



**DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA**

**OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN**

DONOSTIAKO BIZIKLETAREN BEHATOKIA

2019-2020ko MEMORIA



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA
OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

**DONOSTIAKO BIZIKLETAREN BEHATOKIA
2019-2020ko MEMORIA
2021eko azaroa**

Koordinatzaileak:

Leire Sarobe Txopeitia
Fermin Echarte Peña
Manu Gonzalez Baragaña

Idazketa:

Manu Gonzalez Baragaña

Lankideak:

Josu Garcia Aragon
Susana Basterra
Igor Gonzalez
Eluska Renedo
Loreto Sola





AURKIBIDEA

1.- AURKEZPENA	04
2.- BIZIKLETAREN BEHATOKIAREN HELBURUAK	05
3.- BIZIKLETA MUGIKORTASUNA HIRIAN	05
3.1.- Herritarren komunikazio kanalak	05
3.2.- Bizikleta bidezko mugikortasunaren adierazleak	07
3.3.- Bizikletaren erabilera mailen bilakaeraren jarraipena	18
3.4.- Bizikletak aparkatzeko azpiegiturak	18
3.5.- Bizikleta Erregistroa	19
3.6.- Ibilgailuen eta Oinezkoen Zirkulaziorako Ordenantza berriz begiratzea.	
Proposamenak	20



1.- AURKEZPENA

Dokumentu honen bidez, alde batetik, Donostiako Bizikletaren Behatokiak 2020an egin dituen lanen berri eman nahi dugu, eta, bestetik, bizikleta bidezko mugikortasunak horren berezia izan den urte horretan hirian izan duen bilakaeraren ezaugarri batzuk azaldu nahi ditugu; atera ahal izan ditugun datuen arabera, betiere, kontuan izan behar baitugu COVID 19ak ekarri duen pandemiak estutasun handia eragin duela osasun eta jendarteko bizimoduaren aldetik.

Pandemiak hasiera-hasieratik eragin ditu aldaketa handiak hiriko eta metropoliko mugikortasunean, eta izugarri urritu ditu desplazamenduak (baita pandemiaren aurretik baino % 90 baino gehiago ere itxialdiaren zenbait astetan). Horregatik, 2020. urteko bizikleta-mugikortasunaren azterketak, bereziki, aurreko urteetako datuak hartu behar ditu erreferentziatzat, eta ondorengo txostenetan aztertu haien bilakaera, hirian normalean izaten den mugikortasuna bere onera etortzen denean.

Bizikletaren Behatokia (BB) tresna bat da, Donostiako Udalaren eta Kalapie hiriko txirrindularien elkartearen artean sortua, eta duen helburua da hirian bizikletan ibiltzeko baldintzak izatea eta hobetzea. 2013an, hitzarmen bat sinatu zuten Udalak eta Cristina Enea Fundazioak, eta Cristina Eneak hartu zuen Bizikletaren Behatokia kudeatzea, eta Ingurumen Baliabideen Zentroan jarri zuten egoitza. Urtero berritzen da hitzarmena, eta, hala, fundazioak kasu egiten die herritarren eskariei eta gainerako komunikazioei, dela aurrez aurre, telefonoz edo webgunearen bidez.

BBren helburu nagusiak dira herritarren partaidetza kudeatu eta dinamizatzea, hiriko bizikleta erabileraren arloan; bizikleta bidezko mugikortasunaren eta garraiobide hori sustatzeko udalerrian egiten diren ekintzen jarraipena egitea; eta herritarrak bizikleta erabiltzera bultzatzeko ekintzak proposatzea edo egitea.

Txosten honetan, BBren helburuak eta izan dituen bitartekoak adieraziko ditugu, eta bizikletan mugitzeak izan duen bilakaeraren eta ezaugarrien gaineko datu batzuk eman eta egindako lanari buruzko gogoeta batzuk ere azalduko ditugu. Udalaren zerbitzu teknikoak, izan ere, urte honetan denean hiriaren mugikortasunean izan diren gorabehera eta aldaketa handiei kasu egiten ez eze, bi urte dramatzate mugikortasun seguruak eta Topoaren bide berria egiteak eskualdeko mugikortasuna estrategia eta egitura aldetik eraldatzeko hartutako erronkek eskatzen duten premiazko esku-hartzeetan buru-belarri sartuta. Era berean, lan handia egin dute beste bizikleta publiko sistema bat jartzeko ere, eta 2019ko abenduaren 11z geroztik martxan da hura.



2. BIZIKLETAREN BEHATOKIAREN HELBURUAK

BBa bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipen lanak egiteko tresna izateko sortu zen, eta hiru esku-hartze arlo nagusi zituen: herritarren keak eta iradokizunak kudeatzea eta bideratzea, bizikleta-mugikortasunaren jarraipena egitea eta bizikletaren erabilera garraibide gisa sustatzeko neurri berriak iradokitzea ere bai, ahal izanez gero. 2020an, ordea, izan dugun pandemiak eta konfinamenduak baldintzatu dute Bizikletaren Behatokiaren lan guztia.

3.- BIZIKLETA MUGIKORTASUNA HIRIAN

3.1.- Herritarren komunikazio kanalak

BBa jendeari ezagutarazteko eta hirian bizikletan ibiltze aldetik herritarren partaidetza bultzatzeko, etengabeko komunikazio bide batzuk dira herritarren eta behatokiaren artean. Aldi honetan bide telematikoak erabili dira gehien (webgunea, telefonoa eta posta elektronikoa). Cristina Eneako Ingurumen Baliabideen Zentroko bulegoan ez da nolana sartzerik izan, eta ekitaldirik ere ez da izan eta, beraz, ezta informazio-mahairik jartzeko modurik izan ere.

Cristina Enea Fundazioarekin hitzarmena egin zenean, haren atarian sartu zen behatokiaren orrialdea ere (<http://www.bizikletarenbehatokia.org>), eta egitura berri eta edukiak eguneratu ere egin ziren orduan han. Hala, Donostian bizikletan ibiltzearekin zerikusia duen edozein kea, kontsulta edo iradokizun jasotzeko modua ematen du webguneak.

