

DONOSTIAKO BIZIKLETAREN BEHATOKIA

2013ko MEMORIA



Egilea:

Manu González Baragaña

Koordinazioa:

Josu Benaito Villagarcía
Fermín Echarte Peña
Manu Gonzalez Baragaña

Kolaborazioa:

Angel Aranburu Calafell



INDICE

1.- AURKEZPENA	04
2.- BIZIKLETAREN BEHATOKIAREN HELBURUAK	05
3.- 2013an EGINIKO LANAK	06
3.1.- Partaidetza bideak	06
3.2.- Bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipena	11
3.2.1.- Bizikleta bidezko mugikortasunaren adierazleak	11
3.2.1.1.- Obra berrian eginiko inbertsioen, bizikleta bideen mantenimendu gastuen eta bizikleta garraiobide modura bultzatzeko eginiko sustapen gastuen bilakaera.	12
3.2.1.2.- Bizikletaz eginiko joan-etorrien kopuruaren bilakaera, eta kopuru horrek joan-etorri guztietan duen pisu erlatiboarena	14
3.2.1.3.- 1.000 biztanleko motorizazio indizearen bilakaera	17
3.2.1.4.- Bizikleta bideen luzera osoaren bilakaera	19
3.2.1.5.- Istripua izan duen txirrindulari kopuruaren bilakaera	24
3.2.1.6.- Bizikleta aparkaleku kopuruaren bilakaera	26
3.2.1.7.- Bizikleta lapurretei lotutako salaketa kopuruaren bilakaera	27
3.2.2.- Bizikleta aparkalekuen sarea	28
3.2.2.1.- Jardunbide proposamen orokorrak	29
3.2.2.1.1.- Bizikleta aparkalekuak bide publikoan	29
3.2.2.1.2.- Bizikleta aparkalekuak bide publikotik kanpo ezartzea	30
3.2.3.- Bizikletaren erabilera mailen bilakaeraren jarraipena	31
3.3.- Bizikleta Planaren ebaluazioa	33
3.3.1.- Aholkuak	33
3.3.2.- Sustapen neurriak	35
3.3.3.- Bide hezkuntza	35
3.3.4.- Arautegiak	36
3.3.5.- Kudeaketa, partaidetza eta ebaluazio tresnak	38
3.3.5.1.- Bizikletaren Behatokia	38
3.3.5.2.- Bizikleten erregistroa	38
3.3.5.3.- Ibilgailuen Udal Gordailua	39
3.3.5.4.- Bizikleta Publikoaren Sistema	39
3.4.- Sustapenerako proposamenak	41
3.4.1.- Xede publiko eta sektorekako kanpaina espezifikoak egitea	41
3.4.2.- Bizikletaren erabilera sustatzeko eta bizikleta egoki erabiltzeko ekintzak antolatzea gazteei begira	42
3.4.3.- Bizikletaren erabilera sustatzea, osasunaren ikuspegitik	43
3.4.4.- Bizikletaren erabilera sustatzea, turismoaren ikuspegitik	44
3.4.5.- Beste jarduera batzuk	45
ERANSKINA I	46
ERANSKINA II	51
ERANSKINA III	53

1.- AURKEZPENEA

Dokumentu honen bidez, Donostiako Bizikletaren Behatokiak¹ 2013an egin dituen lanen berri eman eta bizikleta bidezko mugikortasunak urte horretan hirian izan duen bilakaera azaldu nahi dugu.

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 burutzea.

BBa, gainera, Bizikletaren Planak aurreikusten duen tresna bat da. Plan horrek, bizikleta bideen sare bat proposatzeaz gainera, garraiobide hau erabiltzera bultzatzeko neurrien beharra aipatzen du, eta, horrekin batera, partaidetza, kudeaketa eta ebaluazio tresnak sortzeko beharra, hirian gero eta indar handiagoa duen bizikleta erabilerari loturiko gaiak lantzeko.

Txosten honek, horrenbestez, BBren helburuak eta eskura dituen baliabideak gogoratzeaz gainera, 2013an egin dituen lan nagusien laburpena egiten du.

Alde horretatik, nabarmentzekoa da Cristina Enea Fundazioa arduratzen dela BBren kudeaketaz 2013ko abuztuaz geroztik, Donostiako Udalarekin izenpetutako hitzarmen baten bidez. Hitzarmenaren helburua da oinarrizko lankidetzak esparru bat finkatzea Donostiako Udaleko Mugikortasun Departamentuaren eta Cristina Enea Fundazioaren artean, Bizikletaren Behatokiak 2013an eginiko lan guztia garatzeko; besteak beste, webgune berri bat sortzea eta sare sozialen erabileran sakontzea, eta herritarren arretarako behatokiaren bulegoa zabaltzea Donostiako Ingurumen Baliabideen Etxean.

¹Aurrerantzean, BB akronimoa erabiliko dugu Bizikletaren Behatokia izendatzeko.

2. BIZIKLETAREN BEHATOKIAREN HELBURUAK

BBa bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipen lanak egiteko tresna modura sortu zen. 2013an, lan nagusi hauek egin ditu:

- **Herritarren kexak eta iradokizunak kudeatzea eta bideratzea**

Lehentasunezko helburua izanik, BBk herritarren partaidetza bultzatu nahi du, bizikletaren erabilerari loturiko gaietan. Horretarako, haien kexak eta iradokizunak jasotzen ditu; kexa eta iradokizun horiek Udalari edo erakunde eskumendunari helarazten dizkio; gai bakoitza Udalarekin batera aztertzen du; azkenik, kexa edo iradokizunei banan-banan erantzuten die. Gainera, 2013ko abuztuaz geroztik, herritarrak hartzeko bulego bat du zabalik, eta dokumentazio zentro tematiko bat.

- **Bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipena egitea**

BBk etengabeko jarraipena egiten die bizikleta bidezko mugikortasuna definitu eta baldintzatzen duten parametroei, eta arreta berezia jartzen du herritarrek bizikleta azpiegituren diseinu, egoera eta garapenari lotuta egiten dituzten eskaeretan (bizikleta bideak, aparkalekuak, seinaleak...), bizikleta fluxuen jarraipenean, etab.

- **Neurriak proposatzea bizikleta garraiobide modura bultzatzeko**

BBk partaidetza eta gogoetarako foroak antolatzen ditu, bizikletaren erabilera sustatzeko proposamenak aztertu eta aurkezteko. Proposamen horiek sustapen eta hezkuntza arloetan hirian detektatzen diren behar eta gabezietatik sortzen dira.

BBk, halaber, lan eta zuzendaritza talde egonkor bat koordinatzen du, eta talde horrek hurbiletik jarraitzen ditu herritarren eskaerak eta Udalak bizikleta bidezko mugikortasunaren arloan egiten dituen lanak. Taldea osatzen dute udal teknikari batek, Cristina Enea Fundazioko teknikari batek eta Kalapie elkarteko kideek.

3.- 2013an EGINIKO LANAK

3.1.- Partaidetza bideak

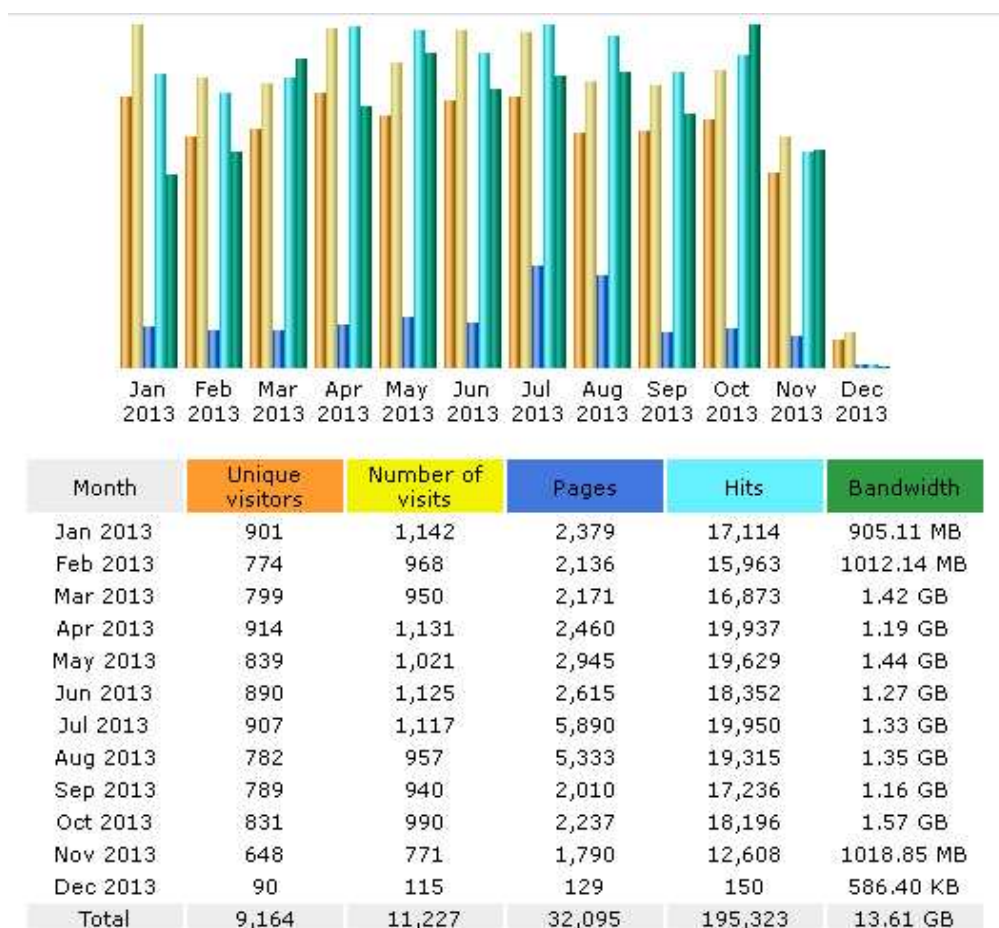
BBa jendaurrean ezagutarazteko eta bizikleta erabileraren arloan herritarren partaidetza bultzatzeko, hainbat komunikazio bide iraunkor ezarri dira herritarren eta behatokiaren artean, eta bizikletak garraibide modura duen erabilerari buruzko iradokizun eta kexa ugari jaso dira horien bidez. Bide nagusiak dira: webgunea, sare sozialak, telefonoa, helbide elektronikoa, herritarren arretarako bulegoa eta informazio stand bat hainbat ospakizun eta jardueratan (Olatu Talka, Aste Nagusiko Bizikletaren Eguna, etab.).

