

GIPUZKOAN BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEARI BURUZKO IKERKETA SOZIOLOGIKOA 2023

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA

Jasangarritasun departamentua.

Zuzendaritza teknikoa: Edorta Bergua (Bizikleta Bideen Plangintza eta Sustapeneko Goi Mailako Teknikaria).

Maiatzak 2024

Aurkibidea

1 SARRERA	12
1.1 Metodologia	13
2 GARRAIOBIDEEN ESKURAGARRITASUNA ETA ERABILERA	16
2.1 Garraio bideak edukitzea	16
2.2 Garraio bideen gaineko arrisku pertzepzioa	20
2.3 Garraio bidearen arabera bidaien maiztasuna.	27
3 BIZIKLETAREN ERABILERA GIPUZKOAN	32
3.1 Bizikleten parkea	32
3.2 Bizikleta gordetzeko lekua	35
3.3 Bizikleten lapurretak	37
3.4 Bizikletan ibiltzen jakitea	40
3.5 Bizikletan ibiltzen ez dakien eta ikasteko prest dagoen biztanleria	43
3.6 Herritarrek bizikleta erabiltzen duten maiztasuna	45
3.7 Bizikleta-erabiltzaileen tipologia	48
3.8 Garraio mota desberdinekin egindako bidaien maiztasuna, bizikleta erabiltzen duten pertsonen tipologiaren arabera	51
3.9 Bizikletan mugitzea, eguneroko eta aisialdiko txirrindularien arrazoien arabera	52
4 BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA: MODUA ETA ARRAZOIAK	55
4.1 "Eguneroko" txirrindularien profil soziodemografikoa	55
4.2 Bidaia nagusian egiten duten distantzia eta denbora	57
4.3 Kaskoaren erabilera eta erabilitako bizikleta mota	60
4.4 Eguraldi txarra eta bizikleta garraio bide gisa erabiltzea	62
4.5 Bizikleta garraio bide gisa erabiltzearen abantailak, beste garraio bide batzuekin alderatuta	65
4.6 Bidaia konbinatuak	66
5 BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA EZ ERABILTZEKO ARRAZOIAK ETA EGITEKO INTERESA	67
5.1 Bizikleta garraio bide gisa erabiltzearen abantailak, beste garraio bide batzuekin alderatuta	67
5.2 Bizikleta garraio bide gisa aurretiaz erabiltzea	69
5.3 Bizikleta garraio bide gisa ez erabiltzeko arrazoiak	71
5.4 Bizikleta garraio bide gisa erabiltzeko interesa	78
5.5 Bizikleta erabiliz gero zer garraio bide erabiliko luketen gutxiago	80
5.6 Bizikleta erabiltzen ikasteko edo trebatzeko ikastaro bat egiteko interesa	83
6 BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEN DUTEN PERTSONEN IRUDIA	86
6.1 Bizikleta bidezko garraioaren ospe soziala	86
7 BIZIKLETAREN SUSTAPENA ETA POLITIKA PUBLIKOAK	89
7.1 Garraio bideen arteko bizikidetzak	89
7.2 Bizikleta publikoen zerbitzuak erabiltzeko interesa	93

GIPUZKOAN BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEARI BURUZKO IKERKETA SOZIOLOGIKOA 2023

7.3 Bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zulatzeko puntuak ezartzeko interesa	95
7.4 Autoentzako espazioa mugatzearen gaineko balorazioa	97
7.5 Trafikoaren abiadura baretzeko eta bolumena murrizteko ekintzen balorazioa	99
7.6 Bizikleta garraibide gisa gehiago eta hobeto erabiltzeko faktoreak.	101
7.7 Bizikletaren sustapenaren eta Gipuzkoan inbertitutako baliabideen gaineko balorazioa.	106

8 GALDERA IREKIAK: BIZIKLETAN IBILTZEAREN ONENA ETA OKERRENA 115

8.1 Bizikletan ibiltzearen onena	115
8.2 Bizikletan ibiltzearen okerreana	117

9 SEKTOREKAKO ANALISIA: ESKUALDEA ETA SEXUA 120

9.1 Eskualde analisia	120
9.2 Sexu analisia	122

10 TALDEKO DINAMIKAK: ATERA DIREN GAI NAGUSIAK 126

10.1 Garraibideen arteko bizikidetza	126
10.2 Bizikidetza patineteekin	126
10.3 Segurtasuna	126
10.4 Bizikleten aparkalekua eta lapurreten arazoak	127
10.5 Bizikletaren erabiltzaile ez direnek zehazki aipatutako alderdiak	128
10.6 Bizikletaren erabiltzaileek zehazki aipatutako alderdiak	128

11 SINTESIA 129

11.1 2014-2023ko bilakaera	140
----------------------------	-----

12 GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN EGOERAREN AMIA AZTERKETA 143

13 BIZIKLETAREN ERABILERA SUSTATZEKO POLITIKA PUBLIKOEN GOMENDIOAK 146

14 ERABILITAKO GALDETEGIA 148

Ilustrazioen aurkibidea

1. Ilustrazioa- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	17
2. Ilustrazioa- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna ikasketen arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	18
3. Ilustrazioa- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	29
4. Ilustrazioa- Bizikletak dituzten familiak: Normalean, non gordetzen dituzu bizikleta horiek etxean? Sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	36
5. Ilustrazioa- Bizikletan ibiltzen jakitea sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	41
6. Ilustrazioa- Herritarrek bizikleta erabiltzeko duten maiztasuna, sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	47
7. Ilustrazioa- Bizikletaren erabiltzailearen banaketa tipologiaren arabera	49
8. Ilustrazioa- Bizikletaren ohiko erabiltzaileak eta arrazoi hauetakoren bategatik erabiltzen dutenak, sexuaren eta adinaren arabera. 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	53
9. Ilustrazioa- Bizikletarekin egiten duten bidaia nagusian zer distantzia egiten duten normalean (joaneko bidaia soilik), 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	59
10. Ilustrazioa- Distantzia hori egiteko zenbat denbora behar duten (joaneko bidaia soilik), 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	60
11. Ilustrazioa- Eguraldi txarraren ondorioz bizikleta erabiltzeari uzten diozu...? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	63
12. Ilustrazioa- Iraganean bizikleta garraio bide gisa nahiko maiz erabili duten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	71
13. Ilustrazioa- Bizikleta egunerokoan erabiltzen ez duten txirindulariek interesa dute bizikleta (garraio bide gisa) egunerokoan erabiltzeko? (Interes handia+dezentea,) sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	80
14. Ilustrazioa- Egunerokoan mugitzeko bizikleta erabiltzeko interesa (handia+dezentea) duten pertsonak, zer garraio bide erabiliko lukete gutxiago? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	82
15. Ilustrazioa- Interesa izango zenuke bizikleta garraio bide gisa erabiltzen ikasteko edo gaitasun handiagoak eskuratzeko ikastaro batera joateko? Sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	85
16. Ilustrazioa- Zure ustez, egun bizikleta garraio bide gisa erabiltzea sozialki... Sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	87
17. Ilustrazioa- Nola baloratzen duzu oinezkoek motordun ibilgailuekin duten bizikidetzatza? Nola baloratzen duzu txirindulariek oinezkoekin duten bizikidetzatza? Eta txirindulariek motordun ibilgailuekin dutena (autoa, motorra, autobusa)? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%) ..	90
18. Ilustrazioa- Udalerrian trafikoaren abiadura eta autoen bolumena murrizteko ekintzak ezartzearekin dagoen adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	100
19. Ilustrazioa- Bizikleta erabiltzen hasteko edo gehiago eta hobeto erabiltzeko faktore hauei garrantzi handia/dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	104
20. Ilustrazioa- - Gipuzkoan bizikleta garraio bide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	107

21. Ilustrazioa- Gipuzkoako bizikleten mugikortasunera baliabide publiko gehiago bideratzearen
gaineko adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa
(%)..... 110

Taulen aurkibidea

1. taula- Eztabaida-taldeen eta elkarrizketa sakonen ezaugarriak	13
2. taula- Azterketaren unibertsoaren eskualdeko banaketa	14
3. taula- Inkesta kopurua udalerrri bakoitzeko	15
4. taula- Banaketa sexuaren eta adinaren arabera	15
5. taula- Banaketa okupazioaren arabera	15
6. taula- Banaketa ikasketa-mailaren arabera	15
7. taula- Banaketa eskualdearen arabera	15
8. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna sexuaren eta adinaren arabera (%)	16
9. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna sexuaren eta adinaren arabera. 2014ko emaitzak (%)	16
10. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna ikasketen arabera (%)	18
11. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna ikasketen arabera. 2014ko emaitzak (%)	18
12. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna okupazioaren arabera (%)	19
13. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna eskualdearen arabera (%)	19
14. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)	20
15. taula- Garraio bideen gaineko segurtasun-pertzepzioa (%)	21
16. taula- Garraio bideen gaineko segurtasun-pertzepzioa. 2014ko emaitzak (%)	21
17. taula- Garraio bideen gaineko segurtasun-pertzepzioa sexuaren eta adinaren arabera (%)	22
18. taula- Garraio bideen gaineko segurtasun-pertzepzioa sexuaren eta adinaren arabera 2014ko emaitzak (%)	23
19. taula- Garraio bideen gaineko segurtasun-pertzepzioa, eskualdearen arabera (%)	24
20. taula- Garraio bideen gaineko segurtasun-pertzepzioa, eskualdearen arabera (%) 2014ko emaitzak (%)	25
21. taula- Adingabe baten kargu bazaude (seme-alaba...), zer nolako segurtasuna ematen dizute garraio bide hauek? (% 30,8 seme-alabekin) (%)	26
22. taula- Seme-alabek erabiltzen dituzten garraio bideen segurtasunaren gaineko pertzepzioa, bizi diren eskualdearen arabera (% 30,8 seme-alabekin) (%)	27
23. taula- Egun, zer maiztasunekin joaten zara...? (%)	28
24. taula- Egun, zer maiztasunekin joaten zara...? 2014ko emaitzak (%)	28
25. taula- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez, sexuaren eta adinaren arabera (%)	29
26. taula- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez, sexuaren eta adinaren arabera 2014ko emaitzak (%)	29
27. taula- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez, ikasketa-mailaren arabera (%)	30
28. taula- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez, ikasketa-mailaren arabera. 2014ko emaitzak (%)	30
29. taula- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez, okupazioaren arabera (%)	31
30. taula- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez, bizi diren eskualdearen arabera (%)	31
31. taula- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez, bizi diren eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)	31
32. taula- Zenbat bizikleta erabilgarri daude zure etxean? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	32

GIPUZKOAN BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEARI BURUZKO IKERKETA
SOZIOLOGIKOA 2023

33. taula- Zenbat bizikleta erabilgarri daude zure familian? Eskualdearen arabera (%)	33
34. taula- Zenbat bizikleta erabilgarri daude zure etxean? Eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)	33
35. taula- Bizikleta horietako zenbat dira elektrikoak? (%)	33
36. taula- Bizikleta horietatik zenbat dira elektrikoak? Eskualdearen arabera (%).....	34
37. taula- Zenbat daude erabili gabe? (%).....	34
38. taula- Zenbat daude erabili gabe? Eskualdearen arabera (%)	34
39. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 72,6): Normalean, non gordetzen dituzu bizikleta horiek etxean? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	35
40. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 72,6): Normalean, non gordetzen dituzu bizikleta horiek etxean? Eskualdearen arabera (%)	36
41. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 63,2): Normalean, non gordetzen dituzu bizikleta horiek etxean? Eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%).....	37
42. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 72,6): Azken urteotan, bizikletarik lapurtu dizuete zuri edo zure familia-nukleoari? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)	37
43. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 72,6): Azken urteotan, bizikletarik lapurtu dizuete zuri edo zure familia-nukleoari? Eskualdearen arabera (%)	38
44. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 63,2): Azken urteotan, bizikletarik lapurtu dizuete zuri edo zure familia-nukleoari? Eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)	38
45. taula- Bizikletak lapurtu dizkieten familiak (% 18,7): Non zenuen bizikleta lapurtu zizutenean? (%)	38
46. taula- Bizikletak lapurtu dizkieten familiak (% 18,7): Non zenuen bizikleta lapurtu zizutenean? Eskualdearen arabera (%)	39
47. taula- Bizikletak lapurtu dizkieten familiak (% 18,7): Lapurreta salatu duzu? (%)	39
48. taula- Bizikletak lapurtu dizkieten familiak (% 18,7): Lapurreta salatu duzu? Eskualdearen arabera (%).....	39
49. taula- Bizikletak lapurtu dizkietela salatu duten familiak (% 68,1): Bizikleta berreskuratzea lortu duzu? (%).....	40
50. taula- Bizikletak lapurtu dizkietela salatu duten familiak (% 68,1): Bizikleta berreskuratzea lortu duzu? Eskualdearen arabera (%)	40
51. taula- Bizikletan ibiltzen jakitea sexuaren eta adinaren arabera (%)	40
52. taula- Bizikletan ibiltzen jakitea sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)	41
53. taula- Bizikletan ibiltzen jakitea eskualdea arabera (%)	41
54. taula- Bizikletan ibiltzen jakitea ikasketen arabera (%).....	42
55. taula- Bizikletan ibiltzen badaki (% 93,3): Hiri-ingurunean bizikletaz modu seguruan ibiltzeko gai ikusten duzu zeure burua? Sexuaren eta adinaren arabera (%).....	42
56. taula- Bizikletan ibiltzen badaki (% 93,3): Hiri-ingurunean bizikletaz modu seguruan ibiltzeko gai ikusten duzu zeure burua? Eskualdearen arabera (%)	42
57. taula- Bizikletan ibiltzen ez dakitela dioten pertsonen profil soziodemografikoa (%)	43
58. taula- Bizikletan ibiltzen ez dakiten edo ondo ez dakiten eta ikasi nahiko luketen pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera (%)	44
59. taula- Bizikletan ibiltzen ez dakiten edo ondo ez dakiten eta ikasi nahiko luketen pertsonak, eskualdearen arabera (%)	44
60. taula- Herritarrek bizikleta erabiltzeko duten maiztasuna, sexuaren eta adinaren arabera (%)	46
61. taula- Herritarrek bizikleta erabiltzeko duten maiztasuna, sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)	47
62. taula- Herritarrek bizikleta erabiltzeko duten maiztasuna, eskualdearen arabera (%)	48
63. taula- Bizikleta-erabiltzaileen tipologia, sexuaren eta adinaren arabera (%).....	49
64. taula- Bizikleta-erabiltzaileen tipologia, ikasketen arabera (%)	50

GIPUZKOAN BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEARI BURUZKO IKERKETA SOZIOLOGIKOA 2023

65. taula- Bizikleta-erabiltzaileen tipologia, eskualdearen arabera (%)	50
66. taula- Bizikleta erabiltzeko egungo maiztasuna, txirrindulari motaren arabera (%)	51
67. taula- Oinez, autoarekin, motorrekin, garraio publikoarekin eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuarekin bidaiatzeko maiztasuna, bizikleta-erabiltzailearen tipologiaren arabera (%).....	52
68. taula- Bizikletaren ohiko erabiltzaileak eta arrazoi hauetakoren bategatik erabiltzen dutenak (% 23,2), sexuaren eta adinaren arabera (%)	52
69. taula- Bizikletaren ohiko erabiltzaileak eta arrazoi hauetakoren bategatik erabiltzen dutenak (% 36,1), sexuaren eta adinaren arabera. 2014ko emaitzak (%)	53
70. taula- Bizikletaren ohiko erabiltzaileak eta arrazoi hauetakoren bategatik erabiltzen dutenak (% 23,2), eskualdearen arabera (%).....	54
71. taula- Eguneroko txirrindularien edo garraio bide gisa erabiltzen dutenen profil soziodemografikoa (%).....	56
72. taula- Eguneroko txirrindularien edo garraio bide gisa erabiltzen dutenen profil soziodemografikoa, 2014ko emaitzak (%)	57
73. taula- Bizikletarekin egiten duten bidaia nagusian zer distantzia egiten duten normalean (joaneko bidaia soilik) (%).....	58
74. taula- Bizikletarekin egiten duten bidaia nagusian zer distantzia egiten duten normalean (joaneko bidaia soilik) 2014ko emaitzak (%)	58
75. taula- Distantzia hori egiteko zenbat denbora behar duten (joaneko bidaia soilik) (%)	59
76. taula- Distantzia hori egiteko zenbat denbora behar duten (joaneko bidaia soilik) 2014ko emaitzak (%).....	60
77. taula- Bidaia horretan kaskoa erabili ohi dute (%)	61
78. taula- Bidaia horretan kaskoa erabili ohi dute. 2014ko emaitzak (%).....	61
79. taula- Zer bizikleta mota erabiltzen duzu gehien zure bidaietan? (%)	61
80. taula- Bizikleta elektrikoa da? (%).....	62
81. taula- Eguraldi txarraren ondorioz bizikleta erabiltzeari uzten diozu...? (%)	62
82. taula- Eguraldi txarraren ondorioz bizikleta erabiltzeari uzten diozu...? 2014ko emaitzak (%)	63
83. taula- Faktore hauetatik zein izango litzateke beharrezkoena eguraldi txarrarekin ere bizikleta erabiltzen jarraitzeko? (%)	64
84. taula- Faktore hauetatik zein izango litzateke beharrezkoena eguraldi txarrarekin ere bizikleta erabiltzen jarraitzeko? 2014ko emaitzak (%).....	64
85. taula- Bizikleta garraio bide gisa erabiltzen duten pertsonen kasuan (% 15,3), zer garrantzi dute zuretzat arrazoi hauek bizikleta beste garraio bide batzuen ordean erabiltzeko garaian? (%)	65
86. taula- Bizikleta garraio bide gisa erabiltzen duten pertsonen kasuan (% 7,9), zer garrantzi dute zuretzat arrazoi hauek bizikleta beste garraio bide batzuen ordean erabiltzeko garaian? 2014ko emaitzak (%)	66
87. taula- Bizikleta trenean edo autobusean eraman ohi duzu? (%)	66
88. taula- Bizikleta tren- edo autobus-geltokian aparkatu ohi duzu gero tren edo autobusa hartzeko?	66
89. taula- Bizikletarekin lotuta, kolektiboaren profil soziodemografikoa (%)	69
90. taula- Iraganean, erabili izan duzu bizikleta garraio bide gisa (lanerako, ikasketetarako, enkarguetarako...) maiz (hau da, astean behin gutxienez)? (%).....	70
91. taula- Iraganean bizikleta garraio bide gisa nahiko maiz erabili duten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera (%).....	70
92. taula- Iraganean bizikleta garraio bide gisa nahiko maiz erabili duten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%).....	70
93. taula- Iraganean bizikleta garraio bide gisa nahiko maiz erabili duten pertsonak, eskualdearen arabera (%)	71

94. taula- Zer garrantzi dute zuretzat (handia eta dezentea) egunerokoan bizikleta (garraibide gisa) ez erabiltzeko alderdi hauek? (%)	73
95. taula- Egunerokoan bizikleta (garraibide gisa) ez erabiltzeko alderdi hauei garrantzi handia edo dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera (%)	74
96. taula- Egunerokoan bizikleta (garraibide gisa) ez erabiltzeko alderdi hauei garrantzi handia edo dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera. 2014ko emaitzak (%)	75
97. taula- Egunerokoan bizikleta (garraibide gisa) ez erabiltzeko alderdi hauei garrantzi handia edo dezentea ematen dieten pertsonak, eskualdearen arabera (%)	76
98. taula- Egunerokoan bizikleta (garraibide gisa) ez erabiltzeko alderdi hauei garrantzi handia edo dezentea ematen dieten pertsonak, eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)	77
99. taula- Interesa duzu eguneroko bidaietan bizikleta (garraibide gisa) erabiltzeko? (%)	78
100. taula- Bizikleta egunerokoan erabiltzeko interesa duten (handia+dezentea) pertsonen banaketaren ehunekoa, kontsultatutako kolektiboen arabera (%)	78
101. taula- Bizikleta egunerokoan erabiltzen ez duten txirrindulariek interesa dute bizikleta (garraibide gisa) egunerokoan erabiltzeko? (Interes handia+dezentea, % 12,8) sexuaren eta adinaren arabera (%).....	79
102. taula- Bizikleta egunerokoan erabiltzen ez duten txirrindulariek interesa dute bizikleta (garraibide gisa) egunerokoan erabiltzeko? (Interes handia+dezentea,) sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)	79
103. taula- Bizikleta egunerokoan erabiltzen ez duten txirrindulariek interesa dute bizikleta (garraibide gisa) egunerokoan erabiltzeko? (Interes handia+dezentea, % 15,1) eskualdearen arabera (%) .	80
104. taula- Egunerokoan mugitzeko bizikleta erabiltzeko interesa (handia+dezentea) duten pertsonak (gututzkoaren % 12,8), zer garraibide erabiliko lukete gutxiago?	81
105. taula- Egunerokoan mugitzeko bizikleta erabiltzeko interesa (handia+dezentea) duten pertsonak (gututzkoaren % 26,7), zer garraibide erabiliko lukete gutxiago? 2014ko emaitzak (%).....	81
106. taula- Bizikleta erabiliz gero, zer garraibide erabiliko zenuke gutxiago? Sexuaren eta adinaren arabera (%)	82
107. taula- Bizikleta erabiliz gero, zer garraibide erabiliko zenuke gutxiago? Eskualdearen arabera (%).....	83
108. taula- Egunerokoan bizikleta erabiltzeko interesa (handia, dezentea edo txikia) duten pertsonak (gututzkoaren % 29,6), zer nolako interesa izango lukete bizikleta garraibide gisa erabiltzen ikasteko edo gaitasunak eskuratzeko ikastaro batera joateko?	84
109. taula- Interesa izango zenuke bizikleta garraibide gisa erabiltzen ikasteko edo gaitasun handiagoak eskuratzeko ikastaro batera joateko? Sexuaren eta adinaren arabera biztanleria osoarekiko (%)	84
110. taula- Interesa izango zenuke bizikleta garraibide gisa erabiltzen ikasteko edo gaitasun handiagoak eskuratzeko ikastaro batera joateko? Sexuaren eta adinaren arabera biztanleria osoarekiko. 2014ko emaitzak (%).....	84
111. taula- Interesa izango zenuke bizikleta garraibide gisa erabiltzen ikasteko edo gaitasun handiagoak eskuratzeko ikastaro batera joateko? Eskualdearen arabera (%), biztanleria osoarekiko.....	85
112. taula- Zure ustez, egun bizikleta garraibide gisa erabiltzea sozialki... Sexuaren eta adinaren arabera (%)	86
113. taula- Zure ustez, egun bizikleta garraibide gisa erabiltzea sozialki... Sexuaren eta adinaren arabera. 2014ko emaitzak (%).....	86
114. taula- Zure ustez, egun bizikleta garraibide gisa erabiltzea sozialki... Eskualdearen arabera (%)	87
115. taula- Zure ustez, egun bizikleta garraibide gisa erabiltzea sozialki... Eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)	87

116. taula- Zure ustez, egun bizikleta garraio bide gisa erabiltzea sozialki... Txirrindulariaren tipologiaren arabera (%)	88
117. taula- Nola baloratzen duzu oinezkoek motordun ibilgailuekin duten bizikidetza? Nola baloratzen duzu txirrindulariek oinezkoekin duten bizikidetza? Eta txirrindulariek motordun ibilgailuekin dutena (autoa, motorra, autobusa)? (%).....	89
118. taula- Nola baloratzen duzu oinezkoek motordun ibilgailuekin duten bizikidetza? Nola baloratzen duzu txirrindulariek oinezkoekin duten bizikidetza? Eta txirrindulariek motordun ibilgailuekin dutena (autoa, motorra, autobusa)? 2014ko emaitzak (%)	90
119. taula- Txirrindularien eta motordun ibilgailuen eta oinezkoen arteko bizikidetza, eta oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza, sexuaren eta adinaren arabera (%).....	91
120. taula- Txirrindularien eta motordun ibilgailuen eta oinezkoen arteko bizikidetza, eta oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza, sexuaren eta adinaren arabera 2014ko emaitzak (%) ...	91
121. taula- Txirrindularien eta motordun ibilgailuen eta oinezkoen arteko bizikidetza, eta oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza, eskualdearen arabera (%)	92
122. taula- Txirrindularien eta motordun ibilgailuen eta oinezkoen arteko bizikidetza, eta oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza, eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)	92
123. taula- Txirrindularien eta motordun ibilgailuen eta oinezkoen arteko bizikidetza, eta oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza, erabiltzailearen tipologiaren arabera (%)	93
124. taula- Interesa duzu bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa erabiltzeko? (%).....	93
125. taula- Interesa duzu bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa erabiltzeko? Ikasketa-mailaren arabera (%)	94
126. taula- Interesa duzu bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa erabiltzeko? Eskualdearen arabera (%).....	94
127. taula- Interesa duzu bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa erabiltzeko? Erabiltzailearen tipologiaren arabera (%)	95
128. taula- Bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zulatzeak puntuak ezartzeko interesa izango zenuke? Sexuaren eta adinaren arabera (%)	95
129. taula- Bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zulatzeak puntuak ezartzeko interesa izango zenuke? Ikasketa-mailaren arabera (%)	96
130. taula- Bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zulatzeak puntuak ezartzeko interesa izango zenuke? Eskualdearen arabera (%)	96
131. taula- Bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zulatzeak puntuak ezartzeko interesa izango zenuke? Txirrindulariaren tipologiaren arabera (%)	97
132. taula- Zure udalerrian autoari espazioa kentzearekin (errepideak estutzea, aparkalekuak kentzea) eta bizikletei ematearekin duzun adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera (%).....	98
133. taula- Zure udalerrian autoari espazioa kentzearekin (errepideak estutzea, aparkalekuak kentzea) eta bizikletei ematearekin duzun adostasun-maila, ikasketa-mailaren arabera (%)	98
134. taula- Zure udalerrian autoari espazioa kentzearekin (errepideak estutzea, aparkalekuak kentzea) eta bizikletei ematearekin duzun adostasun-maila, eskualdearen arabera (%)	98
135. taula- Zure udalerrian autoari espazioa kentzearekin (errepideak estutzea, aparkalekuak kentzea) eta bizikletei ematearekin duzun adostasun-maila, erabiltzaile motaren arabera (%)	99
136. taula- Udalerrian trafikoaren abiadura eta autoen bolumena murrizteko ekintzak ezartzearekin dagoen adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera (%)	99
137. taula- Udalerrian trafikoaren abiadura eta autoen bolumena murrizteko ekintzak ezartzearekin dagoen adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)	100
138. taula- Udalerrian trafikoaren abiadura eta autoen bolumena murrizteko ekintzak ezartzearekin dagoen adostasun-maila, eskualdearen arabera (%).....	100
139. taula- Udalerrian trafikoaren abiadura eta autoen bolumena murrizteko ekintzak ezartzearekin dagoen adostasun-maila, erabiltzaile motaren arabera (%).....	101

GIPUZKOAN BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEARI BURUZKO IKERKETA
SOZIOLOGIKOA 2023

140. taula- Bizikleta erabiltzen hasteko edo gehiago eta hobeto erabiltzeko faktore hauei garrantzi handia/dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera (%)	102
141. taula- Bizikleta erabiltzen hasteko edo gehiago eta hobeto erabiltzeko faktore hauei garrantzi handia/dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)	103
142. taula- Bizikleta erabiltzen hasteko edo gehiago eta hobeto erabiltzeko faktore hauei garrantzi handia/dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta eskualdearen arabera (%).....	105
143. taula- Bizikleta garraibide gisa erabiltzen hasteko edo gehiago eta hobeto erabiltzeko faktoreei emandako garrantzia (handia, dezentea, txikia edo batere ez), erabiltzaile motaren arabera (%)	106
144. taula- Gipuzkoan bizikleta garraibide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), sexuaren eta adinaren arabera (%).....	107
145. taula- Gipuzkoan bizikleta garraibide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)	107
146. taula- Gipuzkoan bizikleta garraibide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), ikasketa-mailaren arabera (%)	108
147. taula- Gipuzkoan bizikleta garraibide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), eskualdearen arabera (%).....	108
148. taula- Gipuzkoan bizikleta garraibide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), erabiltzaile motaren arabera (%)	108
149. taula- Gipuzkoako bizikleten mugikortasunera baliabide publiko gehiago bideratzearen gaineko adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera (%)	109
150. taula- Gipuzkoako bizikleten mugikortasunera baliabide publiko gehiago bideratzearen gaineko adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%).....	109
151. taula- Gipuzkoako bizikleten mugikortasunera baliabide publiko gehiago bideratzearen gaineko adostasun-maila, eskualdearen arabera (%).....	110
152. taula- Gipuzkoako bizikleten mugikortasunera baliabide publiko gehiago bideratzearen gaineko adostasun-maila, erabiltzaile motaren arabera (%).....	111
153. taula- Zer arlo dira bizikleta garraibide gisa erabiltzea sustatzeko inbertsio publiko garrantzitsua behar dutenak? Sexuaren eta adinaren arabera (%)	112
154. taula- Zer arlo dira bizikleta garraibide gisa erabiltzea sustatzeko inbertsio publiko garrantzitsua behar dutenak? Eskualdearen arabera (%).....	113
155. taula- Zer arlo dira bizikleta garraibide gisa erabiltzea sustatzeko inbertsio publiko garrantzitsua behar dutenak? Erabiltzailearen tipologiaren arabera (%)	114
156. taula- Bizikletan ibiltzearen onena, sexuaren eta adinaren arabera (%)	116
157. taula- Bizikletan ibiltzearen onena, eskualdearen arabera (%)	116
158. taula- Bizikletan ibiltzearen onena, erabiltzaile motaren arabera (%)	117
159. taula- Bizikletan ibiltzearen okerrena, sexuaren eta adinaren arabera (%).....	118
160. taula- Bizikletan ibiltzearen okerrena, eskualdearen arabera (%)	118
161. taula- Bizikletan ibiltzearen okerrena, erabiltzaile motaren arabera (%)	119

1 Sarrera

2014-2022 aldirako Bizikletaren Estrategia osatuta, Gipuzkoako Foru Aldundiak ikerketa soziologiko baten bidez amaitu behar du bere berrikuspen osoa, Gipuzkoako herritarrek bizikletari buruz duten ikuspegia ebaluatzeko eta estrategia berri baten sorrerari aurre egiteko.

Hori dela eta, Gipuzkoako Foru Aldundiak bizikleta garraibide gisa buruzko ikerketa soziologikoa kontratatu du. Horren bidez, batetik, bizikletaren egungo erabiltzaileen eta erabiltzaile izan daitezkeen ezaugarri, jarrera, ohitura eta iritziei buruzko ezagutza enpirikoa lortu nahi da, eta, bestetik, azken 10 urteetan Gipuzkoako gizartean horri dagokionez izandako bilakaera neurtu eta ulertu nahi da, 2014an horri buruz egindako ikerketan oinarrituta.

Hori dela eta, erabilitako galdetegia aurreko ikerketan erabilitakoan oinarritu da, bizikletaren errealitatean berriak diren elementuak gehituz, hala nola bizikleta elektrikoaren eta Mugikortasun Pertsonaleko Ibilgailuen erabileraren hedapena, eta beste batzuk kenduz edo aldatuz.

Horrela, jarraian aurkezten dugun txostenak galdesorta horretatik lortutako informazio guztia xehatzen du, eta 2014an lortutako emaitzekin konparatzeko analisiak ere egiten ditu, interes konparatibokotzat jotzen diren gaiei dagokienez.

Txostena honela egituratzen da:

- Gipuzkoako bizikletaren egoerari buruzko lehen ikuspegi orokorra, bizikleten erabilgarritasunaren neurketa, erabilera orokorra, aparkalekuaren kudeaketa eta abar oinarri hartuta.
- Hortik abiatuta, haren erabilera espezifikoan sakontzen da (maiztasuna, arrazoiak...), erabiltzaileen eta erabiltzaile ez diren tipologiak ezartzeko eta talde bakoitzaren ikuspuntuak ezagutzeko.
- Jarraian, politika publikoek bizikletaren inguruan, haren irudiaz eta sustapenez duten ikuspegia ebaluatzen da, eta ikuspegi horiek herritarrek bizikletarekin duten harremanaren arabera bereizten dira (lehen aipatutako tipologiak).
- Lortutako emaitzen zati deskribatzaile osoa amaitzeko, galdetegiko galdera irekietatik eta bizikleta erabiltzen duten eta erabiltzen ez duten pertsonekin egindako talde-dinamiketarik lortutako ekarpen kualitatiboak aurkezten ditu txostenak.
- Azkenik, azken kapituluetan lortutako informazio guztia laburbiltzen da, eta laburpen horretatik datozen urteetarako bizikletaren inguruko politika publikoak taxutzeko lagungarri izan daitezkeen ondorioak ateratzen dira.

Txosten honen azterketa kuantitatiboa eta kualitatiboa egiteko, aditu-talde baten laguntza izan dugu. Hona hemen adituok:

- Alfonso Sanz: Bizikleta mugikortasuneko aholkularia (gea21).
- Esther Anaya: Bizikleta mugikortasuneko ikertzailea eta aholkularia.
- Jesús Freire: AMBE Espainiako Marka eta Bizikleten Elkarteko idazkari nagusia.
- Fermín Echarte: Mugikortasun teknikaria, Donostiako Udala.
- Benjamí Aguilar: Bizikletaren aldeko Hirien Sareko aholkulari teknikoa.

Panel honek bai galdetegia egiten, bai azterlan honen emaitza kuantitatiboak eta kualitatiboak aztertzen parte hartu du.

1.1 Metodologia

Proiektu honetarako erabili den metodologia zeregin kuantitatibo eta kualitatiboetan oinarritu da.

Teknika kualitatiboaren barruan, lau eztabaida-talde egin dira; bi bizikleten erabiltzaileekin eta beste bi bizikleta erabiltzen ez duten pertsonekin. Horrez gain, bi elkarrizketa sakon egin dira; lehenengoa erabiltzaile batekin, eta bigarrena, erabiltzailea ez den batekin.

Eztabaida-taldeetan parte hartu duten pertsonak sexuaren, adinaren eta jatorriaren irizpideen arabera aukeratu dira. Gutxienez 4 taldeko pertsonak egin dira eta mahai baten bueltan eserita proposatutako gaiaren gainean eztabaidatu dute, erdi-egituratutako gidoi batetik abiatuta.

TALDEAK	Lekua		Parte-hartzaile kopurua
Bizikleta erabiltzen ez duten pertsonak	1.TALDEA	Donostia	5
	3. TALDEA	Arrasate	6
	1. ELKARRIZKETA	Tolosa	1
Bizikleta erabiltzen duten pertsonak	2. TALDEA	Donostia	7
	4. TALDEA	Arrasate	4
	2. ELKARRIZKETA	Tolosa	1

1. taula- Eztabaida-taldeen eta elkarrizketa sakonen ezaugarriak

Teknika kuantitatiboaren barruan, telefono finkoen eta mugikorren bidezko elkarrizketak egin dira. Ausazko probabilitate-laginketa batekin jardun da, eta esleipena proportzionala izan da sexuaren, adinaren, eskualdearen eta biztanleria-tamainaren arabera. Elkarrizketa egituratutako galdetegi batean oinarritu da eta 15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleria osoaren lagin adierazgarria atera da.

Guztira 2.519 inkesta egin dira eta fitxa teknikoa honakoa izan da laginaren tamainaren errorearen marjina estatistikoari eta haztaperen-indizeei dagokienez, azterketaren xede-unibertsoaren eskualdeko banaketaren arabera:

	Unibertsoa: 15 urte eta gehiagoko biztanleria		Laginarene neurria	Errore-marjina estatistikoa	Haztapen-indizeak
	Abs.	%			
Bidasoa Beherea	68.182	10,8	271	±% 6,06	1,0037
Debabarrena	47.830	7,6	197	±% 7,11	1,0368
Debagoiena	54.758	8,7	211	±% 6,87	0,9724
Donostialdea	291.808	46,3	1.172	±% 2,92	0,9915
Goierri	58.896	9,3	246	±% 6,36	1,0649
Tolosaldea	42.855	6,8	174	±% 7,57	1,0357
Urola Kosta	65.892	10,5	248	±% 6,34	0,9502
GUZTIRA	630.221	100	2.519	±% 1,99	

2. taula- Azterketaren unibertsoaren eskualdeko banaketa

Udalerri dagokienez, hauek izan dira egindako inkestak:

Eskualdea	Udalerria	Inkesta kopurua	Eskualdea	Udalerria	Inkesta kopurua
Bidasoa Beherea	Hondarribia	64	Goierri	Segura	8
	Irun	207		Urretxu	37
Debabarrena	Deba	20		Zaldibia	8
	Eibar	92		Zegama	4
	Elgoibar	47		Zumarraga	34
	Mutriku	14		Abaltzisketa	1
	Mendaro	7		Aduna	2
Debagoiena	Soraluze	17		Albiztur	1
	Antzuola	6		Alegia	4
	Arrasate	67		Alkiza	2
	Aretxabaleta	36	Altzo	3	
	Bergara	53	Amezketeta	4	
	Elgeta	5	Anoeta	21	
	Eskoriatza	16	Asteasu	6	
	Leintz-Gatzaga	1	Baliarrain	1	
Donostialdea	Oñati	27	Berastegi	2	
	Andoain	48	Berrobi	2	
	Astigarraga	36	Bidania-Goiatz	3	
	Donostia	672	Elduain	3	
	Errenteria	102	Gaztelu	1	
	Hernani	70	Ibarra	15	
	Lasarte-Oria	67	Ikaztegieta	1	
	Lezo	24	Irura	7	
	Oiartzun	31	Larraul	1	
	Pasaia	72	Leaburu	1	
	Urnieta	23	Legorreta	6	
Goierri	Usurbil	27	Lizartza	3	
	Altzaga	1	Tolosa	57	
	Ataun	3	Villabona	19	
	Beasain	35	Zizurkil	8	
	Ezkio-Itsaso	1	Aia	2	
	Gabiria	1	Aizarnazabal	4	
	Gaintza	1	Urola Kosta	Azkoitia	34
	Idiazabal	9		Azpeitia	42
Lazkao	19	Errezil	6		

Eskualdea	Udalerria	Inkesta kopurua	Eskualdea	Udalerria	Inkesta kopurua
	Legazpi	46		Getaria	7
	Mutiloa	1		Orio	22
	Olaberria	1		Zarautz	72
	Ormaiztegi	1		Zestoa	12
	Ordizia	36		Zumaia	47

3. taula- Inkesta kopurua udalerrri bakoitzeko

Datuak haztatu osteko laginaren banaketa soziodemografikoa honako hau da:

Adina	Sexua			Guztira %
	Gizonak %	Emakumeak %	Ez bitarrak %	
15-24 urte	17,1	7,3	70,9	12,1
25-49 urte	19,6	47,4	29,1	34
50-64 urte	25,8	25,7	0	25,7
65 urte eta gehiago	37,5	19,7	0	28,2
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0
N	1.215	1.299	4	2.519

4. taula- Banaketa sexuaren eta adinaren arabera

Lan nagusia	%
Langilea	50,5
Ikaslea	9,6
Etxeko langilea	2,6
Langabea	4,6
Erretiratua/Pentsioduna/Errentaduna	30
Beste egoera batzuk	2,7
GUZTIRA	100,0
N	2.519

5. taula- Banaketa okupazioaren arabera

Ikasketa-maila	%
Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	2,1
Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	20,2
Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	26,8
Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	18
Erdi- eta goi-mailako ikasketak	31,4
Beste batzuk	1,2
GUZTIRA	100,0
N	2.519

6. taula- Banaketa ikasketa-mailaren arabera

Eskualdea	%
Bidasoa Beherea	10,7
Debabarrena	7,5
Debagoiena	8,6
Donostialdea	46,9
Goierri	9,2
Tolosaldea	6,7
Urola Kosta	10,4
GUZTIRA	100,0
N	2.519

7. taula- Banaketa eskualdearen arabera

2 Garraiobideen eskuragarritasuna eta erabilera

2.1 Garraiobideak edukitzea

Gipuzkoako biztanleriaren ia erdiak (% 48,5) bizikleta du garraio pertsonalerako. Eskuragarritasunik handiena duen bigarren garraiobidea da, nahiz eta autoa izan garraiorik ohikoena (% 78,3). Kontrara, motorrak eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak ez dira garraiobide hain ohikoak.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Autoa	81,5	75,2	42,6	85,8	84,4	79	78,3
Motorra	18,8	7	9	14,9	17,7	7,4	12,8
Bizikleta	54,1	43,1	71,9	64,5	42,8	24,5	48,5
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak	3,5	4,9	7,8	7,4	2,5	0,4	4,2

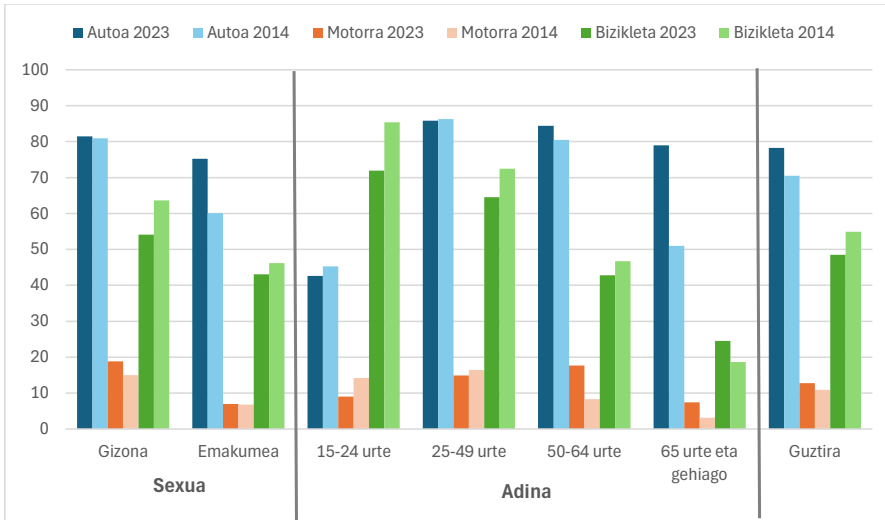
8. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraiobideen eskuragarritasuna sexuaren eta adinaren arabera (%)

Kasu guztietan (Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen kasuan izan ezik), gizonak emakumeek baino auto, motor eta bizikleta gehiago dituzte erabilera pertsonalerako.

15 eta 24 urte bitarteko biztanleriaren artean, bizikleta da nabarmen ibilgailu nagusia, gainerako adin-tarteetan, aldiz, autoa da beti ibilgailu nagusia. Biztanleriaren adinean aurrera egin ahala, bizikleta duten pertsonen ehuneko pixkanaka murriztu egiten da.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Autoa	80,9	60,1	45,3	86,3	80,5	51	70,5
Motorra	15	6,8	14,2	16,4	8,3	3,1	10,9
Bizikleta	63,6	46,2	85,4	72,5	46,7	18,6	54,9

9. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraiobideen eskuragarritasuna sexuaren eta adinaren arabera. 2014ko emaitzak (%)



1. Ilustrazioa- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Agerian geratzen da erabilera pertsonalerako bizikleta duten pertsonen ehunekoak 6 puntu egin duela behera 2014an bildutako datuekin alderatuta, eta autoa eskuratzeko aukera dutenen kopuruak nabarmen egin duela gora, bereziki 65 urte eta gehiagokoan artean. Erabilera pertsonalerako bizikleta duten norbanakoen ehunekoa murriztu egin da 2014an bildutako datuekin alderatuta. Murrizketa hori nabarmenagoa da gizonen kasuan. Adinen araberrako banaketari dagokionez, murriztu egin da bizikleta duten pertsonen kopurua 15 eta 49 urte bitartekoan artean 2014ko erregistroekin alderatuta. Aldiz, 2023an igo egin da kopurua 65 urte edo gehiagoko pertsonen kasuan. Halaber, nabarmentzekoa da 2014an mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen erabilera ez zegoela zabaldua, eta, hortaz, ez dira taulan ageri.

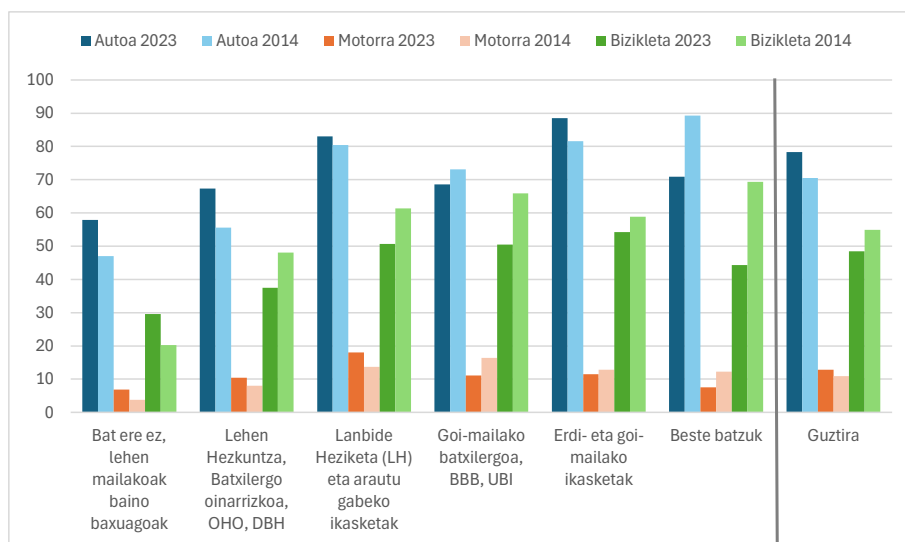
Ikasketa-mailari dagokionez, ikasketa-mailarik altuenak dituzten pertsonak dira bizikleta eta auto gehien dituztenak haien erabilera pertsonalerako. Aldiz, ikasketa-mailarik baxuenak dituztenak dira edozein ibilgailu motaren jabetza-indizerik baxuenak dituztenak.

	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	Beste batzuk	Guztira
Autoa	57,9	67,3	83	68,6	88,5	70,9	78,3
Motorra	6,9	10,4	18	11,1	11,5	7,5	12,8
Bizikleta	29,6	37,5	50,7	50,5	54,2	44,3	48,5
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak	1,4	4,5	5,2	3,9	3,8	0,0	4,2

10. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraiobideen eskuragarritasuna ikasketen arabera (%)

	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	Beste batzuk	Guztira
Autoa	47	55,6	80,4	73,1	81,6	89,3	70,5
Motorra	3,8	8	13,7	16,4	12,8	12,2	10,9
Bizikleta	20,2	48,1	61,4	65,9	58,9	69,4	54,9

11. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraiobideen eskuragarritasuna ikasketen arabera. 2014ko emaitzak (%)



2. Ilustrazioa- Gidari gisa erabiltzeko garraiobideen eskuragarritasuna ikasketen arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

2014ko galdetegiarekin alderatuta aldaketa txiki bat egon da. 2023an, erdi- eta goi-mailako ikasketak multzo bakarrean bildu dira eta beste ikasketa batzuen aukera gehitu da. Hala ere, ondorio esanguratsu batzuk atera daitezke.

2014ko emaitzek ere erakusten dute erabilera pertsonalerako bizikleta eta auto gehien duten pertsonak goi-mailako ikasketak amaitu dituztenak direla, eta ehuneko hori 2023koa baino altuagoa da. Bestalde, igo egin da bizikletaren erabilera ikasketarik gabeko pertsonen artean.

	Langilea	Ikaslea	Etxeko langilea	Langabea	Erretiratu/Pentsioduna/Errentaduna	Beste egoera batzuk	Guztira
Autoa	86,8	37,6	60,1	67,7	79,9	79,1	78,3
Motorra	17,4	7,6	0	8,3	8,2	15,1	12,8
Bizikleta	58,4	72,6	38,6	41,5	26,5	46	48,5
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak	5,7	7,0	2,7	6,5	0,6	3,2	4,2

12. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna okupazioaren arabera (%)

Garraio bideen jabetza okupazioaren ikuspegitik aztertzen badugu, ikasleak dira bizikleta gehien dituztenak (lau ikasle hiru), eta, aldiz, erretiratuen/pentsiodunen/errentadunen biztanleriaren laurden batek soilik du bizikleta.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Autoa	79,3	82	87,3	73,3	82,1	85,5	81,3	78,3
Motorra	16,8	7,7	8,4	15,5	8,2	7,4	10,9	12,8
Bizikleta	38	36,4	53,4	49,7	46,4	48,9	60,2	48,5
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak	4,0	2,2	5,1	4,1	6,9	4,3	3,2	4,2

13. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna eskualdearen arabera (%)

Urola Kosta eta Debagoiena eskualdeak dira gehien nabarmentzen direnak, erabilera pertsonalerako bizikleta gehien dituztenak baitira (% 60,2 eta % 53,4, hurrenez hurren). Aldiz, Bidasoa Beherea eskualdea da bizikleta gutxien dituen (% 38), Urola Kosta baino 20 puntu gutxiago.

Gainerako ibilgailuei dagokienez, biztanleria gehien duen eskualdea da (Donostialdea) erabilera pertsonalerako auto gutxien dituen (% 73,3) eta Debagoiena ibilgailu mota horren jabetza-indize handiena duena (% 87,3). Bidasoa Behereko biztanleek dituzte motor gehien, eta, aldiz, Goierri bizi direnak dira mugikortasun pertsonaleko ibilgailu gehien dituztenak.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Autoa	75,9	73,2	73	66,2	74,1	78,2	71,8	70,5
Motorra	14,9	5,7	5,7	13,8	4,1	10	9,3	10,9
Bizikleta	53,3	48,2	58,5	54	48,8	63,9	62,6	54,9

14. taula- Gidari gisa erabiltzeko garraio bideen eskuragarritasuna eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)

Azkenik, 2014an, Donostialdeako eskualdeak zuen erabilera pertsonalerako motorren eskuragarritasunik handiena. Biztanleriaren % 14k zuen halako ibilgailuren bat. Autoen kasuan berriz, eskuragarritasunik txikiena du, % 66. Bestalde, Tolosaldeako eskualdea zen erabilera pertsonalerako auto gehien zuena, % 78. Halaber, Tolosaldea eta Urola Kosta eskualdeak ziren erabilera pertsonalerako bizikleta gehien zituztenak, % 64 eta % 63, hurrenez hurren.

2.2 Garraio bideen gaineko arrisku pertzepzioa

Gipuzkoako biztanleei segurtasun gutxien ematen dieten garraio bideak mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak (biztanleriaren % 57,5entzat ez da batere edo oso segurua) eta motorrak dira (biztanleriaren % 53,3rentzat ez da batere edo oso segurua).

Bizikletaren segurtasunaren gaineko iritzia antzeko kopuruetan banatzen da (% 40 inguru) segurua dela eta segurua ez dela uste dutenen artean. Gainerako pertsonak ez dute iritzi definiturik.

Garraio publikoaren eta ibilgailu pribatuaren segurtasunaren gaineko balorazioa antzekoa da (% 80tik gorakoa), baina garraio publikoak balorazio gehiago lortu ditu "oso segurua" aukeran. Gauza berbera gertatzen da oinez joatearekin, aukerarik seguruena baita.

Nolanahi ere, adierazgarria da garraio bide bakoitzaren segurtasuna baloratzeko gai ez diren pertsonen ehuneko oso desberdina dela. Hala, motorra, mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak eta, hein txikiagoan, bizikletak ez dituzte baloratu inkestatutako pertsona askok. Garraio publikoaren, autoaren edo oinezkoen kasuan, ordea, erantzunik eza oso-oso txikia izan da.

	Oinez	Autoa	Motorra	Garraio publikoa	Bizikleta	Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua
Oso segurua	62,4	34,8	3,8	58,4	10,4	1,3
Nahiko segurua	30,1	51,7	12,6	32,6	32,6	5,8
Ez oso segurua	5,7	8,6	30,7	3	29,4	18,5
Batere segurua ez	1,3	0,9	22,6	0,8	10,1	39
ED/EDE	0,5	4	30,3	5,3	17,5	35,4
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

15. taula- Garraiobideen gaineko segurtasun-pertzepzioa (%)

Emaitzak 2014koekin alderatuz gero, handitu egin da segurtasun-pertzepzioa garraiobide guztietan. Bereziki adierazgarria da autoaren gaineko segurtasun-pertzepzioa: 2014an, oso segurua zen erabiltzaileen % 14,1entzat; 2023an berriz, kopuru hori % 34,8ra igo da. Gainera, azterketa honetan mugikortasun pertsonaleko ibilgailuei buruzko informazioa gehitu da, nabarmen handitu baita horien erabilera azken urteotan.

