

***GIPUZKOAKO FORU BIZIKLETA
BIDE SAREAREN ERABILERA
2012KO URTEAN***



2013ko martxo

AURKIBIDEA

1. AURKEZPENA	4
2. SAREAREN ERABILERARI BURUZKO EBALUAZIO OROKORRA	6
2.1. Datu nagusiak	6
2.2. Sarearen erabiltzaileak eta erabilera moduak	7
2.3. Bizikleta eta oinezko erabileraren eboluzioa	10
2.4. Erabileran eguraldia izandako eragina	13
2.5. Erabilera indizeak	14
2.6. Erabileraren maiztasuna	15
2.7. Sarearen erabilera generoaren arabera	18
2.8. Erabiltzeko arrazoiak	19
3. TXIRRINDULARIEN ERABILERA	20
3.1. Sareak bizikleta bidezko hiriarteko mugikortasunean duen pisua	20
3.2. Erabiltzeko arrazoiak	21
3.3. Bizikletaren erabileraren igoeraren gaineko eragina	24
3.4. Garraio modua aukeratzearen gaineko sarearen eragina	25
3.5. Bizikleta bideari buruzko erabiltzaileen iritzia	28
4. OINEZKOEN ERABILERA	30
4.1. Erabiltzeko arrazoiak	30
5. TARTEEN ARABERAKO EBALUAZIOA	31
5.1. Azpeitia - Azkoitia	31
5.2. Astigarraga - Martutene	33
5.3. Tolosa - Alegia	35
5.4. Legazpi - Urretxu	38
5.5. Elgoibar - Maltzaga	40
5.6. Azpeitia - Lasao	41
5.7. Eskoriatza - Aretxabaleta	42
5.8. Leitzaran	43
5.9. Soraluze - Bergara	45
5.10. Zumarraga - Azkoitia	47
5.11. Beasain - Ormaiztegi	49
5.12. Zizurkil - Asteasu	51
5.13. Endarlatsa	53

5.14. Segura - Idiazabal	55
5.15. Antzuola - Bergara	56
5.16. Segura - Zegama	58
5.17. Añorga - Errekalde	59
6. ONDORIOAK	60
7. ERANSKINAK	
7.1. Galdeketaren metodologia	
7.2. Erabilitako galdetegia	
7.3. Kontagailuen ezaugarriak	

1. AURKEZPENA

2012ko memoria honek laburtu egiten ditu Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarearen gainean bosgarren urtez jarraian egindako ebaluazioko lan eta konklusio nagusiak.

Behatokiaren helburu nagusiak honako hauek dira:

- Txirrindulari eta oinezkoentzako foru sarea zenbat, nola eta zertarako erabiltzen den ebaluatzea.
- Sarearen erabilera baldintzatzen duten faktoreak aztertzea.
- Sareko erabiltzaileen iritziak eta eskaerak biltzea.
- Informazio erabilgarria eskuratzea, sarearen plangintza, kudeaketa eta etengabeko hobekuntzarako erabakiak hartzera begira.

Txosten honetan sarearen erabileri buruzko ebaluazio kuantitatibo eta kualitatiboaren emaitzen laburpena azaltzen dugu; sare hau osatzen duen bide bakoitzari buruzko informazio zehatza ematen dugularik, bertan ematen diren joan-etorriei zein erabiltzaileei buruz.

Joan-etorrien gaineko ebaluazioa kontagailu automatikoen sistema batez eta eskuzko kontraste zenbaketen bidez egin da. Ateratzen diren datuak oinarria dira, bide bakoitzeko erabiltzaile mota eta tarte bakoitzaren bokazioa analizatzeko. Zenbatze sare sistematizatua 2007ko urtean hasi zen lanean, eta 2012ko urtarrilean dagoeneko hiriarteko 17 bide hartzen ditu, 78 Km inguru guztira.

Erabiltzaileen gaineko ebaluazioaren oinarrian, berriz, 2012ko maiatzean bideetan beretan erabiltzaile lagin adierazgarri bati egindako galdetegi bat dago. Datuek erakusten dutenaren arabera, sareak hainbat erabilera mota hartzen ditu, eta erabiltzaileak gustura daude oro har; osterantzean, sarearen kudeaketa hobetzeko oso informazio baliagarria eman zuen galdetegiak. Urtero-urtero nabarmendu egiten da azpiegitura mota honen kasuan gertatzen ari den eskaeraren igoera, sare eraikiaren gizarte, ingurumen eta ekonomi mailako errentagarritasunaren adierazgarri.

Sareak hartzen dituen erabilera motak eta erabilera horien magnitudeak azterturik, egiaztatzen dugu lana, ikasketak edo gestioak direla-eta sarea gero eta gehiago ari dela erabiltzen motorrik gabeko hiriarteko eguneroko mugikortasunerako bide aukera gisa. Gainera, oinezko eta txirrindularientzako sarea oso ondo baloratutako baliabide osasungarritzat hartzen dute herritarrek oro har, eta paseoan ibiltzeko, ariketa fisikoa egiteko, erlaxatzeko eta naturarekiko kontaktuan egoteko ere erabiltzen dute. Kasuren batean, errepideko kirol txirrindularien segurtasuna bermatzeko ere balio izaten ari da sarea, txirrindulari horiek erabili egiten dute-eta arrisku bereziki handikoak diren errepide tarte batzuk saihesteko.

2011 urteari dagokion memoria egin zenetik sarea zabaldu egin da bi ibilbide berri osatu direlarik, hain zuzen, Segura Zegamarekin eta Añorga Errekalderekin lotzen dituztenak. Hortaz 2012ko urtean ebaluatutako oinezko eta txirrindularientzako bideak honakoak dira:



1.	Azpeitia - Azkoitia	3,9 Km
2.	Tolosa - Alegia	3,3 Km
3.	Astigarraga - Martutene (Donostia)	1,1 Km
4.	Legazpi - Zumarraga	3,1 Km
5.	Zumarraga - Azkoitia	10,9 Km
6.	Leitzarain	19,4 Km
7.	Soraluze - Bergara	4,0 Km
8.	Elgoibar - Maltzaga	2,5 Km
9.	Asteasu - Zizurkil	3,0 Km
10.	Beasain - Ormaiztegi	3,0 Km
11.	Eskoriatza - Aretxabaleta	3,5 Km
12.	Endarlatsa	6,2 Km
13.	Segura - Idiazabal	2,3 Km
14.	Azpeitia - Lasao	4,0 Km
15.	Antzuola – Bergara	1,5 Km
16.	Segura – Zegama	3,2 Km
17.	Añorga - Errekalde	3,0 Km
	DENERA	77,9 Km

2. SAREAREN ERABILERARI BURUZKO EBALUAZIO OROKORRA

2.1. DATU NAGUSIAK

2012ko urtean, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarea osatzen zuten 17 bideetan 3,2 milioi joan-etorri izan ziren; horietatik 2,4 milioi oinez izan ziren (% 74), eta 0,8 milioi bizikletaz (% 26). Oinezkoei zein txirrindulariei dagokienez beherakada arina izan zen. Sarearen 2012ko datu orokorrak honakoak dira:

- ↳ 3.264.000 joan-etorri 2012ko urtean, hau da, batez beste 8.940 bidaia eguneko.
- ↳ 842.000 bidaia bizikletaz 2012ko urtean, hau da, batez beste 2.300 bidaia eguneko.
- ↳ Bizikletaz egindako bidaiak % 26 izan ziren, eta % 74, berriz, oinez egindakoak.
- ↳ 2011n baino % 7 erabiltzaile gutxiago: txirrindulariei dagokienez % 5 gutxiago, eta oinezkoen kasuan % 8 gutxiago¹.
- ↳ Halere, 2011n baino % 0,2 erabiltzaile gehiago zenbatu ziren, azken urtean sareak izandako zabalkundearengatik bide berrien datuak gehituz².
- ↳ Erabiltzaileetatik % 45 emakumezkoak izan ziren. Proporzio hori % 22ra murrizten da txirrindularien kasuan (2011n baino 5 puntu gehiago); eta % 53ra iristen da oinezkoenean (2011n baino 2 puntu gehiago).
- ↳ Bizikleta bidezko bidaietatik % 46 derrigorrezko edo nahitaezko mugikortasunak eraginak dira, hau da, lana, ikasketak edo gestioak direla eta eginak (% 25 oinezkoen artean)³.
- ↳ Bizikleta erabiltzaileetatik % 90k adierazi zuen bidea ondo edo oso ondo dagoela (% 53 eta % 37 izan ziren hurrenez hurren).
- ↳ Erabiltzaileetatik % 60k astean 4 egunez behintzat erabili zuen bidea.
- ↳ Eguneroko txirrindularietatik % 67k (lana, ikasketak edo kudeaketak eragindako bidaiak) badauka autoa, baina bizikletaz ordezkutzen du.
- ↳ Eguneroko txirrindularietatik % 56k autoa erabiliko luke joan-etorri bera egiteko, bizikleta biderik izango ez balitz. % 14k garraio publikoa erabiliko luke.
- ↳ Sareko txirrindularietatik % 19 bizikletaren erabiltzaile berriak dira, eta % 32k gehiago erabiltzen du bizikleta bidea dagoenez geroztik.

¹ Kasu honetan konputatu egiten dira bai 2011ko eta bai 2012ko osoko datuak dituzten bideak. Datu horrexek adierazten digu, benetan, bide horien erabilera izan duen eboluzioa.

² Honetan sartzen dira 2011n eta 2012an zabalduak eta kontagailua instalatutako 4 bideetako erabiltzaileak. Azken bide hauei dagokienez, bakar-bakarrik urte horietako datuak ditugu.

³ 2011ko urtean eguneroko bizikleta bidezko mugikortasun adierazgarriren bat zegoen eta inkestak egin ziren 8 bideetan.

2.2. SAREAREN ERABILTZAILEAK ETA ERABILERA MODUAK

2012ko urtean, bizikleta bideen foru sarean 3,2 milioi joan-etorri pasatxo izan ziren. Ondoren datorren taulan (1. taula) erabiltzaile kopuru handienekotik txikienerora antolatzen dira bideak. Ebaluatutako 17 bideetatik **2 bidetan 400.000 erabiltzailetik gora** izan ziren (Azpeitia – Azkoitia eta Astigarraga – Martutene), beste **2tan 300.000tik gora** (Tolosa - Alegia eta Legazpi - Urretxu). Erabilpen maila handieneko hurrengo **6 bideetan 200.000** erabiltzaile inguru izan ziren (Elgoibar – Maltzaga, Azpeitia – Lasao, Eskoriatza – Aretxabaleta, Leitzaran, Soraluze – Bergara eta Zumarraga - Azkoitia). Hurrengo **2 bideetan 150.000** erabiltzaile inguru izan ziren (Beasain - Ormaiztegi eta Zizurkil – Asteasu). Hurrengo **3 bideetan 60.000 eta 90.000** erabiltzaile artean izan ziren (Irun - Endarlatsa, Segura - Idiazabal, eta Antzuola – Bergara). Segura - Zegama eta Añorga Errekalde bideetan hilabete batzuetako datuak besterik ez daude.

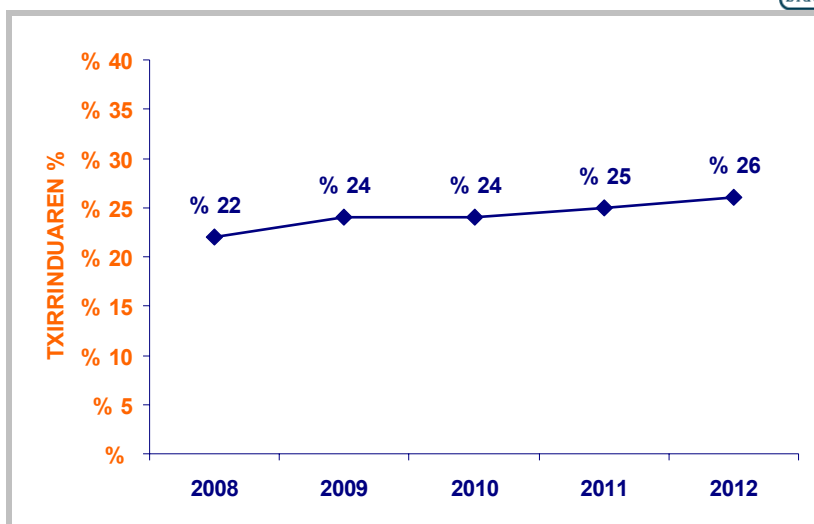
Moduen arteko banaketan alde handiak izan ziren bideen artean. Sarean, oro har, 2011n erabiltzaileetatik **% 26 txirrindulariak** izan ziren, eta **% 74 oinezkoak**. Azpimarratzekoa da txirrindulari proportzioak gora egin zuela bide gehienetan 2008ko urteaz geroztik; orduan txirrindulariak sare osoko erabiltzaileen % 22 ziren, 2012ko urtean baino lau puntu gutxiago hain zuzen.

	BIZIKLETA-BIDEA	Erabiltzaileak 2012	Txirrindularien %	Oinezkoen %
1	AZPEITIA - AZKOITIA	456.556	% 20	% 80
2	ASTIGARRAGA - MARTUTENE	403.425	% 31	% 69
3	TOLOSA - ALEGIA	368.250	% 44	% 56
4	LEGAZPI - URRETXU	311.959	% 19	% 81
5	ELGOIBAR - MALTZAGA	231.303	% 7	% 93
6	AZPEITIA - LASAO	194.582	% 17	% 83
7	ESKORIATZA - ARETXABALETA	192.670	% 20	% 80
8	LEITZARAN	189.542	% 26	% 74
9	SORALUZE - BERGARA	189.122	% 23	% 77
10	ZUMARRAGA - AZKOITIA	187.714	% 44	% 56
11	BEASAIN - ORMAIZTEGI	151.987	% 15	% 85
12	ZIZURKIL - ASTEASU	133.318	% 24	% 76
13	ENDARLATSA	88.550	% 61	% 39
14	SEGURA - IDIAZABAL	60.309	% 16	% 84
15	ANTZUOLA - BERGARA	57.658	% 16	% 84
16	SEGURA - ZEGAMA	40.156 [4]	% 22	% 78
17	AÑORGA-ERREKALDE	7.475 [5]	% 28	% 72
	GUZTIRA	3.264.576	% 26	% 74

1. taula. 2012ko urtean izandako erabiltzaileak eta banaketa modala⁴⁵

⁴ 9 hilabeteko epe bati dagozkion erabiltzaileak, kontagailua 2012ko martxoan jarri zen eta.

⁵ Hilabete t'erdiko epe bati dagozkion erabiltzaileak, kontagailua 2012ko azaroan jarri zen eta.



1. grafikoa. Txirrindularien portzentajearen urtez-urteko eboluzioa

Elgoibar-Maltzaga bidea alde batera utzita (Eibarrera lotura egin bitartean cul-de-sac moduko forma du eta batik bat oinezkoen pasealeku gisara funtzionatzen duena), gainontzeko 16 bideetan **bizikleten portzentajea % 15 eta % 61 artean ibili zen: 4 bidetan % 30tik gorakoa izan zen, beste 7 bidetan % 20 eta % 30 artekoa, eta gelditzen diren 5 bideetan % 15 eta % 19 artekoa.**

	BIZIKLETA-BIDEA	TXIRRINDULARIEN %		
		2011	2012	GEHIKUNTZA
1	SORALUZE - BERGARA	% 18	% 23	+ % 28
2	ZIZURKIL - ASTEASU	% 20	% 24	+ % 20
3	AZPEITIA - AZKOITIA	% 20	% 23	+ % 15
4	SEGURA - IDIAZABAL	% 14	% 16	+ % 14
5	LEITZARAN	% 25	% 26	+ % 4
6	TOLOSA - ALEGIA	% 43	% 44	+ % 2
7	ENDARLATSA	% 60	% 61	+ % 2
8	LEGAZPI - URRETXU	% 19	% 19	% 0
9	ANTZUOLA - BERGARA	% 16	% 16	% 0
10	ZUMARRAGA - AZKOITIA	% 45	% 44	- % 2
11	BEASAIN - ORMAIZTEGI	% 16	% 15	- % 6
12	ELGOIBAR - MALTZAGA	% 8	% 7	- % 13
13	ASTIGARRAGA - MARTUTENE	% 36	% 31	- % 14

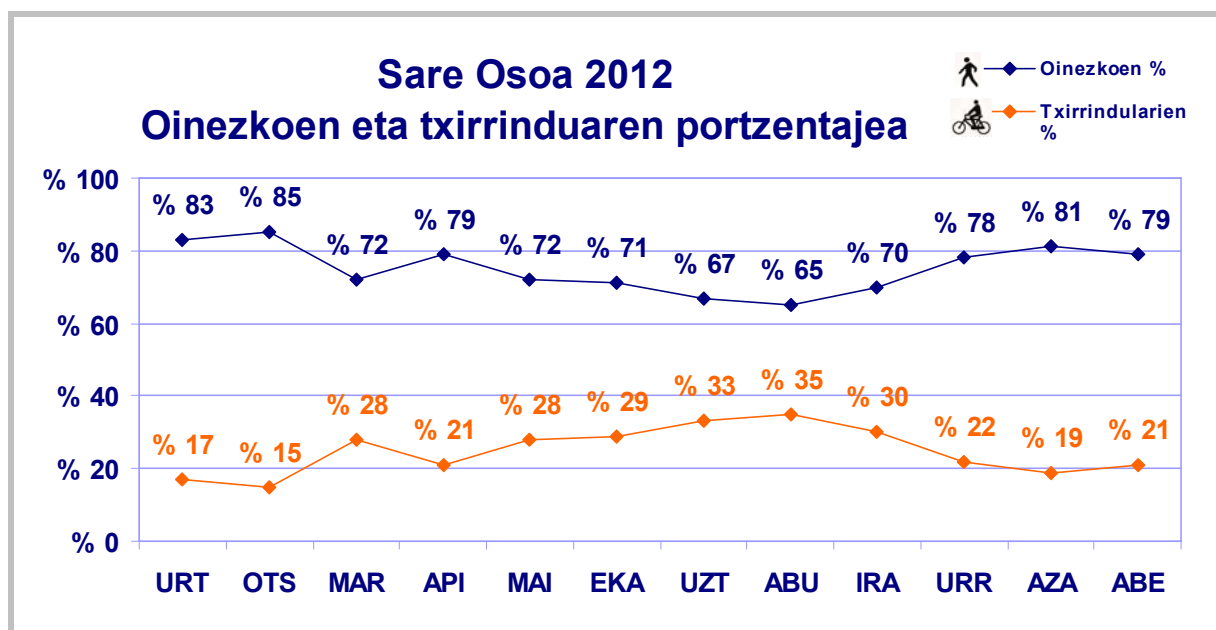
2. taula. Txirrindularien portzentajearen eboluzioa 2011 eta 2012 artean (bi urte hauen 24 hilabeteetan datuak jaso diren 13 bideetan)

2011 eta 2012ko urte osoetan aztertutako 13 bideetatik **7 bidetan bizikletaren portzentajea moduen arteko banaketan igo egin da, 2 bidetan mantendu egin da**

eta beste **4 bidetan jaitsi egin da**. Igoerei dagokionez, Soraluze-Bergara bidean % 18tik % 23ra igo da, Zizurkil-Asteasu bidean % 20tik % 24ra, Azpeitian-Azkoitia bidean % 20tik % 23ra, Segura-Idiazabal bidean % 14tik % 16ra, Tolosa-Alegia bidean % 43tik % 44ra, Leitzarango bidean % 25etik % 26ra eta Irun-Endarlatsa bidean % 60tik % 61era. Portzentaia bere horretan jarraitu du Legazpi-Urretxu bidean (% 19) eta Antzuola-Bergara bidean (% 16). Puntu bakarreko jaitsierak izan dira Elgoibar-Maltzaga, Zumarraga-Azkoitia eta Beasain-Ormaiztegi bideetan, eta 5 puntuko jaitsiera Astigarraga-Martutene bidean.

Bide guztiak kontutan hartuta **bizikleten portzentajea altuagoa izaten da aste buruetan (% 30) lan egunetan baino (% 24)**.

Moduen arteko banaketa asko aldatu zen urte sasoiaren arabera; hala, bizikletaren portzentajeak % 20tik gorakoak ziren urteko 12 hilabeteetatik 9tan. Orokorrean 2011ean izandako dinamika antzekoa izan zuen banaketa honek. Zifrarik baxuena otsailean izan zen, % 15arekin (berezi ki eguraldi txarreko hilabetea izan zen hau); eta zifrarik altuena abuztuan % 35arekin. Aurreko urteetan bezala portzentaje altuenak udaberrian eta udan eman ziren (Txosten honen 2.4. atalean 2012. urtean izandako eguraldi bereziaren eta erabileran izandako eraginaren azterketa egiten da).



2. grafikoa. Sare osoaren hileroko banaketa modalaren eboluzioa 2012ko urtean

2.3. BIZIKLETA ETA OINEZKO ERABILERAREN EBOLUZIOA

2012. urtean 2008ko urteaz geroztik 2011. urtera arte lau urte jarraian izandako **erabileraren igoera eten egin zen**. Etendura hau sarean orokorrean eta bide gehienetan gertatu da. Hain zuzen, 2011 urtearekiko % 7 erabiltzaile gutxiago izan ziren 2012an, oinezkoen artean beherakada % 8koa izanik eta txirrindularien artean % 5 ingurukoa.

2012 eta 2011 urte osoetako datuak dituzten 13 bideetan eman zen erabiltzaileen jaitsieraren % 35a espresuki aisialdirako diren 3 bide "berde"-etan gertatu zen (Leitzarain, Enderlatsa eta Zumarraga-Azkoitia) bideen multzoan duten pisua %16a besterik ez zenean. Honek aditzera eman dezake sarean "**galdu**" diren **erabiltzaileen gehiengoa aisialdikoak izan direla**, eguraldiak erabiltzaile mota honetan izan zuen eragin handiagoa adieraziz. Azpeitia-Azkoitiako bideko beheraldia Azpeitia-Lasao bidearen 2011 irekitzearekin erlazionatuta dago.