Cristina Enea Fundazioarekin hitzarmena egitean, <http://www.bizikletarenbehatokia.org> orrialdea fundazioaren atariaren barnean sartu da, eta urrats hori baliatu dugu orria berregituratu, berritu eta eguneratzeko. Webgunera, bizikletaren erabilerarekin zerikusia duen edozein kexa, kontsulta edo iradokizun bidal dezakete Donostiako herritarrek (adibidez, bidegorrien egoera txarra, bizikleta aparkalekuen falta, bizikleta bideen diseinuari buruzkoak, bidegurutze arriskutsuak, lotura eta bizikleta bide berrien proposamena, lapurretak, hirian mugitzeko moduen arteko gatazkak, etab.).

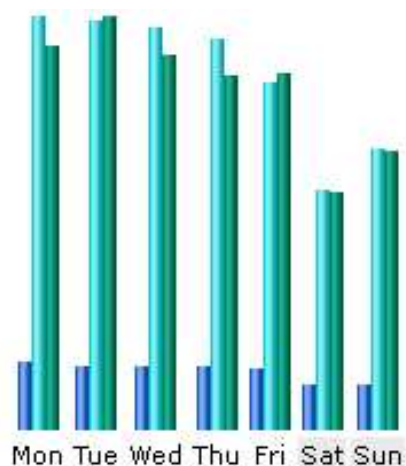


Webguneak, halaber, herritarrei informazioa emateko eginkizuna betetzen du, bizikletak hirian duen erabilerari loturiko informazioa. Besteak beste: BBren aldian behingo txostenak; hiriko bizikleta bideen sarea eta haren garapena; garraiobide iraunkorren sustapenarekin zerikusia duten Udalaren eta gizarte erakundeen ekimenak; eta hirian bizikletaren erabilerarekin lotuta antolatzen diren jardura ludikoak eta sozialak. Webguneak Albisteen atala ere badu, bizikleta bidezko mugikortasunari eta bizikletaren erabilera eskainia, neurri handi batean.

BBren webguneak izan dituen bisiten azterketak emaitza hauek eman ditu:

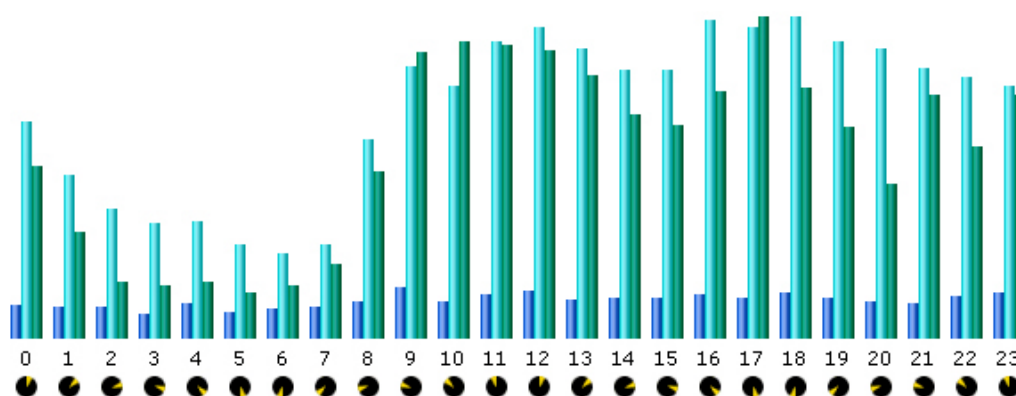


Bisita kopurua hilabetez hilabete. Iturria: Cristina Enea Fundazioa.



Day	Pages	Hits	Bandwidth
Mon	101	622	42.66 MB
Tue	96	616	45.95 MB
Wed	93	605	41.70 MB
Thu	96	589	39.57 MB
Fri	90	525	39.78 MB
Sat	69	361	26.46 MB
Sun	68	423	30.97 MB

Bisiten banaketa asteko egunen arabera. Iturria: Cristina Enea Fundazioa.



Bisiten banaketa eguneko orduen arabera. Iturria: Cristina Enea Fundazioa.

Grafikoetako datuei buruzko zenbait iruzkin:

- Bisiten kopuru osoak % 20 egin du behera. 2013an, 11.227 bisita izan dira; 2012an, 14.142 izan ziren. Kontuan izan behar da webgunea itxita egon zela abenduan.
- 11.227 bisita horietatik, 9.164 bisitari bakarrak izan dira.
- Bisita kopuru handieneko ordu tartea zabala da: 09:00 - 23:00.

Azpmarratu beharreko beste alderdi garrantzitsu bat BBren webgunera bideratutako bilaketetan erabili diren hitz gakoak dira. Hala, bilaketa nagusiak era honetako ataletara bideratu dira: “bizikletaren onurak”, “bizikletaren abantailak”, etab. Horien ondoren, kopuruari dagokionez, hiriko bidegorrien sareari loturiko bilaketak izan dira garrantzitsuenak: “bidegorri donostia”, “bidegorri donostia mapa”... Urtean gehien deskargatutako dokumentuei erreparatuz gero, dokumentu erabilienak Donostiako Bidegorrien Sarearen planoak dira. Gainera, zirkulazio ordenantzei buruzko dokumentuek ere (udal nahiz foru ordenantzak) interesa pizten jarraitzen dute.

2013ko urtariletik abendura bitartean jasotako eta sailkatutako eskaerei dagokienez, 47 izan dira guztira; hots, 2012an baino % 25 gutxiago.

BBren webgunean jasotako eskaerak eta iradokizunak aztertuta, ondorio hauek atera ditzakegu:

- BBra iritsi diren eskaera eta iradokizunen % 41ek lotura zuzena izan dute Bizikleta Sarearekin, eta hiru izan dira eskaera nagusiak: bide edo lotura berriak, bideen mantentzea eta aparkaleku berriak. Aurreko urtean, eskaeren % 30 izan ziren.
- Bizikleta maileguan hartzeko sistema publikoak arreta handia piztu du, eta herritarrek galdera ugari egin dituzte. Jasotako komunikazioen % 29 izan dira. Kontuan izan behar da trantsizio urtea izan dela eta dBizi zerbitzua geldirik egon dela.
- Bide lotura berrien eskaerek behera egin dute nabarmen proportzionalki, eta % 11 izan dira (2012an, % 16,67 izan ziren; 2011n, % 26,72; eta 2010ean, % 29,1). Eskaera gehienak hiriaren ekialdeko eta hegoaldeko bizikleta bideen irteera/sarrera ardatzei buruzkoak izan dira.
- Sarearen mantentzeari lotutako gaiek hazten jarraitzen dute. 2013an, komunikazioen % 19 izan dira; aldiz, 2012an, % 15,15 izan ziren, eta 2011n, % 11.
- Beste garraiobide batzuekiko gatazkei lotutako gaiek beherantz jarraitu dute. Eskaeren % 8 izan dira; 2012an, % 12,12 izan ziren, eta 2011n, % 14.



-
- Bizikletaren erabilerari eta harekin lotutako zerbitzuei buruzko informazio eskaerak komunikazio guztien % 12 izan dira.
 - Azkenik, jaso ditugun idatzi batzuk bizikleta lapurretei buruzkoak izan dira.

3.2.- Bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipena

3.2.1.- Bizikleta bidezko mugikortasunaren adierazleak

BBk metodologia berezi bat erabiltzen du diagnostiko sistematiko eta etengabeko bat egiteko bizikletak Donostiako hiri garraio sisteman dituen ezaugarri nagusiei buruz. 2006an, protokolo bat ezarri zen informazioa eta datuak eskuratzeko, eta adierazleen sistema bat osatzeko. Gainera, bizikleta bideen sarearen jarraipena egin ahal izan dugu, BBra heltzen diren herritarren eskaerak egiaztatzeko aldiari behin egiten diren ikuskaritzetan oinarrituta.

Jarraipen adierazleak hauexek dira:

1. Obra berrian eginiko inbertsioen, bizikleta bideen mantenimendu gastuen eta bizikleta garraiobide modura bultzatzeko eginiko sustapen gastuen bilakaera.
2. Bizikletaz eginiko joan-etorrien kopuruaren bilakaera, eta kopuru horrek joan-etorri guztietan duen pisu erlatiboarena.
3. 1.000 biztanleko motorizazio indizearen bilakaera.
4. Bizikleta bideen luzera osoaren bilakaera.
5. Istripua izan duen txirrindulari kopuruaren bilakaera.
6. Bizikleta aparkaleku kopuruaren bilakaera.
7. Bizikleta lapurretei lotutako salaketa kopuruaren bilakaera.

3.2.1.1.- Obra berrian eginiko inbertsioen, bizikleta bideen mantenimendu gastuen eta bizikleta garraiobide modura bultzatzeko eginiko sustapen gastuen bilakaera.

Hiriko bizikleta erabilera bultzatzeko eginiko udal inbertsioak. Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza

Urtea	Bidegorrien exekuzioa €	Bidegorrien mantenimendua €	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 **

* Inbertsio honetan, Peña y Goñi kalea oinezkoentzat bihurtzeko eginiko lanak sartzen dira.

** Inbertsio honetatik kanpo utzi dira Energiaren Euskal Erakundeak diruz lagundutako txirrindularien prestakuntza ikastaroak.

2013an eginiko inbertsioen guztizkoa **852.500 €**-koa izan da. Hala eta guztiz ere, taulan ikus daitekeenez, Udalak bidesare exekuzioaren atalean aurkezten duen gastua kale bat oinezkoentzat bihurtzeko eginikoa da; gaur egun, bi norabidetan ibil daiteke galtzadan bizikletan kale horretatik. 2013ko batez besteko gastua **4,58 €**-koa izan da biztanle bakoitzeko; hots, 2012koa baino txikiagoa (jada 2011koa baino hiru aldiz txikiagoa ere izan zena). Bizikleta Sustatzeko Planak 4,5 € ezarri zuen, urteko eta biztanleko, hirian bizikletaren erabilera sustatzeko gutxieneko kopurutzat.