Era berean, herritarrei informazioa emateko eginkizuna ere betetzen du, bizikletak hirian duen erabilerari loturiko informazioa. Besteak beste: BBren aldi behingo txostenak; hiriko bizikleta bideen sarea eta haren garapena; garraibide iraunkorren sustapenarekin zerikusia duten ekimenak, Udalarenak eta gizarte erakundeak; eta hirian bizikletaren erabilerarekin lotuta antolatzen diren jardura ludikoak eta sozialak.

2020ko urtarriletik abendura bitartean jaso eta sailkatutako eskariak direla eta, esan dezagun nabarmen murriztu direla: 48 izan dira guztira, 2019an baino gutxiago, 83 jakinarazpen erregistratu baitziren urte hartan (% 38 emakumeek egin dituzte).

Jasotako eskaerak eta iruzkinak aztertuta, gogoeta batzuk egin daitezke:

- 2020an bizikletan jende gehiago ibili bada ere gure hirian, dei gutxiago jaso dugu Behatokian (aurreko urteetan ere igartzen zen joera hori). Komenigarria litzateke herritarrentzako arreta-gune guztiak koordinatzea, herritarrek konfinamendu-aldi bizikletan ibiltzeaz eta egindako eskaerak eta osasun larrialdian pertsonen mugikortasunerako izandako egoera normalaz



kanpokoak zehatzago aztertzeko. Arreta-iturrien koordinazio hori etorkizunean kontuan izan beharreko gauza bat izan liteke.

- BBra iritsi diren eskaera eta iradokizunen % 30 Bizikleta Sarearekin lotuta daude, eta eskatzen dutena da beste bide edo lotura batzuk jartzeko, bideei kasu egiteko eta aparkaleku edo seinale gehiago jartzeko. Bizikletak uzteko aparkaleku gehiago jartzeko eskaerek behera egin dute, eta eskatutako batzuk, erdialdeko aparkalekuetan jartzeko izan dira.
- Bizikleta publikoaren mailegu-sistemaren ganean galdera eta kexa asko izan dira; aurreko urtean baino gehiago. 2020an izan diren galderarik eta eskaerarik gehienak beste geltoki batzuk jartzea eskatzeko izan dira, batez eta hiriaren goi aldeetako auzoetan, baita biztanle gutxiko auzoetan ere (Igeldon, Ulian, Altzan, Herreran eta Bidebietan, esate baterako). Aurreko urteen aldean, aurten ez da kalean utzitako bizikleten berri emateko deirik izan, nahiz eta izan den baten bat bizikletaren bat kasu gutxi eginda zela (manillarra gaizki edukitzea) kexatzeko egindakoa. Jasotako jakinarazpenen % 9 Dbizi programaren gainekoak izan dira; iaz baino gutxiago
- Lotura berriak egiteko eskariei behera segitzen dute. Oraindik ere eskatzen dute bizikleta-bide bat egiteko Ategorrieta gainetik hasi, Mirakruz pasa eta zuzenean Santa Katalina zubira aterako litzatekeena. Beste eskaera batzuek Larratxo-Altza aldera edo ospitale aldera jotzeko bizikleta bideak eskatzen dituzte. Eta Bidebieta-La Pazerako bizikleta jobide bereizita ere eskatzen dute.
- Beste dei batzuk oinezkoek egindakoak dira. Kexu dira bizikletak eta MPIak (Mugikortasun Pertsonaleko Ibilgailuak) espaloietan ibiltzen direlako Mirakruz kalean, Ategorrieta etorbidean edota Antiguako toki batzuetan (Matia kalean, esate baterako). Patineteei buruzko iruzkinak ere asko izan dira. Beste garraibide batzuekin izandako gatazken gaineko komunikazioak eskaeren edo iruzkinen % 13 dira. Arrazoi asko dira kexa horiek egiteko: txirrindulariak espaloietan sartzea, MPIn ibiltzea espaloietan, ibilgailu horiek bizikleta-bideetan eramaten duten abiadura, galtzadan ibiltzea edota kaskorik ez jantzea, adibidez. Txirrindularien zirkulazioari buruzko araudiaren gaineko kontsultak kasu zehatz batzuen gainekoak dira aurten ere (Parte Zaharrea eta Cristina Enea parkean bizikletan ibiltzea). Kexa ugari dira Cristina Enean bizikletan ibiltzeagatik, eta asko *in situ* jartzen dituzte, hantxe dago eta, Ingurumen Baliabideen Zentroan, jendeari arreta emateko gunea ere. Ulian bizikletan ibiltzeak, ibiltzen diren abiadurak eta agresibitateak ere kexu asko eragin du.
- Aurreko urteetan bezala, aurten ere izan dira beste informazio eskaera klase batzuk ere. Esate baterako, Gipuzkoan bizikletan ibiltzearen gainekoak (bizikleta-ibilbideak, diren azpiegiturak, etab.). Eta izan dira bizikletak



garbitzeko eta mantentze lanak egiteko leku egokiak izateko eskaera batzuk ere.

3.2.- Bizikleta bidezko mugikortasunaren adierazleak

Bizikletaren Behatokiak daukan metodologiari esker, diagnostiko sistematiko eta jarraitua egin dezake, bizikletan mugitzeak Donostiako hiri-garraioaren sisteman dituen ezaugarri nagusiena. 2006an, informazioa eta datuak biltzeko protokoloa jarri zen, adierazle-sistema bat izateko. Era berean, bizikleta-bideen sarearen jarraipena egiteko modua ere izan da, urte-garai bakoitzean osasun eta mugikortasun aldetik izan diren mugak kontuan izanda. Horretarako, BBn jasotako herritarren eskaerak egiaztatu eta erantzuteko egindako ikuskapenetan oinarritu gara.



1. ADIERAZLEA. Obra berrietako inbertsioaren bilakaera eta diren bizikleta-bideak kasu eginda edukitzeko eta bizikleta garraiobide erabiltzea sustatzeko gastua.

