



Mugikortasuna Movilidad



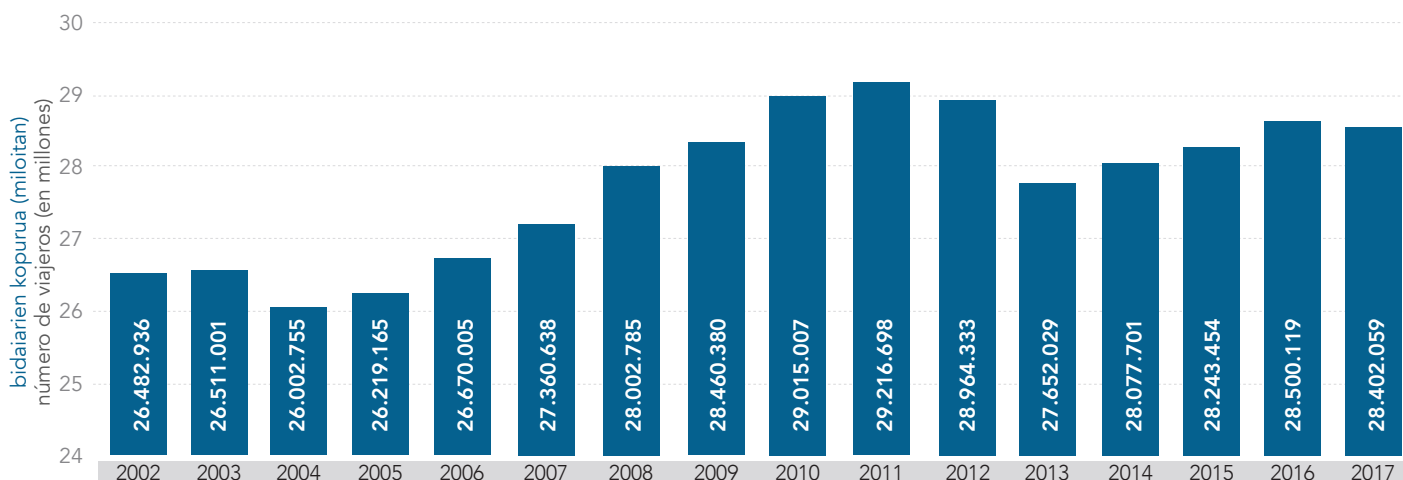
23. Hiri barruko garraio publikoaren erabilera

DonostiaBus autobusetan urtero egiten den bidaia kopuruan izandako urteko bariazioa ematen digu adierazle honek, eta goranzko joera lortzea da helburua.

23. Uso de transporte público interno

Este indicador refleja la variación anual en el número de viajes que se realizan cada año en los autobuses de DonostiaBus, siendo la tendencia deseable el aumento.

Bidai kopurua 2017an Número de viajes en 2017	(a)	Bidai kopurua 2016an Número de viajes en 2016	(b)
$\left(\left(\frac{a}{b} \right) \cdot 100 \right) - 100$			
Urteko bariazio-tasa: % -0,34		Tasa de variación anual: - 0,34 %	



Iturria: DBus. Fuente: DBus.

2017. urtean bidaia-kopurua 28 milioi gainera mantentzen da, 2016ean baino zertxobait gutxiago, % 0,34. 2005. urteaz geroztik bidaia-kopurua, urteko batez bestean, % 2 hazten ari zen, 2010. eta 2011. urteetan 29 milioi bidaiatik gora eginez. 2012. eta 2013. urteetan Dbus-eko bidaia-kopurua jaitsi egin zen; harezkerok, goranzko joera apala antzeman daiteke, 2017. urtean berriro geldiarazten dena. 28 Amara-Ospitaleak, 13 Altza eta 5 Benta Berri hiru linea hauek izan dute bidaiari-kopuru handiena aurten ere.

Krisi ekonomikoaren eraginez hiriko garraio publikoaren erabilera hainbat hiritan sumatutako jaitsieraz gain, aldi horretan Dbus-en bidaia-kopuruaren jaitsieraren arrazoi "estruturaltakoak" honakoak lirateke: alde batetik, 2012. urtearen bukaeran Intxaurren eta Herreran Euskotrenek

En 2017 se sigue por encima de los 28 millones de viajes, con un ligero descenso del 0,34 % con respecto a 2016. Desde 2005 el número de viajes venía aumentando en un 2 % como promedio anual, superando en 2010 y 2011 los 29 millones de viajes, pero en 2012 y 2013 el número de viajes de Dbus descendió, observándose desde entonces un ligero incremento que vuelve a frenarse en 2017. Un año más, las líneas 28 Amara-Ospitaleak, 13 Altza y 5 Benta-Berri han sido las tres líneas con el mayor número de viajes.

Además del descenso general en el uso del transporte público urbano debido a la crisis económica que de modo generalizado se produjo en muchas ciudades, las razones "estructurales" del descenso observado en el número de viajes en Dbus en ese periodo pueden encontrarse en

jarri dituen estazio berriak, eta bestetik, 2013ko martxotik aurrera, Gipuzkoako garraio publikoen tarifa batuera gertatu da; guzti honek bidaiarien lekualdatzea eragin du. 2016. urtearekin alderatuta egon den jaitsierari dagokionez, kontuan izan behar da 2017an lanegun bat gutxiago egon zela (2016 bisurtea izan bait zen) eta jaiegunak bat gehiago izan zirela larunbat kopuruaren kaltetan eta, gainera, Astiñeneko zubia- ren itxieraren ondorioz bidaiak galdu zirela.

2017an, dBus txartela bitartez erabili duten pertsonen % 67a emakumezkoa izanda eta % 33a gizonezkoa.