BIZIKLETA-BIDEA	Erabiltzaileak 2012	Eboluzioa 2012an 2011rekiko					
		Erabiltzaileak		Oinezkoak		Txirrindulariak	
		KOP.	%	KOP.	%	KOP.	%
AZPEITIA-AZKOITIA	456.556	- 123.295	- % 21,3	- 116.874	- % 24,3	- 6.421	- % 6,5
ASTIGARRAGA-MARTUTENE	403.425	+ 41.749	+ % 11,5	+ 43.845	+ % 18,8	- 2.096	- % 1,6
TOLOSA-ALEGIA	368.250	- 9.563	- % 2,5	- 8.317	- % 3,9	- 1.246	- % 0,8
LEGAZPI-URRETXU	311.959	- 6.467	- % 2,0	- 5.106	- % 2,0	- 1.361	- % 2,3
ELGOIBAR-MALTZAGA	231.303	+ 9.713	+ % 4,4	+ 12.614	+ % 6,2	- 2.901	- % 15,8
LEITZARAN	189.542	- 44.225	- % 18,9	- 34.912	- % 19,9	- 9.313	- % 15,9
SORALUZE-BERGARA	189.122	- 33.708	- % 15,1	- 36.595	- % 20,1	+ 2.887	+ % 7,1
ZUMARRAGA-AZKOITIA	187.714	- 42.831	- % 18,6	- 22.566	- % 17,7	- 20.265	- % 19,7
BEASAIN - ORMAIZTEGI	151.987	+ 1.190	+ % 0,8	+ 2.619	+ % 2,1	- 1.429	- % 5,8
ZIZURKIL-ASTEASU	133.318	- 3.277	- % 2,4	- 6.847	- % 6,3	+ 3.570	+ % 12,8
ENDARLATSA	88.550	- 8.394	- % 8,7	- 4.162	- % 10,8	- 4.232	- % 7,2
SEGURA-IDIAZABAL	60.309	3.339	% 5,9	1.319	% 2,7	+ 2.020	+ % 25,4
ANTZUOLA - BERGARA	57.658	- 664	- % 1,1	- 135	- % 0,3	- 529	- % 0,9
2011-2012 KONPARATIBOA	2.829.693	- 216.433	- % 7,1	- 175.117	- % 7,8	- 41.316	- % 5,2

5. taula. 2012an sarean izandako erabiltzaileak eta 2011ko urtearekiko eboluzioa (2011 eta 2012an irekitako eta kontagailua instalatutako bideak izan ezik)

2011 ETA 2012 OSOKO DATUAK DITUZTEN 13 BIDEAK

	Erabiltzaileak	Oinezkoak	Txirrindulariak
2012	2.829.693	2.069.352	760.341
2011	3.046.126	2.244.469	801.657
Hazkundera	- 216.433	- 175.117	- 41.316
Hazkundera %	- % 7,1	- % 7,8	- % 5,2

6. taula. 2012an izandako erabiltzaileak eta 2011ko urtearekiko eboluzioa (bi urte hauen 24 hilabeteetan datuak jaso diren 13 bideetan)

	ERABILTZAILEAK 2012 GUZTIRA	HAZKUNDEAK			
		Erabiltzaileak	Oinezkoak	Txirrindulariak	
2011 ARTE INSTALATUTAKOAK GUZTIRA	2.829.693	- 216.433	- 175.117	- 41.316	
I N S T A L A T U T A K O A K 2 0 1 1 2 E T N A	ESKORIATZA - ARETXABALETA	192.670	192.670	154.718	37.952
	AZPEITIA - LASAO	194.582	194.582	161.404	33.178
	SEGURA - ZEGAMA	40.156	40.156	31.112	9.044
	AÑORGA - ERREKALDE	7.475	7.475	5.359	2.116
2012 ARTE INSTALATUTAKOAK GUZTIRA	3.264.576	+ 218.450	+ 177.476	+ 40.974	

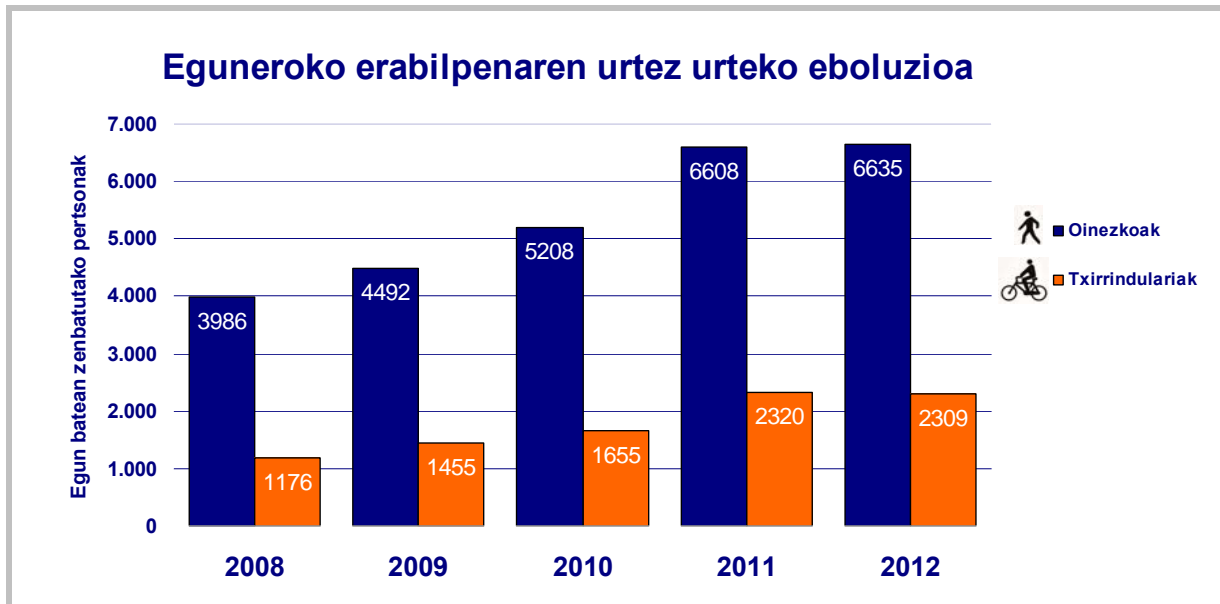
7. taula. 2012an izandako erabiltzaileak (2011n eta 2012an zehar irekitako eta kontagailua instalatutako bideak gehituta)

2011 ETA 2012KO DATUAK (15 ETA 17 BIDEETAKOAK)

	Erabiltzaileak	Oinezkoak	Txirrindulariak
2012	3.264.576	2.421.945	842.631
2011	3.258.797	2.411.807	846.990
Hazkundera	5.779	10.138	- 4.359
Hazkundera %	+ % 0,2	+ % 0,4	- % 0,5

8. taula. 2012n izandako erabiltzaileak eta 2011ko urtearekiko eboluzioa (2011 eta 2012 urteetan zehar irekitako eta kontagailua instalatutako bideak barne)

Azken 5 urtean kontabilizatu diren eguneroko erabiltzaileen eboluzioa aztertuz gero, ikus dezakegu ezen 2008ko 5.000 erabiltzaile ingurutik 2012ko 9.000tara igaro garena, azken urtean 2011ko ia kopuru berbera mantenduz.



3. grafikoa. Foru sarean erregistratutako eguneroko bidaien urtez urteko eboluzioa

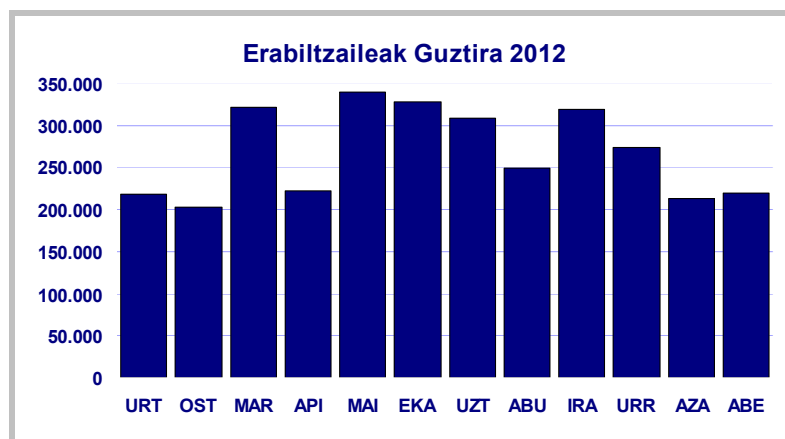
2.4. ERABILERAREN EBOLUZIOAN EGURALDIK IZANDAKO ERAGINA

Aurreko 4 urteetako eboluzioarekin alderatzen bada **2012 urteko erabilerak oso eboluzio ez ohikoa izan zuen**, eboluzio honetan **eguraldiak izandako eragina** nabarmendu behar delarik. Aurreko urteetan bezala erabilerak handieneko epea martxotik azarora doana izan zen, jaitsiera bat izanik abuztuan zehar. 2012ko 6 hilabetetan 2011rekiko erabiltzaile gehiago izan ziren (martxoa, maiatza, ekaina, uztaila, iraila eta abenduan), eta gainontzeko 6 hilabeteetan erabiltzaile gutxiago izan ziren (urtarrila, otsaila, apirila, abuztua, urria eta azaroan), kasu batzuetan alde nabarmenekin. Izan ere, 2012. urteko eguraldia kontraste handietakoa izan baitzen.

2012ko urtea beroa izan zen Gipuzkoan (2011ko urtea ere beroa izan zen). Prezipitazioei dagokionez, 2012. urtea 2011.a baino pixka bat hezeagoa izan zen, ofizialki **normala eta heze artean** klasifikatu delarik (2011ko urtea, berriz, lehorra izan zen). Beraz, lehen diferentzia orokor honetan aurki daiteke 2012an izandako erabiltzaile kopuruaren jaitsiera arinaren oinarritzko arrazoietako bat. Baina 2012. urteko erabileraren eboluzio bitxia azaltzeko hilabeteen arabera azterketa sakonagoa egin behar da.

Betiere meteorologoaren terminologia erabilia, 2012ko negua hotza eta hezea izan zen, **otsaileko hilabetea oso hotza** izan zelarik (azken 48 urteetako hotzena EAE-n); hala, 2011ko otsailean baino ia **40.000 erabiltzaile gutxiago** izan ziren. 2012ko **martxoa oso beroa** izan zen eta 2011ko martxoan baino **22.000 erabiltzaile gehiago** izan ziren. **Apirila, ordea, oso hezea eta hotza** izan zen eta 2011ko apirilean baino **87.000 erabiltzaile gutxiago** izan ziren (hil honetako 25 egunetan izan zen prezipitazioa). **Maiatza izugarri beroa** izan zen, 2006 eta 2011ko maiatzekin batera azken 30 urteetako hiru maiatz beroenen artean kokatuz, horregatik 300.000 erabiltzailetik gora izan ziren (2011ko maiatzaren zifra oso antzekoak mantenduz). **Udako hilabeteak oso beroak** izan ziren eta, abuztuan izan ezik, erabileraren **zifrak 2011koak baino altuagoak** izan ziren. **Urria eta azaroa normala eta hotza** izan ziren tenperatura aldetik eta **hezeak** prezipitazio aldetik, 2011rekiko erabilerak apur bat baxuagoa izan zutelarik. **Abendua, ordea, batz bestekoa baino pixka bat beroagoa** izan zen eta prezipitazio aldetik 2011koa baino lehorragoa, erabilerak altuagoa izanik, zehazki, 2011ko abenduan baino **21.000 erabiltzaile gehiago**.

Eguraldiaren kontraste azpimarragarri hauek **hilabetez hilabete erabileraren kontrasteak** eragin ditu eta beheko grafikoan azaltzen diren **salto bortitzetan** islatzen da (normalean grafiko honen igoera eta jaitsierak mailakatuagoak izaten dira).



2. grafikoa. Sare foralaren erabiltzaileen hileroko eboluzioa 2012

2.5. ERABILERA INDIZEAK

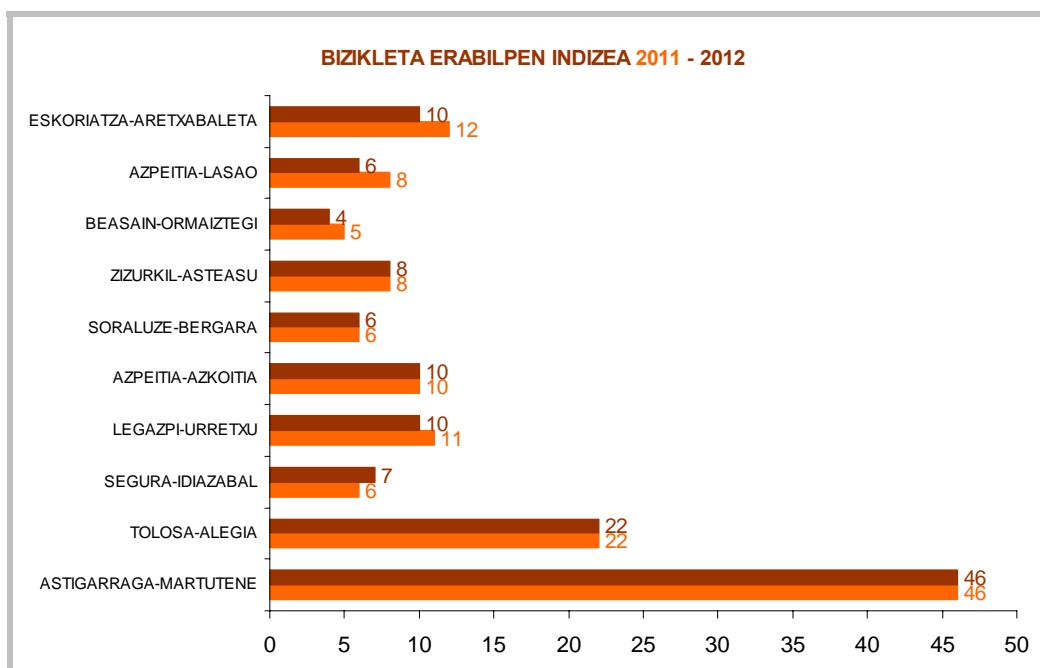
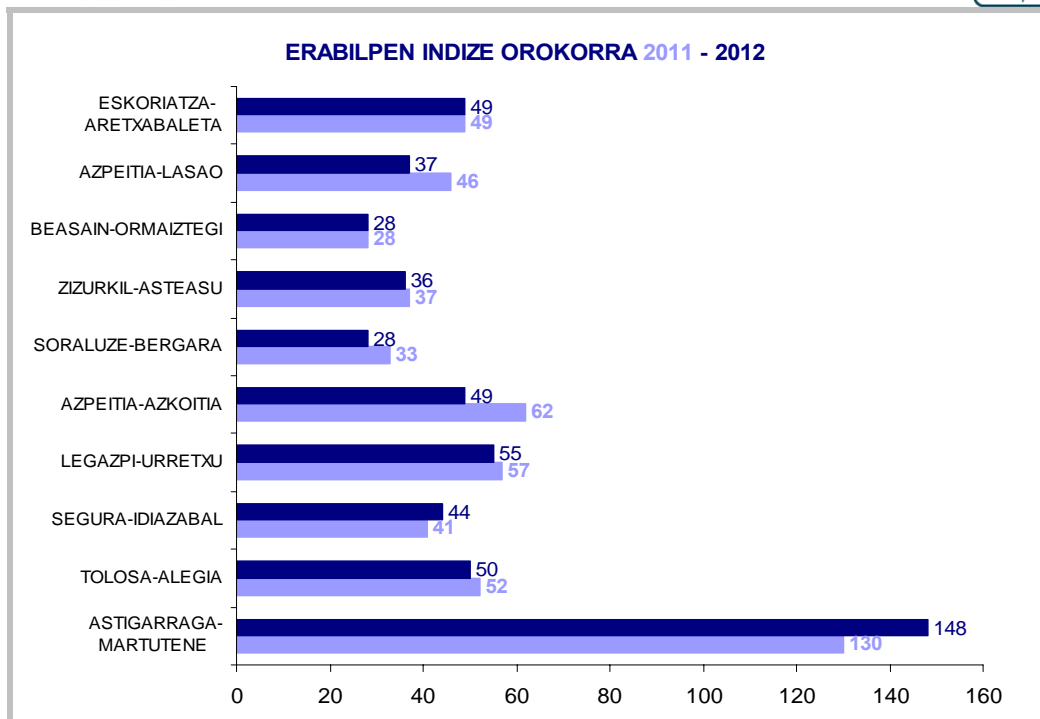
Bide baten erabilgarritasun edo errentagarritasuna baloratzeko modu interesgarri bat erlazio bat ezartzea da, hau da, erabilera kopuruak lotzea bideak zerbitzua ematen dien herriekin/biztanleriarekin. Erabilpen Indize Orokorra (oinezkoak eta txirrundulariak kontuan harturik) eta Bizikleta Erabilpenaren Indizea bide jakin batek lotzen dituen herriguneetarako kalkulatzeko dira, eta horietako biztanle kopurua bidean izandako bidaia kopuruarekin lotzen dute. *Bidaia/egun/ 1.000 biztanle* gisa ematen dira.

Indizeek bide bakoitzaren errentagarritasun espezifikoaren ideia bat ematen digute, eta gerta daiteke txikitzat jotako erabiltzaile kopurua duen bide baten indizea kopuru absolutu handiak dituen beste batek duenaren parekoa, are handiagoa, izatea, hain zuzen lehenak erabilera handiagoa hartzen duelako, proportzionalki neurtuta, bigarrenak baino.

Hurrengo taulan **Donostia inguruan dauden bizikleta-bideek erabilera indize orokor eta bizikleta erabilpen indize altuenak** dituztela ikus daiteke. Honen azalpena, agian hiriburuak duen erakarpen ahalmenean alde batetik eta duen bizikleta erabiltzeko azpiegitura eta tradizioan bestetik aurki daiteke. Beharbada indize orokor altu hauek zerikusirik izan dezakete toki hauetako oinez ibiltzeko bestelako alternatiba ezarekin. Bestalde aipagarria da, salbuespenak kenduta, **bizikleta erabilpen indize handienak txirrundularientzako udal azpiegitura duten udalerriek in erlazionatuta** daudela (Legazpi, Tolosa, Azpeitia).

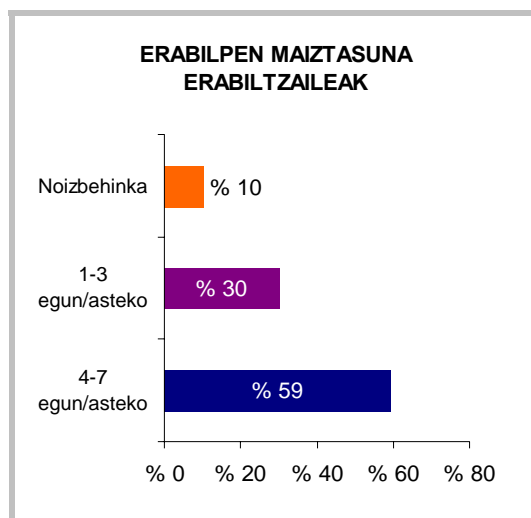
URTEKO BATEZBESTEKOA (bidez bidez)	2012	
	Erabilpen Indize Orokorra	Bizikleta Erabilpen Indizea
ASTIGARRAGA-MARTUTENE	148	46
AÑORGA-ERREKALDE	129	35
ANTZUOLA-BERGARA	73	11
LEGAZPI-URRETXU	55	10
TOLOSA-ALEGIA	50	22
AZPEITIA-AZKOITIA	49	10
ESKORIATZA-ARETXABAETA	49	10
SEGURA-IDIAZABAL	44	7
SEGURA-ZEGAMA	43	10
AZPEITIA-LASAO	37	6
ZIZURKIL-ASTEASU	36	8
SORALUZE-BERGARA	28	6
BEASAIN-ORMAIZTEGI	28	4
URTEKO BATEZBESTEKOA (sarea)	59	14

9. taula. Foru sareko erabilpen indizeak 2012

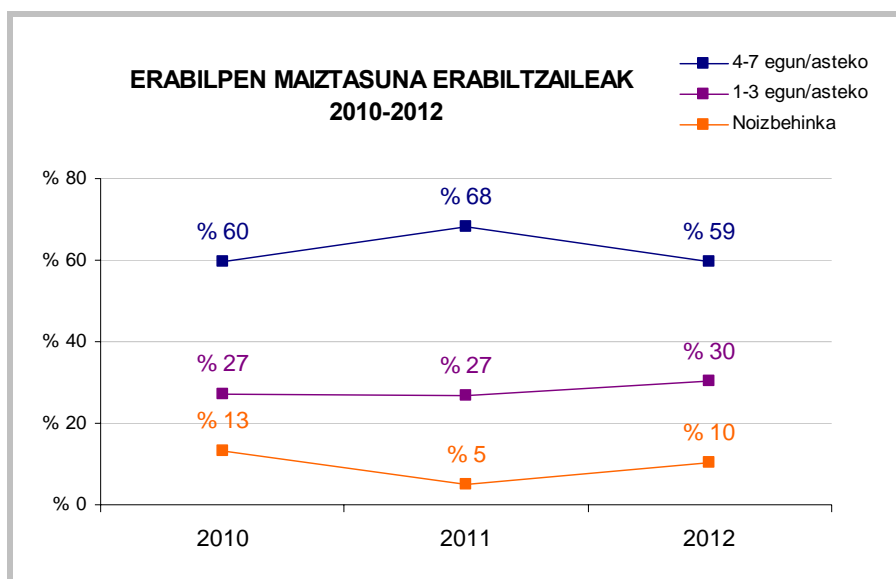


2.6. ERABILERAREN MAIZTASUNA

Aurreko urteetan bezala sarearen erabilera maiztasuna altua izan da 2012an. Egindako inkesta batean erabiltzaileetatik **% 60k adierazi zuen sarea astean 4 aldiz behintzat erabiltzen zuela** (2011n baino 8 puntu gutxiago eta 2010eko proportzio bera). **% 30ek astean behin behintzat** (2011 eta 2010ean baino 3 puntu gehiago). **% 10ek noizean behin** erabiltzen zuela adierazi zuen (2011n % 5 eta 2010ean % 13 ziren). Pertsona askok zalantza izaten dute galdera honi erantzuterako orduan, bidegorria **eguraldiaren arabera** gehiago edo gutxiago erabiltzen dutela erantzunez, batik bat txirrindulariek.



4. grafikoa. Sarearen erabilpen maiztasuna 2012



5. grafikoa. Sarearen erabilpen maiztasunaren eboluzioa 2010-2011-2012

Azpimarragarria da **oinezkoen % 60**ak sarea astean 4 aldiz erabiltzen duen bitartean ia 20 puntu jaisten dela **txirrindularien** artean (**% 42**). Honek aditzera eman dezake lehen aipatutako eguraldiaren eragina nabarmenagoa dela txirrindulariarengan oinezkoengan baino, baita kirol-txirrindulariek bizikletaren erabilera astean egun bakan batzuetara mugatzen dutela.

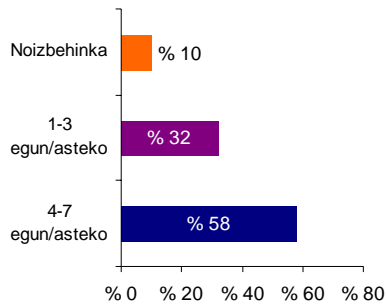
Sexuen artean ez dago alde handirik maiztasunari dagokionez, **emakumezkoen aldetik sarea apur bat maizago** erabiltzen da, % 63k 4 aldiz gutxienez erabiltzen du, gizonaen artean proportzio hori % 58 delarik.

Maiztasun orokorra bidez bide aztertuz gero, proportzioak dezente aldatzen dira, adibidez, astean gutxienez 4 aldiz erabiltzen dutenen proportzioa Zizurkil-Asteasuko % 40 eta Antzuola-Bergarako % 80a artean dago⁶.

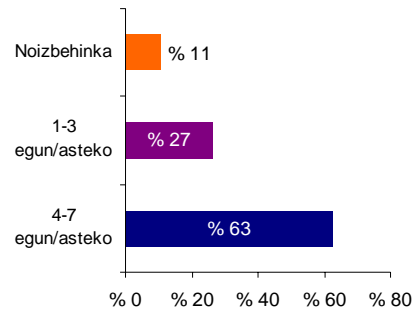
⁶ Ikusi "Gipuzkoako Foru Bizikleta Bide Sarearen Erabileraren Azterketa. 2012an erabiltzaileei egindako azterketa".GFA



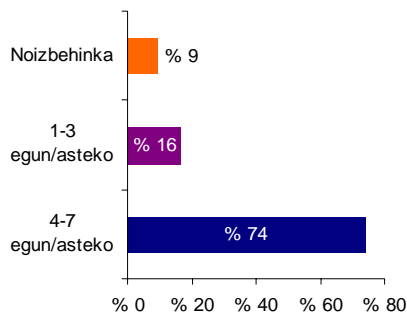
ERABILPEN MAIZTASUNA GIZONEZKOAK



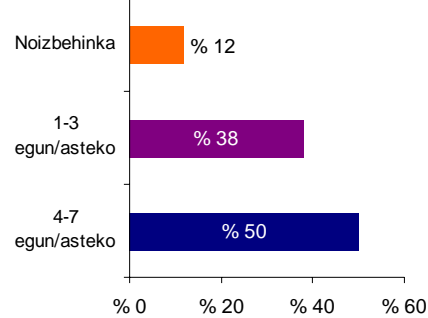
ERABILPEN MAIZTASUNA EMAKUMEZKOAK



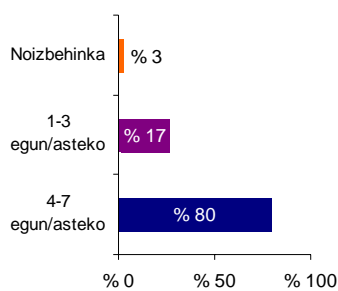
ERABILPEN MAIZTASUNA OINEZKOAK



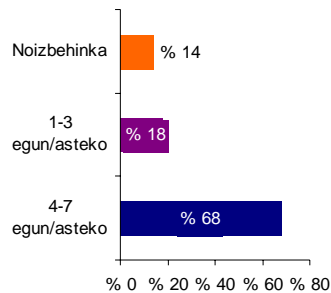
ERABILPEN MAIZTASUNA TXIRRINDULARIAK



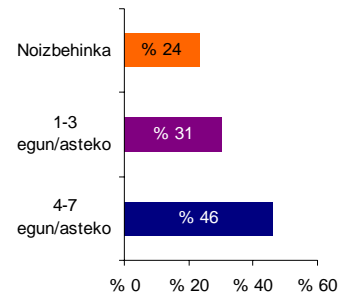
ERABILPEN MAIZTASUNA ERABILTZAILEAK - LANA



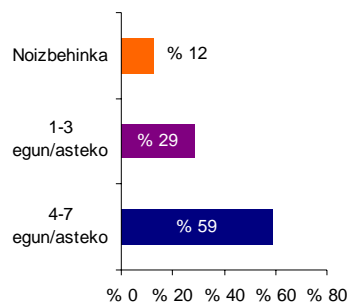
ERABILPEN MAIZTASUNA ERABILTZAILEAK - IKASKETAK



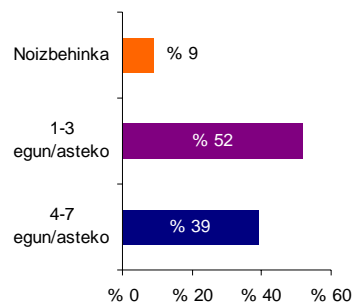
ERABILPEN MAIZTASUNA ERABILTZAILEAK - GESTIOAK



ERABILPEN MAIZTASUNA ERABILTZAILEAK - AISIA



ERABILPEN MAIZTASUNA ERABILTZAILEAK - KIROLA



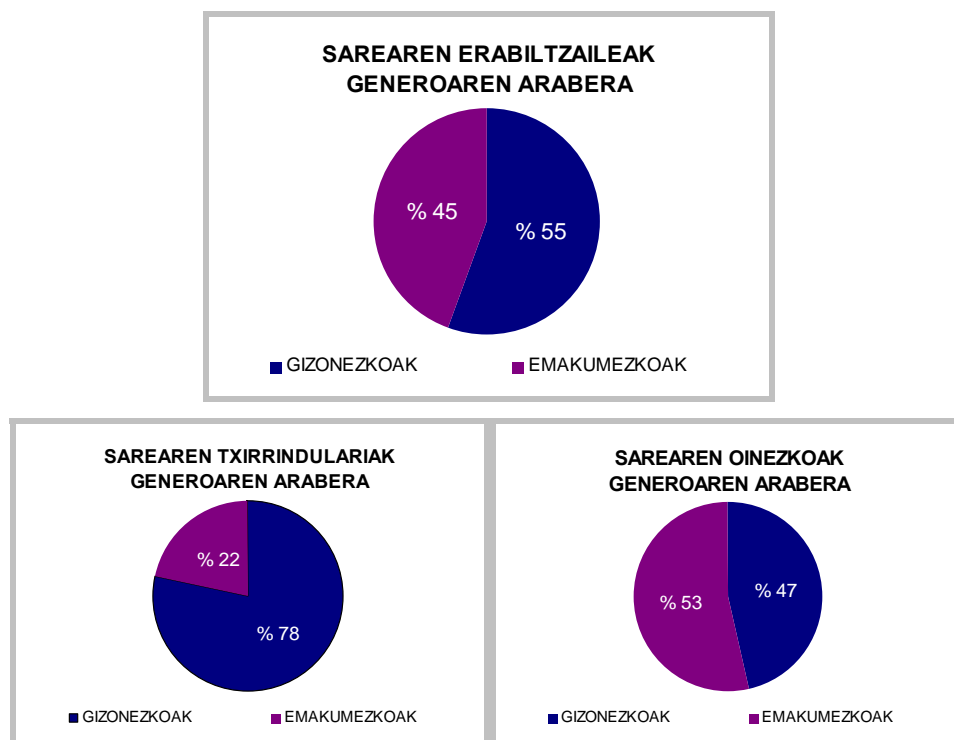
2.7. SAREAREN ERABILERA GENEROAREN ARABERA

Generoaren arabera egiten den sarearen erabilerari dagokionez, 2012ko maiatzean egindako eskuzko zenbaketen arabera erabiltzaileetatik % 55 gizonezkoak dira, eta % 45 emakumezkoak. Joan-etorriaren moduari erreparatuz gero, berriz, emakumezkoak pixka bat gehiago dira kopuruan, oinezkoen artean % 53 (2011n % 51 ziren). **Txirrindularien kolektiboan**, ordea, gizonezkoak % 78 dira, eta **emakumezkoak % 22** (2011n baino 5 puntu gehiago, orduan soilik % 17 ziren emakumezko txirrindulariak).