	Oinez	Autoa	Motorra	Garraio publikoa	Bizikleta
Oso segurua	61,7	14,1	3,8	53,2	10,8
Nahiko segurua	29,1	40,5	8,3	37,5	25,5
Ez oso segurua	6,8	37,8	34,8	7	41,4
Batere segurua ez	2,2	7	41,7	0,6	18,3
ED/EDE	0,2	0,6	11,4	1,7	4
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

16. taula- Garraiobideen gaineko segurtasun-pertzepzioa. 2014ko emaitzak (%)

Emakumeek segurtasun faltaren pertzepzioa handiagoa dute garraiobide guztietan gizonekin alderatuta eta motorraren kasuan dago alderik nabarmenena (emakumeen % 58,6k uste du ez dela batere edo oso segurua; gizonen kasuan, % 47,5ek). Bestalde, biztanleriarik gazteena da (15 eta 24 urte bitartekoa) bizikletarekin edo mugikortasun pertsonaleko ibilgailuekin mugitzeko garaian arrisku-pertzepziorik txikiena duena (% 24,3 eta % 43,7, hurrenez hurren).

		Sexua		Adina				Guztira
		Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oinez	Ez oso seguru	5,5	5,9	1,9	2,6	5,7	11,1	5,7
	Batere seguru ez	1,2	1,5	0,5	1	1,7	1,8	1,3
	Guztira	6,7	7,4	2,4	3,6	7,4	12,9	7
Autoa	Ez oso seguru	8,8	8,6	5,4	7,4	11,3	9,1	8,6
	Batere seguru ez	0,7	1,1	0,6	1,1	1	0,8	0,9
	Guztira	9,5	9,7	6	8,5	12,3	9,9	9,5
Motorra	Ez oso seguru	30,7	30,7	41,7	33,6	31,9	21,4	30,7
	Batere seguru ez	16,8	27,9	11,1	19,3	25,8	28,5	22,6
	Guztira	47,5	58,6	52,8	52,9	57,7	49,9	53,3
Garraio publikoa	Ez oso seguru	2,3	3,6	2,6	4	2,9	1,9	3
	Batere seguru ez	0,8	0,7	1,1	0,5	1,2	0,6	0,8
	Guztira	3,1	4,3	3,7	4,5	4,1	2,5	3,8
Bizikleta	Ez oso seguru	28	30,7	19,5	29,6	35,1	28,2	29,4
	Batere seguru ez	8,4	11,7	4,8	8,1	11,4	13,5	10,1
	Guztira	36,4	42,4	24,3	37,7	46,5	41,7	39,5
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua	Ez oso seguru	17,9	19,2	28,1	22,9	19,1	8,6	18,5
	Batere seguru ez	35,5	42,3	15,6	33,9	48,3	46,6	39
	Guztira	53,4	61,5	43,7	56,8	67,4	55,2	57,5

17. taula- Garraio bideen gaineko segurtasun-pertzepzioa sexuaren eta adinaren arabera (%)

2014an ere emakumeek gizonek baino arrisku-pertzepzio handiagoa zuten. Halaber, biztanleriarik gazteena, 15 eta 24 urte bitartekoa, zen bizikletaz, autoz, motorrez eta oinez ibiltzeko garaian arrisku-sentsazio gutxien adierazi zuena.

		Sexua		Adina				Guztira
		Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oinez	Ez segurua oso	4,6	9	6,1	4,8	6,1	11,1	6,8
	Batere segurua ez	1,6	3	0,4	2	2,7	3,1	2,2
	Guztira	6,1	12	6,5	6,8	8,8	14,2	9
Autoa	Ez segurua oso	36,2	39,3	38,1	40,2	38,2	33,7	37,8
	Batere segurua ez	6,1	7,9	2,4	7,8	7,5	7,5	6,9
	Guztira	42,3	47,2	40,5	48	45,7	41,2	44,7
Motorra	Ez segurua oso	37	32,7	47,2	36,6	35,5	24,9	34,8
	Batere segurua ez	39,1	44,3	27,6	40,1	43,8	50,2	41,8
	Guztira	76,1	77	74,8	76,7	79,3	75,1	76,6
Garraio publikoa	Ez segurua oso	4,7	9,3	9,3	8,4	4,6	5,8	7
	Batere segurua ez	0,3	0,7	0,4	0,6	0,5	0,4	0,5
	Guztira	5	10	9,8	9	5,1	6,2	7,5
Bizikleta	Ez segurua oso	44,1	38,9	41,1	43,9	42,8	36,9	41,5
	Batere segurua ez	16,8	19,7	6,5	16,2	23,7	22,9	18,3
	Guztira	60,9	58,6	47,6	60,1	66,5	59,8	59,8

18. taula- Garraibideen gaineko segurtasun-pertzepzioa sexuaren eta adinaren arabera 2014ko emaitzak (%)

Urola Kostako eskualdea da bizikletaren ganean arrisku-pertzepziorik txikiena adierazi duena (% 27,4). Beste muturrean dago Debabarrena eskualdeko biztanleria, % 53,9k uste baitu bizikletaz egindako bidaiak ez direla batere edo oso seguruak.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oinez	Ez oso segurua	6,9	7	3,5	5,5	5,1	8,2	5	5,7
	Batere segurua ez	1,5	0,8	1,7	1,2	0,9	2,9	1,1	1,3
	Guztira	8,4	7,8	5,2	6,7	6	11,1	6,1	7
Autoa	Ez oso segurua	6,5	7,1	10	8,7	9,8	12,6	7	8,6
	Batere segurua ez	1,2	0,4	0,9	0,9	1,4	2	0,3	0,9
	Guztira	7,7	7,5	10,9	9,6	11,2	14,6	7,3	9,5
Motorra	Ez oso segurua	26,5	31,2	32,7	33,2	26,8	28,1	26,6	30,7
	Batere segurua ez	24,7	27,2	21,5	20,7	21,8	29,2	23,2	22,6
	Guztira	51,2	58,4	54,2	53,9	48,6	57,3	49,8	53,3
Garraio publikoa	Ez oso segurua	2	1,4	4,8	2,8	3,7	3,6	3,3	3
	Batere segurua ez	1,3	0,2	2,8	0,3	0,3	1,2	0,9	0,8
	Guztira	3,3	1,6	7,6	3,1	4	4,8	4,2	3,8
Bizikleta	Ez oso segurua	33,1	37	27,1	29,8	27,8	28,7	21,9	29,4
	Batere segurua ez	18,1	16,9	10,6	7,3	11	14	5,5	10,1
	Guztira	51,2	53,9	37,7	37,1	38,8	42,7	27,4	39,5
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua	Ez oso segurua	16,1	18,7	22,4	18,2	19,4	21,2	16,6	18,5
	Batere segurua ez	46,5	44,1	33	38	38,6	39,1	37,1	39
	Guztira	62,6	62,8	55,4	56,2	58,0	60,3	53,7	57,5

19. taula- Garraiobideen gaineko segurtasun-pertzepzioa, eskualdearen arabera (%)

2014ko emaitzei erreparaturaz gero, bizikletan ibiltzeko garaian arrisku-sentsaziorik handiena adierazi zuten hiru eskualdeak hauek izan ziren: Debagoiena (% 69rentzat garraio bide oso edo nahiko arriskutsua zen), Debabarrena (% 68rentzat oso edo nahiko arriskutsua zen) eta Tolosaldea (% 67).

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oinez	Ez oso segurua	6,1	9,2	10,1	5,6	8,2	6,7	7,2	6,8
	Batere segurua ez	3,1	2,1	3,1	1,6	1,2	3,3	3,9	2,2
	Guztira	9,2	11,3	13,2	7,2	9,4	10	11	9
Autoa	Ez oso segurua	31,6	40	42,8	35,2	45	39,5	42,3	37,8
	Batere segurua ez	3,1	5	8,8	6,8	8,9	12,6	6,6	7
	Guztira	34,7	45	51,6	42	53,8	52,1	48,9	44,8
Motorra	Ez oso segurua	37,2	34,8	35,8	37,6	29,2	31,1	25,8	34,8
	Batere segurua ez	35,2	35,5	47,2	43,6	36,8	39,5	46,2	41,7
	Guztira	72,4	70,2	83	81,3	66,1	70,6	72	76,5
Garraio publikoa	Ez oso segurua	6,6	8,5	8,8	6,4	6,5	6,7	8,2	7
	Batere segurua ez	0,5	1,4	0,6	0,2	1,2	0,8	0,5	0,6
	Guztira	7,1	9,9	9,4	6,6	7,6	7,5	8,8	7,6
Bizikleta	Ez oso segurua	38,3	41,8	44	41,1	40,8	46,2	40,9	41,4
	Batere segurua ez	25,5	26,2	25,2	14,6	14,8	21	16,6	18,3
	Guztira	63,8	68,1	69,2	55,8	55,6	67,2	57,5	59,7

20. taula- Garraiobideen gaineko segurtasun-pertzepzioa, eskualdearen arabera (%) 2014ko emaitzak (%)

Adingabeak kargupean dituzten pertsonak aztertuz (aztertu den biztanleriaren % 33,3), mugikortasun pertsonaleko ibilgailuekin eta motorrarekin egindako bidaiak dira segurtasun gutxien ematen dutenak (% 62,5 eta % 61,7); ondoren, bizikletarekin egindakoak, ehuneko txikiagoarekin (% 40,8), baina oinez, autoarekin eta garraio publikoarekin egindako bidaien segurtasun ezaren pertzepziotik (% 10aren azpitik) oso urruti.

Datu horiek biztanleria osoarekin alderatzen baditugu, ondoriozta dezakegu segurtasun gutxi edo batere ez ematearen pertzepzioa handitu egiten dela adingabeak kargupean izanez gero.

	Oinez	Autoa	Motorra	Garraio publikoa	Bizikleta	Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua
Oso segurua	57,3	37,6	2,2	46,2	9,8	0,9
Nahiko segurua	31,7	51,1	4,5	40,9	40,1	1,8
Ez oso segurua	7,3	6,4	17,8	6,3	31,3	13,9
Batere ez segurua	1,9	1,7	43,9	1,4	9,5	48,6
ED/EDE	1,8	3,1	31,6	5,3	9,3	34,8
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

21. taula- Adingabe baten kargu bazaude (seme-alaba...), zer nolako segurtasuna ematen dizute garraio bide hauek? (% 30,8 seme-alabekin) (%)

Seme-alaben bizikleta-bidaien gaineko segurtasun faltarik txikiena Urola Kosta (% 25,6), Tolosaldea (% 35,7) eta Debagoiena (% 38) eskualdeetan dago. Kontrako aldean dago Debabarrena. Eskualde horretan, seme-alabek bizikletaz egiten dituzten bidaien gaineko segurtasun ezaren pertzepzioa Urola Kostakoaren bikoitza baino gehiago da (% 60,8).

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oinez	Ez oso segurua	7,6	7,5	4,5	9,5	6,8	2,4	4,4	7,3
	Batere segurua ez	1,9	3	2,5	1,5	1,4	3,4	1,6	1,9
	Guztira	9,5	10,5	7	11	8,2	5,8	6	9,2
Autoa	Ez oso segurua	4,4	10	7,9	5,9	4,4	8	6,2	6,4
	Batere segurua ez	1,1	0,9	3,3	1,2	4,9	2,4	0,7	1,7
	Guztira	5,5	10,9	11,2	7,1	9,3	10,4	6,9	8,1
Motorra	Ez oso segurua	19,2	23,9	18,4	20,4	14,8	9,8	10,3	17,8
	Batere segurua ez	32,7	39,7	48,7	45,8	36,9	58,6	42,2	43,9
	Guztira	51,9	63,6	67,1	66,2	51,7	68,4	52,5	61,7
Garraio publikoa	Ez oso segurua	8,1	4,1	9,8	6,8	3,6	9,4	2,6	6,3
	Batere segurua ez	0	3	4,8	1,1	1,4	1,2	0	1,4
	Guztira	8,1	7,1	14,6	7,9	5	10,6	2,6	7,7
Bizikleta	Ez oso segurua	30,8	42,3	29,8	34,5	29,5	21,7	21,6	31,3
	Batere segurua ez	14,8	18,5	8,2	7,6	10,7	14	4	9,5
	Guztira	45,6	60,8	38	42,1	40,2	35,7	25,6	40,8
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua	Ez oso segurua	18,2	15,5	18,7	14,6	11,3	14,4	6,5	13,9
	Batere segurua ez	42,5	44,7	48,9	52,1	44	55,1	43,2	48,6
	Guztira	60,7	60,2	67,6	66,7	55,3	69,5	49,7	62,5

22. taula- Seme-alabek erabiltzen dituzten garraio bideen segurtasunaren gaineko pertzepzioa, bizi diren eskualdearen arabera (% 30,8 seme-alabekin) (%)

2.3 Garraio bidearen arabeko bidaien maiztasuna.

Gipuzkoako 15 urte eta gehiagoko herritarren bidaietarako garraio biderik ohikoena oinez mugitzea da. Biztanleriaren % 86,8 hala mugitzen da egunero.

Biztanleriaren % 81,0 autoz mugitzen da hilean behin gutxienez. % 39,9 egunero mugitzen da autoarekin ea % 29,0 astean behin gutxienez.

% 72,4 garraio publikoan mugitzen da hilean behin gutxienez. % 24,7 egunero, % 23,3 astean behin gutxienez eta beste % 24,4 hilean behin gutxienez.

15 urtetik gorako Gipuzkoako biztanleriaren % 30,6k bizikleta erabiltzen du mugitzeko hilean behin gutxienez. % 10,0k egunero erabiltzen du, % 13,3k astean behin gutxienez eta % 7,4k hilean behin.

Adierazgarria da bizikletaz egindako bidaien maiztasuna motorrarekin egindako bidaien hirukoitza dela. 15 urte eta gehiagoko Gipuzkoako biztanleriaren % 30,0k dio bizikleta erabiltzen dela (hilean behin gutxienez), aldiz, motorraren erabiltzaileen kopurua % 10,0koa da.

Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen erabiltzaileen datua anekdotikoa da, biztanleriaren % 2,4k soilik erabiltzen du ibilgailu hori hilean behin gutxienez.

	Oinez	Autoa	Motorra	Garraio publikoa	Bizikleta	Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua
Egunero edo ia egunero (astean +3 aldiz)	86,8	39,9	3,9	24,7	9,9	1
Astean egun 1 eta 3 artean	8,6	29	4,2	23,3	13,3	1,1
Hilean egun 1 eta 3 artean	1,9	12,1	1,8	24,4	7,4	0,3
Hilean 1 gutxienez	0,8	4,9	2,2	12,2	7,2	1,4
Inoiz ez	2	14,1	87,9	15,4	62,2	96,2
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

23. taula- Egun, zer maiztasunekin joaten zara...? (%)

Galderak planteatzeko modua dela eta, maiztasunak apur bat aldatu dira 2014ko inkestarekin alderatuta. Hala ere, oraindik alderdi batzuk alderatu daitezke. Esaterako, normalean oinez mugitzea murriztu egin da 2023an. Hala ere, beste garraio bide batzuk normalean erabiltzeko maiztasuna handitu egin da. Zehazki, bizikletaren kasuan, normalean erabiltzen duten pertsonen ehunekoa igo egin da 2023an 2014arekin alderatuta, baina baita sekula erabiltzen ez dutenen kopurua ere.

	Oinez	Autoa	Motorra	Garraio publikoa	Bizikleta
Egunero edo ia egunero	91,2	40	4,1	19,4	7,4
Astean behin gutxienez	3,9	22,5	2,2	19,7	9,7
Asteburuetan bakarrik	2,7	7,5	1,3	5,1	7,7
Hilean behin	0,9	13,6	2,1	23,7	11,8
Hilean behin baino gutxiago	0,2	5,3	1,6	18	9
Inoiz ez	0,7	11,1	88,5	14,1	54,4
ED/EDE	0,3	0,1	0,2	0,1	-
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

24. taula- Egun, zer maiztasunekin joaten zara...? 2014ko emaitzak (%)

Gizonek emakumeek baino gehiago erabiltzen dituzte garraio mota desberdinak, garraio publikoa izan ezik. Garraio publikoa gehiago erabiltzen dute emakumeek (4 puntu gehiago). Oinezkoen kasuan, datuak oso antzekoak dira bi sexuetan.

Biztanleriaren adina igo ahala, murriztu egiten da bizikleta erabiltzeko maiztasuna, batez ere 50 urtetik aurrera. Orduan, 20 puntu murrizten da erabilera adin-tarterik gazteenarekin alderatuta (15-24 urte).

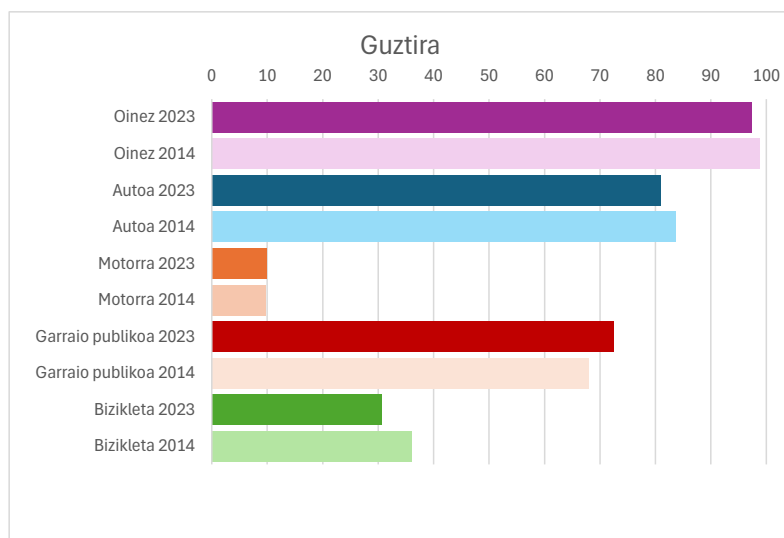
	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oinez	96,6	97,8	98,1	98,5	95,3	97	97,3
Autoa	83,1	78,9	61,9	89,5	81,7	78,3	81
Motorra	14,7	5,4	6,8	11,3	14,3	5,3	9,9
Garraio publikoa	70,4	74,5	87,5	63,3	63,8	84,7	72,4
Bizikleta	37,7	24	45,6	40,4	26,6	16	30,6
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua	2,6	2,3	6,1	3,7	0,8	0,8	2,4

25. taula- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez, sexuaren eta adinaren arabera (%)

2014ko datuak aztertuz gero, ikus dezakegu 2023ko joera berbera dela: gizonek gehiago erabiltzen dituzten garraio bide desberdinak, garraio publikoa izan ezik. Gainera, bizikletaren erabilera igo egin da 2014arekin alderatuta adin gehien duten pertsonen taldean, baina, hala ere, erabilera murriztu egiten da adin-tartea handitu ahala.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oinez	98,9	98,9	99,2	99,1	99,3	98	98,8
Autoa	86,7	80,4	87	89,4	85,2	71,4	83,6
Motorra	12,9	6,4	17,5	13,6	5,6	2,9	9,7
Garraio publikoa	63,1	72,6	87,4	57,9	67,8	72,3	67,9
Bizikleta	46,2	27	61,9	53	24,8	6,2	36,1

26. taula- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez, sexuaren eta adinaren arabera 2014ko emaitzak (%)



3. Ilustrazioa- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Ikasketa-mailaren arabera azterketak erakusten du bizikleta gehiago erabiltzen dutela goi-mailako batxilergoa egin dutenek (% 36,1), eta, ondoren, erdi- eta goi-mailako ikasketak dituztenek (% 34,8). Bizikletaren erabilerarik txikiena lehen mailako ikasketak baino baxuagoak dituzten pertsonen kolektiboan dago, gutxienez hilean behin erabiltzen duten pertsonen ehuneko % 15,1era murrizten baita.

	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	Beste batzuk	Guztira
Oinez	100	96,2	97,2	98,8	96,9	100	97,3
Autoa	67,5	74	84,2	75,8	86,7	82,4	81
Motorra	5,6	8,1	12,9	10,2	8,3	14,2	9,9
Garraio publikoa	78,3	78,7	64	78,7	70,9	91,6	72,4
Bizikleta	15,1	23	29	36,1	34,8	24,9	30,6
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua	0,0	4,0	2,8	2,3	1,5	0,0	2,4

27. taula- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez, ikasketa-mailaren arabera (%)

Ikasketei buruz galdetzean, aldaketa txiki bat egon da: 2023an, bateratu egin dira erdi- eta goi-mailako ikasketak kategoria bakarrean, eta "beste batzuk" aukera gehitu da. Hala ere, oraindik ondorio batzuk atera daitezke. 2014an, bizikletaren erabilerarik handiena goi-mailako ikasketak zituztenek egin zuten. Alabaina, ehuneko hori murriztu egin da 2023an, eta nabarmen igo da erabilera ikasketarik ez duten pertsonen artean. Gainerako ehunekoak antzeko mantendu dira bi urteetan.

	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	Beste batzuk	Guztira
Oinez	99,5	98,5	99,7	98,4	97,4	99,1	98,8
Autoa	69,8	79,9	86,5	86,9	89,3	88,7	83,6
Motorra	5,4	7,3	10,7	14,8	11,2	11	9,7
Garraio publikoa	66,1	70	62	72	67,9	69,4	67,8
Bizikleta	8,7	32,8	40,3	42,1	37,1	47,9	36

28. taula- Hainbat garraio bide erabiltzea hilean behin gutxienez, ikasketa-mailaren arabera. 2014ko emaitzak (%)

Azterketa okupazioaren arabera eginez gero, ikus daiteke ikasleen kolektiboa dela bizikleta gehien erabiltzen duena (% 45,7), eta, atzetik, langileena. Erretiratuen/pentsiodunen/erretadunen kasuan dago ehunekorik baxuena, % 16,8.

	Langilea	Ikaslea	Etxeko langilea	Langabea	Erretiratua/Pentsioduna/Errentaduna	Beste egoera batzuk	Guztira
Oinez	97,7	97,6	97,3	97,7	96,9	90,5	97,3
Autoa	86,6	60,1	84,6	72,5	79,2	79,4	81
Motorra	13,4	5,9	1	5,7	6,6	10,8	9,9
Garraio publikoa	62,9	90	76	79,9	82,4	60,6	72,4
Bizikleta	36,9	45,7	24,1	23,7	16,8	30,3	30,6
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua	2,5	5,4	1,3	3,4	1,2	2,1	2,4

29. taula- Hainbat garraibide erabiltzea hilean behin gutxienez, okupazioaren arabera (%)

Donostialdean erabiltzen da autoa gutxien eta garraio publikoa gehien. Urola Kostan erabiltzen da bizikleta gehien (% 41,0), eta Debarrenan (% 19,9) eta Goierri (% 25,1) gutxien.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oinez	98,5	98,2	98,2	96,7	96,6	98,1	96,9	97,3
Autoa	82,4	83,8	88,8	75,9	86,2	89,2	84,1	81
Motorra	12,2	7,8	6	12,7	3,8	4,9	7,9	9,9
Garraio publikoa	69,3	68,3	56,4	81,6	57,1	63,6	69,3	72,4
Bizikleta	22,5	19,9	33,7	31,9	25,1	33,5	41	30,6
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua	2,9	1,1	2,7	2,2	4,0	3,5	1,4	2,4

30. taula- Hainbat garraibide erabiltzea hilean behin gutxienez, bizi diren eskualdearen arabera (%)

Oro har, 2023an mantendu egin dira 2014an erregistratutako joerak eskualdeetan. Hala ere, bizikletaren ohiko erabilera apur bat jaitsi da eta garraio publikoaren erabilera apur bat igo eskualde guztietan.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oinez	99	97,9	98,7	98,6	100	99,2	98,9	98,8
Autoa	88,7	86,6	90,6	78,3	90,1	90	83,5	83,6
Motorra	14,3	2,8	3,2	13	4,1	7,4	7,1	9,7
Garraio publikoa	57,7	60,7	50,3	81,4	52,9	51,2	62,6	67,9
Bizikleta	38,8	25,4	39	36	28,8	42	47	36,6

31. taula- Hainbat garraibide erabiltzea hilean behin gutxienez, bizi diren eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)

3 Bizikletaren erabilera Gipuzkoan

3.1 Bizikleten parkea

Gipuzkoako familien % 72,6k bizikleta bat du gutxienez (haurrenak kenduta). Familia bakoitzeko bizikleten batezbestekoa 2,02koa da.

Bizikleta-parkeari buruzko atal honetan, eta gordetako lekuari eta lapurretari buruzko hurrengoetan, ez da ustiatetik egiten sexuaren, adinaren eta prestakuntza-mailaren arabera; izan ere, inkestatutako pertsonaren erantzunak etxe osoari buruzkoak ziren, ez hari berari buruzkoak.

	Guztira 2023	Guztira 2014
Bat ere ez	27,4	36,7
Bat	15,6	19,1
Bi	21,6	24,3
Hiru	15,4	10,7
Lau edo gehiago	20	9,3
GUZTIRA	100,0	100,0
Batezbestekoa	2,02	1,4

Comentado [SE1]: Gehitu den taula 9

32. taula- Zenbat bizikleta erabilgarri daude zure etxean? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

2014arekin alderatuta, etxe bakoitzeko bizikleta-kopuruak gora egin du: 2014an batez beste 1,4 ziren, eta 2023an, berriz, 2,02.

Gipuzkoako 298.516 etxetatik (EUSTAT 2022) abiatzen bagara eta etxe bakoitzeko 2,79 bizikleta hartzen baditugu batez beste (batezbesteko horretatik kanpo geratzen dira bat ere ez duten etxeen % 27,4), Gipuzkoan dagoen erabilera-baldintzetan dagoen bizikleta-parkea 604.379 unitatekoa dela kalkula dezakegu.

Etxe bakoitzeko bizikleten batezbesteko handiena duen eskualdea Urola Kosta da (2,76). Eskualde horretako etxeen % 83,5ean bizikleta bat dago gutxienez. Etxe bakoitzeko bizikleten batezbesteko txikiena duen eskualdea Debabarrena da, batez beste 1,67 bizikleta baititu etxeak.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosalde	Urola Kosta	Guztira
Bat ere ez	35,4	35,2	18,2	29,5	24,5	24,1	16,6	27,4
Bat	17,3	11,8	15,2	16,6	15,5	16,6	12,3	15,6
Bi	20,4	25,8	27,2	20,9	19,3	20,7	20,8	21,6
Hiru	10,8	13	16,9	15,9	17,6	12,2	18,2	15,4
Lau edo gehiago	16,1	14,2	22,5	17,1	23,1	26,4	32,2	20
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Batezbestekoa	1,70	1,67	2,22	1,87	2,17	2,35	2,76	2,02

33. taula- Zenbat bizikleta erabilgarri daude zure familian? Eskualdearen arabera (%)

2014. urtearen aldean, familia bakoitzeko bizikleten batezbestekoa kopurua igo egin da eskualde guztietan.. Familia bakoitzeko batezbestekorik handiena zuen eskualdea ere Urola Kosta zen, 1,8 bizikletako batezbestekoarekin. Eskualde horretan igo da gehien bizikleten batezbesteko jabetza, ia unitate bat gehiago etxe bakoitzeko. Eskualde horretako familien % 71n gutxienez bizikleta bat zegoen 2014an, eta 2023an % 83 baino gehiago. Bestalde, 2023an bezala, familia bakoitzeko bizikleten batezbestekorik txikiena duen eskualdea Debabarrena da, 1,3ko batezbestekoarekin.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Bat ere ez	37,8	41,5	30,2	39,6	34,9	32,5	28,6	36,7
Bat	13,8	19,7	17,6	20,8	20,1	20,8	15,4	19,1
Bi	27	23,9	25,2	23,8	23,7	20	25,8	24,3
Hiru	12,2	5,6	15,1	7,8	13	16,7	15,4	10,7
Lau edo gehiago	9,2	9,1	11,9	8	7,7	10	14,8	9,3
GUZTIRA	100	100	100	100	100	100	100	100
Batezbestekoa	1,5	1,3	1,7	1,3	1,4	1,6	1,8	1,4

34. taula- Zenbat bizikleta erabilgarri daude zure etxean? Eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)

3.1.1 Bizikleta elektrikoen parkea

Etxe guztien % 11,9k baino ez dute bizikleta elektriko bat gutxienez.

Guztira	
Bat ere ez	88,1
Bat	10,2
Bi	1,6
Hiru	0,1
Lau edo gehiago	0
GUZTIRA	100,0
Batezbestekoa	0,14

35. taula- Bizikleta horietako zenbat dira elektrikoak? (%)

Familia bakoitzeko bizikleta elektrikoen batezbestekorik handiena duen eskualdea Debagoiena da (0,19). Eskualde horretan, bizikletak dituzten familien % 16,0 inguruk du bizikleta elektrikoren bat.

	Bidasoa Behera	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Bat ere ez	88,2	89	83,6	88,5	86,9	89,6	89,6	88,1
Bat	10,1	10,3	13,9	9,7	11,4	7,8	9,6	10,2
Bi	1,2	0,6	2,4	1,6	1,7	2,7	0,8	1,6
Hiru	0,4	0	0	0,1	0	0	0	0,1
Lau edo gehiago	0	0	0	0	0	0	0	0
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Batezbestekoa	0,14	0,12	0,19	0,13	0,15	0,13	0,11	0,14

36. taula- Bizikleta horietatik zenbat dira elektrikoak? Eskualdearen arabera (%)

3.1.2 Erabili gabeko bizikleten parkea

Bizikletaren bat gutxienez duten Gipuzkoako etxeen erdietan, gutxi gorabehera, erabiltzen ez den bizikleta bat dago; hau da, batez beste, 0,89 bizikleta daude erabilerarik gabe etxe bakoitzean. Lehen egindako erabiltzen diren bizikleta-parkearen kalkulua (604.379) oinarri hartuta, erabiltzen ez diren 192.688 bizikleta-parke bat dagoela kalkula daiteke.

Guztira	
Bat ere ez	52,8
Bat	21,4
Bi	15,8
Hiru	6,3
Lau edo gehiago	3,8
GUZTIRA	100,0
Batezbestekoa	0,89

37. taula- Zenbat daude erabili gabe? (%)

Familia bakoitzeko erabiltzen ez diren bizikleten batezbestekorik handiena duen eskualdea Donostialdea da, batez beste 0.95. Urola Kosta da, aldiz, batezbestekorik baxuena duena (0,75) eta eskualde horretan dago bizikleta guztien erabileraren ehunekorik altuena (% 62,5).

	Bidasoa Behera	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Bat ere ez	50,5	53	57	48,8	52,8	58,4	62,8	52,8
Bat	23,3	19	19,1	23,6	21	23,6	13,3	21,4
Bi	15,1	19,1	15,3	16,6	16,7	9	14,8	15,8
Hiru	6,7	4,9	7	6,4	5,6	6	6,7	6,3
Lau edo gehiago	4,4	3,9	1,6	4,5	3,9	3	2,5	3,8
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Batezbestekoa	0,92	0,91	0,77	0,95	0,89	0,79	0,75	0,89

38. taula- Zenbat daude erabili gabe? Eskualdearen arabera (%)

3.2 Bizikleta gordetzeko lekua

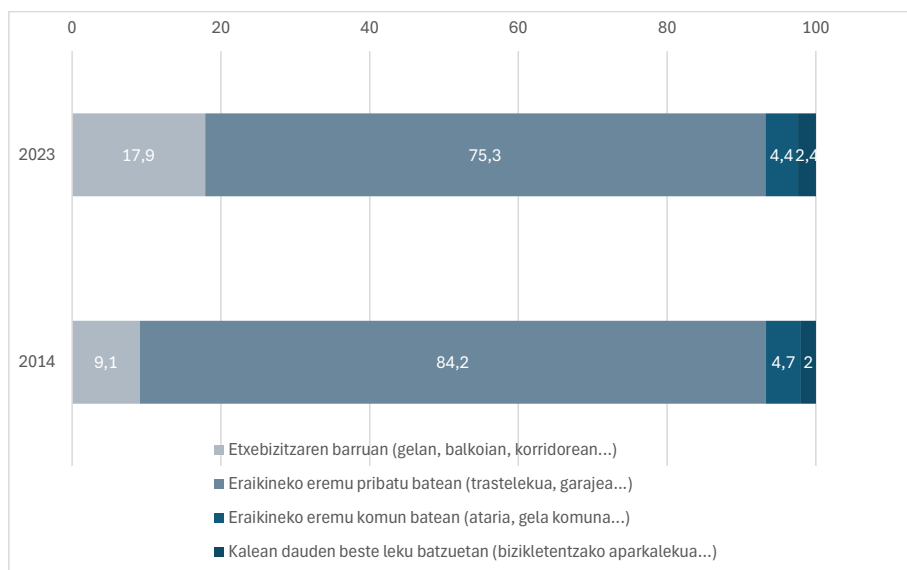
Bizikleta duten familien % 75,3ren kasuan, eraikineko eremu pribatu batean gordetzen dute (trastelekua, garajea...); % 17,9k etxe barruan gordetzen du (gelan, balkoian, korridorean...), eta % 4,4k eraikineko eremu komun batean gordetzen du (atarian, gela komunean...). Kanean (% 1,1) edo beste lekuren batean (bizikletentzako aparkalekuak barne) uzten dutenen ehunekoa (% 1,3) oso txikia da.

	Guztira 2023	Guztira 2014
Etxebizitzaren barruan (gelan, balkoian, korridorean...)	17,9	9,1
Eraikineko eremu pribatu batean (trastelekua, garajea...)	75,3	84,2
Eraikineko eremu komun batean (ataria, gela komuna...)	4,4	4,7
Kanean	1,1	2
Beste leku batzuetan (bizikletentzako aparkalekuak...)	1,3	-
GUZTIRA	100,0	100,0

39. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 72,6): Normalean, non gordetzen dituzu bizikleta horiek etxean? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

2014ko galdetegian, alde batetik balkoia bereizten zen, eta bestetik, etxea. Azterketa honetan, berriz, “etxe barruan” multzoaren barruan daude bi kategoria horiek.

Bizikletak etxe barruan gordetzea aukeratzen duten pertsonen kopurua nabarmen igo da, eta % 17,9ra igo da 2023an, 2014ko % 9,1ekin alderatuta. Goranzko joera hori bereziki nabarmena da emakumeen artean. Hala ere, bizikletak gordetzeko aukerarik ohikoena eraikineko eremu pribatu bat da oraindik ere, esaterako, trastelekua edo garajea, baina espazio horien erabilera apur bat murriztu da 2023an 2014rekin alderatuta. Nabarmendu behar da etxebizitza barruan aparkatzen dutenen kopuruak nabarmen egin duela gora, 2014tik ia bikoiztu egin baita.



4. Ilustrazioa- Bizikletak dituzten familiak: Normalean, non gordetzen dituzu bizikleta horiek etxean? Sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Debagoienan (% 79,0) eta Goierrin (% 79,5) bizi diren pertsonak dira bizikletak eraikineko eremu pribatu batean gehien gordetzen dituztenak, aldiz, etxean gehien gordetzen dituztenak Tolosaldea (% 21,5) eta Debabarrena (% 20,2) eskualdetakoak dira. Nolanahi ere, bizikletak biltegitzeko lekuen banaketa oso antzekoa da eskualde guztietan, salbu eta Urola Kostaren kasuan, gainerakoen aldean nabarmentzen baita eremu komunetako eta kaleko aparkalekuen proportzio nabarmen handiaren, 2014an ikusten zen bezala.

	Bidasoa Beherea (% 64,6)	Debabarrena (% 64,8)	Debagoiena (% 81,8)	Donostialdea (% 70,5)	Goierrri (% 75,5)	Tolosaldea (% 75,9)	Urola Kosta (% 83,5)	Guztira (% 72,6)
Etxebizitzaren barruan (gelan, balkoian, korridorean...)	16,8	20,2	19,2	17,8	18,6	21,5	14	17,9
Eraikineko eremu pribatu batean (trastelekua, garajea...)	75,2	78,8	79	74	79,5	73,7	73,2	75,3
Eraikineko eremu komun batean (ataria, gela komuna...)	6,6	0	1,8	5	1,6	4,2	7,4	4,4
Kalean	0,3	0,5	0	1,6	0	0	3,1	1,1
Beste leku batzuetan (bizikletentzako aparkalekua...)	1,1	0,5	0	1,7	0,4	0,6	2,3	1,3
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

40. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 72,6): Normalean, non gordetzen dituzu bizikleta horiek etxean? Eskualdearen arabera (%)

2014an ere, Debagoienan eta Goierrin bizi ziren pertsonak ziren bizikleta garajeetan, ganbaran edo trastelekuan gordetzeko gehien nabarmentzen zirenak, % 91 eta % 92rekin, hurrenez hurren. Bestalde, Donostialdeko herritarrek ziren bizikleta etxe edo gela baten barruan gehien

gordetzen zutenak, % 9k adierazi baitzuen hori. Azkenik, Urola Kostako herritarrak izan ziren bizikletak eraikineko eremu komun batean gordetzen zituztela gehien adierazi zutenak. % 10ek adierazi zuen hori.

	Bidasoa Beherea (% 64,6)	Debabarrena (% 64,8)	Debagoiena (% 81,8)	Donostialdea (% 70,5)	Goierrri (% 75,5)	Tolosaldea (% 75,9)	Urola Kosta (% 83,5)	Guztira (% 72,6)
Etxebizitzaren barruan (gelan, balkoian, korridorean...)	7,3	4,9	4,5	12,7	4,5	9,8	6,9	9,1
Eraikineko eremu pribatu batean (trastelekua, garajea...)	84,6	89	91,1	80,5	91,9	84	80,8	84,2
Eraikineko eremu komun batean (ataria, gela komuna...)	5,7	2,4	1,8	4,4	3,6	3,7	10	4,7
Kalean dauden Beste leku batzuetan (bizikletentzako aparkalekua...)	0,3	0,5	0	1,6	0	0	3,1	1,1
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

41. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 63,2): Normalean, non gordetzen dituzu bizikleta horiek etxean? Eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)

3.3 Bizikleten lapurretak

Bizikletak dituzten familien % 18,7k adierazi du azken bost urteotan bizikletaren bat lapurtu diotela.

	Guztira 2023	Guztira 2014
Bai	18,7	17,6
Ez	81,3	82,4
GUZTIRA	100,0	100,0

42. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 72,6): Azken urteotan, bizikletarik lapurtu dizute zuri edo zure familia-nukleoari? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Bizikleten lapurreten ehunekoa 2014an erregistratutako maila antzekoan mantendu da, eta aldaketarik esanguratsuena 65 urte edo gehiagoko pertsonen lapurreten kasuan izan da (2023an % 20,2 eta 2014an % 10,5). Gorakada hori izan daiteke adin-tarte horretan igo egin delako bizikletaren erabilera 2023an.

Bizikleten lapurreta gehien dauden eskualdea Urola Kosta da (hain zuzen ere, bizikleten joera eta erabilerarik handiena duen eskualde da) eta ondoren Donostialdea (% 26,2 eta % 22,2, hurrenez hurren). Bizikletak dituzten Tolosaldeko pertsonak dira lapurreta gutxien izan dituztenak (% 10,2).

	Bidasoa Beherea (% 64,6)	Debabarrena (% 64,8)	Debagoiena (% 81,8)	Donostialdea (% 70,5)	Goierri (% 75,5)	Tolosaldea (% 75,9)	Urola Kosta (% 83,5)	Guztira (% 72,6)
Bai	13,9	12,5	11,5	22,2	15,4	10,2	26,2	18,7
Ez	86,1	87,5	88,5	77,7	84,6	89,8	73,8	81,3
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

43. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 72,6): Azken urteotan, bizikletarik lapurtu dizuete zuri edo zure familia-nukleoari? Eskualdearen arabera (%)

2014an, proportzionalki bizikleten lapurreta gehien zituen eskualdea Urola Kosta zen (% 25), hain zuzen ere, bizikleten erabilerarik handiena zuen eskualdea. Atzetik zuen Donostialdea. Eskualde horretan, bizikleta zuten pertsonen % 21ek adierazi zuen azken urteetan bizikletaren bat lapurtu ziotela.

	Bidasoa Beherea (% 62,2)	Debabarrena (% 58,2)	Debagoiena (% 69,8)	Donostialdea (% 60,1)	Goierri (% 65,3)	Tolosaldea (% 67,5)	Urola Kosta (% 71,3)	Guztira (% 63,2)
Bai	19,7	9,8	9	20,6	11,7	12,3	24,8	17,6
Ez	80,3	90,2	91	79,4	88,3	87,7	75,2	82,4
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

44. taula- Bizikletak dituzten familiak (% 63,2): Azken urteotan, bizikletarik lapurtu dizuete zuri edo zure familia-nukleoari? Eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)

3.3.1 Lapurtu zutenean bizikleta non zegoen.

Azken urteotan lapurtutako bizikleten erdia inguru kalean lapurtu dituzte. % 24,6 garaje batean zeuden gordeta eta % 12,1 bizikletentzako aparkalekuan.

	Guztira
Etxean	2,1
Kalean	52,9
Garajeen	24,6
Bizikletentzako aparkalekuan	12,1
Beste batzuk	8,3
GUZTIRA	100,0

45. taula- Bizikletak lapurtu dizkieten familiak (% 18,7): Non zenuen bizikleta lapurtu zizutenean? (%)

Bizikletak kalean aparkatuta zeudela lapurreta gehien izan dituen eskualdea Tolosaldea izan da, % 63,0rekin. Bidasoa Behereko eskualdean lapurreten % 9,7 bizikleta etxe barruan zegoenean izan dira. Distantzia oso handira daude Donostialdea (% 2,6) eta Urola Kosta (% 1,8).

Bizikleta garajeen dagoela lapurreta gehien izan dituen eskualdea Debabarrena izan da % 50,2rekin eta Tolosaldea da buru bizikleten aparkalekuetako lapurreten kasuan (% 25,1).

Oro har, bizikletak lapurtzeko lekuak oso aldakorrek dira eskualde batetik bestera. Adierazgarria da hori, lekuak antzekoak baitira guztietan.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Etxean	9,7	0	0	1,6	2,6	0	1,8	2,1
Kalean	50,7	42,5	31,4	57,6	38	63	53,9	52,9
Garajeen	21,8	50,2	41,5	23,4	28,4	6,6	19	24,6
Bizikletentzako aparkalekuan	12,4	0	12,2	10,3	2,8	25,1	22,9	12,1
Beste batzuk	5,4	7,3	14,9	7,2	28,2	5,4	2,3	8,3
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

46. taula- Bizikletak lapurtu dizkieten familiak (% 18,7): Non zenuen bizikleta lapurtu zizutenean? Eskualdearen arabera (%)

3.3.2 Lapurretaren salaketa

Bizikleta lapurtu dioten pertsonen heren batek salaketa jarri du.

Total	
Bai	68,2
Ez	28,2
ED/EDE	3,6
GUZTIRA	100,0

47. taula- Bizikletak lapurtu dizkieten familiak (% 18,7): Lapurreta salatu duzu? (%)

Debarrena da bizikleten lapurretagatik salaketa gehien jarri duten eskualdea (% 85,4). Beste muturrean dago Bidasoa Beherea. Bertan, jasandako lapurreten % 59,1 soilik salatu da.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Bai	59,1	85,4	81,1	66,5	64,9	66,5	70,1	68,2
Ez	40,9	14,6	18,9	29,3	29,1	33,5	24,8	28,2
ED/EDE	0	0	0	4,2	6	0	5,1	3,6
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

48. taula- Bizikletak lapurtu dizkieten familiak (% 18,7): Lapurreta salatu duzu? Eskualdearen arabera (%)

3.3.3 Bizikleta berreskuratzea

Bizikletaren lapurreta salatu zuten familia guztien % 10,4k lortu zuten berreskuratzea.

Total	
Bai	10,4
Ez	88,7
ED/EDE	0,9
GUZTIRA	100,0

49. taula- Bizikletak lapurtu dizkietela salatu duten familiak (% 68,1): Bizikleta berreskuratzea lortu duzu? (%)

Arreta eskualdeetan jartzen badugu, ikus dezakegu Tolosaldea izan dela proportzioan bizikleta gehien berreskuratu diren eskualdea, eta Debabarrena berriz, gutxien. Deigarria da hori, eskualde horretan salatzen baita gehien bizikleten lapurreta.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Bai	18,5	4,7	15,1	8,1	13,6	23,9	10,2	10,4
Ez	81,5	95,3	84,9	90,2	86,4	76,1	89,8	88,7
ED/EDE	0	0	0	1,7	0	0	0	0,9
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

50. taula- Bizikletak lapurtu dizkietela salatu duten familiak (% 68,1): Bizikleta berreskuratzea lortu duzu? Eskualdearen arabera (%)

3.4 Bizikletan ibiltzen jakitea

15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleriaren % 93,3k badaki bizikletan ibiltzen.

Gizon gehiagok dakite bizikletan ibiltzen emakumeek baino (% 96,4 eta % 90,3) eta 15 eta 49 urte bitarteko ia pertsona guztiek dakite.

Biztanleriaren adina igo ahala, behera egiten du bizikletan ibiltzen badakitela dioten herritarren kopuruak, batez ere 50 urtetik aurrera. Alde horretatik, deigarria da 50 eta 64 urte bitarteko herritarren artean bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsonen ehunekoa % 7,1ekoa dela eta hurrengo adin-tartean (65 urte eta gehiago) bikoiztu egiten dela kopuru hori, % 13,6.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Bai	96,4	90,3	97,6	97,8	92,9	86,4	93,3
Ez	3,6	9,7	2,4	2,2	7,1	13,6	6,7
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

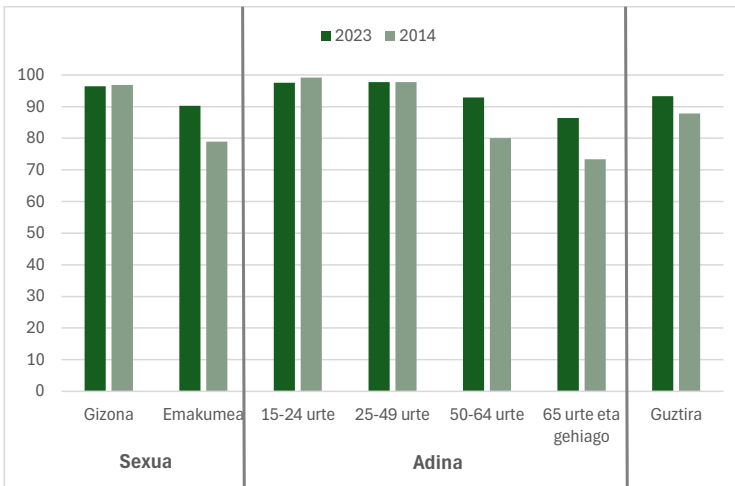
51. taula- Bizikletan ibiltzen jakitea sexuaren eta adinaren arabera (%)

2023an bizikletan ibiltzen ez dakitenen azterketa konparatiboa egiten badugu 2014. urtearekin alderatuta, ikusten dugu 2014an bizikletan ibiltzen ez zekiten pertsonen ehunekoa

2023koaren bikoitza dela (% 12,2 eta % 6,7, hurrenez hurren). Emakumeen eta adin aurreratueneko pertsonen ehunekoak (50 urtetik aurrera) murriztu dira gehien 2023an.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Bai	96,8	78,9	99,2	97,8	80	73,4	87,8
Ez	3,2	21,1	0,8	2,2	20	26,6	12,2
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

52. taula- Bizikletan ibiltzen jakitea sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)



5. Ilustrazioa- Bizikletan ibiltzen jakitea sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Bizikletan ibiltzen dakiten pertsonen ehunekorik handiena duten Gipuzkoako eskualdeak Debagoiena eta Urola Kosta dira, % 97,5 eta % 94,3ekin, hurrenez hurren. Kontrako aldean daude Debarrena (% 87,9) eta Bidasoa Beherea (% 90,1) eskualdeak.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Bai	90,1	87,9	97,5	93,9	93,7	92,8	94,3	93,3
Ez	9,9	12,1	2,5	6,1	6,3	7,2	5,7	6,7
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

53. taula- Bizikletan ibiltzen jakitea eskualdea arabera (%)

Ikasketa-mailarik txikiena duten pertsonen artean (lehen mailakoak baino baxuagoak), nabarmen txikiagoa da bizikletan ibiltzen dakiten pertsonen ehunekoa (% 87,5), erdi- eta goimailako ikasketak dituzten pertsonen datuekin alderatuz gero (kategoria horretan % 96,5 dira bizikletan ibiltzen dakiten pertsonak).

	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	Beste batzuk	Guztira
Bai	87,5	90,7	93,7	91,5	96,5	82,4	93,3
Ez	12,5	9,3	6,3	8,5	3,5	17,6	6,7
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

54. taula- Bizikletan ibiltzen jakitea ikasketen arabera (%)

3.4.1 Hiri-ingurunean bizikletaz modu seguruan ibiltzen jakiteko gaitasuna

Bizikletaz ibiltzen dakiten pertsonen % 76,3k uste du bere hiri-ingurunean modu seguruan ibiltzeko gaitasuna duela. Aldiz, beste % 23,7k ez du horretarako gaitasunik.

Hiri-ingurunean modu seguruan ibiltzeko gaitasuna duela uste duten gizonen kopurua emakumeena baino handiagoa da (% 78,1 eta % 74,4).

Adinak gora egin ahala, hiri-ingurunean modu seguruan ibiltzeko gaitasuna dutela sentitzen duten pertsonen ehunekoa nabarmen murrizten da. Pertsonarik gazteen % 92,9k uste du "gai" dela, eta ehunekoa murriztu egiten da % 54,8ra iritsi arte 65 urte eta gehiagoko pertsonen kasuan.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Bai	78,1	74,4	92,9	86,3	76,2	54,8	76,3
Ez	21,9	25,6	7,1	13,7	23,8	45,2	23,7
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

55. taula- Bizikletan ibiltzen badaki (% 93,3): Hiri-ingurunean bizikletaz modu seguruan ibiltzeko gai ikusten duzu zeure burua? Sexuaren eta adinaren arabera (%)

Eskualdeen artean alderatzen badugu, ikusiko dugu Urola Kostan bizi diren pertsonen % 85,1ek bere burua gai ikusten duela, aldiz, Debarrenan bizi diren pertsonen kasuan, % 54,9k.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Bai	69,6	54,9	82,6	76,6	79,4	81,3	85,1	76,3
Ez	30,4	45,1	17,4	23,4	20,6	18,7	14,9	23,7
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

56. taula- Bizikletan ibiltzen badaki (% 93,3): Hiri-ingurunean bizikletaz modu seguruan ibiltzeko gai ikusten duzu zeure burua? Eskualdearen arabera (%)

3.5 Bizikletan ibiltzen ez dakien eta ikasteko prest dagoen biztanleria

Bizikletan ibiltzen ez dakitela dioten pertsonen profil soziodemografikotik abiatuta, kolektibo horri buruzko ezaugarri hauek nabarmendu ditzakegu:

- % 74,2 emakumezkoak dira.
- % 84,4k 50 urte edo gehiago ditu. Batezbesteko adina 62,21 urtekoa da.
- % 42,7 Donostialdean bizi da eta % 15,9 Bidasoa Beherean.
- % 56,6 erretiratuak, pentsiodunak eta/edo errentadunak dira; % 24,7 berriz lanean daude.
- % 28,1ek lehen mailako ikasketak amaitu ditu eta % 25,0k lanbide-heziketa egin du.

		Ez dakite bizikletan ibiltzen % 6,7	Guztira % 100,0
Sexua	Gizona	25,8	48,2
	Emakumea	74,2	51,6
Adina	15-24 urte	4,4	12,1
	25-49 urte	11,3	34
	50-64 urte	27,2	25,7
	65 urte eta gehiago	57,2	28,2
	Batez besteko adina	62,21	50,91
Eskualdea	Bidasoa Beherea	15,9	10,7
	Debarrena	13,6	7,5
	Debagoiena	3,2	8,6
	Donostialdea	42,7	46,9
	Goierri	8,6	9,2
	Tolosaldea	7,1	6,7
	Urola Kosta	8,8	10,4
Egungo okupazio nagusia	Langilea	24,7	50,5
	Ikaslea	1,9	9,6
	Etxeko langilea	6,1	2,6
	Langabea	5,4	4,6
	Erretiratu/Pentsioduna/Errentaduna	56,6	30
	Beste egoera batzuk	5,3	2,7
Amaitutako ikasketak	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	3,9	2,1
	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	28,1	20,2
	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	25	26,8
	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	22,8	18
	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	16,3	31,4
	Beste batzuk	3,2	1,2
	ED/EDE	0,7	0,3
GUZTIRA		100,0	100,0

57. taula- Bizikletan ibiltzen ez dakitela dioten pertsonen profil soziodemografikoa (%)

Bizikletan ibiltzen ez dakiten edo badakiten arren seguru ibiltzeko gai sentitzen ez direnen % 41,8k ikasi nahiko luke (15 urte eta gehiagoko biztanleen % 2,5ek)

Bizikletan ibiltzen jakin arren modu seguruan ibiltzeko gai sentitzen ez diren gizonen eta emakumeen arteko ehunekoa nahiko antzekoa den arren, emakumeek interes askoz ere handiagoa dute gaitasun hori lortzeko (% 17,5 eta % 6,3).