2017an zehar, Donosti barruan hiriarteko autobusetan eta Euskotrenen egindako bidaiak 3.360.548 izan dira; honela, hirian garraio publikoan egindako bidaia-kopurua 31.762.607 izan da, 2016. urtean baino % 0,7 gehiago. Donostiako biztanle bakoitzak batez beste 172 bidaia egin ditu urtean hiri barruko garraioan.

la entrada en funcionamiento, a finales de 2012, de las nuevas estaciones de Euskotren en Intxaurren y Herrera, y en la integración tarifaria de los medios de transporte público de Gipuzkoa, establecida a partir de marzo de 2013, observándose un traspaso de viajeros. Por lo que se refiere al descenso de viajes anuales respecto a 2016, ha de considerarse que en 2017 hubo un día laborable menos (2016 fue bissesto) y un festivo más en detrimento de un sábado menos y, además, se ha producido una pérdida de viajes debido al cierre del puente de Astiñene.

En 2017 el 67 % de las personas usuarias de dBus a través de tarjeta han sido mujeres y el 33 % hombres.

Durante 2017, se registraron un total de 3.360.548 viajes dentro de San Sebastián en autobuses interurbanos y en Euskotren; así, el número total de viajes realizados en la ciudad en el conjunto de medios de transporte público ha alcanzado la cifra de 31.762.607, que viene a suponer un incremento del 0,7 % respecto a 2016. Cada habitante donostiarra ha realizado de media 172 viajes anuales en transporte urbano.

Jatorria eta norakoa udalerriko geltokietan dituzten bidaiak Lurraldebus eta Euskotrenen Viajes con origen-destino en paradas o estaciones del municipio con LurraldeBus y Euskotren

	2014	2015	2016	2017
Lurralde Bus	1.144.352	1.327.887	1.319.388	1.246.509
EuskoTren	1.610.274	1.577.969	1.710.523	2.114.039
Guztikoa Total	2.754.626	2.905.856	3.029.911	3.360.548

Iturria: DBus; Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza. Fuente: DBus; Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa.



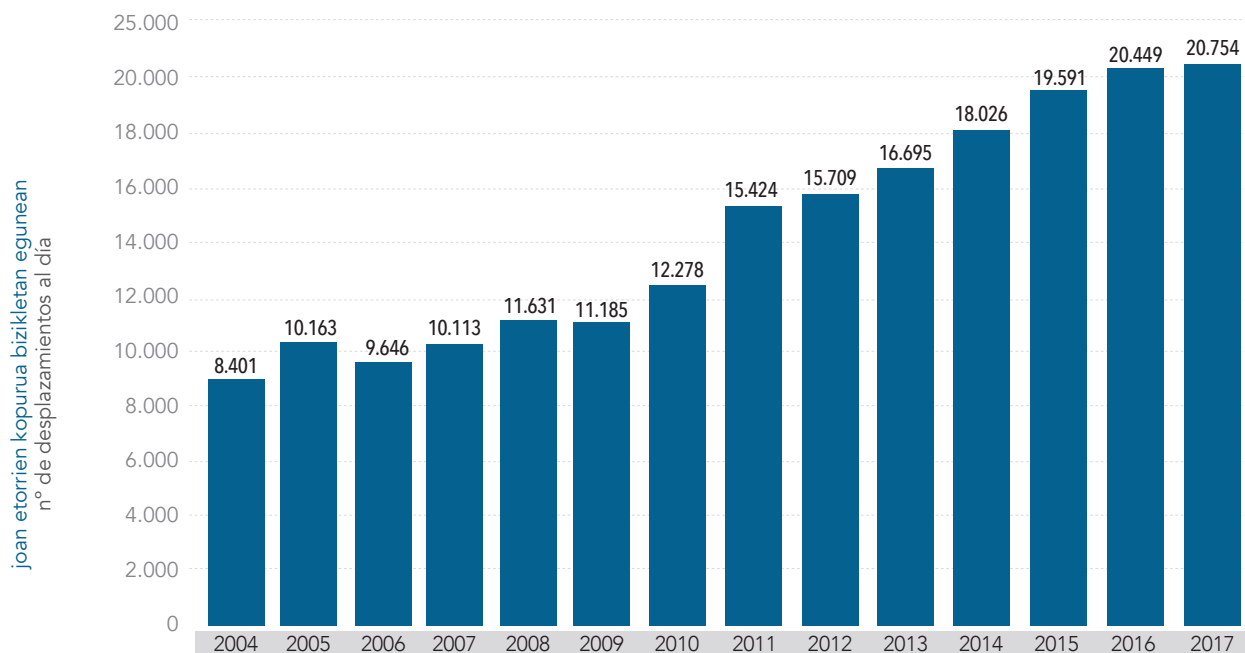
24. Bizikletaren erabilera

Hiriko puntu ezberdinetan egiten den txirrindularien zenbake- ta elektronikoaren ondorioz kalkulaturako eguneko batez- bestearen arabera zenbatutako txirrindulari kopuruaren urte arteko bariazioa islatzen du adierazleak; goranzko joera lortzea da helburua.

24. Uso de la bicicleta

El indicador refleja la variación interanual del número de ciclistas computados a partir de la media diaria estimada como resultado del conteo electrónico de ciclistas que se realiza en diferentes puntos de la ciudad, siendo la tendencia deseable el aumento.

Joan-etorrien eguneko batezbestekoa 2017an (a) Media diaria de desplazamientos en 2017	Joan-etorrien eguneko batezbestekoa 2016ean (b) Media diaria de desplazamientos en 2016
$\left(\left(\frac{a}{b} \right) \cdot 100 \right) - 100$	
Urteko bariazio-tasa: % 1	Tasa de variación anual: 1 %



Iturria: Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentua; Biziletaren Behatokia. Fuente: Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián; Observatorio de la Bicicleta.

Apiriletik urrira bitartean egindako txirrindulari zenbaketa-
ren arabera, hirian egunero izaten diren joan-etorriak, batez
beste, 20.754 dira. Txirrindularien joan-etorriak % 1 areagotu
egin dira 2016. urtearekin alderatuz. Azken urteetako datuak
kontuan hartuta, txirrindularitza bideko mugikortasunaren
sendotzea hauteman daiteke, erabileran gorako joera due-
larik. Bizikleta erabiltzaileen inguruan ikuste kontaketa bitar-
tez lortutako datuek adieraztera ematen dute emakumeak
bizikleta erabiltzen duten % 39 direla, gizonezkoak, berriz,
% 61.

