaz aukeratutako pertsoneri (400 txirrindulari eta 150 oinezko), hautatutako zortzi tarteetan arabera banatuta.
- Erreserbako inkestak ere egin dira, datuak hartzean izandako akatsengatik baliozkoak ez diren galdetegien kasuan erabiltzeko. Haietatik hiru baliatu behar izan dira baliozkotze eta grabatze fasean.
- Inkestak lanegunetan egin dira (astelehenetik ostiralera), 07:30etik 19:30era.
- Generoaren, adinaren eta bizikleta bideen fluxuen arabera estratifikatu da laginketa.
- Errore marjina % 0,4koa da txirrindularien kasuan % 95eko konfiantza mailarako; oinezkoen kasuan, berriz, % 0,5koa, % 95eko konfiantza mailarako.

Laginen banaketa:

1. AZPEITIA – AZKOITIA	46	37	83
2. TOLOSA – ALEGIA	78	14	92
3. ASTIGARRAGA – MARTUTENE	97	22	119
4. LEGAZPI – URRETXU	48	37	85
5. AZKOITIA – ZUMARRAGA	43	10	53
6. OÑATI – EPELE	54	18	72
7. ZIZURKIL – ASTEASU	16	6	22
8. ESKORIATZA – ARETXABALETA	18	6	24
GUZTIRA	400	150	550

Landa lana egiteko datak: 2022ko ekainaren 27tik uztailaren 15era.

Prozesu metodologikoaren etapak:

- I. fasea. Prestaketa.

- Proposamen teknikoa egitea.
- Laginaren diseinua.
- Galdetegiak egokitzea eta prestatzea.
- Landa lanerako materialak prestatzea: identifikazio elementuak, zenbatzeko txantiloak.
- II. fasea. Landa lana.
 - Aurrez aurreko inkestak egitea.
 - Eskuzko zenbaketak.
- III. fasea. Baliozkotzea eta grabatzea.
 - Inkestak baliozkotzea.
 - Inkestak grabatzea.
- IV. fasea. Ondorioak.
 - Ustiapen estatistikoa.
 - Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarearen erabilerari buruzko azterlana egitea.

II. ERANSKINA – TXIRRINDULARIENTZAKO GALDETEGIA

TXIRRINDULARIENTZAKO Galdeketa / Cuestionario para CICLISTAS

Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta:

Bidegorria / Vía Ciclista:

Data / Fecha: Ordua / Hora:

<p>Txirrindulariaren eta bizikletaren ekipamendua / Equipamiento de la/del ciclista y de la bicicleta</p> <p><input type="checkbox"/> Kaskoa / Casco</p> <p><input type="checkbox"/> Txirrira / Timbre</p> <p><input type="checkbox"/> Argia / Luz</p> <p><input type="checkbox"/> Haurrentzako aulkia / Silla para niño/a</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Haurra eserita / Niño/a sentado/a</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Hutsik / Vacía</p> <p>Elektrikoa/Eléctrica <input type="radio"/> BAI / SI</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> EZ / NO</p> <p>Bizikleta mota / Tipo de bicicleta</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Hirikoa, Paseokoa / Ciudad, Paseo</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Mendikoa / Montaña</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Lasterketakoa / Carreras</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Bestelakoak / Otras</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="text"/></p>	<p>Sexua / Sexo</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Gizonezkoa / Hombre</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Emakumezkoa / Mujer</p> <p>Hizkuntza / Idioma</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Euskera</p> <p style="margin-left: 20px;"><input type="radio"/> Castellano</p> <p>Jaiotze urtea / Año de nacimiento <input type="text"/></p> <p>Jarduera nagusia / Actividad principal</p> <p><input type="checkbox"/> Norbere edo besteren konturako langilea / Persona trabajadora por cuenta ajena o propia</p> <p><input type="checkbox"/> Ikaslea / Estudiante</p> <p><input type="checkbox"/> Etxeko lan ordaindu gabeak / Trabajo doméstico no remunerado</p> <p><input type="checkbox"/> Langabezian / En paro</p> <p><input type="checkbox"/> Jubilatua, Pentsionista / Jubilada/o, Pensionista</p> <p><input type="checkbox"/> Bestelako egoerak (zehaztu) / Otras situaciones (especificar)</p> <p><input type="checkbox"/> ED/EE / NS/NC</p>
--	--