Adinak gora egin ahala, handituz doa pixkanaka bizikletan ibiltzen ez dakiten edo ibiltzen jakin arren modu seguruan ibiltzeko gaitasunik ez duten pertsonen kopurua. Hala ere, gorakada hori ez da hautematen ikasteko duten interesean; izan ere, kasu honetan, ehunekoak antzekoak dira adin-talde guztietan.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Bizikletan ibiltzen ez dakitenen %	3,6	9,7	2,4	2,2	7,1	13,6	6,7
Ibiltzen jakin arren, modu seguruan ibiltzeko gai sentitzen ez direnen %, guztizkoarekiko	21,1	23,1	6,9	13,4	22,1	39,0	22,1
Bizikletan ibiltzeko gai izan nahiko luketen pertsonen %, ibiltzen ez dakitenen edo modu seguruan ibiltzeko gai sentitzen ez direnekiko	25,6	53,3	54	67	49,8	27,9	41,8
Bizikletan ibiltzeko gaitasuna eskuratu nahiko luketen pertsonen %, guztizkoarekiko	6,3	17,5	14,2	10,5	14,5	14,6	12,1

58. taula- Bizikletan ibiltzen ez dakiten edo ondo ez dakiten eta ikasi nahiko luketen pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera (%)

Debabarrena eskualdean dago bizikletan ibiltzen ez dakiten (% 12,1) edo jakin arren modu seguruan ibiltzeko gaitasunik ez dutenen (% 39,5) ehunekorik handiena. Eskualde horretan bizi diren pertsonak ikasteko duten interesari dagokionez, lau pertsonatik ia batek nahiko luke bizikletan ibiltzeko gaitasuna izan.

Bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsona gutxien bizi diren eskualdeei dagokienez, Debagoiena (% 2,5ek ez daki eta % 17,1ek ez du modu seguruan egiteko gaitasunik) eta Urola Kosta dira (% 5,7k ez daki eta % 14,2k ez du seguru ibiltzeko gaitasunik).

	Bidasoa Behera	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldia	Urola Kosta	Guztira
Bizikletan ibiltzen ez dakitenen %	9,9	12,1	2,5	6,1	6,3	7,2	5,7	6,7
Ibiltzen jakin arren, modu seguruan ibiltzeko gai sentitzen ez direnen %, guztizkoarekiko	27,4	39,5	17,1	22,0	19,5	17,3	14,2	22,1
Bizikletan ibiltzeko gai izan nahiko luketen pertsonen %, ibiltzen ez dakitenen edo modu seguruan ibiltzeko gai sentitzen ez direnekiko	42,0	52,8	50,7	38,2	29,5	42,5	50,5	41,8
Bizikletan ibiltzeko gaitasuna eskuratu nahiko luketen pertsonen %, guztizkoarekiko	15,6	27,4	9,7	10,7	7,4	10,7	10,0	12,1

59. taula- Bizikletan ibiltzen ez dakiten edo ondo ez dakiten eta ikasi nahiko luketen pertsonak, eskualdearen arabera (%)

3.6 Herritarrek bizikleta erabiltzen duten maiztasuna

Txostenaren puntu honetan, beharrezkoa da datuen tratamenduari buruzko azalpen tekniko bat ematea.

Ohiko txirindularien kontzeptualizazioa aldatzea komenigarritzat jo du. Azterketaren hasierako planteamenduan (eta, beraz, inkestan), hilean 1 eta 3 aldiz bizikleta erabiltzen zuten pertsonak kategoria horretan sartu baziren, lortutako erantzunak aztertu ondoren egokitzen jo da kategoria horretatik kanpo uztea. Guztira 80 inkesta dira.

Aldaketa horrek 80 inkesta hauetan du eragina:

- Ez zaie egin ohikoak ez diren txirindulariei egindako galdera batzuk, hala nola bizikleta ez erabiltzeko arrazoiei eta bizikleta erabiltzeko interesari buruzkoak (izan ere, normalean bizikleta erabiltzen zuten pertsonak ziren).
- Kategorizazio berriarekin bizikletaren ohiko erabiltzaile ez diren pertsonen bizikleta erabiltzeko moduez eta arrazoiez galdetu zaie.

Lehenengo kasurako, galdera horiek erantzun gabe geratu dira pertsona horien aldetik. Bigarrenengo, lortutako erantzunak Ez daki/Ez du erantzun atalera eraman dira.

Ohiko erabiltzaileen eta ohikoak ez den kategorizazioaren hasierako planteamendua galdesortak 2014ko inkestaren ahalik eta antz handiena izateko borondatearen ondorio zen. Hala ere, uste dugu azkenean hartutako kategorizazioa egokiagoa dela Gipuzkoako bizikleta mugikortasunaren azterketa errealitateara egokituagoa eskaintzeko. Gainera, kategorizazio hori bat dator Bizikletaren Barometroan erabilitakoarekin. Barometro hori Bizikletaren aldeko Hirien Sareak egiten du aldizka, eta, horri esker, beste lurralde batzuekiko konparazio-analisi fidagarriagoak egin ahal izango dira.

Azalpen hori eman ondoren, ondorengo taulan ikus ditzakegu 15 urte eta gehiagoko Gipuzkoako herritarrek bizikletarekin erlazioatzeko duten modua, hau da, erabiltzeko duten maiztasuna.

Gipuzkoako biztanleriaren % 23,2 "ohiko erabiltzailea edo txirindularia" da, astean behin behintzat bizikletaz mugitzen baita.

Gipuzkoako biztanleen % 14,6 "noizbehinkako txirindularitzat" har dezakegu, hilean behin baino gutxiagotan (% 7,2) edo hilean 1 eta 3 aldiz (% 7,4) erabiltzen dutelako. Azkenik, biztanleriaren % 55,5ek ez du inoiz bizikleta erabiltzen.

Gipuzkoako herritarrek bizikletarekin duten erlazioari buruzko daturik esanguratsuenak hauek dira:

- Biztanleriaren ia-ia % 10,0k egunero edo ia egunero erabiltzen du bizikleta (% 7,4k 2014an).

- % 13,3k astean behin erabiltzen du gutxienez (% 9,7k 2014an).
- % 7,4k hilean behin gutxienez (% 19k 2014an).
- Beraz, ikusten da 6,2 puntu igo dela gutxienez astean behin bizikletaz mugitzen direnen ehunekoa; joera hori bat dator bizikleta modu ez-ohizkoan erabiltzen dutenen ehunekoa 11,6 puntu jaitsi izanarekin.
- % 55,5 ez da inoiz bizikletan ibiltzen (2014an, % 54,4).

Sexuari dagokionez, gizonak emakumeek baino maizago erabiltzen dute bizikleta: gizonen % 29,3 “ohiko erabiltzailea” izan daiteke eta emakumeen kasuan % 17,5.

Bestalde, agerikoa da adinak gora egin ahala murriztu egiten dela bizikleta maiz erabiltzen dutenen ehunekoa: 15 eta 24 urte artean % 36,4 dira ohiko erabiltzaileak eta adin nagusikoen multzoan (65 urte eta gehiago) % 12,7.

		Sexua		Adina				Guztira
		Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Ohiko txirrindulariak	Egunero edo ia egunero	13,1	7	19,7	10,7	8,9	5,7	9,9
	Astean aldiz 1-3	16,2	10,5	16,7	18,1	12,2	7	13,3
	Guztira	29,3	17,5	36,4	28,8	21,1	12,7	23,2
Ohiko txirrindulariak ez direnak	Hilean aldiz 1-3	8,4	6,5	9,2	11,6	5,5	3,3	7,4
	Hilean behin baino gutxiago	7,2	7,2	10,7	10,2	6,3	3	7,2
	Inoiz ez	55,2	68,8	43,6	49,4	67,1	81	62,2
	Guztira	70,8	82,5	63,5	71,2	78,9	87,3	76,8
GUZTIRA		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

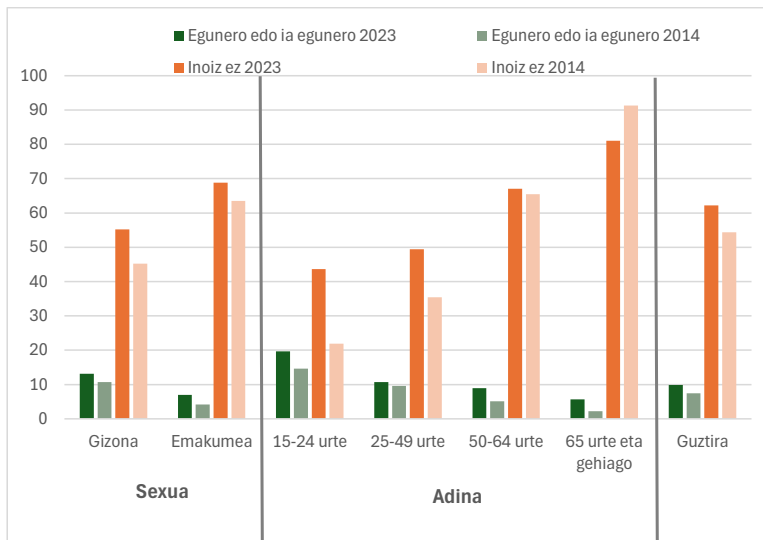
60. taula- Herritarrek bizikleta erabiltzeko duten maiztasuna, sexuaren eta adinaren arabera (%)

Ohiko txirrindulariak eta ohikoak ez direnak sailkatzeko irizpideak aldatu egin dira 2023ko azterlanean. Azterlan honetan, bizikletaz astean behin baino gutxiagotan desplazatzen diren pertsonak ohiko biztanleria ez-ziklistaren taldea osatzen dute; 2014an, ordea, hori ez zen horrela gertatzen. Irizpide-aldaketa hori gorabehera, eta galdetzeko moduan, konparazio batzuk egin eta ondorioak atera ditzakegu.

Azpiarragarriena 2023an ohiko txirrindularien portzentajearen izandako gorakada da (% 23,2 eta % 7,7, hurrenez hurren). Igoera horrek bi sexuetan eta aztertutako adin-talde guztietan izan du eragina.

		Sexua		Adina				Guztira
		Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Ohiko txirrendulariak	Egunero edo ia egunero	10,7	4,2	14,6	9,6	5,1	2,2	7,4
	Gutxienez astean behin. Asteburuetan bakarrik	13,7	5,7	16,6	14,8	6,8	0,7	9,7
	Hilean behin	9,3	6,1	12,6	12,9	4,4	0,2	7,7
	Guztira	11,7	10,9	18,2	15,8	8,5	3,1	11,3
	Hilean behin baino gutxiago	9,4	9,6	16,2	11,6	9,7	2,4	9,5
	Inoiz ez	45,2	63,5	21,9	35,4	65,5	91,3	54,4
	Guztira	54,7	73,1	38,1	47	75,2	93,8	63,9
	GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

61. taula- Herritarrek bizikleta erabiltzeko duten maiztasuna, sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)



6. Ilustrazioa- Herritarrek bizikleta erabiltzeko duten maiztasuna, sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Lurraldearen arabera azterketak erakusten du Urola Kosta dela bizikleten ohiko erabiltzaileen ehunekorik handiena duena, eta nabarmen gaitzen du gipuzkoar guztientzako erregistratutako proportzioa (% 33,3 eta % 23,2, hurrenez hurren).

Debabarrena eta Bidasoa Beherea dira ohiko txirrindularien proportzio txikiena dutenak (% 15,1), eta Goierriekin batera (% 17,5) Gipuzkoako batez bestekoaren azpitik dauden hiru eskualdeak dira.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Ohiko txirrindulariak	Egunero edo ia egunero	3,8	5	7,7	11,5	4,9	9,6	19,4	9,9
	Astean 1-3 aldiz	11,3	10,1	15,8	13,3	12,6	16,1	13,9	13,3
	Guztira	15,1	15,1	23,5	24,8	17,5	25,7	33,3	23,2
Ohiko txirrindulariak ez direnak	Hilean 1-3 aldiz	7,4	4,8	10,2	7,1	7,6	7,8	7,7	7,4
	Hilean behin baino gutxiago	6,0	9,2	7,3	6,7	7,0	8,6	8,9	7,2
	Inoiz ez	71,5	70,9	58,9	61,4	68	57,9	50,2	62,2
	Guztira	84,9	84,9	76,4	75,2	82,6	74,3	66,8	76,8
GUZTIRA		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

62. taula- Herritarrek bizikleta erabiltzeko duten maiztasuna, eskualdearen arabera (%)

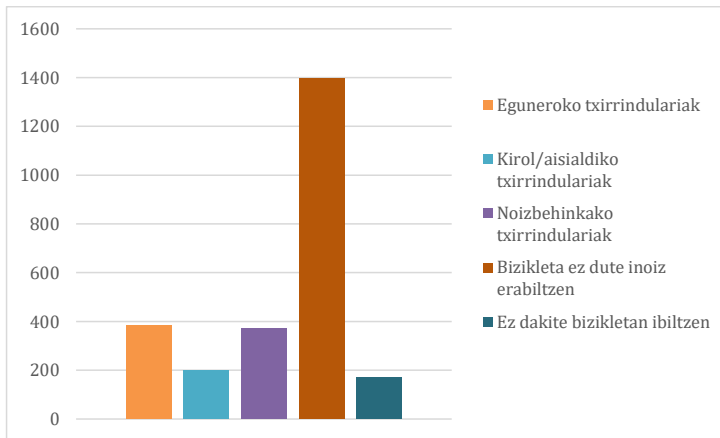
3.7 Bizikleta-erabiltzaileen tipologia

Bizikleta-erabiltzaileak multzokatzeko azterketa honetan erabili ditugun kategoriak egiteko, bizikleta erabiltzeko dituzten arrazoietan jarri dugu arreta:

- **Eguneroko txirrindulariak:** Ohiko erabiltzailetzat hartzen direnak dira (bizikleta astean behin erabiltzen dute gutxienez) eta bizikleta arrazoi hauengatik erabiltzen dute batik bat: lana, ikasketak, gestioak-erosketak edo adingabeen edo mendekotasuna duten pertsonen zaintza. Talde horren barruan sartzen da Gipuzkoako biztanleria osoaren % 15,3 eta gizonen proportzioa emakumeena baino handiagoa da.
- **Kirol/aisialdiko txirrindulariak:** Bizikletaren ohiko erabiltzaileak dira, baina bizikleta aisialdiagatik eta/edo kirola egiteko erabiltzen dute. Talde horren barruan sartzen da biztanleriaren % 7,9, gizonak emakumeen hirukoitza dira (% 11,5 eta % 4,5) eta ez dago alde esanguratsurik adin-tartearen arabera.
- **Noizbehinkako txirrindulariak:** Talde horren barruan egongo lirateke bizikleta astean behin baino gutxiagotan edo inoiz ere erabiltzen ez duten pertsonak, bizikletan ibiltzen jakin arren. Talderik jendetsuena da, biztanleriaren % 70,1 talde horren barruan egongo litzateke. Emakumeen bi heren baino gehixeago talde horren parte dira, eta adinari dagokionez, adin-tartea handitu ahala, handitu egiten da talde hori osatzen duten pertsonen kopurua: talderik gazteenean % 61,1ekoa da, eta pertsonarik nagusien multzoan, berriz, % 73,7.
- **Bizikleta ez dute inoiz erabiltzen:** Gipuzkoako 15 urteko edo gehiagoko biztanleen erdiak baino gehiagok (% 55,5) adierazi du bizikletan ibiltzen badakiela, baina ez du inoiz erabiltzen bere joan-etorrietan. Talde ugariena da, eta emakumeen proportzioa handiagoa da gizonekiko (% 59,1 eta % 51,6, hurrenez hurren). Talde hori osatzen duten pertsonen adinari dagokionez, ikus dezakegu adin-tarteak gora egin ahala

proportzioa handitu egiten dela, talde gazteenaren kasuan % 41,2 izanik eta adin-talde zaharrenaren kasuan % 67,4 izanik.

- **Ez dakite bizikletan ibiltzen:** Talde hau bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsona guztiek osatzen dute (biztanleriaren % 6,7). Lehen aipatu dugun moduan, emakumeen proportzioa gizonena baino handiagoa da, baita adineko pertsonena ere.



7. Ilustrazioa- Bizikletaren erabiltzailearen banaketa tipologiaren arabera

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Eguneroko txirrindulariak (lana, ikasketak, gestioak/erosketak eta zaintzak)	17,8	13,1	28,1	21,8	12,2	4,8	15,3
Kirol/aisialdiko txirrindulariak	11,5	4,5	8,4	7	8,8	7,9	7,9
Bizikletaren ohiko erabiltzaile guztiak	29,3	17,6	36,5	28,8	21	12,7	23,2
Noizbehinkako txirrindulariak	15,6	13,7	19,9	21,8	11,8	6,3	14,6
Bizikleta ez dute inoiz erabiltzen	51,6	59,1	41,2	47,2	60	67,4	55,5
Ez dakite bizikletan ibiltzen	3,6	9,7	2,4	2,2	7,1	13,6	6,7
Bizikletaren ohiko erabiltzaileak ez direnak, guztira	70,8	82,5	63,5	71,2	78,9	87,3	76,8
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

63. taula- Bizikleta-erabiltzaileen tipologia, sexuaren eta adinaren arabera (%)

Amaitutako ikasketen maila aztertzen badugu, Goi Mailako Batxilergoa duten pertsonen % 20,9 da eguneroko txirrindularien taldearen parte.

Ikasketen mailarik baxuena duten pertsonak osatzen dute, gehienbat, ohikoak ez diren txirrindularien taldeko gehiengo (% 88,8), eta aztertutako bost kolektiboen artean, ikasketarik

ez dutela adierazi duten pertsonen % 68,1 bizikletan ibiltzen badakitela baina inoiz erabiltzen ez dutela adierazi duten pertsonen taldean daude.

	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	Beste batzuk	Guztira
Eguneroko txirrindulariak (lana, ikasketak, gestioak/erosketak eta zaintzak)	6,7	11,1	13,1	20,9	18	0	15,3
Kirol/aisialdiko txirrindulariak	4,5	6,8	9,3	6,9	7,9	13,7	7,9
Bizikletaren ohiko erabiltzaile guztiak	11,2	17,9	22,4	27,8	25,9	13,7	23,2
Noizbehinkako txirrindulariak	8,2	9	14,4	14,9	18,8	11,2	14,6
Bizikleta ez dute inoiz erabiltzen	68,1	63,8	56,9	48,9	51,8	57,5	55,5
Ez dakite bizikletan ibiltzen	12,5	9,3	6,3	8,5	3,5	17,6	6,7
Bizikletaren ohiko erabiltzaileak ez direnak, guztira	88,8	82,1	77,6	72,3	74,1	86,3	76,8
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

64. taula- Bizikleta-erabiltzaileen tipologia, ikasketen arabera (%)

Urola Kostako eskualdea (% 26,1) da eguneroko txirrindulari gehien dituen, eta, gero, Donostialdea (% 17,7). Aldiz, Debarrena da eguneroko txirrindulari gutxien dituen (% 5,8).

	Bidasoa Behera	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Eguneroko txirrindulariak (lana, ikasketak, gestioak/erosketak eta zaintzak)	8,3	5,8	11,3	17,7	11,3	15	26,1	15,3
Kirol/aisialdiko txirrindulariak	6,8	9,4	12,3	7,1	6,2	10,7	7,2	7,9
Bizikletaren ohiko erabiltzaile guztiak	15,1	15,2	23,6	24,8	17,5	25,7	33,3	23,2
Noizbehinkako txirrindulariak	13,4	14	17,5	13,8	14,6	16,4	16,5	14,6
Bizikleta ez dute inoiz erabiltzen	61,5	58,8	56,4	55,3	61,6	50,7	44,4	55,5
Ez dakite bizikletan ibiltzen	9,9	12,1	2,5	6,1	6,3	7,2	5,7	6,7
Bizikletaren ohiko erabiltzaileak ez direnak, guztira	84,8	84,9	76,4	75,2	82,5	74,3	66,6	76,8
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

65. taula- Bizikleta-erabiltzaileen tipologia, eskualdearen arabera (%)

3.8 Garraio mota desberdinekin egindako bidaien maiztasuna, bizikleta erabiltzen duten pertsonen tipologiaren arabera

Eguneroko txirrindularien % 53,4k ia egunero erabiltzen du bizikleta, hau da, Gipuzkoako 15 urtetik gorako biztanleriaren % 8,2k dio egunero erabiltzen duela bizikleta. Kirol/aisialdiko txirrindularien kasuan, ehuneko hori % 22,2ra murrizten da.

Kirol/aisialdiko txirrindularien % 78,8 inguruk astean behin eta hiru aldiz artean erabiltzen du bizikleta, eguneroko txirrindularien kasuan, proportzio hori % 46,6ra jaisten da.

	Eguneroko txirrindulariak		Kirol/aisialdiko txirrindulariak	
	% 15,3	Erantzunak Guztira	% 7,9	Erantzunak Guztira
Egunero edo ia egunero	53,4	8,2	22,2	1,7
Astean 1-3 aldiz	46,6	7,1	77,8	6,1
GUZTIRA	100,0	18,4	100,0	7,9

66. taula- Bizikleta erabiltzeko egungo maiztasuna, txirrindulari motaren arabera (%)

Ohiko txirrindulari motaren arabera (eguneroko txirrindularia eta kirol/aisialdiko txirrindularia) gainerako garraio bideen erabilera aztertuz gero, honakoa azpimarratu behar da:

- Eguneroko txirrindulariak dira autoa gutxien erabiltzen dutenak eta garraio publikoan gehien mugitzen direnak.
- Kirol-txirrindulariak dira autoarekin eta motorrarekin gehien mugitzen direnak eta garraio publikoa gutxien erabiltzen dutenak.

		Eguneroko txirrindulariak	Kirol/aisialdiko txirrindulariak	Noizbehinkako txirrindulariak	Bizikleta ez du inoiz erabiltzen	Ez daki bizikletan ibiltzen
		% 15,3	% 7,9	% 14,6	% 55,5	% 6,7
Oinez	Egunero edo ia egunero (astean + 3 aldiz)	90,4	88,9	92,2	84,6	82,7
	Astean 1-3 aldiz	6,2	7,8	5,7	10,2	8,2
	Hilean 1-3 aldiz	1	1,3	1,3	2,2	2,8
	Hilean 1 gutxienez	1,3	0,4	0,3	0,9	0
	Inoiz ez	1,2	1,7	0,5	2,1	6,2
	GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Autoa	Egunero edo ia egunero (astean + 3 aldiz)	38,5	52	53,9	37,2	21,3
	Astean 1-3 aldiz	28,5	32,4	24,5	30,6	22,3
	Hilean 1-3 aldiz	13,4	7,9	10,5	12	18,2
	Hilean 1 gutxienez	2,3	0,7	2	6,1	12,3
	Inoiz ez	17,3	7	9,1	14	25,9
	GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Motorra	Egunero edo ia egunero (astean + 3 aldiz)	4,6	8	4,8	3,2	1,1
	Astean 1-3 aldiz	5,2	9,3	5,3	3,3	0,6
	Hilean 1-3 aldiz	2,7	3,1	2,8	1,3	0
	Hilean 1 gutxienez	3,6	3,9	3,5	1,3	1,6
	Inoiz ez	83,9	75,8	83,6	90,8	96,7
	GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Garraio publikoa	Egunero edo ia egunero (astean + 3 aldiz)	30	18	24,3	25,2	17,4
	Astean 1-3 aldiz	25,7	23,3	20,5	22,5	30,2
	Hilean 1-3 aldiz	22,2	24,4	21,5	25	30,9

		Eguneroko txirrindulariak	Kirol/aisialdiko txirrindulariak	Noizbehinkako txirrindulariak	Bizikleta ez du inoiz erabiltzen	Ez daki bizikletan ibiltzen
		% 15,3	% 7,9	% 14,6	% 55,5	% 6,7
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua	Hilean 1 gutxienez	10,7	15,1	19,4	10,9	6,9
	Inoiz ez	11,4	19,2	14,3	16,3	14,7
	GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	Egunero edo ia egunero (astean + 3 aldiz)	0,5	0,3	0,8	1,2	1,8
	Astean 1-3 aldiz	2,1	1	1,8	0,7	1,3
	Hilean 1-3 aldiz	0,2	0	0,6	0,3	0
	Hilean 1 gutxienez	3,2	1,5	1,3	1	0
	Inoiz ez	94	97,1	95,6	96,8	97
	GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

67. taula- Oinez, autoarekin, motorrearekin, garraio publikoarekin eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuarekin bidaiatzeko maiztasuna, bizikleta-erabiltzailearen tipologiaren arabera (%)

3.9 Bizikletan mugitzea, eguneroko eta aisialdiko txirrindularien arrazoen arabera

Bizikleta-erabiltzaileei (egunerokoak+kirol/aisialdikoak) eskatu zaie garraio bide hori erabiltzeko dituzten arrazoiak azaltzeko. Arrazoi askotarikoa izan daiteke, hau da, pertsona batek arrazoi bat baino gehiago izan ditzake bizikleta erabiltzeko (esaterako, batzuetan bere ikastetxera joateko eta bestetan erosketak egitera joateko). Hortaz, taulako ehunekoak % 100 baino altuagoak dira.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Lanagatik	22,3	26,7	14,2	32,4	30,2	3,6	24
Ikasketengatik	15,7	7,4	57,4	2,4	2,2	0	12,4
Gestioak/erosketak egiteko	45,4	47,8	52,4	46,4	47,9	36,1	46,3
Aisialdia/paseatzeko (kirolik ez)	74,7	84,4	74	86,5	75,2	66,4	78,4
Kirolagatik	65,4	27,9	45,6	39,1	63,9	69,2	50,8
Adingabeen eta/edo adinekoen zaintzagatik	8,3	36,5	1,3	38,4	10,8	2,0	19,3

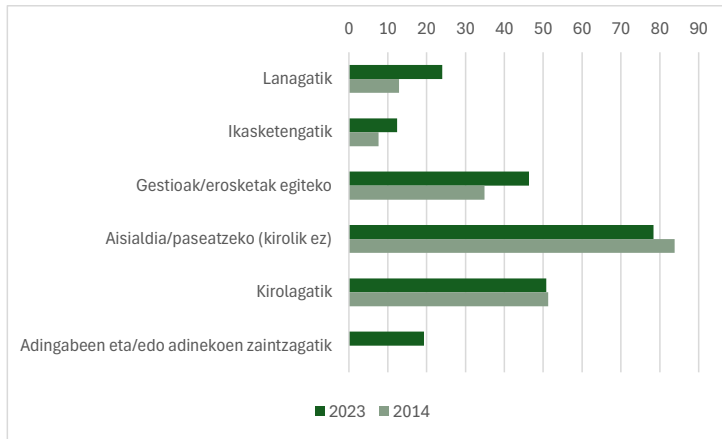
68. taula- Bizikletaren ohiko erabiltzaileak eta arrazoi hauetakoren bategatik erabiltzen dutenak (% 23,2), sexuaren eta adinaren arabera (%)

2014arekin alderatuta, bizikletaren erabilerak gora egin du "nahitaezko" bidaietan (lana, ikasketak eta erosketa-kudeaketak). Adingabeak eta/edo adinekoak zaintzeagatik egindako bidaiak ezin dira alderatu, 2014ko taulan jaso ez den arrazoi bat delako.

Aisialdi/paseoak (kirolik ez) eragindako bidaiari dagokienez, ikusten dugu bidaiari horien proportzioa nabarmen jaitsi dela 2014. urtearekiko, eta kirolak eragindako bidaiak, berriz, egonkor mantendu direla.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Lanagatik	12,5	13,6	3,9	18,3	10,8	-	12,9
Ikasketengatik	7,6	7,4	23,5	3,5	-	-	7,6
Gestioak/erosketak egiteko	36,3	32,6	45,1	30,5	33,3	42,9	34,9
Aisialdia/paseatzeko (kirolik ez)	79,9	90,5	79,1	86,1	82,4	82,1	83,8
Kirolagatik	60,4	36	59,5	51,9	42,6	32,1	51,3

69. taula- Bizikletaren ohiko erabiltzaileak eta arrazoi hauetakoren bategatik erabiltzen dutenak (% 36,1), sexuaren eta adinaren arabera. 2014ko emaitzak (%)



8. Ilustrazioa- Bizikletaren ohiko erabiltzaileak eta arrazoi hauetakoren bategatik erabiltzen dutenak, sexuaren eta adinaren arabera. 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Arrazoirik ohikoena da, alde handiarekin, aisialdiarekin lotutakoa (kirola ez), eta bigarren mailan daude kirola eta gestioak/erosketak. Hirugarren mailan daude lanagatik, ikasketengatik eta zaintzagatik egindako bidaiak.

Ikuspegi orokor hori oso bestelakoa da gizonen eta emakumeen bizikleta-erabilerari erreparatu gero. Izan ere, emakumeek zaintzarekin lotutako bidaia gehiago aipatzen dituzte, eta gizonek aldiz, kirolarekin lotutakoak.

Adinari dagokionez, arrazoiak adin-tarteen berezko jardura nagusiekin daude lotuta: ikasketek erabateko presentzia dute gazteen artean eta lanak 25 eta 64 urte bitarteko pertsonen artean.

Halaber, adierazgarria da kirola ez den aisialdia dela adin-tarte guztietan (adin-tarte altuenean izan ezik, non kirolak gairatzen baitu) eta bi sexuetan presentean dagoen arrazoiak.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Lanagatik	14,3	16,1	20,2	26,7	26,3	15,6	27,1	24
Ikasketengatik	0	6,7	3,5	20,2	0	17	2,8	12,4
Gestioak/erosketak egiteko	37,9	19,7	24,8	48,6	39,9	43	68,6	46,3
Aisialdia/paseatzeko (kirolik ez)	81,9	72,2	65,6	79,6	67,1	76,1	88,5	78,4
Kirolagatik	62,9	62	61,3	45,7	65,3	53,4	44,2	50,8
Adingabeen eta/edo adinekoen zaintzagatik	19,8	8,9	15,8	16,2	29,2	15,6	32,0	19,3

70. taula- Bizikletaren ohiko erabiltzaileak eta arrazoi hauetakoren bategatik erabiltzen dutenak (% 23,2), eskualdearen arabera (%)

Eskualdeen araberako arrazoiak direla eta, aisialdia da arrazoi nagusia guztietan, eta hortik aurrera arrazoiak gehiago aldatzen dira.

4 Bizikleta garraiobide gisa: modua eta arrazoiak

4.1 “Eguneroko” txirrindularien profil soziodemografikoa

Eguneroko txirrindularitzat hartu ditugun pertsonen taldearen (astean behin gutxienez bizikletan ibiltzen dira eta arrazoiak hauek dira: lanagatik, ikasketengatik, gestio/erosketengatik eta adingabeen edo nagusien zaintzagatik) profil soziodemografikoari dagokionez, honakoa nabarmendu dezakegu:

- Gizonen proportzioa emakumeena baino 12 puntu handiagoa da (% 56,1 eta % 49,9).
- Batez besteko adina 40,8 urtekoa da. Kolektibo horren % 70,6 50 urtetik beherakoa da.
- Pertsona horien % 54,1 Donostialdean bizi da. Ordezkaritzarik handiena duen hurrengo eskualdea Urola Kosta da, % 17,6rekin.
- % 63,5 lanean ari da eta % 18,7 ikasten.
- % 37,0k erdi- eta goi-mailako ikasketak egin ditu eta % 24,5ek Goi Mailako Batxilergoko titulazioa du. Soilik % 0,9k ez du inolako ikasketarik edo lehen mailatik beherako ikasketak ditu.

		Eguneroko txirrindularia % 15,3	Guztira % 100,0
Sexua	Gizona	56,1	48,2
	Emakumea	43,9	51,6
Adina	15-24 urte	22,2	12,1
	25-49 urte	48,4	34
	50-64 urte	20,5	25,7
	65 urte eta gehiago	8,9	28,2
	Batez besteko adina	40,8	50,91
Eskualdea	Bidasoa Beherea	5,8	10,7
	Debabarrena	2,8	7,5
	Debagoiena	6,3	8,6
	Donostialdea	54,1	46,9
	Goierri	6,8	9,2
	Tolosaldea	6,5	6,7
	Urola Kosta	17,6	10,4
Egungo okupazio nagusia	Langilea	63,5	50,5
	Ikaslea	18,7	9,6
	Etxeko langilea	2,5	2,6
	Langabea	2,9	4,6
	Erretiratua/Pentsioduna/Errentaduna	9,3	30
	Beste egoera batzuk	3,1	2,7
Amaitutako ikasketak	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	0,9	2,1
	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	14,7	20,2
	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	22,9	26,8
	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	24,5	18
	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	37	31,4
	Beste batzuk	0	1,2
	ED/EDE	0	0,3
	GUZTIRA	100,0	100,0

71. taula- Eguneroko txirrindularien edo garraibide gisa erabiltzen dutenen profil soziodemografikoa (%)

Eguneroko txirrindularien datuak 2014ko azterketako datuekin alderatzean, deigarria da kolektibo horren ehunekoaren gorakada (% 15,3, % 7,9ren aldean).

2014an, eguneroko txirrindularien bi heren gizonetakoak ziren; 2023an, ordea, alde hori nabarmen murriztu da, nahiz eta oraindik ere gizonak emakumeak baino gehiago izan, aldea ez da hain nabarmena.

Adinaren arabera azterketari dagokionez, ikusten dugu 2014an adin-talderik aurreratuenak (50-64 urte eta 65 urte eta gehiago) kolektiboaren % 18,2 zirela, eta azterlan honetan, berriz, % 29,4. Horrek esan nahi du kolektibo horren batez besteko adinak gora egin duela, 2014an 36,1 urte izatetik 2023an 40,8 urte izatera igaro baita.

		Eguneroko txirrindularia % 7,9	Guztira % 100,0
Sexua	Gizona	64,3	50
	Emakumea	35,7	50
Adina	15-24 urte	30,1	13,7
	25-49 urte	51,7	38,4
	50-64 urte	14	22,8
	65 urte eta gehiago	4,2	25
	Batez besteko adina	36,1	49,2
Eskualdea	Bidasoa Beherea	11,2	10,9
	Debabarrena	2,1	7,9
	Debagoiena	7,7	8,8
	Donostialdea	38,5	46,3
	Goierri	7	9,4
	Tolosaldea	9,1	6,7
	Urola Kosta	24,5	10,1
	Langilea	55,9	45,6
Egungo okupazio nagusia	Ikaslea	31,5	13,4
	Etxeko langilea	1,4	6,7
	Langabea	5,6	6,8
	Erretiratua/Pentsioduna/Errentaduna	5,6	27,4
	Beste egoera batzuk	-	0,1
Amaitutako ikasketak	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	2,1	10,1
	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	30,1	29,8
	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	14,7	20,7
	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	14,7	10,1
	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	38,5	29,1
	Beste batzuk	-	-
	ED/EDE	-	0,1
GUZTIRA		100,0	100,0

72. taula- Eguneroko txirrindularien edo garraio bide gisa erabiltzen dutenen profil soziodemografikoa, 2014ko emaitzak (%)

4.2 Bidaia nagusian egiten duten distantzia eta denbora

Ohiko bidaia baten joanekoa soilik kontuan hartuta, egindako batez besteko distantziak beharrezko kadentzia du 1,1 eta 3 kilometro arteko tartetik aurrera. Hala, pertsonen % 32,2k adierazi du hori dela egiten duen batez besteko distantzia. Aldiz, 3,1 eta 5 kilometro arteko tartea aipatzen du eguneroko txirrindularien % 28,2k. 5 kilometrotik gorako eta 10etik beherako distantziek eta 10 kilometrotik gorakoek antzeko pisua dute (% 17,3 eta % 15,7, hurrenez hurren). Aldiz, 1 kilometrotik beherako bidaia oso-oso gutxi dira (% 2,7 soilik).

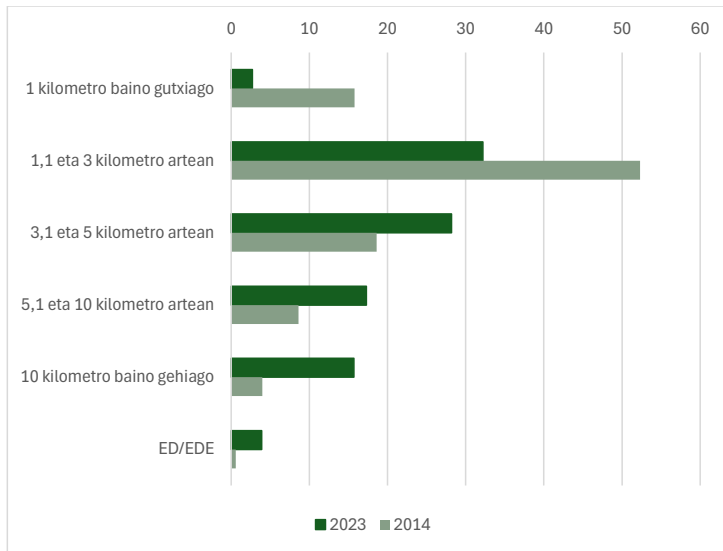
	Garraiobide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirrundulariak) (% 15,3)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
1 kilometro baino gutxiago	2,7	0,4
1,1 eta 3 kilometro artean	32,2	4,9
3,1 eta 5 kilometro artean	28,2	4,3
5,1 eta 10 kilometro artean	17,3	2,7
10 kilometro baino gehiago	15,7	2,4
ED/EDE	3,9	0,6
Guztira	100,0	15,3

73. taula- Bizikletarekin egiten duten bidaia nagusian zer distantzia egiten duten normalean (joaneko bidaia soilik) (%)

2023an, nabarmen handitu da bizikleta egunerokoan erabiltzen duten pertsonen ehunekoa, eta % 15,3ra iritsi da, 2014an erregistratutako % 7,9ekin alderatuta. Gainera, bizikletan normalean egiten dituzten distantziak handitu egin dira 2014az geroztik. Hazkunde hori % 10 ingurukoa da, 3,1 kilometrotik aurrerako distantzietan. Litekeena da bizikleta elektrikoaren erabilerak, ohiko bizikletak baino distantzia handiagoko joan-etorriak egiteko aukera ematen duenak, eragina izatea horretan.

	Garraiobide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirrundulariak) (% 7,9)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
1 kilometro baino gutxiago	15,8	1,3
1,1 eta 3 kilometro artean	52,3	4,2
3,1 eta 5 kilometro artean	18,6	1,5
5,1 eta 10 kilometro artean	8,6	0,7
10 kilometro baino gehiago	4	0,3
ED/EDE	0,6	0
Guztira	100	7,9

74. taula- Bizikletarekin egiten duten bidaia nagusian zer distantzia egiten duten normalean (joaneko bidaia soilik) 2014ko emaitzak (%)



9. Ilustrazioa- Bizikletarekin egiten duten bidaia nagusian zer distantzia egiten duten normalean (joaneko bidaia soilik), 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Ibilbide horiek egiteko, % 41,2k dio 20 minutu baino gehiago behar dituela, eta 5 eta 15 minutu arteko tartea da bigarren ohikoena (% 39,3).

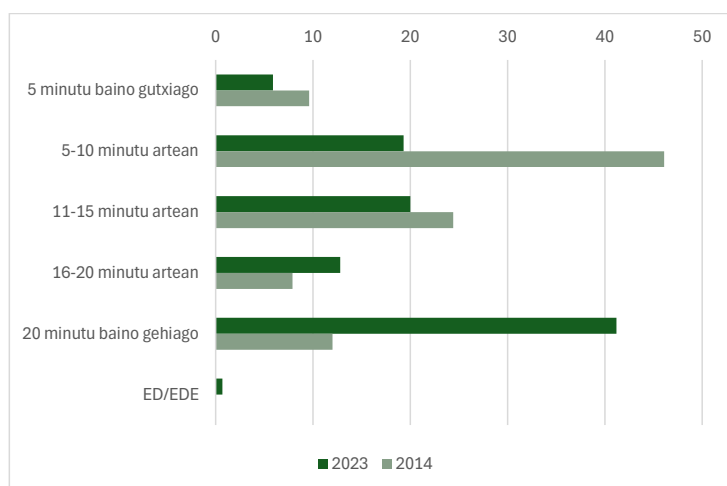
	Garraibide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirringulak) (% 15,3)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
5 minutu baino gutxiago	5,9	0,9
5-10 minutu artean	19,3	3,0
11-15 minutu artean	20,0	3,1
16-20 minutu artean	12,8	2,0
20 minutu baino gehiago	41,2	6,3
ED/EDE	0,7	0,1
Guztira	100,0	15,3

75. taula- Distantzia hori egiteko zenbat denbora behar duten (joaneko bidaia soilik) (%)

2014arekin alderatuta, denboran dauden aldeak bat datoz ibilbide luzeagoak egiten dituzten pertsonen kopuru handiagoarekin. Horrek azaltzen du distantzia laburretan bizikleta erabiltzen duten pertsonen ehunekoa murriztu den moduan, 2023an ere nabarmen murriztu dela 5 eta 10 minutu arteko bidaietarako erabiltzen duten pertsonen ehunekoa. Kontrara, igo egin da 20 minututik gorako bidaietarako bizikleta erabiltzen duten norbanakoen kopurua, eta % 41,2ra iritsi da 2023an, 2014ko % 12rekin alderatuta.

	Garraibide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirrindulariak) (% 7,9)	Biztanleria guztiari dagokionez (% 100,0)
5 minutu baino gutxiago	9,6	0,8
5-10 minutu artean	46,1	3,7
11-15 minutu artean	24,4	1,9
16-20 minutu artean	7,9	0,6
20 minutu baino gehiago	12	1
Guztira	100,0	7,9

76. taula- Distantzia hori egiteko zenbat denbora behar duten (joaneko bidaia soilik) 2014ko emaitzak (%)



10. Ilustrazioa- Distantzia hori egiteko zenbat denbora behar duten (joaneko bidaia soilik), 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

4.3 Kaskoaren erabilera eta erabilitako bizikleta mota

Garraibide gisa bizikleta erabiltzen duten pertsonen erdiak baino gehiagok (% 52,7) ez du kaskoa erabiltzen, % 47,3k, ordea, bai (hots, biztanleriaren % 7,2k).

	Garraibide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirrindulariak) (% 15,3)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
Bai	47,3	7,2
Ez	52,7	8,1
Guztira	100,0	15,3

77. taula- Bidaia horretan kaskoa erabili ohi dute (%)

2014an, bidaietarako kaskoa erabiltzen zuten eguneroko txirrindularien ehunekoa 2023ko ehunekoaren erdia baino gutxiago zen.

	Garraibide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirrindulariak) (% 7,9)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
Bai	20	1,6
Ez	79,4	6,3
Guztira	100	7,9

78. taula- Bidaia horretan kaskoa erabili ohi dute. 2014ko emaitzak (%)

Erabilitako bizikleta motari dagokionez, bizikleta garraibide gisa erabiltzen duen biztanleriaren zati handi batek BTT/Mountain Bike/Gravel bizikleta bat (% 35,9) edo hirikoa/paseokoa/hibridoa erabiltzen du (% 46,4).

	Garraibide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirrindulariak) (% 15,3)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
BTT / Mountain Bike / Gravel	39,5	6,0
Hirikoa / Paseokoa / Hibridoa	46,4	7,1
Errepidekoa / Lasterketakoa	9,9	1,5
Tolesgarria	1,7	0,3
Beste batzuk (karga-zikloak, jasota ez dagoen beste edozein mota)	2,6	0,4
Guztira	100,0	15,3

79. taula- Zer bizikleta mota erabiltzen duzu gehien zure bidaietan? (%)

Eguneroko txirrindulariek erabiltzen dituzten bizikleten % 14,7 elektrikoak dira; hots, biztanleriaren % 2,3 da hori.

	Garraibide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirrundulariak) (% 15,3)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
Bai	14,7	2,3
Ez	85,3	13,1
Guztira	100,0	15,3

80. taula- Bizikleta elektrikoa da? (%)

4.4 Eguraldi txarra eta bizikleta garraibide gisa erabiltzea

Bizikleta egunero erabiltzen duten pertsonen % 56,6k adierazi du eguraldi txarra dagoenean ez duela erabiltzen. Hortik aurrera, antzeko kopurua dute dezentetan (% 14,5) eta gutxitan (% 10,8) erabiltzen dutenek.

Beste muturrean, eguneroko erabiltzaileen kolektiboko % 18,1ek ez dio bizikleta erabiltzeari uzten, eguraldi txarra egin arren.

	Garraibide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirrundulariak) (% 15,3)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
Bai, beti	56,6	8,7
Bai, dezente aldiz	14,5	2,2
Bai, gutxitan	10,8	1,7
Ez, inoiz ez	18,1	2,8
ED/EDE	0,0	0,0
Guztira	100,0	15,3

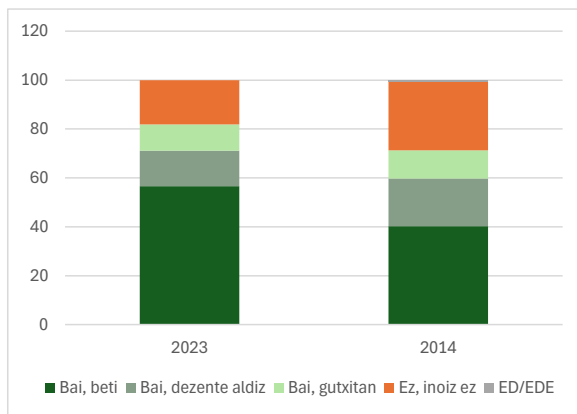
81. taula- Eguraldi txarraren ondorioz bizikleta erabiltzeari uzten diozu...? (%)

2014an, bizikleta garraibide gisa erabiltzen zuten pertsonen % 12k adierazi zuen eguraldi txarra eginez gero oso gutxitan uzten ziola bizikleta erabiltzeari. Eta ohiko erabiltzaileen taldeko % 28k erabiltzen jarraitzen zuen, eguraldi txarra egin arren. Hala ere, ehuneko hori % 18,1era murriztu da 2023an, eta horrek bizikleta gutxiago erabiltzen dela erakusten du.

Aurretik aipatutakoarekin kontrastatuz, 2014an, % 40k berretsi zuen eguraldi txarra eginez gero automatikoki uzten ziola bizikleta erabiltzeari. Ehuneko hori % 56,6ra igo da 2023an.

	Garraibide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirrundulariak) (% 7,9)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
Bai, beti	40,3	3,2
Bai, dezente aldiz	19,4	1,5
Bai, gutxitan	11,6	0,9
Ez, inoiz ez	28,1	2,2
ED/EDE	0,6	0,1
Guztira	100,0	7,9

82. taula- Eguraldi txarraren ondorioz bizikleta erabiltzeari uzten diozu...? 2014ko emaitzak (%)



11. Ilustrazioa- Eguraldi txarraren ondorioz bizikleta erabiltzeari uzten diozu...? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Hala, eguneroko txirrundulariak direnei eta eguraldi txarrarekin beti, dezentetan edo gutxitan bizikleta erabiltzeari uzten diotela adierazi duten pertsonen galdetu zaie ea zer beharko luketen bizikleta erabiltzen jarraitzeko. Hauek izan dira ateratako emaitzak:

- % 41,6 ez dago prest eguraldi txarrarekin bizikletan ibiltzen jarraitzeko.
- % 27,0k eguraldi txarrari aurre egiteko arropa/janzkera espezifikoa beharko luke.
- % 10,2k adierazi du bizikleta bideak ez hain arriskutsuak egon beharko lirakeela (irristatzen ez dutenak, putzurik gabe...).
- % 8,6k adierazi du helmugan arropaz aldatzeko leku bat izan beharko lukeela.

	Garraibide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari (eguneroko txirrundulariak) eta eguraldi txarrarekin bizikleta erabiltzeari uzten dionari dagokionez (% 12,5)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
Eguraldi txarrarentzako arropa/jantzi espezifikoa izatea	27,0	3,4
Eguraldi txarrarekin ibiltzeko bizikleta egokiagoa izatea	6,3	0,8
Bidegorriak ez hain arriskutsuak izatea (irristatzen ez dutenak, putzurik gabe...)	10,2	1,3
Helmugan arropaz aldatzeko leku egokia izatea	8,6	1,1
Helmugan bizikleta aparkatzeko leku babestua izatea	4,9	0,6
Ez dago prest eguraldi txarrarekin bizikletan ibiltzeko	41,6	5,2
Beste batzuk	1,3	0,2
Guztira	100,0	12,5

83. taula- Faktore hauetatik zein izango litzateke beharrezkoena eguraldi txarrarekin ere bizikleta erabiltzen jarraitzeko? (%)

Garrantzitsua da aipatzea 2014ko galdetegian "ED/EE" aukera bat zegoela eta egungo galdetegian ez dagoela presente. Hala ere, planteatutako baldintzak mantendu egin dira eta horrek aukera ematen du alderaketa batzuk egiteko.

2014arekin alderatuta, nabarmen igo da eguraldi txarrarekin bizikleta erabiltzeko prest ez dauden pertsonen kopurua. Bestalde, murriztu egin da helmugan arropaz aldatzeko leku egokia izatearen garrantzia.

	Garraibide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari (eguneroko txirrundulariak) eta eguraldi txarrarekin bizikleta erabiltzeari uzten dionari dagokionez (% 5,7)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
Eguraldi txarrarentzako arropa/jantzi espezifikoa izatea	24,4	1,4
Eguraldi txarrarekin ibiltzeko bizikleta egokiagoa izatea	2,3	0,1
Bidegorriak ez hain arriskutsuak izatea (irristatzen ez dutenak, putzurik gabe...)	16,9	1
Helmugan arropaz aldatzeko leku egokia izatea	25,1	1,4
Helmugan bizikleta aparkatzeko leku babestua izatea	9,5	0,5
Ez dago prest eguraldi txarrarekin bizikletan ibiltzeko	14	0,8
Beste batzuk	3,1	0,2
ED/EDE	4,8	0,3
Guztira	100,0	5,7

84. taula- Faktore hauetatik zein izango litzateke beharrezkoena eguraldi txarrarekin ere bizikleta erabiltzen jarraitzeko? 2014ko emaitzak (%)

4.5 Bizikleta garraibide gisa erabiltzearen abantailak, beste garraibide batzuekin alderatuta

Eguneroko txirindulariei galdetutakoan ea beste garraibide baten ordez bizikleta erabiltzeko arrazoiei zer nolako garrantzia ematen dioten, honakoa erantzun dute:

- % 95,6k garrantzi handia (% 67,1) edo dezentea (% 28,5) ematen dio bizikletan ibiltzearen erosotasunari.
- % 93,6k garrantzi handia (% 71,6) edo dezentea (% 22,0) ematen dio portaera osasungarria izateari.
- % 93,2k garrantzi handia (% 65,9) edo dezentea (% 27,3) ematen dio bizikletan ibiltzearen gozamenari.
- % 92,3k garrantzi handia (% 65,1) edo dezentea (% 27,2) ematen dio bizikleta-bidaiaren iraupenaren fidagarritasunari.
- % 88,8k garrantzi handia (% 63,7) edo dezentea (% 25,1) ematen dio bizikletan ibiltzearen azkartasunari.
- % 88,2k garrantzi handia (% 62,9) edo dezentea (% 25,3) ematen dio bizikletak ingurunean duen ingurumen-inpaktu txikiari.
- % 84,3k garrantzi handia (% 62,1) edo dezentea (% 22,2) ematen dio bizikletaren kostu ekonomiko txikiagoari.