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

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

Eguneroko txirrindularien proportzioa (lana, ikasketak edo gestioak arrazoia dutenak) **gizonezkoen artean % 42koa** den bitartean, **emakumeen artean %58koa** da (2011. urtean baino 4 eta 10 puntu gehiago hurrenez hurren).



5., 6. eta 7. grafikoak. Sarearen erabiltzaileen banaketa generoaren arabera (2012)

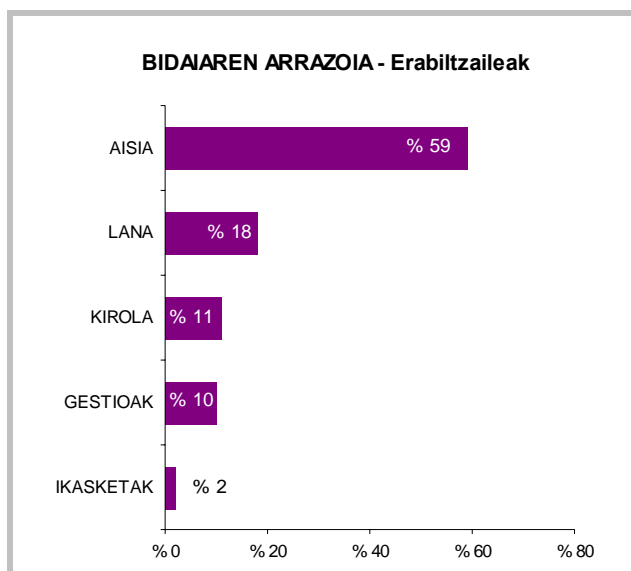
	ERABILTZAILEAK		TXIRRINDULARIAK		OINEZKOAK	
	♂	♀	♂	♀	♂	♀
ANTZUOLA-BERGARA	% 48	% 52	% 100	% 0	% 42	% 58
ZIZURKIL-ASTEASU	% 62	% 38	% 88	% 13	% 50	% 50
ASTIGARRAGA-MARTUTENE	% 51	% 49	% 76	% 24	% 37	% 63
AZPEITIA-AZKOITIA	% 59	% 41	% 78	% 22	% 57	% 43
BEASAIN-ORMAIZTEGI	% 63	% 37	% 74	% 26	% 53	% 47
LEGAZPI-URRETXU	% 45	% 55	% 78	% 22	% 35	% 65
SORALUZE-MEKOLALDE	% 61	% 39	% 90	% 10	% 53	% 47
TOLOSA-ALEGIA	% 55	% 45	% 76	% 24	% 34	% 66
TOTAL	% 55	% 45	% 78	% 22	% 47	% 53

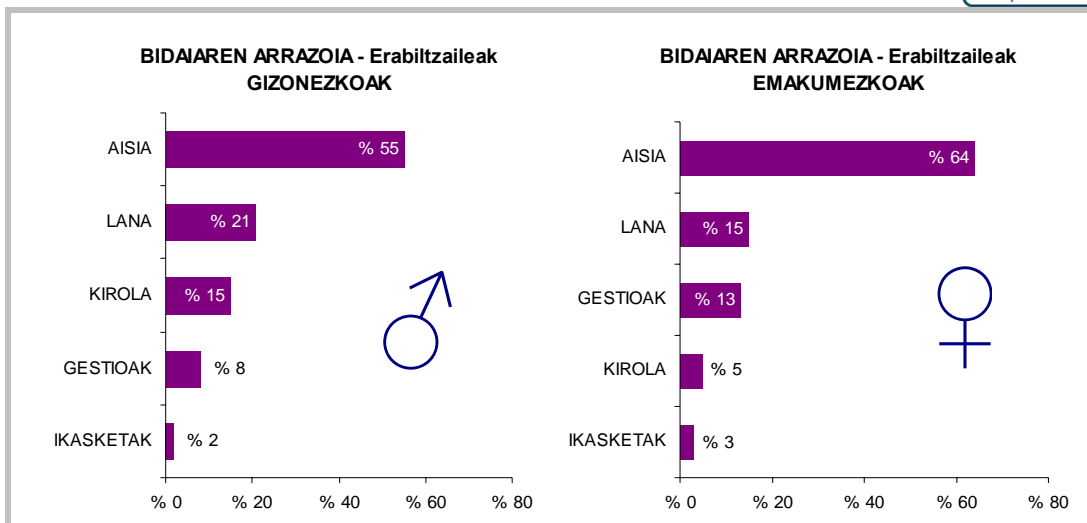
10. taula. Sarearen erabiltzaileen banaketa generoaren arabera (bidez bidez)

2.8. ERABILTZEKO ARRAZOIAK

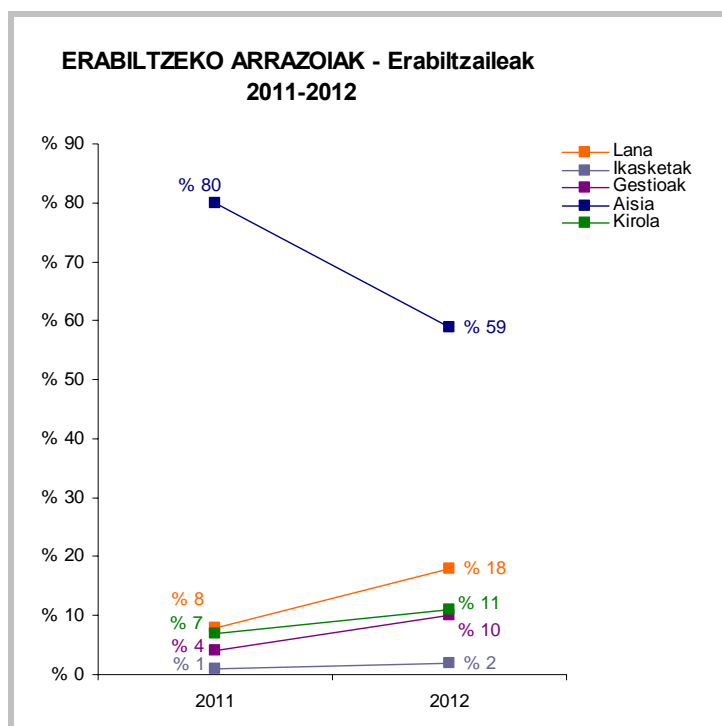
Bidaiaren arrazoia dezente aldatzen da garraio moduaren arabera (txosten honen beste ataletan bizikleta eta oinezko moduak era bananduan aztertzen dira). Biak elkarrekin aztertuta hurrengo datuak lortzen dira.

Sarea orokorrean hartuta 2012 urtean bidaien % 59a paseoa eta aisia dute arrazoi gisa, % 11 kirola, eta **% 30 nahitaezko mugikortasunarekin lotuta daude** (% 18 lana, % 2 ikasketak eta % 10 gestioak). 2011 urtearekiko **nahitaezko mugikortasunak eragindako bidaiak 17 puntu igo dira**, % 13tik % 30era igoaz. Lana arrazoia % 8tik % 18ra, ikasketak % 1etik % 2ra, eta gestioak arrazoia % 4tik % 10era igo dira. Gizonezkoen artean nahitaezko mugikortasunarekin lotutakoak bidai guztien % 31 dira (13 puntuko igoera 2011rekiko), emakumezkoen artean ere % 31 dira (kasu honetan 25 puntuko igoera izan da).





8., 9. eta 10. grafikoak. Sarearen erabiltzaileen bidaiaren arrazoi nagusia (2012)



3. TXIRRINDULARIEN ERABILERA

3.1. AZTERTUTAKO SAREAK GIPIZKOAKO BIZIKLETA BIDEZKO HIRIARTEKO MUGIKORTASUNEAN JOKATZEN DUEN PAPERA

Sarean ematen diren bizikleta bidezko joan-etorriez gain Gipuzkoan beste hainbat bidaia egiten dira bizikletaz, gehientsuenak errepide sare normaletik egiten direla suposatuta daitekeelarik. Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sareak hiriarteko bizikleta bidezko joan-etorrien kopuru osoan jokatzeko duen paper kuantitatiboa EAE-n 2011ko urtean egindako mugikortasun inkestan jasotzen diren datu batzuen lanketarekin argitu daiteke.

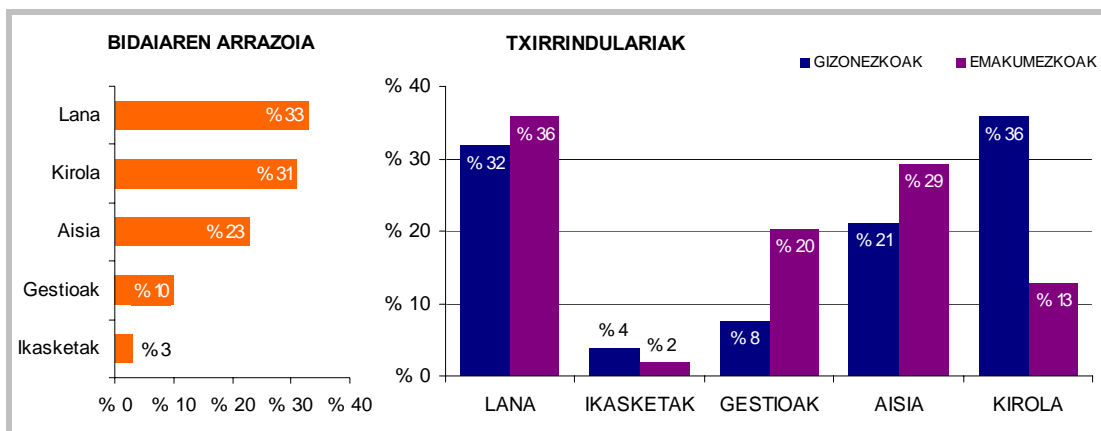
Aipatutako inkestaren arabera Gipuzkoan egunero bizikleta bidezko 46.726 joan-etorri izan ziren 2011ko urtean. Inkesta bereko EAE-ko ezaugarriak Gipuzkoara estrapolatuz bidaia horien % 9,7 hiriartekoak lirateke (% 90,3 eksklusiboki hirigune barnekoak lirateke), hain zuzen, 4.532 joan-etorri. Honen arabera, eta jakinda Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarean 2.321 joan-etorri egiten direla, sare honek **Gipuzkoa osoko hiriarteko bizikleta bidezko bidaien %51 hartuko lituzke**. Honek esan nahiko luke beste % 49a eksklusiboki errepideetan ematen dela, normalean errepideko kirol txirrindulariak izaten direlarik.

Goiko datuak Gipuzkoako Foru Bizikleta Bide Sareak **bizikleta mugikortasuna ahalbidetzean jokatzeko duen paper garrantzitsua** nabarmentzen du (are azpimarragarriagoa aipatutako sarearen zati handi bat egin gabe dagoela kontutan hartuta).

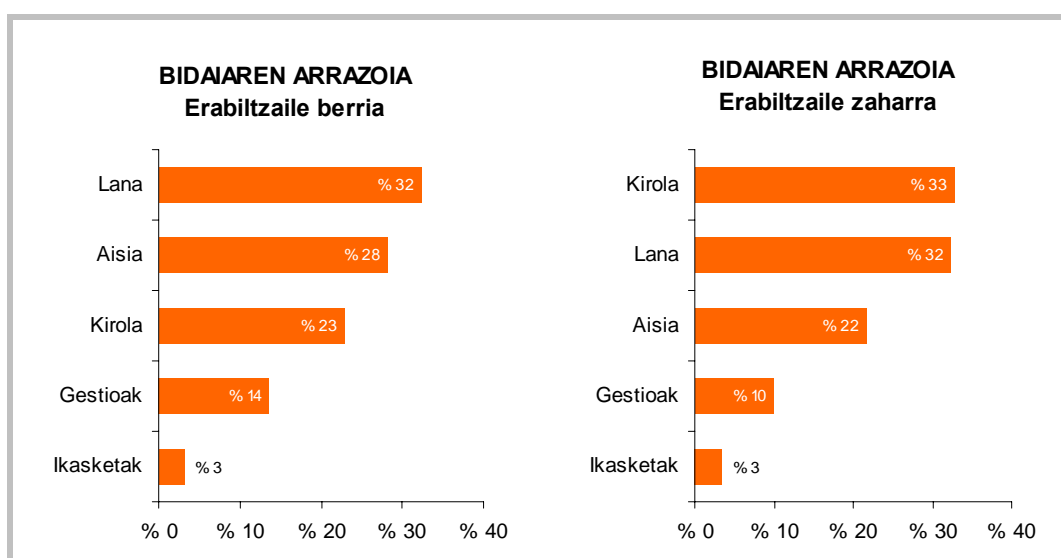
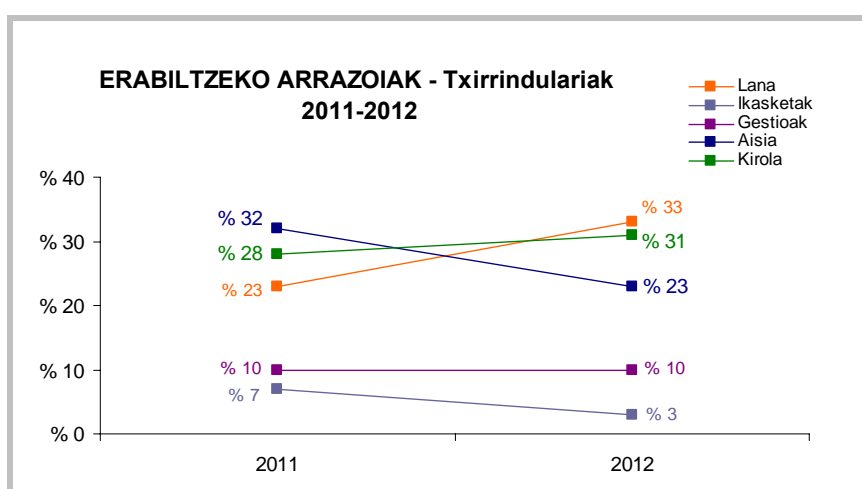
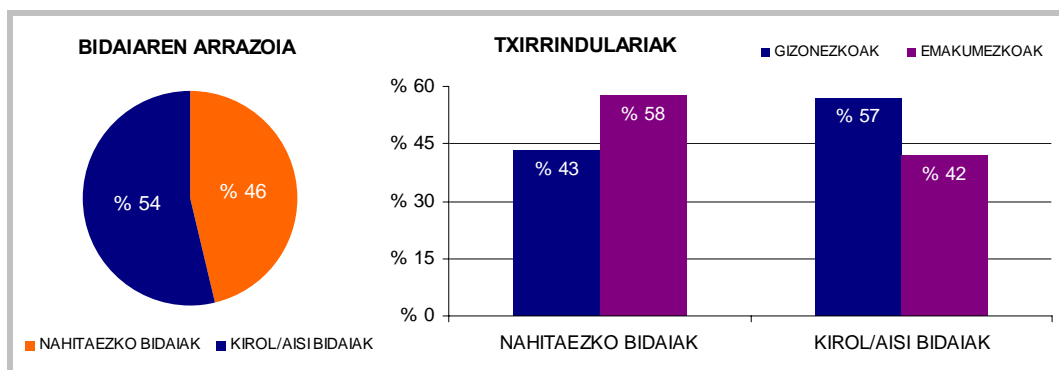
3.2. ERABILTZEKO ARRAZOIAK

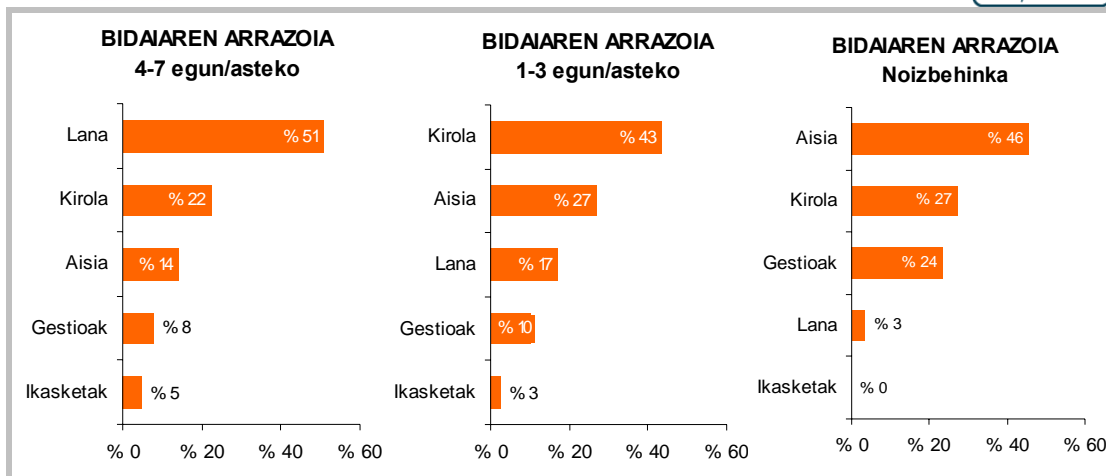
Aztertutako sarean ematen diren **txirrindularien joan-etorrien % 46k nahitaetzko mugikortasunak eraginda dira**, hau da, lana, ikasketak edo gestioak direla eta. Zifra hau **2011ean izandakoa baino 6 puntu altuagoa** da (2011ko inkestan % 40 izan zen). Igoera hau, beherago azalduko den moduan, batik bat emakumeek eraginda izan da. Bidaien **% 33 lanak eraginda** dira (2011ean baino 10 puntu gehiago), **% 3 ikasketengatik** (2011ean baino 4 puntu gutxiago), eta **% 10 gestioengatik** (2011ean izandako proportzio bera). Txirrindularien gainontzeko **% 54k paseorako edo kirola egiteko** erabiltzen du bizikleta bidea (% 31k kirola egiteko eta % 23k paseatzeko edo aisialdi lasaia izateko).

2011. urtean gertatu bezala 2012an alde aipagarriak nabarmentzen dira bidaiaren arrazoiak sexuaren arabera aztertzen bada. Bizikleta lanerako erabiltzen duten proportzioa gizonezkoen % 32 eta emakumezkoen % 36 artean dabil. Ikasketetarako neurri handixeagoan erabiltzen dute gizonezkoek, aldiz gestioak egiteko erabiltzen dutenen proportzioa dezente altuagoa da emakumeengan (12 puntu gehiago). Kirola egiteko gizonezkoen proportzioa emakumezkoenaren hirukoitza da. Beraz, bizikleta nahitaetzko joan-etorriengatik erabiltzen duten edo **eguneroko txirrindularien proportzioa gizonezkoen artean % 42koa den bitartean, emakumeen artean %58koa da** (2011. urtean baino 4 eta 10 puntu gehiago hurrenez hurren). Honek aditzera ematen du **2011. urtearekiko eguneroko txirrindularien igoera emakumeengandik datorrela**.



11. eta 12. grafikoak. Sareko txirrindularien bidaiaren arrazoi nagusia (2012)





Eguneroko txirrindularien proportzioa asko aldatzen da, kasuan kasuko tarte edo bidearen arabera. 10. taulan portzentajeak eta datu absolutuak ematen dira, bizikletaren eguneroko erabilera (lanak, ikasketak edo gestioek eragindako joan-etorriak) maila aipagarrikoa den bideei dagokienez. Datu azpimarragarria da **urtean bide hauetan hiru arrazoi mota horiek (lana, ikasketak, gestioak) eragindako ia 244.000 bizikleta bidezko bidaiak** ematen direla.