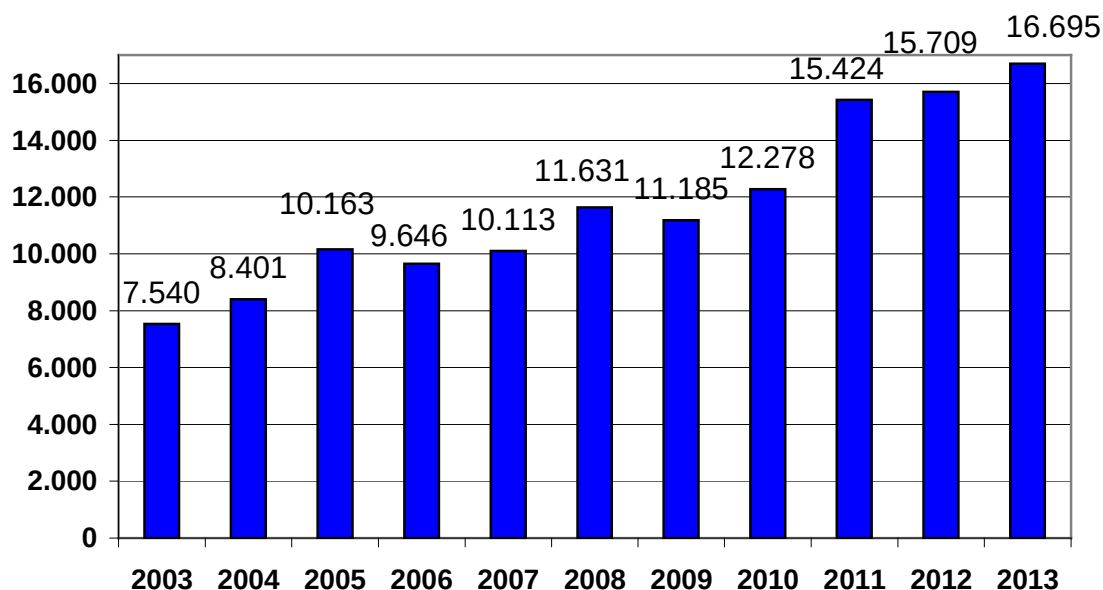


2013ko inbertsio nagusia Peña y Goñi kalea oinezkoentzako eremu bihurtzeko lanak izan dira. Txirrindulariak kale horretan ibil daitezke, bi norabidetan, eta mugak jarri zaizkie ibilgailu motordunei: bertako bizilagunek soilik aparkatu dezakete autoa gauez, eta karga eta deskargako ordutegia 8:00-11:00 da. Aurreko urtean ez bezala, 1.500 € inbertitu dira mantentze lanetan, eta handitu egin da ere hirian bizikleta aparkalekuak ezartzera bideratutako diru saila (20.000 €). Aldiz, asko murriztu da sustapenean erabilitako diru saila: iaz jada % 87 murriztu bazen 2010ari dagokionez, aurten erabilitako 1.000 €-ek % 50eko murrizketa adierazten dute.

3.2.1.2.- Bizikletaz eginiko joan-etorrien kopuruaren bilakaera, eta kopuru horrek joan-etorri guztietan duen pisu erlatiboarena

a) Bizikletan eginiko joan-etorrien kopurua

Bilakaera 2003-2013: Mugimendu kopurua eguneko (apirila-urria)



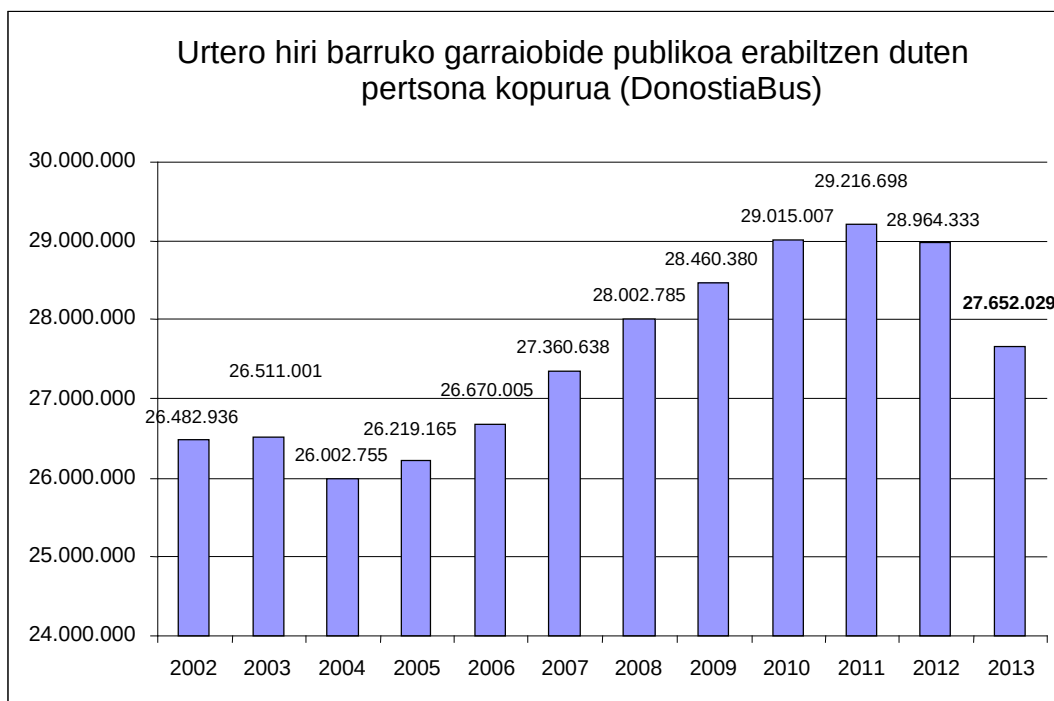
Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza

Eguneko joan-etorrien batez besteko kopurua **16.695** izan da, ezarritako metodologiaren eta kalkuluen arabera. Datu hori apiriletik urrira bitartean puntu jakin batzuetan eginiko kontaketei esker lortu da.

Lortutako datuek etengabeko gehikuntza adierazten dute hirian bizikletaz egiten diren joan-etorrietan. Azken urteekin alderatuta izandako bilakaerari erreparatuz gero (bizikleta bideak hiri osora hedatuz joan dira), eguneko joan-etorrien batez besteko kopurua finkatuz doala ikus daiteke, eta 2013an % **6,28**ko gehikuntza izan da.

Hirian bizikleta erabiltzen duten pertsonen % 42 emakumeak dira.

b) Udal garraio sistema erabiltzen duten bidaiarien kopurua (Donostia Bus).



Iturria: dBus

2013an, **27.652.029** bidaiarik erabili dute dBUS zerbitzua; hau da, ia % 5eko jaitsiera izan da 2012ari dagokionez (urte horretan, erabilerak % 1 egin zuen behera 2011ri dagokionez).

Hainbat faktorek eragin dute bidaiari kopuruaren jaitsieran:

- Krisi ekonomikoak eragina izaten jarraitzen du garraioaren erabileran –oro har– eta hiriko garraioarenean –bereziki–, eta jaitsiera orokorra izan da zerbitzu horietan.
- 2012ko urrian, Euskotreneko Intxaurrondoko eta Herrerako geltoki berriak jarri ziren martxan, eta 2013an, 595.741 bidaiari igaro dira geltoki horietatik (irteera eta helmuga udalerrri barnean izanik).
- 2013ko martxoko Tarifa Integrazioak bateratu egin ditu Gipuzkoako garraio publikoko operadoreen tarifak (autobus nahiz trenak), eta garraio guztietarako komunak diren hobarietarako eskubidea duten erabiltzaileen profilak ezarri ditu. Bidaiarien traspasoa eragin du horrek.

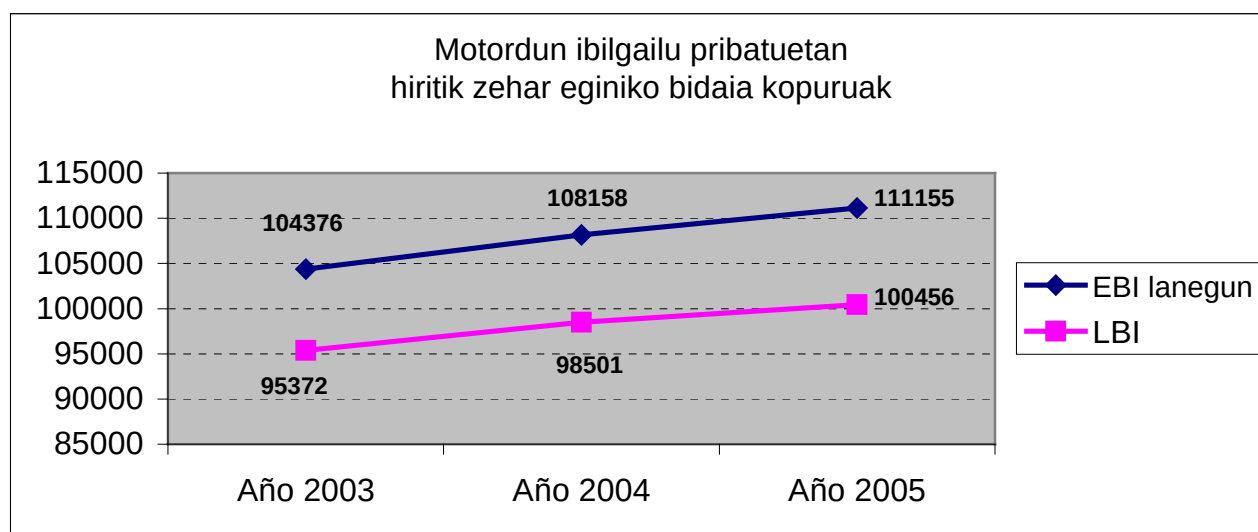
Datu horiek eskuan eta beste hiri batzuekin alderatuta, Donostiak lehen postuetan jarraitzen du tamaina berdintsuko hirien artean autobus erabilerari dagokionez.