	Bizikletan ibiltzearen azkartasuna	Bizikletaren kostu ekonomiko txikiagoa	Bizikletaren ingurumen-inpaktu txikiagoa (ez du kutsatzen)	Bizikletan ibiltzearen erosotasuna	Portaera osasungarria izatea	Bizikletan ibiltzearen gozamen handiagoa	Bizikleta-bidaiaren iraupenaren fidagarritasuna
	% 15,3	% 15,3	% 15,3	% 15,3	% 15,3	% 15,3	% 15,3
Garrantzi handia	63,7	62,1	62,9	67,1	71,6	65,9	65,1
Dezenteko garrantzia	25,1	22,2	25,3	28,5	22,0	27,3	27,2
Garrantzi handirik ez	8,1	9,3	5,9	3,1	4,7	4,9	5,2
Batere garrantzirik ez	2,9	5,9	5,8	1,1	1,7	1,9	2,2
ED/EDE	0,2	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2
Guztira	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

85. taula- Bizikleta garraibide gisa erabiltzen duten pertsonen kasuan (% 15,3), zer garrantzi dute zuretzat arrazoi hauek bizikleta beste garraibide batzuen ordez erabiltzeko garaian? (%)

Azterketa honetan, "Bizikleta-bidaiaren iraupenaren fidagarritasuna" aukera gehitu da. Hala ere, horrek ez du eragozten gainerako aukerak alderatu ahal izatea.

Emaitzei dagokienez, bizikleta erabiltzeko planteatutako arrazoi guztiei garrantzi handiagoa ematen zaie 2023an, 2014ko emaitzeekin alderatuta, horien artean, gehien handitu direnak bizikletaz joateko azkartasuna eta portaera osasungarria izatea dira.

	Bizikletan ibiltzearen azkartasuna	Bizikletaren kostu ekonomiko txikiagoa	Bizikletaren ingurumen-inpaktu txikiagoa (ez du kutsatzen)	Bizikletan ibiltzearen erosotasuna	Portaera osasungarria izatea	Bizikletan ibiltzearen gozamen handiagoa
	% 7,9	% 7,9	% 7,9	% 7,9	% 7,9	% 7,9
Garrantzi handia	33,5	39,4	52,6	44,3	45,6	42,3
Dezenteko garrantzia	42,5	36,9	35	42,4	41,7	37,7
Garrantzi handirik ez	18,8	17,8	8	10,2	9,4	13,6
Batere garrantzirik ez	5,2	4,9	4,4	2,6	3,3	6,4
ED/EDE	-	1	-	0,4	-	-
Guztira	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

86. taula- Bizikleta garraio bide gisa erabiltzen duten pertsonen kasuan (% 7,9), zer garrantzi dute zuretzat arrazoi hauek bizikleta beste garraio bide batzuen ordean erabiltzeko garaian? 2014ko emaitzak (%)

4.6 Bidaia konbinatuak

Eguneroko txirrindulari guztien % 10,5ek soilik adierazi du bizikleta trenean edo autobusean eraman ohi duela normalean edo maiz. % 20,1ek noizbehinka egiten du eta % 69,4k inoiz ez.

	Garraio bide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirrindulariak) (% 15,3)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
Bai, normalean	4,4	0,7
Bai, maiz	6,1	1,0
Bai, tarteka	20,1	3,1
Ez, inoiz ez	69,4	10,6
Guztira	100,0	15,3

87. taula- Bizikleta trenean edo autobusean eraman ohi duzu? (%)

% 8,0k normalean edo maiz aparkatzen du bizikleta tren- edo autobus-geltokietan, gero dagokion garraio bidea hartzeko. Eguneroko txirrindularien % 85,0ek adierazi du ez duela inoiz egiten, hots, biztanleriaren % 13,0k.

	Garraio bide gisa bizikleta erabiltzen duen biztanleriari dagokionez (eguneroko txirrindulariak) (% 15,3)	Biztanleriari guztiari dagokionez (% 100,0)
Bai, normalean	3,2	0,5
Bai, maiz	4,8	0,8
Bai, tarteka	7,0	1,1
Ez, inoiz ez	85,0	13,0
Guztira	100,0	15,3

88. taula- Bizikleta tren- edo autobus-geltokian aparkatu ohi duzu gero trena edo autobusa hartzeko?

5 Bizikleta garraibide gisa ez erabiltzeko arrazoiak eta egiteko interesa

5.1 Bizikleta garraibide gisa erabiltzearen abantailak, beste garraibide batzuekin alderatuta

Aurreko ataletan bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsonen eta "eguneroko txirrindulari" gisa definitu ditugunen profil soziodemografikoa aztertu da. Orain, bizikleta garraibide gisa ez erabiltzeko arrazoiak aztertzeko funtsezkoak diren beste hiru kolektiboren ezaugarriak aztertuko ditugu.

Alde batetik, normalean bizikleta erabiltzen duten, baina ez garraiorako, baizik eta aisialdiatik/kirolagatik erabiltzen duten pertsonen ezaugarriak aztertuko ditugu ("kirol/aisialdiko txirrindulariak" esango diegu).

Bestalde, bizikletan ibiltzen jakin arren normalean erabiltzen ez duten pertsonen (astean behin baino gutxiagotan) ezaugarriak aztertuko ditugu. Kolektibo horri "noizbehinkako txirrindulariak" esango diogu.

Eta azkenik, bizikletan ibiltzen jakin arren bizikleta inoiz erabiltzen ez duten biztanleak bereiziko ditugu Azken kolektibo horri "bizikleta inoiz ez du erabiltzen" esango diogu.

"Noizbehinkako" txirrindularien ezaugarri demografikoak, Gipuzkoako 15 urteko eta gehiagoko biztanleen % 14,6 direnak, honakoak dira:

- % 51,3 gizonezkoak dira eta % 48,3 emakumezkoak.
- Batez besteko adina 44,5 urtekoa da (batez besteko adin orokorra baino 6 urte gutxiago, 50,9 urtekoa baita). % 67,1ek 49 urte edo gutxiago ditu.
- % 64,4 langileak dira eta % 15,5 erretiratuak/pentsiodunak/errentadunak.
- % 44,3 Donostialdean bizi da eta kategoria honetan ordezkariarik txikiena duen eskualdea Tolosaldea da, kolektibo horretako pertsonen % 7,2 soilik bizi da eskualde horretan.
- Erdi-mailako eta goi-mailako ikasketak amaitutako pertsonen proportzio handiena duen kolektiboa da (% 40,4), 15 urteko edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleria osoaren 9 puntu gaineratik.

"Kirol/aisialdiko txirrindularien" ezaugarri demografikoak honakoak dira:

- 15 urte eta gehiagoko Gipuzkoako biztanleriaren % 12,1 dira.
- Gehiengoa (% 70,4) gizonezkoak dira.
- Kolektibo horren batez besteko adina 51,1 urtekoa da. Kolektibo horren % 43,0 50

urtetik beherakoa da eta gainerako % 57,0ak adin hori gainditzen du.

- Kolektibo horren erdia (% 50,8) langilea da eta % 32,1 erretiratuak/pentsiodunak eta/edo errentadunak dira.
- Talde hori osatzen duten pertsonen % 42,5 Donostialdean bizi da. Ordezkaritzarik handiena duten beste eskualdeak hauek dira, baina distantzia handira: Debagoiena % 13,5) eta Urola Kosta % 9,5).
- Kolektibo horretan dago lanbide-heziketako ikasketak dituzten pertsonen proportziorik handiena (% 31,8), 5 puntu biztanleria osoaren gainetik.

"Bizikleta inoiz ez du erabiltzen" taldearen karakterizazio soziodemografikoari dagokionez, Gipuzkoako 15 urteko edo gehiagoko biztanleen % 55,5 dira, eta honako hauek dira daturik aipagarrienak:

- Kolektibo hori osatzen duten pertsonen erdia baino zertxobait gehiago emakumeak dira (% 55,0).
- Kolektiboaren batez besteko adina 54 urtekoa da. Talde horren % 62,1 50 urtetik gorakoa da.
- Kolektiboaren ia erdia (% 46,2) lanean ari da; % 36,1 erretiratuak, pensiodunak eta/edo errentariak dira, eta % 5,1ek dio langabezian dagoela.
- Talde hori osatzen duten pertsonen % 46,8 Donostialdean bizi dira. Kolektibo horren ordezkaritza txikiena duen eskualdea Tolosaldea da (% 6,1).
- Amaitutako ikasketen arabera banaketa biztanleriaren banaketa orokorraren nahiko antzekoa da.

		Eguneroko txirrundulariak	Kirol/aisialdiko txirrundulariak	Noizbehinkako txirrundulariak	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen	Ez daki bizikletan ibiltzen	Guztira
		% 15,3	% 7,9	% 14,6	% 55,5	% 6,7	% 100,0
Sexua	Gizona	56,1	70,4	51,3	44,9	25,8	48,2
	Emakumea	43,9	29,3	48,3	55,0	74,2	51,6
Adina	15-24 urte	22,2	12,9	16,5	9,0	4,4	12,1
	25-49 urte	48,4	30,1	50,6	28,9	11,3	34,0
	50-64 urte	20,5	28,9	20,8	27,8	27,2	25,7
	65 urte eta gehiago	8,9	28,2	12,1	34,3	57,2	28,2
	Batez besteko adina	40,8	51,1	44,5	54,0	62,2	50,9
Eskualdea	Bidasoa Beherea	5,8	9,3	9,8	11,9	15,9	10,7
	Debabarrena	2,8	9,0	7,2	8,0	13,6	7,5
	Debagoiena	6,3	13,5	10,3	8,7	3,2	8,6
	Donostialdea	54,1	42,5	44,3	46,8	42,7	46,9
	Goierri	6,8	7,2	9,2	10,2	8,6	9,2
	Tolosaldea	6,5	9,1	7,5	6,1	7,1	6,7
	Urola Kosta	17,6	9,5	11,7	8,3	8,8	10,4
Egungo okupazio nagusia	Langilea	63,5	50,8	64,7	46,2	24,7	50,5
	Ikaslea	18,7	9,1	11,7	7,6	1,9	9,6
	Etxeko langilea	2,5	1,2	2,3	2,4	6,1	2,6
	Langabea	2,9	4,2	4,1	5,1	5,4	4,6
	Erretiratu/Pentsioduna/Errentaduna	9,3	32,1	15,5	36,1	56,6	30,0
Amaitutako ikasketak	Beste egoera batzuk	3,1	2,7	1,7	2,5	5,3	2,7
	Bat ere ez, lehen mailakoak baino axuagoak	0,9	1,2	1,2	2,6	3,9	2,1
	Lehen Hezkuntza, Batxilergo inarrizkoa, OHO, DBH	14,7	17,6	12,4	23,3	28,1	20,2
	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu abeko ikasketak	22,9	31,8	26,3	27,5	25,0	26,8
	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	24,5	15,7	18,4	15,9	22,8	18,0
	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	37,0	31,6	40,4	29,3	16,3	31,4
	Beste batzuk	0,0	2,1	0,9	1,3	3,2	1,2
ED/EDE	0,0	0,0	0,4	0,2	4,6	2,4	
GUZTIRA		100,0	100,0	100,0		100,0	100,0

89. taula- Bizikletarekin lotuta, kolektiboen profil soziodemografikoa (%)

5.2 Bizikleta garraibide gisa aurretiaz erabiltzea

Bizikleta inoiz erabiltzen ez duten edo bizikletan ibiltzen jakin arren astean behin baino gutxiago erabiltzen duten (noizbehinkako erabiltzaileak) eta aisialdiko arrazoiengatik normalean erabiltzen duten pertsonak (kirol/aisialdiko txirrundularia) 15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleria osoaren % 78,0 dira.

“Noizbehinkako erabiltzaile” kategoriaren barruan dauden pertsonen % 36,0k erabili izan du bizikleta garraibide gisa iraganean ikasketengatik, lanagatik, gestio/erosketengatik eta adingabeen eta adinekoen zaintzagatik. Aldiz, “kirol/aisialdiko txirrundularien” kolektiboa osatzen duten pertsonen kasuan ehuneko hori apur bat handiagoa da, % 44,4. “Bizikleta inoiz ez du erabiltzen” taldeko proportzioari dagokionez, ehuneko hori % 42,5ekoa da.

Hortaz, egun garraibide gisa bizikletarik erabiltzen ez duten (lanerako, ikasketetarako, gestio/erosketetarako edo adingabeen edo adinekoen zaintzarako) Gipuzkoako biztanleria osoaren % 32,4k erabili izan du iraganean arrazoi horietarako.

	Noizbehinkako txirrindulariak % 14,6	Kirol/aisialdiko txirrindulariak % 7,9	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen % 55,5	Kirol/aisialdiko txirrindulariak + noizbehinkako txirrindulariak + bizikleta inoiz ez du erabiltzen % 78,0	Erantzunak, guztira
Bai	36	44,4	42,5	41,5	32,4
Ez	42,0	55,6	57,4	54,3	42,4
ED/EDE	22,0	0,0	0,1	4,2	3,3
Guztira	100,0	100,0		100,0	78,0

90. taula- Iraganean, erabili izan duzu bizikleta garraibide gisa (lanerako, ikasketetarako, enkarguetarako...) maiz (hau da, astean behin gutxienez)? (%)

Gizonak eta gazteenak zein adin nagusikoenak dira iraganean bizikleta garraibide gisa erabiltzen zutela gehien adierazi dutenak (lanagatik, ikasketengatik, gestio/erosketengatik eta adingabeen/nagusien zaintzengatik).

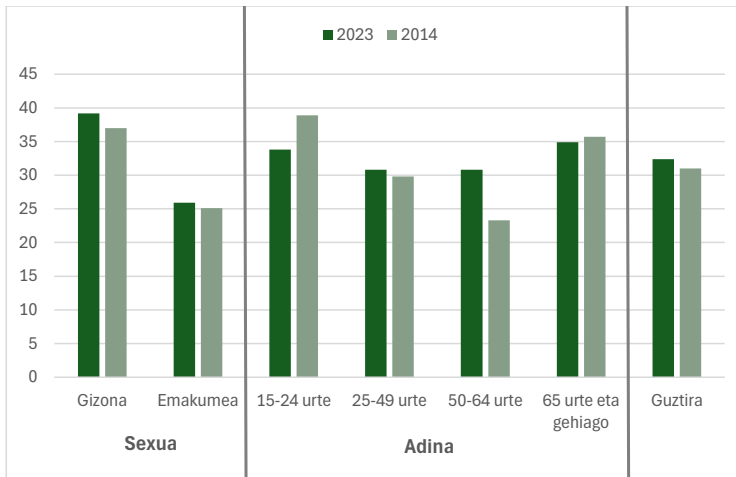
	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Iraganean bizikleta garraibide gisa nahiko maiz erabili duten pertsonak	39,2	25,9	33,8	30,8	30,8	34,9	32,4

91. taula- Iraganean bizikleta garraibide gisa nahiko maiz erabili duten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera (%)

2014ko datuak aztertuz gero, ikusiko dugu oro har 2023ko joera bera dagoela. Iraganean bizikleta garraibide gisa erregulartasun apur batekin erabili duten pertsonen proportzioa oso antzekoa da (% 31,0 eta % 32,4). Sexuen araberako proportzioa ere egonkor mantendu da, eta 2023an adin-tarte gazteena (15-24 urte) osatzen duten pertsonen ehunekoaren jaitsiera baino ez dugu ikusten alde esanguratsu gisa; izan ere, adin-tarte horretan 5 puntu jaitsi da 2014. urtearekin alderatuta, eta 50-64 urteko adin-tartean, berriz, 7 puntu baino gehiago igo da.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Iraganean bizikleta garraibide gisa nahiko maiz erabili duten pertsonak	37	25,1	38,9	29,8	23,3	35,7	31

92. taula- Iraganean bizikleta garraibide gisa nahiko maiz erabili duten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)



12. Ilustrazioa- Iraganean bizikleta garraio bide gisa nahiko maiz erabili duten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Horri dagokionez, ez dago alde handirik eskualdeen artean. Tolosaldea eta Goierri dira erabiltzaile ohien ehunekorik handiena dutenak, % 38,1, eta Debabarrena txikiena duena, % 27,4.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Iraganean bizikleta garraio bide gisa nahiko maiz erabili duten pertsonak	35,9	27,4	34,6	30,4	38,1	38,1	31,0	32,4

93. taula- Iraganean bizikleta garraio bide gisa nahiko maiz erabili duten pertsonak, eskualdearen arabera (%)

5.3 Bizikleta garraio bide gisa ez erabiltzeko arrazoiak

Bizikleta ohiko edo eguneroko garraio bide gisa erabiltzen ez duten herritarrek (noizbehinkako erabiltzailea, kirol/aisialdiko txirridularia, eta bizikleta inoiz ez du erabiltzen) planteatutako arrazoi nagusiak hauek dira, ordena honetan:

1. Eguraldi txarra (klimatologia): Kolektiboaren % 74,5ek garrantzi handia edo dezentea ematen dio horri; hots, Gipuzkoako 15 urte edo gehiagoko biztanleria osoaren % 58,1ek.
2. Trafikoaren arriskua, istripu-arriskua: Kolektiboaren % 62,6k garrantzi handia edo dezentea ematen dio horri; hots, biztanleria osoaren % 48,8k.
3. Bizikleta norberarentzako garraio bide egokia ez dela pentsatzea: Aztertutako % 56,8k

uste du baieztapen hori oso edo nahiko garrantzitsua dela, hau da, biztanleriaren % 44,3k.

4. Orografia (aldapak): Kolektiboaren % 54,3k garrantzi handia edo dezentea ematen dio horri; hots, Gipuzkoako 15 urte edo gehiagoko biztanleria osoaren % 42,4k.
5. Sasoi fisiko eza, osasun-arazoak eta adina: Baieztapen hori oso edo nahiko garrantzitsua dela dio aztertutako kolektiboaren % 51,1ek, hau da, biztanleria osoaren % 39,9k.
6. Txirindularientzako erraztasunen falta (bizikleta bideak, aparkalekuak, lekua etxean...): Kolektiboaren % 50,4k garrantzi handia edo dezentea ematen dio horri; hots, biztanleria osoaren % 39,3k.
7. Nagi fisikoa: Nagi fisikoa oso garrantzitsua da kolektiboaren % 44,5rentzat, hau da, biztanleriaren % 34,7rentzat.
8. Bizikleta erabiltzeko trebetasunik ez izatea: Aztertutako kolektiboaren % 43,1ek garrantzi handia edo dezentea ematen dio arrazoi horri. Datu hori 15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleria guztiaren % 33,6 da.
9. Egin beharreko distantzia: Kolektiboaren % 42,8k garrantzi handia edo dezentea ematen dio horri; hots, biztanleria osoaren % 33,3k.
10. Bizikleta beste garraio bide batzuekin konbinatzeko zailtasuna (autobusa, tren...): Aztertutako kolektiboaren % 40,7rentzat oso edo nahiko garrantzitsua da baieztapen hori; hots, biztanleriaren % 31,7rentzat.
11. Bizikleta lapurtzeko beldurra: Kolektiboaren % 30,9k garrantzi handia edo dezentea ematen dio horri; hots, Gipuzkoako 15 urte edo gehiagoko biztanleria osoaren % 24,1ek.

		Noizbehinkako txirrundulariak	Kirol/aisialdiko txirrundulariak	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen	GUZTIRA	
		% 14,6	% 7,9	% 55,5	% 78,0	Erantzunak Guztira % 100,0
Sasoi fisiko eza, osasun-arazoak, adina	Handia	14,6	28,3	36,8	31,8	24,8
	Dezentea	12,7	24,5	20,3	19,3	15,0
	GUZTIRA	27,5	52,8	57,1	51,1	39,9
Trafikoaren arriskua, istripu-arriskua	Handia	22,0	30,0	41,5	36,6	28,5
	Dezentea	24,1	27,8	26,2	26,0	20,2
	GUZTIRA	46,1	57,8	67,7	62,6	48,8
Eguraldi txarra	Handia	33,9	40,7	42,7	40,9	31,9
	Dezentea	28,7	32,1	35,1	33,6	26,2
	GUZTIRA	62,6	72,8	77,8	74,5	58,1
Txirrundularientzako erraztasunen falta (bidegorriak, aparkalekuak, lekua etxean...)	Handia	20,6	21,5	27,0	25,3	19,7
	Dezentea	23,8	27,4	25,1	25,1	19,6
	GUZTIRA	44,4	48,9	52,1	50,4	39,3
Orografia (aldapak)	Handia	20,1	28,7	33,2	30,2	23,6
	Dezentea	20,6	21,8	25,3	24,1	18,8
	GUZTIRA	40,7	50,5	58,5	54,3	42,4
Egin beharreko distantzia	Handia	16,0	19,2	22,2	20,7	16,2
	Dezentea	20,6	20,8	22,6	22,0	17,2
	GUZTIRA	36,6	40,0	44,8	42,8	33,3
Bizikleta erabiltzeko trebetasunik eza	Handia	11,7	22,3	28,9	24,9	19,5
	Dezentea	12,2	19,0	19,6	18,1	14,1
	GUZTIRA	23,8	41,3	48,5	43,1	33,6
Bizikleta lapurtzeko beldurra	Handia	11,1	14,3	15,3	14,4	11,2
	Dezentea	13,0	13,5	17,9	16,5	12,9
	GUZTIRA	24,1	27,8	33,2	30,9	24,1
Nagi fisikoa	Handia	17,3	22,3	26,3	24,2	18,9
	Dezentea	17,9	24,6	20,2	20,2	15,8
	GUZTIRA	35,2	46,9	46,5	44,5	34,7
Bizikleta beste garraio bide batzuekin konbinatzeko zailtasuna (autobusa, tren...)	Handia	14,6	17,6	20,2	18,9	14,7
	Dezentea	19,8	21,1	22,4	21,8	17,0
	GUZTIRA	34,4	38,7	42,6	40,7	31,7
Bizikleta norberarentzako garraio bide egokia ez dela pentsatzea	Handia	29,8	37,5	44,9	41,3	32,2
	Dezentea	14,6	17,2	15,5	15,5	12,1
	GUZTIRA	44,4	54,7	60,4	56,8	44,3

94. taula- Zer garrantzi dute zuretzat (handia eta dezentea) egunerokoan bizikleta (garraio bide gisa) ez erabiltzeko alderdi hauek? (%)

Bizikleta garraio bide gisa egunerokoan erabiltzen ez dutenen kasuan emakumeak gizonak baino gehiago dira, planteatutako arrazoi guztiei garrantzi handia edo dezentea gehiago ematen baitiete, baina alderik handiena trafikoaren arrisku-kasuetan, orografian eta eguraldi txarrean dago. Gizonen ehuneko emakumeena baino apur bat handiagoa den kasu bakarra sasoi fisikorik ezaren eta osasun-arazoaren kasua da.

Bizikleta ez erabiltzeko arrazoiei dagokienez, biztanleriaren adinak gora egin ahala, eragozpen gehiago sortzen dira, eta bereziki nabarmenak dira sasoi fisikoa/osasun arazoak/adina, trafikoaren arriskua eta istripu-arriskua, eta erabiltzeko gaitasun falta itemak.

Biztanleriarik gazteena da bizikleta ez erabiltzeko arrazoi gisa nagi fisikoa gutxien aipatzen duena.

25-49 urte bitarteko biztanleria da bizikleta ez erabiltzeko arrazoi gisa bizikleta lapurtzeko beldurra gutxien aipatzen duena.

		Sexua		Adina				Guztira
		Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Sasoi fisiko eza, osasun-arazoak, adina	Handia	26,0	23,8	8,2	14,6	28,1	41,1	24,8
	Dezentea	14,5	15,5	15,7	12,1	19,5	14,2	15,0
	GUZTIRA	40,5	39,3	23,9	26,8	47,6	55,3	39,9
Trafikoaren arriskua, istripu-arriskua	Handia	23,6	33,3	18,4	23,4	35,9	32,5	28,5
	Dezentea	19,2	21,3	15,1	22,0	21,8	19,1	20,2
	GUZTIRA	42,8	54,6	33,4	45,3	57,7	51,6	48,8
Eguraldi txarra	Handia	27,3	36,2	25,6	29,9	42,5	27,1	31,9
	Dezentea	25,6	26,6	23,0	27,1	23,6	28,8	26,2
	GUZTIRA	52,9	62,8	48,5	57,0	66,2	56,0	58,1
Txirrindularientzako erraztasunen falta (bidegorriak, aparkalekuak, lekua etxean...)	Handia	15,3	23,9	16,1	21,5	22,9	16,2	19,7
	Dezentea	18,8	20,2	21,6	19,4	23,8	15,0	19,6
	GUZTIRA	34,2	44,1	37,7	40,9	46,7	31,2	39,3
Orografia (aldapak)	Handia	20,2	26,7	11,5	21,7	31,1	24,3	23,6
	Dezentea	17,0	20,5	21,3	19,0	19,8	16,5	18,8
	GUZTIRA	37,2	47,2	32,8	40,8	50,9	40,8	42,4
Egin beharreko distantzia	Handia	14,7	17,6	13,8	17,5	19,9	12,1	16,2
	Dezentea	15,7	18,5	15,4	17,8	20,9	13,9	17,2
	GUZTIRA	30,4	36,1	29,2	35,3	40,8	26,0	33,3
Bizikleta erabiltzeko trebetasunik eza	Handia	15,5	23,2	10,5	9,2	28,7	27,1	19,5
	Dezentea	12,7	15,5	12,5	12,9	15,1	15,5	14,1
	GUZTIRA	28,1	38,6	23,0	22,1	43,9	42,6	33,6
Bizikleta lapurtzeko beldurra	Handia	8,1	14,2	10,2	8,1	17,6	9,8	11,2
	Dezentea	12,6	13,2	17,0	10,4	16,7	10,5	12,9
	GUZTIRA	20,7	27,5	27,2	18,5	34,3	20,4	24,1
Nagi fisikoa	Handia	16,2	21,4	16,4	15,5	26,7	16,9	18,9
	Dezentea	16,0	15,5	12,8	16,5	18,7	13,5	15,8
	GUZTIRA	32,3	36,9	29,2	32,0	45,4	30,4	34,7
Bizikleta beste garraiobide batzuekin konbinatzeko zailtasuna (autobusa, trena...):	Handia	11,3	18,0	13,8	11,7	20,9	13,2	14,7
	Dezentea	17,8	16,2	18,7	17,4	18,7	14,1	17,0
	GUZTIRA	29,1	34,2	32,5	29,1	39,6	27,3	31,7
Bizikleta norberentzako garraiobide egokia ez dela pentsatzea	Handia	30,4	34,0	16,1	32,6	32,0	38,8	32,2
	Dezentea	13,4	10,9	13,8	12,7	14,2	8,7	12,1
	GUZTIRA	43,8	44,9	29,8	45,3	46,2	47,5	44,3

95. taula- Egunerokoan bizikleta (garraiobide gisa) ez erabiltzeko alderdi hauei garrantzi handia edo dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera (%)

2014an, emakumeak nabarmentzen ziren gizonen gainetik, bizikleta ez erabiltzeko lurraldearen orografiarekin, nagi fisikoarekin eta bizikletan ibiltzeko gaitasun faltarekin lotutako gaietan. Zehazki, bizikleta erabiltzeko gaitasun falta izan da bi generoen arteko desberdintasun gehien sortu dituen faktorea.

2014an, 2023an bezala, biztanleriaren adinak gora egin ahala, igo egiten zen bizikleta erabiltzeko eragozpen gehiago izateko joera. Hori bereziki agerikoa da arlo hauetan: sasoi fisikorik eza, bizikleta garraibide egokia ez dela pentsatzea eta erabiltzeko gaitasun falta.

		Sexua		Adina				Guztira
		Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Sasoi fisiko eza, osasun-arazoak, adina	Handia	18,6	21,2	7,7	9,7	20,4	41,6	19,9
	Dezentea	19,9	16,2	17,8	18,4	20,9	15,3	18,1
	GUZTIRA	38,4	37,5	25,5	28,1	41,4	56,9	38
Trafikoaren arriskua, istripu-arriskua	Handia	24,2	24,1	18,1	22	30,7	25,1	24,2
	Dezentea	28	25	21,4	31,1	24,4	23,9	26,5
	GUZTIRA	52,2	49,1	39,5	53	55,1	49	50,6
Eguraldi txarra	Handia	25,4	27	24,3	31,1	24,8	21,1	26,2
	Dezentea	32,5	25,1	37,2	32,8	26,8	20	28,8
	GUZTIRA	57,9	52,2	61,5	63,9	51,6	41,1	55,1
Txirrindularientzako erraztasunen falta (bidegorriak, aparkalekuak, lekua etxean...)	Handia	16,2	16,9	15,4	21,7	15,9	10	16,6
	Dezentea	23,8	20,4	24,3	24,9	22,4	16,4	22,1
	GUZTIRA	40	37,3	39,7	46,5	38,3	26,4	38,7
Orografia (aldapak)	Handia	19,4	22,7	16,5	21	23,4	21,3	21
	Dezentea	20,9	19,6	19,4	23,4	19	16,9	20,2
	GUZTIRA	40,3	42,2	35,9	44,4	42,3	38,1	41,3
Egin beharreko distantzia	Handia	19,3	16,9	18,2	21,8	17,7	12,6	18,1
	Dezentea	21,4	16,8	23,5	22	15,8	15,5	19,1
	GUZTIRA	40,7	33,7	41,7	43,8	33,5	28,2	37,2
Bizikleta erabiltzeko trebetasunik eza	Handia	11,4	16,9	6,9	11,1	16,6	20,4	14,2
	Dezentea	13,9	17,6	10,9	15,9	16,8	17,5	15,8
	GUZTIRA	25,3	34,4	17,7	27	33,4	37,9	30
Bizikleta lapurtzeko beldurra	Handia	6,4	8,1	8,5	7,5	5,8	7,6	7,3
	Dezentea	14,7	13,7	19	14,6	14,1	10,7	14,2
	GUZTIRA	21,1	21,8	27,5	22,1	20	18,2	21,4
Nagi fisikoa	Handia	11,4	14,9	15,4	14,6	14,8	8,2	13,2
	Dezentea	22,4	20,3	27,5	23,1	19,9	16,4	21,3
	GUZTIRA	33,9	35,2	42,9	37,7	34,6	24,7	34,5
Bizikleta beste garraibide batzuekin konbinatzeko zailtasuna (autobusa, tren...)	Handia	9,8	11,2	13,8	13,2	9,5	5,8	10,5
	Dezentea	22,2	18,2	31,2	22,7	18	12,4	20,2
	GUZTIRA	32	29,4	44,9	35,9	27,5	18,2	30,7
Bizikleta garraibide egokia ez dela pentsatzea	Handia	22,4	21,3	12,1	18,4	26,3	28,4	21,8
	Dezentea	13,9	12,9	11,3	15,1	11,7	13,6	13,4
	GUZTIRA	36,3	34,2	23,5	33,5	38	42	35,2

Comentado [SE2]: Gehitutako taula 28

96. taula- Egunerokoa bizikleta (garraibide gisa) ez erabiltzeko alderdi hauei garrantzi handia edo dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera. 2014ko emaitzak (%)

Urola Kostako biztanleria da bizikleta ez erabiltzeko arrazoi guztiak hein txikienean adierazi dituena, bizikleta beste garraibide batzuekin uztartzeko zailtasunen kasuan izan ezik. Kasu horretan, Donostialdea da erantzunik txikiena eman duena.

Debarrena eskualdea da bizikleta ez erabiltzeko arrazoi gisa trafikoaren arriskua, txirrindularientzako erraztasun falta eta orografia gehien aipatu dituena.

Goierriko eskualdea da bizikleta erabiltzeari uzteko arrazoi gisa bizikleta lapurtzeko beldurra, nagi fisikoa eta bizikleta beste garraio bide publiko batzuekin uztartzeko zailtasuna gehien aipatu dituen eskualdea.

Bidasoa Beherea da eguneroko bidaietan bizikleta ez erabiltzeko sasoi fisikoa, osasun-arazoak eta adina gehien aipatu dituen eskualdea.

Debagoiena da bizikleta ez erabiltzeko arrazoi artean eguraldi txarra eta bizikleta erabiltzeko gaitasun falta gehien aipatu dituen, Tolosaldea da, aldiz, egin beharreko distantzia eta bizikleta norberarentzat garraio bide egokia ez dela gehien adierazi duena.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Sasoi fisiko eza, osasun-arazoak, adina	Handia	28,1	20,5	26,3	24,3	23,8	29,8	23,4	24,8
	Dezentea	17,4	18,4	14,3	15,4	16,9	13,1	8,8	15,0
	GUZTIRA	45,6	38,9	40,6	39,7	40,7	42,9	32,2	39,9
Trafikoaren arriskua, istripu-arriskua	Handia	32,2	35,3	33,6	26,2	29,0	26,8	26,8	28,5
	Dezentea	23,7	25,8	20,3	19,5	20,3	21,4	15,3	20,2
	GUZTIRA	55,9	61,1	53,9	45,8	49,4	48,2	42,1	48,8
Eguraldi txarra	Handia	35,2	27,4	41,0	30,5	34,6	32,1	28,0	31,9
	Dezentea	25,2	32,6	24,0	26,0	29,9	27,4	21,1	26,2
	GUZTIRA	60,4	60,0	65,0	56,5	64,5	59,5	49,0	58,1
Txirrindularientzako erraztasunen falta (bidegorriak, aparkalekuak, lekua etxean...)	Handia	22,6	30,5	22,1	16,0	22,5	23,8	18,0	19,7
	Dezentea	21,5	27,4	20,7	17,8	24,7	17,3	16,5	19,6
	GUZTIRA	44,1	57,9	42,9	33,8	47,2	41,1	34,5	39,3
Orografia (aldapak)	Handia	21,5	39,5	25,8	21,9	23,8	26,2	18,0	23,6
	Dezentea	21,1	16,3	21,7	18,6	24,2	17,3	12,6	18,8
	GUZTIRA	42,6	55,8	47,5	40,5	48,1	43,5	30,7	42,4
Egin beharreko distantzia	Handia	14,8	13,7	18,0	15,1	19,9	22,6	15,3	16,2
	Dezentea	18,1	16,8	18,9	16,0	22,1	20,8	13,8	17,2
	GUZTIRA	33,0	30,5	36,9	31,0	42,0	43,5	29,1	33,3
Bizikleta erabiltzeko trebetasunik eza	Handia	23,3	16,8	27,6	17,1	21,2	22,0	18,4	19,5
	Dezentea	14,1	17,9	12,9	13,8	17,7	16,1	10,0	14,1
	GUZTIRA	37,4	34,7	40,6	30,9	39,0	38,1	28,4	33,6
Bizikleta lapurtzeko beldurra	Handia	8,9	8,9	12,0	11,8	11,7	11,9	11,1	11,2
	Dezentea	14,8	11,1	12,9	12,9	15,2	13,1	9,6	12,9
	GUZTIRA	23,7	20,0	24,9	24,8	26,8	25,0	20,7	24,1
Nagi fisikoa	Handia	20,0	17,9	24,0	17,3	21,6	22,6	16,1	18,9
	Dezentea	15,9	16,3	18,4	14,6	21,6	13,1	14,6	15,8
	GUZTIRA	35,9	34,2	42,4	32,0	43,3	35,7	30,7	34,7
Bizikleta beste garraio bide batzuekin konbinatzeko zailtasuna (autobusa, tren...)	Handia	15,9	17,9	20,7	11,5	16,9	17,3	16,9	14,7
	Dezentea	18,1	19,5	17,1	16,0	22,1	16,1	15,3	17,0
	GUZTIRA	34,1	37,4	37,8	27,5	39,0	33,3	32,2	31,7
Bizikleta norberarentzako garraio bide egokia ez dela pentsatzea	Handia	29,3	36,8	33,2	32,3	29,0	40,5	28,4	32,2
	Dezentea	12,2	11,6	11,1	11,9	16,5	8,3	12,3	12,1
	GUZTIRA	41,5	48,4	44,2	44,2	45,5	48,8	40,6	44,3

97. taula- Egunerokoan bizikleta (garraio bide gisa) ez erabiltzeko alderdi hauei garrantzi handia edo dezentea ematen dieten pertsonak, eskualdearen arabera (%)

2014an, askotariko pertzepzio eta kezka zeuden bizikleta garraibide gisa erabiltzeko eskualdeetan. Urola Kostan bizikleta erabiltzeko oztopo gutxiago zeuden; eta Donostian kezka txikiagoa zegoen txirrindularientzako erraztasun faltagatik. Bestalde, Debagoienan eta Debabarrenan zegoen bizikletak lapurtzeko beldurrik txikiena, Donostian, aldiz, handiena. Goierriko kezka sasoi fisikoarengatik eta bizikleta garraio pertsonal gisa erabiltzearen egokitasunagatik ziren. Bidasoa Beherean eguraldi txarra eta nagi fisikoa ziren oztopo nagusiak. Debabarrenan agerikoa zen txirrindularientzako erraztasun falta eta zailtasun topografikoak. Bestalde, Tolosaldean egin beharreko distantzia eta bizikleta erabiltzeko segurtasuna ziren mugatzaile nagusiak. Aldiz, Debagoienan, bizikleta beste garraibide batzuekin uztartzeko zailtasunak aipatzen zituzten.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Sasoi fisiko eza, osasun-arazoak, adina	Handia	19,4	19	22,6	19	21,9	26,1	16,5	19,9
	Dezentea	20,9	19,7	15,7	17,8	21,9	16,8	14,3	18,1
	GUZTIRA	40,3	38,7	38,4	36,7	43,8	42,9	30,8	38
Trafikoaren arriskua, istripu-arriskua	Handia	28,1	33,3	31,7	20,6	26,6	23,5	20,3	24,2
	Dezentea	26,5	26,2	23	27,4	32	27,7	19,2	26,5
	GUZTIRA	54,6	59,6	54,7	48	58,6	51,3	39,6	50,6
Eguraldi txarra	Handia	28,6	22,7	30	26	30	22,5	22,1	26,2
	Dezentea	32,1	29,1	27,5	29	26,5	35	23,8	28,8
	GUZTIRA	60,7	51,8	57,5	55	56,5	57,5	45,9	55,1
Txirrindularientzako erraztasun falta (bidegorriak, aparkalekuak, lekua etxean...)	Handia	20,8	38	19,5	12,4	12,9	16,8	15,3	16,6
	Dezentea	27,9	23,9	25,8	19,6	25,3	21,8	19,7	22,1
	GUZTIRA	48,7	62	45,3	31,9	38,2	38,7	35	38,7
Orografia (aldapak)	Handia	15,3	34,8	17	22,5	18,2	21,7	14,8	21
	Dezentea	27,6	16,3	22,6	21	21,2	20	8,2	20,2
	GUZTIRA	42,9	51,1	39,6	43,5	39,4	41,7	23	41,3
Egin beharreko distantzia	Handia	14,9	17,7	20,8	17	23,5	20,8	17,6	18,1
	Dezentea	23,1	19,9	18,9	19,2	18,2	23,3	12,6	19,1
	GUZTIRA	37,9	37,6	39,6	36,2	41,8	44,2	30,2	37,2
Bizikleta erabiltzeko trebetasunik eza	Handia	16,4	15,6	15,7	13,5	14,8	13,4	11,6	14,2
	Dezentea	16,9	16,3	14,5	15,2	18,9	21,8	10,5	15,8
	GUZTIRA	33,3	31,9	30,2	28,8	33,7	35,3	22,1	30
Bizikleta lapurtzeko beldurra	Handia	8,7	0,7	3,8	9	7,1	9,2	4,9	7,3
	Dezentea	16,3	11,3	7,5	16,5	10,1	14,3	12,1	14,2
	GUZTIRA	25	12,1	11,3	25,5	17,2	23,5	17	21,4
Nagi fisikoa	Handia	13,8	10,6	15,1	12,9	16	16,7	8,8	13,2
	Dezentea	25	23,4	20,1	22,2	21,3	15	17	21,3
	GUZTIRA	38,8	34	35,2	35,1	37,3	31,7	25,8	34,5
Bizikleta beste garraibide batzuekin konbinatzeko zailtasuna (autobusa, tren...):	Handia	9,7	9,2	7,5	12,6	4,7	11,8	9,4	10,5
	Dezentea	23,5	20,6	26,3	19,4	21,2	19,3	14,4	20,2
	GUZTIRA	33,2	29,8	33,8	32	25,9	31,1	23,8	30,7
Bizikleta norberarentzako garraibide egokia ez dela pentsatzea	Handia	24,1	18,4	24,4	21,8	26,5	21,8	15,4	21,8
	Dezentea	14,4	16,3	13,8	12,6	18,2	16,8	7,1	13,4
	GUZTIRA	38,5	34,8	38,1	34,4	44,7	38,7	22,5	35,2

Comentado [SE3]: Gehitutako taula 28

98. taula- Egunerokoan bizikleta (garraibide gisa) ez erabiltzeko alderdi hauei garrantzi handia edo dezentea ematen dieten pertsonak, eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)

5.4 Bizikleta garraibide gisa erabiltzeko interesa

Bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsonak eta bizikletan, ibiltzen jakin arren erabiltzen ez dutenak edo astean behin baino gutxiagotan erabiltzen dutenak zein “kiroleko eta aisialdiko txirrindulariak” multzo batean sartuta, bizikleta eguneroko garraibide gisa erabiltzeko duten interes-mailari dagokionez, ikus dezakegu kolektibo horiek batera Gipuzkoako 15 urte edo gehiagoko biztanleriaren % 84,7 dela.

Kolektiboaren % 15,1ek interes handia (% 5,3) edo dezentea (% 9,8) du bizikleta eguneroko garraibide gisa erabiltzeko. Hots, biztanleria osoaren % 12,8 da hori.

Proporzio hori % 15,9ra igotzen da kirol/aisialdiko txirrindularien kasuan eta % 21,4ra noizbehinkako erabiltzaileen kasuan.

Bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsonen kasuan, % 4,7k interes handia edo dezentea izango luke eguneroko bidaietan bizikleta erabiltzeko. Ibiltzen jakin arren bizikleta erabiltzen ez dutenen artean, berriz, interes handia edo dezentea duten pertsonen proportzioa % 14,6ra iristen da.

	Ez daki bizikletan ibiltzen	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen	Noizbehinkako txirrindulariak	Kirol/aisialdiko txirrindulariak	Eguneroko txirrindulariak ez diren guztizkoa	
	% 6,7	% 55,5	% 14,6	% 7,9	% 84,7	Erantzunak, guztira
Oso interesatua	0,7	5,1	7,9	5,3	5,3	4,4
Nahiko interesatua	4,0	9,5	13,6	10,6	9,8	8,3
Ez oso interesatua	4,6	14,9	16,5	16,2	14,4	12,2
Batere interesatua ez	89,4	70,0	40,1	67,9	66,2	56,1
ED/EDE	1,3	0,6	22,0	0,0	4,3	3,6
GUZTIRA	100,0		100,0	100,0	100,0	84,7

99. taula- Interesa duzu eguneroko bidaietan bizikleta (garraibide gisa) erabiltzeko? (%)

Oro har, biztanleriaren % 12,8 inguruk interesa izan dezake (handia edo dezentea) bizikleta garraibide gisa egunerokoan erabiltzeko. Definitutako kolektiboaren arabera banaketa taula honetan ageri da.

Ez daki bizikletan ibiltzen	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen	Noizbehinkako txirrindulariak	Kirol/aisialdiko txirrindulariak	Eguneroko txirrindulariak ez diren guztizkoa
0,3	8,1	3,1	1,2	12,8

100. taula- Bizikleta egunerokoan erabiltzeko interesa duten (handia+dezentea) pertsonen banaketaren ehunekoa, kontsultatutako kolektiboaren arabera (%)

Interes handia adierazi duten pertsonak soilik hartzen baditugu kontuan, esan dezakegu 15 urte eta gehiagoko Gipuzkoako biztanleriaren % 4,4 soilik dagoela oso interesatua garraibide gisa edo egunerokoan bizikleta erabiltzeko.

Oro har, emakumeek gizonek baino apur bat interes handiagoa dute bizikleta (garraibide gisa) egunerokoan erabiltzeko. Eta adinak gora egin ahala, bizikleta garraibide gisa erabiltzeko interesa murriztu egiten da. Hala ere, nabarmendu behar da 25 eta 49 urte bitarteko tartean, interesa 4 puntu handitzen dela aurreko tartearekiko, baina 50 urtetik aurrera, pixkanaka murrizten hasten da.

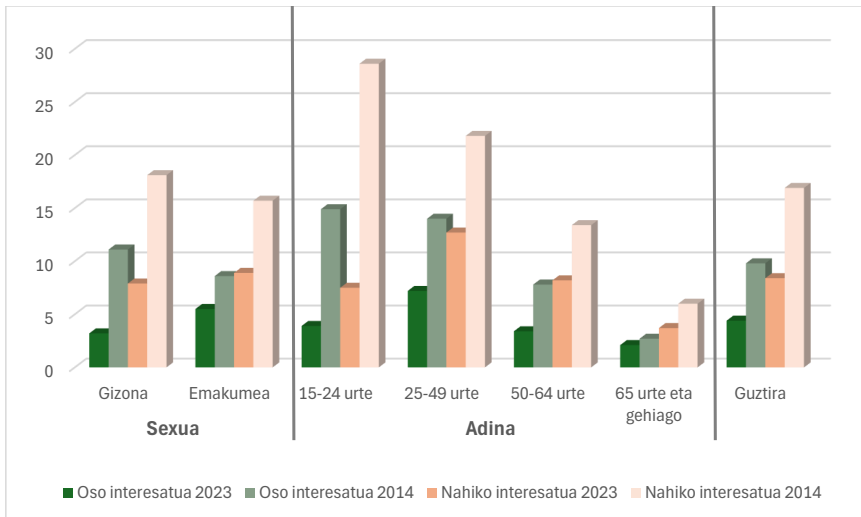
	Sexua		Adina				Eguneroko txirrindulariak ez diren guztizkoa	
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	% 84,7	Guztira % 100,0
Oso interesatua	3,2	5,5	3,9	7,2	3,4	2,1	5,3	4,4
Nahiko interesatua	7,9	8,9	7,5	12,7	8,2	3,7	8,8	8,4
GUZTIRA	11,1	14,4	11,5	20,0	11,6	5,8	15,1	12,8

101. taula- Bizikleta egunerokoan erabiltzen ez duten txirrindulariek interesa dute bizikleta (garraibide gisa) egunerokoan erabiltzeko? (Interes handia+dezentea, % 12,8) sexuaren eta adinaren arabera (%)

2014an, egunerokoak ez diren txirrindulariek bizikleta egunero mugitzeko interes handiagoa zuten, 2023arekin alderatuta. Gipuzkoako 15 urteko edo gehiagoko biztanleen % 12,8k zuen interesa 2014an, 2023an berriz, % 26,7k.

	Sexua		Adina				Erantzunak, guztira % 100,0
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso interesatua	11,1	8,6	14,9	14	7,8	2,7	9,8
Nahiko interesatua	18,1	15,7	28,6	21,8	13,4	6	16,9
GUZTIRA	29,2	24,3	43,5	35,8	21,2	8,7	26,7

102. taula- Bizikleta egunerokoan erabiltzen ez duten txirrindulariek interesa dute bizikleta (garraibide gisa) egunerokoan erabiltzeko? (Interes handia+dezentea,) sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)



13. Ilustrazioa- Bizikleta egunerokoan erabiltzen ez duten txirrindulariek interesa dute bizikleta (garraibide gisa) egunerokoan erabiltzeko? (Interes handia+dezentea,) sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Eguneroko bidaietarako bizikleta erabiltzeko interesik handiena duen eskualdea Debagoiena da (% 17,1) eta, ondoren, Debabarrena (% 15,8) eta Tolosaldea (% 14,3). Interesik txikiena duen eskualdea Bidasoa Beherea da, bizikleta egunerokoan erabiltzeko interesa % 12,1ekoa da. Nolanahi ere, eskualdeen artean ez dago desberdintasun handirik.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea	Urola Kosta	Eguneroko txirrindulariak ez direnen guztizkoa % 84,7	Erantzunak, guztira % 100,0
Oso interesatua	3,0	5,3	6,5	4,5	3,5	6,5	3,1	5,3	4,4
Nahiko interesatua	8,1	10,5	10,6	7,6	8,7	7,7	8,4	9,8	8,3
GUZTIRA	11,1	15,8	17,1	12,1	12,1	14,3	11,5	15,1	12,8

103. taula- Bizikleta egunerokoan erabiltzen ez duten txirrindulariek interesa dute bizikleta (garraibide gisa) egunerokoan erabiltzeko? (Interes handia+dezentea, % 15,1) eskualdearen arabera (%)

5.5 Bizikleta erabiliz gero zer garraibide erabiliko luketen gutxiago

Eguneroko garraibide gisa bizikleta erabiltzeko interesa (handia eta dezentea) adierazi duten bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsonak eta bizikletan ibiltzen jakin arren erabiltzen ez dutenak edo astean behin baino gutxiagotan erabiltzen dutenak zein "kiroleko eta aisialdiko txirrindulariak" Gipuzkoako 15 urte edo gehiagoko biztanleriaren % 12,8 dira.

% 46,9k adierazi du auto pribatua gutxiago erabiliko lukeela (hots, biztanleria osoaren % 6,0).

% 28,0k dio oinez gutxiago ibiliko litzatekeela (gutzizkoaren % 3,6).

% 17,6k gutxiago erabiliko luke garraio publikoa (autobusa, tren), hots, biztanleria osoaren % 2,3k.

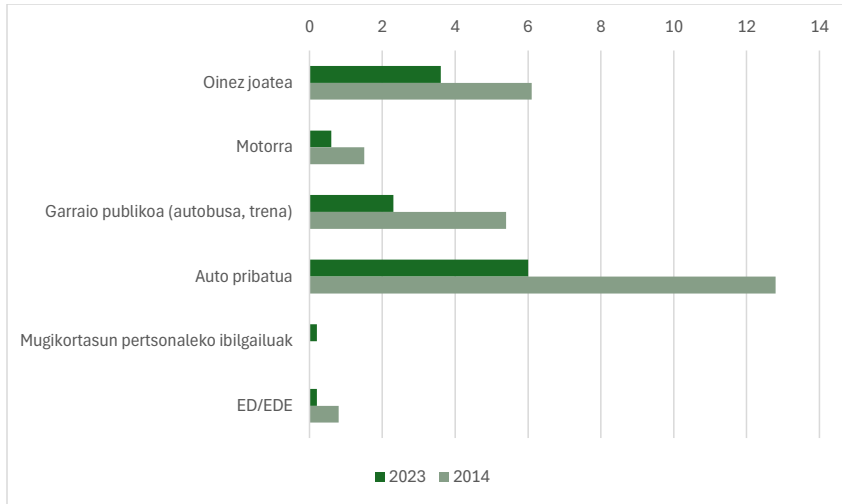
Gutxiago erabiliko lukeen garraio bidea	Ez daki bizikletan ibiltzen	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen	Noizbehinkako txirrindulariak	Kirol/aisialdiko txirrindulariak	Eguneroko txirrindulariak ez diren gutzizkoa	Erantzunak Guztira
	% 4,7	% 14,6	% 21,4	% 16,2	% 12,8	
Oinez joatea	26,7	27,8	31,3	21,3	28,0	3,6
Motorra	0,0	4,4	4,9	6,5	4,6	0,6
Garraio publikoa (autobusa, tren)	48,0	17,0	16,4	16,8	17,6	2,3
Auto pribatua	25,3	47,2	47,4	48,8	46,9	6
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak	0,0	1,3	0,0	4,6	1,3	0,2
ED/EDE	0,0	2,3	0,0	2,0	1,6	0,2
Guztira	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	12,8

104. taula- Egunerokoan mugitzeko bizikleta erabiltzeko interesa (handia+dezentea) duten pertsonen (gutzizkoaren % 12,8), zer garraio bide erabiliko lukete gutxiago?

2014an eta 2023an, bizikleta egunero mugitzeko interes handia duten pertsonen gutxien erabiliko luketen garraio bidea auto pribatua izango litzateke lehenik, oinezkoen garraio bidea bigarrenik eta garraio publikoa hirugarrenik.