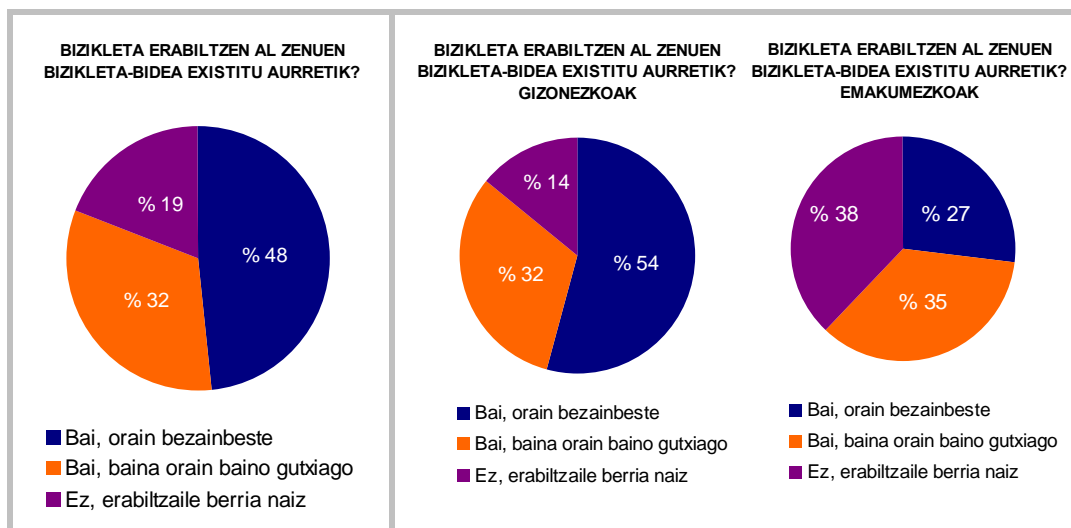
BIZIKLETA BIDEA	TXIRRINDULARI KOPURUA URTEAN	EGUNEROKO TXIRRINDULARIEN % (LANA, IKASKETAK, GESTIOAK)	EGUNEROKO TXIRRINDULARIEN KOPURUA URTEAN (LANA, IKASKETAK, GESTIOAK)
TOLOSA - ALEGIA	161.564	% 29	46.854
ASTIGARRAGA - MARTUTENE	124.691	% 57	71.074
AZPEITIA - AZKOITIA	91.031	% 37	33.681
LEGAZPI - URRETXU	59.086	% 59	34.861
SORALUZE - BERGARA	43.402	% 20	8.680
ZIZURKIL - ASTEASU	31.886	% 75	23.914
BEASAIN - ORMAIZTEGI	22.721	% 82	18.631
ANTZUOLA - BERGARA	9.227	% 67	6.182
GUZTIRA	543.608	% 45	243.877

11. taula. Eguneroko erabilpena (lana, ikasketak, gestioak) duten bizikleta bideen eguneroko txirrindulariak (2012)

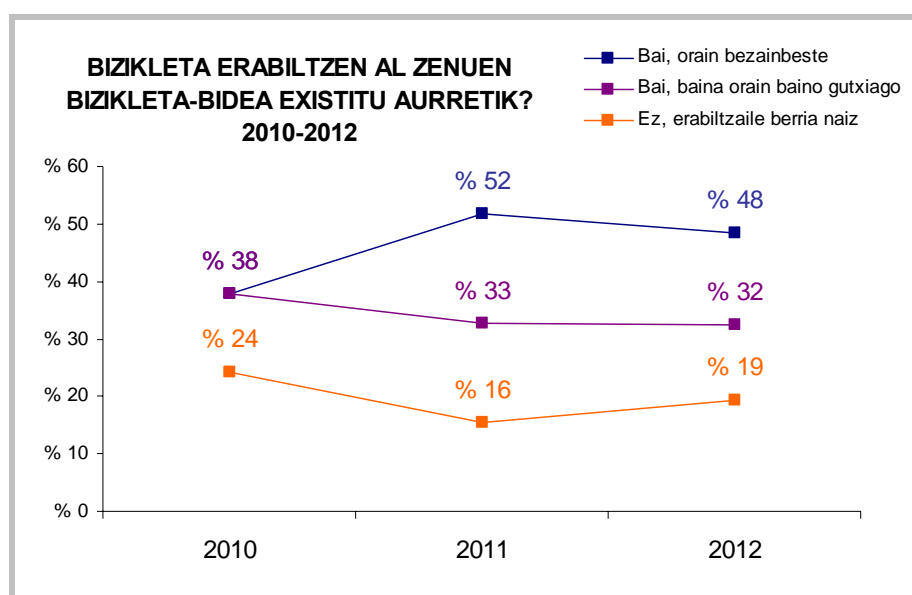
3.3. BIZIKLETAREN ERABILERAREN IGOERAREN GAINEKO SAREAREN ERAGINA

Bizikletaren eguneroko erabilera bultzatetik haratago joz, sarea izateak oso eragin handia du, sustapenari dagokionez, bizikletaren erabilerearen gainean oro har. 2012ko urtean egindako azterketan, inkestatutako txirrindularietatik **% 19 bizikletaren erabiltzaile berriak dira**, hau da, bidea izan aurretik ez zuten bizikleta erabiltzen. **% 32k gehiago erabiltzen du bizikleta** bidea egin dutenez geroztik. Eta % 48k bizikleta egon baino lehen bezainbeste erabiltzen dute. Zifra hauek 2011 urteko inkestarten emaitzen oso antzekoak dira (% 16, % 33 eta % 52 izan ziren portzentajeak hurrenez hurren).

Erabilerearen sustapenean sarearen existentziak duen eragina askoz handiagoa da emakumeen artean. Hauen artean erabiltzaile berrien proportzioa ia % 40koa da.



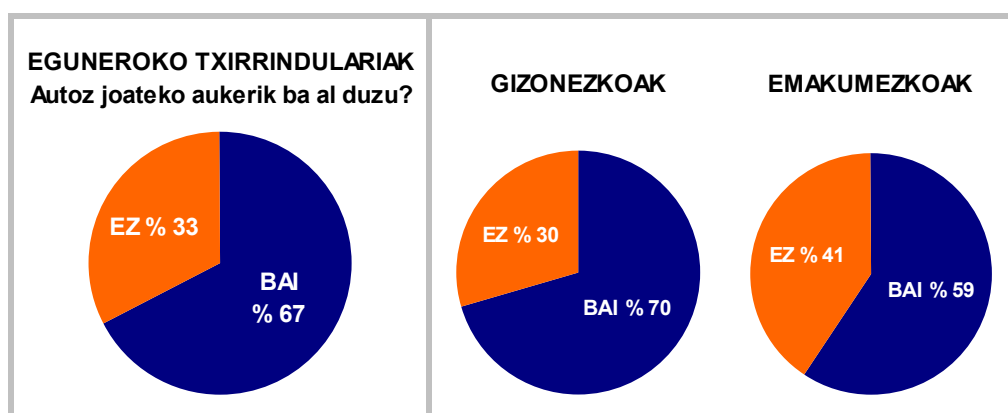
13., 14. eta 15. grafikoak. Bizikletaren erabilerearen gaineko sustapen efektua



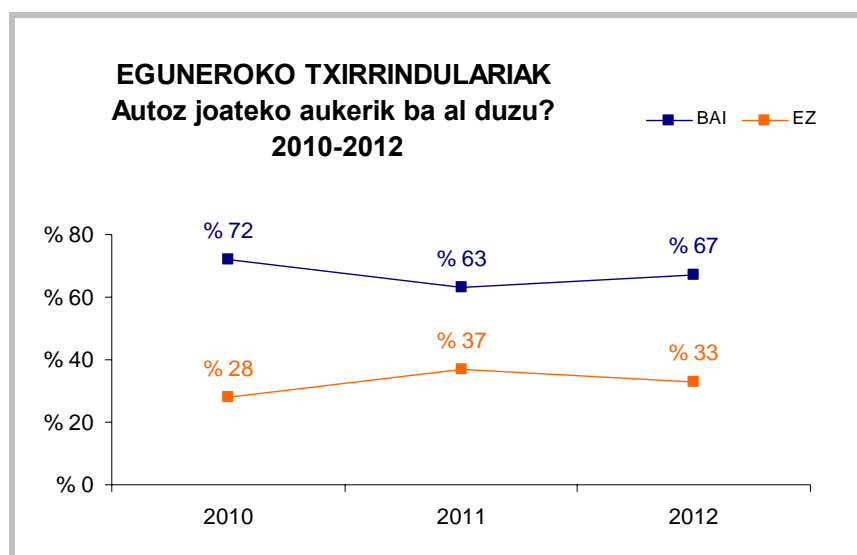
3.4. GARRAIO MODUA AUKERATZEAREN GAINEKO SAREAREN ERAGINA

2012ko urtean erabiltzaileei egindako galdetegian, ildo beretik doazen bi alderdi aztertu ziren. Alde batetik, eguneroko txirrindulariek autoa erabiltzeko zuten aukera; bestetik, egiten dituzten joan-etorrien kasuan bizikleta bideak zer mailatako aukera eskaintzen dien. Azken puntu hau argitzearren, galdetu egin zitzairen bere joan-etorrietarako zer aukeratuko luketen bizikleta biderik izan ezean.

Eguneroko txirrindularietatik % 67k autoa zeukaten joan-etorri bera egiteko (2011. urtean baino 3 puntu gehiago), baina ibilgailua erabiltzeko aukera honi dagokionez **alde nabarmena zegoen gizonen eta emakumeen artean**: gizonetatik % 70ek autorako aukera zuten, baina emakumeen kasuan % 59 besterik ez ziren aukera hori zutenak (halere 2011ean baino 10 puntu gehiago).



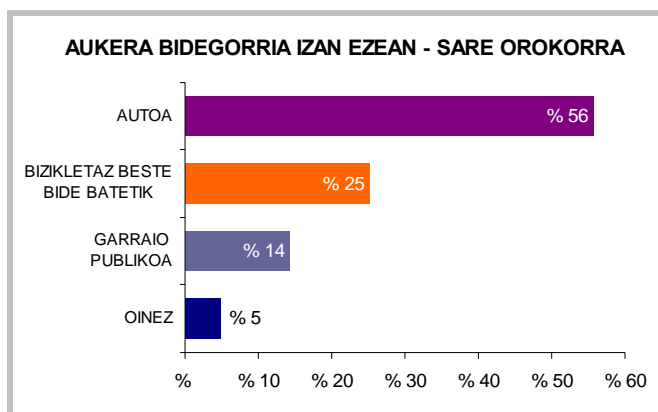
16., 17. eta 18. grafikoak. Eguneroko txirrindulariek autoz joateko duten aukera (20112)



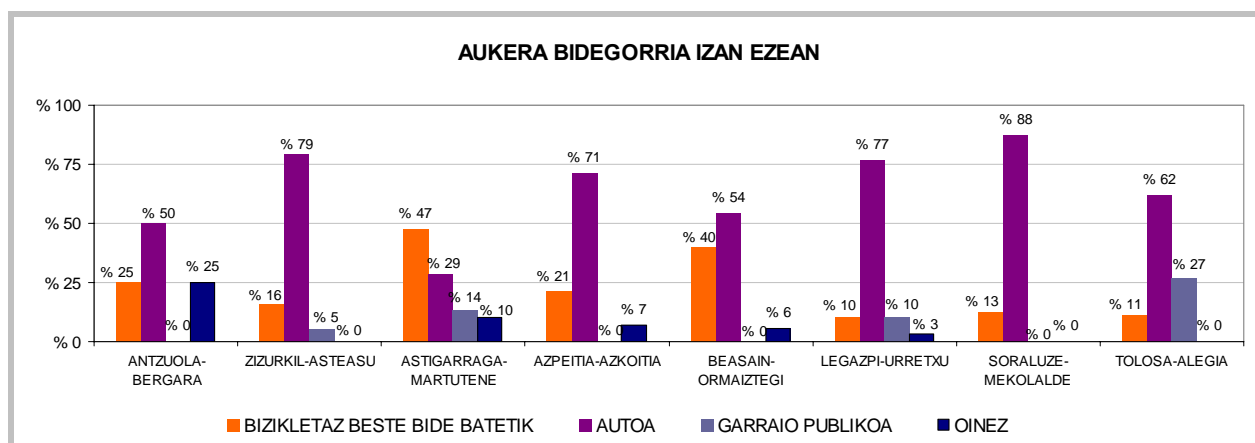
Bizikleta biderik izan ezean eguneroko txirrindulariek egingo luketen aukerari dagokionez, **% 56k autoa hartuko lukete** (2011. urtean baino ia proportzio bikoitza, zeinetan % 29koa zen), **% 25ek bizikleta erabiliko lukete baina beste bide batetik joanez** (2011. urtean % 41), eta **% 14k garraio publikoa** aukeratuko lukete (2011. urtean % 23). **%5ek oinez** beste bide batetik egingo lukete.

Datu hauek bideen arabera azterturik alde handiak daude. Garraio publikoaren eskaintza zabalagoa duten eskualdeetan gehiago dira alternatiba gisa aukeratuko luketen txirrindulariak. Bestalde trafiko gutxiko eta gutxieneko segurtasuna eskaintzen duten errepide paralelo bat duten tokietan gehiago dira bizikleta hartzen jarraituko luketenak.

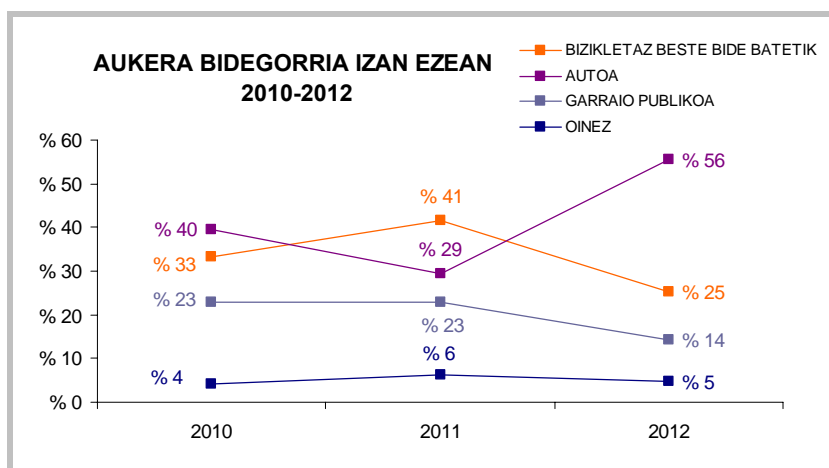
2011. urtearekiko izan den **auto jabetzaren proportzio altuagoak** (batik bat emakumeengan) eta **autoaren hautu alternatiboaren igoerak**, izan den eguneroko bizikletaren igoerarekin batera, **aditzera eman dezake** lehen **autoa erabiltzen zuten eguneroko txirrindulari berri dezente estreinatu direla foru sarean 2012an.**

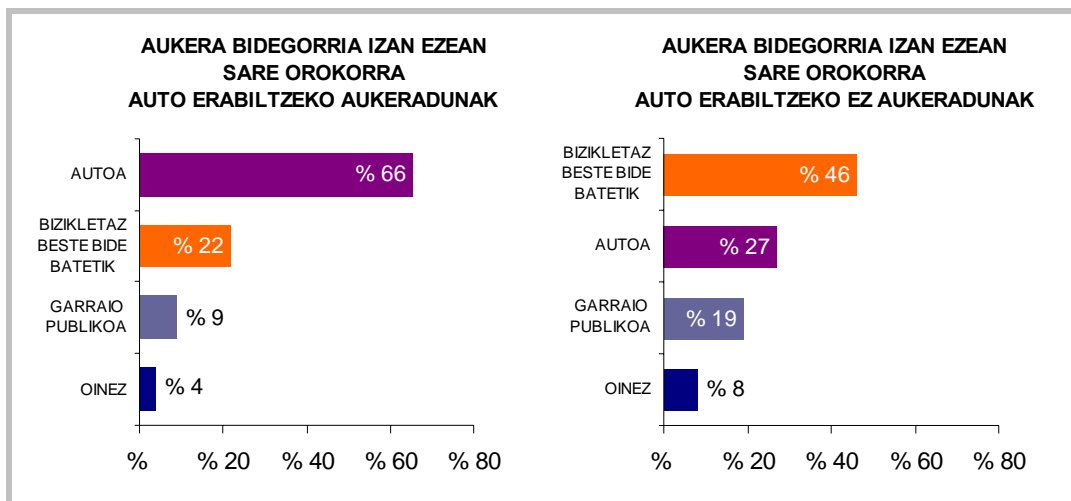
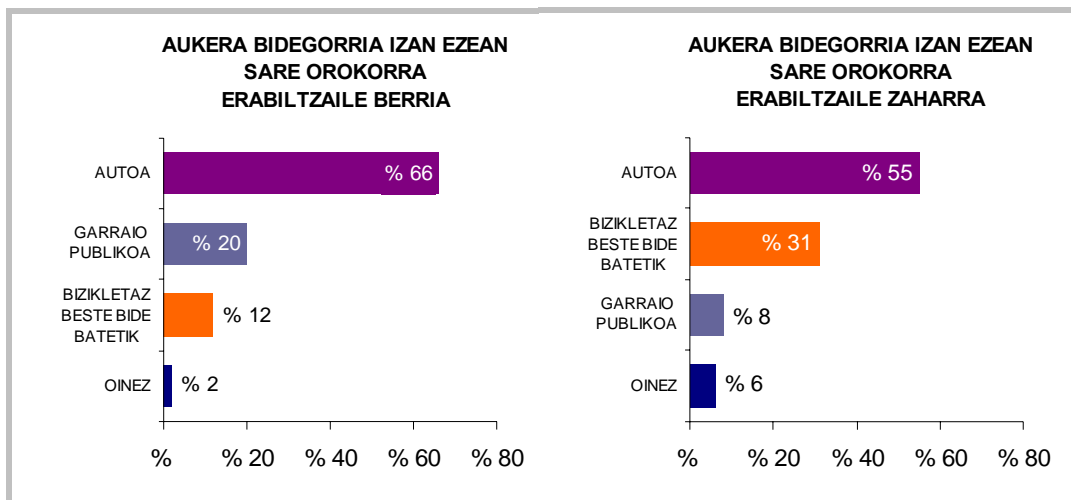
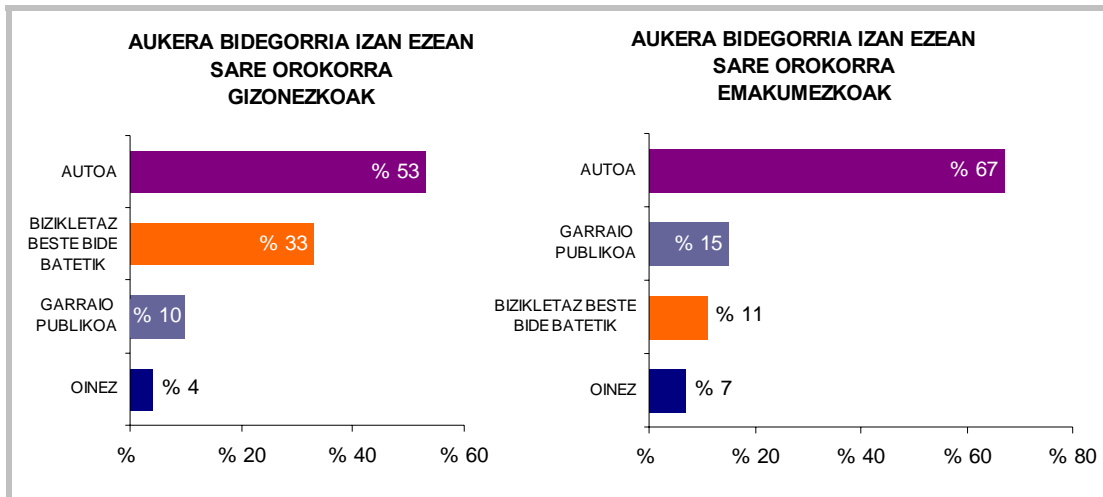


19. grafikoa. Eguneroko txirrindularien garraio alternatiba bizikleta biderik izan ezean



20. grafikoa. Eguneroko txirrindularien garraio alternatiba bizikleta biderik izan ezean (bidegorriz bidegorri)



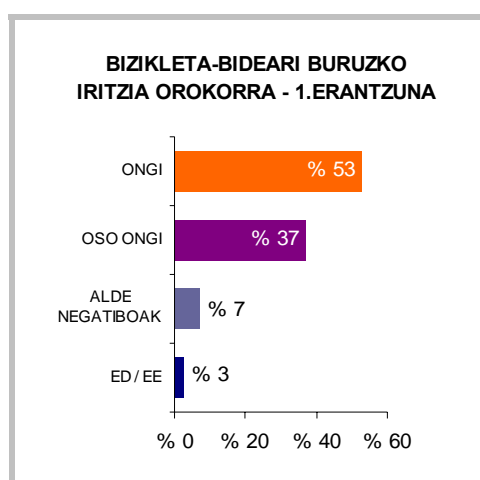


3.5. BIZIKLETA BIDEARI BURUZKO ERABILTZAILEEN IRITZIA

Txirrindulariei egindako galderetako bat hau izan zen: “Zer iritzi duzu bizikleta bide honi buruz?” edo “Zer deritzozu bizikleta bide honi?”. Galdera ireki honek aukera ematen du txirrindulariek bidearekiko duten **gogobetetasun mailari eta bizikletaz ibiltzeko baldintza, konektagarritasun eta bidearen beraren irisgarritasunari buruzko informazio baliotsua** eskuratzeko.

LEHEN ERANTZUNA

Galdera egindako 346 txirrindularietatik **% 90ek “Ongi dago” edo “Oso ongi dago” erantzun zuten** (% 53 eta % 37) bai erantzun bakar gisa, bai erantzun luzeago baten hasiera gisa. **% 7k bidearen akatsak edo alde negatiboak** nabarmendu zituzten erantzun bakar gisa. Datu hauek 2011koekin alderatuta oso antzekoak dira (orduan %46k “Ongi”, % 41 “Oso ongi” eta % 6k alde negatiboak nabarmenduz erantzun zuten).



BIGARREN ERANTZUNA

Hasieran “Ongi dago” edo “Oso ongi dago” erantzun zuten txirrindularietatik % 30k haratago jo zuten (2011ean izandako proportzio bera), alderdi negatibo, zaindu beharreko edo hobetu beharrekoaren bat erantsiz bidean bizikletaz ibiltzeko baldintzei dagokienez (alderdi negatiboren bat aipatzen dutenen proportzioa galdetegia egindako txirrindulari guztietatik % 34ra iristen da, hasiera batean alderdi negatiboak besterik aipatzen ez dituztenak gehituz gero).

Galdetegia egindako txirrindulari guztietatik % 16k hainbat kontu erreklamatu zuten (2011ean baino 3 puntu gutxiago), hala nola bidearen konektagarritasuna areagotzea, bidea luzatuz horretarako, edota biderako sarbideak hobetzea. % 11k txirrindulariak eta oinezkoak batera izateko arazoak aipatu zituzten, bidearen saturazio arazoekin edota txakurrak lotzeke joatearekin lotutako arriskuekin batera (2011ean baino 2 puntu gehiago). Eta azkenean % 8k bideko mantentze-lan, garbiketa edota argiztapenarekin lotutako arazoak aipatu zituzten (2011ean baino 3 puntu gehiago).

Ez da alde aipagarriarik ikusten galdetegia egindako pertsonaren sexuaren arabera. Bai ordea kasuan kasuko bidearen arabera, horietako bakoitzak bere kasuistika berezia du eta. Bestalde, egindako balorazioaren urte batetik besterako eboluzioa ikus daiteke: **Tolosa-Alegian eta Soraluze-Mekolalde bideetan balorazioak hobera egin du. Aitzitik Astigarraga-Martutene, Azpeitia-Azkoitia, Legazpi-Urretxu eta Zizurkil-Asteasu bideetan balorazioak okerrera egin du, oso era arinean izan bada ere**⁷.

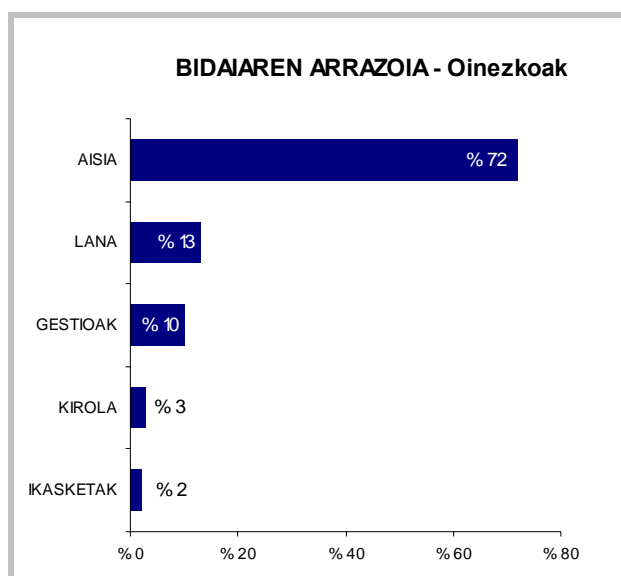
⁷ Ikusi "Gipuzkoako Foru Bizikleta Bide Sarearen Erabileraren Azterketa. 2012an erabiltzaileei egindako azterketa". GFA

4. OINEZKOEN ERABILERA

4.1. ERABILTZEKO ARRAZOIAK

Bizikleta bideetako oinezko joan-etorrien % **25 nahitaezko mugikortasunarekin lotuta daude** (% 13 lanarekin, % 10 gestioekin, eta % 2 ikasketekin). % 72 aisiarekin lotuta daude eta % 3 kirolarekin. **Zenbaki gordinetan oinezko nahitaezko bidaien pisua txirrindulariarena baino handiagoa da**, nahiz eta portzentajeaz txikiagoa izan.

Aztertzen den tartearen arabera kasuistika oso desberdinak aurki ditzakegu. Azpeitia-Azkoitia, Asteasu-Zizurkil, Soraluze-Bergara eta Tolosa-Alegia bideetan nahitaezko mugikortasunak eragindako oinezkoen portzentajeak % 12a gainditzen ez duten bitartean, Astigarraga-Martutene, Legazpi-Urretxu eta Antzuola-Bergara bideetan % 48 eta % 66 artean dabil. Aparteko kasua Beasain-Ormaiztegi bidearena da: bertan dagoen fabrika baten eragindako mugikortasunarengatik oinezko bidai gehienek lana dute arrazoi gisa.