1. Bidaia honetan, bakarrik zabilta ala norbaitekin batera? / En este viaje, ¿va sólo/a o acompañado/a?
- a. Bakarrik / Solo/a
- b. Norbaitekin batera / Acompañado/a

("Norbaitekin batera" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)

- 1.1. Zenbat lagunekin zabilta? / ¿Con cuántas personas va?

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

- 1.2. Adin txikiko batekin al zabilta? / ¿Va acompañado de algún/a menor de edad?

- BAI / SI
- EZ / NO

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

- 1) Lana / Trabajo
- 2) Ikasketak / Estudios
- 3) Zaintzak, Gestioak, Erosketak / Cuidado de personas, Gestiones, Compras
- 4) Aisia, Paseatzea / Ocio, Paseo
- 5) Kirola / Deporte

("1, 2, 3 edo 4" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute) Baita adin txikikoren badoa ere.

- 2.1. Zergatik aukeratzten duzu bizikleta zure bidaia egiteko? / ¿Por qué motivo elige la bicicleta para realizar sus desplazamientos?

- Ekonomia / Economía
- Azkartasuna / Rapidez
- Osasun arrazoiak / Motivos de salud
- Arrazoi ekologikoak / Motivos ecológicos
- Erosotasuna / Comodidad
- Aparkatze errozatasuna / Facilidad de aparcamiento
- Denbora eta/edo jarduera edo kirola adingabeokoen partekatzea / Compartir tiempo y/o actividad o deporte con algún menor.
- Besteak / Otros

Eguneroko txirrindularientzako galdera ("1, 2 edo 3" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)

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

- BAI / SI
- EZ / NO

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

- 1) Bizikletaz beste bide batetik / En bicicleta por otra vía
- 2) Autoa / Coche
- 3) Garraio publikoa / Transporte público
- 4) Beste aukeraren bat (idatzi) / Otra opción (escribir) _____
- 5) ED/EE / NS/NC

3. Orain egiten ari ziren desplazamenduan, zure helmugaraino zein distantzia egingo duzu guztira? / En el desplazamiento que Vd. está realizando ahora, ¿qué distancia va a recorrer en total hasta su destino?
- 1) 3 kilometro edo gutxiago / 3 km. o menos.
 - 2) 3 kilometro baino gehiago eta 5 kilometro arte / Más de 3 km. y hasta 5 km.
 - 3) 5 kilometro baino gehiago eta 10 kilometro arte / Más de 5 km. y hasta 10 km.
 - 4) 10 kilometro baino gehiago eta 20 kilometro arte / Más de 10 km. y hasta 20 km.
 - 5) 20 kilometro baino gehiago eta 30 kilometro arte / Más de 20 km. y hasta 30 km.
 - 6) 30 kilometro baino gehiago / Más de 30 km.
4. Normalean zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Normalmente con qué frecuencia lo utiliza?
- 1) 4-7 egun/asteko / 4-7 días/semana
 - 2) 1-3 egun/asteko / 1-3 días/semana
 - 3) Noizean behin / Ocasionalmente
5. Bidegorri hau erabiltzen hasi aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen? / ¿Utilizaba la bicicleta antes de utilizar este bidegorri?
- 1) Bai, orain bezainbeste / Sí, tanto como ahora
 - 2) Bai, baina orain baino gutxiago / Sí, pero menos que ahora
 - 3) Ez, erabiltzaile berria naiz / No, soy nuevo/a usuario/a
 - 4) ED/EE / NS/NC
6. Nola baloratzen dituzu, orohar, Otik 10era, bidegorri honen ondorengo alderdiak? (10 puntuazio onena eta 0 okerrena izanik) / ¿Cómo valora, en general, de 0 a 10, los siguientes aspectos del bidegorri? (siendo 10 la mejor puntuación y 0 la peor)