Gutxiago erabiliko lukeen garraio bidea	Ez daki bizikletan ibiltzen	Ez da ohiko erabiltzailea	Kirol txirrindulariak	Aisialdiko txirrindulariak	Eguneroko txirrindulariak ez diren gutzizkoa	Erantzunak Guztira
	% 1,3	% 9,8	% 5,7	% 9,9	% 26,7	
Oinez joatea	33,3	27,3	22,5	17,3	22,9	6,1
Motorra	-	4,5	7,8	6,1	5,6	1,5
Garraio publikoa (autobusa, tren)	41,7	23,9	12,7	18,4	20,4	5,4
Auto pribatua	16,7	41,5	55,9	54,2	48	12,8
ED/EDE	8,3	2,8	1	3,9	3,1	0,8
Guztira	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	26,7

105. taula- Egunerokoan mugitzeko bizikleta erabiltzeko interesa (handia+dezentea) duten pertsonen (gutzizkoaren % 26,7), zer garraio bide erabiliko lukete gutxiago? 2014ko emaitzak (%)



14. Ilustrazioa- Egunerokoan mugitzeko bizikleta erabiltzeko interesa (handia+dezentea) duten pertsonen, zer garraio bide erabiliko lukete gutxiago? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Gizonek emakumeek baino hein handiagoan utziko liokete autoa, motorra eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailua erabiltzeari. Emakumeek, aldiz, gehiago murriztuko lituzkete oinez egindako bidaiak eta garraio publikoaren erabilera, gizonekin alderatuta.

Autoa erabiltzeari gehien utziko liokeen adin-tartea 25-49 urtekoa izango litzateke eta gutxien adin-talderik gazteena (15-24 urte).

Adinak gora egin ahala, gutxiago murriztuko litzateke garraio publikoaren erabilera.

	Sexua		Adina				Eguneroko txirrundulariak ez direnen gutzizkoa	
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	% 12,8	Erantzunak Gutzira
Oinez joatea	24,2	30,8	29,8	19,8	34,1	49,4	28,0	3,6
Motorra	6,3	3,4	4,3	4,7	3,4	6,7	4,6	0,6
Garraio publikoa (autobusa, tren)	12,9	20,9	38,3	18,3	11,1	8,7	17,6	2,3
Auto pribatua	52,4	42,9	17,6	54,9	48,8	35,2	46,9	6,0
Mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak	2,6	0,4	10,0	0,4	0,0	0,0	1,3	0,2
ED/EDE	1,5	1,7	0,0	1,9	2,5	0,0	1,6	0,2
Gutzira	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	12,8

106. taula- Bizikleta erabiliz gero, zer garraio bide erabiliko zenuke gutxiago? Sexuaren eta adinaren arabera (%)

Autoaren erabilera Goierrin murriztuko litzateke gehienbat, eta, garraio publikoaren erabilera, berriz, Donostialdean.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Eguneroko txirrindulariak ez diren gutziakoa	
								% 12,8	Erantzunak Guztira
Oinez joatea	17,3	43,4	27,6	29,6	17,0	27,8	27,0	28,0	3,6
Motorra	9,4	2,1	0,0	7,5	2,3	0,0	0,0	4,6	0,6
Garraio publikoa (autobusa, tren)	13,4	9,4	9,9	24,0	17,1	16,7	10,2	17,6	2,3
Auto pribatua	59,9	37,3	62,5	37,1	63,6	45,2	56,1	46,9	6,0
Mugikortasun personaleko ibilgailuak	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	6,1	6,7	1,3	0,2
ED/EDE	0,0	7,8	0,0	1,4	0,0	4,2	0,0	1,6	0,2
Guztira	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	12,8

107. taula- Bizikleta erabiliz gero, zer garraio bide erabiliko zenuke gutxiago? Eskualdearen arabera (%)

5.6 Bizikleta erabiltzen ikasteko edo trebatzeko ikastaro bat egiteko interesa

Egunerokoan bizikleta erabiltzaile ez diren artean eguneroko erabilpenean interes (haundia, dezentea edo gutxi) duten pertsona guztietatik (gutziakoa % 25,0), % 5,9k interes handia edo dezentea du (% 13,3) bizikleta garraio bide gisa erabiltzeko beharrezko gaitasunak lortzeko ikastaro bat egiteko. Horrek esan nahi du Gipuzkoako 15 urte edo gehiagoko biztanleria osoaren % 4,8k ikastaroa egiteko interes handia edo dezentea duela, edo erabilpenean interes (haundia, dezentea edo gutxi) duten egunerokoak ez diren txirrindulari guztien % 19,2k interes handia edo dezentea dutela ikastaroa egiteko.

Batez ere bizikletan ibiltzen ez dakitenen baina ikastea gustatuko litzaieken kolektiboan dauden pertsonen dute halako ikastaro bat egiteko interesik handiena, % 70,0k. % 32,2k interes handia du eta % 37,8k interes dezentea.

Kirol/aisialdiko txirrindularien artean, % 12,9ek interesa du: % 5,3k interes handia eta % 7,6k interes dezentea.

Bizikletan ibiltzen jakin arren inoiz erabiltzen ez duten pertsonen kolektiboaren barruan, ikastaro horiek egiteko interesa % 19,7koa da: % 5,5 interes handia dauka eta % 14,2 dezentea.

Noizbehinkako txirrindularien artean interesa % 14,8ek interesa du: % 4,2k interes handia eta % 10,6k interes dezentea.

	Ikastaro bat egiteko interesa	Ez daki bizikletan ibiltzen	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen	Noizbehinkako txirrindulariak	Kirol/aisialdiko txirrindulariak	Eguneroko txirrindulariak ez diren guztizkoa	Erantzunak Guztira
		% 9,5	% 29,4	% 37,9	% 32,3	% 25,0	
Bizikleta egunerokoan erabiltzeko interesa dutenak	Oso interesatua	32,2	5,5	4,2	5,3	5,9	1,5
	Nahiko interesatua	37,8	14,2	10,6	7,6	13,3	3,3
	Ez oso interesatua	20,1	24,7	14,8	23,4	22,2	5,6
	Batere interesatua ez	9,8	54,8	68,9	63,6	57,7	14,5
	ED/EDE	0,0	0,9	1,5	0,0	1	0,2
	Guztira	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

108. taula- Egunerokoan bizikleta erabiltzeko interesa (handia, dezentea edo txikia) duten pertsonen (guztizkoaren % 29,6), zer nolako interesa izango lukete bizikleta garraio bide gisa erabiltzen ikasteko edo gaitasunak eskuratzeko ikastaro batera joateko?

Emakumeek gizonen baino interes handiagoa dute halako ikastaroetara joateko eta gizonen adin-tarterik gazteenean dagoen interesa hutsala da ia.

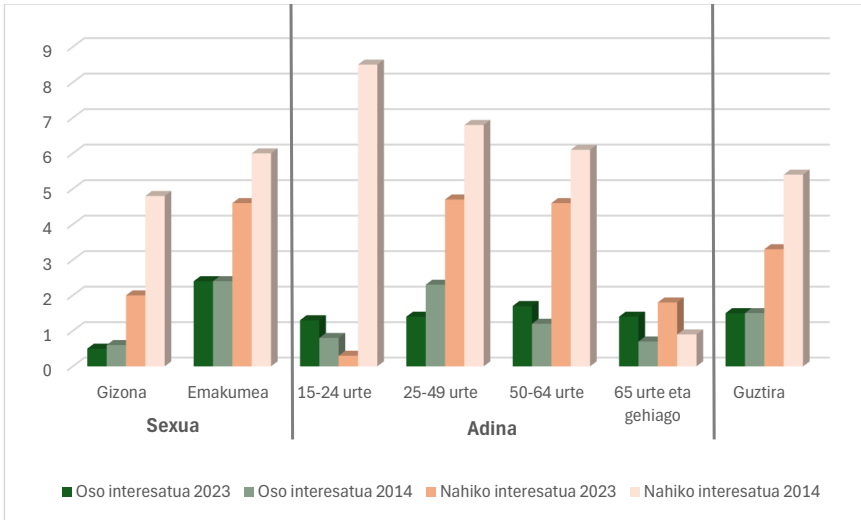
	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso interesatua	0,5	2,4	1,3	1,4	1,7	1,4	1,5
Nahiko interesatua	2,0	4,6	0,3	4,7	4,6	1,8	3,3
Guztira	2,5	7,0	1,6	6,1	6,3	3,2	4,8

109. taula- Interesa izango zenuke bizikleta garraio bide gisa erabiltzen ikasteko edo gaitasun handiagoak eskuratzeko ikastaro batera joateko? Sexuaren eta adinaren arabera biztanleria osoarekiko (%)

Ikastaro batera joateko interes handia duten pertsonen proportzioak maila berean jarraitzen du 2014an eta 2023an (% 1,5). 2023an, Gipuzkoako biztanleen % 3,3k baino ez du interes handia bizikleta erabiltzen ikasteko edo trebetasun handiagoa lortzeko ikastaro batera joateko, 2014an, berriz, % 5,4koa zen.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso interesatua	0,6	2,4	0,8	2,3	1,2	0,7	1,5
Nahiko interesatua	4,8	6	8,5	6,8	6,1	0,9	5,4
Guztira	5,4	8,4	9,3	9,1	7,3	1,6	6,9

110. taula- Interesa izango zenuke bizikleta garraio bide gisa erabiltzen ikasteko edo gaitasun handiagoak eskuratzeko ikastaro batera joateko? Sexuaren eta adinaren arabera biztanleria osoarekiko. 2014ko emaitzak (%)



15. Ilustrazioa- Interesa izango zenuke bizikleta garraiobide gisa erabiltzen ikasteko edo gaitasun handiagoak eskuratzeko ikastaro batera joateko? Sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Halako ikastaroak egiteko interesik handiena Bidasoa Beherean adierazi dute, biztanleria osoaren % 5,9 dago interesatuta, Tolosaldea eta Urola Kosta dira, ordea, ikastaro horiek egiteko interesik txikiena dutenak, biztanleria osoaren % 4,2k eta % 4,3k hurrenez hurren izango luke ikastaro horietara joateko interes handia edo dezentea.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oso interesatua	2,6	2,1	0,9	1,4	1,7	1,2	0,8	1,5
Nahiko interesatua	3,3	3,2	4,6	3,0	3,5	4,2	3,4	3,3
Guztira	5,9	5,3	5,5	4,3	5,2	5,4	4,2	4,8

111. taula- Interesa izango zenuke bizikleta garraiobide gisa erabiltzen ikasteko edo gaitasun handiagoak eskuratzeko ikastaro batera joateko? Eskualdearen arabera (%), biztanleria osoarekiko

6 Bizikleta garraibide gisa erabiltzen duten pertsonen irudia

6.1 Bizikleta bidezko garraioaren ospe soziala

15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleria osoaren % 89,4k uste du bizikleta garraibide gisa erabiltzea oso ondo (% 40,1) edo nahiko ondo ikusia (% 49,3) dagoela sozialki.

Bizikletaren ospea berdin ikusten dute emakume eta gizonek, baina emakumeek gehiago eman ohi dute gehieneko balorazioa (10 puntu). Bestalde, ez dago desberdintasun handirik adinaren arabera. 25 eta 49 urte bitarteko adin-taldea da bizikleta garraibide gisa erabiltzeak prestigio soziala duela gehien uste dutenak (% 92,0).

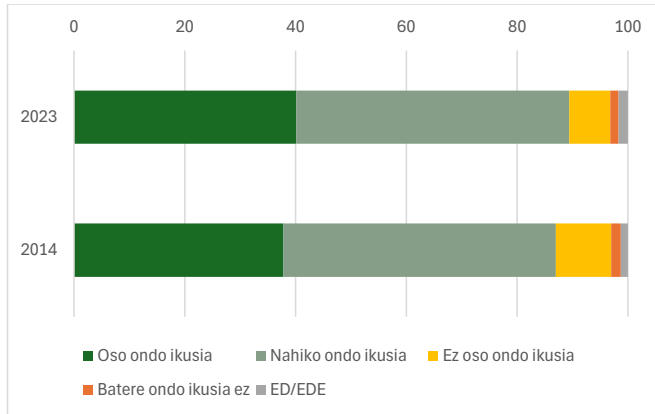
	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso ondo ikusia	35,6	44,2	37,9	42,8	39,2	38,6	40,1
Nahiko ondo ikusia	54,4	44,7	51,8	49,2	47,6	50,0	49,3
Ez oso ondo ikusia	7,2	7,5	9,5	6,2	8,2	7,2	7,4
Batere ondo ikusia ez	1,2	1,8	0,5	0,6	2,3	2,2	1,5
ED/EDE	1,7	1,8	0,5	1,2	2,8	2,1	1,7
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

112. taula- Zure ustez, egun bizikleta garraibide gisa erabiltzea sozialki... Sexuaren eta adinaren arabera (%)

2014an, bizikleta erabiltzea sozialki ondo ikusita dagoela uste zuten pertsonen ehunekoak 2023koaren antzekoa zen, % 87 zehazki. Sexuari eta adinari dagokionez, 2023an bezala, 2014an ere ez zegoen desberdintasun handirik.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso ondo ikusia	36,6	39	40,9	37,9	33,2	40,4	37,8
Nahiko ondo ikusia	49,9	48,5	52,6	50,1	50,2	45	49,2
Ez oso ondo ikusia	10,1	9,8	6,1	10,6	12,2	8,9	10
Batere ondo ikusia ez	1,9	1,4	0,4	0,6	3,2	2,9	1,7
ED/EDE	1,4	1,2	-	0,9	1,2	2,9	1,3
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

113. taula- Zure ustez, egun bizikleta garraibide gisa erabiltzea sozialki... Sexuaren eta adinaren arabera. 2014ko emaitzak (%)



16. Ilustrazioa- Zure ustez, egun bizikleta garraio bide gisa erabiltzea sozialki... Sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Eskualdeen ikuspegitik, desberdintasun esanguratsuagoak daude balorazio orokor positiboaren barruan. Hala, Urola Kosta (% 93,9) eta Debagoiena (% 92,1) dira bizikleta garraio bide gisa erabiltzeak irudi sozial ona ematen duela gehien uste duten eskualdeak, eta, aldiz, Debabarrena da iritzi horren aldeko pertsona gutxien dituen eskualdea (% 82,3).

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oso ondo ikusia	29,8	27,3	47,6	39,5	46,6	43,6	48,4	40,1
Nahiko ondo ikusia	54,4	55,0	44,5	51,1	41,6	45,1	45,5	49,3
Ez oso ondo ikusia	9,9	12,1	6,8	6,4	7,1	10,8	4,1	7,4
Batere ondo ikusia ez	1,7	3,9	0,6	1,3	2,6	0,4	0,9	1,5
ED/EDE	4,2	1,7	0,5	1,7	2,0	0,0	1,2	1,7
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

114. taula- Zure ustez, egun bizikleta garraio bide gisa erabiltzea sozialki... Eskualdearen arabera (%)

2014an, Urola Kosta, Debagoiena eta Tolosaldea ziren garraio bide gisa bizikleta ondo ikusita dagoela gehien uste zuten eskualdeak (% 89aren gainetik). Aldiz, Bidasoa Beherea da iritzi horretako pertsonen ehunekorik txikiena duen eskualdea (% 83).

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oso ondo ikusia	36,4	38,3	35,2	38	37,6	40	39,2	37,8
Nahiko ondo ikusia	46,2	46,1	54,7	49,2	48,2	49,2	51,9	49,3
Ez oso ondo ikusia	15,4	10,6	8,2	9,6	11,8	5,8	7,7	9,9
Batere ondo ikusia ez	1	3,5	0,6	2	1,2	2,5	-	1,7
ED/EDE	1	1,4	1,3	1,2	1,2	2,5	1,1	1,3
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

115. taula- Zure ustez, egun bizikleta garraio bide gisa erabiltzea sozialki... Eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)

Aztertutako biztanleria txirrundularen tipologiari erreparatuz, ikus dezakegu eguneroko txirrundularia dela bizikleta garraibide gisa oso ondo edo nahiko ondo ikusia dagoela gehien uste duena (% 92,4). Iritzi hori duten pertsonen ehunekorik txikiena bizikletan ibiltzen ez dakitenak dira (% 79,3), eta horiekin batera nahiz eta ibiltzen jakin bizikleta inoiz erabiltzen ez dutenenak dira (% 88,8),

	Eguneroko txirrundulariak % 15,3	Kirol/aisialdiko txirrundulariak % 7,9	Noizbehinkako txirrundulariak % 14,6	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen % 55,5	Ez daki bizikletan ibiltzen % 6,7	Guztira % 100,0
Oso ondo ikusia	42,7	42,1	41,7	38,9	37,5	40,1
Nahiko ondo ikusia	49,7	48,9	50,3	49,9	41,8	49,3
Ez oso ondo ikusia	5,1	7,0	6,1	7,6	14,5	7,4
Batere ondo ikusia ez	1,7	0,0	0,7	1,5	4,8	1,5
ED/EDE	0,8	2,0	1,2	2,2	1,4	1,7
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

116. taula- Zure ustez, egun bizikleta garraibide gisa erabiltzea sozialki... Txirrundularen tipologiaren arabera (%)

7 Bizikletaren sustapena eta politika publikoak

7.1 Garraiobideen arteko bizikidetzak

Aztertutako hiru bizikidetzak moten artean motordun ibilgailuen eta txirrindularien arteko bizikidetzak da gatazkatsuenak jende gehienarentzat. Hala, biztanleriaren % 74,1ek uste du txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetzak nahiko edo oso gatazkatsua dela.

Bestalde, biztanleria osoaren % 58,1ek uste du txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetzak oso gatazkatsua dela. Azkenik, pertsonen % 50,9k uste du oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetzak oso edo nahiko gatazkatsua dela.

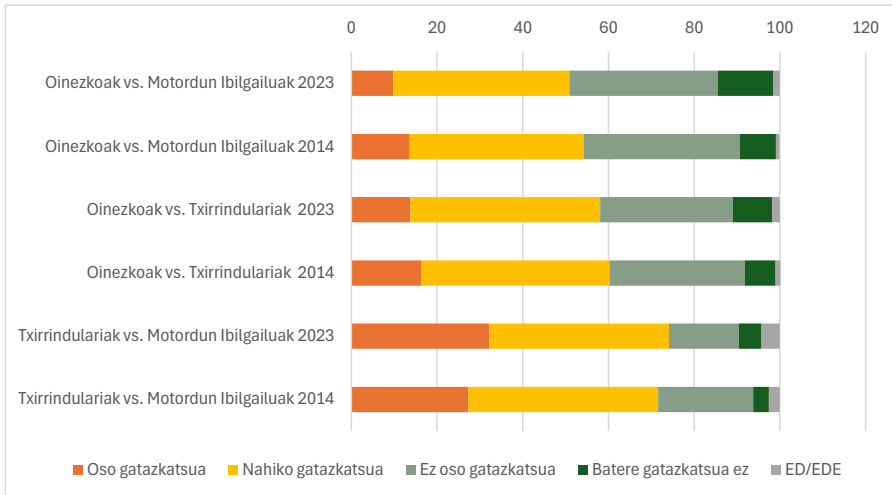
	Nola baloratzen duzu oinezkoek motordun ibilgailuekin duten bizikidetzak? (%)	Nola baloratzen duzu txirrindulariek oinezkoekin duten bizikidetzak? (%)	Nola baloratzen duzu txirrindulariek motordun ibilgailuekin duten bizikidetzak? (%)
Oso gatazkatsua	9,8	13,8	32,2
Nahiko gatazkatsua	41,1	44,3	41,9
Ez oso gatazkatsua	34,6	30,9	16,3
Batere gatazkatsua ez	12,9	9,2	5,3
ED/EDE	1,6	1,8	4,3
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0

117. taula- Nola baloratzen duzu oinezkoek motordun ibilgailuekin duten bizikidetzak? Nola baloratzen duzu txirrindulariek oinezkoekin duten bizikidetzak? Eta txirrindulariek motordun ibilgailuekin dutena (autoa, motorra, autobusa)? (%)

Bai 2023an, bai 2014an, txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetzak izan da gatazkatsuenak. 2014an % 71,6 zen. Oro har, 2023an apur bat igo da garraiobideen arteko gatazken gaineko pertzepzioa 2014arekin alderatuta, baina ez da aldaketa esanguratsurik izan.

	Nola baloratzen duzu oinezkoek motordun ibilgailuekin duten bizikidetza? (%)	Nola baloratzen duzu txirrindulariek oinezkoekin duten bizikidetza? (%)	Nola baloratzen duzu txirrindulariek motordun ibilgailuekin duten bizikidetza? (%)
Oso gatazkatsua	13,6	16,4	27,3
Nahiko gatazkatsua	40,6	43,8	44,3
Ez oso gatazkatsua	36,4	31,6	22,2
Batere gatazkatsua ez	8,5	7,2	3,6
ED/EDE	0,8	1,1	2,6
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0

118. taula- Nola baloratzen duzu oinezkoek motordun ibilgailuekin duten bizikidetza? Nola baloratzen duzu txirrindulariek oinezkoekin duten bizikidetza? Eta txirrindulariek motordun ibilgailuekin dutena (autoa, motorra, autobusa)? 2014ko emaitzak (%)



17. Ilustrazioa- Nola baloratzen duzu oinezkoek motordun ibilgailuekin duten bizikidetza? Nola baloratzen duzu txirrindulariek oinezkoekin duten bizikidetza? Eta txirrindulariek motordun ibilgailuekin dutena (autoa, motorra, autobusa)? 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Emakumeek gizonek baino okerrago baloratzen dituzte garraio bideak. Desberdintasunik handiena oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetzan dago. Gizonen % 42,9rentzat, oso edo nahiko gatazkatsua da bizikidetza hori, aldiz, emakumeen kasuan datua % 58,4ra igotzen da.

Adinean aurrera egin ahala, geroz eta gatazkatsuagoa da oinezkoen eta txirrindularien arteko bizikidetza. Hala ere, txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetzaren balorazio negatiboak gora egiten du tarteko adinetan (25-64 urte) eta 65 urte eta gehiagotik aurrera adin-tarterik gazteenaren datuetara itzultzen da.

		Sexua		Adina				Guztira
		Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	27,9	36,3	24,5	37,5	34,3	27,2	32,2
	Nahiko gatazkatsua	41,9	41,8	44,6	42,6	39,4	42,2	41,9
	GUZTIRA	69,8	78,1	69,1	80,1	73,7	69,4	74,1
Txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	12,8	14,8	10,2	12,6	16,9	14,1	13,8
	Nahiko gatazkatsua	41,5	46,8	36,0	47,4	44,3	44,1	44,3
	GUZTIRA	54,3	61,6	46,2	60,0	61,2	58,2	58,1
Oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	6,5	12,8	4,1	12,7	12,1	6,5	9,8
	Nahiko gatazkatsua	36,4	45,6	38,6	43,4	42,1	38,4	41,1
	GUZTIRA	42,9	58,4	42,7	56,1	54,2	44,9	50,9

119. taula- Txirrindularien eta motordun ibilgailuen eta oinezkoen arteko bizikidetza, eta oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza, sexuaren eta adinaren arabera (%)

Sexuari dagokionez, garraio bideen arteko bizikidetzan handitu egin da gatazkaren pertzepzioa emakumeen artean, 2014arekin alderatuta. Hala ere, termino orokorretan, esan daiteke ez dela aldaketa esanguratsurik egon horri dagokionez 2014az geroztik.

		Sexua		Adina				Guztira
		Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	25,9	28,9	19,4	30,5	29,7	25,1	27,5
	Nahiko gatazkatsua	46,6	42,0	45,6	44,3	43,6	44,2	44,2
	GUZTIRA	72,4	70,9	64,9	74,8	73,2	69,3	71,7
Txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	17,6	15,2	9,7	14,2	19,8	20,0	16,3
	Nahiko gatazkatsua	42,8	44,9	45,7	45,4	42,2	42,2	43,9
	GUZTIRA	60,3	60,1	55,5	59,5	62,0	62,2	60,2
Oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	14,5	12,7	9,7	13,2	15,8	14,4	13,6
	Nahiko gatazkatsua	38,7	42,7	42,3	41,9	40,4	38,2	40,7
	GUZTIRA	53,3	55,3	52,0	55,1	56,2	52,7	54,3

120. taula- Txirrindularien eta motordun ibilgailuen eta oinezkoen arteko bizikidetza, eta oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza, sexuaren eta adinaren arabera 2014ko emaitzak (%)

Oinezkoen eta txirrindularien arteko bizikidetza gatazkatsua dela gehien dioten eskualdeak Tolosaldea (% 63,9) eta Bidasoa Beherea dira (% 66,3). Txirrindularien eta ibilgailu motordunen arteko harremana baloratzen badugu, ikusiko dugu Bidasoa Beherea (% 82,5) eta Debarrena (% 79,1) direla oso eta/edo nahiko gatazkatsua dela gehien diotenak.

Debagoiena eskualdea da txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza gatazkatsua dela gutxienean (% 70,5), baita txirrindularien eta oinezkoen artekoa ere (% 45,0).

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	40,9	42,3	27,4	29,2	32,6	38,5	29,2	32,2
	Nahiko gatazkatsua	41,6	36,8	43,1	42,8	43,2	35,7	43,7	41,9
	GUZTIRA	82,5	79,1	70,5	72,0	75,8	74,2	72,9	74,1
Txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	18,3	14,7	12,3	13,8	12,6	16,5	9,3	13,8
	Nahiko gatazkatsua	48,0	40,5	32,7	45,9	45,3	47,4	42,2	44,3
	GUZTIRA	66,3	55,2	45,0	59,7	57,9	63,9	51,5	58,1
Oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	12,0	10,8	10,9	9,5	7,9	14,8	5,3	9,8
	Nahiko gatazkatsua	42,8	46,7	42,8	39,7	44,7	40,7	37,2	41,1
	GUZTIRA	54,8	57,5	53,7	49,2	52,6	55,5	42,5	50,9

121. taula- Txirrindularien eta motordun ibilgailuen eta oinezkoen arteko bizikidetza, eta oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza, eskualdearen arabera (%)

2014an, bizikleten eta ibilgailu motordunen arteko bizikidetzan gatazka gutxien hautematen duen eskualdea Urola Kosta zen, % 68,5ekin. Bestalde, txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetzan gatazkarik handiena hautematen zuten eskualdeak Donostialdea eta Bidasoa Beherea ziren, % 65ekin bi kasuetan.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	32,5	24,8	25,8	26,8	31,2	25,8	24,9	27,3
	Nahiko gatazkatsua	41,6	51,8	48,4	43,5	41,8	45	43,6	44,3
	GUZTIRA	74,1	76,6	74,2	70,2	72,9	70,8	68,5	71,6
Txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	20,4	7,8	9,4	21,2	10,5	14,3	9,3	16,4
	Nahiko gatazkatsua	44,4	39	49,1	43,8	48,5	38,7	41,8	43,8
	GUZTIRA	64,8	46,8	58,5	65	59,1	52,9	51,1	60,2
Oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	16,3	11,2	11,9	15	10,6	12,5	11,5	13,6
	Nahiko gatazkatsua	40,3	42,7	48,4	40	37,6	42,5	36,8	40,6
	GUZTIRA	56,6	53,8	60,4	55	48,2	55	48,4	54,2

122. taula- Txirrindularien eta motordun ibilgailuen eta oinezkoen arteko bizikidetza, eta oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza, eskualdearen arabera. 2014ko emaitzak (%)

Bizikletan ibiltzen ez dakiten taldea osatzen duten pertsonak dira txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza (% 80,4) zein txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetza (% 69,7) gatazkatsuen delako uste dutenak.

Eguneroko txirrindulariak dira (% 68,5) txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza gatazkatsua delako gutxien baloratzen dutenak.

Txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetza gatazkatsua delako gutxien uste dutenen barruan daude noizbehinkako txirrindulariak (% 49,0).

Kirol/aisialdiko txirrindulariak dira oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko harremana gatazkatsua delako gutxien baloratzen dutenak (% 46,2). Aldiz, bizikidetza hori gatazkatsua delako gehien baloratzen duen kolektiboa bizikletan ibiltzen ez dakitenena da (% 58,4).

		Eguneroko txirrindulariak	Kirol/aisialdiko txirrindulariak	Noizbehinkako txirrindulariak	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen	Ez daki bizikletan ibiltzen	Guztira
		% 15,3	% 7,9	% 14,6	% 55,5	% 6,7	
Txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	28,1	39,6	29,6	32,7	34,8	32,2
	Nahiko gatazkatsua	40,4	35,3	46,9	41,5	45,6	41,9
	GUZTIRA	68,5	74,9	76,5	74,2	80,4	74,1
Txirrindularien eta oinezkoen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	12,0	11,5	9,2	15,2	19,4	13,8
	Nahiko gatazkatsua	48,9	40,0	39,8	44,0	50,3	44,3
	GUZTIRA	60,9	51,5	49,0	59,2	69,7	58,1
Oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza	Oso gatazkatsua	8,0	9,5	8,8	10,5	10,2	9,8
	Nahiko gatazkatsua	39,0	36,7	39,7	41,8	48,2	41,1
	GUZTIRA	47,0	46,2	48,5	52,3	58,4	50,9

123. taula- Txirrindularien eta motordun ibilgailuen eta oinezkoen arteko bizikidetza, eta oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza, erabiltzailearen tipologiaren arabera (%)

7.2 Bizikleta publikoaren zerbitzuak erabiltzeko interesa

Gipuzkoan bizi diren 15 urte eta gehiagoko lau pertsonatik batek gutxi gorabehera interes handia (% 9,4) eta dezentea du (% 18,0) bizikleten alokairurako zerbitzu publikoa erabiltzeko.

Sexuaren arabera, emakumeek gizonek baino interes handiagoa dute zerbitzu horretan (% 30,4 eta % 24,1).

Adin-tarteen araberrako azterketari dagokionez, 25-49 urteko adin-taldeak batezbestekoa baino eguneko altuagoak ditu: % 13,3k interes oso handia du eta % 25,5ek interes dezentea. Pertsonen adina igo ahala, murriztu egiten da zerbitzu publiko horrekiko interesa duten pertsonen proportzioa: % 5,2 dira interes handia duten pertsonak eta % 8,9 interes dezentea dutenak 65 urte edo gehiagoko adin-taldean.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso interesatua	7,6	10,9	11,3	13,3	7,9	5,2	9,4
Nahiko interesatua	16,5	19,5	15,5	25,5	19,4	8,9	18,0
Ez oso interesatua	12,2	11,2	23,7	15,0	10,2	3,8	11,7
Batere interesatua ez	58,2	55,6	38,1	42,5	59,6	79,5	56,8
Erabiltzailea naiz dagoeneko (Dbizi) ED/EDE	4,4	2,0	11,4	2,6	1,4	1,9	3,2
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

124. taula- Interesa duzu bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa erabiltzeko? (%)

Azterketa egitean biztanleriaren ikasketa-maila kontuan hartzen badugu, ikusiko dugu bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa erabiltzeko interes handia edo dezentea duten

pertsonen ehunekoa nabarmetzen dela erdi- eta goi-mailako ikasketak dituztenen artean (% 33,9). Ehuneko hori nabarmen baxuagoa da (% 9,1) ikasketarik ez duten edo lehen mailakoak baino ikasketak baxuagoak dituzten pertsonen artean.

	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrizkoa, OHO, DBH	Lanbide Heziketa (L.H) eta arautu gabeko ikasketak	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	Beste batzuk	Guztira
Oso interesatua	2,7	4,6	8,9	9,5	13,5	6,0	9,4
Nahiko interesatua	6,4	17,1	19,5	14,9	20,4	7,7	18,0
Ez oso interesatua	5,8	10,7	8,5	17,9	11,5	23,0	11,7
Batere interesatua ez	80,0	65,8	60,2	50,4	49,9	63,3	56,8
Erabiltzailea naiz dagoeneko (Dbizi)	5,1	1,5	1,9	6,3	3,5	0,0	3,2
ED/EDE	0,0	0,4	1,1	1,0	1,3	0,0	1,0
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

125. taula- Interesa duzu bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa erabiltzeko? Ikasketak-mailaren arabera (%)

Eskualdeka, Debagoiena eta Urola Kosta dira bizikleten zerbitzu publikoa erabiltzeko interesa duten pertsona gehien dauden eskualdeak, % 31,3 eta % 29,4rekin, hurrenez hurren. Tolosaldea da zerbitzu horretan interesa duten pertsona gutxien dituen eskualdea (% 19,7).

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oso interesatua	8,4	9,3	11,4	10,7	6,0	9,2	6,0	9,4
Nahiko interesatua	16,9	16,3	19,9	17,6	20,8	10,5	23,4	18,0
Ez oso interesatua	10,6	9,5	12,8	12,4	7,0	13,8	12,9	11,7
Batere interesatua ez	61,3	61,9	54,7	52,7	64,6	65,8	55,9	56,8
Erabiltzailea naiz dagoeneko (Dbizi)	1,0	2,5	0,0	5,7	0,6	0,0	1,4	3,2
ED/EDE	1,8	0,4	1,3	1,0	1,1	0,7	0,3	1,0
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

126. taula- Interesa duzu bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa erabiltzeko? Eskualdearen arabera (%)

Erabiltzailearen tipologiari dagokionez, emaitzek islatzen dute “eguneroko txirrindularia” kolektiboaren barruan dauden pertsonak direla alokairu publikoko zerbitzua erabiltzeko interesik handiena dutenak (% 18,6 oso interesatua dago eta % 25,9 nahiko interesatua). Jarraian, “kirol/aisialdiko txirrindulariak” kolektiboa da zerbitzu horrekiko interesik handiena duen bigarren (% 13,4 oso interesatua dago eta % 25,4 interesatua) eta oso distantzia txikian “noizbehinkako txirrindulariak” daude (% 12,5 oso interesatuak eta % 25,7 nahiko interesatuak).

Zerbitzu horrekiko interesa nabarmen murrizten da bizikleta inoiz erabiltzen ez dutenen artean (% 6,3 oso interesatuak eta % 14,3 nahiko interesatuak). Bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsonen kasuan, % 90,0k gutxi edo batere interesik ez dute.

Dbiziko erabiltzaileen kasuan, datuek erakusten dute eguneroko txirrindularien kolektiboko pertsonen % 12,6k zerbitzua erabiltzen duela dagoeneko. Gainerako kolektiboetan, erabiltzaileen kopurua % 1,0 ingurukoa da, noizbehinkako erabiltzaileena izan ezik, % 3,2ra iristen baitira.

	Eguneroko txirrindulariak	Kirol/aisialdiko txirrindulariak	Noizbehinkako txirrindulariak	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen	Ez daki bizikletan ibiltzen	Guztira
	% 15,3	% 7,9	% 14,6	% 55,5	% 6,7	
Oso interesatua	18,6	13,4	12,5	6,3	1,9	9,4
Nahiko interesatua	25,9	25,4	25,7	14,3	6,1	18,0
Ez oso interesatua	11,0	9,1	15,7	11,9	5,4	11,7
Batere interesatua ez	30,4	48,7	42,4	65,7	83,9	56,8
Erabiltzailea naiz dagoeneko (Dbizi)	12,6	1,4	3,2	1,0	1,2	3,2
ED/EDE	1,5	1,9	0,5	0,8	1,4	1,0
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

127. taula- Interesa duzu bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa erabiltzeko? Erabiltzailearen tipologiaren arabera (%)

7.3 Bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zultatzeko puntuak ezartzeko interesa

Gipuzkoan bizi diren 15 urte edo gehiagoko hiru pertsonatik batek interes handia du bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zultatzeko puntuak ezar ditzaten.

Sexuaren arabera, interes antzekoa dago zerbitzu horrekiko emakumeen eta gizonen artean. Adin-tartearen arabera azterketari dagokionez, 25-49 eta 50-64 adin-tarteetan dauden pertsonak oso edo nahiko interesatuak, eta batezbestekoaren gainetik daude: % 41,7 eta % 46,0, hurrenez hurren. Adinak gora egin ahala, murriztu egiten da zerbitzu horrekiko interesa duten pertsonen proportzioa.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso interesatua	31,1	34,8	27,1	34,5	41,7	25,9	33,0
Nahiko interesatua	39,3	38,7	46,2	46,0	33,9	32,3	39,1
Ez oso interesatua	7,3	8,5	14,6	8,9	6,9	4,9	7,9
Batere interesatua ez	20,3	13,8	11,0	9,5	14,1	30,9	16,9
ED/EDE	1,9	4,2	1,1	1,1	3,4	6,0	3,1
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

128. taula- Bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zultatzeko puntuak ezartzeko interesa izango zenuke? Sexuaren eta adinaren arabera (%)

Biztanleriaren ikasketa-mailaren arabera, bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zultzeko zerbitzu publikoaren ezarpenean interes handia edo nahikoa duten pertsonen ehunekorik handiena goi-mailako batxilergoko ikasketak (% 74,5) eta erdi- edo goi-mailako ikasketak (% 74,3) dituztenen artean dago.

	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrizkoa, OHO, DBH	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	Beste batzuk	Guztira
Oso interesatua	14,3	26,2	35,1	33,6	35,6	63,2	33,0
Nahiko interesatua	39,3	40,1	38,6	40,9	38,7	10,8	39,1
Ez interesatua oso	5,2	9,1	7,0	7,0	8,9	5,8	7,9
Batere interesatua ez	41,2	19,8	16,8	15,6	13,8	20,2	16,9
ED/EDE	0,0	4,8	2,5	2,9	2,9	0,0	3,1
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

129. taula- Bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zultzeko puntuak ezartzeko interesa izango zenue? Ikasketa-mailaren arabera (%)

Lurraldeari dagokionez, Debagoiena da zerbitzu publiko hori ezartzeko interes handia edo nahikoa duten pertsonen (% 75,8) mailarik altuena duen eskualdea. Kontrako muturrean dago Debabarrena, interesa duten pertsonen proportziorik txikiena duen eskualdea baita (% 61,8).

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oso interesatua	29,7	26,5	41,5	34,0	26,5	31,4	36,6	33,0
Nahiko interesatua	40,1	35,3	34,3	40,0	42,6	41,4	35,8	39,1
Ez interesatua oso	7,6	8,9	9,6	7,5	6,9	10,9	7,4	7,9
Batere interesatua ez	18,0	24,1	12,3	16,4	19,3	13,1	16,9	16,9
ED/EDE	4,7	5,3	2,4	2,1	4,6	3,2	3,2	3,1
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

130. taula- Bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zultzeko puntuak ezartzeko interesa izango zenue? Eskualdearen arabera (%)

Aurreko puntuan gertatzen zen moduan, kasu honetan ere lotura estua dago erabiltzaile motaren eta zerbitzu publiko hori ezartzeko interesaren artean. Garraio bide gisa bizikleta erabiltzeko maiztasuna zenbat eta handiagoa izan, orduan eta handiagoa da zerbitzu publiko mota hori ezartzearen gaineko interesa.

Eguneroko txirindulariak dira bizikleta bideetan bizikleta norberak konpontzeko edo gurpilak zultzeko puntuak ezartzeko interesik handiena dutenak (% 88,7) (% 48,8 oso interesatua dago eta % 39,9 nahiko interesatua).

% 83,5koa da noizbehinkako txirindularien ehunekoa. Kolektibo horren % 36,5entzat zerbitzu publiko hori ezartzea oso interesgarria da eta % 46,7rentzat nahiko interesgarria.

Oso gertu, % 82,5ekoa da kirol/aisialdiko txirrindularien ehunekoa. Kolektibo horren % 50,9rentzat zerbitzu publiko hori ezartzea oso interesgarria da eta % 31,6rentzat nahiko interesgarria.

Bizikleta erabiltzen ez dutenen pertsonen artean, % 26,1k uste du oso interesgarria dela ideia hori eta % 40,2entzat nahiko interesgarria. Bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsonen kasuan, interes handia edo nahikoa duten pertsonen ehunekoa asko murrizten da. Kolektibo horren erdiak gutxi gorabehera interes handia edo nahikoa du, eta beste erdiaren ustez, ez da batere edo oso interesgarria bizikleta bideetan bizikleta norberak konpontzeko edo gurpilak zultzeko zerbitzu publikoa jartzea.

	Eguneroko txirrindulariak % 15,3	Kirol/aisialdiko txirrindulariak % 7,9	Noizbehinkako txirrindulariak % 14,6	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen % 55,5%	Ez daki bizikletan ibiltzen % 6,7%	Guztira
Oso interesatua	48,8	50,9	36,5	26,1	25,8	33,0
Nahiko interesatua	39,9	31,6	46,7	40,2	20,0	39,1
Ez oso interesatua	6,7	6,6	8,4	8,3	8,5	7,9
Batere interesatua ez	3,6	9,7	6,2	22,2	35,2	16,9
ED/EDE	1,0	1,1	2,3	3,2	10,5	3,1
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

131. taula- Bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zultzeko puntuak ezartzeko interesa izango zenuke? Txirrindulariaren tipologiaren arabera (%)

7.4 Autoentzako espazioa mugatzearen gaineko balorazioa

Gipuzkoako biztanleriaren % 42,6 oso (% 16,6) edo nahiko ados dago (% 26,0) bere udalerrian autoentzako espazioa mugatzearekin (errepideak estutzea, aparkaleku kopurua murriztea), bizikletei espazio gehiago emateko. Aldiz, % 53,7 ez dago oso ados (% 20,3) edo batere ados (% 33,4) proposamen horrekin.

Sexuari dagokionez, autoentzako espazioa mugatzearekin oso edo nahiko ados dauden pertsonen kopurua apur bat handiagoa da gizonen kasuan.

Adin-tarteei dagokienez, ehunekoak nahiko antzekoak dira adin-tarte guztietan, eta mugatze horrekin oso edo nahiko ados dauden pertsona guztien ehunekoa % 41,1 (25-49 urte) eta % 44,1 bitartekoa da (15-24 urte).

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso ados	17,6	15,6	13,4	15,9	18,7	16,8	16,6
Nahiko ados	26,7	25,3	30,7	25,2	25,0	25,7	26,0
Ez oso ados	18,6	21,7	26,4	25,0	19,3	13,1	20,3
Batere ados ez	33,0	33,8	25,1	31,5	31,3	40,9	33,4
ED/EDE	4,1	3,5	4,4	2,3	5,7	3,5	3,8
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

132. taula- Zure udalerrian autoari espazioa kentzearekin (errepideak estutzea, aparkalekuak kentzea) eta bizikletei ematearekin duzun adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera (%)

Ikasketa-mailari dagokionez, ez dago desberdintasun esanguratsurik autoen espazioa mugatu eta bizikletei ematearekin oso edo nahiko ados dauden pertsonen proportzioaren artean.

	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	Beste batzuk	Guztira
Oso ados	19,8	14,7	15,1	16,6	18,8	20,2	16,6
Nahiko ados	25,1	24,4	22,7	28,2	29,0	16,8	26,0
Ez oso ados	19,7	20,3	20,7	20,5	20,4	10,8	20,3
Batere ados ez	30,2	35,6	37,9	32,1	28,3	46,3	33,4
ED/EDE	5,2	5,0	3,6	2,7	3,5	5,8	3,8
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

133. taula- Zure udalerrian autoari espazioa kentzearekin (errepideak estutzea, aparkalekuak kentzea) eta bizikletei ematearekin duzun adostasun-maila, ikasketa-mailaren arabera (%)

Eskualdeei dagokienez, Urola Kosta eta Debagoiena dira autoentzako espazioak kentzearekin adostasunik handiena dutenak; % 50,0 eta % 48,4, hurrenez hurren. Proposamen horrekin desadostasunik handiena erakusten duen eskualdea Tolosaldea da; pertsonen % 59,8 ez dago batere ados edo oso ados neurri horrekin.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oso ados	13,2	15,8	17,9	16,7	14,6	17,4	20,0	16,6
Nahiko ados	23,9	23,9	30,5	26,5	24,4	17,9	30,0	26,0
Ez oso ados	16,8	16,6	20,9	21,8	22,4	21,0	17,1	20,3
Batere ados ez	40,7	39,2	27,8	31,2	34,8	38,8	30,9	33,4
ED/EDE	5,3	4,6	2,8	3,7	3,8	4,9	2,0	3,8
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

134. taula- Zure udalerrian autoari espazioa kentzearekin (errepideak estutzea, aparkalekuak kentzea) eta bizikletei ematearekin duzun adostasun-maila, eskualdearen arabera (%)

Kasu honetan ere, agerian geratzen da bizikleta gehien erabiltzen duten kolektiboak direla bizikletaren erabilera sustatzeko neurriak gehien babesten dituztenak. Autoen espazioa mugatzearen alde dauden "eguneroko txirindularien" proportzioa % 62,1ekoa da eta "kirol/aisialdiko txirindularien" % 56,3koa. Ehuneko horiek murriztu egiten dira "noizbehinkako erabiltzaileen" kasuan, "bizikleta inoiz ez du erabiltzen" eta "bizikletan ibiltzen

ez dakiten pertsonen" kasuan, neurri hori babesten dutenen ehunekoa % 46,9, % 34,9 eta % 35,7 baita hurrenez hurren.

	Eguneroko txirrindulariak % 15,3	Kirol/aisialdiko txirrindulariak % 7,9	Noizbehinkako txirrindulariak % 14,6	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen % 55,5%	Ez daki bizikletan ibiltzen % 6,7%	Guztira
Oso ados	26,7	31,0	18,5	11,7	12,5	16,6
Nahiko ados	35,4	25,3	28,4	23,2	23,2	26,0
Ez oso ados	17,7	21,0	22,0	21,4	13,2	20,3
Batere ados ez	17,9	18,9	28,2	39,6	44,9	33,4
ED/EDE	2,4	3,8	2,8	4,1	6,3	3,8
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

135. taula- Zure udalerrian autoari espazioa kentzearekin (errepideak estutzea, aparkalekuak kentzea) eta bizikletei ematearekin duzun adostasun-maila, erabiltzaile motaren arabera (%)

7.5 Trafikoaren abiadura baretzeko eta bolumena murrizteko ekintzen balorazioa

15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleriaren % 65,7 oso ados (% 28,5) edo nahiko ados (% 37,2) dago bere udalerrian trafikoaren abiadura baretzeko eta ibilgailuen bolumena murrizteko ekintzak ezartzearekin.

Sexuaren arabera, emakumeek gizonek baino adostasun handiagoa adierazi dute neurri horiek ezartzeko. Emakumeen ehunekoa, % 68,4koa, gizonena baino bost puntu handiagoa da.

Adinari dagokionez, pertsonarik gazteenen taldea (15-24 urte) da neurri horiek ezartzearen alde dauden pertsonen kopururik txikiena duena (% 58,2). 25-49 eta 50-64 urte bitarteko kolektiboak dira neurri horien aldeko pertsona gehien dutenak (% 67,2 eta % 68,5, hurrenez hurren). Are, aldeko pertsonen proportzioa gazteena baino altuagoa da adin nagusieneko pertsonen artean (65 urte eta gehiago), % 64,8ko ehunekoa erregistratu baita.

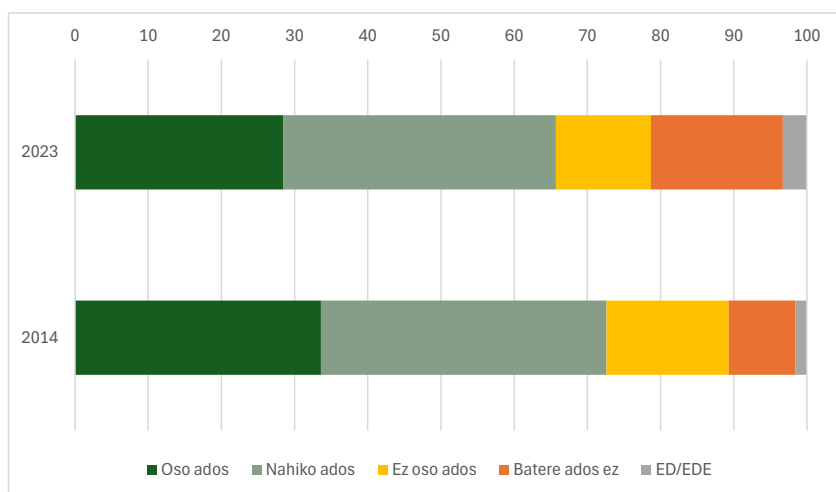
	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso ados	27,3	29,8	21,2	25,0	30,3	34,4	28,5
Nahiko ados	35,8	38,6	37,0	42,2	38,2	30,4	37,2
Ez oso ados	14,5	11,3	24,1	14,5	10,8	8,3	13,0
Batere ados ez	19,4	16,8	13,0	16,7	16,2	23,5	18,0
ED/EDE	3,0	3,5	4,6	1,6	4,5	3,5	3,2
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

136. taula- Udalerrian trafikoaren abiadura eta autoen bolumena murrizteko ekintzak ezartzearekin dagoen adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera (%)

2014arekin alderatuta, neurri horrekin adostasun handiena erakusten duten aukeretan beherakada txiki bat erregistratu da (oso ados eta nahiko ados); aldiz, adostasun txikiagoa dakarten aukerekiko babesaren ehunekoa (ez oso ados eta batere ados ez) handitu egin da.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso ados	32,3	35	28,2	34	34,5	35,1	33,6
Nahiko ados	38,2	39,8	46,8	37,2	39,4	37,6	39
Ez oso ados	17	16,4	14,9	18,2	16,1	16	16,7
Batere ados ez	10,7	7,4	10,1	9,7	7,8	8,7	9,1
ED/EDE	1,8	1,3	-	0,9	2,2	2,7	1,5
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

137. taula- Udalerrian trafikoaren abiadura eta autoen bolumena murrizteko ekintzak ezartzearekin dagoen adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)



18. Ilustrazioa- Udalerrian trafikoaren abiadura eta autoen bolumena murrizteko ekintzak ezartzearekin dagoen adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Eskualdeko azterketak erakusten du trafikoa murrizteko neurriak ezartzearekin adostasun handia edo nahikoa adierazi duten pertsonen kopururik handiena Urola Kostan dagoela (% 74,7) eta, jarraian, distantzia oso gutxira, Debagoienan (% 74,3).

Halako neurriak ezartzearekin ados dauden pertsonen kopururik txikiena duen eskualdea Bidasoa Beherea da, pertsonen % 52,4k soilik babesten baititu neurri mota horiek.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oso ados	21,8	31,8	29,3	26,9	26,8	38,3	35,0	28,5
Nahiko ados	30,6	41,7	45,0	37,5	40,0	23,4	39,7	37,2
Ez oso ados	13,7	6,9	9,6	14,8	14,1	15,3	8,8	13,0
Batere ados ez	30,5	16,4	14,6	17,2	16,4	19,6	13,5	18,0
ED/EDE	3,4	3,2	1,5	3,7	2,8	3,3	3,0	3,2
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

138. taula- Udalerrian trafikoaren abiadura eta autoen bolumena murrizteko ekintzak ezartzearekin dagoen adostasun-maila, eskualdearen arabera (%)

Bizikleta erabiltzen duten pertsonen tipologiaren arabera azterketak erakusten duenez, "eguneroko txirrindulariak" eta "kirol/aisialdiko txirrindulariak" dira haien udalerrietan ibilgailuen abiadura eta bolumena murrizteko neurriak ezartzeko adostasun-mailarik handiena adierazi dutenak (% 77,9 eta % 73,1, hurrenez hurren).

	Eguneroko txirrindulariak % 15,3	Kirol/aisialdiko txirrindulariak % 7,9	Noizbehinkako txirrindulariak % 14,6	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen % 55,5%	Ez daki bizikletan ibiltzen % 6,7%	Guztira
Oso ados	37,4	37,6	26,0	24,3	38,0	28,5
Nahiko ados	40,5	35,5	42,6	36,4	26,4	37,2
Ez oso ados	12,8	12,0	16,3	12,6	10,2	13,0
Batere ados ez	7,8	12,3	13,1	23,1	16,5	18,0
ED/EDE	1,5	2,6	1,9	3,5	8,9	3,2
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

139. taula- Udalerrian trafikoaren abiadura eta autoen bolumena murrizteko ekintzak ezartzearekin dagoen adostasun-maila, erabiltzaile motaren arabera (%)

7.6 Bizikleta garraibide gisa gehiago eta hobeto erabiltzeko faktoreak.

Planteatutako faktoreen garrantzia nahiko antzekoa da eta faktore batean ere ez da izan garrantzi handia edo dezentea balorazioen % 60 baino handiagoa (segurtasun handiagoarekin ibiltzen ikastea % 59,2an geratu da). Azpiegituren sustapenarekin zerikusia duten faktoreek (aparkalekuak, bizikleta bideak) balorazio apur bat handiagoak dituzte.