5. TARTEEN ARABERAKO EBALUAZIOA

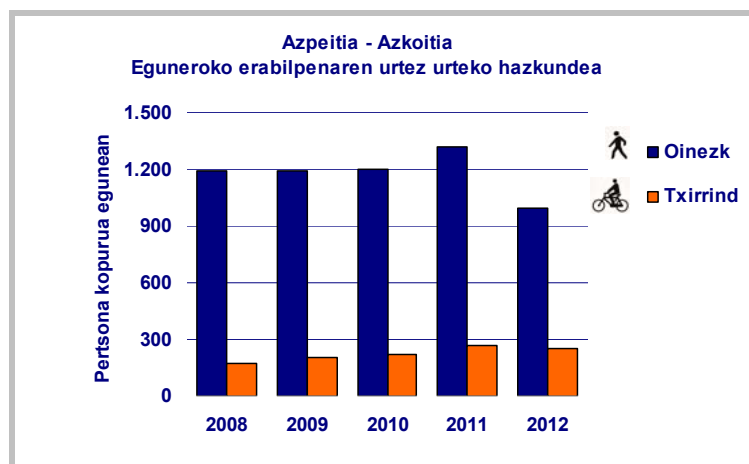
Aurreko puntuetan azaldutako datu guztietarako erreferentzia sarea da, orokorrean harturik, baina kasuistika eta erabilera bokazio desberdinak dituzten tarteek osatzen dute sare hori. Ondoren, ebaluatutako sarea osatzen duen bideetako bakoitzaren ezaugarriak azaltzen dira.

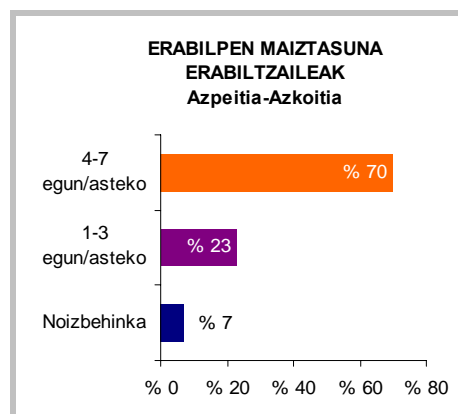
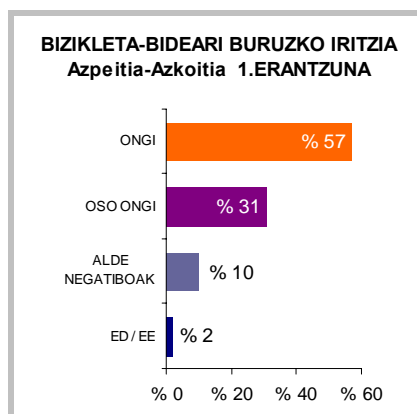
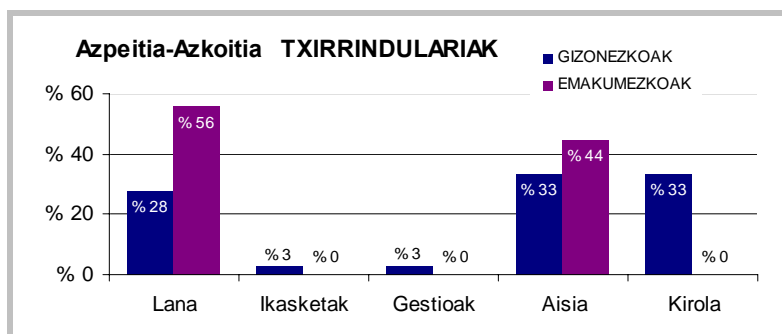
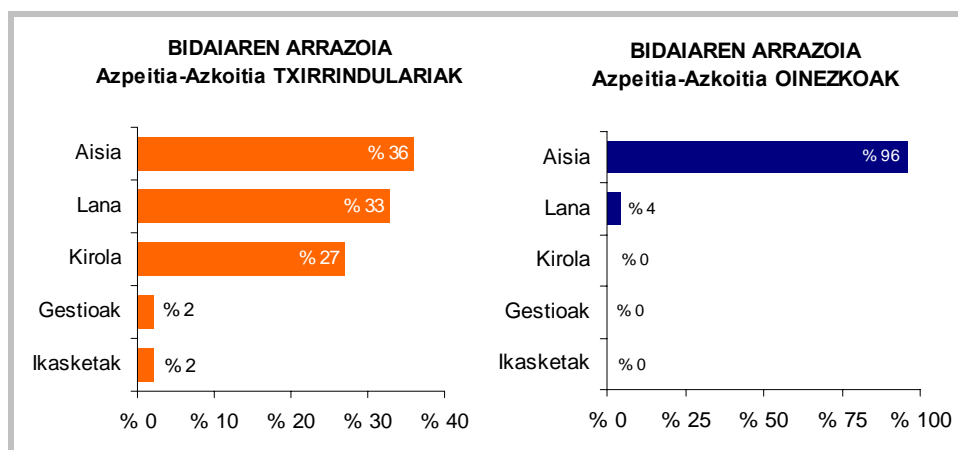
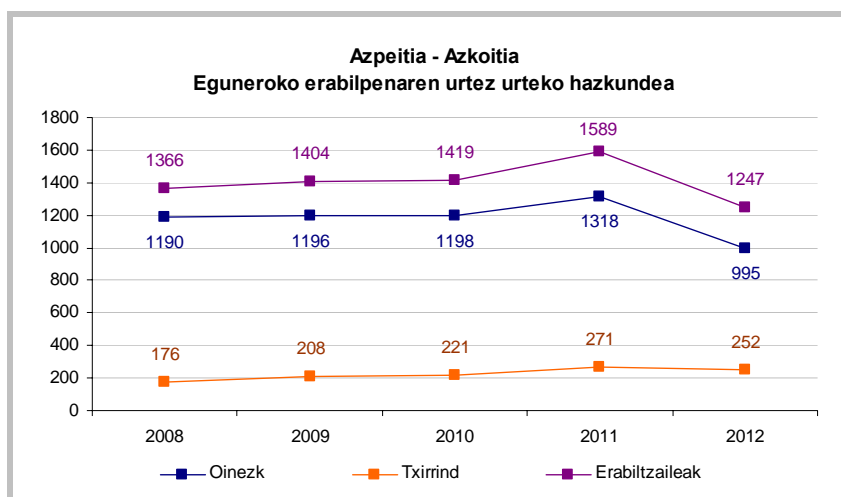
5.1. AZPEITIA - AZKOITIA



Bide honek 3,9 km ditu luze, eta foru sare osoan gehien erabiltzen dena da; batez beste 1.250 erabiltzaile ditu egunean. Oinezkoentzako eta txirrindularientzako espazioak bereizirik daude. Paseo eta ariketarako erabilera da nagusi, oinezkoen artean batez ere. Dena den, gero eta txirrindulari gehiagok erabiltzen du bidea lanera joateko. Azpeitia – Lasao bidearen irekitzeak erabiltzaileen galera suposatu du, izan ere, paseatzera doan Azpeitiako erabiltzaile askok azken bide berri honen hautua egin baitu, 2010eko erregistroetako beheraldia izan duelarik.

- ▣ 456.000 joan-etorri 2012ko urtean.
 - ▣ 2011ean baino % 21 erabiltzaile gutxiago; guztira 123.000 bidaia jaitsez.
 - ▣ Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 20 dira, eta % 80, berriz, oinez eginak.
 - ▣ 2011ko urtean txirrindulari kopuruaren galera % 6koa izan den arren; moduen arteko banaketan protagonismoa irabazi du bizikletak, 2011ko % 17tik 2012ko % 20ra pasaz.
- ▣ Nahitaezko mugikortasunarekin lotutako bizikleta bidezko joan-etorriak % 37 izan ziren (2011ko urtean % 29a izanik, 8 puntu igo da proportzio hau).
 - ▣ Nahitaezko mugikortasunarekin lotutako oinezko joan-etorriak % 4 izan ziren.





5.2. ASTIGARRAGA - MARTUTENE (DONOSTIA)

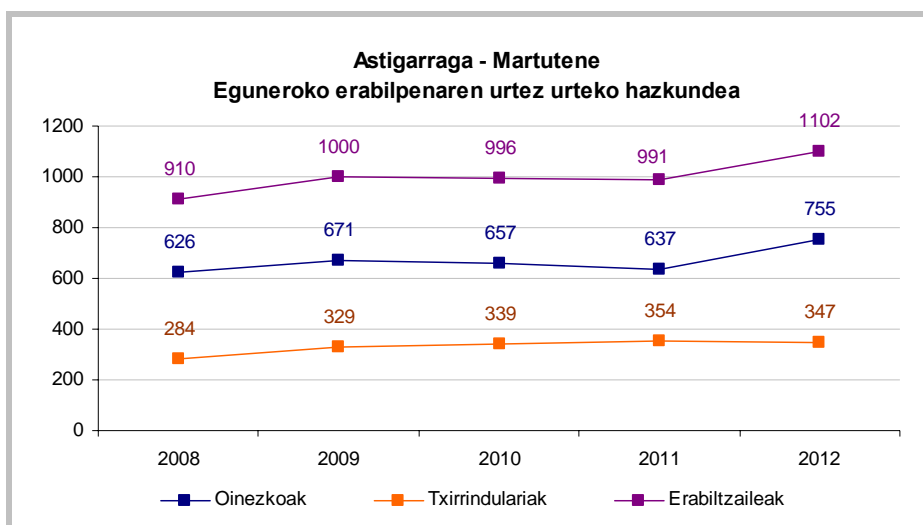


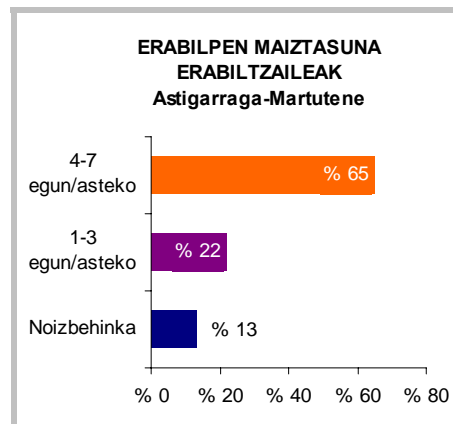
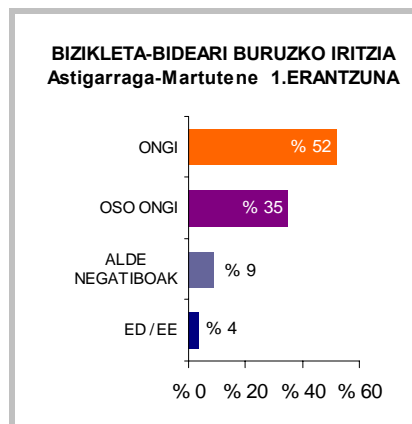
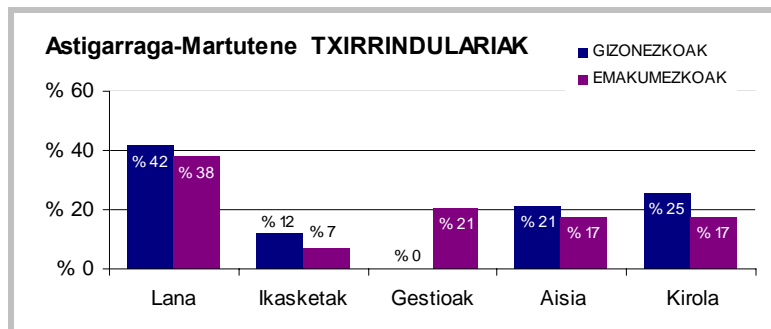
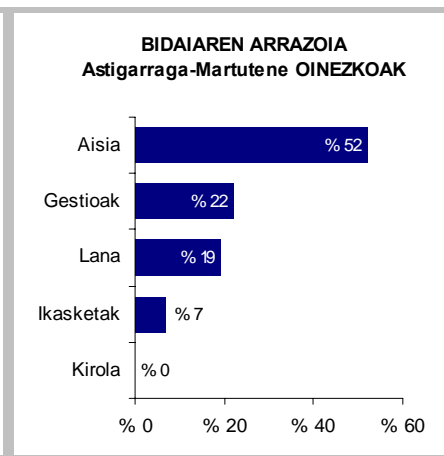
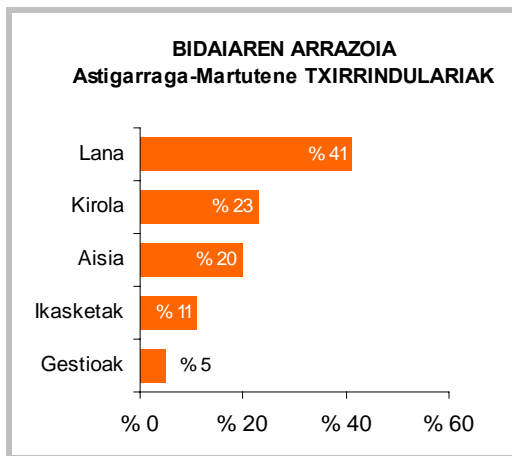
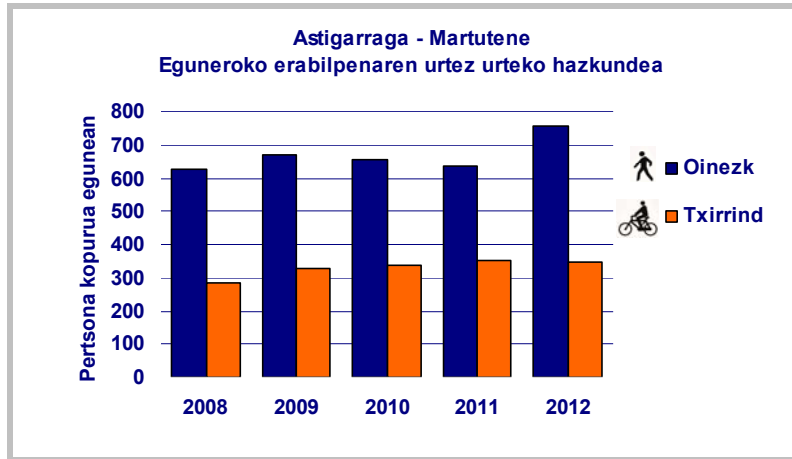
Bide honek, 1,1 km egiten du luze, Astigarragako herrigunea eta Donostiako Martutene auzoa lotzen ditu. Ageri-agerian uzten du bizikleta zein tresna eraginkorra den lanerako, eskolarako edo gestioetarako hiriarteko eguneroko bidaien kasuan (bizikleta bidezko 10 bidaietatik 6 dira horietakoak).

2012ko urtean egunean 1.100 erabiltzaile izan ziren. Oinezkoen kopuruak dezente egin zuen gora, igoera honen atzean Loiola aldean Urumeako erriberan azkenaldian egin dituzten oinezkoentzako hobekuntzak egon daitezkeelarik. Txirrindularien

kopurua praktikan bere horretan mantendu zen, oso jaitsiera arinarekin. Azpimarratzekoa da Martutene eta Loiola arteko bizikleta lotura eginez gero bizikletaren erabilerak bide honetan duen hazteko potentziala.

- 403.000 joan-etorri 2012ko urtean.
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 31 dira, eta % 69, berriz, oinez eginak.
- 2011ean baino % 11 erabiltzaile gehiago. Txirrindulari kopurua % 1,6 jaitsi da, eta oinezkoena % 18 igo da.
- Bizikleta bidezko joan-etorrietatik % 41 lanak eragindakoak dira. % 11 ikasketek eragindakoak, eta % 5 gestioek eragindakoak.
- Nahitaezko mugikortasunarekin lotutako oinezko joan-etorriak % 48 izan ziren (ia erdia).





5.3. TOLOSA - ALEGIA

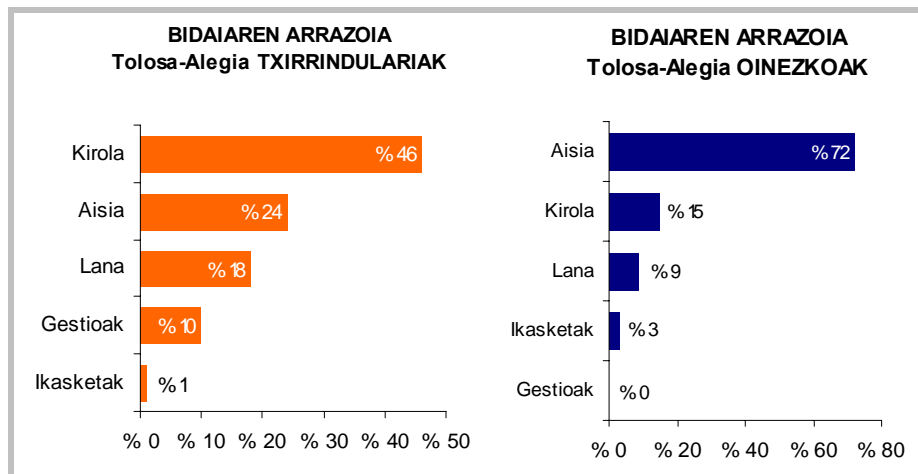
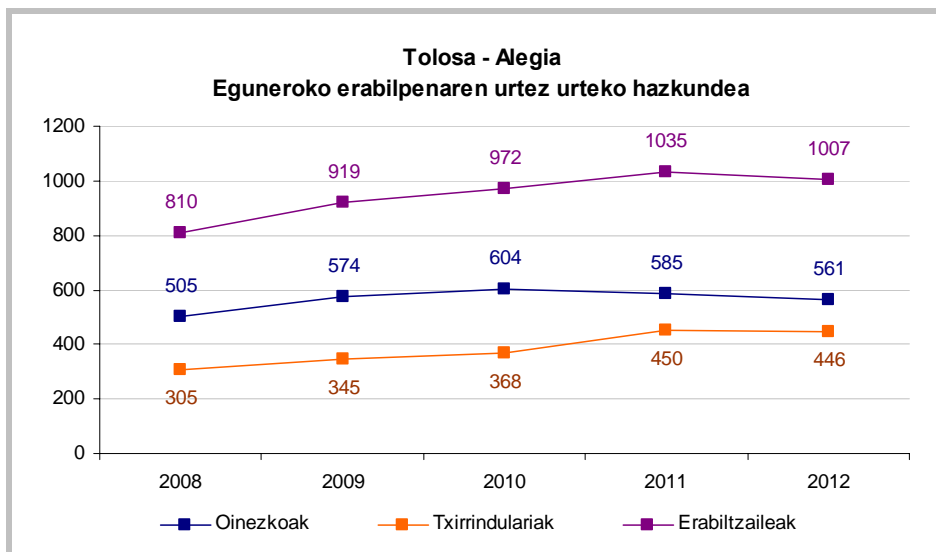
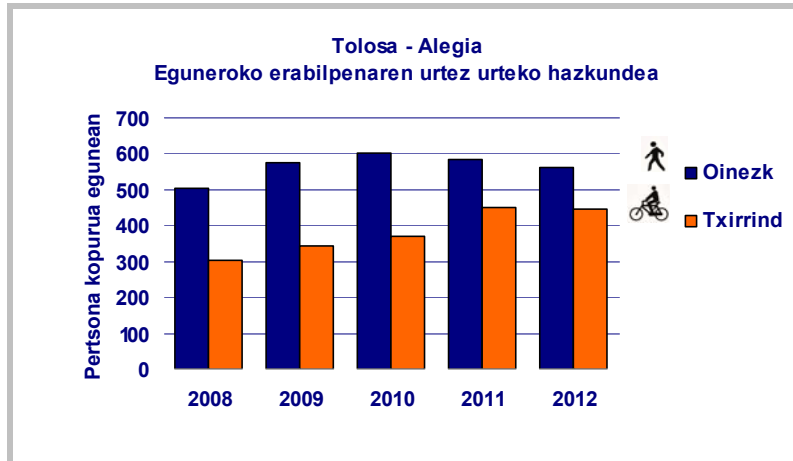


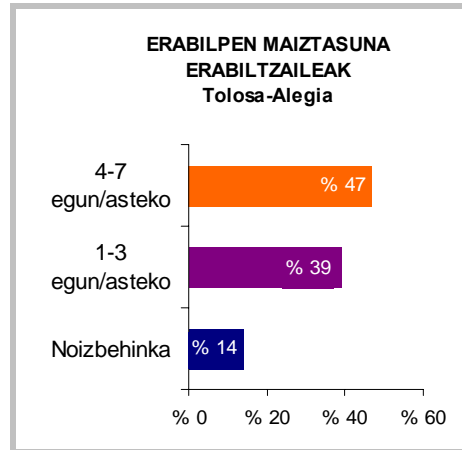
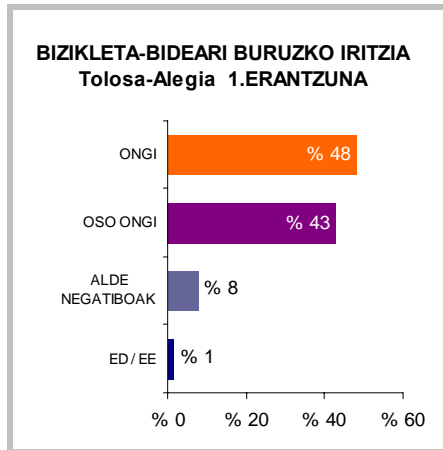
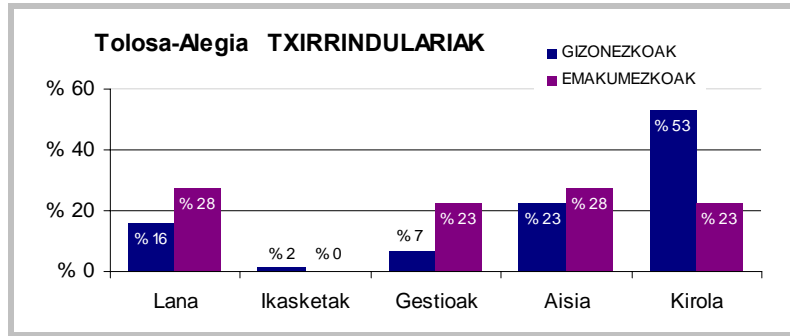
Bide honek Tolosa eta Alegiako hiriguneak lotzen ditu. Guztira 3,3 km egiten ditu luze, eta hirugarren tokian dago erabilera orokorrari buruzko kopuruei dagokienez, 1.000 erabiltzaile pasatxo baititu egunean batez beste. Bidearen sekzioa partekatu egiten dute txirrindulari eta oinezkoek ibilbidearen zatirik handienera. Hainbat erabilera baditu ere, oinezkoen artean paseoa eta ariketa arina dira erabiltzeko arrazoi nagusiak. Errepideko kirol txirrindulariek bidez egiten duten erabilera altua nabarmentzen da, batez ere arratsalde

eta asteburuetan zehar; izan ere, bide honekin saihestu egiten da udalerrri bion artean dagoen N-I errepidearen tarte arriskutsua.

2010eko urtean zehar, txirrindulariak eta oinezkoak zirkulatzeko modua antolatu zenetik hasitako eta 2011ean zehar jarraitutako erabileraren gorakada handia eten egin da nolabait 2012an. Aipatu behar da udan zehar, obra lan batzuegatik bi aste osoz itxita izan zela bidea (horrek 15.000 erabiltzaile gutxiago erregistratzea suposatu izan dezake). Lanera joateko eta bizikletaz paseatzeko erabiltzen duten eguneroko txirrindularien proportzioa dezente txikiagoa izaten jarraitzen du, kirol txirrindularien proportzioarekiko aldea asko murriztu den arren.

- ✦ 368.000 joan-etorri erregistratuak 2012ko urtean.
- ✦ 2011ean baino % 2 erabiltzaile gutxiago 2012an.
- ✦ Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 44 dira (2011ko urtean baino puntu bat gehiago), eta % 56, berriz, oinez eginak.
- ✦ Txirrindulari kopurua ia bere horretan mantendu da 2011ko datuekiko (% 0,8 txirrindulari gutxiago). Oinezkoen beheraldia % 4koa izan da.
- ✦ Bizikleta bidezko bidaietatik % 29 nahitaezko mugikortasunak eraginak dira (2011ean baino 13 puntu gehiago), zehazki % 18 lanak eraginak, beste % 10 gestioek, eta % 1 ikasketek eragina dira.
- ✦ Nahitaezko mugikortasunarekin lotutako oinezko joan-etorriak % 12 izan ziren.