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

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

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

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

6.3. ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN

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

6.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA con otras personas usuarias

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

6.5. HERRITARREN SEGURTASUNAREN PERTZEPZIOA / PERCEPCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA

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

7. 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	ED/EE / NS/NC
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---------------

8. Ba al da bidegorri honetan seguru sentitzen ez zaren puntu edo zatiren bat? / ¿Hay algún punto o tramo en este bidegorri en el que se sienta inseguro/a?

- BAI / SI ("BAI" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)
- EZ / NO

8.1. Tokia zehaztuko al zenuke? / ¿Podría concretar el lugar?

8.2. Zein da zure burua seguru ez sentitzeko arrazoia? / ¿Cuál es el motivo por el que se siente inseguro/a?

9. Bakarrik adingabe baten konpainian bidaitzen baduzu. Zure ustez, bidegorria seguru da adingabeekin joan-etorriak egiteko? / ¿Cree que este bidegorri es seguro para realizar desplazamientos con menores?

- BAI / SI
- EZ / NO "Ez" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute. P.9.1. Zergatik? / ¿Por qué?

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

III. ERANSKINA – OINEZKOENTZAKO GALDETEGIA

OINEZKOENTZAKO GALDEKETA / CUESTIONARIO PARA PEATONES

Inkestaren zenbakia / Nº de encuesta:

Bidegorria / Vía Ciclista:

Data / Fecha: Ordua / Hora:

Sexua / Sexo Gizonezkoa / Hombre Emakumezkoa / Mujer

Hizkuntza / Idioma Euskera Castellano

Jaiotze urtea / Año de nacimiento

Jarduera nagusia / Actividad principal

- Norbere edo besteren konturako langilea / Persona trabajadora por cuenta ajena o propia
- Ikaslea / Estudiante
- Etxeko lan ordaindu gabek / Trabajo doméstico no remunerado
- Langabezian / En paro
- Jubilatua, Pentsionista / Jubilada/o, Pensionista
- Bestelako egoerak (zehaztu) / Otras situaciones (especificar)
- ED/EE / NS/NC

1. Bidaia honetan, bakarrik zabilta ala norbaitekin batera? / En este viaje, ¿va sólo/a o acompañado/a?

- a. Bakarrik / Solo/a
- b. Norbaitekin batera / Acompañado/a

("Norbaitekin batera" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)

1.1. Zenbat lagunekin zabilta? / ¿Con cuántas personas va?

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

1.2. Adin txikiko batekin al zabilta? / ¿Va acompañado de algún/a menor de edad?

- BAI / SÍ
- EZ / NO

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

- 1) Lana / Trabajo
- 2) Ikasketak / Estudios
- 3) Zaintzak, Gestioak, Erosketak / Cuidado de personas, Gestiones, Compras
- 4) Aisia, Paseatzea / Ocio, Paseo
- 5) Kirola / Deporte

3. Orain egiten ari ziren desplazamenduan, zure helmugaraino zein distantzia egingo duzu guztira? / En el desplazamiento que Vd. está realizando ahora, ¿qué distancia va a recorrer en total hasta su destino?

- 1) Kilometro 1 edo gutxiago / 1 km. o menos
- 2) Kilometro 1 baino gehiago eta 3 kilometro arte / Más de 1 km. y hasta 3 km.
- 3) 3 kilometro baino gehiago eta 5 kilometro arte / Más de 3 km. y hasta 5 km.
- 4) 5 kilometro baino gehiago eta 10 kilometro arte / Más de 5 km. y hasta 10 km.
- 5) 10 kilometro baino gehiago / Más de 10 km.