Según el conteo de ciclistas realizado a lo largo de los meses
de abril a octubre, son 20.754 la media de los desplazamien-
tos que diariamente se producen en la ciudad, un aumento
del 1 % en los desplazamientos ciclistas con respecto a 2016.
Teniendo en cuenta los datos de los últimos años, se aprecia
una consolidación de la movilidad ciclista con una tendencia
creciente a su uso. Los datos que se han venido obteniendo
del número de mujeres que se desplazan en bicicleta indi-
can que vienen a representar el 39 %, siendo los hombres el
61 % del total de ciclistas observados en los conteos visuales
realizados.



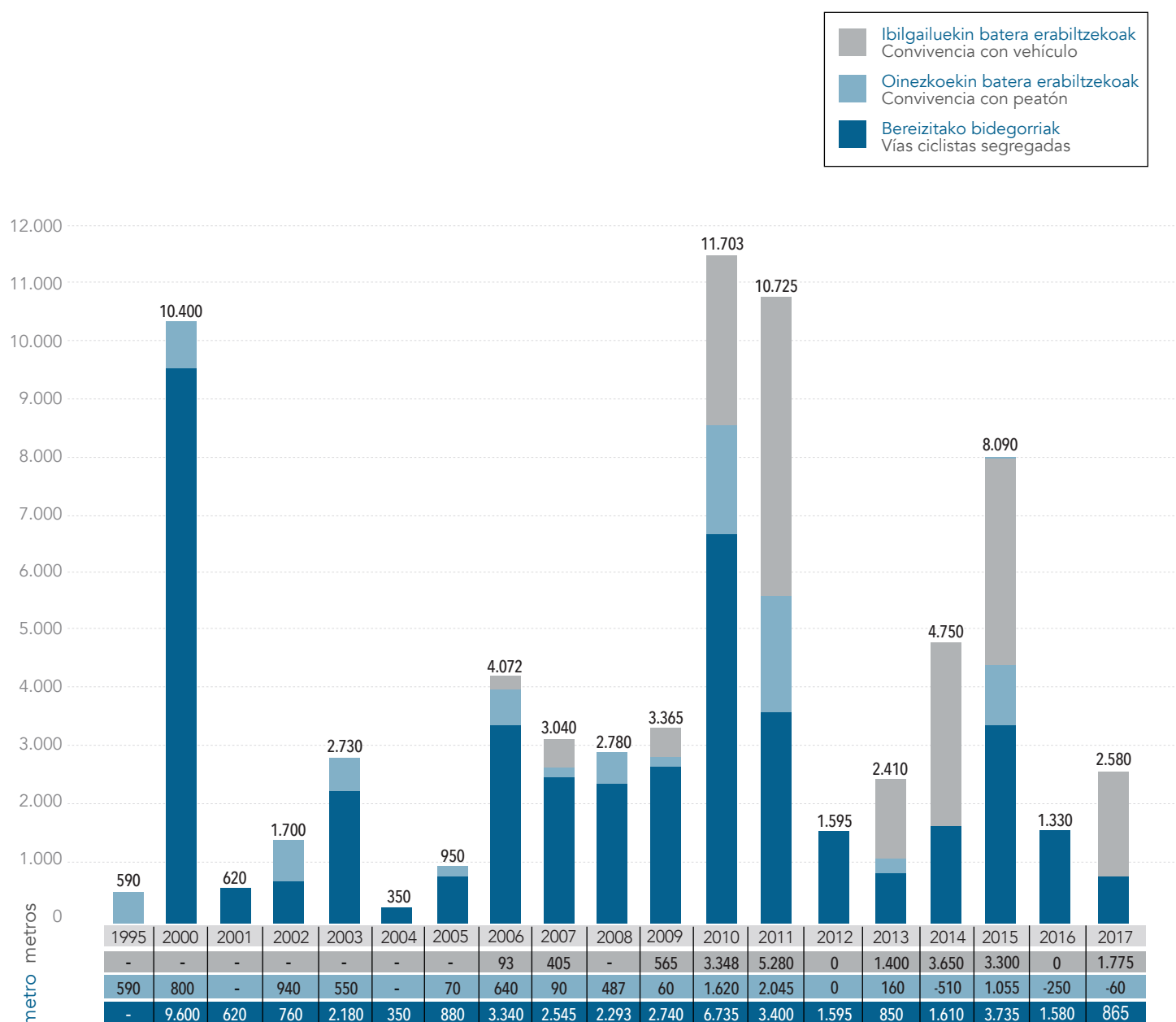
25. Bidegorri Sarearen luzera eta tipologia

Bizikletan ibiltzeko prestatutako bideen luzerak urte baten
barruan izandako bariazioa azaltzen du adierazle honek, eta
horretarako, bizikletan edo patinetan ibiltzeko berezita dau-
denak, oinezkoekin batera erabil daitezkeen bidegorriak eta
ibilgailu motordunekin batera 30 Eremuetan erabil daitez-
keen bidegorriak hartzen dira kontuan. Goranzko joera lor-
tzea da helburua.