5.4. LEGAZPI - URRETXU

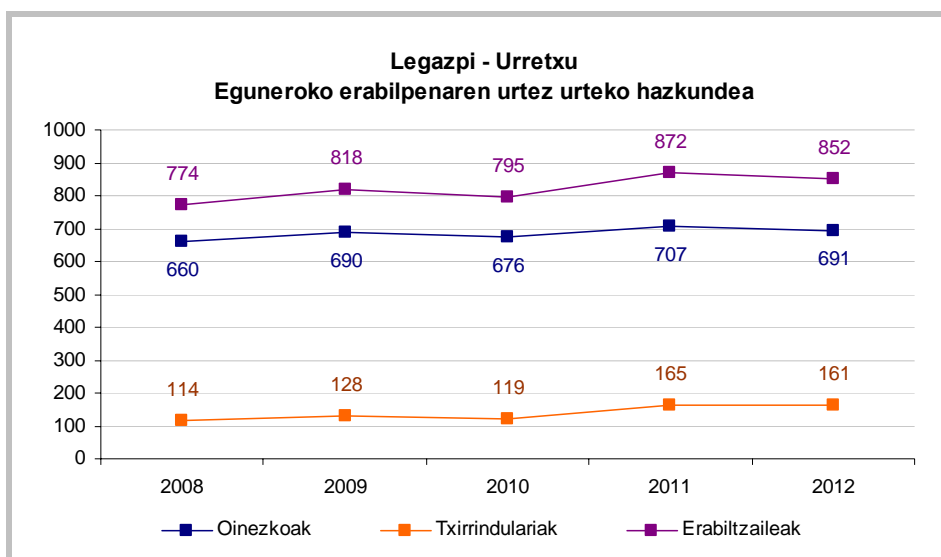


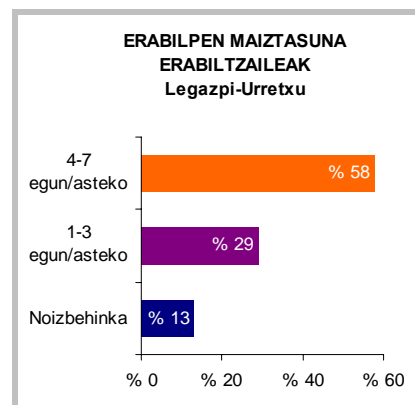
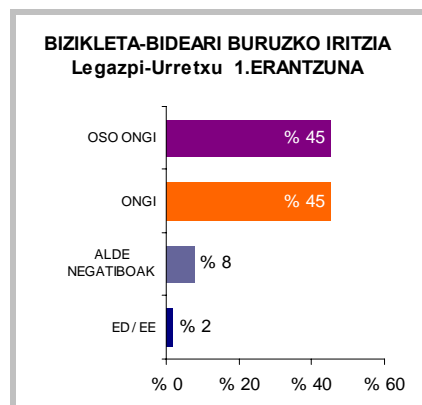
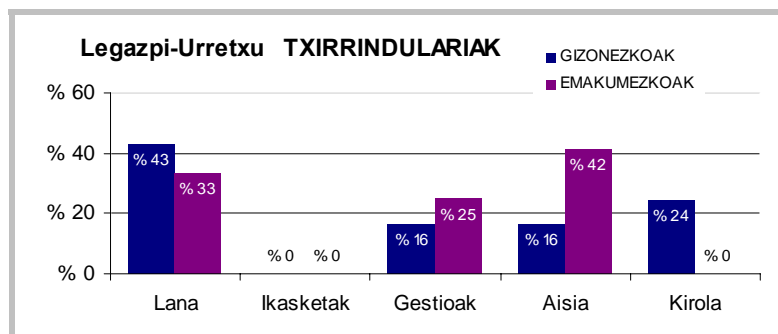
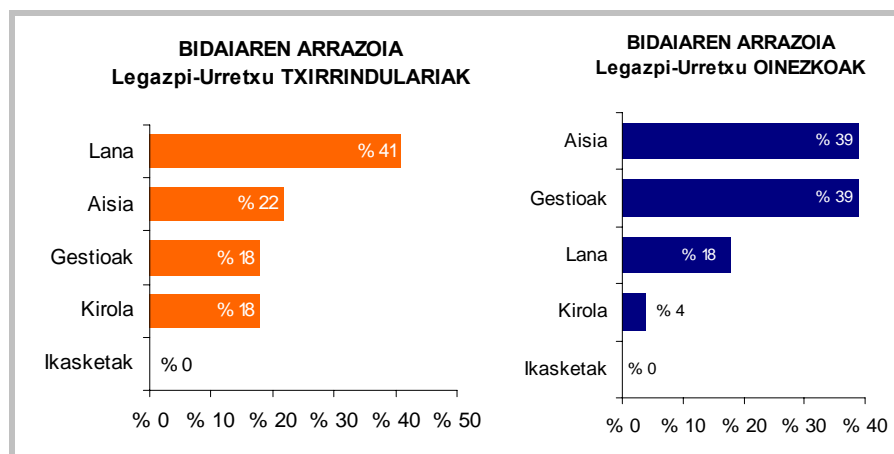
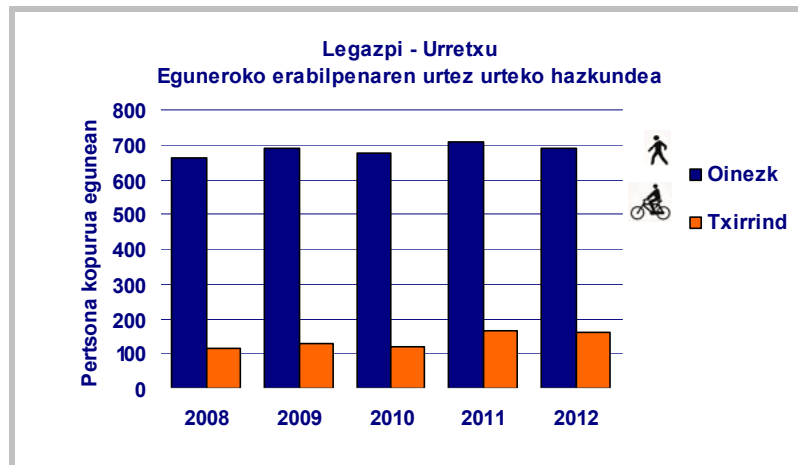
Guztira 3 km luzeko bide honetan % 2ko jaitiera izan da 2011ko datuekiko; hala, batez beste 850 erabiltzaile ditu egunean. Bidearen sekzioa partekatua da.

Bai oinezkoen artean bai txirrindularien artean, nahitaezko mugikortasunarekin erlazionatutako joan etorriak nagusitzen dira.

2011ko urtean txirrindulariak eta oinezkoak zirkulatzeko modua erregulatu zenetik asko hobetu da elkarbitza, horrela bide hau eguneroko mugikortasun ez motorizaturako oinarrizko azpiegitura gisa eratuta dagoelarik.

- ✚ 312.000 joan-etorri 2012ko urtean.
- ✚ 2012an % 2 erabiltzaile gutxiago; guztira 5.000 oinezko gutxiago eta 1.000 txirrindulari gutxiago izan direlarik.
- ✚ Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 19 dira, eta % 81, berriz, oinez eginak (2011ko banaketa berbera).
- ✚ Txirrindulari kopurua % 2 jaitzi zen, eta oinezkoena % 2.
- ✚ Bizikleta bidezko bidaietatik % 41 lanagatik egiten dira (2011ean baino 5 puntu gehiago), eta % 18 gestioak egiteko dira (2011ean baino 10 puntu gehiago).
- ✚ Nahitaezko mugikortasunarekin lotutako oinezko joan-etorriak % 57 izan ziren.





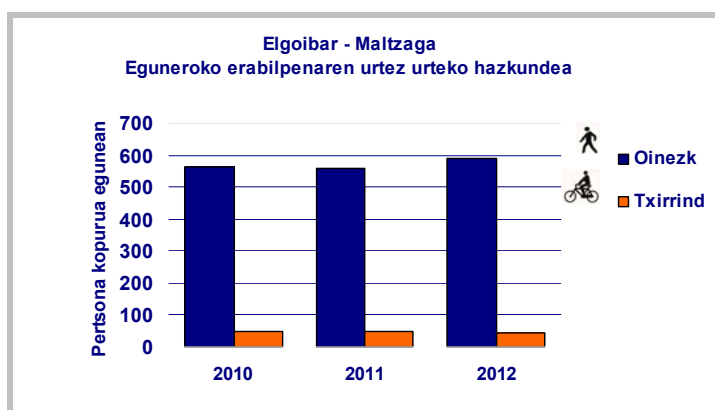
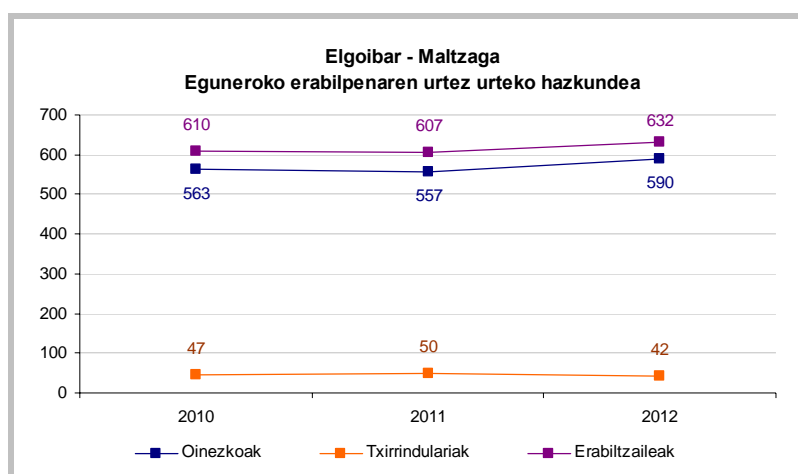
5.5. ELGOIBAR - MALTZAGA



Bide honen 2,5 kilometroko ibilbidea Elgoibartik abiatzen da, eta gaur egun irteerarik gabeko puntu batean amaitzen da, Maltzagako biribilgunera iritsi baino lehentxeago. Egunean 630 erabiltzaile ditu batez beste, eta erabilera aisiari lotua erabat; honetan oinezkoak dira argi eta garbi nagusi, eta bertan dugu foru sare osoko txirrindulari portzentajerik txikiena.

Bizikletaren eguneroko erabilerarako potentzial handiko bidea izan daiteke, Eibar eta Soralezereko lotura egiten denean; lotura horiek seguruenik izugarri handituko dute bide honen erabilera orokorra, sareko erabiliaren artean kokatzeraino agian. Igoera arina izan da oinezkoen kopuruan, eta jaitsiera nabarmena, aldiz, bizikletenean.

- 230.000 bidaiak 2012ko urtean, hau da, ia-ia bere horretan mantendu da 2011ko erabilera orokorra.
- Bizikleta bidezko bidaiak % 16 egin dute behera, eta oinezkoenak % 6 igo dira.
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 7 dira, eta % 93, berriz, oinez eginak.



5.6. AZPEITIA - LASAO

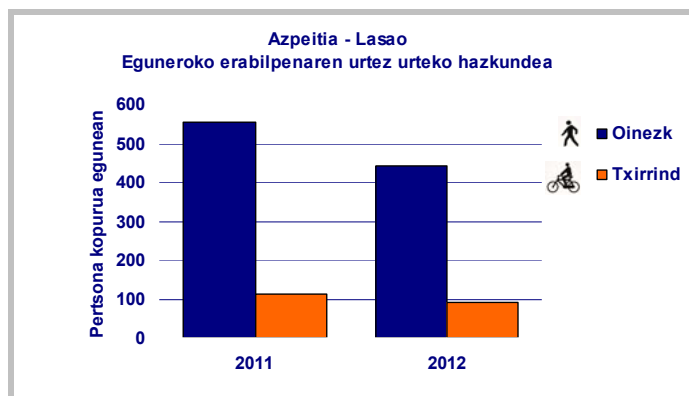
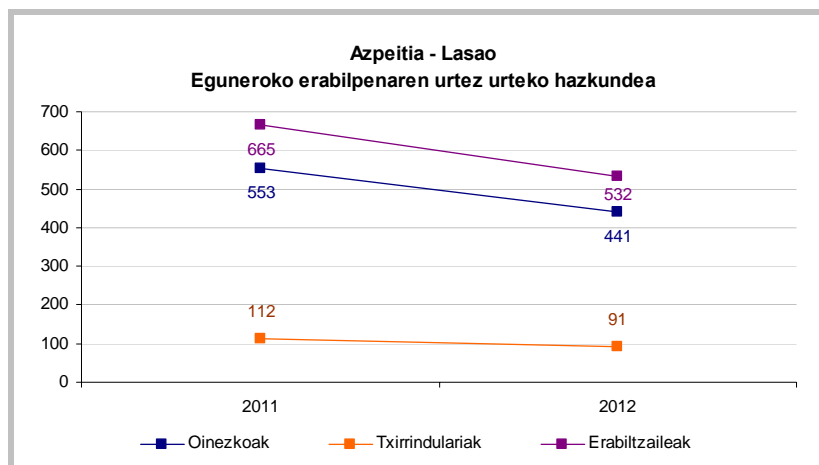


Bide honek, bere 5 km-ko luzeran, Azpeitia eta Lasao lotzen ditu; azken gune hau Zestoako udalerrikoa da. Hainbat industrialde lotzen ditu. Bokazio askotarikoa du, ezen lanera egunero bizikletaz joateko zein paseoan ibiltzeko eta ariketa egiteko balio dezake. Zirkulazio zerrenda bereziak dauzka.

2011ko irailean inauguratu zenetik erabilera gehien duten bideen artean kokatu da, Azpeitia eta Azkoitia lotzen dituen bidetik erabiltzaile kopuru garrantzitsua xurgatu duelarik (batik bat oinezkoak). Udazkena aldean lau astez itxita egon zen luizi mila joan-etorri erraz gaindituko lituzkeela

batengatik, hura ez balitz urteko 200 suposatuta daiteke beraz.

- 195.000 bidaiak 2012ko urtean⁸.
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 17 dira, eta % 83, berriz, oinez eginak.



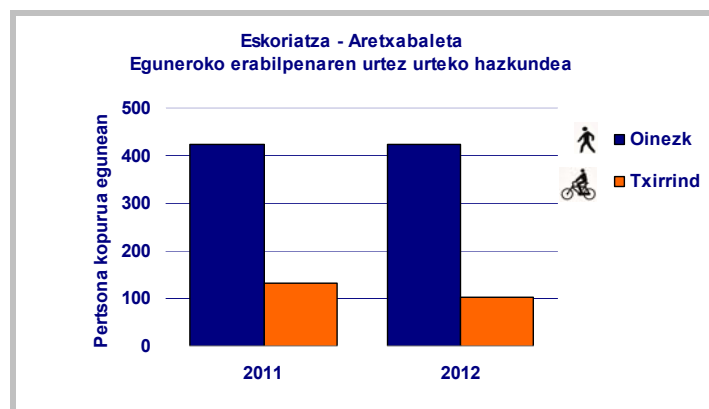
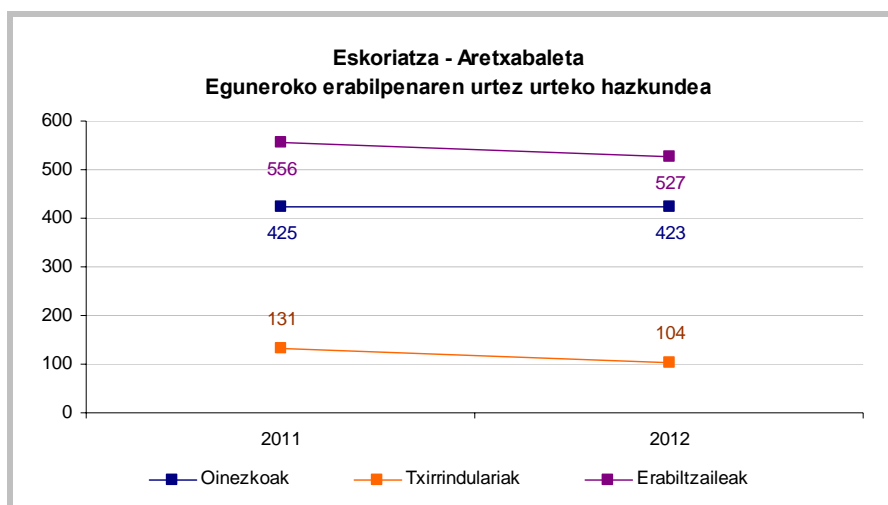
⁸ Grafikoetako 2011 datuak 4 hilabetetako epe bati bakarrik dagokio.

5.7. ESKORIATZA - ARETXABALETA



Lehenago Vasco-Navarro trenaren trazaduratik doan bide hau 2011ko apirilean inauguratu zuten. Guztira 3 km egiten ditu luze, eta Eskoriatzako herrigunea inguratu eta Aretxabaleta eta Arrasaterantz doa. 500 erabiltzaile inguru ditu egunean, eta batez ere laketerako erabiltzen da, lanera eta inguru horretan diren ikastetxeetara joateko ere erabiltzen den arren. Ildo honetatik oso potentzial handia du, eta dagoeneko aukeratu da lanera joateko bizikletaren erabilera sustatzeko foru estrategian oinarritutako proiektu pilotu bat abian jartzeko.

- 192.000 bidaia 2011ko urtean.
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 20 izan ziren 2012an (2011ean baino 3 puntu gutxiago), eta % 80, berriz, oinez eginak.
- 2011 inkestaren datuen arabera, eguneroko txirrindulariak % 15 dira (% 9 lanagatik, % 2 ikasketengatik eta % 4 gestioengatik).



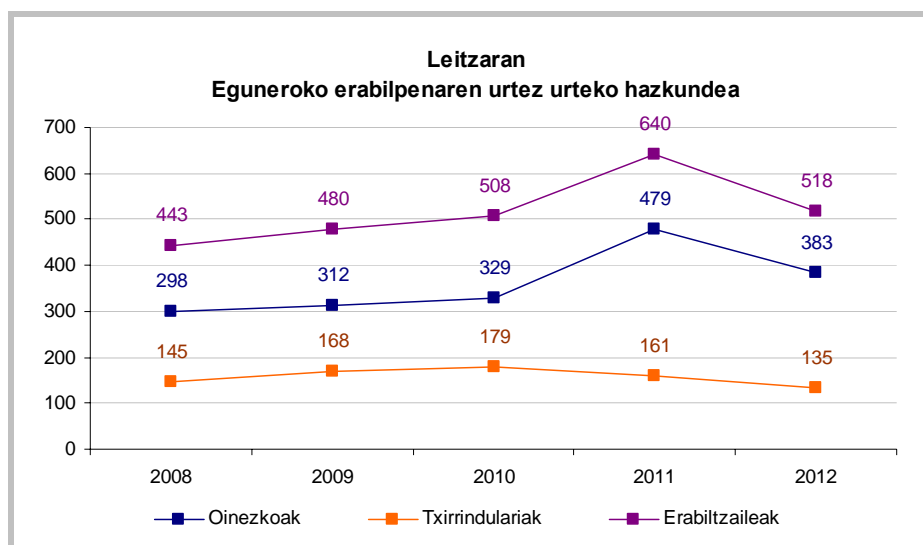
5.8. LEITZARAN

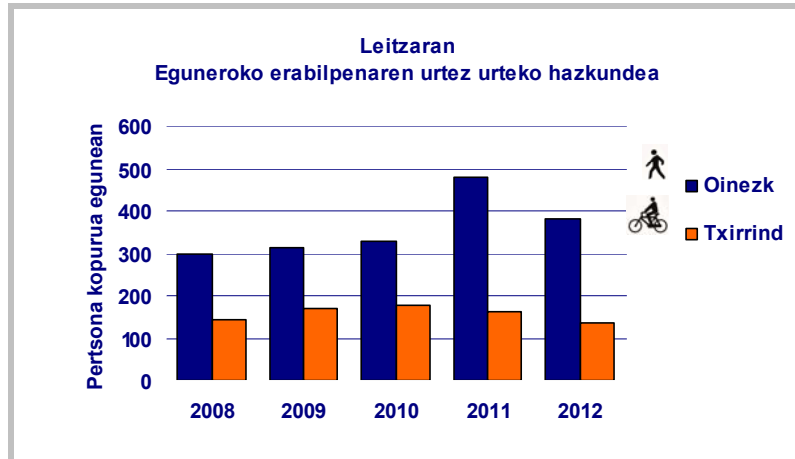


Bide honek 19,3 km baino gehiago ditu, Andoaindik abiatu eta Leitzarar bailaran sartzen da, eta Plazaolaren Bide Berdearen zatia da Gipuzkoako tarteari dagokionez. Laket eta kirol bokazio garbia du, eta naturarekiko kontaktua bilatzeko halaber. Bide honek 520 erabiltzaile hartzen ditu egunean, batez beste, eta asteburu, jaiegun eta oporraldietan erabiltzen da maizen, astean zehar ere erabilera aipagarria izateaz gain. Dituen ezaugarriak direla eta, txangozaleek, ibiltariak eta kirolariak asko erabiltzen dute, bai oinez bai mendiko bizikletaz. Sekzioa partekatu egiten dute bizikletek, oinezkoek eta ibilgailu motordun baimendunek.

2012ko urtean erabilerak jaitsiera nabarmena izan du oro har, oinezkoei eta ibilgailu motordunei dagokienez. Txosten honen 2.4. atalean aipatzen den moduan, 2012an izandako eguraldi okerragoaren eragina aisialdiko erabilera duten bideetan izan da handien, bide honek jasandako erabileraren jaitsiera azalduz.

- 190.000 bidaiak 2012ko urtean.
- % 19ko jaitsiera orokorra 2011ko urtearekiko; guztira 44.000 bidaiak gutxiago.
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 25 dira, eta % 75, berriz, oinez eginak.
- Oinezkoen kopuruak % 20 egin du behera urtean, eta bizikletena, berriz, % 16 jaitsi da.
- Joan-etorri gehien xedea aisia, laketeko paseoa eta ariketa egitea da.





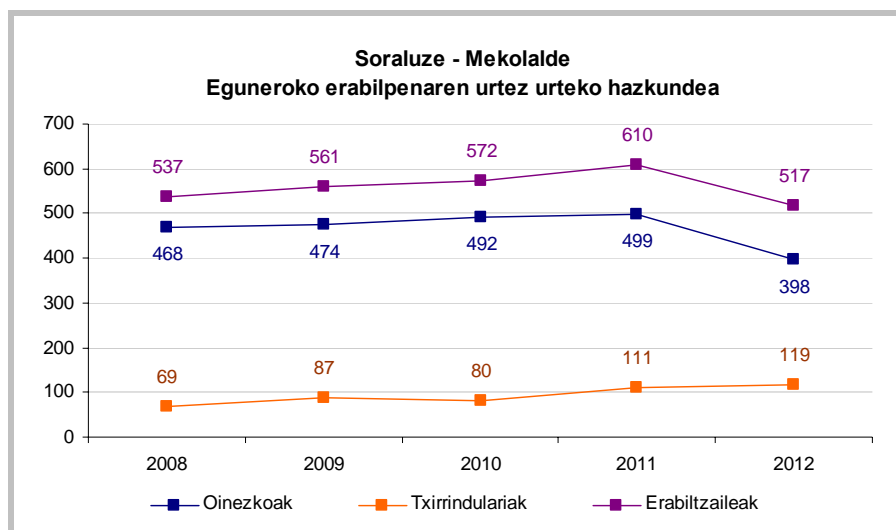
5.9. SORALUZE - MEKOLALDE (BERGARA)

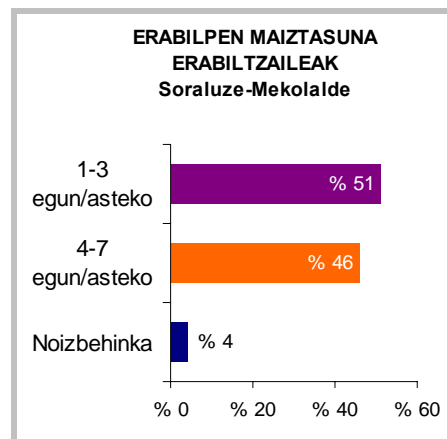
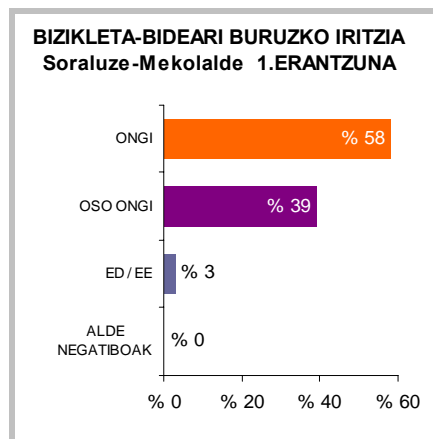
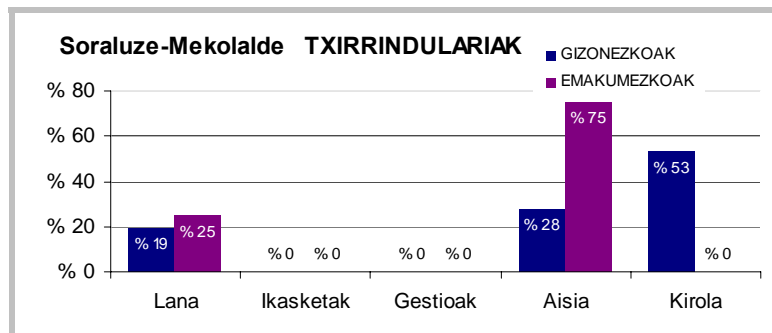
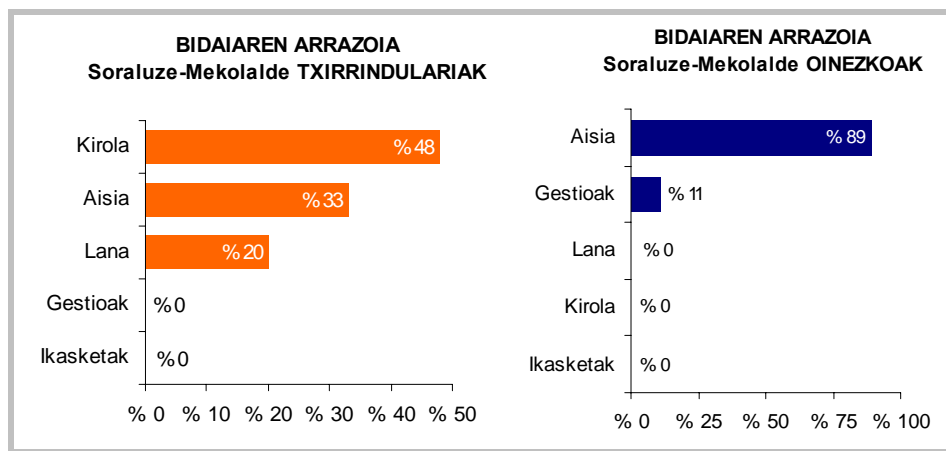
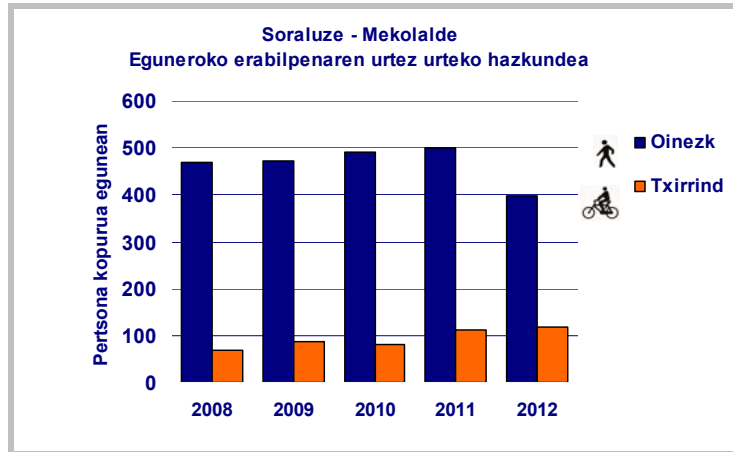


Bide honek 4 km-ko ibilbidea du, eta oso eginkizun garrantzitsua betetzen du Soraluzeke herrigunearen eremu berde gisa. Herritar askok erabiltzen dute paseorako. Bide gehienetan ez bezala, lanegunetan altuagoa da erabilera. Egunean 520 erabiltzaile inguru izan zituen 2012ko urtean, batez beste.