4. Normalean zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Normalmente con qué frecuencia lo utiliza?

- 1) 4-7 egun/asteko / 4-7 días/semana
- 2) 1-3 egun/asteko / 1-3 días/semana
- 3) Noizean behin / Ocasionalmente

5. Nola baloratzen dituzu, orohar, Otik 10era, bidegorri honen ondorengo alderdiak? (10 puntuazio onena eta 0 okerrena izanik) / ¿Cómo valora, en general, de 0 a 10, los siguientes aspectos del bidegorri? (siendo 10 la mejor puntuación y 0 la peor)

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

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

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

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

5.3. ARGIZTAPENA / ILUMINACIÓN

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

5.4. Gainontzeko erabiltzaileekiko BIZIKIDETASUNA / CONVIVENCIA con otras personas usuarias

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

5.5. HERRITARREN SEGURTASUNAREN PERTZEPZIOA / PERCEPCIÓN SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA

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

6. 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	ED/EE/NS/NC
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	-------------

7. Ba al da bidegorri honetan seguru sentitzen ez zaren puntu edo zatiren bat? / ¿Hay algún punto o tramo en este bidegorri en el que se sienta inseguro/a?

BAI / SÍ ("BAI" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute)

EZ / NO 7.1. Tokia zehaztuko al zenuke? / ¿Podría concretar el lugar?

7.2. Zein da zure burua seguru ez sentitzeko arrazoia? / ¿Cuál es el motivo por el que se siente inseguro/a?

8. Bakarrik adingabe baten konpainian bidaitzen baduzu. Zure ustez, bidegorria segurua da adingabeekin joan-etorriak egiteko? / ¿Cree que este bidegorri es seguro para realizar desplazamientos con menores?

BAI / SÍ "Ez" erantzun dutenek bakarrik erantzun behar dute. P.8.1. Zergatik? / ¿Por qué?

EZ / NO

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

IV. ERANSKINA – INKESTATUTAKO PERTSONEN IRADOKIZUNAK

BIZIKLETA BIDEEN FORU SAREA (ZORTZI BIZIKLETA BIDE):

ERABILTZAILEAK GUZTIRA

LAGINA: 550 inkesta

AIPAMENAK: 348

AIPAMENEN INDIZEA: 0,6

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	69
2	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	62
3	Argiztapena hobetzea.	51
4	Seinaleak hobetzea.	41
5	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	28
6	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea).	24
7	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	23
8	Lekurik eza.	19
9	Tarte edo puntu arriskutsua.	12
10	Beste batzuk.	19

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 400 inkesta

AIPAMENAK: 236

AIPAMENEN INDIZEA: 0,6

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	45
2	Argiztapena hobetzea.	43
3	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	36
4	Seinaleak hobetzea.	23
5	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	22
6	Lekurik eza.	16
7	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	14
8	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea).	12
9	Tarte edo puntu arriskutsua.	11
11	Beste batzuk.	14

OINEZKOAK

LAGINA: 150 inkesta

AIPAMENAK: 112

AIPAMENEN INDIZEA: 0,7

	Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia	Aipamen kopurua
1	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	33
2	Seinaleak hobetzea.	18
3	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	17
4	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	14
5	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea).	12
6	Argiztapena hobetzea.	8
7	Lekurik eza.	3
8	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	1
9	Tarte edo puntu arriskutsua.	1
10	Beste batzuk.	5

AZPEITIA – AZKOITIA

ERABILTZAILEAK

GUZTIRA

LAGINA: 83 inkesta

AIPAMENAK: 49

AIPAMENEN INDIZEA: 0,6

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	15
2	Seinaleak hobetzea.	6
3	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea).	6
4	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	5
5	Argiztapena hobetzea.	4
6	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	4
7	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	3
8	Lekurik eza.	2
9	Tarte edo puntu arriskutsua.	1
10	Beste batzuk.	3