- Helmugan bizikletentzako aparkaleku gehiago eta hobeak izatea da Gipuzkoako 15 urte edo gehiagoko herritarrentzat garrantzitsuena den faktorea. % 46,2k garrantzi handia ematen dio faktore horri, % 22,2k, aldiz, garrantzi dezentea ematen dio.
- Gipuzkoarrentzako bigarren faktorerik garrantzitsuena bizikletan ibiltzeko espazio eta bide gehiago eta hobeak (bizikleta bideak) izatea da. % 47,8rentzako faktore horrek garrantzi handia du eta % 20,4rentzako nahiko garrantzitsua da.
- Hirugarren eta laugarren tokian daude bizikleta bat izatea (propioa edo alokairuan) eta bizikleta beste garraibide batzuekin uztartu ahal izatea. 2 faktore horiei garrantzi handia edo dezentea ematen dieten pertsonen ehunekoa % 64,5 ingurukoa da.
- Bosgarren lekurik garrantzitsuena da etxean bizikleta uzteko leku egokia izatea. Herritarren % 61,1ek garrantzi handia edo dezentea eman dio horri.
- Bizikletan segurtasun handiagoarekin ibiltzen ikastea eta trafikoa eta ibilgailuen abiadura murriztea dira bizikleta garraibide gisa sustatzeko faktoreen garrantziaren artean seigarren eta zazpigarren lekuan daudenak. Bi faktore horiei garrantzi handia edo dezentea ematen dieten pertsonen ehunekoa % 59,0 ingurukoa da.

Sexuaren aldagaiari erreparatuta, emakumeentzat faktorerik garrantzitsuenak dira bizikletan ibiltzeko espazio eta bide (bizikleta bideak) gehiago eta hobeak izatea eta helmugan bizikleta aparkatzeko aparkaleku publikoak izatea. Gizonentzat ere bi faktore horiek dira garrantzitsuenak, baina garrantziaren gaineko balorazioa 6 puntu handiagoa da emakumeen

kasuan. Nolanahi ere, emakumeek gizonek baino garrantzi handiagoa eman ohi diete bizikletaren erabilera sustatzeko proposatutako faktoreei.

Adin-taldean arabera azterketak erakusten du 65 urte edo gehiagotik gora, murriztu egiten dela faktore guztiei esleitzen zaien garrantzia. Oro har, 50etik 64 urtera bitarteko kolektiboak da bizikletaren erabilera sustatzeko proposatu diren faktoreei garrantzirik handiena esleitu diena eta alderik handiena bizikleta segurtasun handiagorekin erabiltzen ikasteko faktorean dago: kolektibo horrek % 72,3 esleitu dio, adin nagusikoenen kolektiboak baino % 25,0 gehiago eta talderik gazteenak baino % 18,0 gehiago (15-24).

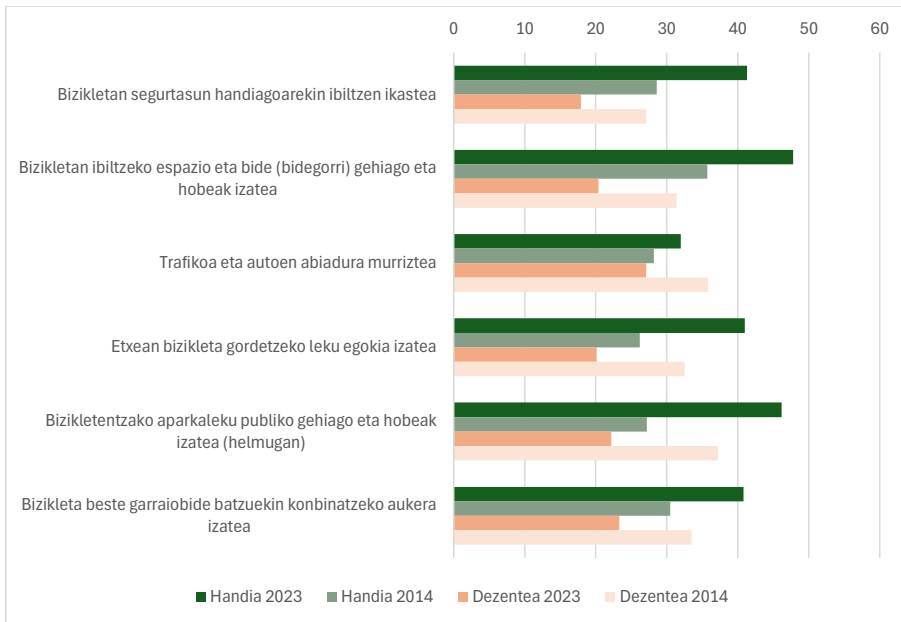
		Sexua		Adina				Guztira
		Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Bizikletan segurtasun handiagorekin ibiltzen ikastea	Handia	34,0	48,2	31,8	43,1	51,4	33,8	41,3
	Dezentea	19,2	16,5	22,3	17,0	20,9	14,3	17,9
	GUZTIRA	53,2	64,7	54,1	60,1	72,3	48,1	59,2
Bizikletan ibiltzeko espazio eta bide (bidegorri) gehiago eta hobeak izatea	Handia	40,5	54,7	41,9	57,0	55,1	32,5	47,8
	Dezentea	24,4	16,5	29,6	19,9	22,1	15,5	20,4
	GUZTIRA	64,9	71,2	71,5	76,9	77,2	48,0	68,2
Trafikoa eta autoen abiadura murriztea	Handia	28,3	35,6	26,4	32,3	37,3	29,0	32,0
	Dezentea	27,3	26,8	27,6	34,2	28,2	17,4	27,1
	GUZTIRA	55,6	62,4	54,0	66,5	65,5	46,4	59,1
Etxean bizikleta gordetzeko leku egokia izatea	Handia	35,5	46,3	31,8	44,6	53,3	29,4	41,0
	Dezentea	22,9	17,2	29,6	20,3	20,2	15,6	20,1
	GUZTIRA	58,4	63,5	61,4	64,9	73,5	45,0	61,1
Bizikletentzako aparkaleku publiko gehiago eta hobeak izatea (helmugan)	Handia	39,8	52,1	46,1	53,7	50,5	33,1	46,2
	Dezentea	25,3	19,1	28,2	22,6	26,7	14,9	22,2
	GUZTIRA	65,1	71,2	74,3	76,3	77,2	48,0	68,4
Bizikleta beste garraio bide batzuekin konbinatzeko aukera izatea	Handia	33,5	47,8	38,6	44,7	50,9	28,0	40,8
	Dezentea	26,2	20,4	28,3	26,0	24,9	16,3	23,3
	GUZTIRA	59,7	68,2	66,9	70,7	75,8	44,3	64,1
Bizikleta bat izatea (propioa edo alokairukoa)	Handia	42,0	54,4	45,1	57,6	51,9	35,5	48,4
	Dezentea	19,5	13,6	23,5	14,8	20,1	12,5	16,6
	GUZTIRA	61,5	68,0	68,6	72,4	72,0	48,0	65,0

140. taula- Bizikleta erabiltzen hasteko edo gehiago eta hobeto erabiltzeko faktore hauei garrantzi handia/dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera (%)

2023ko eta 2014ko datuak alderatuz gero, ikusiko dugu faktoreei emandako garrantzi-maila nahiko antzekoa dela bi urteetan. Alderik nabarmenena da 2014an pertsona gehiagok aukeratzen zutela "garrantzi dezentea", eta 2023an, berriz, "garrantzi handia" zen aukera. Bestalde, azpimarratu behar da aurten baloratu beharreko faktore berri bat sartu dela (bizikleta bat edukitzea (norberarena edo alokatzekoa)), eta 2014an galdetu zen faktoreetako bat desagertu dela (segurtasun handiagoa izatea bizikleten lapurretak eta bandalismo-ekintzak saihesteko), eta horrek esan nahi du aipatutako bi faktore horiek ezin izan direla alderatu.

		Sexua		Adina				Guztira
		Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Bizikletan segurtasun handiagoarekin ibiltzen ikastea	Handia	25,3	31,9	28,2	26	31,9	29,9	28,6
	Dezentea	26,4	27,7	32,7	32,2	26,8	16,4	27,1
	GUZTIRA	51,8	59,6	60,9	58,2	58,6	46,3	55,7
Bizikletan ibiltzeko espazio eta bide (bidegorri) gehiago eta hobeak izatea	Handia	35,3	36	41,3	42,5	32,8	24,4	35,7
	Dezentea	34,1	28,7	38,9	34,6	30,4	23,3	31,4
	GUZTIRA	69,4	64,7	80,2	77,1	63,3	47,7	67,1
Trafikoa eta autoen abiadura murriztea	Handia	25,5	30,9	25,9	32,7	30,7	20,2	28,2
	Dezentea	37,5	34,1	44,9	38,4	35,9	26,6	35,8
	GUZTIRA	63	65	70,9	71,1	66,6	46,8	64
Etxean bizikleta gordetzeko leku egokia izatea	Handia	24,1	28,3	27,4	31,5	26,8	16,9	26,2
	Dezentea	34,6	30,4	39,5	35,3	29,4	27,3	32,5
	GUZTIRA	58,7	58,7	66,9	66,9	56,2	44,2	58,7
Bizikletentzako aparkaleku publiko gehiago eta hobeak izatea (helmugan)	Handia	25,7	28,6	30,6	33	25,5	17,8	27,2
	Dezentea	41,4	32,9	45,2	42,3	34,8	26,7	37,2
	GUZTIRA	67,1	61,5	75,8	75,4	60,3	44,4	64,3
Bizikleta beste garraio bide batzuekin konbinatzeko aukera izatea	Handia	29,7	31,3	44,4	37	30,2	13,1	30,5
	Dezentea	37,4	29,6	43,5	36,9	31,5	24,6	33,5
	GUZTIRA	67,1	60,9	87,9	74	61,7	37,7	64
Segurtasun handiagoa izatea bizikleten lapurretak eta bandalismo-ekintzal saihesteko)	Handia	26	33,9	36,7	32	28,7	24,2	29,9
	Dezentea	33,7	28	40,7	35	33,1	17,1	30,8
	GUZTIRA	59,7	61,9	77,4	67	61,8	41,3	60,7

141. taula- Bizikleta erabiltzen hasteko edo gehiago eta hobeto erabiltzeko faktore hauei garrantzi handia/dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)



19. Ilustrazioa- Bizikleta erabiltzen hasteko edo gehiago eta hobeto erabiltzeko faktore hauei garrantzi handia/dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Eskualde guztietan, garrantzirik handiena ematen zaien faktoreak dira bizikletentzako bide (bizikleta bideak) gehiago eta hobeak izatea eta helmugan bizikleta aparkatzeko aparkaleku publikoak izatea.

Nabarmentzekoa da Debagoiena eskualdea dela bizikleten erabilera sustatzeko proposatutako faktore guztiei garrantzia gehien eman diena. Aldiz, Debarrenak eman die garrantzirik gutxien faktore ia guztiei, bizikletan ibiltzeko espazio eta bide gehiago eta hobeak izateari izan ezik, Donostialdea izan baita garrantzirik txikiena eman diona (% 66,3). Halaber, nabarmentzekoa da Bidasoa Beherean bizi diren pertsonen erdiak baino gutxiagok eman diola garrantzi handia edo dezentea trafikoa murrizteko (auto gutxiago) eta ibilgailuen abiadura murrizteko faktoreari (% 48,7). Eskualdeko guztietan neurri guztiei emandako baliorik baxuena izan da.

		Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Bizikletan segurtasun handiagoarekin ibiltzen ikastea	Handia	46,6	37,8	49,4	38,3	41,6	42,4	44,1	41,3
	Dezentea	16,7	14,0	17,5	19,1	19,6	17,2	15,7	17,9
	GUZTIRA	63,3	51,8	66,9	57,4	61,2	59,6	59,8	59,2
Bizikletan ibiltzeko espazio eta bide (bidegorri) gehiago eta hobeak izatea	Handia	50,0	52,8	58,6	44,9	46,5	45,9	48,3	47,8
	Dezentea	19,0	15,3	18,1	21,4	20,1	24,7	20,6	20,4
	GUZTIRA	69,0	68,1	76,7	66,3	66,6	70,6	68,9	68,2
Trafikoa eta autoen abiadura murriztea	Handia	29,2	32,4	43,4	30,0	29,8	38,8	31,5	32,0
	Dezentea	19,5	25,1	27,8	28,3	29,7	21,4	31,7	27,1
	GUZTIRA	48,7	57,5	71,2	58,3	59,5	60,2	63,2	59,1
Etxean bizikleta gordetzeko leku egokia izatea	Handia	41,1	36,3	49,3	37,7	44,4	45,8	46,6	41,0
	Dezentea	21,7	16,8	18,6	21,2	20,5	18,1	17,8	20,1
	GUZTIRA	62,8	53,1	67,9	58,9	64,9	63,9	64,4	61,1
Bizikletentzako aparkaleku publiko gehiago eta hobeak izatea (helmugan)	Handia	42,6	37,8	53,2	46,4	42,8	48,7	50,1	46,2
	Dezentea	21,0	18,8	20,9	23,1	25,0	23,1	19,7	22,2
	GUZTIRA	63,6	56,6	74,1	69,5	67,8	71,8	69,8	68,4
Bizikleta beste garraio bide batzuekin konbinatzeko aukera izatea	Handia	40,9	35,4	50,4	37,6	40,8	43,6	49,5	40,8
	Dezentea	23,9	18,9	23,9	25,1	24,1	21,0	17,4	23,3
	GUZTIRA	64,8	54,3	74,3	62,7	64,9	64,6	66,9	64,1
Bizikleta bat izatea (propioa edo alokairukoa)	Handia	52,3	42,1	53,2	48,2	43,5	45,0	51,9	48,4
	Dezentea	13,2	13,4	18,4	16,2	23,2	21,3	13,6	16,6
	GUZTIRA	65,5	55,5	71,6	64,4	66,7	66,3	65,5	65,0

142. taula- Bizikleta erabiltzen hasteko edo gehiago eta hobeto erabiltzeko faktore hauei garrantzi handia/dezentea ematen dieten pertsonak, sexuaren eta eskualdearen arabera (%)

Oraingoan ere, bizikleta maizen erabiltzen duten pertsonak dira bizikletaren erabilera sustatzeko faktoreei garrantzirik handiena ematen dietenak. "Eguneroko txirrindulariak" dira faktore guztiei garrantzirik handiena ematen dietenak, eta, jarraian, distantzia laburrarekin, "kirol/aisialdiko txirrindulariak" kolektiboaren parte direnak. Ondoren, "noizbehinkako txirrindulariak" daude, laugarrenik, bizikleta inoiz erabiltzen ez dutenak, eta, azkenik, bizikletan ibiltzen ez dakitenak. Azpimarratu behar da "noizbehinkako txirrindulariek" garrantzi handiagoa ematen dietela baloratutako ia alderdi guztiei bizikleta inoiz erabiltzen ez dutenek baino, bi salbuespenekin: bizikletan segurtasun handiagoz ibiltzen ikastea eta bizikleta etxean gordetzeko leku egokia izatea.

"Eguneroko txirrindularia" multzoko pertsonentzako faktorerik garrantzitsuenak da helmugan bizikletentzako aparkaleku publiko gehiago eta hobeak izatea (% 90,8) eta, gero, bizikletan ibiltzeko espazio eta bide (bidegorri) gehiago eta hobeak izatea (% 90,2).

"Kirol/aisialdiko txirrindulariak" kolektiboaren kasuan, garrantzirik handiena "eguneroko txirrindulariek" adierazitako faktore berberei eman diete, baina ordena aldatuta: lehentasuneko bizikletan ibiltzeko espazio eta bide gehiago eta hobeak izatea da haientzat (% 85,8), eta bigarren lekuan geratzen da aparkaleku publiko gehiago eta hobeak izatea (% 82,6).

“Noizbehinkako txirrindularia” taldearen parte diren pertsonentzat, lehentasunezkoa da aparkaleku publiko gehiago eta hobeak izatea (% 75,2); aldiz, bizikletan inoiz ibiltzen ez diren pertsonekin gertatzen den moduan (% 62,1). “Bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsonentzat”, faktorerik garrantzitsuen da bizikletan segurtasun handiagoarekin ibiltzen ikastea (% 43,5).

		Eguneroko txirrindulariak % 15,3	Kirol/aisialdiko txirrindulariak % 7,9	Noizbehinkako txirrindulariak % 14,6	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen % 55,5%	Ez daki bizikletan ibiltzen % 6,7%	Guztira
Bizikletan segurtasun handiagoarekin ibiltzen ikastea	Handia	56,9	48,6	33,7	38,5	36,1	41,3
	Dezentea	15,6	22,1	18,5	19,0	7,4	17,9
	GUZTIRA	72,5	70,7	52,2	57,5	43,5	59,2
Bizikletan ibiltzeko espazio eta bide (bidegorri) gehiago eta hobeak izatea	Handia	71,5	63,2	50,2	40,5	30,4	47,8
	Dezentea	18,7	22,6	24,3	20,8	10,3	20,4
	GUZTIRA	90,2	85,8	74,5	61,3	40,7	68,2
Trafikoa eta autoen abiadura murriztea	Handia	40,7	45,6	30,5	29,2	22,5	32,0
	Dezentea	35,1	29,3	31,8	25,3	11,3	27,1
	GUZTIRA	75,8	74,9	62,3	54,5	33,8	59,1
Etxean bizikleta gordetzeko leku egokia izatea	Handia	60,4	54,9	35,8	36,4	30,2	41,0
	Dezentea	20,3	22,2	19,3	21,4	8,1	20,1
	GUZTIRA	80,7	77,1	55,1	57,8	38,3	61,1
Bizikletentzako aparkaleku publiko gehiago eta hobeak izatea (helmugan)	Handia	71,1	58,3	49,3	38,7	30,3	46,2
	Dezentea	19,7	24,3	25,9	23,4	6,8	22,2
	GUZTIRA	90,8	82,6	75,2	62,1	37,1	68,4
Bizikleta beste garraio bide batzuekin konbinatzeko aukera izatea	Handia	60,2	50,8	36,7	36,4	30,7	40,8
	Dezentea	20,0	24,4	33,1	23,1	9,7	23,3
	GUZTIRA	80,2	75,2	69,8	59,5	40,4	64,1
Bizikleta bat izatea (propioa edo alokairukoa)	Handia	72,3	57,0	46,2	43,0	33,1	48,4
	Dezentea	14,2	21,6	18,8	16,9	8,5	16,6
	GUZTIRA	86,5	78,6	65,0	59,9	41,6	65,0

143. taula- Bizikleta garraio bide gisa erabiltzen hasteko edo gehiago eta hobeto erabiltzeko faktoreei emandako garrantzia (handia, dezentea, txikia edo batere ez), erabiltzaile motaren arabera (%)

7.7 Bizikletaren sustapenaren eta Gipuzkoan inbertitutako baliabideen gaineko balorazioa.

Otik 10 puntura bitarteko eskalan, 15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleriak 6,3 puntu esleitu dizkio batez beste lurralde horretan bizikleta garraio bide gisa sustatzeko egiten ari diren lanari.

Sexuaren araberako azterketak erakusten du ez dagoela alderik gizonen eta emakumeen artean sustapen-politika horiek baloratzeko garaian.

Adinari dagokionez, ez dago alde handirik balorazioan. batez besteko puntuaziorik altuena adin-talderik gazteenarena da (6,6 puntu) eta, jarraian, distantzia gutxira, adin nagusikoenen taldearena (6,5 puntu). Bi adin-taldek gaintitu egiten dute biztanleria osoaren batez besteko nota. Aldiz, tarteko adinen (25-49 eta 50-64 urte) balorazioa azpitik dago, batez beste 6,1eko eta 6,2ko puntuazioa esleitu baitiote.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Batez besteko balioa	6,3	6,3	6,6	6,1	6,2	6,5	6,3

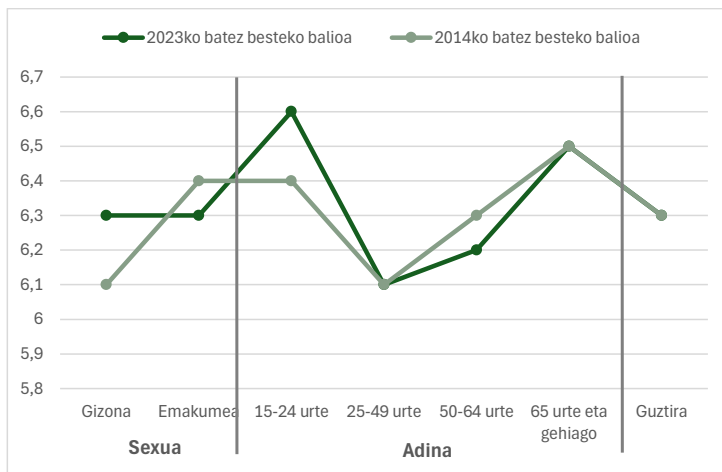
144. taula- Gipuzkoan bizikleta garraio bide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), sexuaren eta adinaren arabera (%)

2023an eta 2014an emandako nota orokorra egonkor mantendu da (6,3 puntu), urteak igaro diren arren. Desberdintasun gisa, nabarmentzekoa da 2023an gizonen nota apur bat altuagoa eman diotela Gipuzkoan bizikleta garraio bide gisa sustatzeko moduari (6,3 eta 6,1, hurrenez hurren), eta adin-talde gazteenak ere (15-24 urte) puntu gehiago lortu dituela 2014. urtearekiko (6,6 eta 6,4, hurrenez hurren).

Aitzitik, 2024an, emakumeek 2014an baino hamarren bat gutxiago baloratu dute promozioa, eta 50-64 urteko adin-taldearen balorazioa ere hamarren bat jaitsi da.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Batez besteko balioa	6,1	6,4	6,4	6,1	6,3	6,5	6,3

145. taula- Gipuzkoan bizikleta garraio bide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)



20. Ilustrazioa - Gipuzkoan bizikleta garraio bide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Ikasketa-mailaren araberako azterketaren kasuan, Gipuzkoan bizikleta garraibide gisa sustatzeko moduari emandako baloraziorik altuena ikasketa-mailarik baxuena (lehen mailakoak edo batere ez) duten pertsonena izan da, 6,7 puntu. Biztanleriaren ikasketa-mailak gora egin ahala, murriztu egiten da puntu horren balorazioaren batezbestekoa: erdi- edo goi-mailako ikasketak dituztenen kasuan 6,0 puntukoa baita balorazioa.

	Bat ere ez, lehen mailakoak baino baxuagoak	Lehen Hezkuntza, Batxilergo oinarrikoa, OHO, DBH	Lanbide Heziketa (LH) eta arautu gabeko ikasketak	Goi-mailako batxilergoa, BBB, UBI	Erdi- eta goi-mailako ikasketak	Beste batzuk	Guztira
Batez besteko balioa	6,7	6,6	6,3	6,4	6,0	6,0	6,3

146. taula- Gipuzkoan bizikleta garraibide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), ikasketa-mailaren arabera (%)

Eskualdeko azterketan ikus daiteke Donostialdean bizi den biztanleria dela puntuaziorik altuena eman diona (6,6 puntu). Aldiz, Debarrena izan da politika horiekiko kritikoena, 5,3 puntu eman baitzikio, Gipuzkoako biztanleria osoak lortutako batez besteko nota baino puntu bat gutxiago.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Batez besteko balioa	6,3	5,3	6,0	6,6	6,0	6,1	6,2	6,3

147. taula- Gipuzkoan bizikleta garraibide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), eskualdearen arabera (%)

Erabiltzaile motaren arabera, batez besteko notarik altuena eman dion kolektiboa "bizikletan ibiltzen ez dakitenena" izan da (6,5 puntu), eta batez besteko baloraziorik txikiena, berriz, "kirol/aisialdiko txirringularrak" izan da, 5,9 puntuko batez besteko notarekin.

	Eguneroko txirringularrak	Kirol/aisialdiko txirringularrak	Noizbehinkako txirringularrak	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen	Ez daki bizikletan ibiltzen	Guztira
	% 15,3	% 7,9	% 14,6	% 55,5%	% 6,7%	
Batez besteko balioa	6,4	5,9	6,1	6,3	6,5	6,3

148. taula- Gipuzkoan bizikleta garraibide gisa sustatzeko erabiltzen ari diren moduaren gaineko balorazioa (0tik 10erako eskalan), erabiltzaile motaren arabera (%)

Gipuzkoako 15 urte edo gehiagoko biztanleriak bizikleta bidezko mugikortasunari baliabide gehiago esleitzeari dagokionez duen iritzia kasuan, hamarretik zortzi oso ados (% 38,7) edo nahiko ados (% 40,8) dago. Ez oso ados edo batere ados ez dauden pertsonen ehunekoa nahiko baxua da (% 16,7).

Sexuaren araberako azterketan ikus daiteke gizonak direla baliabide publiko gehiago bideratzearekin adostasunik handiena adierazi dutenak, nahiz eta aldea ez den oso nabarmena (% 80,4 eta % 78,7).

Adinaren arabera azterketari dagokionez, pertsonarik helduenak dira bizikletari baliabide publiko gehiago eman behar zaizkiola gutxien uste dutenak (% 76,5). Babes hori % 82,2ra arte handitzen da, ordea, 25 eta 49 urte bitarteko pertsonen kasuan.

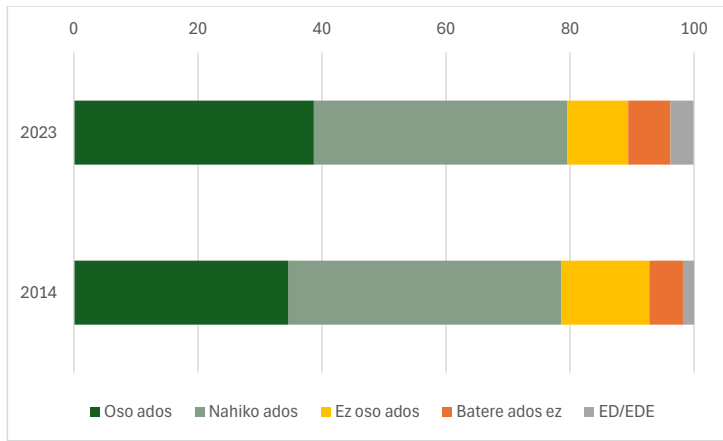
	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso ados	38,7	38,8	31,6	46,9	36,8	33,6	38,7
Nahiko ados	41,7	39,9	48,4	35,3	42,3	42,9	40,8
Ez oso ados	9,1	10,6	11,3	9,2	9,6	10,3	9,9
Batere ados ez	6,7	7,0	4,2	5,8	6,8	9,3	6,8
ED/EDE	3,8	3,8	4,6	2,8	4,5	3,8	3,7
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

149. taula- Gipuzkoako bizikleten mugikortasunera baliabide publiko gehiago bideratzearen gaineko adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera (%)

2014an, Gipuzkoan bizikleta bidezko mugikortasunera baliabide publiko gehiago bideratzearen adostasun-maila 2023an erregistratutakoa baino pixka bat txikiagoa zen; 15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleen % 79,5 neurri horrekin oso edo nahiko ados zeuden, eta 2014an babesak % 78,6koa zen. Gizonen babesak behera egin du 2023an, 2014arekin alderatuta, eta emakumeenak, berriz, gora.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Oso ados	38	31,2	40,7	39,8	33,3	24,4	34,6
Nahiko ados	44,8	43,3	45,2	41,7	45,7	45,3	44
Ez oso ados	11,3	17	12,1	12,4	14,1	18	14,2
Batere ados ez	4,3	6,4	1,2	5,9	5,1	7,1	5,4
ED/EDE	1,6	2,1	0,8	0,1	1,7	5,1	1,8
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

150. taula- Gipuzkoako bizikleten mugikortasunera baliabide publiko gehiago bideratzearen gaineko adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera, 2014ko emaitzak (%)



21. Ilustrazioa- Gipuzkoako bizikleten mugikortasunera baliabide publiko gehiago bideratzearen gaineko adostasun-maila, sexuaren eta adinaren arabera, 2023ko eta 2014ko emaitzen alderaketa (%)

Debagoiena eta Urola Kosta eskualdeak dira txirrindularien mugikortasuna sustatzeko baliabide publiko gehiago eskaintzea gehien sustatzen dutenak; % 85,1 eta % 84,5ekin, hurrenez hurren. Kontrako aldean daude Bidasoa Beherean bizi diren pertsonak: ez dira neurri horren hain aldekoak, pertsonen babesa % 74,7ra murrizten baita.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Oso ados	32,7	39,0	46,6	37,9	37,9	38,1	43,0	38,7
Nahiko ados	42,0	38,4	38,5	41,2	42,1	39,9	41,5	40,8
Ez oso ados	12,8	8,4	9,5	10,1	9,9	9,8	7,0	9,9
Batere ados ez	8,9	7,4	0,6	7,5	7,8	5,5	6,5	6,8
ED/EDE	3,6	6,7	4,9	3,3	2,4	6,7	2,0	3,7
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

151. taula- Gipuzkoako bizikleten mugikortasunera baliabide publiko gehiago bideratzearen gaineko adostasun-maila, eskualdearen arabera (%)

Erabiltzaile motaren arabera azterketa egin ostean, kasu honetan ere ikus daiteke bizikleta gehien eta maizen erabiltzen dutenak direla bizikletaren erabilera sustatzeko baliabide publiko gehien eskaintzearen aldekoenak. Hala, "eguneroko txirrindulariak" taldearen barruan % 95,1ek babesten du neurri hori; "kirol/aisialdiko txirrindularien" kasuan % 89,7k; eta babesa % 85,3ra jaisten da "noizbehinkako erabiltzaileen" kasuan. "Bizikleta inoiz ez du erabiltzen" kolektiboak % 73,9ko babesa adierazi dute eta "bizikletan ibiltzen ez dakiten" kolektiboko pertsonak berriz, % 65,9koa.

	Eguneroko txirrundulariak	Kirol/aisialdiko txirrundulariak	Noizbehinkako txirrundulariak	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen	Ez daki bizikletan ibiltzen	Guztira
	% 15,3	% 7,9	% 14,6	% 55,5%	% 6,7%	
Oso ados	64,8	51,6	43,5	29,8	26,9	38,7
Nahiko ados	30,3	38,1	41,8	44,1	39,0	40,8
Ez oso ados	2,0	6,5	9,8	12,2	12,1	9,9
Batere ados ez	0,8	1,2	3,1	9,6	12,8	6,8
ED/EDE	2,1	2,6	1,7	4,2	9,3	3,7
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

152. taula- Gipuzkoako bizikleten mugikortasunera baliabide publiko gehiago bideratzearen gaineko adostasun-maila, erabiltzaile motaren arabera (%)

Gipuzkoako biztanleriari bizikleta garraio bide gisa sustatzeko inbertsio publikorik garrantzitsuenaren zein den galdetuta, biztanleriaren laurdenak baino gehixeagok (% 27,5) uste du bizikletentzako sarearen azpiegitura (bidegorriak) sortzera eta hobetzera bideratu behar dela inbertsioa. Biztanleria osoaren % 19,1 inguruk uste du bizikletentzako aparkaleku seguruak sortzen lagundu behar dela eta ikastetxeetan bizikletan ibiltzen ikasteko prestakuntza eskaintzea da aldeko gehien dituen hirugarren neurria (% 12,5). Babes gutxien izan duen neurria izan da karga-ziklo bidezko merkantzien hiri-banaketa (ziklogistika), babesaren % 1,9rekin.

Gizonek gehiago babesten dituzte azpiegiturretan egindako inbertsioa, eta bizikleta tradizionalak eta elektrikoak erosteko eta konpontzeko dirulaguntzak. Emakumeek, berriz, nahiago dute inbertsio publikoak aparkaleku seguruetan, ikastetxeetan bizikletan ibiltzen ikasteko prestakuntzan eta bizikleta publiko eta partekatuen sisteman inbertitu. Nolanahi ere, aldeak ez dira oso esanguratsuak eta batasun handia dago gehien desio dituzten politiken artean.

Gazteenak dira azpiegituran inbertsioak egitearen, bizikleta lantokietan sustatzearen eta bizikleta tradizional eta elektrikoak erosteko eta konpontzeko dirulaguntzak ematearen aldekoenak.

Helduenak (65 urte eta gehiago) dira ikastetxeetan bizikletan ibiltzen ikasteko prestakuntzan egin beharreko inbertsioa eta komunikazio- eta sentsibilizazio-kanpainak gehien babesten dituztenak.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Azpiegitura (bidegorriak)	28,8	26,4	29,7	27,1	26,0	28,6	27,5
Aparkaleku seguruak	18,4	19,8	19,4	21,9	18,3	15,6	19,1
Ikastetxeetan bizikletan ibiltzen ikasteko prestakuntza	11,3	13,5	8,7	10,4	15,3	14,7	12,5
Lantokietan bizikletaren erabilera sustatzea	5,1	4,7	6,3	5,5	5,4	2,6	4,9
Bizikleta tradizionalak eta elektrikoak erosteko eta konpontzeko dirulaguntzak	11,5	10,0	16,5	11,7	10,6	6,5	10,8
Komunikazioa eta Sentsibilizazioa	7,5	7,2	3,5	5,7	6,9	12,3	7,3
Bizikleta publikoaren eta partekatuen sistema	9,9	12,2	9,4	11,9	11,1	10,8	11,1
Karga-ziklo bidezko merkantzien hiri-banaketa (ziklogistika)	2,0	1,8	3,4	2,3	1,3	1,1	1,9
Beste batzuk / Batere ados ez	5,5	4,3	2,9	3,4	5,2	7,9	4,9
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

153. taula- Zer arlo dira bizikleta garraio bide gisa erabiltzea sustatzeko inbertsio publiko garrantzitsua behar dutenak? Sexuaren eta adinaren arabera (%)

Eskualdeko azterketan ikus daiteke Debarrena eta Urola Kosta direla azpiegituran egindako inbertsioa gehien babesten dutenak (% 33,1 eta % 30,1, hurrenez hurren), hau da, Gipuzkoako biztanleria osoarena baino 6 eta 3 puntu gehiago, hurrenez hurren.

Bizikletentzako aparkaleku seguruak sortzeko inbertsioa egitearen aldekoenak diren eskualdeak Tolosaldea (% 20,7) eta, jarraian, Donostialdea eta Debagoiena dira, biak % 20,2rekin.

Bidasoa Beherea da (% 14,8) ikastetxeetan bizikletan ibiltzen ikasteko prestakuntzan diru publikoa inbertitzeko aldeko gehien dituen eskualdea. Aldiz, Goierrikoak dira lantokietan bizikletaren erabilera sustatzeko inbertsioa egitearen aldekoenak (% 6,5).

Goierri eta Tolosaldea (% 12,3 eta % 11,7) dira bizikleta tradizionalak zein elektrikoak erosteko eta konpontzeko dirulaguntzetan inbertsioa egitea gehien babesten duten eskualdeak. Debagoiena da komunikazio- eta sentsibilizazio-kanpainetan inbertsioa handitzea gehien babesten duen eskualdea (% 9,4) eta bizikleta publiko eta partekatuen sistema baten aldeko babes handiena adierazi dutenak Bidasoa Behereko biztanleak dira (% 15,6). Bigarren lekuan dago Donostialdea, 4 puntuko distantziara.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierrri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Azpiegitura (bidegorriak)	27,1	33,1	27,0	25,9	29,7	27,4	30,1	27,5
Aparkaleku seguruak	16,9	14,7	20,2	20,2	16,8	20,7	19,7	19,1
Ikastetxeetan bizikletan ibiltzen ikasteko prestakuntza	14,8	11,1	10,7	12,5	12,5	12,8	12,3	12,5
Lantokietan bizikletaren erabilera sustatzea	3,0	4,7	5,8	4,6	6,5	5,9	5,2	4,9
Bizikleta tradizionalak eta elektrikoak erosteko eta konpontzeko dirulaguntzak	7,7	10,3	10,3	11,0	12,3	11,7	11,6	10,8
Komunikazioa eta Sentsibilizazioa	7,9	7,2	9,4	7,0	7,1	7,3	6,4	7,3
Bizikleta publikoaren eta partekatuen sistema	15,6	10,1	11,2	11,3	9,5	8,9	10,0	11,1
Karga-ziklo bidezko merkantzien hiri-banaketa (ziklogistika)	1,5	1,6	1,3	2,6	1,3	1,1	1,0	1,9
Beste batzuk / Batere ados ez	5,5	7,2	4,1	4,9	4,5	4,2	3,8	4,9
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

154. taula- Zer arlo dira bizikleta garraio bide gisa erabiltzea sustatzeko inbertsio publiko garrantzitsua behar dutenak? Eskualdearen arabera (%)

"Eguneroko txirrindularien" ia herenak (% 30,8) babesten dute azpiegiturako inbertsioa, biztanleria osoak baino 3 puntu gehiago. Kolektibo horren partetik babesik handiena jaso duen bigarren neurria da aparkaleku seguruak sortzea (% 22,7), eta hirugarrena, bizikleta publiko eta partekatuen sistema (% 12,3).

"Kirol/aisialdiko txirrindulariak" bat datoz "eguneroko txirrindulariekin" lehen bi neurrietan, baina hein txikiagoan (% 28,4 eta % 18,6). Alabaina, kolektibo horrentzat inbertsio publikorik handiena jaso behar duen hirugarren proposamena da bizikleta tradizionalak eta elektrikoak erosteko eta konpontzeko dirulaguntzak ematearena (% 12,8).

"Noizbehinkako erabiltzailea" kolektiboaren parte diren pertsonak ere lehen postuetan jarri dituzte azpiegiturako inbertsioa (% 27,7) eta aparkaleku seguruak (% 20,9), baina pertsona horiek hirugarren postuan kokatu dute ikastetxeetan bizikletan ibiltzen ikasteko prestakuntza (% 9,5).

"Bizikleta inoiz ez du erabiltzen" pertsonak dagokienez, lehenik eta behin azpiegiturretan inbertitzea babesten dute (% 26,5), aparkaleku seguruak sortzea bigarrenik (% 17,9) eta, prestakuntza hirugarrenik (% 13,9).

"Bizikletan ibiltzen ez dakitenek" azpiegituran egindako inbertsioa babestu dute lehenik eta behin (% 23,9); ikastetxeetan bizikletan ibiltzeko prestakuntza bigarrenik (% 16,5); eta aparkaleku seguruak sortzea hirugarrenik (% 15,3).

GIPUZKOAN BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEARI BURUZKO IKERKETA SOZIOLOGIKOA 2023

	Eguneroko txirrundulariak % 15,3	Kirol/aisialdiko txirrundulariak % 7,9	Noizbehinkako txirrundulariak % 14,6	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen % 55,5%	Ez daki bizikletan ibiltzen % 6,7%	Guztira
Azpiegitura (bidegorriak)	30,8	28,4	27,7	26,5	23,9	27,5
Aparkaleku seguruak	22,7	18,6	20,9	17,9	15,3	19,1
Ikastetxeetan bizikletan ibiltzen ikasteko prestakuntza	9,9	12,6	9,5	13,9	16,5	12,5
Lantokietan bizikletaren erabilera sustatzea	5,4	4,8	5,9	4,7	1,2	4,9
Bizikleta tradizionalak eta elektrikoak erosteko eta konpontzeko dirulaguntzak	11,1	12,8	13,5	10,1	5,1	10,8
Komunikazioa eta Sentsibilizazioa	3,6	10,8	6,5	8,0	10,6	7,3
Bizikleta publikoaren eta partekatuen sistema	12,3	9,4	11,4	10,7	13,3	11,1
Karga-ziklo bidezko merkantzien hiri-banaketa (ziklologistika)	2,8	0,7	1,7	1,9	0,8	1,9
Beste batzuk / Batere ados ez	1,3	1,8	3,0	6,4	13,3	4,9
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

155. taula- Zer arlo dira bizikleta garraio bide gisa erabiltzea sustatzeko inbertsio publiko garrantzitsua behar dutenak? Erabiltzaileen tipologiaren arabera (%)

8 Galdera irekiak: Bizikletan ibiltzearen onena eta okerrena

Galdetegiaren amaierako bi galdera ireki horien helburua da inkestatutako pertsona bakoitzak bizikletaren fenomenoaren gainean duen pertzepzioa hautematea. Horretarako, modu espontaneoan erantzun dute, eta, galdetegiko gainerako galderetan ez bezala, ez da aurrez ezarritako erantzunik izan.

Erantzunak asko izan daitezke, pertsona bakoitzak gai bat baino gehiago aipa dezakeelako. Gerora, erantzun guztiak gaiaren arabera kategorizatu dira, azterketa bideratu ahal izateko.

8.1 Bizikletan ibiltzearen onena

Hauek izan dira erantzunik ohikoenak:

- Sasoi fisikoa: Ariketa fisikoa egiteko aukera, hau da, izaera osasungarria nabarmendu dute.
- Funtzionalitatea: Bizikletan egindako bidaiak beste garraio bide batzuekin egindakoak baino funtzionalagoak direla nabarmendu dute, azkarragoak direlako, malgutasun handiagoa ematen dutelako eta aparkatzea errazagoa delako.
- Ekologia: Izaera ekologikoa ere nabarmendu dute. Bizikletan egindako bidaiak ingurumeneko jasangarritasun handiagoarekin lotzen dituzte.
- Ongizate emozionala: Bizikletaren erabileratik eratorritako onura psikologikoak nabarmendu dituzte: deskonexioa, erlaxazioa, gozamina.
- Autonomia/askatasuna: Bizikletan egindako bidaiak beste garraio bide batzuetakoe baino autonomia/askatasun handiagoa ematen dute.

Sexuari dagokionez, emakumeek gizonek baino gehiagotan aipatzen dute beste garraio bide batzuekin alderatuta bizikletan mugitzeak duen izaera ekonomikoa (aurrezte) eta une horiek familiarekin eta lagunekin gozatzeko ematen duen aukera. Bestalde, gizonek emakumeek baino gehiagotan adierazten dute ariketa fisikoa egiteko aukera edo bizikletaren bidez lortzen duten ongizate fisikoa (deskonexioa, lasaitasuna, gozamina).

Adin-talderik zaharrenak (50-64 urte eta 65 urte eta gehiago) dira erantzunik txikiak eman dutenak. Adin-tarte guztien kasuan, talderik gazteenaren kasuan salbu, gehien errepikatu den erantzuna izan da garraio bide horrek ariketa fisikoa egiteko aukera ematen duela. Pertsonarik gazteenen kolektiboak gehiagotan berretsi du bizikletaren funtzionalitatea: azkartasuna, malgutasuna eta aparkatzeko erraztasuna eskaintzen die, beste garraio bide batzuekin alderatuta.

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Autonomia/askatasuna	5,9	3,7	7,5	6,2	4,0	2,4	4,8
Ariketa egitea/ Izaera osungarria	14,7	10,1	10,8	15,4	12,0	8,9	12,3
Ekologia / Ingurumeneko jasangarritasuna	5,6	5,8	5,0	7,5	6,2	3,2	5,7
Funtzionalitatea (azkartasuna, malgutasuna, aparkatzeko erraztasuna)	7,4	5,4	15,2	8,1	4,4	1,9	6,4
Paisaia / Natura	1,6	0,6	0,3	0,9	1,7	1,0	1,1
Ongizate emozionala (deskonexioa, lasaitasuna, erlaxazioa, gozamena...)	7,0	3,5	6,4	6,4	5,4	2,8	5,2
Erosotasuna	2,8	1,6	3,6	2,6	1,9	1,2	2,2
Izaera ekonomikoa / Aurrezkia	1,8	2,2	3,0	3,4	1,2	0,4	2,0
Familiarekin / Lagunekin egotea	0,5	1,5	0,6	2,0	0,3	0,6	1,0
Azpiegiturak	0,8	0,7	1,4	0,5	1,3	0,3	0,7
Beste batzuk	0,4	0,1	0,3	0,3	0,4	0,0	0,3
ED/EDE	51,6	64,8	46,1	46,7	61,4	77,2	58,3
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

156. taula- Bizikletan ibiltzearen onena, sexuaren eta adinaren arabera (%)

Gipuzkoako eskualde guztietan gehien errepikatu duten erantzuna izan da izaera osungarria duela, hots, bizikletan mugitzeko garaian ariketa fisikoa ere egiten dela.

	Bidasoa Beherea	Debabarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Autonomia/askatasuna	4,2	1,4	4,7	5,4	4,2	4,5	6,2	4,8
Ariketa egitea/ Izaera osungarria	9,8	9,8	12,6	12,7	12,1	14,5	13,8	12,3
Ekologia / Ingurumeneko jasangarritasuna	3,6	3,3	7,1	5,4	6,8	6,5	7,9	5,7
Funtzionalitatea (azkartasuna, malgutasuna, aparkatzeko erraztasuna)	5,2	3,7	4,7	6,6	3,8	5,5	12,0	6,4
Paisaia / Natura	0,3	2,3	1,2	1,1	1,5	0,5	0,9	1,1
Ongizate emozionala (deskonexioa, lasaitasuna, erlaxazioa, gozamena...)	4,2	5,1	7,1	5,9	2,6	4,0	4,4	5,2
Erosotasuna	1,3	1,4	1,2	2,4	1,5	1,5	3,5	2,2
Izaera ekonomikoa / Aurrezkia	1,0	0,9	2,0	2,1	0,8	4,0	2,9	2,0
Familiarekin / Lagunekin egotea	1,3	0,9	1,2	0,8	1,1	1,5	1,2	1,0
Azpiegiturak	0,3	0,0	1,2	0,8	0,0	1,0	1,5	0,7
Beste batzuk	0,3	0,0	0,4	0,2	0,4	0,0	0,6	0,3
ED/EDE	68,3	71,0	56,5	56,6	65,3	56,5	45,2	58,3
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

157. taula- Bizikletan ibiltzearen onena, eskualdearen arabera (%)

Erabiltzailearen araberrako azterketari dagokionez, ez dugu erantzunik jaso bizikleta gutxien erabiltzen duten kolektiboko pertsonen partetik.

“Eguneroko txirrindulariek” gehien errepikatu dituzten erantzunak izan dira ariketa fisikoa egitea, funtzionalitatea (azkartasuna, malgutasuna, aparkatzeko erraztasuna), ekologia, autonomia/askatasuna eta ongizate emozionala.

Bestalde, "kirol/aisialdiko txirrindulariek" ariketa fisikoa aipatu dute lehenik, eta, ondoren, ongizate emozionala, ekologia, autonomia eta funtzionalitatea.

	Eguneroko txirrindulariak % 15,3	Kirol/aisialdiko txirrindulariak % 7,9	Noizbehinkako txirrindulariak % 14,6	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen % 55,5%	Ez daki bizikletan ibiltzen % 6,7%	Guztira
Autonomia/askatasuna	12,5	11,4	5,8	0,0	0,0	4,8
Ariketa egitea/ Izaera osasungarria	25,9	36,6	18,5	0,0	0,0	12,3
Ekologia / Ingurumeneko jasangarritasuna	13,9	14,1	7,9	0,0	0,0	5,7
Funtzionalitatea (azkartasuna, malgutasuna, aparkatzeko erraztasuna)	20,1	7,5	7,7	0,0	0,0	6,4
Paisaia / Natura	0,9	5,6	1,9	0,0	0,0	1,1
Ongizate emozionala (deskonexioa, lasaitasuna, erlaxazioa, gozamina...)	8,2	15,7	11,5	0,0	0,0	5,2
Erosotasuna	6,7	2,6	2,7	0,0	0,0	2,2
Izaera ekonomikoa / Aurrezkia	5,8	2,9	2,7	0,0	0,0	2,0
Familiarekin / Lagunekin egotea	3,2	1,6	1,0	0,0	0,0	1,0
Azpiegiturak	1,7	2,0	1,0	0,0	0,0	0,7
Beste batzuk	0,8	0,0	0,4	0,0	0,0	0,3
ED/EDE	0,3	0,0	38,8	100,0	100,0	58,3
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

158. taula- Bizikletan ibiltzearen onena, erabiltzaile motaren arabera (%)

8.2 Bizikletan ibiltzearen okerrena

Gipuzkoako herritarrek bizikletan ibiltzearen okerrena zein den galdetuta gehienbat eguraldi txarri aipatu dute, eta, ondoren, bide publikoetako beste ibilgailuekin dagoen harremana (motordun ibilgailuak, motor gabeak eta oinezkoak). Hirugarrenik, azpiegiturak aipatu dituzte eta, laugarrenik, garraio bide horrek dituen arriskuak.

Genero-aldagaiari dagokionez, gizonak emakumeek baino gehiago erantzun dute. Bizikletan ibiltzearen okerrena zer den azaltzeko garaian, faktore hauek aipatu dituzte gizonak gehien: eguraldi txarra, bide publikoko beste erabiltzaile batzuekin dagoen harremana, arriskua eta azpiegiturak. Emakumeek ere faktore horiek aipatu dituzte, baina hein txikiagoan.

Adinaren araberrako azterketari dagokionez, bi adin-talderik gazteenek bat egiten dute bizikletan ibiltzearen okerrena eguraldi txarra eta bide publikoko beste erabiltzaile batzuekin dagoen harremana dela. Bi adin-talderik helduenek bide publikoko beste erabiltzaile batzuekin dagoen harremana aipatu dute lehenik.

GIPUZKOAN BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEARI BURUZKO IKERKETA SOZIOLOGIKOA 2023

	Sexua		Adina				Guztira
	Gizona	Emakumea	15-24 urte	25-49 urte	50-64 urte	65 urte eta gehiago	
Lapurreta	1,0	0,4	0,9	1,1	0,6	0,0	0,6
Bizikleta tradizionalak	1,6	0,5	3,5	0,9	0,3	0,8	1,1
Arriskua	5,5	3,5	2,8	5,7	4,9	2,8	4,4
Bizikleta publikoak eta Dbizi	0,4	0,4	0,9	0,4	0,4	0,0	0,4
Segurtasuna	2,1	1,5	2,8	1,7	0,9	2,1	1,7
Azpiegiturak	5,0	5,0	5,7	8,4	2,1	2,4	4,9
Beste erabiltzaile batzuekin dagoen harremana (ibilgailu motordunak, motordunak ez direnak eta oinezkoak)	8,9	6,5	8,8	9,4	8,7	3,2	7,5
Eguraldi txarra	10,1	8,1	17,3	12,8	6,6	2,1	8,8
Orografia	0,4	0,5	0,0	0,3	0,4	0,7	0,4
Batere ez	2,9	1,1	2,2	1,3	2,7	1,7	1,9
Beste batzuk	1,7	0,9	2,5	1,8	0,9	0,4	1,3
ED/EDE	60,5	76,6	52,5	56,1	71,4	83,8	67,0
GUZTIRA	100,0	105,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

159. taula- Bizikletan ibiltzearen okerrena, sexuaren eta adinaren arabera (%)

Eskualdearen azterketari dagokionez, Gipuzkoako zazpi eskualdetik bostek aipatu dute eguraldi txarra faktore nagusi gisa. Bidasoa Behereak bide publikoko beste erabiltzaile batzuekin dagoen harremana aipatu du eta Debarrenak arriskua nabarmendu du.

	Bidasoa Beherea	Debarrena	Debagoiena	Donostialdea	Goierri	Tolosaldea	Urola Kosta	Guztira
Lapurreta	0,4	0,0	0,9	0,6	0,8	0,6	1,1	0,6
Bizikleta tradizionalak	0,7	0,0	0,9	1,1	0,8	2,3	1,4	1,1
Arriskua	4,0	5,6	4,4	3,8	3,3	6,2	6,2	4,4
Bizikleta publikoak eta Dbizi	0,4	0,5	0,4	0,6	0,0	0,0	0,0	0,4
Segurtasuna	2,2	2,5	1,3	1,7	2,1	1,1	1,4	1,7
Azpiegiturak	4,0	3,6	4,0	5,2	3,8	5,6	6,2	4,9
Beste erabiltzaile batzuekin dagoen harremana (ibilgailu motordunak, motordunak ez direnak eta oinezkoak)	6,5	5,6	8,8	7,8	5,4	5,6	10,1	7,5
Eguraldi txarra	3,2	3,0	10,6	9,9	8,4	7,9	13,4	8,8
Orografia	0,7	0,5	0,9	0,3	0,4	0,0	0,4	0,4
Batere ez	1,8	0,0	0,9	2,1	1,3	1,7	3,6	1,9
Beste batzuk	1,1	1,0	2,2	1,2	0,4	3,4	0,4	1,3
ED/EDE	75,2	77,7	64,6	65,6	73,2	65,5	55,8	67,0
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

160. taula- Bizikletan ibiltzearen okerrena, eskualdearen arabera (%)

Erabiltzaile motaren arabera, "eguneroko txirrindularien" zein "kirol/aisialdiko txirrindularien" kolektiboek aipatu dute gehien eguraldi txarra eta bide publikoan dauden beste erabiltzaile batzuekiko harremana.