25. Longitud y tipología de la red ciclista

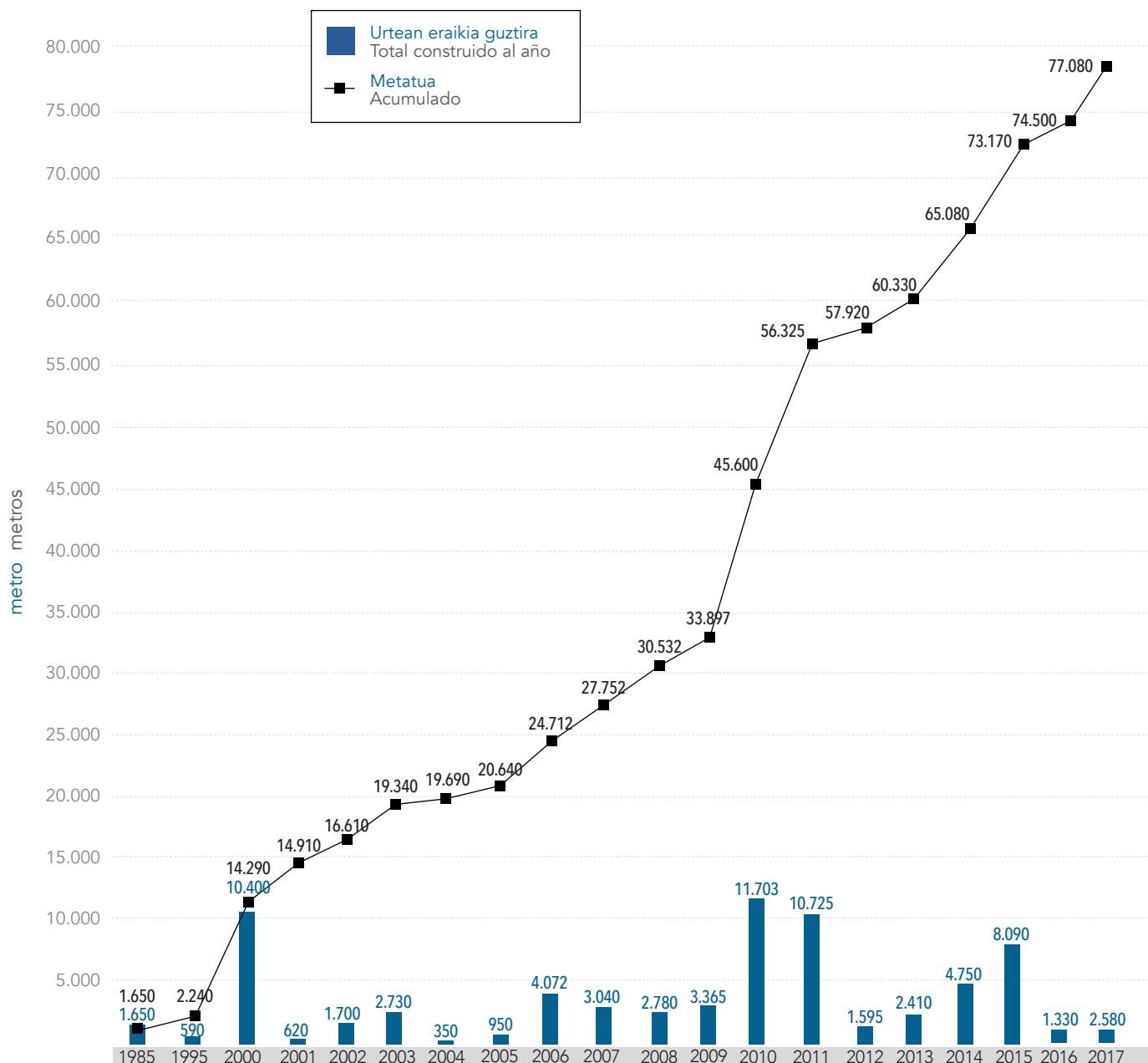
Este indicador refleja la variación anual de la longitud de los
viales habilitados para la circulación de bicicletas, teniendo
en cuenta aquellos que son segregados para la circulación
en bicicleta o patín, los viales ciclistas en convivencia con el
peatón y los viales ciclistas en convivencia con vehículos mo-
torizados en Zonas 30. La tendencia deseable es el aumento.

2017an bidegorri-sareak metatutako metro kopurua (a) Número de metros acumulados de red ciclista en 2017	2016ean bidegorri-sareak metatutako metro kopurua (b) Número de metros acumulados de red ciclista en 2016
$\left(\left(\frac{a}{b} \right) \cdot 100 \right) - 100$	
Urteko bariazio-tasa: % 3	Tasa de variación anual: 3 %



2017. urtean zehar, txirindularientzat egokitutako bideen 2.580 metro egin dira. 865 metro bereizitako bidegorriak dira eta 1.775 metro ibilgailuekin batera erabiltzekoak. Txirindulariak ere ibili daitezkeen oinezkoek lehentasuna duten guzuetan, ordea, 60 metro kendu dira.

Durante 2017, se han ejecutado 2.580 metros más de vial acondicionado para la circulación ciclista. Se han ejecutado 865 metros de vías ciclistas segregadas y 1.775 metros de convivencia con vehículo, mientras que se suprimen 60 metros correspondientes a tramos de preferencia peatonal.



Iturria: Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentua; Bizikletaren Behatokia.
 Fuente: Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián; Observatorio de la Bicicleta.

Txirrindulariak segurtasunez ibiltzeko bereizitako bideek guztizko luzeraren % 63 hartzen dute, oinezko eta txirrindularientzako bide-tarteek % 11 eta txirrindulari eta ibilgailu motordunen bideek % 26 hartzen dute, pixkanaka handitzen doan bide mota.

Las vías segregadas para el tránsito seguro de ciclistas representan el 63 % de la longitud viaria, los tramos en los que se circula en convivencia con el peatón suponen el 11 % y las vías de convivencia con vehículos motorizados alcanzan un 26 %, un espacio que se va incrementando paulatinamente.



26. Motorizazio-indizea

Trakzio Mekanikoko Ibilgailuen Zergan alta emanda dauden ibilgailu motordunen kopuruaren eta biztanle kopuruaren arteko erlazioa azaltzen du adierazle honek, 1.000 biztanleko ibilgailu kopuruaren bidez adieraziaz; beheranzko joera lortzea da helburua. Ondorengo ibilgailu motak hartzen dira kontuan: autoak, autobusak, kamioiak, traktoreak, motozikletak eta ziklomotorrak.