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 46 inkesta

AIPAMENAK: 29

AIPAMENEN INDIZEA: 0,6

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	10
2	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	4
3	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	4
4	Seinaleak hobetzea.	3
5	Argiztapena hobetzea.	2
6	Lekurik eza.	1
7	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea).	1
8	Tarte edo puntu arriskutsua.	1
9	Beste batzuk.	3

OINEZKOAK

LAGINA: 37 inkesta

AIPAMENAK: 20

AIPAMENEN INDIZEA: 0,5

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	5



2	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea).	5
3	Seinaleak hobetzea.	3
4	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	3
5	Argiztapena hobetzea.	2
6	Lekurik eza.	1
7	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	1

TOLOSA – ALEGIA

ERABILTZAILEAK

GUZTIRA

LAGINA: 92 inkesta

AIPAMENAK: 50

AIPAMENEN INDIZEA: 0,5

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	12
2	Lekurik eza.	10
3	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	8
4	Argiztapena hobetzea.	6
5	Tarte edo puntu arriskutsua.	4
6	Seinaleak hobetzea.	3
7	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	2
8	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	1
9	Beste batzuk.	4

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 78 inkesta

AIPAMENAK: 39

AIPAMENEN INDIZEA: 0,5

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Lekurik eza.	9
2	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	7
3	Argiztapena hobetzea.	6
4	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	4
5	Tarte edo puntu arriskutsua.	4
6	Seinaleak hobetzea.	3
7	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	1
8	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	1
9	Beste batzuk.	4

OINEZKOAK

LAGINA: 14 inkesta

AIPAMENAK: 11

AIPAMENEN INDIZEA: 0,8

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	5
2	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	4
3	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	1
4	Lekurik eza.	1

ASTIGARRAGA – MARTUTENE

ERABILTZAILEAK

GUZTIRA

LAGINA: 119 inkesta

AIPAMENAK: 71

AIPAMENEN INDIZEA: 0,6

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	14
2	Argiztapena hobetzea.	8
3	Seinaleak hobetzea.	8
4	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	8
5	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	8
6	Tarte edo puntu arriskutsua.	7
7	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	6
8	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	5
9	Lekurik eza.	1
10	Beste batzuk.	6

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 97 inkesta

AIPAMENAK: 59

AIPAMENEN INDIZEA: 0,6

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	13
2	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	8
3	Argiztapena hobetzea.	7
4	Seinaleak hobetzea.	7
5	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	7
6	Tarte edo puntu arriskutsua.	6
7	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	4
8	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	2
9	Lekurik eza.	1
10	Beste batzuk.	4

OINEZKOAK

LAGINA: 22 inkesta

AIPAMENAK: 12

AIPAMENEN INDIZEA: 0,5

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	3
2	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	2
3	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak,	1



	landaredia, eta abar).	
4	Seinaleak hobetzea.	1
5	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	1
6	Argiztapena hobetzea.	1
7	Tarte edo puntu arriskutsua.	1
8	Beste batzuk.	2

LEGAZPI – URRETXU

ERABILTZAILEAK

GUZTIRA

LAGINA: 85 inkesta

AIPAMENAK: 52

AIPAMENEN INDIZEA: 0,6

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Seinaleak hobetzea.	11
2	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	10
3	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	7
4	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	6
5	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	4
6	Argiztapena hobetzea.	4
7	Lekurik eza.	4
8	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	2
9	Beste batzuk.	4

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 48 inkesta

AIPAMENAK: 22

AIPAMENEN INDIZEA: 0,5

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	5
2	Seinaleak hobetzea.	4
3	Lekurik eza.	3
4	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	2
5	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	2
6	Argiztapena hobetzea.	2
7	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	2
8	Beste batzuk.	2

OINEZKOAK

LAGINA: 37 inkesta

AIPAMENAK: 30

AIPAMENEN INDIZEA: 0,8

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	8
2	Seinaleak hobetzea.	7
3	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	6
4	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	2
5	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	2