Donostiar bakoitzak 156 bidaia egiten ditu autobusez urtean batez beste, eta Europako zifra handienetako bat da.

Donostiako udalerrian, **1.709.329²** bidaia egin dira 2013an Mugi eta Lurraldebus txartelekina, hiriko autobusetan eta Euskotrenen.

UDALERRIKO GELTOKIAK JATORRI EDO HELBURU DITUZTEN BIDAIK MUGI/LURRALDEBUS TXARTELEKIN	
Lurraldebus	972.282
Euskotren	737.047
Guztira	1.709.329

c) Ibilgailu motordun pribatuek hirian eginiko joan-etorrien kopurua



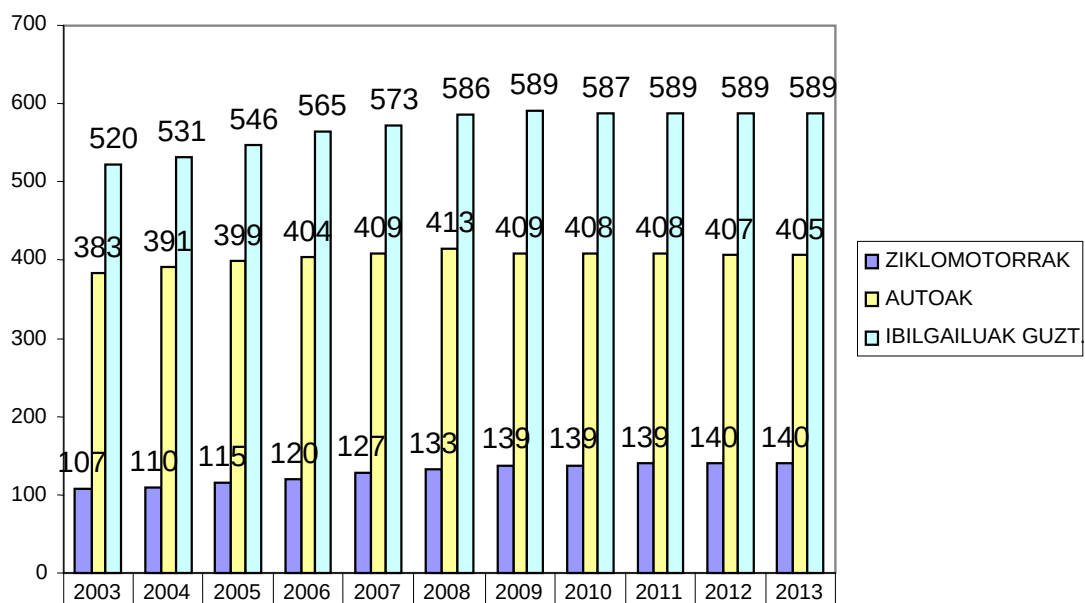
EBI: Eguneko Batez Besteko Intentsitatea
LBI: Laneguneko Batez Besteko Intentsitatea

² Kopuru honetan ez dira sartzen diruz ordaindutako bidaiak (joan-etorrien % 10, gutxi gorabehera), ezta beste garraio bono batzuen bidez eginikoak ere.

3.2.1.3.- 1.000 biztanleko motorizazio indizearen bilakaera

Urtea	Ibilgailu kopurua	Auto kopurua	Moto kopurua
1984	58.381	50.036	4.053
1991	68.502	56.651	6.356
1996	77.255	61.456	8.704
2001	95.771	74.904	16.427
2006	102.369	73.989	22.063
2007	104.953	74.985	23.297
2008	107.883	76.149	25.587
2009	109.157	75.902	25.681
2010	109.351	75.957	25.853
2011	109.748	76.031	25.961
2012	109.810	75.908	26.067
2013	109.552	75.386	26.142

MOTORIZAZIO MAILA

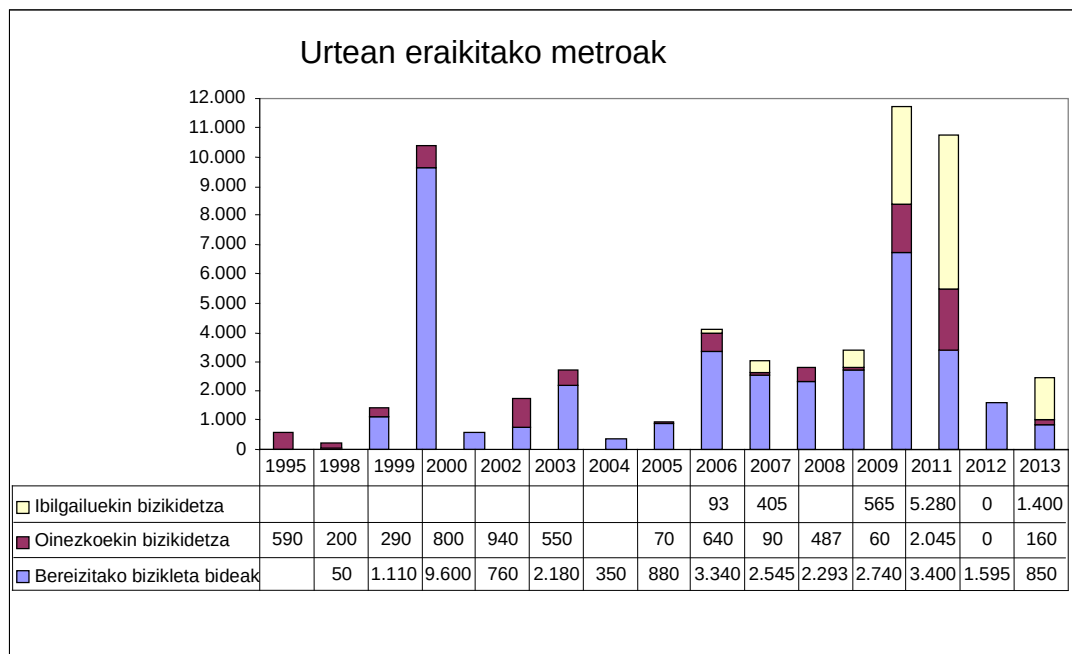


ZIKLOMOTORRAK	107	110	115	120	127	133	139	139	139	140	140
AUTOAK	383	391	399	404	409	413	409	408	408	407	405
IBILGAILUAK GUZT.	520	531	546	565	573	586	589	587	589	589	589



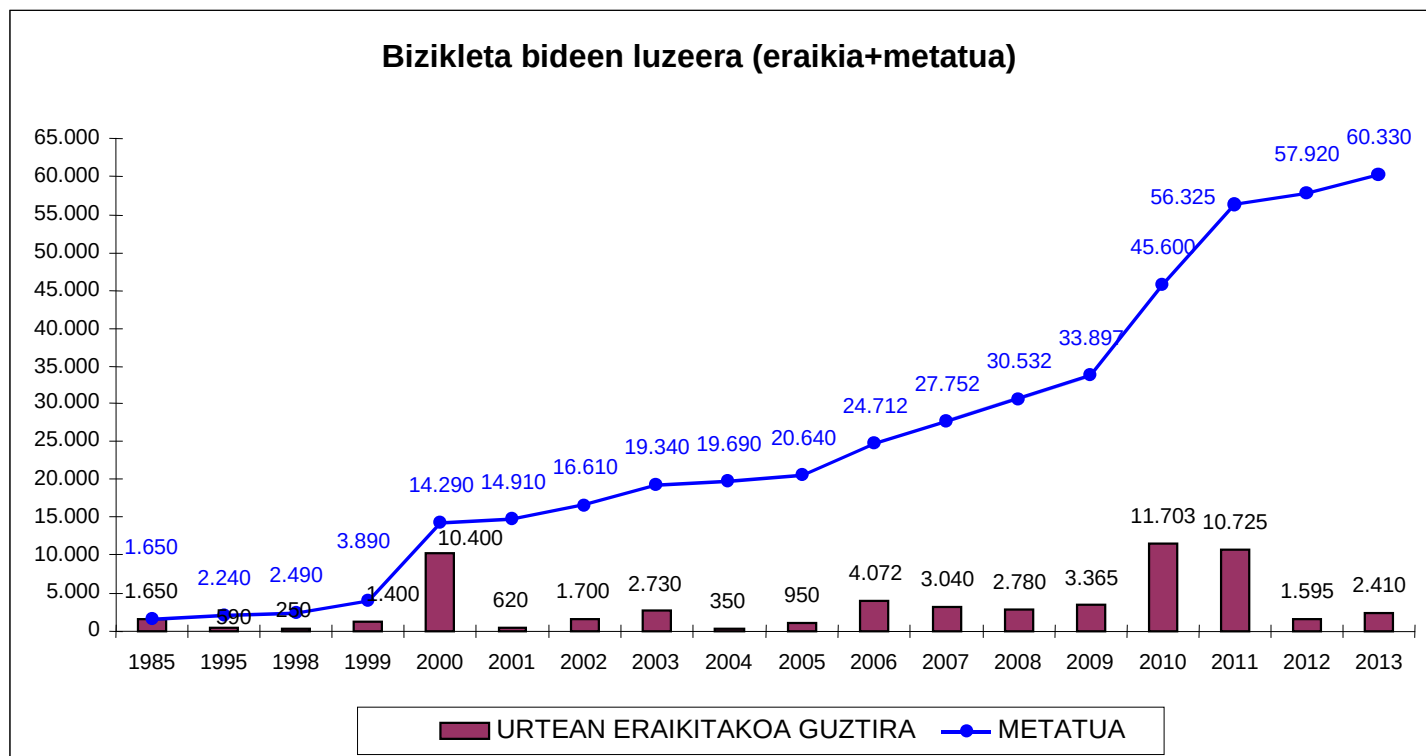
Azken bost urteetan motorizazio indizearen hazkundean antzeman den geldialdiak bere horretan jarraitzen du, eta behera egin du zertxobait auto kopuruak: % 0,48ko jaitsiera 2012ari dagokionez. Geldialdi hau azken urteetako krisi ekonomikoaren ondorio da ziurrenik. Motoen matrikulazioak hazkunde txiki bat izan du, % 0,49koa. Alde horretatik, krisiaren unerik gogorrena oraindik iristeke zegoenean, 2008ko Donostiako Hiri Mugikortasun Iraunkor eta Seguruaren Planak hazkunde geldo bat diagnostikatu zuen, eta horri erantsi zion mugikortasuna autoan oinarritzea bateraezina izango zela garapen iraunkorrarekin. Izan ere, ibilgailuetarako bide ahalmena handitzeak hirian bide azpiegitura berriak eraikitzea behartuko luke, bideragarritasun eztabaidagarriko obrak ingurumen eta ekonomia ikuspegietatik, petrolioaren prezioak garraiobide honetan duen eragina ahaztu gabe.