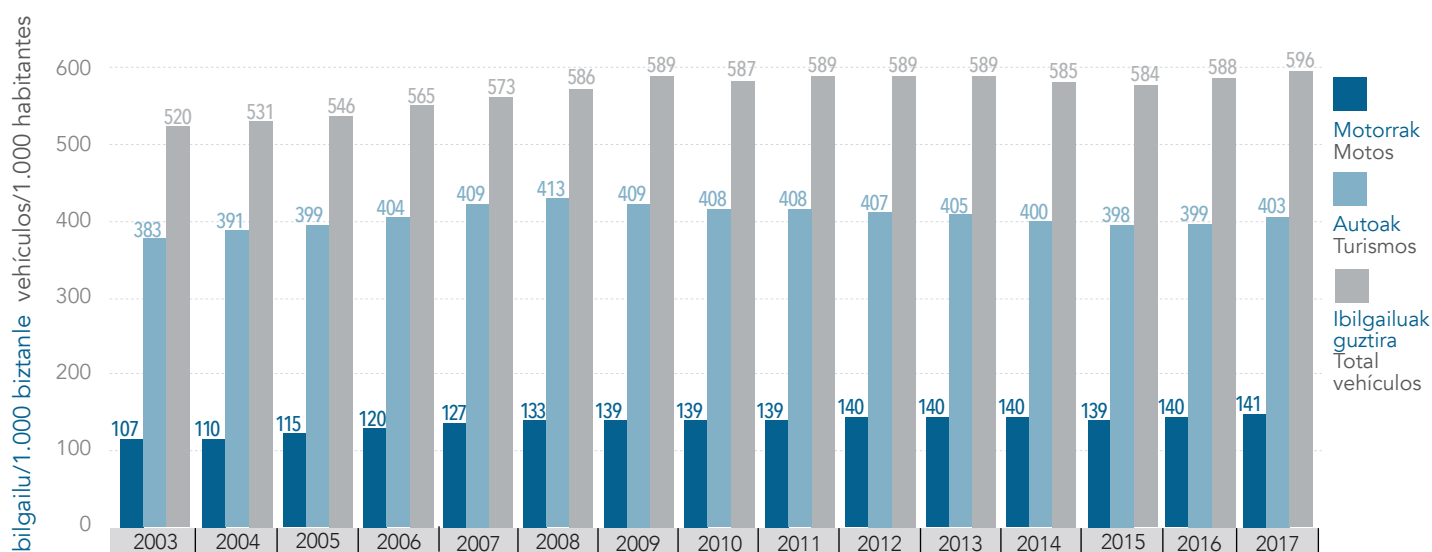
26. Índice de motorización

Este indicador recoge la relación entre el número de vehículos motorizados dados de alta en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica y el número de habitantes, expresado en vehículos por cada 1.000 habitantes, siendo la tendencia deseable la disminución. Se tienen en cuenta las siguientes tipologías de vehículos: turismos, autobuses, camiones, tractores, motocicleta y ciclomotores.

Auto kopurua Nº de turismos	(a)=75.218	Biztanle kopurua Nº de habitantes	(b)=186.667
$(\frac{a}{b}) \cdot 1.000$			
Motorizazio-indizea: 403 auto/1.000 biztanle		Índice de motorización: 403 turismos/1.000 habitantes	

Motor kopurua Nº de motos	(a)= 26.285	Biztanle kopurua Nº de habitantes	(b)=186.667
$(\frac{a}{b}) \cdot 1.000$			
Motorizazio-indizea: 141 motor/1.000 biztanle		Índice de motorización: 141 motos/1.000 habitantes	

Ibilgaiu kopuru osoa Nº total de vehículos	(a)= 111.216	Biztanle kopurua Nº de habitantes	(b)=186.667
$(\frac{a}{b}) \cdot 1.000$			
Motorizazio-indizea: 596 ibilgailu/1.000 biztanle		Índice de motorización: 596 vehículos/1.000 habitantes	



Iturria: Finantza Zuzendaritza. Zerga Ikuskaritza. Donostiako Udala.
Fuente: Dirección Financiera. Inspección Tributaria. Ayuntamiento de San Sebastián.

Autoen motorizazio-indizeak, beherakada gertatu den elkarren segidako zazpi urte eta gero, 2016. urtean joera eten eta autoen motorizazio-indizeak gora egin zuen, eta gora egin du ere 2017an, % 0,94. Ziklomotorren indizeak gora egin du baita ere, % 0,64 2016. urtearekiko. Autobus, kamioi eta traktoreen matrikulazioek gora egin dute ere (% 6,57), eta ondorioz, motorizazio-indizeak gora egin du bigarren aldiz 2013. urteaz geroztik, % 1.33 2016. urtearekiko. Motorizazio-indize guztiak nahiko egonkor mantendu dira 2009 eta 2013 urteen artean, ekonomiaren atzerapen denbora-tartearen aldi berea, 2014. eta 2015. urteetan % 0,6 eta % 0,14 behera egin duelarik hurrenez hurren.

El índice de motorización de turismos, tras siete años consecutivos de disminución, se rompe la tendencia y aumenta en 2016, circunstancia que se repite en 2017, con un incremento del 0,94 %. Crece, asimismo, el índice de ciclomotores, 0,64 % con respecto a 2016. Unido al incremento en las matriculaciones de autobuses, camiones y tractores (6,57 %), el índice de motorización global aumenta por segunda vez desde 2013, un 1,33 % respecto a 2016. Los índices de motorización se han mantenido prácticamente estables durante el periodo de recesión económica que fue entre 2009 y 2013, dándose incluso una disminución en 2014 y 2015, del 0,6 % y 0,14 % respectivamente.