6	Argiztapena hobetzea.	2
7	Lekurik eza.	1
8	Beste batzuk.	2

AZKOITIA – ZUMARRAGA

ERABILTZAILEAK

GUZTIRA

LAGINA: 53 inkesta

AIPAMENAK: 45

AIPAMENEN INDIZEA: 0,8

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Argiztapena hobetzea.	21
2	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	10
3	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	7
4	Seinaleak hobetzea.	3
5	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	1
6	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	1
7	Beste batzuk.	2

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 43 inkesta

AIPAMENAK: 37

AIPAMENEN INDIZEA: 0,9

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Argiztapena hobetzea.	18
2	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	9
3	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	5
4	Seinaleak hobetzea.	2
5	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	1
6	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	1
7	Beste batzuk.	1

OINEZKOAK

LAGINA: 10 inkesta

AIPAMENAK: 8

AIPAMENEN INDIZEA: 0,8

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Argiztapena hobetzea.	3
2	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	2
3	Seinaleak hobetzea.	1
4	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	1
5	Beste batzuk.	1

OÑATI – EPELE

ERABILTZAILEAK

GUZTIRA

LAGINA: 72 inkesta

AIPAMENAK: 64

AIPAMENEN INDIZEA: 0,9

Irakokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	33
2	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	9
3	Seinaleak hobetzea.	9
4	Argiztapena hobetzea.	5
5	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	5
6	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	1
7	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	1
8	Lekurik eza.	1

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 54 inkesta

AIPAMENAK: 38

AIPAMENEN INDIZEA: 0,7

Irakokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	16
2	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	6
3	Argiztapena hobetzea.	5
4	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	5
5	Seinaleak hobetzea.	3
6	Bizikidetza arazoak (txirrindularien eta oinezkoen artean).	1
7	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	1
8	Lekurik eza.	1

OINEZKOAK

LAGINA: 18 inkesta

AIPAMENAK: 26

AIPAMENEN INDIZEA: 1,4

Irakokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	17
2	Seinaleak hobetzea.	6
3	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	3

ZIZURKIL – ASTEASU

ERABILTZAILEAK

GUZTIRA

LAGINA: 22 inkesta

AIPAMENAK: 13

AIPAMENEN INDIZEA: 0,6

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	5
2	Argiztapena hobetzea.	3
3	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	3
4	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	1
5	Lekurik eza.	1

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 16 inkesta

AIPAMENAK: 9

AIPAMENEN INDIZEA: 0,6

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	4
2	Argiztapena hobetzea.	3
3	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	1
4	Lekurik eza.	1

OINEZKOAK

LAGINA: 6 inkesta

AIPAMENAK: 4

AIPAMENEN INDIZEA: 0,7

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Arazoak txakurrekin (gorotzak, lotuta ez joatea, eta abar).	3
2	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	1

ESKORIATZA – ARETXABALETA

ERABILTZAILEAK

GUZTIRA

LAGINA: 24 inkesta

AIPAMENAK: 4

AIPAMENEN INDIZEA: 0,2

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	1
2	Seinaleak hobetzea.	1
3	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	1
4	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	1

TXIRRINDULARIAK

LAGINA: 18 inkesta

AIPAMENAK: 3

AIPAMENEN INDIZEA: 0,2

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Ekipamendu eskaera (iturriak, bankuak, komunak, eta abar).	1
2	Seinaleak hobetzea.	1
3	Tartea luzatzea, loturak hobetzea.	1

OINEZKOAK

LAGINA: 6 inkesta

AIPAMENAK: 1

AIPAMENEN INDIZEA: 0,2

Iradokizunaren, kexaren edo eskaeraren arrazoia		Aipamen kopurua
1	Kontserbazioa (bide zoruaren egoera txarra, putzuak, landaredia, eta abar).	1