3.2.1.4.- Bizikleta bideen luzera osoaren bilakaera



2013an, **2.410** metro gehiago erantsi zaizkie txirrindularientzako bideei. Gros auzoko 30 Guneak hedatu egin dira, eta Añorga Txikira ere iritsi dira. Bizikleta bide berriei dagokienez, aipatzekoa da Nafarroako Etorbidean ezarri dena, eta Urumearen erriberan egokitu den behin behineko zatia, 27 poligonoa eta Kristobaldegi Komentuaren eremua lotzen dituen.

Aurrera begirako asmoei dagokienez, nabarmentzekoak dira Loiola eta Martutene arteko lotura eta Lasarteraino iritsiko den bidea (2012an, Errekalderraino iritsi zen). Exekuzioaren zain dauden zatiak dira, proiektzio lanak jada eginak baitaude.



Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza

Txirrindularientzat bakarrik diren bideak bidesare osoaren % 67 dira; bizikletentzat eta oinezkoentzat diren bideak, % 14; eta bizikletentzat eta ibilgailu motordunentzat direnak, % 18.



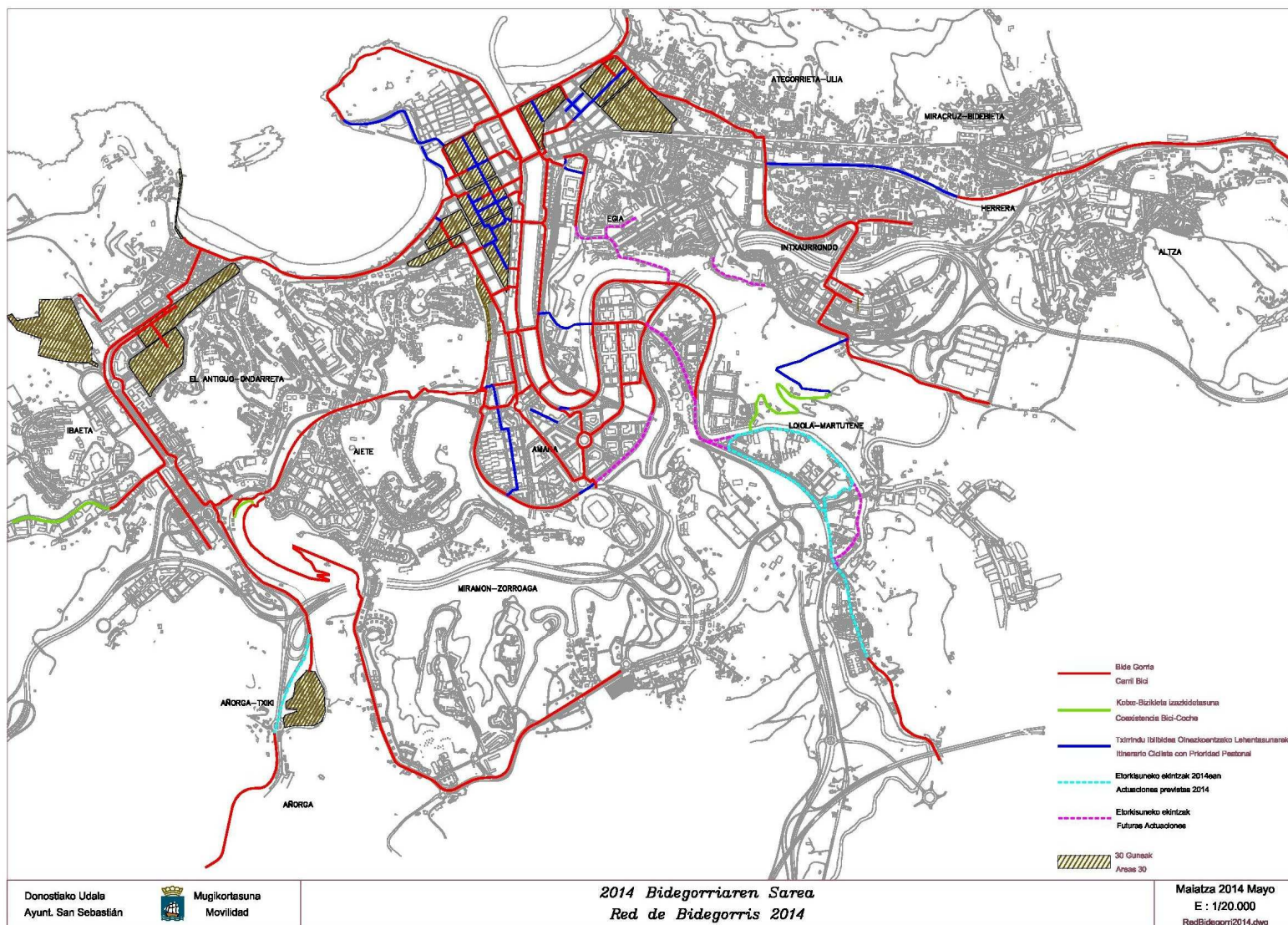
2013an eginiko bidesare zatiak

Urumea erribera (behin-behinekoa)	Cristobaldegia komentua	27 poligonoa	500 m
Navarra etorbidea	Galtzada zaharra Ategorrieta	Zurriola pasealekua	350 m
Peña y Goñi	Zurriola etorbidea	Colón pasealekua	160 m
30 gunea Añorga Txiki			770 m
30 gunea Gros			630 m
2013ko JATORRIAREKIKO GUZTIRA			60.330 m



1985-2013 aldian eginiko lanen laburpena

URTEA	Bizikleta bidea	Bizikleta pista – bizikleta espaloia	Ibilg. bizikidetza.	Oinezk. bizikidetza	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
GUZTIRA	5.850	34.748	11.881	7.852	60.330 m



3.2.1.5.- Istripua izan duen txirrindulari kopuruaren bilakaera

	2009	2010	2011	2012	2013
Biktimak izan dituzten istripuen kopurua (txirrindulariak tartean izanik)	70	73	87	79	92
Biktimak izan dituzten istripuetan nahasitako txirrindularien kopurua	70	76	91	86	96

	2009			2010			2011			2012			2013		
Erabiltzaile mota	Hildakoak	Zauritu larriak	Zauritu arinak	Hildakoak	Zauritu larriak	Zauritu arinak	Hildakoak	Zauritu larriak	Zauritu arinak	Hildakoak	Zauritu larriak	Zauritu arinak	Hildakoak	Zauritu larriak	Zauritu arinak
Oinezkoak	0	0	1	0	0	8	0	0	9	0	0	1	0	1	7
Bizikleta erabiltzaileak	0	2	6	0	8	5	0	5	7	0	1	7	0	5	78
Bizikletetan "pakete"	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
Moto erabiltzaileak	0	1	7	0	0	4	0	0	4	0	0	3	0	0	9
Autobus bidaiariak	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Patinetan edo antzekoetan	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Total	0	3	80	0	8	71	0	5	90	0	1	84	0	6	99

Iturria: Udaltzaingoa (Bide Segurtasuna)

Udaltzaingoa txirrindularien istripuak erregistratzeari ekin dio azken urteetan, eta 2013a bosgarren urtea izan da zeregin horretan. 2012. urtearekin alderatuta, istripu gehiago izan dira, eta areagotu egin dira bai bizikletak nahasita egon diren istripuak bai istripua izan duten txirrindularien kopurua. Istripuetan zauriak izan dituzten 83 txirrindularien artetik, 5ek zauri larriak izan dituzte (gora egin du kopuruak 2012ari dagokionez). Gainera, 8 oinezkok zauri arinak izan dituzte, aurreko urtean baino gutxiagok, batek zauri larriak izan baditu ere. Bizikletak nahasita egon diren istripuetako gainerako zaurituei dagokienez: bederatzi pertsona motoan zihoazen; bi, autobusean; eta beste bi, istripua izan duen bizikletaren atzealdean.

2013an, aurreko urteetan bezala, ez da txirrindularirik hil (azken hildakoa 2007an izan zen).



Istripu kopuru handi bat autoekin izandako talkek eragin dute (22 istripu), eta talkarik gabeko istripuetan 41 txirrindularik zauri arinak izan dituzte. Oinezkoekin izandako talkek 9 istripu eragin dituzte; bizikleten arteko talkek, 4; patinatzaileekin izandakoek, 1. Azkenik, motoekin izandako talkek 8 istripu eragin dituzte; gainera, furgonetak nahasita egon diren 4 istripu izan dira, eta autobus batekin izandako istripu bat (I eta II Eranskinak).

3.2.1.6.- Bizikleta aparkaleku kopuruaren bilakaera

Urtea	Aparkalekuak
2004	947
2005	562
2006	944
2007	378
2008	262
2009	74
2010	754
2011	305
2012	70
2013	238

2003 = 2.268 aparkaleku / 2013 = 6.802 aparkaleku



Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza

Grafikoak hiriko bizikleta aparkalekuen hazkundea adierazten du, eta agerian uzten du Mugikortasun Zuzendaritzak txirrindularien eskari gero eta handiagoari erantzuteko egin duen ahalegina. 2013an, lekuz aldatu dira 8 bizikleta aparkaleku, haien erabilera hobetzeko. Gainera, 3 aparkaleku desmontagarri egin dira, 36 bizikletetarako, Zinemaldian proba moduan erabiliak.

3.2.1.7.- Bizikleta lapurretei lotutako salaketa kopuruaren bilakaera

Urtea	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Salaketak ³	714	833	849	947	642	699

Fuente: Guardia Municipal

Udaltzaingoaren datuen arabera, behera egin du zertxobait lapurtutako bizikleten kopuruak; aldiz, salaketek % 9 egin dute gora 2012ari dagokionez, aurreko urteetako kopuruak askoz handiagoak izan badira ere.