Udalak hiriko txirrindularitzan egindako inbertsioak				
Urtea	Bizikleta-bideak egitea €	Bizikleta-bideak mantentzea €	Aparkalekuak €	Sustapena €
2002	1.200.000		30.000	
2003	20.000		30.000	
2004	300.000		30.000	
2005	1.100.000		54.336	
2006	1.223.000		58.600	85.500
2007	532.000		51.631	71.162
2008	113.700	48.320	34.528	43.903
2009	3.533.068	21.000	6.300	13.420
2010	1.725.573		74.560	23.345
2011	3.489.797	42.000	31.500	15.457
2012	1.206.193		5.600	2.000
2013	830.000 *	1.500	20.000	1.000 **
2014	265.000	10.000	20.734	7.500 **
2015	920.000	10.000	18.513	5.000
2016	513.500	10.000	47.752	70.000
2017	350.000	10.000	34.500 ***	90.000
2018	535.000	****	42.000	82.000
2019	964.000*****	****	38.600	90.000
2020	1.086.000*****	****	35.300	7.000



- * Inbertsio horretan Peña y Goñi kalea oinezkoentzako jartzeko inbertsio guztia dago sartuta.
- ** Ez da txirrundulariak galtzadan ibiltzearen gaineko prestakuntza ikastaroen kosturik sartu, EEEK diruz lagundutakoenik.
- ***Guztira 18.500 € inbertitu dira autobus-geltokiko aparkalekuaren kudeaketan, eta 16.000 € U-a alderantziz jarrita ematen duten bizikleta-aparkalekuak jartzen.
- **** Garbiketa-lanak eta kontatu ezin diren konponketa txikiak ere asko egin dira.
- ***** Bizikleta-bideen proiektuak idatzi eta aurrera eramatea

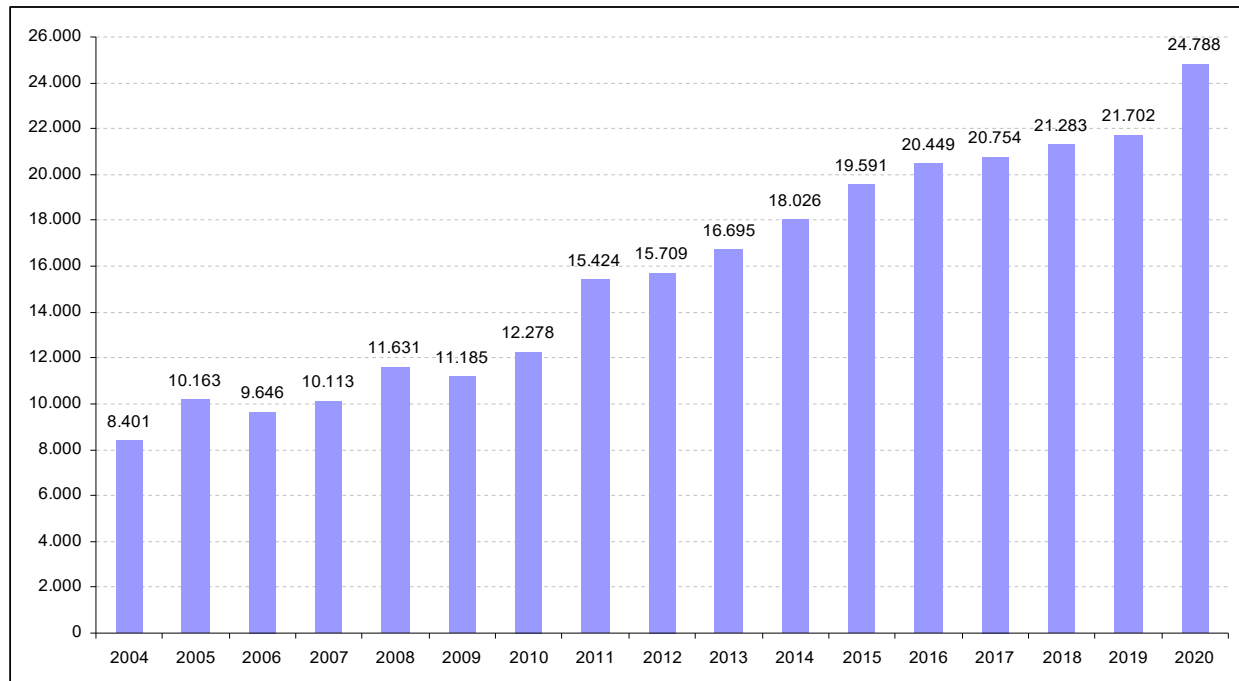
2020an **1.128.300** euroren inbertsioa izan zen guztira, eta 2019an **1.092.600** eurorenak. 2020. urteari dagokion batez besteko gastua biztanleko 6 € da, eta 2019koa, berriz, **5,80 €**. Aurreko urteetakoak baino handiagoak biak ala biak ere. Bizikleta Sustatzeko 2000ko Planaren arabera, 4,5 €, behintzat, inbertitu behar ziren biztanleko urtean, bizikletetan ibiltzeko pizgarrietan, eta kopuru hori gainditu egin da urte horietan bietan.

2020ko eta 2019ko inbertsiorik handiena Aieteko, Txomin Eneko ibai-parkeko, eta Kontxa pasealekuko bizikleta azpiegiturak egiten izan da, eta Miguel Imazen, Aintzietan eta Larramendin beste tarte txikiago batzuk egiten eta beste berri batzuk egiten ere bai (Zurriola pasealekuko bide berria, konparazio baterako). Bestalde, azkeneko bi urte hauetan 73.900 € sartu dira bizikletak aparkatzeko politikan, eta hor dira autobus-geltokiko eta Pio XII.eko aparkaleku estalien kudeaketa, kalean bizikleta-aparkaleku gehiago jartzea eta udan hiru hondartzetan moldatzen diren aparkalekuak ere. Sustapenerako inbertsioa nabarmen murriztu da 2020an (7.000 €); ez hala 2019an (90.000 € erabili ziren). Izan ere, Mugikortasunaren Astea egin zen 2019an, eta bizikleta publikoa erabiltzea eta neguan ere bizikletan ibiltzea sustatzeko kanpainak ere bai.



2. ADIERAZLEA. Bizikletaz egindako bidaien bilakaera eta haiek bidaia guztien aldean duten pisua

a) Bizikletaz egindako joan-etorri kopurua



Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza

2020ko martxoaren 15etik aurrera, Covid19ak ekarritako pandemia zela eta, murriztu egin zen mugikortasuna, oro har, eta bizikletaren erabilera, zehazki. Hala, 2 egoera izatea berezita aztertu du 2020. urtea Mugikortasun Sailak.

- Bizikletaren erabilera handitzea/murriztea urte guztian (mugikortasuna murriztuta izandako aldiko datuak ere sartuta).
- Bizikletaren erabilera handitzea/murriztea urte guztian, 2020ko martxoaren 15etik ekainaren 1era bitarteko aldia kenduta.