V. ERANSKINA – SEGURTASUNIK GABEKOTZAT JOTAKO PUNTUEN EDO TARTEEN AIPAMENAK

AZPEITIA – AZKOITIA

TXIRRINDULARIAK

1	Bidegorriaren zenbait tokitan. (3)	5	Sastraka gehiegi
	Bidegorriaren ertzetan. (1)		
	Azkoitirako erreiaeren ertzetan. (1)		
2	Santutegian. (1)	2	Argi gutxi
	Loiolan. (1)		Zorua harrizkoa da
3	Santutegiaren ondoko parkean.	1	Autoak ibil daitezke
4	Santutegiaren aurrean.	1	Seinaleztapena falta da
5	Tunelean.	1	Ikuspen falta
6	Zubian.	1	
7	Aterpearen atzean, fitness makinan ondoan.	1	

OINEZKOAK

1	Hurtzaindegitik gertu.	1	Putzu handi bat sortzen da euria egiten duenean

TOLOSA – ALEGIA

TXIRRINDULARIAK

1	Autobiaren azpiko bidegurutzea. (5)	13	Autoak azkar ibiltzen dira edo ez dituzte errespetatzen seinaleak.
	Pabiloietako bidegurutzea. (1)		
	Bidegorriaren eta errepidearen arteko bidegurutzea. (2)		
	Alegiako bidegurutzea. (2)		
	Bidegurutzeak. (1)		
	Bidegorriaren hasieran (Tolosa). (2)		
2	Artzabal eta Alegia artean.	4	Txirrindulariak oso azkar ibiltzen dira.
3	Igoerak eta jaitsierak bidegurutzearen ondoren.	1	Ikuspen gutxi.
4	Bihurguneak hasieran, Tolosa aldean. (1)	2	Ikuspen gutxi.
	Bihurguneetan. (1)		
5	Skate parkea. (1)	2	Haurrak gutxi kezkatzen dira.
	Skate parkeko bankuak. (1)		Leku gutxi bankuen eta bidegorriaren artean.
6	Zubia. (4)	4	Arriskua autoengatik.
7	Fabriken gunea. (1)	3	Norbait harrapatzeko arriskua.
	Paper fabrikaren ingurua. (2)		Ikuspen gutxi.
8	Bentaundi.	1	Autoak bidegorritik igarotzen dira.
9	Kiroldegiaren ondoan.	1	Ikuspen gutxi.
10	Zubiaren azpian.	1	Estuegia da.
11	Tunelean.	2	Arriskua autoengatik.
12	Aldapan, stopa dagoen tokian.	1	Arazoak oinezkoekin.
13	Bidegorri osoa. (1)	2	Gauetz ezin da zirkulatu
	Bidegorrian. (1)		Harri handi bat dago.

OINEZKOAK

1	Aparkaleku txikian.	1	Susto handia izan zuen gizon batekin.
2	Bidegurutzeetan.	2	Autoak oso azkar ibiltzen dira.

3	Kartak igarotzen dira.	1	Jazarle bat igaro zen.
4	Bidegorriaren hasieran.	1	Bihurgune eta pitzadura asko.

ASTIGARRAGA – MARTUTENE

TXIRRINDULARIAK

1	Astigarragako biribilgunea zeharkatzea.	18	Ikuspen falta, trafiko handia.
2	Kurbak. (5)	7	Ikuspen falta
	Tunelaren bihurgunea. (1)		
	Zubiaren aurreko bihurgunea. Donostia. (1)		
3	Martuteneko sarreran.	2	Kutxatila arriskutsu bat dago
4	Mikel tabernan.	4	Ez da errespetatzen pasatzen uzteko seinalea.
5	Bidegorriaren zenbait gune.	3	Iluntzen duenean, argiztapena falta da.
6	Tarte estuak.	1	Ez dira bi bizikleta sartzen.
7	Astigarraga hasieran.	1	Bizikletak oso azkar ibiltzen dira.
8	Martutene hasieran.	1	Arriskutsua da.
9	Bidegorriaren amaieran.	1	Eremu nahasia da.
10	Autobiaren azpian.	1	Puntu hil bat dago.
11	Baratzeak amaitzean.	1	Ez da bereizten nondik joan behar den.
12	Zubian.	1	Ikuspen falta
13	Bidegorriaren zenbait gune. (2)	4	Sastraka gehiegi
	Bidegorriaren hasieran. (1)		
	Zubia igaro ondoren, Donostiarantz (1)		