2013an, 53 bizikleta berreskuratu dira; hau da, lapurtutakoen % 7,58. Bestetik, 42 atxilotu izan dira bizikleten lapurretekin lotuta.

Gainera, 2013an, 92 salaketa egin dira ere lapurretagatik Ertzaintzaren aurrean, eta 7 bizikleta berreskuratu dituzte. Kasu honetan, jaitsiera txiki bat izan da bizikleta lapurretek eragindako salaketen kopuruan; zehazki, aurreko urtean baino bi gutxiago, eta 12 lagun atxilotu dituzte era honetako lapurretekin lotuta.

³ Udaltzaingoan eginiko salaketak azaltzen dituzte grafikoeak. Honakoa hirugarren urtea da Donostiako Ertzaintzan aurkeztutako salaketak ere lortu direna, atal honetan jasoak daudelarik.

3.2.2.- Bizikleta aparkalekuen sarea

Aparkalekuak bizikletetarako oinarritzko azpiegituraren funtsezko elementuak dira. Aparkaleku eroso eta seguru bat izatea (bai abiapuntuan bai helmugan), bizikletaren erabilera normalizatua indartzeko ezinbesteko baldintza ez ezik, bizikleta erosteko baldintza ere bada jende askorentzat.

Gainera, hiriko txirrindulari kopurua handitzeak nabarmen handitu du ere aparkalekuen eskaera. Hala, aparkalekuak gainezka daude, eta gero eta bizikleta gehiago ikusten da baranda, kale-argi, zuhaitz eta antzekoei lotuta, jende asko erakartzen duten hiriko lekuetan bereziki (Boulebarrean edo hiriko hondartzetan uda garaian). Aipatzekoa da ere bide publikoetako aparkalekuetan gauez ikusten den bizikleta kopurua.

2013ko abenduaren amaieran, **6.802** bizikleta aparkaleku zeuden hirian. 2013an, 238 leku berri ipini dira. Zabalduenak “unibertsalak” izenekoak dira (“U” alderantzikatua), bizikleta lotzeko praktikoak eta funtzionalak direlako. Aurreko urteetan, Donostiarako bereziki sortutako beste mota bat ere erabili izan da, “Epsilon” izenekoa, kasu batzuetan mutiloi modura ere erabili ohi dena ibilgailu motordunei espaloietara igotzea eragozteko.

Mugikortasun Departamentuak hiru oinarritzko irizpide erabiltzen ditu bizikleta aparkalekuak hirian kokatzeko:

- a. Bizikleta aparkalekuen kopurua areagotzea jende asko erakartzen duten eta ekipamendu garrantzitsuak dituzten hiriko lekuetan.
- b. Aparkaleku berriak ezartzea bizikleta bide berrietatik hurbil dauden lekuetan.
- c. Aparkalekuak ezartzea herritarrek edo erakundeek eskatzen duten lekuetan, bideragarritasun teknikoa aztertu ondoren, ekimen honek aurrekontu muga mende egoten jarraitzen badu ere.
- d. Lankidetzak bideak bilatzea lurrazpiko aparkalekuen kontzesionarioekin.

3.2.2.1.- Jardunbide proposamen orokorrak

Irizpide orokor gisa, aparkalekuen politikaren dibertsifikazioa proposatzen dugu, orain arte nagusiki bide publikoetako bizikleta aparkalekuen instalazioan (espaloietan eta oinezkoentzako eremuetan bereziki) oinarritu dena. Bestetik, aparkalekuetan eta bide publikoan abandonatuta dauden bizikleta “zaharren” jardunbide protokoloarekin jarraitu behar dugu, erabiltzen ez diren ibilgailuak erretiratu eta aparkaleku kopurua areagotzeko.

3.2.2.1.1.- Bizikleta aparkalekuak bide publikoan

- a. Lehenik eta behin, nabarmendu behar dugu gero eta zailagoa dela aparkaleku kopurua handitzea jada aparkalekuak badituzten lekuetan. Eskaera handiko leku batzuek muga fisikoak eta denbora funtzionaltasunekoak dituzte; hala nola hiriko hiru hondartzek.
- b. Gauez hiriko aparkalekuetan uzten diren bizikleta kopuruak handia izaten jarraitzen du.
- c. Hiriko leku jakin batzuetan, aztertu egin beharko litzateke bizikleta aparkalekuak trafiko motordunaren gaur egungo aparkalekuetan ezartzeko aukera. Autoen aparkalekuak bizikleta aparkaleku bihurtzeko, bereziki mesedegarri izan daitekeenean oinezkoen zirkulazio eta egonaldi zonetarako.
- d. Saltokiekin koordinatuta eta leku bakoitzeko aukeren arabera, “bezeroentzako aparkalekuak” ezar litezke.
- e. Bizikleta aparkaleku motak dibertsifikatzeko aukera aztertzea proposatzen dugu, espazio publiko erabilgarriaren arabera, “Epsilon” motarekin egin den moduan. Hala, aztertu egin beharko lirateke hiri altzari jakin bat instalatzeko aukerak, edo bide publikoko zuhaitzak babesten dituzten zuhaitz txorkoen tipologia: hala nola hiriko hainbat lekutan ezartzen ari diren gorputz metalikokoak, zuhaitzari kalterik egin gabe bizikletak lotzeko aukera ematen dutenak. Alde horretatik, aztertu egin beharko litzateke gai hau arautzen duen udal ordenantzaren aldaketa.

3.2.2.1.2.- Bizikleta aparkalekuak bide publikotik kanpo ezartzea

- a. Hiri Antolamenduko Plan Orokorrak (HAPO), 64.4 artikuluan, honelaxe dio: *“bai hirigintza garapen berrietan bai hiri erreforma eta berrikuntzako lanetan eta gaur egungo eraikuntzen birgaitze integraleko esku-hartzeetan, bizikleta aparkalekuetarako espazioak antolatu beharko dira, dagozkion eraikuntzen eta/edo lurzatiaren barnean, honako irizpide hauen arabera:*
 - a) Bizileku eraikuntzak: 1 aparkaleku 100 m²(t) edo frakzio bakoitzeko.
 - b) Jarduera ekonomikoetarako eraikuntzak: 3 aparkaleku 100 m²(t) bakoitzeko.
 - c) Zuzkidura bizitokiak: 2 aparkaleku 100 m²(t) bakoitzeko.
 - d) Ekipamenduak: 3 aparkaleku 100 m²(t) bakoitzeko.
 - e) Garraio publikoaren terminalak edo geltokiak: mugikortasun planek edo instalazio horien proiektu espezifikoek ezarritakoa beteko da”.

Hori horrela, Hirigintza, Mugikortasuna eta Proiektuak eta Obrak arloen arteko lankidetzara indartzea planteatzen dugu, artikulua horrek ezartzen duena garatu eta jardunbide protokolo bat finkatzeko, bizikleta aparkalekuen azpiegiturari begira.

- b. Lanean jarraitzea hiri erdialdeko lurrazpiko parkingetan bizikleta aparkalekuak egokitzeko.
- c. Plan bat egitea eraikin publikoetan bizikleta aparkalekuak sustatzeko: UPV-EHU, ikastetxe publikoak (eraikina Udalarena nahiz Eusko Jaurlaritzarena izanik), itundutako ikastetxeak, ospitaleak, herri administrazioak, etab.
- d. Bizikleta aparkalekuak (“bizikletak gordetzeko gelak”) sustatzea bizilekutarako eraikinetan edo bebarruetan:
 - o Pizgarriak eskainiz lonja jabea.
 - o Bizikletak gordetzeko gelak sortuz udal jabetzako lonjetan.
- e. Bizikleta aparkalekuak sustatzea poligono eta enpresa pribatuetan, lan esparruko mugikortasun planen barnean.
- f. Trenbide operadoreekin, geltokietan bizikleta aparkaleku babestu eta seguruak ezartzeko aukera aztertzea; hala nola Easo Plazako Euskotrenen geltokian egin den aparkalekua. Era honetako aparkaleku bat egokitu beharko litzateke autobus geltoki berrian.

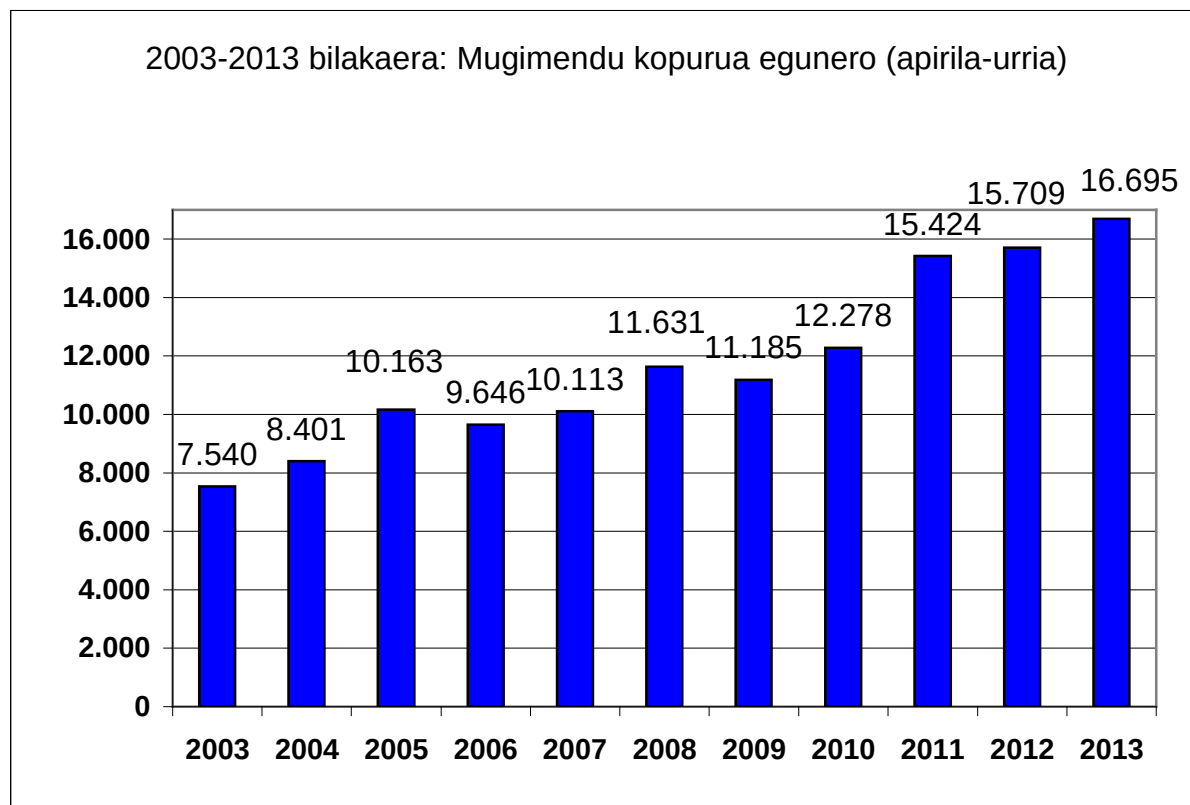
3.2.3.- Bizikletaren erabilera mailen bilakaeraren jarraipena

2010. urtera arte, bizikleta erabilerari buruz Udalak ematen zituen datuak leku oso zehatz batzuetan eginiko kontaketatik ateratakoak ziren; hain zuzen, Bizikleta Sustatzeko Plana onartu aurretik eta hiriko Bizikleta Bideen Sarea garatu aurretik ezarrita zeuden puntuetako kontaketatik lortutakoak. 2010etik aurrera, ugarituz joan da datuak hartzeko lekuen kopurua, eta bizikleta zirkulazioaren ardatz nagusietara egokitu dira.