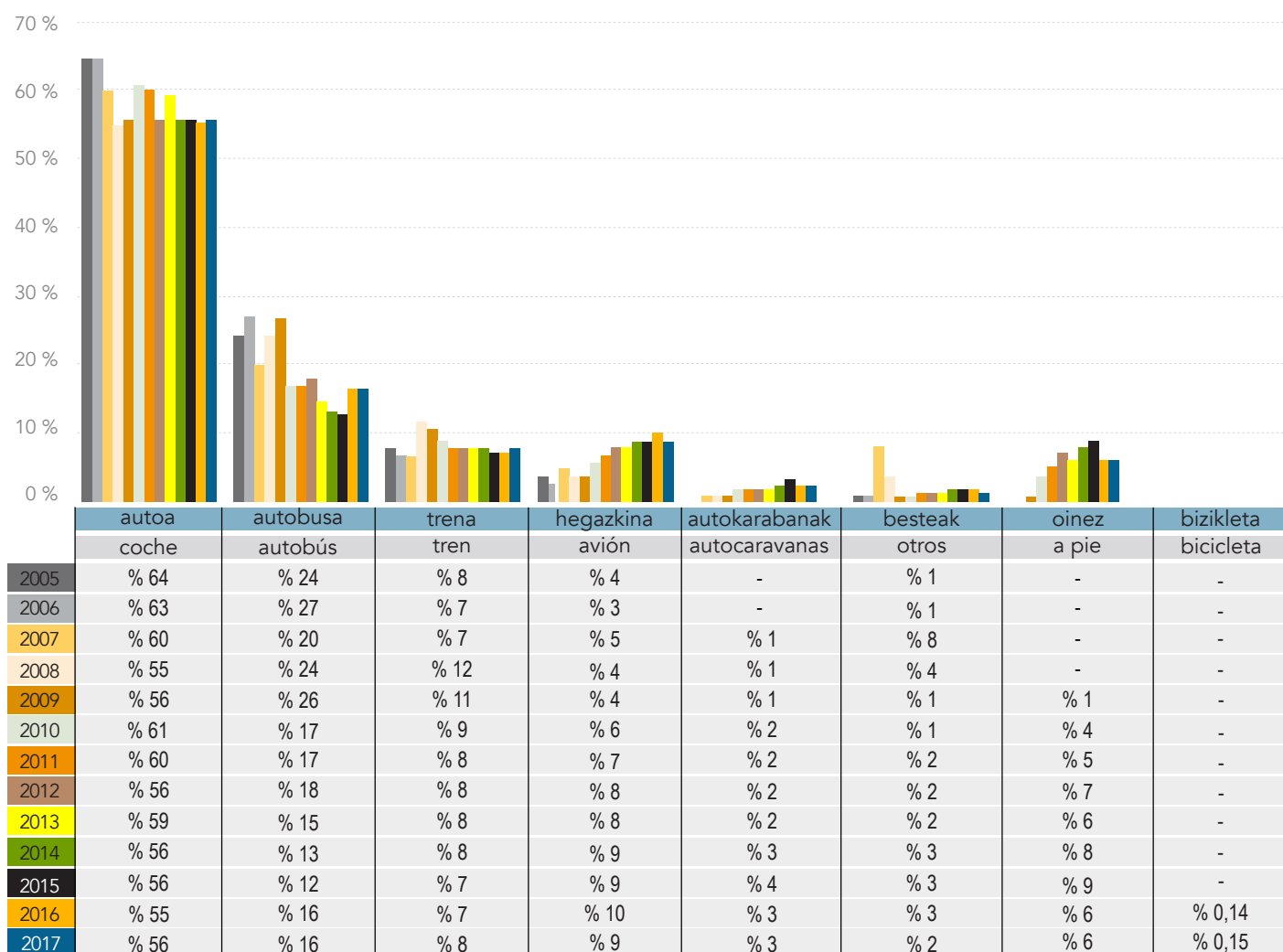
27. SSTurismoaren erabiltzaileak hirira iristeko moduak

SSTurismok egindako inkesta kontuan izanik, Donostiara iristeko erabilitako moduen banaketa, ehunekotan. SSTurismoren Turismo Bulegoak bisitariei egiten dien inkesta baten bitartez jasotzen da adierazle honi buruzko informazioa, eta joera gisa, ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea eta garraio publikoa eta ez-motorduna areagotzea da helburua.

27. Modalidad de acceso a la ciudad por los usuarios de SSTurismo

Distribución porcentual de la tipología de accesos a San Sebastián según encuesta realizada a quienes visitan la Oficina de Turismo de SSTurismo, siendo la tendencia deseable la disminución del uso del vehículo privado y el aumento del transporte público y no motorizado.

Autoz iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en coche	(a) = 76.112
Autobusez iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en autobús	(b) = 21.561
Trenez iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en tren	(c) = 10.466
Hegazkinez iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en avión	(d) = 11.936
Autokarabanaz iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en autocaravana	(e) = 4.495
Beste garraiobide batzuetan iristen diren bisita-kopurua: itsasontzia, etab. Número de visitantes que acceden en otros medios: barco, etc.	(f) = 2.352
Oinez iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden a pie	(g) = 7.742
Bizikletaz iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en bicicleta	(h) = 209
Iristeko moduari buruzko inkesta erantzun dioten bisitari guztien kopurua Número total de visitantes que responden a la encuesta de modalidad de acceso	(i) = 134.873
(iristeko modu bakoitzerako)	$(\frac{a}{i}) \cdot 100$ (para cada tipología de acceso)



Iturria: SSTurismo. Fuente: SSTurismo.

2005. eta 2008. urte bitartean, mailaz maila baina poliki-poliki jaisten ari zen ibilgailu motordun pribatua zetozen turista-kopurua. 2009. urtean, ordea, joera hori eten eta, 2010, 2011 eta 2013 urteetan heltzeko modu hau % 59aren gaitetik kokatzen da. 2014. urtean heltzeko modu hau portzentajezko hiru puntu behera egiten du, eta ordundik antzeko zifretan dago, 2017. urtean hirira ibilgailu motordun pribatua etortzen den turista-kopurua % 56 izanik. Trenz hiltzen den turista-tasak gora egin du, hegazkinez iristen den bisitari kopurua berdin mantentzen delarik. Autobusez datozen turisten kasuan, 2010ean hasitako beheranzko joera nabarmena 2016an eten eta heltzeko modu hau % 2,60 igotzen da 2017an, gutzitzaoren % 16a lortuaz.