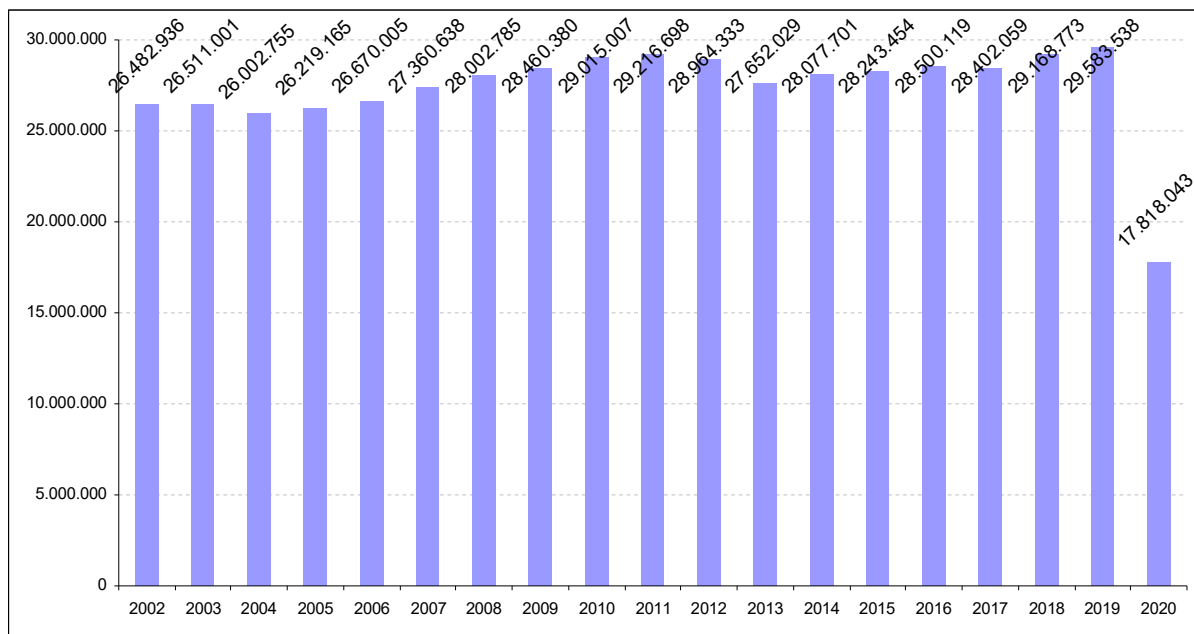
Datuek erakusten dute igoera oso esanguratsua izan dela aurreko urteen aldean; 2015etik 2019ra bitartean igoerak urtean 2-3 puntu bitartekoak izan direla kontuan hartzen badugu, behintzat. Pandemiaren ondorioz itxialdi erabatekoan edo partzialean izandako hilabeteak kendu gabe (martxoaren 15etik ekainaren 1era), % 14,22 igo da bizikletaren erabilera 2019tik 2020ra bitartean. Eta itxialdi erabatekoan edo partzialean izandako hilabeteak kenduz gero (martxoaren 15etik ekainaren 1era), % 26,27 igo da bizikletaren erabilera 2019tik 2020ra bitartean. Pandemian izateak eragin egin dio, beraz, bizikleta eguneroko joan-etorrietan ibilgailu erabiltzeari. Igoera hori, aztertutako aforo-puntu guztietan izan da; batez ere,



Federico Garcia Lorcan, Martutenen (hegoaldera ateratzeko ardatza), Ategorrietan (ekialdera ateratzeko ardatza) eta Tolosa hiribidean (mendebaldera ateratzeko ardatza).

Bizikletaz mugitzen den emakume kopurua kontatuta lortu ahal izan diren datuek, berriz, adierazten dute igoera txiki bat izan dela hor; izan ere, % 39 dira emakumeak (puntu bat gehiago aurreko urteetan baino) eta % 61 gizonak, kontaketa bisuala eginda ikusi denez.