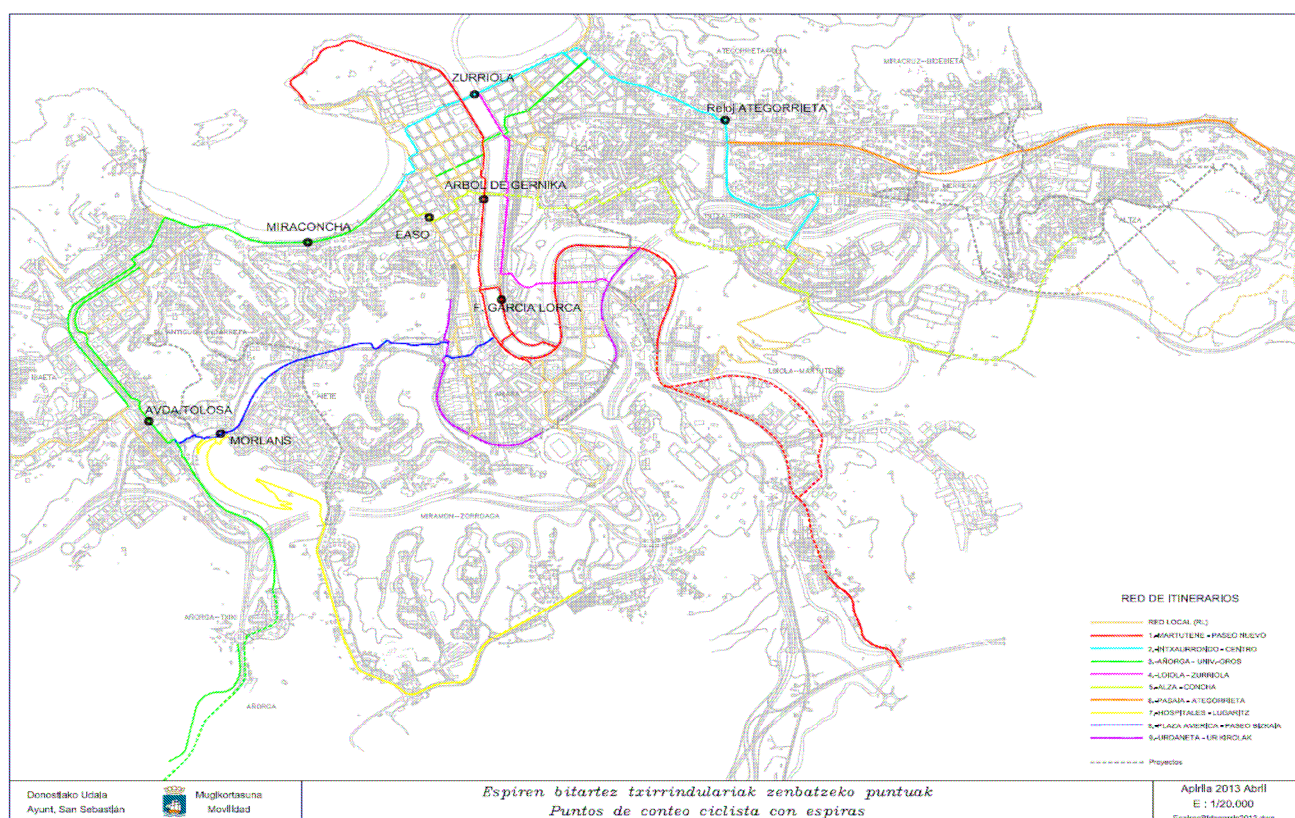
2013an, kontaketa automatikoko sistema bat ezarri da, hiriko zortzi lekutan, bizikleta erabileraren bilakaera historikoki ezarritako parametroen arabera aztertzeko modua emango duen metodologia konparatibo bat aplikatuta.

Espiren bidezko neurketei esker, informazio kantitate handia eskuratzen da: besteak beste, bizikleta erabileraren joerak eta ardatz erabilienak, eta bizikleta bide bakoitzak guztizkoan duen pisua.

Batez bestekotzat erregistratu diren 16.695 mugimenduek gehikuntza bat adierazten dute hirian bizikleta bidez egunean egiten diren joan-etorrietan: % 6ko gehikuntza 2012. urteari dagokionez (ikus 3.2.1.2 a) *Bizikleta joan-etorrien kopurua* atala).



Kontaketa puntuak bizikleta bideen ardatz nagusietan daude: Federico García Lorca, Easo, Gernikako Arbola, Morlans-Lugaritz tunela, Ategorrieta, Zurriolako zubia, Tolosa Etorbidea eta Kontxa Pasealekua.



3.3.- Bizikleta Planaren ebaluazioa

Gaur egungo bizikleta bideen sarea Bizikleta Sustatzeko Planean jasotako ibilbideen, azpiegitura osagarrien eta beste hainbat esku-hartzeren exekuzioaren emaitza da, baita azken hamarkadan egin diren bizikleta bideen eta beste lan batzuen emaitza ere. Lan horiek guztiek hiriak izan duen bilakaerari erantzun nahi izan diote, eta bizikleta erabilera bultzatzea helburu garrantzitsua izan da eginiko jardueren diseinu eta exekuzioan.

3.3.1.- Aholkuak

Bizikleta bide nagusien sarearen garapenaz gainera, BBk garrantzi berezia ematen dio bizikletaren erabilera indartzeari, erabilera horren eta trafiko motordunaren arteko integrazio handiago baten bitartez. Grosen, Erdialdean eta Antiguan aukera ezin hobe bat ikusten dugu horretarako, trafikoa baretzeko neurrien eta 30 guneen bitartez. Neurri horiek pixkanaka ari dira hedatzen, eta hiri osora zabaltzeko beharko lirateke. Gainera, aztertu egin beharko lirateke ere beste era bateko neurriak: hala nola bizikletetarako itzaroteko plataformak ezartzea semaforoak dituzten bidegurutzeetan (txirrindulari ilara handiak sortzen hasi dira bidegurutze batzuetan) eta kontrakorronteko bizikleta bideak aztertzen jarraitzea. Neurriak pixkanaka hartu beharko dira, ondo aztertuta eta zati zehatz batzuetan probatuta. Neurri horiez gainera, berriro ere azpimarratu nahi dugu garrantzitsua izango dela mugikortasun arloan gizarte hezkuntzako kanpaina espezifikoak egitea, auto eta moto gidariei, txirrindulari gazteei, bizikleta erabiltzen hasten diren pertsonen... zuzenduak, hartuko den neurri berri bakoitza azaltzeko. Izan ere, berriro diogu, ezinbestekoa da hartutako neurri bakoitza komunikazio, sentsibilizazio eta formazio jardueren bidez osatzea.

Azkenik, hainbat aholku errepikatu nahi genituzke, gehienak Hiri Mugikortasun Iraunkor eta Seguruaren Planean jada jasota daudenak eta kontuan hartu behar direnak bizikleta bideen sarearen plangintzan eta garapenean:

- Bizikleta loturak garatzen jarraitzea aldameneko udalerriei: Errekalde eta Lasarte arteko lotura; eta Loiola eta Martutene artekoa, Astigarragara iristeko.
- Garraio Bertikaleko Planak aurreikusten dituen lanak gauzatzea, biztanleria handiko hiriko goiko auzoetarako irisgarritasuna indartzeko. Bizikleta hiri osoan erabiltzeko aukera emango luke horrek. Gainera, hainbat lan aurreikustea Egia auzora heltzeko bideetan, txirrindularien segurtasuna bermatzeko.
- Mugikortasun motorduna murriztea, auzoetako bizikleta bideen sarea garatu ahal izateko galtzadan. Egokia litzateke 30 guneak hiriko auzo guztietara zabaltzea.



- Bizikleta azpiegiturak hiriko garapen berrietara hedatzen jarraitzea, hala dagokionean.
- Bizikleta bideen diseinua zaintzea, garraiobide gisa duten funtzionalitateari dagokionez, erosotasuna eta segurtasuna bermatzeko, semaforizazioa eta denborak aztertuz bidegurutzeetan (bereziki, oinezkoek eta txirrindulariek denbora tarte handia itxaron behar duten lekuetan), eta berriro dimentsionatuz txirrindularien trafiko hazkundea izan duten bide zatiak.
- Bizikleta aparkaleku kopurua handitzea eta era honetako azpiegiturak ezartzeko estrategia bat garatzea, aparkaleku berriak sortzeko bizikletarako eraikinetan, tren geltokietan (Easo Plazako Euskotrenen geltokian egin denaren antzera), lurrazpiko aparkalekuetan, eraikin publikoetan, lonja pribatuetan...
- Mekanismo egokiak ezartzea eta beharrezko neurriak hartzea kalean abandonatutako bizikletak erretiratzen jarraitzeko, bai hiriko bizikleta aparkalekuetan daudenak bai hiri altzariei edo eraikuntza elementuei lotuta daudenak.
- Plan oso bat egitea seinalizazio bertikala eta horizontala egokitzeko bidegorrietan eta oinezkoentzat eta txirrindularientzat diren zatietan, Sare tratamendua emanaz. Hainbat koloretako bilbe margotze bidezko seinalizazio horizontalerako proposatu den ekimena ebaluatzea.
- Plan bat egitea bizikleta bideen sarearen eta hari lotutako azpiegituren mantentze eta garbiketarako.