Jasotako inkesten arabera, emakumeek gehiago erabiltzen dute trena edo autobusa, gizonezkoen artean, gehiengoak motordun ibilgailu pribatua erabiltzen dute, ordea. Gainontzeko iristeko moduetan, sexu arteko erabilera desberdintasunak txikiagoak dira.

Entre 2005 y 2008, el acceso de los turistas en vehículo privado motorizado a la ciudad descendía progresiva pero lentamente. En 2009 se rompe esa tendencia, y en 2010, 2011 y 2013 este modo de acceso se coloca por encima del 59 %. En 2014 vuelve a disminuir este modo de acceso en tres puntos porcentuales, y se mantiene en cifras parecidas desde entonces, representando un 56 % en 2017 el porcentaje de turistas que acceden a la ciudad en coche. Se incrementa la tasa de turistas que llega en tren, mientras que se mantiene en las mismas proporciones el número de turistas que llega en avión. En 2016 se rompe la tendencia al descenso observado desde 2010 de quienes utilizan el autobús, aumentando en 2017 este modo de acceso, un 2,60 %, representando el 16 % el número de turistas que llega en autobús.

Según las encuestas recogidas, son más las mujeres que utilizan el tren o autobús, mientras que entre los hombres son mayoría los que acceden en vehículo privado motorizado. En el resto de las tipologías de acceso las diferencias de uso por sexo son menores.



Atzerritik geroz eta gehiago etortzen diren turistentzat hegazkina da gurera iristeko modurik erabiliena. Estatutik etortzen diren pertsonentzat, berriz, autobusa da garraio-bide nagusia. Azken horien bisitek beherantz egin dute krisi ekonomiko garaian. Bisitari mota horrek zehaztu dezake aipaturiko bi garraio-bide horien erabilera handiagoa edo txikiagoa, besteak beste.

El avión es el medio más utilizado por los turistas extranjeros, cada vez más presentes en la ciudad, mientras que el autobús es un medio más utilizado por las personas que se desplazan de otras zonas del estado, cuyas visitas han disminuido durante el periodo de crisis económica. Esta tipología de visitantes es una de las causas que pueden estar determinando el mayor o menor uso de estos dos medios de transporte.

MUGIKORTASUN BERTIKALA MENDIXKAK DITUEN HIRIAN

Badira hainbat urte, Donostian, irisgarritasun-arazoei erantzuteko mugikortasun bertikaleko elementu mekanikoak eraikitzen hasi zirela –igogailuak, funikularrak edo eskaile-ra mekanikoak-. Mugikortasun iraunkorraren ikuspuntutik, sistema horiek, oinezkoen eta bizikleta eta garraio publiko bidezko joan-etorrien elementu osagarri moduan ulertzen dira. Izan ere, beren ezaugarriak kontuan harturik, autobus eta trenen eskaintzaren garraio publiko kolektibo osagarria direla esan daiteke. Zentzu horretan, Udalak, garraio publiko bertikalaren sare garrantzitsua osatu du irisgarritasun zaila duten hiriko gunek askotan, eta horrek inbertsio ekonomiko handia eskatu du. Zailtasun motorrak dituzten pertsonen eta, oro har, herritarren bizi-kalitatea hobetu da, intermodalitatea eta irisgarritasuna lagunduz. Elementu horiek oso harrera ona izan dute eta, gaur egun, auzo altuetako edo arkitektura-oztopoak dituzten auzoetako bizilagun askoren eskaria da.

Testuinguru horretan, 2017an, Garraio Bertikalaren Gida Plana egin zen. Plan horrekin eskaerak ordenatu dira, eta garraio horiek eragingo duten gastua kontuan hartzeaz gainera, gizarteari ekarriko dien onura ere aintzat hartu da. Horrela, giza mugikortasun-sistema hirian hobetu egingo da, oinezko eta txirrindularien joan-etorria erraztuko da hiriko gunek bakoitzean eta guneen artean, mugikortasuna sortzen duten espazioak ere (trakzio-zentroak) kontuan hartuko dira, hala nola, garraio publikoa, osasun-etxeak, ikasketa-zentroak... eta horrekin batera, espazio horiekin lotura duten pertsonak ere bai: adin txikikoak, adineko pertsonak, etb.

Planak horrelako ekintzaren bat egiteko premia duten hamabost bat leku antzeman ditu. Horietako gehienetan igogailua, arrapala edo eskaile-ra mekanikoak jartzeko moduko hainbat kokaleku dituzte. Adibidez, Berion hiru puntu adierazi dira, beste horrenbeste Seminarioaren inguruan, bi Lugaritzen, bost Heriz pasealekuan, bat Añorga Txikin, beste bat Aldapetan, bi San Roken, sei Ulian, beste horrenbeste Egian, bi Loiolan, hiru Mirakruz Gainan, hamar Altzan, hiru Bera Beran, zazpi Intxaurren eta bi Zuatzun. Guztira, hiriko 56 puntu dituzte mugikortasun-arazoak eskaile-ra edo irisgarritasun txarraren ondorioz.

Planak, kokaleku ezberdinak aukeratzeko orduan, kontuan izan ditu gunetako desnibela, bertan bizi diren adineko pertsonen portzentajea, biztanle-dentsitatea, oinezkoen zirkulazioa eragiten duten zentroak, garraio publikoa, garraio bertikala, aparkalekuak eta txirrindularientzat ibilbideak. Lehenetsunak ezartzeko prozesu parte-hartzaile bat egin da auzoetako bizilagunekin.