b) Udalaren hiri-garraio sistema (Dbus) erabiltzen duen bidaiari kopurua



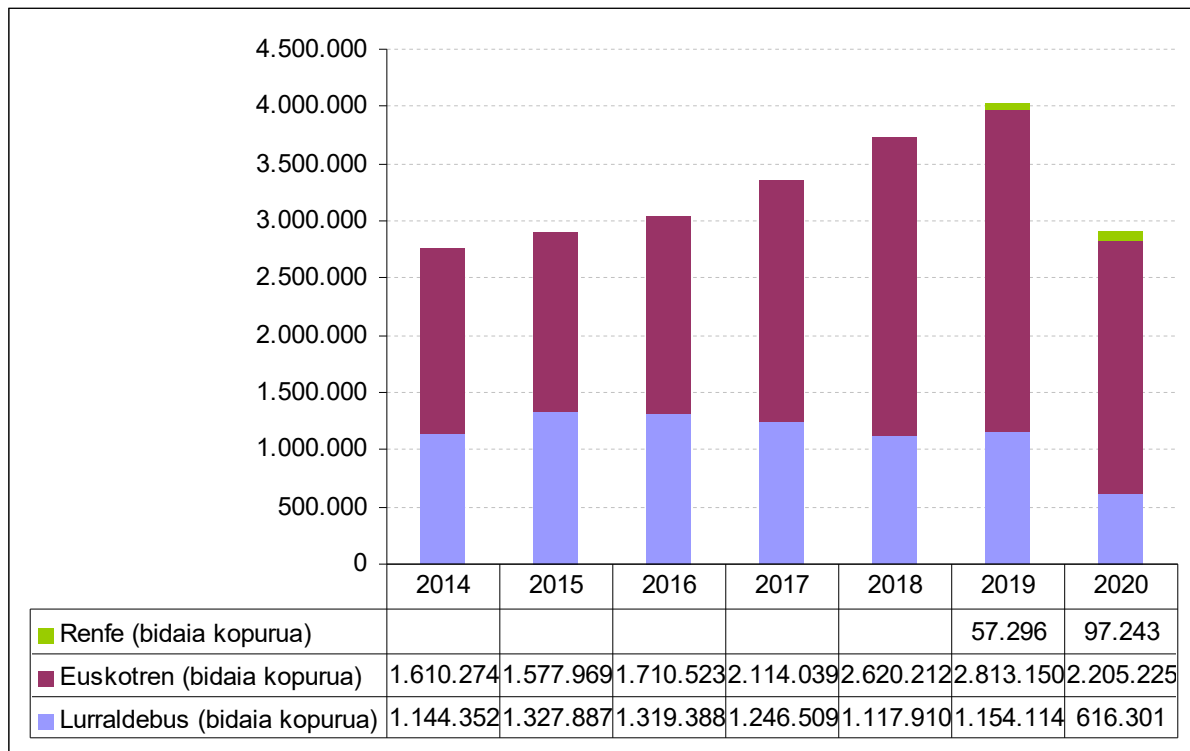
Iturria: Dbus

Ikusi ahal izan denez, pandemiak asko baldintzatu du garraio publikoaren erabilera, eta, beraz, baita Dbus-en izandako desplazamendu-kopurua ere. 2020an 17.818.043 bidaiari erregistratu ziren guztira; 2019an baino % 39,8 gutxiago, alegia. Martxoan eta maiatzan bitarteko itxialdian beherakada handia izan zen autobus bidaietan. Bigarren sei hilabeteetan, ordea, eskariaren susperraldi handia izan zen, nahiz eta susperraldi irregularra izan zen. Donostian beste hiri batzuetan baino gutxiago jaitsi da bidaiari kopurua: Espainian, hiriko autobusaren eskaria % 55,2 izan zen (INE); eta Donostian, berriz, % 60,2.

Halaber, baliteke 2012ko amaieran Euskotrenen Intxaurren eta Herrerako geltoki berriak martxan jartzea eta Gipuzkoako garraiobide publikoen tarifak



uztartzea zela eta (2013ko martxotik aurrera) bidaia batzuk hirian dabilzan garraio bide publiko batzuetatik beste batzuetara pasatzea ekarri izatea.



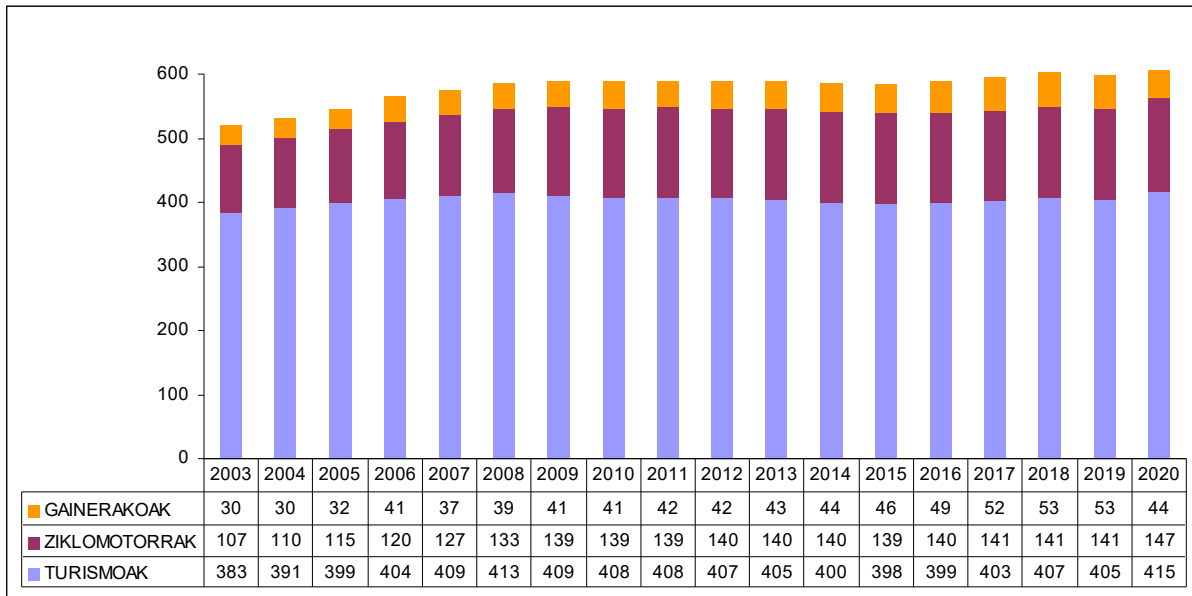
Iturria: Dbus, Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

Daukagun pandemia egoerak baldintzatu egin du garraio publikoetan egindako joan-etorrien kopurua: 2020an, guztira 2.918.769 bidaia erregistratu ziren Donostian, herri arteko autobusetan, Euskotrenen eta RENFEn (2019ko apiriletik aurrera kontatu ditugu Renferenak). Horiek horrela, hirian garraio bide publikoetan guztira egindako bidaia kopurua 20.736.812 izan zen; 2019 baino % 38 gutxiago, alegia. Donostiako biztanle bakoitzak, batez beste, 110 bidaia egin zituen hiri-garraioan 2020an; eta 179, berriz, 2019an.

2020an, Dbus (txartelarekin) erabili dutenen % 68 emakumeak izan dira, eta % 32 gizonak. Aurreko urteetan izan ziren ehunekoen antzekoak. Beste hiru operadoreetan (zerbitzuak eskaintzen dituzten lurralde osoa kontuan hartuta), erabiltzailerik gehienak emakumeak dira: % 66 Lurraldebusen, % 62 Euskotrenen eta % 60 Renfen.



c) Motorizazio indizea 1.000 biztanleko (bilakaera)