	Eguneroko txirrindulariak % 15,3	Kirol/aisialdiko txirrindulariak % 7,9	Noizbehinkako txirrindulariak % 14,6	Bizikleta inoiz ez du erabiltzen % 55,5%	Ez daki bizikletan ibiltzen % 6,7%	Guztira
Lapurreta	2,1	2,2	0,8	0,0	0,0	0,6
Bizikleta tradizionalak	2,5	3,5	2,0	0,0	0,0	1,1
Arriskua	10,7	19,0	6,3	0,0	0,0	4,4
Bizikleta publikoak eta Dbizi	1,8	0,4	0,3	0,0	0,0	0,4
Segurtasuna	4,8	7,1	2,3	0,0	0,0	1,7
Azpiegiturak	15,5	10,6	9,0	0,0	0,0	4,9
Beste erabiltzaile batzuekin dagoen harremana (ibilgailu motordunak, motordunak ez direnak eta oinezkoak)	22,6	23,5	11,3	0,0	0,0	7,5
Eguraldi txarra	29,2	19,0	15,3	0,0	0,0	8,8
Orografia	0,2	3,1	1,0	0,0	0,0	0,4
Batere ez	6,4	4,4	3,0	0,0	0,0	1,9
Beste batzuk	3,2	4,4	2,5	0,0	0,0	1,3
ED/EDE	1,1	2,7	46,4	100,0	100,0	67,0
GUZTIRA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

161. taula- Bizikletan ibiltzearen okerrera, erabiltzaile motaren arabera (%)

9 Sektorekako analisia: Eskualdea eta sexua

Kapitulu honetan, inkestatik lortutako datu kuantitatiboak irakurriko ditugu, lurralde- eta sexu-bektorean oinarrituta.

9.1 Eskualde analisia

Garraibideen eskuragarritasunari dagokionez, Urola Kostan eta Debagoienan dituzte erabilera pertsonalerako bizikleta gehien (% 60,2 eta % 53,4, hurrenez hurren), eta Debabarrenan eta Bidasoa Beherean dute erabilgarritasun txikiena (% 36,4 eta % 38, hurrenez hurren).

2014arekin alderatuta, bizikleten prestasunak behera egin du eskualde guztietan (-6,4 puntu Gipuzkoa osoan), eta nabarmentzekoa da beherakada handieneko bi eskualdeak Bidasoa Beherea (-15,3 puntu) eta Debabarrena (-11,8 puntu) direla. Beherakada nabarmena izan duen hirugarren eskualdea Tolosaldea da (-15 puntu); zeinek 2014an Urola Kostako prestasun-indizeak gainditzen zituen (% 63,9 eta % 62,6, hurrenez hurren).

Arriskugarritasun pertzepzioa Urola Kostan dauka (% 27,4) arrisku pertzepzio gutxien duen eskualdea (joan-etorri horiek gutxi edo batere segurutzat jotzen dituzte); aldiz, Debabarrenako herritarrak (% 53,9) eta Bidasoa Beherekoak (% 51,2) dira segurtasunik eza handiena hautematen dutenak. Nabarmentzekoa da segurtasun ezaren pertzepzioak behera egin duela 2014 eta 2023 artean, % 59,7tik % 39,5era igaro baita joan-etorri horiek gutxi edo batere segurutzat jotzen dituztenen artean.

Bizikletaren **erabilera-maila** aztertuz gero (hilean behin, gutxienez, bizikletaren erabilera gisa neurtuta), Urola Kostan dago bizikleta gehien erabiltzen den eskualdea (% 41,0), eta gutxien erabiltzen duten eskualdeak, berriz, Debabarrena (% 19,9) eta Goierri (% 25,1) dira. 2014arekin alderatuta, Gipuzkoan seozter jaitzi da bizikletaren erabilera-maila (6 puntu gutxiago), baina Bidasoa Beherean bereziki nabarmena da, 16,3 puntuko beherakada izan baitu (% 38,8tik % 22,5era).

Etxe bakoitzeko bizikleten batez besteko handiena duen eskualdea Urola Kosta da (2,76); berriz ere, Debarrena (1,67) eta Bidasoa Beherea (1,7) dira etxe bakoitzeko bizikleten batez besteko txikiena duten eskualdeak. 2014tik, batez bestekoa 1,4tik 2,02ra igo da, eta igoera hori eskualde guztietan gertatu da.

Bizikleta elektrikoen jabetza, bestalde, antzekoa da eskualde guztietan, batez beste 0,14 bizikleta elektriko baititu etxe bakoitzeko.

Etxean dauden bizikletak **biltegitzeko lekua** oso antzekoa da eskualde guztietan, eta eraikinaren barruko eremu pribatuak nabarmentzen dira (garajeak, trastelekuak...), kasuen % 75,3, batez beste. Hori bai, nabarmentzekoa da Urola Kostaren kasuan ehuneko txiki batek (% 3,1) kalean uzten duela adierazten duela, eta gainerako eskualdeetan, berriz, ia ez dagoela kasuistika hori. 2014. urtearekin alderatuta, joera eraikinaren eremu pribatuetatik etxe barrurakoa izan da.

Bizikleten lapurretari dagokionez, Debarrena da bizikleta lapurtu izana salatu zuten pertsonen ehuneko handiena (% 85,4). Kontrako aldean, Bidasoa Beherea dugu, % 59,1 baino ez baitziren salatu.

Debagoiena eta Urola Kosta (% 97,5 eta % 94,3, hurrenez hurren) dira **bizikletan ibiltzen dakiten** pertsona gehien dituzten eskualdeak, eta Debarrena (% 87,9) eta Bidasoa Beherea (% 90,1) dira gutxien dakitenak. Aitzitik, bi eskualdeetan adierazten dute ikasteko interesik handiena (Debarrenan % 27,4k, eta Bidasoa Beherean % 15,6k; Gipuzkoa osoan, berriz, % 12,1ek).

Urola Kosta da **ohiko bizikleta-erabiltzaileen** proportzio handiena duena, Gipuzkoa osoan erregistratutako proportzioa aise gaindituz (% 33,3 eta % 23,2, hurrenez hurren). Bestalde, Debarrena eta Bidasoa Beherea eskualdeak dira eguneroko txirindularien proportzio txikiena dutenak (% 15,1), eta Goierriekin batera (% 17,5) Gipuzkoako batez bestekoaren azpitik dauden hiru eskualdeak dira.

Sortu diren bizikletaren erabileraren araberako pertsona-tipologiei erreparaturaz gero (eguneroko erabiltzaileak, kirol- eta jolas-erabiltzaileak, noizbehinkakoak, bizikleta inoiz ez duenak erabiltzen eta ibiltzen ez dakitenak), patroia bera lortzen da: Urola Kosta (% 26,1) da eguneroko txirindularien proportzio handiena duena, eta Debarrena gutxien duena (% 5,8).

Eskualde guztietan **joan-etorriak egiteko arrazoi nagusiak** aisialdia-paseatzeko eta kirola dira.

Bizikleta erabiltzeko oztopoei dagokienez, eguneroko txirindulariak ez direnen aldetik, erantzunak heterogeneoak dira eta eskualdearen araberako patroia argirik gabeak. Aldi berean, **bizikleta eguneroko erabiltzeko interesak** ez du aldaketa handirik eskualdeen artean, Debagoienan erakutsitako interes handiagoaren (% 17,1) eta Bidasoa Beherearen interes txikiagoaren (% 11,1) artean. Bizikleta erabiltzeko interesarekin lotuta, Gipuzkoako pertsonen % 4,8k interes handiarekin edo nahiko interesarekin planteatzen du **ikaskuntza ikastaro batera joatea**, Bidasoa Beherea izanik interes gehien agertzen duen eskualdea (% 5,9), eta Urola Kosta (% 4,2) eta Donostialdea (% 4,3) interes gutxien agertzen dutenak.

Bizikletaren erabileraren **irudi soziala** oso positiboa da eskualde guztietan, nahiz eta Urola Kosta (% 93,9) den ikuspegi positiboena duena eta Debarrena (% 82,3) gutxien duena. Egoera oso antzekoa zen 2014an.

Beste **garraibide batzuekiko bizikidetzan** dagoen gatazkak erakusten du Bidasoa Beherean (% 82,5) eta Debabarrenan (% 79,1) ikusten dela arazo handiena bizikleten eta ibilgailu motordunen artean (bizikidetzan oso eta/edo nahiko gatazkatsua), Gipuzkoako guztizkoaren batez bestekoaren aldean (% 74,1). 2014an, bi eskualde horiek ziren, halaber, gatazka gehien adierazten zutenak.

Bizikleten zerbitzu publikoa erabiltzeak interes handiagoa pizten du Debagoienan (% 31,3) eta Urola Kostan (% 29,4), eta interes gutxien, berriz, Tolosaldean (% 19,7). Analisia eguneroko txirridularien tipologiara mugatuz gero, berriz ere Debagoiena da interes handiena duen eskualdea (% 75,8), eta Debabarrena da interes txikiena duena (% 61,8).

Automobilarentzako espazioak kentzeak du onarpenik handiena Urola Kostan (% 50,0) eta Debagoienan (% 48,8), eta Bidasoa Beherea da neurri horren aldeko ehuneko txikiena duena (% 37,1).

Bizikleta erabiltzeko edo gehiago erabiltzeko garrantzi handiena ematen zaien faktoreak nahiko modu homogeneoan adierazten dira eskualde guztietan.

Donostialdean baloratzen dira ondoen **bizikleta sustatzeko politikak** (6,6 puntu), eta Debabarrenean (5,3 puntu) gutxien, Gipuzkoa osoan lortutako batez besteko nota baino puntu bat gutxiago. Horrekin lotuta, **bizikleta bidezko mugikortasuna sustatzeko baliabide publikoen hazkundera** Debagoieneko pertsonen % 85,1ek eta Urola Kostako % 84,5ek babesten dute, eta Bidasoa Beherean sortzen da babes gutxien (% 74,7).

Bizikleta bidezko mugikortasuna bultzatzeko inbertitzea komenigarria izan daitekeen esparruen artean, bizikleta bidezko azpiegiturretan inbertitzeak du babesik handiena eskualde guztietan, aparkaleku seguruak atzetik dituela.

Azkenik, bizikleta erabiltzeari buruz **onena zer den** galdetu denean, eskualde guztietan gehien errepikatu den erantzunak izaera osasungarriarekin eta bizikletaren erabilerak ematen duen ariketa fisikoa egiteko aukerarekin izan du zerikusia. Aitzitik, **okerrenaz galdetzean**, erantzuna lurraldeka ez da hain homogeneoa izan; izan ere, bost eskualdek eguraldi txarra okerrenea dela dioten arren, Bidasoa Behereak bide publikoko beste erabiltzaile batzuekiko harremana aipatu du, eta Debabarrenak, berriz, arriskugarritasuna nabarmendu du.

Oro har, eskualdearen azterketak agerian uzten du Urola Kosta dela bizikleta bidezko mugikortasunak onarpen handiena duen eskualdea, eta Debabarrena eta Bidasoa Beherea, berriz, onarpen txikiena duen eskualdea.

9.2 Sexu analisia

Gizonek **garraibide** guztien (autoa, motorra eta bizikleta) **eskuragarritasun** handiagoa dute, MPI garraibideen kasuan izan ezik.

Segurtasun-faltaren pertzepzioa handiagoa da emakumeen artean garraibide guztietan, eta 2014an ere handiagoa zen.

Gizonek **erabiltzen dituzte gehien garraibide guztiak**, garraio publikoa izan ezik, emakumeek gehiago erabiltzen baitute (gizonen % 70,4 eta emakumeen % 74,5). Bizikletaren kasuan, erabilera-aldea 13,7 puntukoa da gizonen alde (% 37,7 eta % 24, hurrenez hurren). Alde hori handiagoa zen 2014an, ia 19 puntukoa (% 46,2 eta % 27, hurrenez hurren).

Bizikletan ibiltzen dakiten gizonen ehunekoa handiagoa da (% 96,4 eta % 90,3, hurrenez hurren), baina alde hori murriztu egin da 2014tik (% 96,8 eta % 78,9, hurrenez hurren), emakumeek gaitasun handiagoa dutelako arlo horretan. **Hiri-inguruneetan modu seguruan bizikletaz ibiltzeko gaitasunari** dagokionez, berriz ere gizonen ehunekoa handiagoa da (% 78,1 eta % 74,4, hurrenez hurren). Azkenik, horri dagokionez, emakumeek askoz ere interes handiagoa dute horretarako gaitasuna eskuratzeko (% 17,5 eta % 6,3, hurrenez hurren).

Bizikleta erabiltzeko maiztasun handiagoa dute gizonek emakumeek baino (gizonen % 29,3 ohiko txirrindularia da, eta emakumeen % 17,5).

Bizikletaren **ohiko erabiltzaileen tipologiari** erreparatuta (egunerokoak eta kiroletakoak), gizonak emakumeak baino gehiago dira (% 29,3 eta % 17,6, hurrenez hurren). Emakumeek gehiago erabiltzen dute bizikleta adinekoen eta adingabeen zaintzarekin lotutako joan-etorriak egiteko, eta gutxiago kirolerako.

Eguneroko txirrindulariak soilik kontuan hartuta, gizonen proportzioa emakumeena baino 12 puntu handiagoa da (% 56,1 eta % 43,9, hurrenez hurren).

Lehen bizikleta ohiko garraibide gisa erabiltzen zuten eta jada erabiltzen ez duten emakumeen proportzioa txikiagoa da (% 25,9 eta % 39,2, hurrenez hurren), eta joera horri eutsi zaio 2014tik (% 25,1 eta % 37, hurrenez hurren). Galdetegian bizikleta ez erabiltzeko proposatzen diren arrazoi guztiak garrantzitsuagotzat jotzen dituzte emakumeek gizonen baino, forma fisikoarekin eta osasun-arazoekin lotutakoa izan ezik, gizonek apur bat gehiago aipatzen baitute.

Emakumeek gizonen baino interes handiagoa dute **bizikleta egunero (garraibide gisa) erabiltzeko** (% 16,5 eta % 13,5, hurrenez hurren). Emakumeek garraio publikoa eta oinezko joan-etorriak gehiago erabiltzeari utziko liokete, eta gizonek, berriz, autoa eta motorra gehiago utziko lituzkete (bakoitzak gehien erabiltzen dituen moduen egungo banaketaren arabera).

Emakumeek interes handiagoa dute bizikleta erabiltzen ikasteko ikastaroetara joateko (% 7 eta % 2,5, hurrenez hurren).

Bizikletaren prestigio soziala oso antzekoa da gizonen eta emakumeen artean.

Moduen arteko bizikidetzari emakumeek balorazio txarragoa ematen diote, baina alde hori nabarmenagoa da tartean dauden komunikabideetako bat ez denean txirindulariak direnean baino.

Bizikleta publikoko zerbitzuak erabiltzeko interesa handiagoa da emakumeen artean (% 30,4 eta % 24,1, hurrenez hurren), eta bizikletak autokonpontzeko puntuekiko interesa antzekoa da bi sexuetan

Emakumeek gizonen baino okerrago baloratzen dute **garraio bide desberdinen arteko bizikidetzaren**. Alde hori nabarmenagoa da oinezkoen eta ibilgailu motordunen arteko bizikidetzaren baloratzeko orduan; izan ere, gizonen % 42,9rentzat oso edo nahiko gatazkatsua da, eta emakumeen kasuan, berriz, datu hori % 58,4ra igo da.

Bizikleta sustatzeko balizko jarduketaren publikoak dagokienez, gizonen eta emakumeen arteko balorazioa egin dute planteatutako bi jarduketari dagokienez. Hala ere, gizonen apur bat hobeto baloratzen dute automobilaren espazioa mugatzea (% 44,3 eta % 40,9, oso edo nahiko ados), eta emakumeek, berriz, apur bat hobeto baloratzen dute trafikoaren bolumena eta abiadura murriztea (% 68,4 eta % 63,1, hurrenez hurren).

Bizikleta gehiago eta hobeto erabiltzeko faktoreen artean, emakumeentzat faktore garrantzitsuenak zirkulatzeko espazio eta bizikleta bide gehiago eta hobeak izatea eta helmugan bizikleta aparkatzeko aparkaleku publikoak izatea dira. Bi faktore horiek dira gizonentzat ere garrantzitsuenak, baina emakumeen garrantziaren balorazioa 6 puntu handiagoa da. Nolanahi ere, emakumeek gizonen baino garrantzi handiagoa ematen diete bizikletaren erabilera bultzatzeko proposatutako faktore guztiei.

Gizonen eta emakumeek berdin baloratzen dituzte **bizikletaren erabilera sustatzeko politikak** (10etik 6,3 puntu). Bizikletaren erabilera sustatzera baliabide publiko gehiago bideratzearen babesa oso antzekoa da gizonen eta emakumeen artean (% 80,4 eta % 78,7, hurrenez hurren); 2014tik zertxobait igo da emakumeena (4,2 puntu) eta zertxobait jaitsi da gizonena (2,4 puntu).

Inbertsio publikoko eremu garrantzitsuenak antzera baloratzen dituzte gizonen eta emakumeek. Gizonen gehiago laguntzen dute azpiegiturretan inbertitzen eta bizikleta konbentzionalak eta elektrikoak erosten eta konpontzen. Emakumeek, berriz, baliabide publikoak aparkaleku seguruetan, ikastetxeetan zirkulatzeko ikasteko prestakuntzan eta bizikleta publikoaren eta partekatuen sistemaren inbertitzearen alde egiten dute.

Bizikletan ibiltzeak duen **onenari** dagokionez, emakumeek gizonen baino proportzio handiagoan adierazten dute bizikletaz ibiltzeak beste garraio bide batzuekin alderatuta dakarren izaera ekonomikoa (aurreztea) eta une horiek familiarekin eta lagunekin partekatzeak aukera. Bestalde, gizonen emakumeek baino proportzio handiagoan aipatzen dute bizikletaren bidez lortzen duten ariketa fisikoa edo ongizate psikologikoa (deskonexioa, lasaitasuna, gozamina).

Aitzitik, bizikletan ibiltzeak duen **okerrenak** bat egiten du gizonen eta emakumeen artean, eta eguraldi txarra, bide publikoaren beste erabiltzaileekiko harremana, arriskugarritasuna eta azpiegiturak nabarmentzen dira

10 Taldeko dinamikak: Atera diren gai nagusiak

Atal honetan, prozesu kualitatibotik (lau talde-dinamika eta bi elkarrizketa sakon) ateratako emaitza nagusiak aurkeztuko ditugu.

10.1 Garraibideen arteko bizikidetza

Eztabaida-talde eta elkarrizketa guztietan gehien aipatu duten gaia izan da, bai erabiltzaileek, bai erabiltzaile ez direnek, eta eztabaidaren prisma antzekoa izan da kasu guztietan: Errespetua, heziketa, segurtasuna... Hala ere, kontzeptu horien ñabardurak desberdinak dira bizikletaren erabiltzaileen eta erabiltzaile ez direnen kasuan.

Bizikidetzaren garrantzia nabarmendu dute, baina erabiltzaileek txirindularien portaerei egiten diete erreferentzia (ez kasu guztietan) eta erabiltzaile ez direnek oinezkoei.

Halaber, esanguratsua da udalerrri txikiagoetan bizi diren pertsonak bizikidetzaz jardutean, Donostiako taldeek baino gehiago aipatzen dutela hiriarteko bizikidetza.

Gainerakoan, ikuspegi orokorra da heziketa eta errespetua sustatzea, hierarkia desberdinak ezarri arren. Hala, hainbat arrazoi direla eta, duten ikuspegia da errepideak (hiriartekoa batez ere, nahiz eta esku-hartzeetan ideiak nahastu) autoari bideratuago egon behar duela segurtasun-arrazoiengatik. Bizikletaren erabiltzaile ez diren pertsonak uste dute hori dela modu logikoa, erabiltzaileen ustez, ordea, bereizketa egungo ereduaren ondorio da eta ezingo da aldatu.

10.2 Bizikidetza patineteekin

Garraibideen arteko bizikidetzari dagokionez, eztabaida sortzen du bereziki patineteen gaiak.

Erabiltzaile ez diren pertsonak antzeko pertzepzioa dute bizikleten eta patineteen gainean, baina uste dute patineteek arrisku handiagoa dutela. Bizikleta-erabiltzaileen artean, ikuspegia negatiboagoa da; izan ere, lehiakide gisa ikusten dute nolabait haientzako espazioaren barruan (bidegorria), eta autoen eragozpen berdinak (abiadura) eta besteren bat (zaratarik ez egitea eta hautemateko zailagoak izatea) ikusten dizkiote. Oro har, badirudi eragile arauhausleago eta arriskutsuago gisa ikusten dela.

10.3 Segurtasuna

Bizikidetzaren eta espazioak partekatzearen (espaloiak, bizikleta bideak eta galtzadak) gaineko gogoeta guztiek segurtasunaren eta baldintza materialen eta immaterialen gaineko eztabaida ere sortzen dute.

Baldintza horiek dira espazio fisikoaren antolaketa fisikoa, bizikleta bideen konexioak, edota kaskoaren eta argien erabilera.

Hala, segurtasuna alderdi pertsonaletan (argiak, arropa egokia) eta ingurumeneko alderdietan (azpiegiturak, seinaleztapena...) oinarritzen da. Ingurumeneko alderdiak dira erabiltzaileek bereziki aipatzen dituztenak, baina alderdi pertsonalak ere asko aipatu dituzte, nahiz eta pentsa litekeen erabiltzaile ez direnek aipatuko zituztela gehien.

10.4 Bizikleten aparkalekua eta lapurreten arazoak

Gehien eztabaidatu den gaietako bat izan da eta, gainera, aurretik aipatutako gaiekin lotura du, esaterako, bizikleten erabilera sustatzeko azpiegiturekin (bizikleta bideak).

Aparkalekuaren arazoa erabiltzaileek zein erabiltzaile ez direnek partekatzen dute, baina ikuspegi desberdinetatik baloratzen dute.

Bizikletaren erabilera sustatzeko eragozpena izan daitekeela uste dute, bai bizikleta etxean gordetzeko zailtasunengatik, bai, bereziki, bizikleta helmugan aparkatzeko dauden zailtasunengatik.

Gainera, aparkatzeko zailtasunek lapurretak sustatu ditzakete praktikan eta hori ere eragozpena izan daiteke.

Azkenik, sentimendu nagusia ez den arren, bizikletak kaleko edozein lekutan uzteak espazio publikoaren antolaketan sortzen duen eragozpena ere aipatu dute.

10.5 Bizikletaren erabiltzaile ez direnek zehazki aipatutako alderdiak

Atal honetan erabiltzaile ez diren pertsonen eztabaida-taldetan atera diren eta beste taldeetan aipatu ez dituzten gaiak aurkeztuko ditugu. Bi dira nagusiki:

- Dbizi garraio publikoa dela eta, hortaz, gainerako garraio publikoari esleitzen zaizkion deskontuak ezarri behar zaizkiola aipatu dute.
- Erabiltzaile ez diren pertsonak naturaltasunez onartzen dute etorkizun hurbilean bizikleten erabilera handitu egingo dela.

10.6 Bizikletaren erabiltzaileek zehazki aipatutako alderdiak

Atal honetan, erabiltzaileen edozein eztabaida-taldetan agertu diren gaiak aurkeztuko ditugu:

- Bizikleta publikoa zerbitzu ona dela eta, erabiltzaile ez direnek aipatzen zuten moduan, prezioa baxuagoa izan behar duela uste dute. Gainera, zerbitzu ona da lapurtzeko arriskurik ez dagoelako eta etxean bizikleta non utzi arazoari aurre egiteko aukera ematen duelako.
- Bizikletak, alokairukoak batez ere, garraio publikoarekin konbinatzeko ematen duen aukera aipatu dute.
- Bizikletaren erabilera handitzeko heziketak duen garrantzia nabarmendu dute eta Zarautz jarri dute arlo horretako politika onaren eredu gisa.
- Bizikletaren aurkako sentimendu jakin bat dagoela aipatu dute. Ez zen askotan adierazitako aipamena izan, baina dinamika baten barruan egindako iruzkin esanguratsua izan zen.

11 Sintesia

1- Bidaien maiztasuna garraio bidearen arabera

- Gipuzkoako 15 urte eta gehiagoko herritarren bidaietarako garraio biderik ohikoena oinez mugitzea da. Biztanleriaren % 86,8 hala mugitzen da egunero.
- Biztanleriaren % 81,0 auto pribatuarekin mugitzen da hilean behin gutxienez. % 39,9k adierazi du hala mugitzen dela egunero edo ia egunero; % 29,0k asteen behin eta hiru egunen artean egiten du; eta % 12,1ek hilean behin gutxienez.
- Biztanleria osoaren % 72,4k adierazi du hilean behin gutxienez garraio publikoan mugitzen dela (autobusa, tren). % 24,7k ia egunero egiten du, % 23,3 asteen behin eta hiru aldiz artean eta beste % 24,4k hilean behin gutxienez.
- % 30,6k adierazi du hilean behin gutxienez bizikletaz mugitzen dela. % 9,9 egunero edo ia egunero mugitzen da hala, % 13,3 asteen behin gutxienez eta % 7,4 hilean behin eta hiru aldiz artean.
- % 9,9 motorrarekin mugitzen da hilean behin gutxienez. % 3,9k ia egunero egiten du, % 4,2k asteen behin gutxienez eta % 1,8k hilean behin eta hiru aldiz artean.
- Gipuzkoako 15 urte edo gehiagoko biztanleriaren % 2,4 mugikortasun pertsonaleko ibilgailuarekin mugitzen da hilean behin gutxienez. % 1,0k egunero egiten du, % 1,1ek asteen behin eta hiru aldiz artean eta beste % 0,3k hilean behin gutxienez.
- Emaizten maiztasuna apur bat aldatu da 2014arekin alderatuta, galderak planteatzeko moduaren ondorioz. Hala ere, oraindik alderdi batzuk alderatu daitezke. Oinez ibiltzeko ohitura murriztu egin da 2023tik, eta beste garraio bide batzuk erabiltzeko maiztasuna handitu egin da. Zehazki, bizikleta normalean erabiltzen duten pertsonen ehunekoa igo egin da 2023an 2014arekin alderatuta, baina baita sekula erabiltzen ez dutenen kopurua ere.

2- Garraio bideen segurtasunaren pertzepzioa

- Segurtasun-pertzepziorik txikiena ematen duen garraio bidea mugikortasun pertsonaleko ibilgailua da: % 18,5entzat ez da oso segurua eta % 39,0entzat ez da batere segurua.
- Motorra da segurtasun-pertzepziorik txikiena ematen duen bigarren garraio bidea: % 30,7entzat ez da oso segurua eta % 22,6entzat ez da batere segurua.

- Bizikleta da pertzepzioen arabera hirugarren garraibiderik arriskutsuena: % 29,4rentzat ez da oso segurua eta % 10,1entzat ez da batere segurua.
- % 9,0k uste du auto pribatua ez dela oso segurua (% 8,6) edo batere segurua ez dela (% 0,9).
- Oinez ibiltzea ez da oso segurua biztanleria osoaren % 5,7rentzat eta % 1,3rentzat ez da batere segurua.
- Garraio publikoa (autobusa, tren) da garraibiderik seguruena. % 3,0rentzat ez da oso segurua eta % 0,8rentzat ez da batere segurua.
- Emaitzak 2014koekin alderatuz gero, handitu egin da segurtasun-pertzepzioa garraibide guztietan. Bereziki adierazgarria da autoaren gaineko segurtasun-pertzepzioa: 2014an, oso segurua zen erabiltzaileen % 14,1entzat; 2023an, berriz, kopuru hori % 34,8ra igo da. Gainera, mugikortasun pertsonaleko ibilgailuei buruzko informazioa gehitu da azterketa honetan, nabarmen handitu baita horien presentzia urteotan.
- Adingabeak kargupean dituzten pertsonak aztertuz (aztertu den biztanleriaren % 33,3), mugikortasun pertsonaleko ibilgailuekin eta motorrarekin egindako bidaiak dira segurtasun gutxien ematen dutenak (% 62,5 eta % 61,7); ondoren, bizikletaren egindakoak, ehuneko txikiagoarekin (% 40,8), baina oinez, autoarekin eta garraio publikoarekin egindako bidaien segurtasun-pertzepziotik oso urruti (% 10aren azpitik).
- Datu horiek biztanleria osoarekin alderatzen baditugu, ondoriozta dezakegu segurtasun gutxi edo batere ez ematearen pertzepzioa handitu egiten dela adingabeak kargupean izanez gero.

3- Garraibidearen eskuragarritasuna

- 15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleriaren % 78,3k adierazi du auto pribatua duela bere erabilera pertsonalerako; % 48,5ek bizikleta du; % 12,8k motorra eta % 4,2k mugikortasun pertsonalerako ibilgailua.
- 2014ko azterketan, % 70,5ek zuen auto pribatua, % 54,9k bizikleta eta % 10,9k erabilera pertsonalerako motorra. Erabilera pertsonalerako bizikleta duten norbanakoen ehunekoa murriztu egin da 2014an bildutako datuekin alderatuta.

4- Garraibideen arteko bizikidetza

- Bizikleten eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza da gatazkatsuen 15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako herritarrentzat. % 74,1ek uste du bizikidetza oso (% 32,2) edo nahiko (% 41,9) gatazkatsua dela.
- % 58,1ek uste du bizikleten eta oinezkoen arteko bizikidetza oso gatazkatsua (% 13,8) edo nahiko gatazkatsua (% 44,3) dela.
- % 50,9ek uste du oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza oso

gatazkatsua (% 9,8) edo nahiko gatazkatsua (% 41,1) dela.

5- Bizikleten parkea

- Gipuzkoako familien % 72,6k bizikleta bat du gutxienez (haurrenak kenduta). Gipuzkoako familia bakoitzeko bizikleten batezbestekoa 2,02koa da.
- 2014ko familiako bizikleten batezbesteko kopurua 1,04koa zen. Horrek esan nahi du, 2023an igo egin dela bizikleten kopurua.
- Bizikleta duten familia guztietatik % 11,9k bizikleta elektriko bat du gutxienez; hau da, Gipuzkoako familien % 8,7k bizikleta elektrikoa du.
- Bizikleta duten familietatik % 34,3k erabiltzen ez duen bizikleta bat du gutxienez; hau da, Gipuzkoako familien % 31,6an erabiltzen ez den bizikleta bat dago gutxienez.

6- Bizikleta gordetzeko lekua

- Bizikleta duten pertsonen % 75,3k bere erakineko leku pribaturen batean gordetzen du (trastelekuan, garajea...) eta beste % 17,9k etxean bertan (geletan, balkoian, korridorean). % 4,4k eraikineko eremu komun batean gordetzen du (ataria, gela komuna), % 1,3k beste leku batzuetan gordetzen du, hala nola bizikleten aparkalekuan eta beste % 1,1ek kalean uzten du.
- Bizikletak etxe barruan gordetzen dituzten pertsonen kopurua nabarmen igo da, eta % 17,9ra igo da 2023an, 2014ko % 9,1ekin alderatuta. Hala ere, bizikletak gordetzeko aukerarik ohikoena eraikineko eremu pribatu bat da oraindik ere, esaterako, trastelekua edo garajea, baina espazio horien erabilera apur bat murriztu da 2023an 2014arekin alderatuta.

7- Bizikleten lapurretak

- Bizikleta duten familien % 18,7k adierazi du azken urteotan bizikletaren bat lapurtu diotela. Horrek esan nahi du Gipuzkoako familien % 13,6ri bizikletaren bat lapurtu diotela azken urteotan.
- Bizikleten lapurreten ehunekoak 2014an erregistratutako antzeko mailetan mantendu dira.
- Lapurretaren unean, familien % 52,9k adierazi du bizikleta kalean zegoela; % 24,6k garaje batean gordetzen zuen; % 12,1ek bizikletentzako aparkaleku batean; eta % 8,3k beste leku batzuetan. Bizikleta lapurtu dieten familien % 2,1ek soilik adierazi du bizikleta lapurtu zieten unean etxe barruan zegoela.
- Bizikleta lapurtu zieten familien % 68,2k salatu du lapurreta, % 28,2k, aldiz, ez du salaketarik jaso.
- Bizikletaren lapurreta salatu duten familien % 10,4k soilik berreskuratu du.

8- Bizikletan ibiltzen jakitea eta ikasteko prest egotea

- 15 urte edo gehiagoko biztanleriaren % 93,3k adierazi du badakiela bizikletan ibiltzen, % 6,7k, aldiz, ez daki. Gizon gehiagok dakite bizikletan ibiltzen emakumeek baino (% 96,4 eta % 90,3).
- Bizikletan ibiltzen badakitela adierazi duten pertsona guztietatik, % 76,3k dio hiri-eremuan modu seguruan ibiltzeko gai dela eta % 23,7k ez dela gai. Gehiago dira gaitasun hori ez dutela adierazi duten emakumeak gizonak baino (% 25,6 eta % 21,9).
- Bizikletan ibiltzen ez dakitela edo badakitela baina hiri-eremutik modu seguruan mugitzeko gai ez direla esan duten pertsona guztietatik, % 41,8k gaitasun hori eskuratu nahiko luke. Beste % 58,2ri, ordea, ez zaio interesatzen. Bizikletan modu seguruan ibiltzeko gaitasuna lortzeko interesa duten emakumeen proportzioa gizonen bikoitza da (% 53,3 eta % 25,6).
- Hortaz, Gipuzkoan, biztanleriaren % 28,8k ez daki bizikletan ibiltzen edo ez da seguru sentitzen bere inguruan ibiltzeko garaian. Gipuzkoako biztanleriaren % 12,1ek interesa du gaitasun hori eskuratzeko.

9- Bizikletan ibiltzeko maiztasuna

- 15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleriaren % 23,2 “ohiko erabiltzailea edo txirrindularia” da, astean behin behintzat bizikletaz mugitzen baita.
- % 9,9k egunero edo ia egunero erabiltzen du.
- % 13,3k astean behin behintzat erabiltzen du bizikleta.
- % 7,4k hilean behin eta hiru aldiz bitartean erabiltzen du.

10-Bizikletan ibiltzea bidaiaren arrazoien arabera

- Bizikleta ohikotasunez erabiltzen dutenak (egunerokoak eta kirol/aisialdikoak) azterketa honen xede-biztanleriaren % 23,2 dira eta bizikleta erabiltzeko gehien errepikatu den arrazoia (% 78,4k aipatu du) aisialdia izan da.
- Bigarrenik, pertsonen % 50,8k adierazi du kirola egiteko asmoarekin erabiltzen duela bizikleta eta, hirugarrenik, gestioak eta kudeaketak egiteko beharragatik egindako bidaiak daude. Pertsonen % 46,3k adierazi du arrazoi hori.
- Ikastetxera edo lanera joateko bizikleta erabiltzea % 36,4k adierazi du.

11-Ohiko txirrindulari motak

- Bidaien arrazoi nagusiaren arabera, ohiko txirrindulariak honela bereizi ditugu:
- “Eguneroko txirrindulariak:” Astean behin gutxienez bizikletaz ibiltzen direla adierazi duten pertsonak dira eta arrazoi hauengatik erabiltzen dute bizikleta: lana, ikasketak, gestioak/erosketak eta/edo adingabeen/adinekoen zaintza.

15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleria guztiaren % 15,3 dira.

- “Kirol/aisialdiko txirrindulariak”: Astean behin gutxienez bizikleta erabiltzen dutenak dira, baina erabiltzeko arrazoia kirolarekin eta/edo aisialdiarekin lotuta dago. Biztanleriaren % 7,9 dira.

12-Eguneroko txirrindulariak

- “Eguneroko txirrindularien” % 83,7k adierazi du beti erabili izan duela bizikleta aipatutako funtzio nagusia betetzeko, aldiz, % 16,3k esan du lehen beste garraio bide bat erabiltzen zuela horretarako.
- Bizikleta erabili aurretik beste garraio bide bat erabiltzen zutela adierazi duten “eguneroko txirrindularien” % 46,2 oinez ibiltzen zen, % 11,0 motorrean, % 24,7 autobusez, % 4,6 trenez eta % 32,5 ibilgailu pribatuan.
- Soilik joaneko bidaia kontuan hartuz, kolektibo horren % 32,2k 3 kilometro egiten ditu gehienez ere (hau da, biztanleria osoaren % 4,9) eta % 41,2k (biztanleriaren % 6,3) 20 minutu baino gehiago ematen ditu. Beste % 39,3k 5 eta 15 minutu artean behar ditu bidaia egiteko (biztanleria osoaren % 6,0).
- 2014arekin alderatuta, denboran dauden aldeak bat datoz ibilbide luzeagoak egiten dituzten pertsonen kopuru handiagoarekin. Horrek azaltzen du distantzia laburretan bizikleta erabiltzen duten pertsonen ehunekoa murriztu den moduan, 2023an ere nabarmen murriztu dela 5 eta 10 minutu arteko bidaietarako erabiltzen duten pertsonen ehunekoa. Kontrara, igo egin da 20 minututik gorako bidaietarako bizikleta erabiltzen duten norbanakoen kopurua, eta % 41,2ra iritsi da 2023an, 2014ko % 12rekin alderatuta.
- Kolektibo horrek lanagatik, ikasketengatik, gestio/erosketengatik eta/edo adingabeen/adinekoen zaintzagatik egindako bidaietan kaskoa erabiltzeari dagokionez, pertsonen erdiak erabiltzen du (% 47,3) eta beste erdiak ez (% 52,7). Emakumeek gizonek baino gehiago erabiltzen dute (% 54,4 eta % 41,7).
- 2014an, bidaietarako kaskoa erabiltzen zuten eguneroko txirrindularien ehunekoa 2023ko ehunekoaren erdia baino gutxiago zen: 2014an % 20 eta 2023an % 47,3.
- “Eguneroko txirrindulariak” kolektiboko pertsonak gehien erabiltzen duten bizikleta hirikoa/paseokoa/hibridoa da (% 46,4k erabiltzen du, hots, biztanleria osoaren % 7,1ek); aldiz, % 39,5ek BTT/Mountain Bike/Gravel bizikleta erabiltzen du (Gipuzkoako 14 urtetik gorako biztanleriaren % 6,0).
- “Eguneroko txirrindulariek” erabiltzen dituzten bizikleten % 14,7 elektrikoak dira.
- Kolektiboaren % 56,6k adierazi du eguraldi txarra eginez gero inoiz ez duela bizikleta erabiltzen (biztanleria osoaren % 8,7) eta % 14,5ek dezentetan uzten dio erabiltzeari. Kolektibo horretako pertsonen % 18,1ek adierazi du beti erabiltzen duela garraio bide hori, eguraldia edozein izanik ere (15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleria osoaren % 2,8 da).

- 2014an, bizikleta garraibide gisa erabiltzen zuten pertsonen % 12k adierazi zuen eguraldi txarra eginez gero oso gutxitan uzten ziola bizikleta erabiltzeari. Aldiz, ohiko erabiltzaileen taldeko % 28k erabiltzen jarraitzen zuen, eguraldi txarra egin arren. Hala ere, ehuneko hori % 18,1era murriztu da 2023an. Kontrara, 2014an, % 40k berretsi zuen eguraldi txarra eginez gero automatikoki uzten ziola bizikleta erabiltzeari. Ehuneko hori % 56,6ra igo da 2023an.
- Eguraldi txarrarekin bizikleta erabiltzen ez dutenek hiru faktore hauek aipatu dituzte gehien eguraldi txarrarekin bizikletan ibili ahal izateko: % 41,6 ez dago prest eguraldi txarrarekin bizikletan ibiltzeko; % 27,0k eguraldi txarrerako arropa/jantzi espezifikokoak behar ditu eta % 10,2k baldintza meteorologiko horietarako bizikleta bide seguruagoak behar ditu (ez irristatzea, putzuak...).
- 2014arekin alderatuta, nabarmen igo da eguraldi txarrarekin bizikleta erabiltzeko prest ez dauden pertsonen kopurua. Bestalde, 2014an garrantzi handiagoa eman zitzaion helmugan arropaz aldatzeko leku egokia izateari.
- “Eguneroko txirrindularien” kolektiboarentzat beste garraibide batzuen aurrean bizikleta erabiltzeko garrantzitsuenak diren arrazoiak hauek dira: bizikletan mugitzearen erosotasuna (% 95,6rentzat oso edo nahiko garrantzitsua da), jokabide osasungarria izatea (% 93,6) eta bizikletan ibiltzean gehiago gozatzea (% 93,2k garrantzi handia edo dezentea ematen dio).
- “Eguneroko txirrindularien” % 69,4k ez du sekula eraman bizikleta garraio publikoan; % 20,1ek tarteka egiten du; % 6,1ek nahiko maiz eta % 4,4k normalean.
- “Eguneroko txirrindularien” % 85,0k adierazi du ez duela inoiz uzten bizikleta autobus- edo tren-geltokian gero garraibide horiek hartzeko; % 8,0k normalean edo maiz egiten du hori eta beste % 7,0k noizbehinka.

13-Bizikleta garraibide gisa ez erabiltzeko arrazoiak

- “Noizbehinkako txirrindulariak” (astean behin baino gutxiagotan ibiltzen dira) biztanleria osoaren % 14,6 dira, eta “kirol/aisialdiko txirrindulariak” % 7,9 (bizikleta erabiltzen dute normalean, baina kirolerako-aisialdirako). Bi kolektiboek batera 15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleriaren % 22,5 ordezkatzeko dute.
- Bi kolektibo horien guztizkoaren % 39,0k adierazi du iraganean garraibide gisa erabili izan duela bizikleta nahiko maiz (astean behin gutxienez), lanagatik, ikasketengatik, gestio/erosketengatik eta/edo adingabeen/nagusien zaintzagatik.
- Bi kolektiboek galdetzean ea zer arrazoi den garrantzitsua bizikleta eguneroko garraibide gisa ez erabiltzeko garaian, gehienek eguraldia aipatu dute arrazoi nagusi gisa (% 66,3entzat oso edo nahiko garrantzitsua da faktore hori). Bigarrenik, garrantzi handia esleitzen diote trafikoaren arriskuari eta istripuak izateko arriskuari (% 50,1); eta hirugarren faktorerik

garrantzitsuena txirindularientzako erraztasun falta da (bizikleta bideak, aparkalekuak, lekua etxean...) (% 46,0). Azpimarratzekoa da galdetutako kolektiboaren % 48,0k uste duela bizikleta ez dela haientzat garraibide egokia.

14-Bizikleta eguneroko garraibide gisa erabiltzeko interes-maila

- “Eguneroko txirindulariak” direla adierazi duten Gipuzkoako 14 urtetik gorako herritarren % 15,3 kenduta, Gipuzkoako biztanleriaren % 84,7 “egunerokoak ez diren txirindularien” kolektiboaren barruan dago; bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsonak (% 6,7), “noizbehinkako txirindulariak” (% 14,6), “kiroleko-aisialdiko txirindulariak” (% 7,9), eta bizikletan ibiltzen jakin arren inoiz desplazatzen ez diren pertsonak (% 55,5).
- “Egunerokoak ez diren txirindularien” artean, % 15,1ek adierazi du bizikleta eguneroko garraibide gisa erabiltzeko interes handia edo dezentea duela, hau da, biztanleria osoaren % 12,8k du interes hori.

15-Bizikleta erabiliz gero, gutxiago erabiliko litzatekeen garraibidea

- Eguneroko garraibide gisa bizikleta erabiltzeko interesa duen biztanleriaren % 46,9k nabarmendu du bere bidaletan bizikleta erabiliz gero, gutxiago erabiliko lukeela auto pribatua (biztanleria osoaren % 6,0). % 4,6k gutxiago erabiliko luke motorra eta % 17,6k garraio publikoa (autobusa, tren).

16-Bizikleta erabiltzen ikasteko edo trebatzeko ikastaro bat egiteko interesa

- Egunerokoan bizikleta erabiltzeko interes jakin bat (handia, dezentea edo txikia) duten pertsona guztietatik (egunerokoak ez diren txirindularien % 29,6 edota biztanleria osoaren % 25), % 19,2k interes handia (% 5,9) edo nahikoa du (% 13,3) bizikleta garraibide gisa erabiltzeko beharrezko gaitasunak lortzeko ikastaro bat egiteko. Horrek esan nahi du biztanleria osoaren % 4,8 oso (% 1,5) edo nahiko (% 3,3) interesatua egongo litzatekeela halako ikastaroak egiteko.

17-Bizikleta garraibide gisa erabiltzen duten pertsonen irudia

- 15 urte edo gehiagoko Gipuzkoako biztanleria osoaren % 89,4k uste du bizikleta garraibide gisa erabiltzea oso ondo (% 40,1) edo nahiko ondo ikusia (% 49,3) dagoela sozialki.
- 2014an, bizikleta erabiltzea sozialki ondo ikusita dagoela uste zuten pertsonen ehunekoa 2023koaren antzekoa zen, % 87 zehazki.
- Bizikleta garraibide gisa erabiltzea irudi hobearekin lotuta dagoela uste dutenen proportzioa zabalagoa da “eguneroko txirindularietan” artean, baina “kiroleko-aisialdiko txirindulariak” eta “noizbehinkako txirindulariak” taldeekin

alde txikia dago.

18-Garraibideen arteko bizikidetza

- Oinezkoen eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza oso gatazkatsua da biztanleriaren % 9,8rentzat eta nahiko gatazkatsua % 41,1entzat.
- Txirindularien eta oinezkoen arteko bizikidetza oso gatazkatsua da biztanleriaren % 13,8rentzat eta nahiko gatazkatsua % 44,3rentzat.
- 14 urtetik gorako Gipuzkoako biztanleriaren % 32,2k uste du txirindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza oso gatazkatsua dela eta % 41,9rentzat nahiko gatazkatsua.
- Bai 2023an, bai 2014an, txirindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetza izan da gatazkatsuena. 2014an % 71,6 zen. Oro har, 2023an apur bat igo da garraibideen arteko gatazken gaineko pertzepzioa 2014arekin alderatuta, baina ez da aldaketa esanguratsurik izan.

19-Bizikletaren sustapena eta politika publikoak

- Gipuzkoan bizi diren 15 urte edo gehiagoko biztanleriaren erdia baino gehiago ez dago batere interesatua (% 56,8) bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa erabiltzean. % 3,2k adierazi du Dbizi erabiltzen duela.
- Biztanleriaren % 72,1ek interes handia (% 33,0) edo dezentea du (% 39,1) bizikleta bideetan norbere bizikletak konpontzeko edo gurpilak zulatzeko puntuak ezartzeko.
- Biztanleriaren % 42,6 oso ados (% 16,6) edo nahiko ados dago (% 26,0) bere udalerrian ibilgailuentzako espazioa mugatzearekin (errepideak estutuz, aparkalekuak kenduz...), bizikleten zirkulazioari eskaintzeko. Biztanleriaren erdia baino apur bat gehiago (% 53,7) ez dago oso edo batere ados halako proposamenekin.
- % 28,5ek adierazi du oso ados dagoela eta % 37,2k nahiko ados dagoela bere udalerrian trafikoaren abiadura eta autoen kopurua murrizteko ekintzak egitearekin.
- Helmugan bizikletentzako aparkaleku gehiago eta hobeak izatea da Gipuzkoako biztanleria osoarentzat bizikletaren erabilera pertsonala sustatzeko neurririk garrantzitsuena. % 68,4k garrantzi handia eta dezentea ematen dio faktore horri. Gipuzkoarentzako bigarren faktorerik garrantzitsuena da bizikletan ibiltzeko espazio eta bide gehiago eta hobeak (bizikleta bideak) izatea. % 68,2rentzat oso edo nahiko garrantzitsua da faktore hori. Eta hirugarrenik, bizikleta bat izatearen beharra (propioa edo alokairukoa) adierazi dute. Pertsonen % 65entzat oso edo nahiko garrantzitsua da faktore hori.
- Gipuzkoako biztanleriak 6,3ko batez besteko puntuazioa eman dio (0tik 10erako eskalan) bizikleta garraibide gisa lurralde historikoan sustatzeko

moduari.

- Gipuzkoan bizi diren 14 urtetik gorako 5 pertsonatik 4k (% 79,5) adierazi du ados dagoela Gipuzkoan bizikleten mugikortasuna sustatzeko baliabide publiko gehiago inbertitzearekin.
- Bizikleten mugikortasuna sustatzeko asmoz inbertsio publikoa gauzatzeko arlorik garrantzitsuenei dagokienez, azpiegituren inbertsioa (bizikleta bideak) da garrantzitsuena, biztanleria osoaren % 58,5ek aipatu baitu faktore hori. Bigarrenik, % 40,7ko babesba jaso du bizikletentzako aparkaleku seguruak eraikitzeak eta, hirugarren lekuan, aipameneren % 26,5ek erreferentzia egiten diote bizikletan ibiltzen ikasteko prestakuntzak sustatzeko ikastetxeetan egindako inbertsioei.

20-Sexuaren arabera dauden aldeak

- Gizonek emakumeek baino auto, motor eta bizikleta gehiago dituzte haien erabilera pertsonalerako. Mugikortasun pertsonaleko ibilgailua da emakumeak gizonen gainetik dauden ibilgailu bakarra.
- Erabilera pertsonalerako bizikleta duten norbanakoen ehunekoaren murrizketa agerikoagoa da gizonen artean 2014an bildutako datuekin alderatuta.
- Gizonek emakumeek baino gehiago erabiltzen dituzte garraio mota desberdinak, garraio publikoa izan ezik. Garraio publikoa gehiago erabiltzen dute emakumeek eta, oinezkoen kasuan, datuak oso antzekoak dira bi sexuetan.
- 2014ko datuak aztertuz gero, ikus dezakegu 2023ko joera berbera dela: gizonen gehiago erabiltzen dituzten garraio bide desberdinak, garraio publikoa izan ezik.
- Gizonek emakumeek baino segurtasun handiagoa adierazten dute garraio bide guztiekiko.
- 2014an ere emakumeek gizonen baino arrisku-pertzepzio handiagoa zuten.
- Adingabeak kargupean dituzten pertsonen planteatutako garraio bideen gainean duten segurtasunari buruz galdetuta, oinez eta ibilgailu pribatuarekin egindako bidaiak seguruagoak direla uste duten emakumeen kopurua gizonena baino altuagoa da, aldiz, gizonen emakumeek baino gehiago uste dute gainerako garraio bideak seguruagoak direla.
- Gizonek (% 96,4) emakumeek (% 90,3) baino hein handiagoan adierazi dute badakitela bizikletan ibiltzen.
- Era berean, gizonen adierazi dutenez, hiri-eremuan bizikletan seguru mugitzeko gizonen gaitasuna emakumeena baino handiagoa da.
- Bizikletan ibiltzen ez dakiten edo modu seguruan ibiltzeko gai sentitzen ez diren emakumeen % 53,3k gaitasun hori izan nahiko luke. Gizonen kasuan,

ehunekoa erdia da, % 25,6.