Bergarako Mekolaldeko poligonoraino luzatu zenetik lanagatiko bizikleta erabileraren igoera izaten ari da azken bi urteetan. Aldi berean bizikletak geroz eta pisu handiagoa du moduen arteko banaketan.

- 190.000 bidaia 2012ko urtean.
- % 15ko jaitsiera 2011ko urtearekiko, erabilera orokorrean; guztira 33.000 bidaia gutxiago. Oinezkoen beheraldia % 20 izan da. Baina txirrindularien artean % 7ko hazkundera izan da, 3.000 bizikleta bidezko joan etorriekin.
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 23 dira (2011ean baino 5 puntu gehiago), eta % 77, berriz, oinez eginak.
- Lanak eragindakoak txirrindulari guztien % 20 dira.
- Nahitaezko mugikortasunarekin lotutako oinezko joan-etorriak % 11 izan ziren.





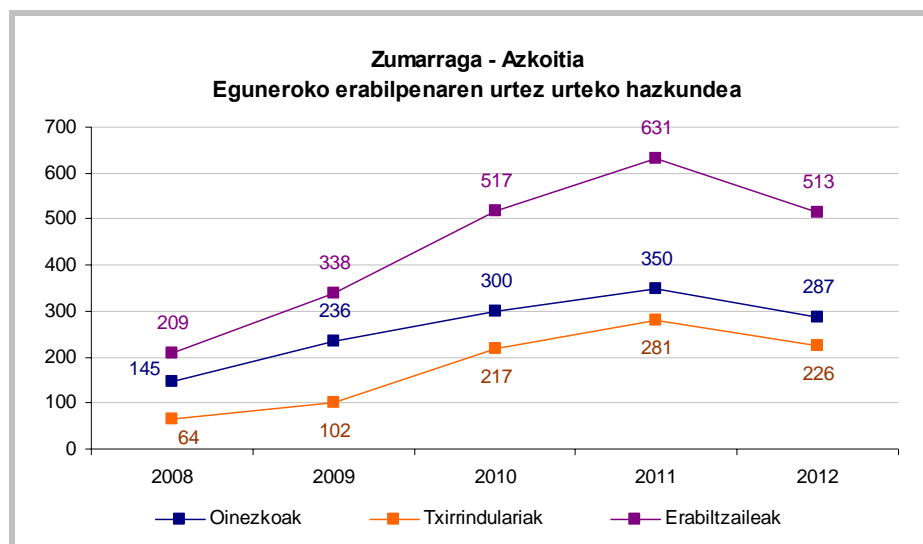
5.10. ZUMARRAGA - AZKOITIA

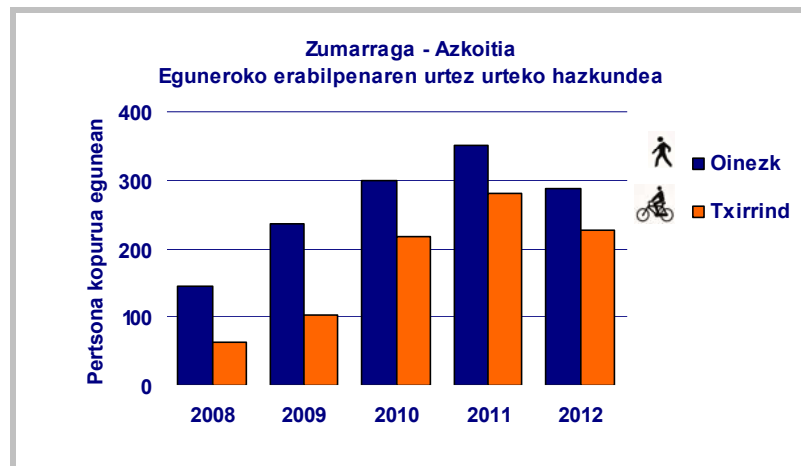


Bide honek 11 km ditu, eta foru sareko luzeenetan bigarrena da. Azkoitia eta Zumarraga lotzen ditu. Herrigune horien arteko distantziak gainditu egiten du bizikletaren eguneroko erabilerarako erradio ideala. Horregatik, bidearen paisaia eta natur aldetiko ezaugarriak direla eta, laket erabilerakoa dugu, argi eta garbi. 2009ko urtean bide zorua berritzeko eta tunelak argiztatzeko egindako lanek oinezko eta txirrindulari kopuruen gorakada ikusgarriak eten egin dira 2012ko urtean. Txosten honen 2.4. atalean aipatzen den moduan, 2012an

izandako eguraldi okerragoaren eragina aisialdiko erabilera duten bideetan izan da handien, bide honek jasandako erabileraren jaitsiera azalduz. Halere, bide honek batez beste 500 erabiltzaile inguru izan ditu egunean.

- 188.000 joan-etorri 2012ko urtean.
- 2011ean baino % 18 erabiltzaile gutxiago; guztira 42.000 bidaia gutxiago.
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 44 dira, eta % 56, berriz, oinez eginak.
- Txirrindulari kopurua % 23 hazi da, eta oinezkoena % 57, 2010eko datuekiko.
- Joan-etorri gehienen xedea aisia, laketeko paseoa eta ariketa egitea da.





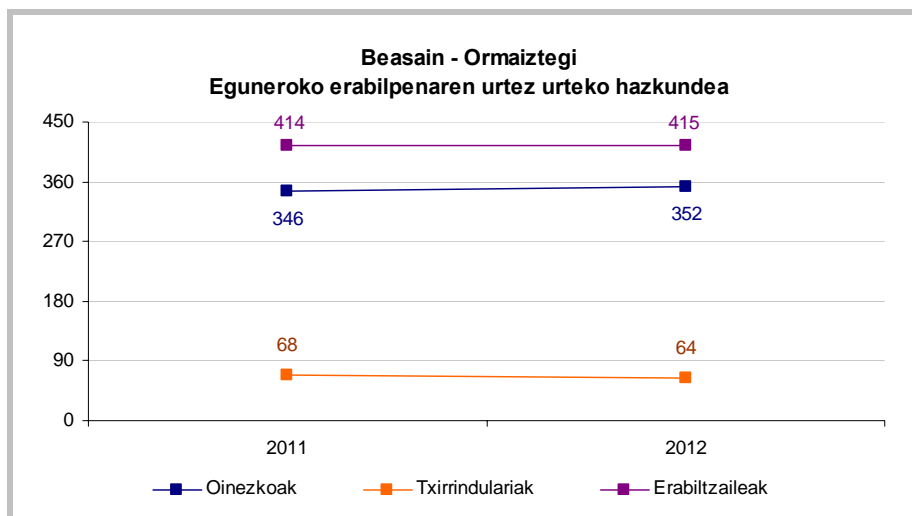
5.11. BEASAIN - ORMAIZTEGI

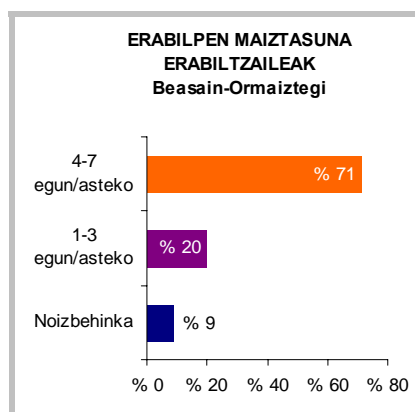
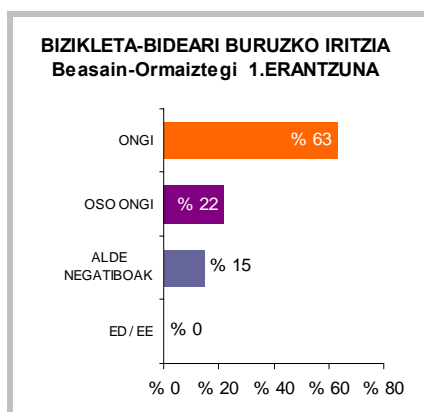
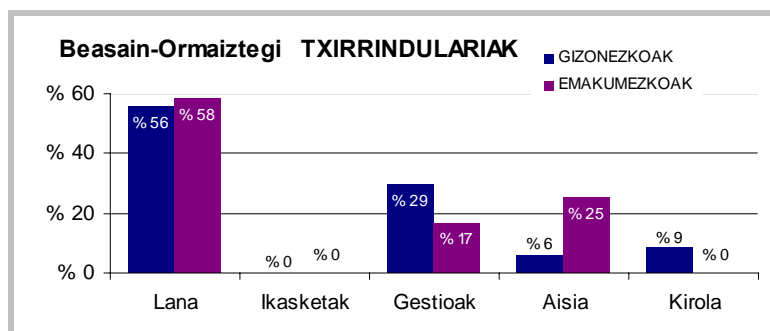
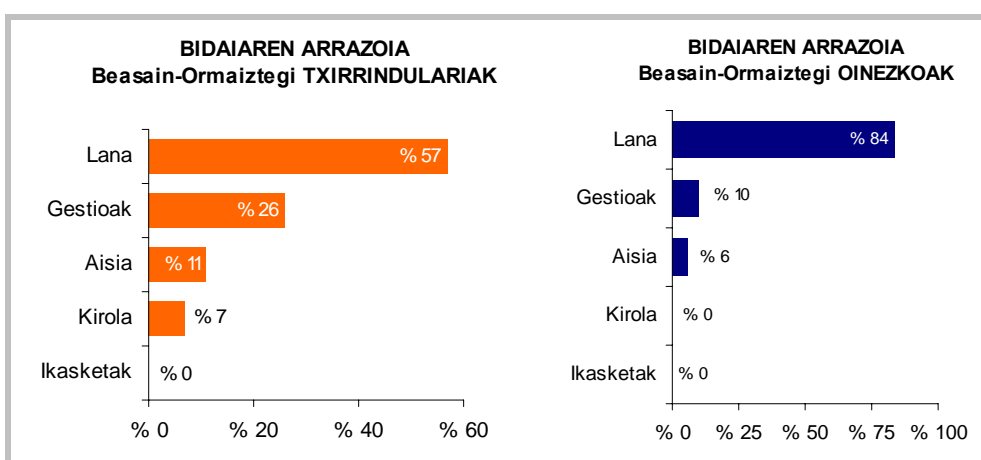
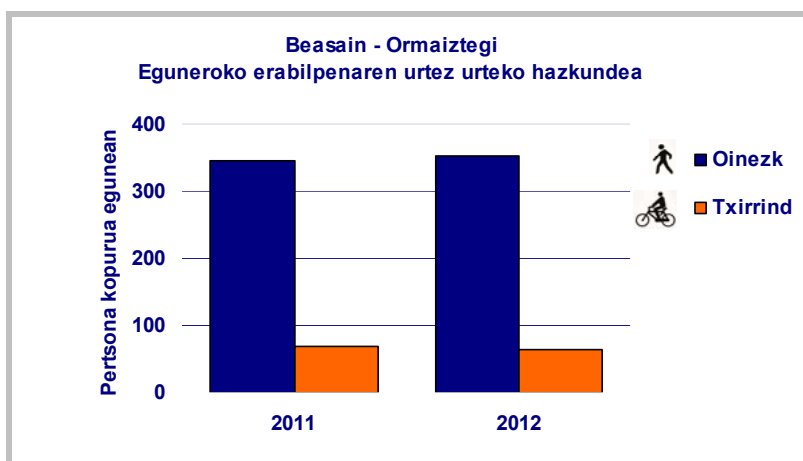


Bide honek 3 km ditu. Beasaingo Loinatz auzotik abiatu eta herri bereko Salbatore auzoan amaitzen da, Ormaiztegiko herrigunearekin bat egin baino lehentxeago. Tarte batzuk bereziak dira, eta beste batzuk partekatu egiten dituzte txirrindulari eta oinezkoek. Balio erlatiboetan, lanerako erabilera handiena duen sareko bidea da, txirrindulari langile eta oinezko langile askok bideak zeharkatzen dituen poligonoetara joateko erabiltzen dutelarik. Bestalde, Salbatore auzoko txirrindulari askok bere eguneroko zereginetarako ere erabiltzen du.

Azken behaketetan sumatu denez eguneroko txirrindulari asko ez dira erregistratuak izaten ari, bizikleta bidetik joan beharrean errepidetik doazelako tarte batez, horrela azpiko pasabide batek suposatzen duen malda ekidinez (hain zuzen kontagailua ezarrita dagoen tartean).

- 151.000 bidaiak 2012ko urtean (2011rekiko % 1 igo da).
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 15 dira (2011ean baino puntu bat gutxiago), eta % 85, berriz, oinez eginak.
- Oinezko kopurua % 2 igo da, txirrindulariarena, berriz % 6 jaitsi da.
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 15 dira, eta % 85, berriz, oinez eginak.
- Nahitaezko mugikortasunarekin lotutako bizikleta bidezko joan-etorriak % 82 izan ziren (% 56 lanak eraginda eta % 26 gestioek eraginda).
- Nahitaezko mugikortasunarekin lotutako oinezko joan-etorriak % 94 izan ziren.





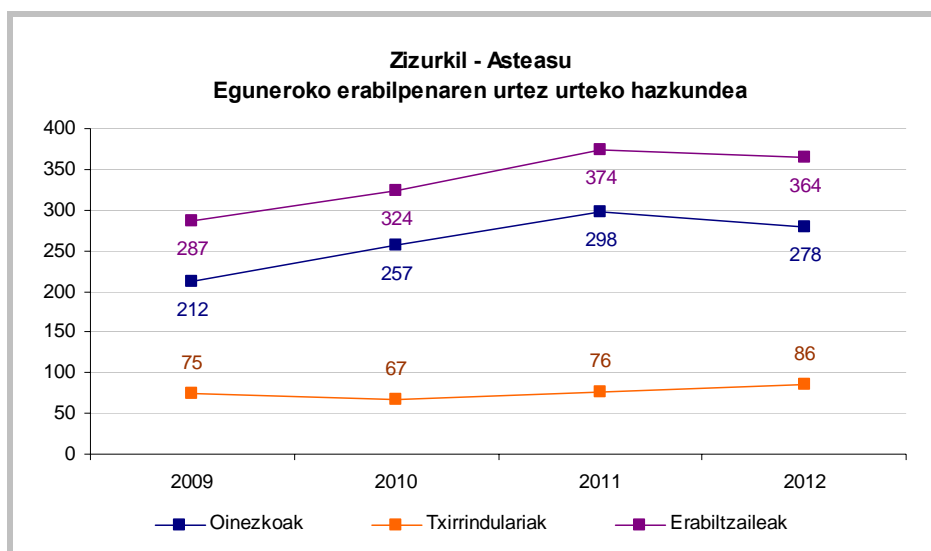
5.12. ZIZURKIL - ASTEASU

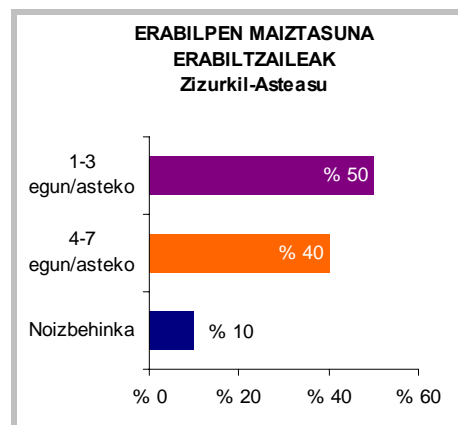
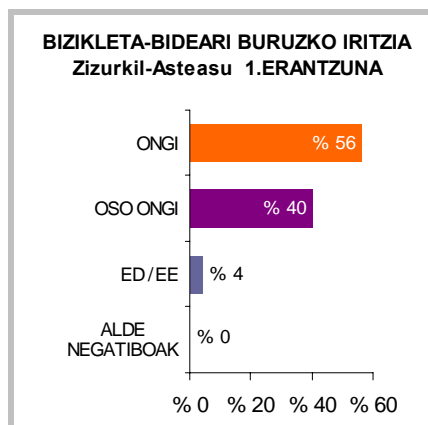
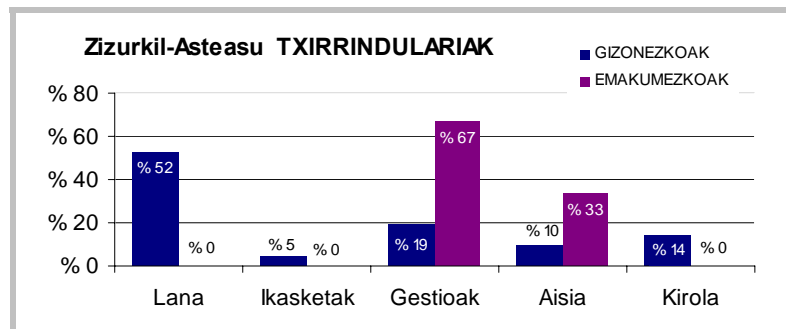
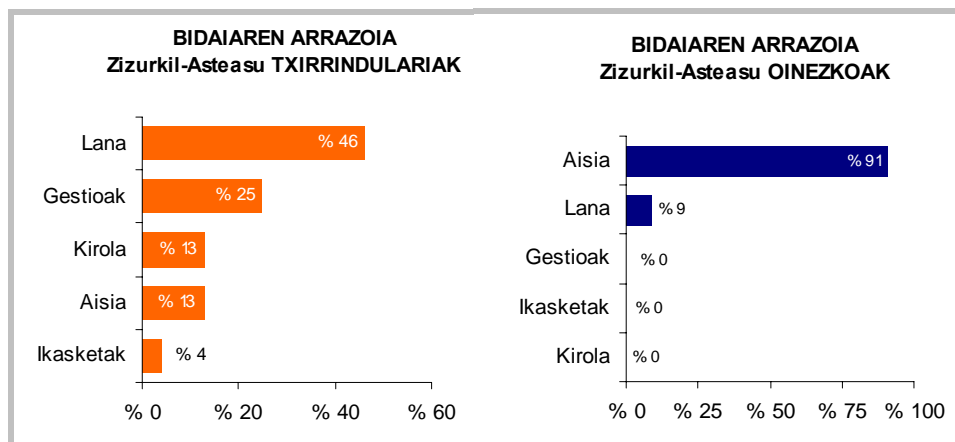
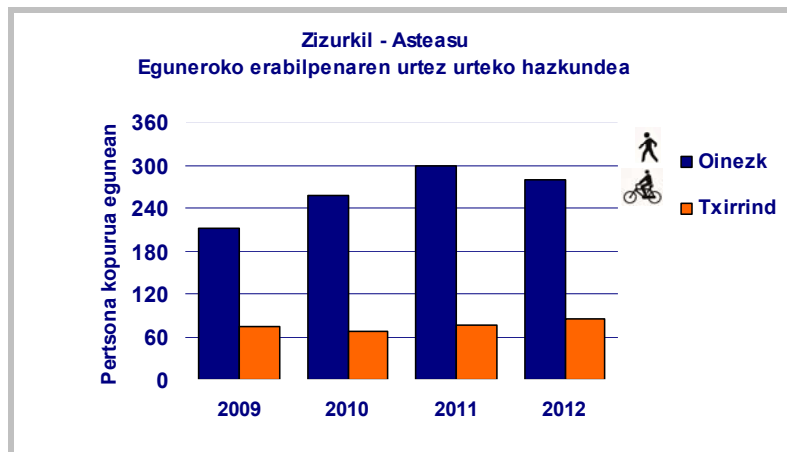


Bide honek, bere 3 km-ko ibilbidearekin, Elbarrenako (Zizurkil) eta Asteasuko herriguneak lotzen ditu, udalerrri bietako industrialdeak eta era berean paseorako oso erakarpen handikoak diren zonak zeharkatzen dituela. Egunean 365 erabiltzaile ditu, batez beste, eta erabilera bokazio nagusia laketekoa da oinezkoen kasuan, eta lanera joatea txirrindularien artean.

Bide honi ibaitik hurbileko erdibideko tarte berri bat gehitu zaio 2012an zehar, hobekuntza handia suposatuz lehen zegoen inguru malkartsu bat ekidin duen neurrian. Horrela txirrindulari kopuruaren goiera garrantzitsua izan da.

- 133.000 bidaiak 2012ko urtean, 2011koan baino 3.000 gutxiago (% 2ko jaitsiera).
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 24 dira (2011ean baino 4 puntu gehiago), eta % 76, berriz, oinez eginak.
- Oinezko kopurua % 6 jaitsi da, txirrindulariarena, berriz % 13 igo da.
- Nahitaezko mugikortasunarekin lotutako bizikleta bidezko joan-etorriak % 75 izan ziren (2011ean baino 5 puntu gehiago).
- Nahitaezko mugikortasunarekin lotutako oinezko joan-etorriak % 9 izan ziren.