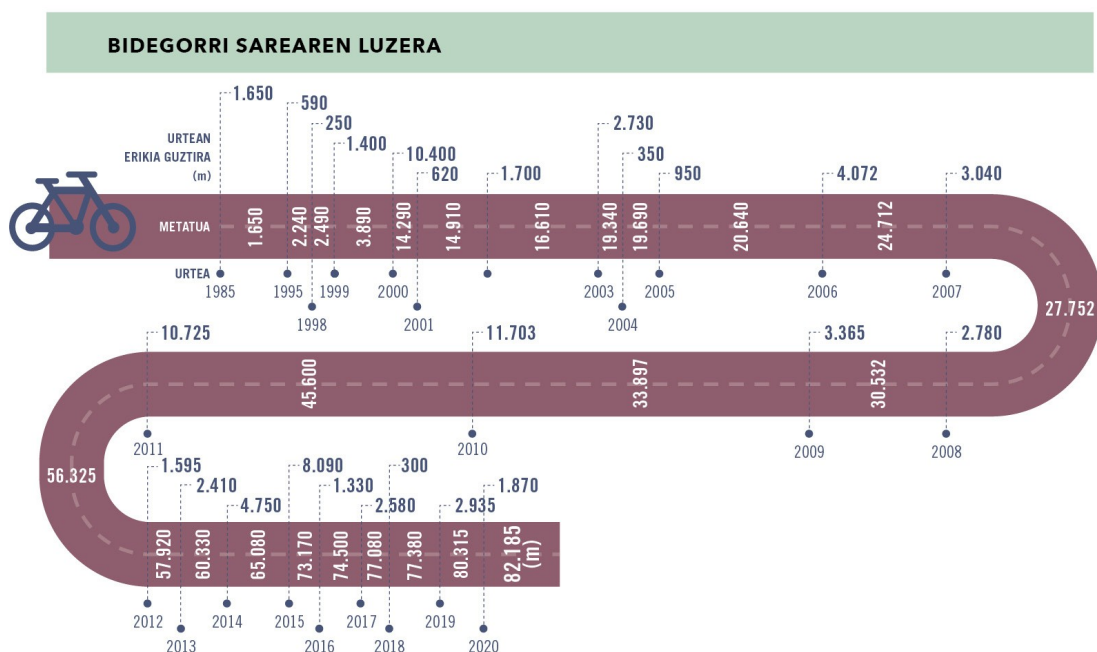


Iturria: Finantza Zuzendaritza. Zerga Ikuskaritza. Donostiako Udala

2020an, 1.000 biztanleko 415 auto matrikulatu ziren hirian, 2003az geroztik erregistratu den ehunekorik handiena. Automobil motorizazio indizeak behera egin zuen 2009 eta 2015 artean (atzeraldi ekonomikoa izan zen aldia), eta 2016tik aurrera gora egin zuen berriz ere. 2019aren aldean, 2020an gora egin dute automobilen indizeak (% 2,58) eta ziklomotorrenak (% 4,56). Behera, berriz, autobusen, kamioien eta traktoreen matrikulazioak (% 17,15). Hala ere, batzuen gorakada eta beste batzuen beherakada batera hartuz gero, % 1,30 handitu da 2020ko motorizazio indize globala, eta 2019an izandako jaitsiera txikiaren ondoren, berreskuratu egin da goranzko joera.



3. ADIERAZLEA. Berriaz bizikletan ibiltzeko diren bideen luzeraren bilakaera



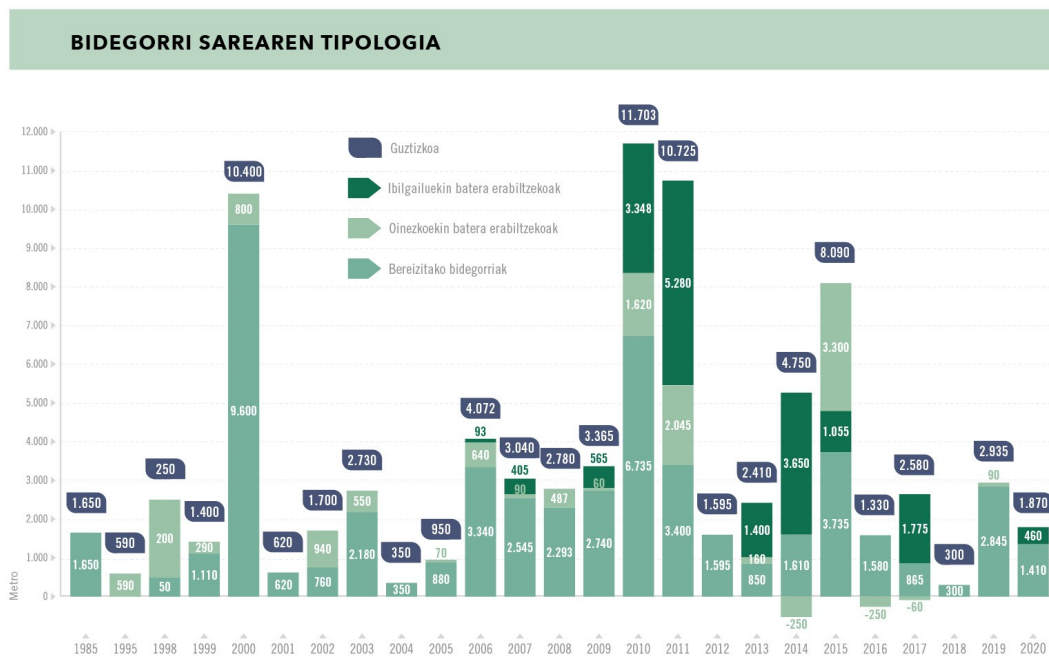
Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza

2020an beste 1.870 metro bizikleta-bide egin ziren: 1.410 metro errepidetik aparte diren bizikleta-bideak dira eta 460 ibilgailu motordunekin batera partitu beharrekoak. 2020an egin eta denborarekin finkatu egin diren jarduera batzuk pandemiaren bizikletan ibiltzeko pentsatuta ziren: Askatasunaren hiribide osoa 30eko kalea izatea eta Kontxa pasealekuko bidegorrian aldi baterako egindako jarduerak, esate baterako. Halaber, ordu batzuetan errepideak ibilgailuentzako itxi eta oinezkoentzako eta bizikleta zaleentzako-eta jarri ere egin ziren (Kontxa pasealekua, Pasealeku Berria eta Eduardo Txillida pasealekua, adibidez). Oinezko joan-etorriak errazteko beste jarduketa bat 10eko kaleak sortzea izan zen, oinez ibiltzeko gunek eskari handiko leku batzuetan, Erdialdean, Grosen eta Antiguan. Ikus daiteke 2019aren aldean gutxiago egin zirela 2020an; urte horretan, bizikletan ibiltzeko egokitutako 2.935 metro bide egin ziren (bereizitako bizikleta-bideen 2.845 metro eta oinezkoek lehenetsua duten 90 metro).