Aurten, Udalak, Morlans eta Aiete arteko igogailua (bi milioi euro) eta Larratxo Altzako kaskoarekin lotuko duena (1,7 milioi euro) egiteko asmoa dauka. Morlans-ekoari dagokio-

MOVILIDAD VERTICAL EN UNA CIUDAD DE COLINAS

La construcción de elementos mecánicos de movilidad vertical –ascensores, funiculares o escaleras mecánicas- para dar respuesta a problemas de accesibilidad es una solución que se viene implantando en la ciudad desde hace años. Desde la óptica de la movilidad sostenible, estos sistemas se comprenden como elementos de apoyo a los desplazamientos peatonales, a la bicicleta y al transporte público. De hecho, sus características permiten concebirlos como medios de transporte público colectivo que complementan la oferta existente de autobuses y ferrocarriles. En este sentido, el Ayuntamiento ha logrado desarrollar una importante red de transporte público vertical en muchas de las zonas de difícil acceso de la ciudad que ha supuesto una fuerte inversión económica. Con ello se ha conseguido mejorar la calidad de vida tanto de las personas con dificultades motoras como de la población en general, favoreciendo la intermodalidad y la accesibilidad. Tal ha sido la acogida de estos elementos que, a día de hoy, es un reclamo generalizado por personas residentes en barrios altos o con barreras arquitectónicas.

En este contexto, en 2017 se ha elaborado un Plan Director de Transporte Vertical (PDTV) que ha permitido ordenar las peticiones existentes, atendiendo no únicamente al costo que supondrán, sino también fundamentado en el beneficio social que generarán. De esta forma, el sistema de movilidad humana en la ciudad mejorará, facilitando el flujo de peatones y ciclistas en cada zona y entre zonas de la ciudad, atendiendo también a los centros o espacios generadores de movilidad (centros tractores) como transporte público, centros de salud, centros de estudios, etc. y a su vez el colectivo de personas asociadas a los mismos como menores, personas de tercera edad, etc.

El Plan detecta una quincena de lugares en los que se contempla la necesidad de llevar a cabo algún tipo de actuación. En la mayor parte de ellos hay distintas ubicaciones en las que se podría instalar un ascensor, una rampa o unas escaleras mecánicas. Por ejemplo, hay tres puntos señalados en Berio, otros tres en la zona del Seminario, dos en Lugaritz, cinco en el paseo de Hériz, uno en Añorga Txiki, uno en Aldapeta, dos en San Roke, seis en Ulia, otros seis en Egia, dos en Loiola, tres en el Alto de Miracruz, diez en Altza, tres en Bera Bera, siete en Intxaurren y dos Zuatzu. En total, son 56 puntos concretos de la ciudad en los que la movilidad está comprometida por escaleras o lugares de mal acceso.

El Plan ha seleccionado las diferentes ubicaciones teniendo en cuenta el desnivel de las zonas, el porcentaje de personas mayores que residen en ellas, la densidad de habitantes, los centros generadores de tránsito peatonal, el transporte público, el transporte vertical, el aparcamiento y los itinerarios ciclistas. Para la priorización de las actuaciones se ha desarrollado un proceso participativo con las personas de los barrios afectados.

nez, bi elementu daude aurreikusita. Alde batetik, igogailu inklinatu bat eraikitzen ari dira, Morlans-etik Melodira igoko dena, eta, bestetik, igogailu bertikal bat, Pio Baroja paseoa Aietekoarekin lotzeko, auzoan egingo den anbulatorioaren parean. Biek dute aurrekontu-partida.

Ondorengo taulan ikus daitezke guneak, aztertutako irizpide ugarien arabera premia handienetik txikienera ordenaturik. Gune bakoitzean gainditu beharreko kota-diferentzia eta instalatu beharreko elementu-kopurua. Elementu guztiak igogailuak dira Ulia salbu, non arrapala bat ere badago.

Este año, el Ayuntamiento tiene entre manos la ejecución del ascensor entre Morlans y Aiete (dos millones de euros), así como el que unirá Larratxo con el casco de Altza (1,7 millones de euros). En el caso de Morlans, la actuación prevista consta de dos elementos. Por una parte se está instalando un ascensor inclinado que subirá desde Morlans hasta Melodi y, por otra, un elevador vertical, que unirá el paseo de Pio Baroja con el de Aiete, frente al futuro ambulatorio del barrio. Ambas actuaciones cuentan con sus partidas presupuestarias.

En la tabla se muestran las zonas ordenadas de mayor a menor necesidad según los múltiples criterios analizados. Se recogen también la diferencia de cota a salvar en cada zona y el número de elementos a instalar. Todos los elementos son ascensores salvo el nº 8, Ulia, que incluye además una rampa.

Postua Posición	Elementu mekanikoen zerrenda lehenetsia Lista priorizada de elementos mecánicos	Puntazioa Puntuación	Elementu bertikal kop. Nº de elementos verticales	Elementu mekanikoen gainditu beharreko kota-diferentzia Diferencia de cota a salvar por los elementos mecánicos
1	Heriz	3,88	4	45 m
2	Altza-Eskalantegi	3,25	2	30 m
3	Arriola	3,24	3	75 m
4	Altza-Herrera/Larratxo	3,13	2	60 m
5	Lugaritz	3,11	1	38 m
6	Añorgatziki	3,09	1	14 m
7	Egia-Konkorrenea	3,02	2	39 m
8	Ulia	3,02	2	10 + 22 m
9	Egia-Virge/Amet	3,02	1	6 m
10	Berio	2,99	2	41 m
11	Aizkorri	2,97	1	28 m
12	Loiola	2,95	2	25 m
13	Egia-Aldakoenea	2,95	3	45 m
14	Berabera	2,90	3	55 m
15	San Roque	2,88	1	20 m
16	Intxaurrondo Mons-Zara	2,81	1	15 m
17	Alto Miracruz-San Antonio	2,81	1	25 m
18	Intxaurrondo Zubi-Zara	2,78	1	20 m
19	Intxaurrondo Marrutxipi	2,76	2	25 m
20	Altza-Oleta	2,66	3	45 m
21	Altza-Casa Nao	2,65	1	11 m
22	Egia-Jaialai	2,63	1	35 m
23	Alto Miracruz- Luis Pradera	2,59	1	18 m
24	Egia-Aldapa	2,31	1	24 m
25	Miraconcha	2,15	1	39 m
26	Zuatzu	2,06	1	20 m