5.13. ENDARLATSA

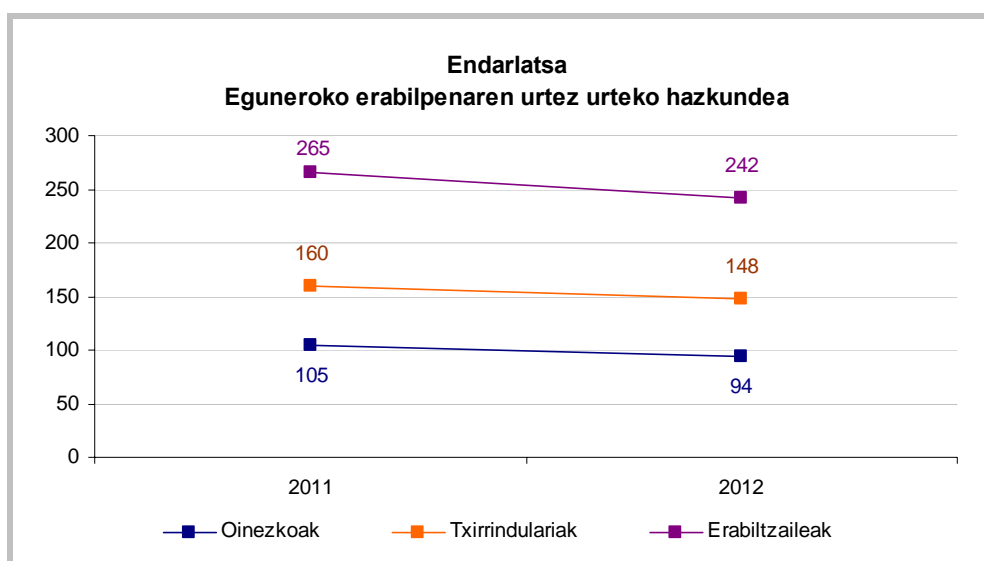


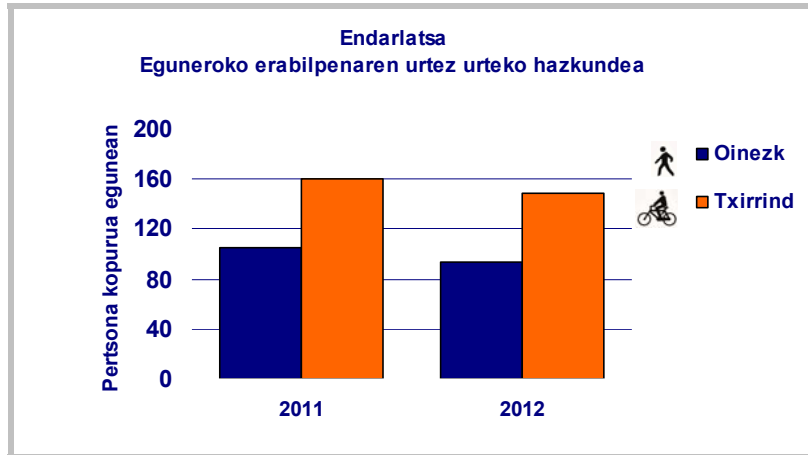
Guztira 6,2 km egiten dituen bide hau Irundik abiatzen da, Bidasoa ibaiaren ertzean gora, Endarlatsako parajeraino; hemen lotu egiten zaio Nafarroako Foru Komunitateko bide berdeen sareari. Laketerako erabilera da nagusi, eta banaketa modalean txirrindulari portzentaje handiena ematen duen bidea da, oinezkoen portzentajetik nahiko gora dago eta. Egunean 240 erabiltzaile ditu batez beste, azpimarratzekoa delarik asteburuetan bikoiztu egiten direla lanegunetako erabilera kopuruak.

Txosten honen 2.4. atalean aipatzen den moduan, 2012an izandako eguraldi okerragoaren eragina aisialdiko erabilera duten bideetan izan da handien, bide honek jasandako erabileraren jaitsiera azalduz.

Hendaiarekin lotzera jo behar luke, hain zuzen horrela funtsezko tarte bat osatzearen Eurovelo europar bizikleta sarearen barnean. Irungo hirigunearekiko lotura egiteko dago; beraz, bideak oso potentzial handia du oraindik, erabileraren hazkundera begira.

- 89.000 bidaiak 2012ko urtean.
- 2011 urtearekiko erabilera orokorraren % 9ko jaitsiera izan da.
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 61 dira, eta % 39, berriz, oinez eginak.
- Asteburuetan bikoiztu egiten da bai bizikleta bai oinezko erabilera.





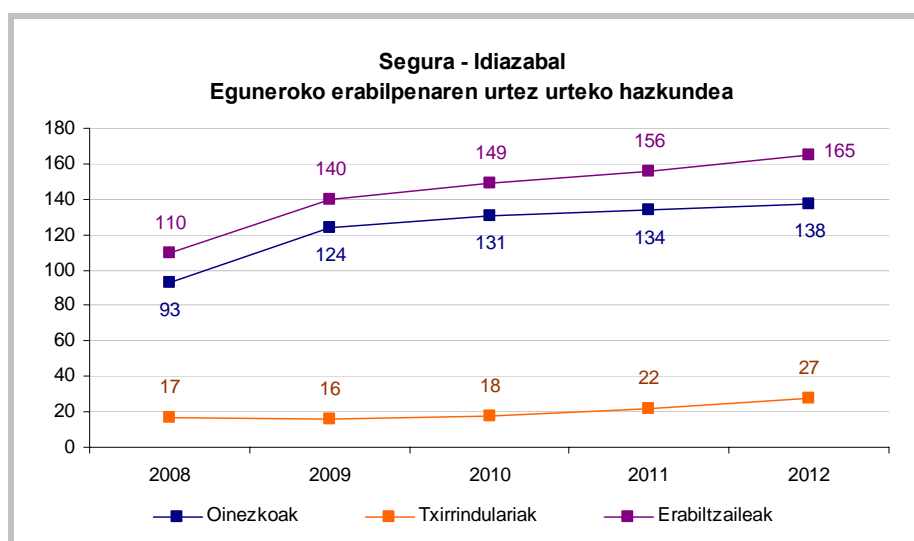
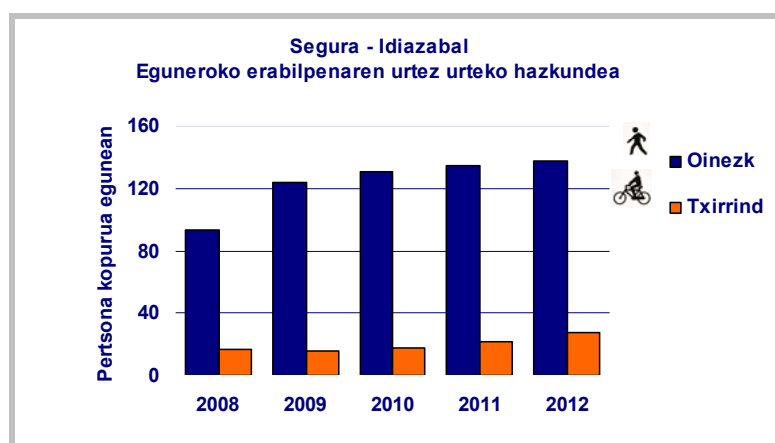
5.14. SEGURA - IDIAZABAL



2,3 km-ko bide honek, egunean 165 erabiltzaile biltzen ditu batez beste. Sareko erabilera datu absolutu baxuenetakoak izanik, 2012an bi moduetan igoera izan duen bide bakarra da, agian 2011n amaitutako Segura - Zegama loturaren erakarpen efektuarengatik (Segurako Madurako pasealeku berriak ere lagunduta).

Asteburuetan gehiago erabiltzen da, eta nagusiki paseorako eta ariketa giteko izaten da.

- 60.000 bidaiak 2012ko urtean, 2011koan baino 3.000 gehiago.
- Urtean % 6ko hazkundera 2011ko urtearekiko, erabilera orokorrean (% 2ko hazkundera oinezkoengan, eta % 25eko hazkundera bizikletetan).
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 16 dira (2011ean baino 2 puntu gehiago), eta % 84, berriz, oinez eginak.



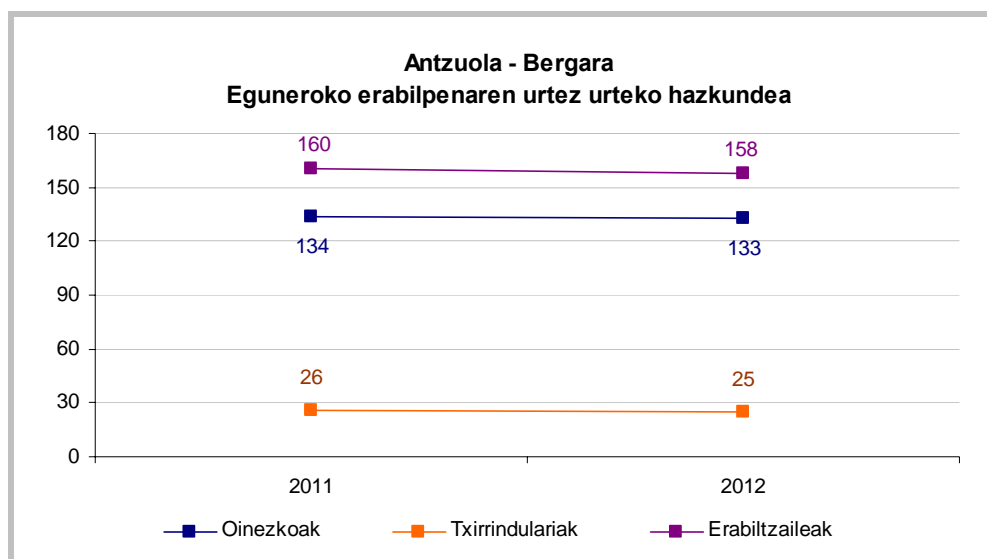
5.15. ANTZUOLA - BERGARA

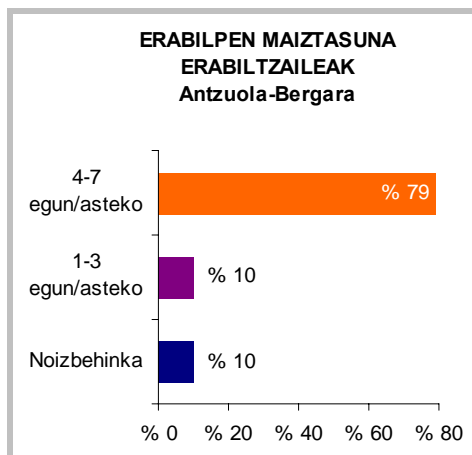
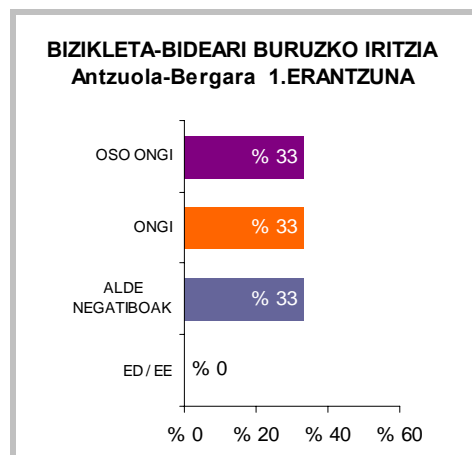
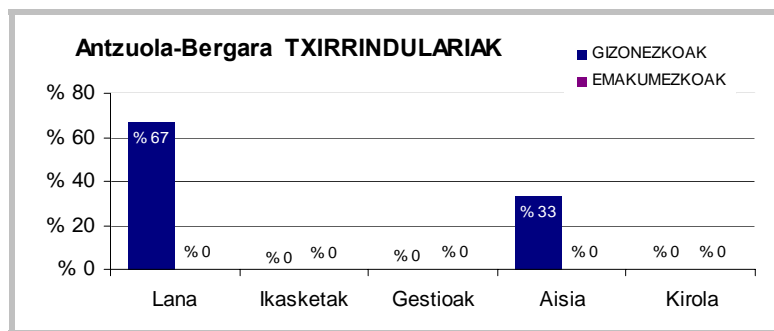
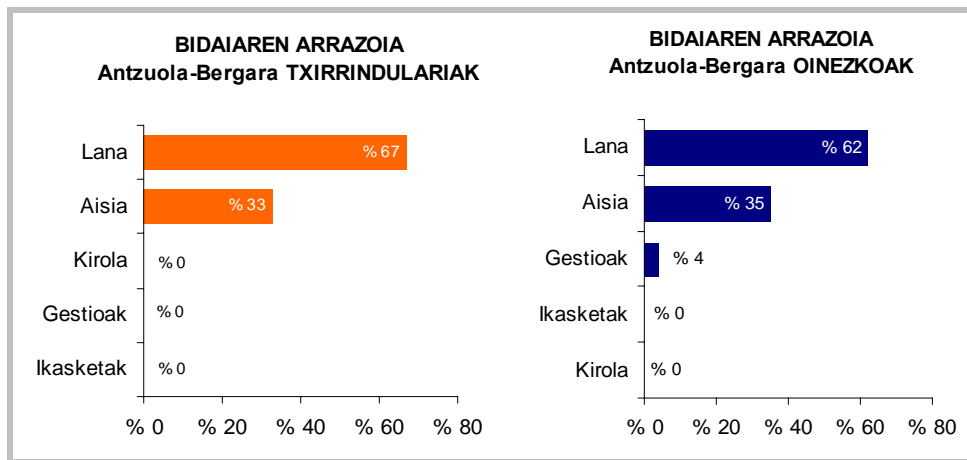
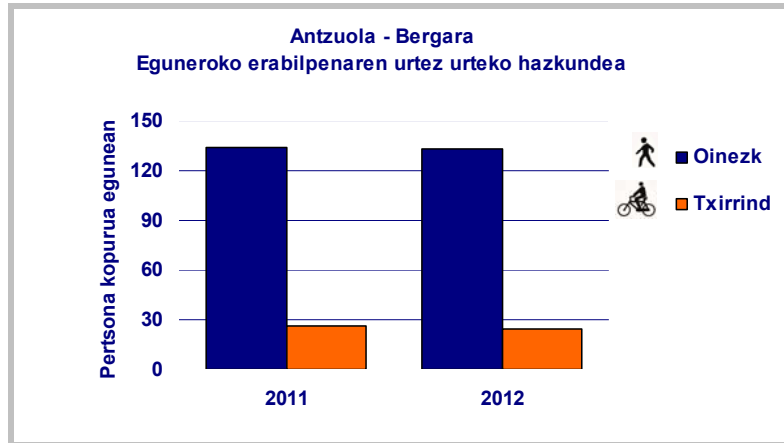


Bide honek 1,5 km ditu, eta Antzuolako herrigunea eta Matz Errekako industrialdea lotzen ditu; Antzuolako hainbat oinezko eta txirrindulari joaten dira bertara egunero lanera. Bideak Antzuola eta Bergara arteko mugaraino, Uzarraga auzoraino, segitzen du. Ibilgailu motordunekin partekatzen den tarte bat dauka, eta beste bat motorrik gabekoentzat, txirrindulariek eta oinezkoek batera erabiltzen duten bat alegia. Gaur egun asfaltatzeko eta argiztatzeko dagoen tarte baten bidez Bergarako herrigunearekin lotzea falta

da. Erabilera nagusia oinezkoa da, baina bizikletak ere gero eta presentzia handiagoa du. Oso erabilera ildo erregularrak ditu, eta zeharo finkatutako erabilera maiztasunak ikusten dira, bai nahitaezko mugikortasunari bai laketeko edo paseorako erabilerari dagokienez. Astegunetan asteburuetan baino askoz gehiago erabiltzen da.

- 58.000 bidaiak 2012ko urtean (% 1eko jaitsiera 2011 urtearekiko).
- Moduen arteko banaketa: bizikletaz egindako bidaiak % 16 dira, eta % 84, berriz, oinez eginak (2011ko portzentaje berberak).
- Oinezko bidaien % 62 eta bizikleta bidaien % 67 lanak eragindakoak dira.
- Asteburuetan erabilera guztia erdira jaisten da.





5.16. SEGURA – ZEGAMA



Bide honek 3,2 km luze ditu eta Idiazabaldik datorren eta Segura zeharkatzen duen bidari jarraitasuna ematen dio Zegamaraino. Kontagailua 2012ko martxoan jarri zenez 9 hilabetetako datuak besterik ez ditugu. Epe horretan batez beste egunean 137 erabiltzaile izan zituen, zeinetatik % 78 oinez egin ziren eta % 22 bizikletaz.

SEGURA-ZEGAMA

EGUNEROKO ERABILPENA

	Oinezkoak	Txirrindulariak	Erabiltzaileak
2012	107	30	137



5.17. AÑORGA – ERREKALDE



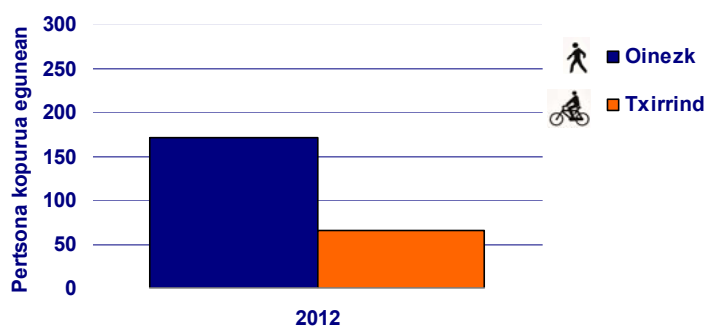
Bide honek 3 km luze ditu eta Donostiako Añorga Txiki auzoa eta Errekalde auzoak elkar lotzen ditu Añorga zaharra zeharkatuz. Kontagailua 2012ko azaroan jarri zenez urte honi dagokion hilabete bakarreko datuak ditugu. Epe horretan batez beste egunean 241 joan etorri zenbatu ziren, zeinetatik % 73 oinez eta % 27 bizikletaz egin ziren.

AÑORGA-ERREKALDE

EGUNEROKO ERABILPENA

	Oinezkoak	Txirindulariak	Erabiltzaileak
2012	171	65	236

Añorga - Errekalde
Eguneroko erabilpenarena 2012



6. ONDORIOAK

- 2012ko urtean aurreko urteetan izandako **erabiltzaileen igoera** etengabea **eten egin da**, oinezkoen eta bizikleten jaitsiera arinak gertatuz. Eguraldiak izan zezakeen efektuaz haratago, azken urteetan izandako erabileraren hainbesteko hazkuntza ondoren, **naturalizat** har daiteke etendura hau, hipotesi hau gehienbat oinezkoen taldeari egokitu ahal zaiolarik. Izan ere, askoz gehiago hedatzeko potentzialtasuna duen bizikletaren erabileraren eboluzioa desberdina izan baita.
- 2012an **nahitaezko hiriarteko motorizatu gabeko bidai kopurua eta portzentajeak nabarmen hazi da**. Honek aditzera ematen du **Gipuzkoako Foru Bizikleta Bide Sareak hiriarteko mugikortasun jasangarrian dagoeneko jokatzen duen paper garrantzitsua**. Zenbaki gordinetan oinezko nahitaezko bidaien pisua txirrindulariena baino handiagoa izateak (nahiz eta portzentajeen txikiagoa izan) argi uzten du sareak **oinetzko derrigorrezko mugikortasuna sustatzen jokatzen duen papera**, oinezko paseorako eta aisialdirako duen garrantzi handiaz haratago.
- 2012ko eguraldia 2011koarekiko okerragoa izan arren bizikleta kopurua ia bere horretan mantendu da, **nahitaezko bizikleta bidaien kopurua eta pisu erlatiboa handitu** den bitartean. Honek aditzera ematen du hiriartean zein hiribarnean **garraibide honen hedatze prozesua etenik gabe jarraitzen duela**. Hau azaltzeko arrazoiaren artean krisialdia, erregaiaren prezioaren igoera eta hazten doan hiritar kontzientzia aipa ditzakegu.
- Teorikoki Foru Bizikleta Bide Sareak Gipuzkoa osoko hiriarteko **bizikleta bidezko bidaien erdia hartzeak**, sare honek **hiriarteko bizikleta mugikortasuna ahalbidetzean jokatzen duen paper garrantzitsua** nabarmentzen du (are azpimarragarriagoa sarearen zati handi bat egin gabe dagoela kontutan hartuta).
- Hiriarteko bizikleta erabilpen indize handienak txirrindularientzako udal azpiegitura duten udalerriekin erlazionatuta** daude. Honek bizikletaren erabileraren sustapenean **udalen barne sareen garapenak** duen eragina nabarmentzen du.
- Eguneroko txirrindularien proportzioa (lana, ikasketak edo gestioak arrazoia dutenak) emakumezkoen artean gizonezkoen artean baino handiagoa izateak alde batetik, txirrindularien artean emakumeen proportzioa era garrantzitsuan hazi izanak bestetik, eta txirrindulari berrien proportzioa emakumeengan handiagoa izateak azkenik, aditzera ematen dute **emakumea bizikleta garraibide gisa hedatzeko jokatzen ari den papera**.
- 2012ko erabileraren eta inkestaren datuek, berriro ere, agerian uzten dute Gipuzkoan motorrik gabeko hiriarteko bide azpiegituratan inbertitzeak gizarte, ekonomi eta ingurumen aldetik eskaintzen duen eta handituz doan errentagarritasuna.

7. Galdeketaren metodologia

Gipuzkoako foru bizikleta bide sareak erabilerari dagozkion oso ezaugarri ezberdinak dituzten zatiz osatuta dago. Horrela, bi bizikleta bide mota nagusi ezberdinu daitezke: alde batetik eguneroko edo derrigor egin beharreko joan etorriak egiteko proportzio esanguratsuan erabiltzen diren bideak; eta bestetik soilik edo ia soilik aisialdirako erabiltzen direnak. 2012an (eta 2011n) inkesta bidezko azterketa aipatutako lehen taldean sartzen diren bizikleta bideetan erdiratu da.

Orain arteko laginaren eskuraketan, erabiltzaileen artean, txirrindulariak izan dira lehenetsi eta sakonkiago aztertu direnak, eta hauen artean eguneroko txirrindulariak. lehenik eta behin oinezkoen erabileraren ezaugarriak oso homogeneoak zirela suposatu delako orain arte, eta bigarrenik, printzipioz sarea txirrindulariei zerbitzua emateko pentsatuta zegoelako, nahiz eta aisialdiko txirrindulariei eta mota guztietako oinezkoei ere zuzenduta egon.

Denera 538 inkesta egin ziren, 8 bidetan banatuta, horietatik 345 txirrindulariei zegokien eta 193 oinezkoei. Inkesta guztiak maiatzaren 25etik hasita ekainaren 21a bitartean, 7:30ak eta 19:30ak artean egin dira.

Inkestak eguraldi txarra ez dagoen egunetan egiteko irizpidea jarraitu da. Inkestaren laginaren adierazgarritasun maila altua lortzeko inkestatzaile baten bidez egun oso batean zehar lor daitekeen ahalik eta lagin zabalena eskuratu da, batez ere txirrindulariei dagokienez.

Emaitzak doitze aldera batetik, eta emaitzak kontrastatze aldera bestetik, beste bi informazio iturri erabili dira: alde batetik bide sarean instalatuta dauden oinezkoen eta bizikleten kontagailuen datuak; eta bestetik inkestak egin izan diren denbora epe berdinean egindako erabiltzaileen eskuzko kontaktak (hauek inkestaren laginaren emaitzekin alderatzeko egiten dira, igarotako oinezko eta txirrindulari guztiak zenbatuz sexua ezberdinduz eta txirrindulari motak ere ezberdinduz).

Emaitzek bizikleta bide bakoitzaren benetako erabilerarekiko izan behar duten proportzionaltasuna mantentze aldera, lortutako lagina zuzenketa faktore batzuk aplikatuta doitu dira.

8. Erabilitako galdetegia

Sexua/Sexo

GIZONEZKOA/HOMBRE
EMAKUMEZKOA/MUJER

Garraiomodua/Modo de transporte

TXIRRINDULARIA/CICLISTA
OINEZKOA/PEATÓN

A. BI MODUENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS PARA AMBOS MODOS

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

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

2. Batez ere, zergatik erabiltzen duzu bidegorria, zer eragin positibo suposatzen dizu? (Garrantziaren arabera ordenatu) / Principalmente por qué lo utiliza ¿Qué efecto positivo principal le aporta? (Ordenar por importancia)

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

3. Zenbateko maiztasunez erabiltzen duzu? / ¿Con qué frecuencia lo utilizas?

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

B. TXIRRINDULARIENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS SOLO PARA CICLISTAS

4. Bidegorri hau existitu aurretik bizikleta erabiltzen al zenuen? ¿Utilizaba la bicicleta antes de existir este bidegorri?

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

5. Zer iruditzen zaizu bidegorri hau? ¿Qué opinión te merece esta vía ciclista?

C. EGUNEROKO TXIRRINDULARIENTZAKO GALDERAK / PREGUNTAS PARA CICLISTAS COTIDIANOS

6. Autorik al duzu? ¿Tiene acceso al coche?

01. Bai
02. Ez

7. Bidegorririk ez balego, nola egingo zenuke bidea? ¿Cómo realizaría el recorrido en el caso de no existir esta vía?

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

9. Kontagailu automatikoen ezaugarriak

Bizikleta bide sareko 16 ibilbideetan zehar bi kontagailu mota (oinezkoena eta txirrindulariena) integratuta dituen sistema dago instalatuta. Kontagailu hauen ezaugarri nagusiak honakoak dira:

Oinezkoen kontagailua

Zelula piro-elektrokoa erabiltzen du tenperaturaren aldaketa antzemanaz gero oinezkoak automatikoki zenbatzeko. Sistemak bizikleta igarotzen den unean oinezkoen kontagailua inhibitu egiten du, bizikleta oinezkoa balitz bezala zenbatua ez izateko.

Txirrindularien kontagailua

Lur azpian instalatutako kobrezko kable batzuk bizikletaren gurpilen erradioak detektatu eta ondorioz txirrindularia detektatu egiten du, gero transdukzio bidez seinalea elektromagnetiko hori seinale digitalera bihurtuz.