2020. urtearen amaieran, txirindulariak seguru ibiltzeko bereizitako bideak bizikleta-bide guztien artean egiten zuten luzeraren % 64 ziren; oinezkoekin batera partitu



beharrekoak % 11 eta ibilgailu motordunekin banatzeko bideak % 25, eta pixkanaka-pixkanaka geroz eta gehiago dira bide klase horiek.



Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza



1985-2020 aldiko jardueren laburpena

URTEA	Bizikleta bidea	Bizikleta-pista / Bizikleta-espaloia	Ibilgailu motordunekin batera erabiltzeko bidea	Oinezkoekin batera erabiltzeko bidea	GUZTIRA
1985		1.650			1.650 m
1995				590	590 m
1998		50		200	250 m
1999		1.110		290	1.400 m
2000	850	8.750		800	10.400 m
2001		620			620 m
2002		760		940	1.700 m
2003		2.180		550	2.730 m
2004		350			350 m
2005	435	445		70	950 m
2006	720	2.620	733		4.072 m
2007	665	1.880	495		3.040 m
2008	450	1.843		487	2.780 m
2009	810	1.930	625		3.365 m
2010	830	5.805	3.348	1.720	11.703 m
2011	645	2.755	5.280	2.045	10.725 m
2012	95	1.500			1.595 m
2013	350	500	1.400	160	2.410 m
2014	1.430	180	3.650	-510	4.750 m
2015	2.735	1.000	3.300	1.055	8.090 m
2016	0	1.580		-250	1.330 m
2017	390	475	1775	-60	2.580 m
2018		300			300 m
2019	2.845			90	2.935 m
2020	-5	1.415	460		1.870 m
GUZTIRA	13.245	39.698	21.066	8.087	82.185 m



4. ADIERAZLEA. ISTRIPUAK

Erregistratutako istripu kopurua; bizikletak edo MPlak tartean direla biktimak eragin dituztenak

Urtea	2009	2010	2016	2017	2018	2019	2020
Istripuak	70	73	145	133	134	119	144

Iturria: Udaltzaingoa

2020an istripu-tasa handitu egin zen 2019aren aldean, eta, neurri batean, baita aurreko urteetako joeraren aldean ere. Hala ere, kontuan izan behar dugu dezentez jende gehiago ibili dela txirringuan 2020an. Azkeneko urtean erregistratutako 144 istripuetatik, 25etan MPlak edo antzeko ibilgailuak ziren tartean. Horietako istripu bat larria izan zen. Beste 14 kasu larri txirringulariak tartean zirela izan ziren. Horietakoak 119 izan ziren guztira.

5. ADIERAZLEA. LAPURTUTAKO BIZIKLETEN SALAKETA-KOPURUAREN BILAKAERA

Lapurtutako bizikleten salaketa-kopuruaren bilakaera

Urtea	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Salaketak	714	833	849	947	642	699	754	717	662	571	440	444	493

Iturria: Udaltzaingoa

Bizikletak lapurtzea egunero gertatzen den gauza da Europako hiri guztietan. Udaltzaingoa erregistratutako salaketa kopuruak behera egin du poliki-poliki; 2019an eta 2020an, 2018an baino pittin bat gehiago izan baziren ere. Ez dugu ahaztu behar, ordea, bizikleta dezente gehiago dagoela, eta dabilela, gure hirian orain.



3.3.- Bizikletaren erabilerak izandako bilakaeraren jarraipena

2010era arte, Udalak emandako datuak Bizikleta sustatzeko plana onartu eta orain hirian den bizikleta-ibilbideen sarea garatu aurreko datuak ziren, leku jakin batzuetan egiten ziren kontaketatik hartutakoak. 2010etik aurrera, toki gehiagotan hartzen dira datuak, eta bizikleta-zirkulazioaren ardatz nagusiak izaten dira kontuan.

2013an, automatiko kontatzeko sistema bat jarri zen hiriko zortzi puntutan, eta konparazio-metodologia bat aplikatu, bizikletaren erabileraren bilakaera jarraitu ahal izateko, historikoki izan diren parametroen arabera.

Espiren bidezko edukierei esker, informazio ugari bil daiteke; besteak beste, bizikletaren erabileraren joera eta gehien erabiltzen diren ardatzak, eta baita bizikleta-bide bakoitzak erabilera osoan duen pisua ere.

Kontaketa puntuak bizikletak pasatzen diren ardatz nagusietan daude jarrita: Federico Garcia Lorcan, Eason, Gernikako Arbolan, Morlans-Lugaritz tunelean, Ategorrietan, Zurriolako zubian, Tolosa hiribidean eta Kontxa pasealekuan.

3.4.- Bizikletak aparkatzeko azpiegiturak

Arian-arian hirian bizikleta-aparkaleku gehiago jarrita, txirrindulariek azpiegitura horiek jartzeko egiten duten eskaera gero eta handiagoari erantzuten saiatzen ari da Mugikortasun Saila. Hamarkada bat baino gutxiagoan, bikoiztu egin da bizikleta-aparkaleku kopurua. Gainera, jarri eta kendu egiteko moduko bizikleta-aparkaleku batzuk ere diseinatu ditu Mugikortasun Sailak, eta bizikletaz mugitzen diren pertsona asko izatea uste den ekitaldietan zerbitzua emateko modua ematen dute horiek. Adibidez, urte batzuk badira azpiegitura hori uda-garaian hondartza inguruetan jartzen ari direla, eta hasieran 180 toki baziren ere, 450 aparkaleku ere izaten dira orain udan toki horietan. 2017an, Udalak espazio publikoan jarrita dituen bizikleta aparkalekuen inbentarioa egin zen. 2018an amaitu zen, eta 8.248 aparkaleku erregistratu ziren urte haren amaieran. Harrezkero, beste 510 toki ere jarri dira (240 2019an eta 270 2020an), eta, hala, 2020aren amaieran 8.758 aparkaleku daude hiriko kale eta plazetan.

Halaber, bizikletentzako aparkaleku seguru bat jarri zen autobus geltokian 2017an, 110 bizikleta kabitzeko modukoa, eta beste aparkaleku seguru bat 2018n Pio XII.ean, 50 bizikletarentzako tokia duena.