- Gizonek emakumeek baino maizago erabiltzen dute bizikleta. Gizon guztien % 29,3 hilean behin gutxienez ibiltzen da bizikletan; emakumeen kasuan, kopurua % 17,6koa da, ehuneko 12 puntu inguru gutxiago.
- Gizonen % 17,8 “eguneroko txirrindulariak” dira, emakumeak berriz, % 13,1.
- “Kirol/aisialdiko txirrindularien” kasuan, sexuen arteko desberdintasunak are handiagoak dira. Talde horren parte diren gizonen kopuruak (% 11,5) emakumeena hirukoizten du (% 4,5).
- Aurretik aipatu dugun moduan, aipatzeko geratzen zaizkigun gainerako kolektiboetan; hots, “noizbehinkako erabiltzaileetan”, “bizikleta ez du inoiz erabiltzen” eta “bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsonetan”, emakumeak dira ordezkariarik handiena dutenak, “noizbehinkako erabiltzaileetan” izan ezik, non naiz eta emakume gehiagoz osatuta egon, gizon eta emakumeen arteko proportzioa nahiko berdintsua da.
- Lehen beste garraiobideren bat erabiltzen ote zuten galdetuta, “eguneroko txirrindularien” kasuan desberdintasunak daude sexuaren arabera. Bai gizonen, bai emakumeen kasuan, % 16,0 inguruk adierazi du bizikleta erabili aurretik beste garraiobide mota bat erabili duela.
- Desberdintasunak daude bizikleta erabili aurretik erabiltzen zuten garraiobidean. Gizonek gehiago aipatu dituzte garraiobide guztiak autobusa eta autoa izan ezik. Kasu horietan, erantzunen proportzioa handiagoa da emakumeen artean gizonen baino.
- Gizonek emakumeek baino gehiago aipatzen dute eguneroko bidaietan distantzia handiagoak egiten dituztela.
- Eguneroko bidaietako kaskoaren erabilerari dagokionez, emakumeek gizonen baino gehiago erabiltzen dute (% 54,4 eta % 41,7).
- Gizonek hein handiagoan erabiltzen dituzte bizikleta mota guztiak emakumeekin alderatuta, hiriko/paseoko bizikletak izan ezik, emakumeek gehiago erabiltzen baitituzte.
- Bizikletaren ohiko erabileren artean, kirolarekin lotutako bidaietan dago gizonen eta emakumeen arteko alderik handiena, gizonen proportzioa emakumeena baino askoz handiagoa baita (% 64,2 eta % 32,4). Adingabeen/adinekoen zaintzagatik egindako bidaietan egoera aurkakoa da. Kasu horretan, emakumeen proportzioa gizonena baino ia lau aldiz handiagoa da (% 49,0 eta % 13,6).
- Eguraldi txarrarekin bizikleta erabiltzeari beti uzten dioten emakumeen kopurua gizonena baino handiagoa da (% 66,0 eta % 49,3).
- Eguraldi txarrarekin bizikleta erabiltzeko garaian, gizonek emakumeek baino gehiago aipatzen dute helmugan arropaz aldatzeko edo bizikleta aparkatzeko leku egokia izatea. Aldiz, emakumeek gehiagotan aipatzen dute eguraldi txarrarekin ibiltzeko bizikleta egokiagoa izatea edo eguraldi txarrarekin hain arriskutsuak ez diren bizikleta bideak izatea. Gizonak emakumeak baino

gutxiago daude prest eguraldi txarrarekin bizikletan ibiltzeko (% 43,6 eta % 39,2, hurrenez hurren).

- Bizikleta beste garraio bide batzuen ordean erabiltzeko faktoreei dagokienez, emakumeek gizonen baino garrantzi handiagoa ematen diete planteatutako faktore guztiei.
- Gizonen gehiagotan erabiltzen dute bizikleta garraio publikoan (autobusa edo tren) eta emakumeek baino maizago aparkatzen dituzte geltokietan.
- “Eguneroko txirrindulariak” ez diren pertsonen kasuan, iraganean eguneroko bidaietarako bizikleta erabiltzen zuten gizonen proportzioa emakumeena baino handiagoa da (% 39,2 eta % 25,9).
- Bizikleta ez erabiltzeko faktoreei emandako garrantzia dela eta, kasu honetan ere, emakumeek gizonen baino garrantzi handiagoa eman diete faktore guztiei.
- 2014an, emakumeak nabarmentzen ziren gizonen gainetik, orografiarekin, nagai fisikoarekin eta bizikletan ibiltzeko gaitasun faltarekin lotutako gaitetan. Zehazki, bizikleta erabiltzeko gaitasun falta izan da bi generoen arteko desberdintasun gehien sortu duen faktorea. 2014an zein 2023an, biztanleriaren adinak gora egin ahala, igo egin da bizikleta erabiltzeko eragozpen gehiago izateko joera. Hori bereziki agerikoa da arlo hauetan: sasoi fisikorik eza, bizikleta garraio bide egokia ez dela pentsatzea eta erabiltzeko gaitasun falta.
- Emakumeek gizonen baino interes apur bat handiagoa dute eguneroko bidaietarako bizikleta erabiltzeko garaian.
- Bizikletaren erabilera handituz gero gutxiago erabiliko litzatekeen garraio bideari dagokionez, gizonen emakumeek baino neurri handiagoan utziko liokete motorra eta autoa erabiltzeari.
- Emakumeek gizonen baino interes handiagoa adierazi dute bizikletan ibiltzen ikasteko edo gaitasun handiagoa eskuratzeko ikastaro bat egiteko garaian.
- Txirrindularien eta oinezkoen eta txirrindularien eta motordun ibilgailuen arteko bizikidetzaren gainean zein oinezkoen eta ibilgailu motordunen arteko bizikidetzaren gainean egiten den balorazioari dagokionez, emakumeentzat gizonentzat baino gatazkatsuagoa da bizikidetzeta hori kasu guztietan.
- Emakumeek gizonen baino interes handiagoa dute bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa erabiltzeko garaian (% 30,4 eta % 24,1).
- Halaber, bizikleta bideetan bizikletak norberak konpontzeko edo gurpilak zulatzekeko puntuak ezartzeko ere interes handiagoa dute emakumeek.
- Haien udalerrian autoei espazioa kendu eta bizikletei “uzteko” neurriak hartzea oso edo nahiko interesgarria iruditzen zaien gizonen ehunekoa emakumeena baino apur bat handiagoa da (% 44,3 eta % 40,9).
- Emakumeek gizonen baino hein handiagoan babesten dituzte trafikoaren abiadura eta ibilgailuen kopurua murrizteko neurriak. Emakumeen % 68,4k

eta gizonen % 63,1ek babesten dute neurri hori.

- Egunerokoan bizikleta gehiago eta hobeto ez erabiltzeko faktoreen artean, emakumeek gizonen baino garrantzi handiagoa ematen diete planteatutako faktore guztiei.
- Bi sexuek Gipuzkoan bizikletaren erabilera sustatzeko hartutako neurriei emandako batez besteko balioa 6,3 puntukoa da, 0tik 10erako eskalan.
- Gizonen emakumeek baino hein handiagoan babesten dituzte bizikleta bidezko mugikortasunera bideratutako baliabide publikoak, nahiz eta desberdintasuna esanguratsua ez izan (% 80,4 eta % 78,7).
- Gizonen inbertsio publikoa handitzeko gehien babesten dituzten arloak hauek dira: azpiegiturak sortzea (bizikleta bideak), lanpostuetan bizikletaren erabilera sustatzea, bizikletak erosteko eta konpontzeko dirulaguntzak eta karga-ziklo bidezko merkantzien hiri-banaketa. Emakumeek, bestalde, neurri hauek babesten dituzte: aparkaleku seguruak, ikastetxeetan bizikletan ibiltzen ikasteko prestakuntza eta bizikleta publikoaren eta partekatuen sistema ezartzea.

11.1 2014-2023ko bilakaera

Sintesi analisi honen osagarri gisa, 2014ko eta 2023ko azterketen artean hobetu eta okertu diren gai nagusiak jasotzen dituen taula bat aurkeztuko dugu jarraian:

Alderdi hobetuak	Alderdi okerragoak
Etxeko bizikleten kopuruak gora egin du: 2014an 1,4 ziren, eta 2023an, berriz, 2,02.	Norberaren erabilerarako bizikleta duten pertsonen ehunekoa 6 puntu murriztea.
Emakumeek gizonek baino bizikleta gehiago dituztela diote.	Bizikleta inoiz erabiltzen ez dutenen ehunekoa 7,8 puntu igo da (% 62,2 eta % 54,4, hurrenez hurren)
Joan-etorrien segurtasun-pertzepzioa 6,7 puntu hobetzea (oso seguru edo nahiko seguru) (% 36,3tik % 43ra).	Bizikleta erabiltzen jarraitzeko joera txikiagoa da 2023an, baldintza klimatologiko txarretan bada ere: eguneroko erabiltzaileen % 18,1ek ez du inoiz bizikleta uzten 2023an, eta 2014an, berriz, % 28,1ek.
Bizikleta gutxienez astean behin erabiltzen dutenen ehunekoa 6,1 puntu igo da 2023 (% 23,1) eta 2014 (% 17,1) artean.	Egunerokoak ez diren txirrindulariek interes txikiagoa dute bizikleta eguneroko garraibide gisa erabiltzeko: % 12,8 2023an eta % 26,7 2014an
Bizikletan ibiltzen ez dakiten pertsonen ehunekoaren ia erdira jaistea (% 12,2 2014an, % 6,7 2023an).	Trafikoaren bolumena eta abiadura murrizteko neurriak hartzearekin oso edo nahiko ados dauden pertsonen ehunekoa txikiagoa da: % 65,7 2023an eta % 72,6 2014an.
Ohiko txirrindularien ehunekoak gora egin du (gutxienez astean behin): % 23,2 2023an, % 7,7 2014an).	
Derrigorrezko bidaietan bizikletaren erabilera handitzea (lana, ikasketak eta kudeaketa-erosketak): Lana (% 24 eta % 12,9, ikasketak % 12,4 eta erosketak % 7,6)	
Bizikletaren eguneroko erabileraren igoera (azterlan honetan erabilitako definizioaren arabera): % 15,3 2023an eta % 7,9 2014an.	
Kaskoaren erabilerak gora egin du eguneroko erabiltzaileen artean: % 47,3 2023an, eta % 20 2014an	

Txirrindularien joan-etorrietan erabilitako denbora eta luzera handitu egin dira (eguneroko txirrindularien % 41,2k 20 minutu baino gehiago behar dituzte joan-etorrietan, eta 2014an, berriz, % 12k)

12 Gipuzkoako bizikletaren egoeraren AMIA azterketa

Atal honetan, orain arte aurkeztutako informazio guztiaren araberako azterketa kualitatiboa egingo dugu. Hala, Ahultasunek eta Indarguneek Gipuzkoako bizikleten garraio-sistema osoari esleitu dakizkiokeen alderdi negatiboak eta positiboak erakutsiko dituzte; eta Mehatxuek eta Aukerek, berriz, Gipuzkoako bizikleten garraio-sistemaz kanpokoak izan arren sisteman bertan inpaktua duten alderdi negatibo eta positiboak egingo diete erreferentzia.

AHULEZIAK

- Garraio bideen artean aukera minoritarioa izaten jarraitzen du ibilgailu pribatuarekin, garraio publikoarekin eta, jakina, oinez mugitzearekin alderatuta.
- Biztanleriaren ehuneko oso esanguratsu batek ez du inolaz ere planteatzen bizikleta mugitzeko alternatiba gisa erabiltzea.
- Askok ez dakite bizikletaz ibiltzen edo ez dute bizikletaz ibiltzeko gaitasun nahikorik.
- Bizikleta aisialdirako eta kirola egiteko tresnatzat hartzen da oraindik ere, egunerokoan mugitzeko tresna gisa beharrezkoa.
- Halaber, bizikleten intrusismoaren gaineko ikuspegi jakin bat dago, bai galtzadan autoen partetik, bai espaloian oinezkoen partetik.
- Bizikleta-sareetako trantsizioak eta konexio-puntuak ondo konponduta ez daudenaren pertzepzioa.

INDARGUNEA

- Bizikleta geroz eta gehiago erabiltzen da, batez ere egunero, bai gizonetan, bai emakumeetan.
- Bizikletak geroz eta presentzia sozial handiagoa du, hiriko eta hiriarteko mugikortasunaren testuinguruan eragile "naturala" baita.
- Dbizi zerbitzuak inpaktu handia du; hirian du eragina, baina Gipuzkoako gainerako eremuetarako elementu sinboliko erakargarria ere bada.
- Bizikleta mugikortasuna deskarbonizatzeko prozesuetarako beharrezko eragilea dela uste dute herritarrek.
- Bizikleta balio positiboekin lotzen dute, bai pertsonalekin (askatasuna, efizientzia), bai kolektiboekin (jasangarritasuna, deskontaminazioa).
- Bizikleta-parkea handia da eta handitzen ari da, batez ere emakumeak bizikletak erosten eta erabiltzen ari direlako.
- Horrekin lotuta, bizikleta elektrikoaren presentzia zabaldu egin da, eta horrek ekintza-erradio handiagoa ematen du.
- Bizikletarekin lotutako azpiegituren hedapenean dirua inbertitzearen gaineko borondatea positiboa da. Azpiegitura horiek izan daitezke, besteak beste, bizikleta

bideak (baina hori ahulgunetzat ere har daiteke, bereizita ez dauden bideetan ibiltzeari dagokionez), bizikletentzako aparkalekuak edo bizikleta elektrikoak kargatzeko lekuak.

- Bizikleta bideen sarea handitzea bai hiri-eremuetan, bai hiri artekoetan.
- Bizikleta erabiltzeko garaian, segurtasunaren pertzepzioa hobetzea.
- Biztanleriaren segmentu esanguratsu batek bizikletan ibiltzen ikasteko borondatea du.
- Emakumeak bizikleta erabiltzen hasi dira nabarmen.
- Pertsonak bizikletak erosteko inbertsioak egiteko joera handiagoa dute (elektrikoak eta tradizionalak).
- Teknologia berriak garatzea eta bizikleta elektrikoetan horiek zabaltzea.
- Bizikleta moten eskaintza komertziala handitzea.
- Bizikletaren erabilera zabaltzea lanerako tresna gisa (hiri-banaketarako sistemak).
- Gipuzkoan txirringularitza sustatzeko politikaren balorazio positiboa.

AUKERAK:

- Erregaia garesti dago egun eta prezio altuek denboran irauteko joera dute.
- Europako, Estatuko eta Autonomia Erkidegoko araudien onartzea, eguneroko txirringularitza sustatzearen eta autoaren erabilera mugatzen duten mugikortasun-politikak bideratzearen aldekoak (Isurpen Baxuko Eremuak, kaleak oinezkoentzat bihurtzea, hiri-eremuetan trafikoa abiatzea, bizikleta bideen sarea handitzea...).
- Horrez gain, mugikortasun aktiboa sustatzeko politikak bultzatzea.
- Gizarteak klima-kontzientzia handiagoa izatea eta bizikleta egoera klimatiko hori hobetzeko elementuen parte dela ulertzea, baita bizikleta erabiltzen ez dutenek ere.
- Biztanleriaren sektore batzuk geroz eta aktiboago daude fisikoki, nahiz eta gizarte zahartze-prozesu nabarmen batean dagoen.
- Bizikleta ez da ikusten segurtasun-eza sortzen duen agente gisa, eta pertzepzio hori MPlertara eraman da, ikuspegi gatazkatsua baitute

MEHATXUAK

- Bizikletak eskaintzen duen zerbitzuaren antzekoa eskain dezaketen eragile berrien mehatxua dago (mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak) eta, hortaz, lehia sortzen da haien artean, bai erabiltzaileak erakartzeko garaian, bai bizikletentzat pentsatutako azpiegiturak erabiltzeko garaian (bizikleta bideak, bizikletentzako aparkalekuak).
- Garraiobideak uztartzeko mugak daude, tartean bizikletekin (bizikleta elektrikoak garraio publikoaren barruan).
- Autoa da mugitzeko garraiobide "naturala" oraindik ere.
- Ibilgailu elektrikoaren erabilera handitu egin da, eta ingurumenari dagokionez aukera jasangarritzat har daiteke, bizikletaren kaltetan.
- Garraio publikoko deskontuek indarrean dira eta alternatiba erakargarriagoa bihurtzen dira hala.
- Gipuzkoako biztanleria zahartzen ari da, hortaz, bizikleta erabiltzeko joera txikitu

egiten da.

- Garraiobideen artean gatazka-kultura dago oraindik ere, eta larriagotu egin da garraiobide mota berriak sartu direlako.
- Bizikleta erabiltzeko kalitatearen estandar altuagoak eskatzen dituzte (bizikleta bide gehiago, aparkaleku seguru gehiago...).
- Bizikletaren erabileran murgiltzeko segurtasun estandarrak eta eskakizunak geroz eta handiagoak dira.
- Zenbait udalerritan bizikleta-politikak atzera egitea eta zalantzan jartzea, eta politika horiek ezkerreko politikekin identifikatzea

13 Bizikletaren erabilera sustatzeko politika publikoen gomendioak

Egindako azterketa kuantitatibo eta kualitatibo guztietatik abiatuta, eta adituen panelaren gogoetan babestuta, jarraian, Gipuzkoan bizikletaren inguruko politikak bideratzeko gomendagarriak izan daitezkeen jarduketak batzuk aurkeztuko ditugu.

Lehen bizikletaren azpiegituretan egindako gorabehera da, hala nola bizikleta bideen bizikleten aparkaleku seguruak, karga elektrikorako azpiegitureak, eta abar. Halako azpiegiturek sustatzean, azterketa kuantitatibo eta kualitatiboetan hautemandako bi barrera handi gainditzen dira:

- Segurtasuna trafikoan: bizikleta bideen sarea zabaltzeak hobetu egingo du segurtasunez bizikletaz ibili daitekeen pertzepzioa eta bizikletan leku gehiagotara iritsi ahal izatearen irudipena handituko da. Zehazki, sare horien barruan trantsizio- eta elkarte-puntuak hobetzea bereziki garrantzitsua izango da bizikleta-ibilbide jakin batzuk burutzeko eta segurtasun hori handitzeko. Horretarako, trazadurak definitzeko garaian ausart jokatu beharko da eta, are, hain jasangarriak ez diren garraioak ez diren garraioak zigortu.
- Segurtasuna lapurreten aurrean: Bizikletak erostea (elektrikoak eta tradizionalak) geroz eta garestiagoa den testuinguru honetan, funtsezkoa da aparkaleku seguru gehiago ezartzea, lapurtzeko beldurraren oztopoa gainditzeko. Etxe barruan bizikletak gordetzeko joera handitu da (lekurik seguruena delako), eta, horregatik, arrazoizkoa dirudi helmugan bizikleten segurtasuna bermatzea ekintza interesgarria izan daitekeela pentsatzea.

Azterketan ageri diren bizikleta erabiltzeko oztopo horiek murrizteko politikekin jarraituz, komenigarria litzateke pertsonak bizikletaren erabilera gaitzeko politikak ezartzea. Hau da, zirkulaziorako kontzeptuen ikasketa indartzea eta bizikletak mantentzeko eta konpontzeko trebetasunak sustatzea. Gainera, bizikletaren erabilera genero-arrakala murrizteko politika izango litzateke; izan ere, emakumeak dira behar gehien dituztenak horri dagokionez. Gainera, kolektibo horrek hein handiagoan planteatzen du bizikleta eguneroko garraioak gisa erabiltzea, eta agerikoa denez, bizikleten aldeko politika publikoek lortu nahi duten helburuetako bat da hori.

Lapurreten aurrean segurtasun-pertzepzioa sustatzeko beharrari dagokionez aurretik aipatutakoaren harira, ezinbestekoa da autoen eta motoen erabilera mugatzeko politikak bizikletentzako azpiegiturek sustatzeko politikekin uztartzea, bizikletentzako espazio fisiko eta sinboliko gehiago lortzeko. Ildo horretatik, bizikleten erabilera garraio publikoarekin uztartu dadin sustatzeko neurriak ezarri behar dira, garraio publikoaren nodo handien inguruan aparkaleku seguruak ezarri (batez ere gaitasun handiko eta etorkizuneko aukera handiko nodoen inguruan, esaterako, Metro Donostialdean). Hala, mugikortasuneko behar berrientzako asebetetze-aukerak lortuko ditu bizikletak.

Eskualdean bizikletak alokatzeko zerbitzu publikoa ezartzea da bizikletaren erabilera sustatzeko beste politika interesgarri bat, zerbitzuarentzako masa kritikoa handituko litzatekeelako eta alboko udalerrien arteko bidaiak egiteko malgutasuna emango lukeelako, batez ere, distantzia handiagoko bidaiak egiteko aukera ematen duten bizikleta elektrikoek bidez. Horretarako, behar bezala haztatu beharko da mota horretako zerbitzu bat abian jartzeko eta jarduteko behar den inbertsioa. Hala, horrelako zerbitzu batek eskaini dezakeen gizarte- eta ingurumen-itzulkinak orekatua izan behar du inbertsio horri dagokionez. Beraz, litekeena da Gipuzkoako eskualde guztietan ez izatea bizikletaren eguneroko erabilera-tasa nahikoa bermatuko duen hiri-masa kritikoa.

Azkenik, komeni da bizikleten erabilera sustatzea derrigorrezko mugikortasunarekin (lana eta ikasketak, baina baita zaintzak edo kudeaketa pertsonalak ere) lotutako bidaietan, eta horretarako hainbat neurri har daitezke:

- Lana: Lantoki handietan, industriguneetan eta bestelako espazioetan bidegorriak sustatzea autoak nagusi diren espazioetan bizikletaren erabilerari segurtasuna ematea funtsezkoa da eta ekintza horiek enprekin egindako hitzarmenekin osatu behar dira, bizikletaren erabilera sustatu dezaten (aparkaleku seguruak instalazioen barruan, bizikleta elektrikoak kargatzeko azpiegiturak), trukean, zerga-pizgarriak eskainiz enpresei zein langileei.
- Ikasketak: Ikastetxeetan bizikletak aparkatzeko espazio egokiak sustatzea. Horrez gain, bide-segurtasuneko ikastaroak eta bizikleten mantentzeko eta konpontzeko gaitasunak eskuratzeko ikastaroak eskaintzea, bizikleta erabiltzeko ohitura sustatzeko gazteen artean, etorkizunean egingo dituzten bidaietan sar dezaten

14 Erabilitako galdetegia

A.- IDENTIFIKAZIOA ETA KOKAPENA

Inkestagileak betetzeko

- UDALERRIA

<p>1.- SEXUA</p> <p>- GIZONEZKOA 1</p> <p>- EMAKUMEZKOA 2</p> <p>- EZ-BITARRA 3</p>	<p>2.- ZENBAT URTE DITUZU?</p> <p style="text-align: center;"> </p>
<p>3.- OKUPAZIO NAGUSIA</p> <p>- OKUPATUA, LANEAN 1</p> <p>- IKASLEA 2</p> <p>- ETXeko LANAK 3</p> <p>- LANGABEZIA 4</p> <p>- JUBILATUA/PENSIONISTA/ERRENTADUNA 5</p> <p>- BESTELAKO EGOERAK (ZEHAZTU) 6</p> <p>- Eo/Ee 7</p>	<p>4.- AMAITUTAKO IKASKETAK?</p> <p>- BAT ERE EZ, LEHEN MAILAKOAK BAINO BAXUAGOAK 1</p> <p>- LEHEN MAILAKOAK, OINARRIZKO BATXILERGOA, OHO, DBH 2</p> <p>- LANBIDE HEZIKETA (LH) ETA ARAUTU GABEKO IKASKETAK 3</p> <p>- GOI-MAILAKO BATXILERGOA, BBB, UBI 4</p> <p>- ERDI GOI-MAILAKO IKASKETAK (GRADUAK, LIZENTZIATURAK, DOKTORETZA, POSTGRADUA) 5</p> <p>- BESTE BATZUK (ZEHAZTU:) 6</p> <p>- Eo/Ee 7</p>

B.- GARRAIOBIDEEN ERABILGARRITASUNA ETA ERABILERA

5.- GAUR EGUN, ZER MAIZTASUNEKIN MUGITZEN ZARA...

	EGUNERO EDO 1/2 EGUNERO (+3 ALDIZ ASTEAN)	ASTEAN 1-3 ALDIZ	HILEAN 1-3 ALDIZ	HILEAN BEHIN BAINO GUTXIAGOTAN	INOIZ EZ
a). OINEZ	1 2 3 4 5				
b). AUTO PRIBATUAN	1 2 3 4 5				
c). MOTOTZ	1 2 3 4 5				
d). GARRAIO PUBLIKOAN	1 2 3 4 5				
e). BIZIKLETAN	1 2 3 4 5				
f). MUGIKORTASUN PERTSONALEKO IBILGAILUA (MPI)	1 2 3 4 5				


6.- ZURE USTEZ, NOLAKOA DA GARRAIOBIDE HAUETAKO BAKOITZA SEGURTASUNARI DAGOKIONEZ?

	OSO SEGURUA	NAHIKO SEGURUA	EZ OSO SEGURUA	EZ DA BATERE SEGURUA	ED/EE
a). OINEZ	1	2	3	4	5
b). AUTO PRIBATUA	1	2	3	4	5
c). MOTDA	1	2	3	4	5
d). GARRAIO PUBLIKOA	1	2	3	4	5
e). BIZIKLETA	1	2	3	4	5
f). MUGIKORTASUN PERTSONALEKO IBILGAILUA (MPI)	1	2	3	4	5

7.1- BA AL DUZU ADINGABERIK TUTORETZAPEAN?

- BAI..... 1

- EZ 2




7.2- TUTORETZAPEAN ADINGABEREN BAT BADUZU (SEME-ALABAK), NOLAKO DA GARRAIOBIDE HAUETAKO BAKOITZA SEGURTASUNARI DAGOKIONEZ?

	OSO SEGURUA	NAHIKO SEGURUA	EZ OSO SEGURUA	EZ DA BATERE SEGURUA	ED/EE
a). OINEZ	1	2	3	4	5
b). AUTO PRIBATUA	1	2	3	4	5
c). MOTDA	1	2	3	4	5
d). GARRAIO PUBLIKOA	1	2	3	4	5
e). BIZIKLETA	1	2	3	4	5
f). MUGIKORTASUN PERTSONALEKO IBILGAILUA (MPI)	1	2	3	4	5

8.- ZURE JOAN-ETORRI PERTSONALETAN (GIDARI GISA) HONAKO GARRAIOBIDE HAU EK ERABILTZEKO AUKERA DUZU?


	BAI	Ez	ED/EE
A.- <u>AUTOA</u>	1	2	3
B.- <u>MOTDA</u>	1	2	3
C.- <u>BIZIKLETA</u>	1	2	3
D.- <u>MUGIKORTASUN PERTSONALEKO IBILGAILUA (MPI)</u>	1	2	3

9.- ERABIL DAITEZKEEN ZENBAT BIZIKLETA DAUDE ZURE ETXEAN?



(Etxean bizikleta dutenentzat)

9.1- BIZIKLETA HORIETAKO ZENBAT DIRA ELEKTRIKOAK?



9.2- ZENBAT DAUDE ERABILI GABE?

<p>10.- NORMALEAN NON GORDETZEN DITZUZU BIZIKLETA(K)?</p> <ul style="list-style-type: none"> - ETXEBIZITZA BARRUAN (GELETAN, BALKOIAN, PASILLOAN...)..... 1 - ERANKINEKO EREMU PRIBATU BATEAN (TRASTELEKUAN, GARAJEAN)..... 2 - ERANKINEKO EREMU KOMUN BATEAN (ATARIAN, GELA KOMUN BATEAN...)..... 3 - KALEAN..... 4 - BESTE BAT (BIZIKLETENTZAKO APARKALEKUAN...)..... 5 	<p>11.- AZKEN URTEETAN, BIZIKLETARIK LAPURTU AL DIZUTE ZURI EDO ZURE FAMILIA-NUKLEOARI?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bai..... 1 - Ez..... 2 - Edo/Ee..... 3 																												
<p>(BIZIKLETA LAPURTU DIETENENTZAT)</p> <p>11.a- ¿NON ZENUEN BIZIKLETA LAPURTU ZIZUTENEAN?</p> <ul style="list-style-type: none"> - ETXEAN..... 1 - KALEAN..... 2 - GARAJE BATEAN..... 3 - BIZIKLETENTZAKO APARKALEKUAN..... 4 - BESTE BAT..... 5 	<p>11.b- LAPURRYA SALATU ZENUEN?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bai..... 1 - Ez..... 2 - Edo/Ee..... 3 																												
<p>11.c- BIZIKLETA BERRISKURATZEA LORTU ZENUEN?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bai..... 1 - Ez..... 2 - Edo/Ee..... 3 																													
<p>(GUZTIENTZAT)</p> <p>12.- BA AL DAKIZU BIZIKLETAN IBILTZEN?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bai..... 1 - Ez..... 2 	<p>(Bizikletan ibiltzen dakitenentzat)</p> <p>12.a- ZURE HIRI-INGURUNEAN BIZIKLETAZ MODU SEGURUAN IBILTZEKO GAITASUNA DUZULA SENTITZEN AL DUZU?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bai..... 1 - Ez..... 2 																												
<p>(Bizikletan ibiltzen ez dakitenentzat)</p> <p>13.- ZURE HIRI-INGURUNEAN BIZIKLETAZ MODU SEGURUAN IBILTZEKO GAITASUNA LORTZEA GUSTATUKO LITZAIZUKE?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bai..... 1 - Ez..... 2 																													
<p>(Bizikletan ibiltzen dutenentzat)</p> <p>14.- ESAN DIGUZU BIZIKLETA ERABILTZEN DUZULA... "PS ERANTZUNA"</p>																													
<p>15.- ZER ARRAZOIRENGATIK ERABILTZEN DUZU BIZIKLETA?</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Bai</th> <th>Ez</th> <th>Eo/ee</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- LANA.....</td> <td>1.....</td> <td>2.....</td> <td>3.....</td> </tr> <tr> <td>- IKASKETAK.....</td> <td>1.....</td> <td>2.....</td> <td>3.....</td> </tr> <tr> <td>- KLIDEAKETAK-EROSKETA.....</td> <td>1.....</td> <td>2.....</td> <td>3.....</td> </tr> <tr> <td>- <u>ASIALKIA</u>-PASEGA (KIBOLA EZ).....</td> <td>1.....</td> <td>2.....</td> <td>3.....</td> </tr> <tr> <td>- <u>KIBOLA</u>.....</td> <td>1.....</td> <td>2.....</td> <td>3.....</td> </tr> <tr> <td>- <u>ZAINZA</u> (ADINGABEAK EDO ADINEKONAK).....</td> <td>1.....</td> <td>2.....</td> <td>3.....</td> </tr> </tbody> </table>			Bai	Ez	Eo/ee	- LANA.....	1.....	2.....	3.....	- IKASKETAK.....	1.....	2.....	3.....	- KLIDEAKETAK-EROSKETA.....	1.....	2.....	3.....	- <u>ASIALKIA</u> -PASEGA (KIBOLA EZ).....	1.....	2.....	3.....	- <u>KIBOLA</u>	1.....	2.....	3.....	- <u>ZAINZA</u> (ADINGABEAK EDO ADINEKONAK).....	1.....	2.....	3.....
	Bai	Ez	Eo/ee																										
- LANA.....	1.....	2.....	3.....																										
- IKASKETAK.....	1.....	2.....	3.....																										
- KLIDEAKETAK-EROSKETA.....	1.....	2.....	3.....																										
- <u>ASIALKIA</u> -PASEGA (KIBOLA EZ).....	1.....	2.....	3.....																										
- <u>KIBOLA</u>	1.....	2.....	3.....																										
- <u>ZAINZA</u> (ADINGABEAK EDO ADINEKONAK).....	1.....	2.....	3.....																										

(Lanaoatik, ikasketenoatik edo gestio-eraketenatik bizikleta gutxienez hilean behin erabiltzen duten pertsonentzat)

C.- BIZIKLETAZ DESPLAZATZEKO ERABILITAKO MODUA ETA ARRAZOIAK

16.- BIZIKLETAZ MUGITZEKO ARRAZOI NAGUSIA EDO OHIKOENA KONTUAN HARTUTA, 17.- ZER BESTE GARRAIOBIDE ERABILTZEN ZENUEN?
 ESADAZU: BETI ERABILI DUZU BIZIKLETA EDO LEHEN BESTE GARRAIOBIDE BAT ERABILTZEN ZENUEN?

- BETI ERABILI IZAN DUT BIZIKLETA DESPLAZAMENDU HORI EGITEKO..... 1	- OINEZ..... 1
- LEHEN BESTE GARRAIOBIDE BAT ERABILTZEN NUEN..... 2	- MOTOZ..... 2
	- AUTOBUSEZ..... 3
	- TRENEZ..... 4
	- AUTO PRIVATUA..... 5
	- MUGIKORTASUN PERTSONALEKO IBILGAILUA (MPV)..... 6

18.- ZER DISTANTZIA EGIN OHI DUZU DESPLAZAMENDU HORRETAN (JOANEKO BIDAIA BAKARRIK)?

- 1 KM BAINO GUTXIAGO..... 1
- 1,1 ETA 3 KM ARTEAN..... 2
- 3,1 ETA 5 KM ARTEAN..... 3
- 5,1 ETA 10 KM ARTEAN..... 4
- 10 KM BAINO GEHIAGO..... 5
- Edo/EE..... 6

19.- ZENBAT DENBORA EMATEN DUZU DISTANTZIA HORI EGITEN (JOANEKO BIDAIA SOILIK)?

- 5 MINUTU BAINO GUTXIAGO..... 1
- 5 ETA 10 MINUTU ARTEAN..... 2
- 11 ETA 15 MINUTU ARTEAN..... 3
- 16-20 MINUTU ARTEAN..... 4
- 20 MINUTU BAINO GEHIAGO..... 5
- Edo/EE..... 6

20.- KASKORIK ERABILTZEN AL DUZU DESPLAZAMENDU HORRETAN?

- BAI..... 1
- EZ..... 2

21.- ZER BIZIKLETA MOTA ERABILTZEN DUZU DESPLAZAMENDU HORIETAN?

- BTT / MOUNTAIN BIKE..... 1
- HIRIKOA/PASEOKOA/HIBRIDOA..... 2
- ERREPIDEKOA /LASTERKARIENA..... 3
- TOLESGARRIA..... 4
- BESTELAKOA (KARGA-ZIKLOAK, JASO EZ DUGU BESTE EDOZEIN MOTA)..... 5

22.- BIZIKLETA HORI ELEKTRIKOA DA?

- BAI..... 1
- EZ..... 2

23.- EGURALDI TXARRA DAGOENEAN (GEHIEGIZKO HOTZA, BERDA, EURIA, HAIZAL, BIZIKLETA ERABILTZEABILTZEN DIOZU?)

- BAI, BETI..... 1
- BAI, ASKOTAN..... 2
- BAI, GUTXITAN..... 3
- EZ, INKIZ EZ..... 4
- Edo/EE..... 5

(Eguraldi txarraoatik bizikletan ibiltzeari beti, sarritan edo gutxitan uzten dioten pertsonentzat bakarrik)

24.- EGURALDI TXARRA DAGOENEAN BIZIKLETA ERABILTZEN JARRAI DEZAZUN, FAKTORE HAUETAKO ZEIN IZANGO LITZATEKE BEHARREZKEDENA?

- EGURALDI TXARRERAKO BERARIAZKO ARROPA EDUKITZEA..... 1
- BALDINTZA TXARRRETAN IBILTZEKO BIZIKLETA EGOKIAKOA EDUKITZEA..... 2
- ARRISKU TXIKIAGOKO BIZIKLETA-BIDEAK ESKURA IZATEA (EZ IRRISTATU, PUTZU GUTXIAGO)..... 3
- HELMUGAN ARROPAZ ALDATU AHAL IZATEKO LEKU EGOKI BAT EDUKITZEA..... 4
- HELMUGAN BIZIKLETA APARKATZEKO BABESTUTAKO TORI BAT EDUKITZEA..... 5
- EZ IRAKURRIJ EZ NAGO PREST EGURALDI TXARRA DAGOENEAN BIZIKLETAZ IBILTZEKO..... 6
- BESTE BAT..... 7

25.- ZENBATERAINOKO GARRANTZIA DUTE ZURETZAT ONDORENGO ARRAZOITAKO BAKOITZAK BIZIKLETA BESTE GARRAIOBIDE BATZUEN ORDEZ ERABILTZERAKO ORDUAN?

	GARRANTZIA HANDIA	NAHIKOA GARRANTZIA	GARRANTZIA GUTXI	BATERE GARRANTZIRIK EZ	Ed/EE
A. BIZIKLETA BIDEZ MUGITZEAREN AZKARTASUNA.....	1	2	3	4	5
B. BIZIKLETA BIDEZ MUGITZEAREN MERKETASUNA.....	1	2	3	4	5
C. BIZIKLETA INSGURUMEN-INKAKTU TXIKIAGOA DU (JEZ DU <u>KUITSATZEN</u>).....	1	2	3	4	5
D. BIZIKLETA BIDEZ MUGITZEAREN EROSOTASUNA.....	1	2	3	4	5
E. OSASUNTSUAGOA IZATEA.....	1	2	3	4	5
F. BIZIKLETA BIDEZ MUGITZEAK EMATEN DUEN GOZAMEN HANDIAGOA.....	1	2	3	4	5
G. BIZIKLETA BIDEZKO BIDEAIA-DENBORAREN FIDAGARRITASUNA.....	1	2	3	4	5

<p>26.- ZURE BIZIKLETA TRENEAN EDO AUTOBUSEAN GARRAIATU OHI DUZU?</p> <ul style="list-style-type: none"> - BAI, NORMALEAN..... 1 - BAI, MAIZ SAMAR..... 2 - BAI, NOIZEAN BEHIN..... 3 - EZ, INKIZ EZ..... 4 	<p>27.- BIZIKLETA TREN EDO AUTOBUS GELTOKIETAN APARKATU OHI DUZU, GERO TRENA EDO AUTOBUSA HARTZEKO?</p> <ul style="list-style-type: none"> - BAI, NORMALEAN..... 1 - BAI, MAIZ SAMAR..... 2 - BAI, NOIZEAN BEHIN..... 3 - EZ, INKIZ EZ..... 4
--	--

(Bizikleta inoiz erabiltzen ez dutenentzat, hilean behin baino gutxiago erabiltzen dutenentzat edo kirolerako eta gisaldipaseorako soilik erabiltzen duteentzat)

D.- BIZIKLETA EZ ERABILTZEKO ARRAZIOIAK ETA ERABILTZEKO INTERESA

28.- IRAGANEAN, ERABILI IZAN AL DUZU BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA (IKASKETENGATIK, LANAGATIK, EROSKETENGATIK...) MAIZTASUN JAKIN BATEKIN (ASTEAN BEHIN GUTXIEZ)?

- BAI..... 1
- EZ..... 2
- Ed/EE..... 3

29.- ZENBATERAINOKO GARRANTZIA DUTE ZURETZAT ONDORENGO ALDERDI HAUEK EGUNEROKO JOAN-ETORRIETAN BIZIKLETA EZ ERABILTZEKO ORDUAN (GARRAIOBIDE GISA)?

	GARRANTZIA HANDIA	NAHIKOA GARRANTZIA	GARRANTZIA GUTXI	BATERE GARRANTZIRIK EZ	Ed/EE
a). SASOI FALTA, OSASUN ARAZOAK, ADINA.....	1	2	3	4	5
b). <u>TRAFIKOA</u> BEHIN ARRISKU GARRITASUNA, ISTIRIPU ARRISKUA.....	1	2	3	4	5
C). EGURALDI TXARRA (KLIMATOLOGIA).....	1	2	3	4	5
d). TXIRRIDULARIENTZAKO ERRAZTASUN FALTA (BIDEGORRI FALTA, BIZIKLETENTZAKO APARKALEKU FALTA, ETXEAN LEKU FALTA.....)	1	2	3	4	5
e). OROGRAFIA (ALDAPAK.....)	1	2	3	4	5
F). EGIN BEHARREKO DISTANTZIA.....	1	2	3	4	5
g). BIZIKLETA ERABILTZEKO TREBETASUN FALTA.....	1	2	3	4	5
h). BIZIKLETA LAPURTZEAREN BELDURRA.....	1	2	3	4	5
i). NAGITASUN FISIKOA.....	1	2	3	4	5
j). BIZIKLETA BESTE GARRAIO MODU BATZUEKIN KONBINATU AHAL IZATEKO ZAILTASUNA (AUTOBUSA, TRENA.....)	1	2	3	4	5
k). BIZIKLETA ZURETZAT GARRAIO-BIDE EGOKIA EZ <u>DELA</u> PENTSATzea.....	1	2	3	4	5

(Bizikletaz ibiltzen jakin ez baina jakitea gustatuko litzaiekeenari ere bai)

30.- ZEIN NEURRITAN ZAUDE INTERESATUTA BIZIKLETA EGUNEROKO GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEKO?

- OSO INTERESATUA.....	1
- NAHIKO INTERESATUA.....	2
- EZ OSO INTERESATUTA.....	3
- EZ NAGO BATERE INTERESIK EZ.....	4
- Ed/EE.....	5

(Interesaturik dauzuentzat)

31.- ZURE JOAN-ETORRIETARAKO BIZIKLETA ERABILIZ GERO, ZEIN GARRAIOBIDE ERABILIKO ZENUKE GUTXIAGO?

- OINEZ JOATEA.....	1
- MOTOA.....	2
- GARRAIO PUBLIKOA (AUTOBUSA, TRENA).....	3
- AUTO PRIBATUA.....	4
- MPI.....	5
- Ed/EE.....	6

32.- ZEIN NEURRITAN EGONGO ZINATEKE INTERESATURIK BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEN IKASI EDO TREBETASUN HANDIAGOA ESKURATZEKO IKASTARO BATERA JOATEKO?

- OSO INTERESATUA.....	1
- NAHIKO INTERESATUA.....	2
- INTERES GUTXI.....	3
- BATERE INTERESIK EZ.....	4
- ED/EE.....	5

(GUZTIENTZAT)

E.- BIZIKLETAREN IRUDIA

33.- ZURE USTEZ, GAUR EGUN BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEAN GIZARTEAN...

- OSO ONDO IKUSITA DAGO.....	1
- NAHIKO ONDO IKUSITA DAGO.....	2
- EZ DAGO OSO ONDO IKUSITA.....	3
- EZ DAGO BATERE ONDO IKUSITA.....	4
- Ed/EE.....	5

F.- GARRAIO MODUEN ARTEKO ELKARBIZITZA

34.- NOLA BALORATZEN DUZU OINEZKOEN ETA MOTORDUN IBILGAILUEN ARTEKO ELKARBIZITZA?

- OSO GATAZKATSUA.....	1
- NAHIKO GATAZKATSUA.....	2
- EZ OSO GATAZKATSUA.....	3
- BATERE GATAZKATSUA EZ.....	4
- Ed/EE.....	5

35.- NOLA BALORATZEN DUZU TXIRRINDULARI ETA OINEZKOEN ARTEKO ELKARBIZITZA? ETA TXIRRINDULARI ETA MOTORDUN IBILGAILUEN (AUTOA, MOTOA, AUTOBUSA...) ARTEKO?

	OSO GATAZKATSUA	NAHIKO GATAZKATSUA	EZ OSO GATAZKATSUA	BATERE GATAZKATSUA EZ	Ed/EE
A.- TXIRRINDULARI ETA OINEZKOEN ARTEKO ELKARBIZITZA	1.....	2.....	3.....	4.....	5
B.- TXIRRINDULARI ETA MOTORDUN IBILGAILUEN ARTEKO ELKARBIZITZA	1.....	2.....	3.....	4.....	5

H.- BIZIKLETA PUBLIKOEN ZERBITZUA

36.- ZEIN NEURRITAN ZAUDE INTERESATUTA BIZIKLETAK ALOKATZEKO ZERBITZU PUBLIKOEN ERABILTZEKO?

- OSO INTERESATUA..... 1
- NAHIKOA INTERESATUA..... 2
- EZ OSO INTERESATUA..... 3
- EZ NAGO BATERE INTERESATUA..... 4
- ERABILTZAILA NAZ JADA (DBZI)..... 5
- Ed/EE..... 6

37.- INTERESATUTA EGONDO ZINATEKE BIZIKLETA-BIDEEN INGURUAN AUTOKONPONKETA- EDO PUZTE-PUNTUAK EZARTZEKO?

- OSO INTERESATUA..... 1
- NAHIKOA INTERESATUA..... 2
- EZ OSO INTERESATUA..... 3
- EZ NAGO BATERE INTERESATUA..... 4
- Ed/EE..... 5

I.- BIZIKLETAREN SUSTAPENA ETA POLITIKA PUBLIKOAK

38.- ZEIN NEURRITAN ZAUDE ADOS ZURE UDALERRIAN AUTOMOBILARI ESPAZIOA KENDU (ERREPIDEAK ESTUTU, APARKALEKU KOPURUA GUTXITU) ETA BIZIKLETARI EMATEAREKIN?

- OSO ADOS..... 1
- NAHIKO ADOS..... 2
- EZ OSO ADOS..... 3
- EZ NAGO BATERE ADOS EZ..... 4
- Ed/EE..... 5

39.- ZEIN NEURRITAN ZAUDE ADOS ZURE UDALERRIAN TRAFIKOAREN ABIADURA ETA AUTOMOBILEN BOLUMENA MURRITZEKO EKINTZAK BURUTZEAREKIN?

- OSO ADOS..... 1
- NAHIKO ADOS..... 2
- EZ OSO ADOS..... 3
- EZ NAGO BATERE ADOS EZ..... 4
- Ed/EE..... 5

40.- ZER NOLAKO GARRANTZIA EMATEN DIEZU HONAKO FAKTORE HAUEI ZURE JOAN-ETORRIETAN BIZIKLETA GEHIAGO ERABILTZERAKO ORDUAN?

	GARRANTZIA HANDIA	NAHIKOA GARRANTZIA	GARRANTZIA GUTXI	BATERE GARRANTZIRIK EZ	Ed/EE
a). BIZIKLETAN SEGURASUN HANDIAGOZ BILTZEN IKASTEA.....	1.....	2.....	3.....	4.....	5
b). BIZIKLETAN IBILIAHALIZATEKO ESPAZIO ETA BIDE (BIDEGORRI) GEHIAGO ETA HOREAK IZATEA.....	1.....	2.....	3.....	4.....	5
c). TRAFIKOA BARETU, AUTO GUTXIAGOREKIN ETA HORIEN ABIADURA MURRIZTU?.....	1.....	2.....	3.....	4.....	5
d). BIZIKLETA ETXEAN GORDETZEKO LERU EGOKI BAT IZATEA.....	1.....	2.....	3.....	4.....	5
e). BIZIKLETENTZAKO APARKALEKU PUBLIKO GEHIAGO ETA HOREAK IZATEA (HELMUGAN).....	1.....	2.....	3.....	4.....	5
f). BIZIKLETAREN ERABILERA BESTE GARRAIO MODU BATZUEKIN KONBINATZEKO AUKERA IZATEA.....	1.....	2.....	3.....	4.....	5
g). BIZIKLETA BAT ESKURAGARRI IZATEA (PROPIOA EDO ALOKATZEKO).....	1.....	2.....	3.....	4.....	5

41.- OTIK 10ERAKO ESKALA BATEAN, NON 0 OSO GAIZKI ETA 10 OSO ONDO DEN, ZURE USTEZ, NOLA SUSTATZEN ARI DA BIZIKLETA GARRAIOBIDE GISA ERABILTZEA GIBUZKOAN?

	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	Ed/EE

42.- ZEIN NEURRITAN ZAUDE ADOS GIPUZKOAN BIZIKLETEN MUGIKORTASUNERA BALIASIDE PUBLIKO GEHIAGO BIDERATZEAREKIN?

- OSO ADOS..... 1
- NAHIKOA ADOS..... 2
- EZ OSO ADOS..... 3
- EZ NAGO BATERE ADOS..... 4
- Ed/EE..... 5

43.- ZURE USTEZ, ZEIN EREMUTAN DA GARRANTZITSUA INBERTSIO PUBLIKOA BIZIKLETA BIDEZKO MUGIKORTASUNA ERRAZTEKO?

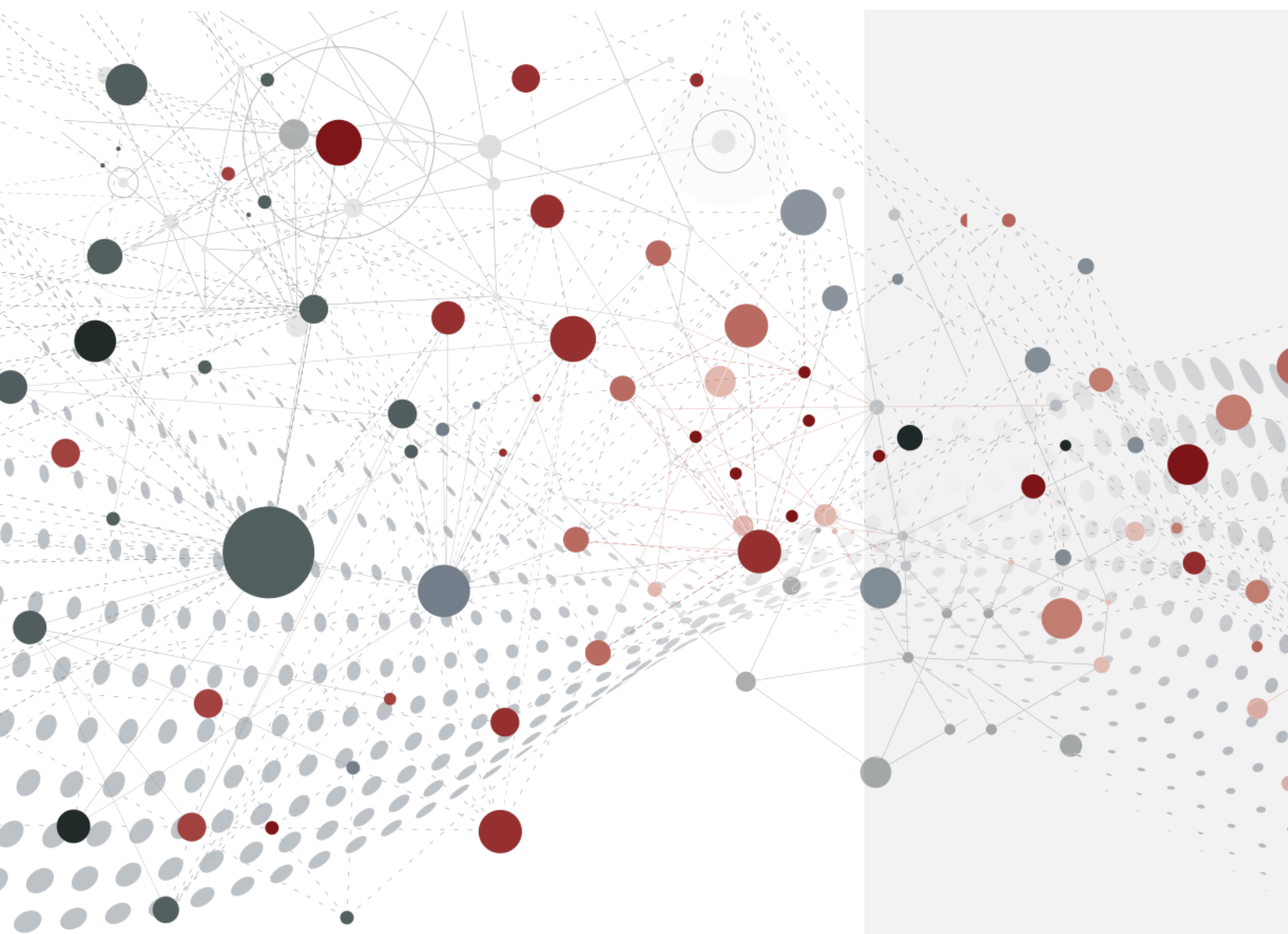
- AZPIEGITURA (BIZIKLETA-BIDEAK EDO BIDEGORRIAK).....1
- APARKALEKU SEGURUAK.....2
- ZIKULATZEN IKASTEKO PRESTAKUNTZA EMATEA IKASTETXEETAN.....3
- LANTOKIETAN BIZIKLETAREN ERABILERA SUSTATzea.....4
- BIZIKLETA ARRUNTAK ETA ELEKTRIKOAK EROSTEKO ETA KONPONTZEKO LAGUNTZAK.....5
- KOMUNIKAZIOA ETA SENTSIBILIZAZIOA.....6
- BIZIKLETA PUBLIKOKO ETA PARTERKATUKO SISTEMAK.....7
- MERKANTZIEN HIRI-BANAKETA KARGA-ZIKLOKIN (ZIKLOGISTIKA).....8
- BESTEAK / EZ DAGO ADOS.....9

J.- BIZIKLETA ERABILTZEAREN ALDERDIRIK ONENA ETA TXARRENA

44.- ESADAZU ZER DEN, ZURE IRITZIZ, BIZIKLETAN IBILTZEAREN ALDERDIRIK ONENA

45.- ESADAZU ZER DEN, ZURE IRITZIZ, BIZIKLETAN IBILTZEAREN ALDERDIRIK TXARRENA

46.- OHARRAK



Ingartek Consulting S.L.- BILBAO
Plaza Venezuela, 1 – 1º Dcha.
48001 BILBAO (BIZKAIA)

Ingartek Consulting S.L. - GIPUZKOA
Parque Científico y Tecnológico de Guipúzcoa
Paseo Mikeletegi, 54, Planta 0, Módulo 16.
20009 DONOSTIA (Guipúzcoa)

Tel: (+34) 946 55 62 23

Email: info@ingartek.com

www.ingartek.com