OINEZKOAK

1	Bidegorriaren bihurgune batzuetan.	1	Jende arriskutsua gauez.
2	Oialume aldea.	1	Utzitako eremua.
3	Martutene inguruan.	1	Errepidedun zatiak.
4	Txirrindulariek lerroa pasatzen dute bihurguneetan	1	Gehiegizko abiadura bizikletek.

LEGAZPI – URRETXU

TXIRRINDULARIAK

1	Legazpiko lantegien gunea.	8	Argiztapen gutxi, eremu abandonatua
2	Hasieran eta amaieran.	2	Errepidea eta fabrikak dituzten bidegurutze arriskutsuak

OINEZKOAK

1	Fabriken gunea.	4	Argi gutxi, lantegi abandonatuak, zaintza gutxi.

AZKOITIA – ZUMARRAGA

TXIRRINDULARIAK

1	Tunelak.	18	Argi gutxi eta ur asko erortzen da.
2	Harrobiaren ondoren.	1	Ura erortzen da eta arriskutsua da.
3	Bidegurutzak	1	Ikuspen gutxi.
4	Azkoitirako zatiaren amaieran	1	Argitapen eta seinaleztapen gutxi.

OINEZKOAK

1	Tuneletan.	2	Argi gutxi.

OÑATI – EPELE

TXIRRINDULARIAK

1	Lehenengo tunelean. (4)	15	Bihurgune arriskutsua du eta belar asko dago.
	Tuneletan. (8)		Argiztapena falta da. Zakurrak solte.
	Tunela (Sanprubus). (1)		Euria egiten duenean, urak hartzen du.
	San Prudentzio sarrerako tunelean. (2)		Ikuspen gutxi.
2	Eroskitik aurrera.	2	Errepidea, arriskua autoekin.
3	Arastegiko bidegurutzea.	1	Ikuspen gutxi.
4	Tarte berrian.	1	Seinale nahasiak.
5	Oñatiko lantegien gunea.	1	Ikuspen gutxi.
6	Orbelak eta ortuak dauden eremuak.	1	Erreia aldatu behar da, eta norbait harrapatu daiteke.

OINEZKOAK

1	Tuneletan.	4	Argiztapen gutxi, ikuspen falta.
2	Bihurguneetan.	1	Gehiegizko abiadura bizikletek.
3	Loradendako tartean.	1	Autoak pasatzen dira.

ZIZURKIL – ASTEASU

TXIRRINDULARIAK

1	Alkizako bidegurutzea.	7	Ikuspen gutxi.
2	Fabriken gunea.	1	Argi gutxi.
3	Egurrezko zubia.	1	Egurak egoera txarrean.
4	Bidegorri osoan.	1	Gauetz jende "bitxia" ibiltzen da.

OINEZKOAK

1	Industrialdean.	1	Argi gutxi.

ESKORIATZA – ARETXABALETA

TXIRRINDULARIAK

1	Fabriken gunea.	2	Bizikletentzako leku gutxi. Zuhaitzek ikuspena estaltzen dute.
2	Bidegurutzeak. (1)	2	Ikuspen gutxi.
	Bidegurutzeak fabrika eremuaren ondoan. (1)		

OINEZKOAK

1	Aretxabaleta aldea (sarrera)	1	Zuhaitzek farolak estaltzen dituzte eta ilunpetan dago.