Zerbitzu horretara 105 pertsona daude harpidetuta (47 emakume eta 58 gizon). Hala, 160 toki daudenez, % 66k harpidedunen bat du, gutxi goiti-beheiti. Bizikleten aparkalekua geroz eta jende gehiagok erabiltzen du: 2019ko abenduan 91 harpidedun ziren, eta 105, berriz, 2020ko abenduan. Horrek esan nahi du % 16,48 igo dela urte batetik bestera. 2020an gora-behera dezente izan da aparkalekuen



erabileran, konfinatze eta konfinamendu uztealdiak izan dira eta COVID 19-aren ondorioz.

Bizikletak uzteko bi aparkaleku horiek dira hiriko bizikleta-aparkaleku seguruena sareko aurreneko bi aparkalekuak, Mugikortasun Sailak bizikletaren erabilera sustatzeko dituen planetan jasota daudenak.

Bizikletak aparkatzeko toki gehiago izateko udal programetan, badago ibilgailu motordunen aparkalekuan horrelako beste azpiegitura batzuk jartzeko asmoa ere, aparkaleku horien emakidadunekin kudeaketa batzuk eginda. Hala, 52 bizikleta uzteko tokia moldatu zen Cervantes plazaren azpiko aparkalekuan 2020ko uztailean.

3.5.- Bizikleta Erregistroa

Bizikletak erregistratzea 2007ko martxoan hasi zen egiten. Urte horietan denetan 4.670 bizikleta erregistratu dira. 2019an 158 eta 2020an 222. Sistemara atxikitzen den pertsona kopuruak gora egin duela ikus daiteke, baina hasieran baino gutxiago, eta oso gutxi hirian den bizikleta kopuruaren konparazioan, izan geroz eta bizikleta gehiago baita gure hirian. 2013an kudeaketa batzuk egiten hasi ziren datu biltegi bakar bat izateko, Estatu osoan erregistratutako bizikleta guztiena, eta hura begiratu ahal izateko toki-administrazio guztiek nahiz txirrindularien mugikortasuna kudeatzearen edo ibilgailu mota horiek lapurtzearen gaineko eskumena duten organo guztiek. Ahalik eta herritarrik gehienek erregistroaren berri izateak eta datu-base bakar bat izateak handitu egingo lukete Erregistroaren interesa eta funtzionaltasuna. Alde horretatik, 2014an, Mugikortasun Saila eta Bizikletaren Behatokia Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza Nagusiarekin harremanetan jarri ziren, EAEn erregistro bakar bat jartzeko modurik zen begiratzeko. Bizikletaren aldeko Hirien Sareak (RcxB) badu "Biciregistro" izeneko sistema bat, bizikletak erregistratzeko estatu-mailako sistema, Bizikleten aldeko Hirien Sarearen jabetzakoa, eta udaltzaingoen eta udalek hartzen dute parte han. Donostiako Udala Bizikletaren aldeko Hirien Sarean berriz sartzearekin batera, datu-base komun batzuk jartzeko modua aztertzen jarraitu behar da. "Biciregistro" horrek Espainiako udalerrri batzuetako udal erregistroetan sartutako bizikletak biltzen ditu, eta baita beste herri batzuetan bizi diren pertsonen berek egindakoak ere. Hala, Donostian erroldatutako pertsonen doan erregistratu dezakete bizikleta han, baina ez lukete eranskailuak ekartzen duen kitik izango. Erregistro indibiduala 7 € kostatzen da orain. Bestalde, tokiko administrazioetan ez eze, sektoreko dendetan erregistratzeko modua izateko gestio batzuk ere ari dira egiten.

3.6.- Ibilgailuen eta Oinezkoen Zirkulaziorako Ordenantza berriz begiratzea. Proposamenak.

Gauza asko dira Ibilgailuen eta Oinezkoen Zirkulaziorako Ordenantza berriz begiratzea aholkatzen dutenak. Hori ditugu, esate baterako, bizikleta-bide klase asko



izatea eta haiek oinezkoen sarean eta motordun ibilgailuentzako galtzadetan txertatzea; gune publikoan, oro har, eta toki batzuetan, zehazki, egindako aldaketak; bizikleta-zaleak ugaritzea eta era askotakoak izatea haiek; beste hainbeste garraio elementuei dagokienez ere (monopatinak, patinak, trizikloak, gurpil-aulkiak eta abar; motordunak ere bai horietako batzuk); era askotako egoerak izatea (Zirkulazio Araudian sartutako aldaketak eta DGTK Trafiko Araudi Nagusia aldatzeko proiekturako jarrita dituen prebisioak), eta udalerriko beste mugikortasun eremu eta modu batzuetan egindako aldaketak. 2018an, mugikortasun pertsonaleko aparatuak eta ibilgailuak arautu eta kategorizatzen modua izan zen, Ibilgailuen eta Oinezkoen Zirkulazioari buruzko Ordenantzaren bigarren xedapen gehigarriak ematen zuen aukera baliatuta. Xedapen horrek, izan ere, aukera ematen baitu tokiko gobernu-batzarraren ebazpen bidez ezartzeko zer baldintzatan zirkulatu eta aparkatu ahal izango duten udalerriko zirkulazioan sartzen diren ibilgailu berriek. Horrela, ibilgailu berri horiek hiriko trafikoan badabiltzala eta egonkor antzean sartu direla egiaztatutakoan, Oinezkoen eta Ibilgailuen Zirkulazioari buruzko Ordenantza aldatzea sustatuko da.

Mugikortasuneko zinegotziaren ekimenez, gogoeta bat egiten hasi gara, mugikortasunaren gaineko ordenantza berri bat egiteko.

Bestalde, 2008an oinezkoentzako eta txirrindularientzako bideak seinaleztatzeko eskuliburua egin zen, oinezkoek eta txirrindulariek erabiltzen dituzten tokietako eta bideetako seinaleak sistematizatzen eta homogeneizatzen, baina oraindik ez da ez argitaratu ez eta horren berri eman. Seinale horien bidez, mugikortasunaren kultura berri bat sustatu nahi da, bai eta bideak erabiltzen dituzten pertsonen eta erabilera desberdinen arteko gatazkak murriztu ere, eta tresna garrantzitsua izan daiteke hori mugikortasun hiritar eta segurua normalizatu eta hedatzeko. Den sarea seinaleztatzea da bizikleta-sarea finkatzeko eta sendotzeko eta bizikleta-zirkulazioarako sarean gaituta eta identifikatuta dauden baina seinale egokirik ez duten tartekak ikusarazteko oraindik ere eginkizun dagoen zereginetako bat.