Eta gainera:

- Bizikleta publikoen sistema berri bat ezartzea, bizikletak maileguan uzteko sistemako geltokien, bizikleten eta lotuneen kopurua handituz.
- Beharrezko neurriak hartzea aparkalekuak egokitzeko eta bizikleta bidezko irisgarritasuna areagotzeko hiriko tren geltoki guztietara.
- Txirrindularientzat deserosoak eta arriskutsuak diren errebajeak eta zintarriak konpontzea, bizikleta bideen sarearen hainbat puntutan, bizikleta bideen eta galtzadaren arteko gurutzeetan.
- Morlanseko tunelaren ordutegia zabaltzeko aukera aztertzea, eta gutxienez Amarako autobus geltokira iristen diren garraio publikoko zerbitzuen ordutegietara egokitzea.

3.3.2.- Sustapen neurriak

Bizikletaren Planaren irizpideekin bat etorrira, Mugikortasun Zuzendaritza jabetzen da bizikletentzako azpiegiturak beharrezkoak direla baina azpiegitura horiek ez direla aski txirrindulariek garraio sisteman funtsezko eginkizuna izan dezaten. Hori dela eta, bizikletaren erabilera sustatzeko neurri sorta bat abian jartzeko premia ikusten du.

Orain arte egindako jarduerak:

1. Formazio ikastaroak, errepidean bizikletaz ibiltzen ikasteko. Energiaren Euskal Erakundearekin lankidetzan.
2. Bizikleta martxa, mugikortasunaren astean, eta Kalapieren merienda.
3. Bizikleta bideen mapa eguneratzea.
4. Bizikleta publiko elektrikoen sistema berria abian jartzea.
5. Webgunea mantentzea. www.donostiamovilidad.com
6. Mugikortasun Iraunkor eta Seguruaren Mahai Teknikoa eratzea, ikastetxeetan mugikortasun aktiboa eta segurua sustatzeko eskolako komunitateko kideen artean (II. eranskina).

3.3.3.- Bide hezkuntza

Bide hezkuntza integrala da bizikletaren erabilera sustatzeko beste bideetako bat, Planean esaten zenaren ildotik. Bide hezkuntza integralak zirkulazio kodea irakaste hutsetik harago jotzen du, ez da mugatzen “gidari onak nola izan” erakustera soilik. Izan ere, hiriko ingurumenari kalte gutxien eragiten dioten garraiobideei lehentasuna ematean datzan fenomeno urbano gisa hartzen dugu mugikortasuna.

Udaltzaingoaren Prestakuntza Unitatea lantzen ari den Bide Hezkuntzako Programaren barruan, haurrek txikitatik bizikleta garraiobide modura erabil dezaten bultzatzeko edukiak eta ekintzak garatzen dira. Zehazki, bizikletaren ezagutzari eta erabilerari buruzko jarduerak ageri dira Lehen Hezkuntzako ikasleentzako gaien artean, 3. zikloan. Lehen Hezkuntzako ziklo horretan, 2. zikloan bezala, oinezkoen erabateko autonomia lantzen da, haien mugikortasunaren aroko segurtasun irizpideei lehentasuna ematen zaie eta joan-etorrietarako bizikleta erabiltzea sustatzen da.

Jarduera horietan, bizikletak berak hartzen du nagusitasuna 5. eta 6. mailetan, 10-12 urteko gazteen prestakuntzan. Urtean 2.500 ikasleri eskaintzen zaie prestakuntza.

Adin horretan, ikasturteko 3 ordu eskaintzen zaizkio bizikletari, eta bizikleta erabiltzeko esperientzia bizitzeko aukera ematen zaie ikasleei, beste alderdi orokorrago batzuk lantzeko bitarteko modura; bereziki, bide publikoen erabiltzaileen arteko bizikidetzak eta segurtasuna eta abiadura. Ikasgelako saioen osagarri, ariketa

praktikoak egiten dira bizikletarekin. Ariketa horiek ikastetxeetako jolastokietan egiten dira eta ez da beharrezkoa ikasleek bizikleta edukitzea; ikasleek asko estimatzen dituzte.

Udaltzaingoaren Bide Hezkuntzako arloaren irizpideetako bat da bizikletari garrantzia eta protagonismoa ematea Bide Hezkuntzako programetan, bizikleten erabiltzaileen autonomia eta bide segurtasuna ardatz harturik. Hala, hirian mugitzeko eta ibiltzeko kontzeptuak eta jarduerak ikuspegi integraletik ulertzen eta barneratzen dituzte haurrek txikitatik, eta bizikleta modu seguruan eta garraiobide normalizatu gisa erabil dezaten sustatzen da.

3.3.4.- Arautegiak

Aurreko txostenetan adierazi bezala, Ibilgailuen eta Oinezkoen Zirkulaziorako Udal Ordenantza onartu zen 2006an, eta bizikletaren erabilera arautu eta sustatzeko xedea duten hainbat arau biltzen ditu ordenantza horrek. Ordenantzak 7 artikulua biltzen ditu bizikletari buruzkoak, baina ez da oso arautegi ezaguna herritarren artean⁴, Zirkulazio Arautegi Orokorra bezalaxe. Funtsezkoa da hirian bizikletaz ibiltzen diren pertsonen zer betebeharrak dituzten zabalitzea eta indarrean dagoen araudia betetzen dela bermatzeko ekintzak abian jartzea. Azken urteetan, nabarmen gora egiten ari da txirrindularien kopurua. Oro har, eguneroko joan-etorrietan bizikleta erabiltzen duten helduak eta ikastetxera edo olgetako jardueretara (hondartza, kirola, etab.) joateko bizikleta erabiltzen duten gazteak ibili ohi dira bizikletaz. Izan batzuek trebetasun handirik ez dutelako, izan beste batzuek behar adinako errespeturik ez dutelako eta axolagabe aritzen direlako, egunero-egunero ikusten dira zirkulazio arauen urraketak: espaloi gainean bizikletaz ibiltzea eta, sarritan, bizkor eta espaloietan dabiltzan oinezkoentzako modu arriskutsuan. Bestalde, hirian ikusten bizikleta askok ez dute txirrinik eta gutxi erabiltzen dituzte argiak gaueko joan-etorrietan.

Illo horretatik, Hiri Mugikortasun Iraunkor eta Seguruaren Planak agerian utzi zuen desorekak daudela eremu publikoaren erabileraren kulturen, bizikleta Donostiako paisaia urbanoan txertatu ahala liskarra sortu baita beste garraiobide batzuekin, eta bide segurtasunari buruzko hiri kulturen gabeziak sumatzen dira.⁵

Hori guztia kontuan hartuta, Udaleko Mugikortasun Departamentuak sentsibilizazio eta informazio programa bat antolatu zuen bizikleten erabiltzaileei informazioa emateko eta bizikleta bidezko zirkulazioaren segurtasuna hobetzeko. Bi fase ongi bereizitan gauzatu dira ekintzak. Lehen fasean, Udaltzaingoak eta mugikortasuneko

⁴ Bizikletaren Behatokiaren eskariz Donostiako hiri txirrindularitzari buruz egindako ikerketan (Siadeco, 2008ko ekaina), % 45,3k bakarrik diote Oinezkoen eta Ibilgailuen Zirkulazioaren Ordenantzaren entzutea badutela.

⁵ Donostiako Hiri Mugikortasun Iraunkor eta Seguruaren Plana. 2008ko iraileko testu batekina, 11 orrialdea



agenteek kontzientziazio kanpainak egin zituzten, bizikletaz ibiltzen ziren pertsonak beren betebeharez ohartarazteko eta jarrera edo ekintza desegokiak zuzentzeko (espaloietan gainean bizikletaz ibiltzea, semaforoak ez errespetatzea edo bizikletak txirrini, islatzailerik eta argirik ez izatea, nahitaezko osagaiak baitira bizikletentzat). Bigarren fasean, informazioa zabaldu ondoren, isun batzuk ezarri ziren, txirrindulariek zirkulazio arauak sarri urratzen dituztela egiaztatuta zegoen toki jakin batzuetan. Ekainean, 40 isun ezarri ziren; horietako 28, txirrindulariek espaloietan modu desegokian erabiltzeagatik. Ez dago 2013. urteari buruzko informaziorik.

Bestalde, 2011n, lan talde bat eratu zen indarrean zegoen araudia aztertzeko, bizikleta bidezko mugikortasunaren gaur egungo nahiz etorkizuneko egoeran araudia nola aplikatu zitekeen eta egoerari nola egokitu aztertzeko eta arauen interpretazioa eta aplikazioa homogeneizatzeko. Mugikortasun Departamentua da lan talde horren aitzindaria, eta taldean lankidetzan ari dira Mugikortasuneko teknikariak, Udaltzaingoa, mugikortasuneko agenteak eta BBren idazkaritza. Talde horrek abian jarritako lanari jarraipena eman beharko litzaioke.

Bestalde, 2008an Oinezkoen eta bizikleten bideen seinalizazio gida landu zen, hirian oinezkoek nahiz txirrindulariek erabiltzen dituzten espazioen seinalizazioa sistematizatzeko eta homogeneizatzeko, baina ez da oraindik haren publikatzerik egin edo hura ezagutzera eman. Seinalizazioaren bidez, mugikortasunaren kultura berri bat eraiki nahi da, eta bideak erabiltzen dituzten pertsonen eta bideen erabileren arteko liskarrak saihestu. Lido horretatik, tresna eraginkorra izan daiteke mugikortasun giza bidezko eta segurua normalizatzeko eta zabaltzeko. Seinalizazioa funtsezkoa da bizikleta bideen sarea finkatzeko eta sendotzeko.

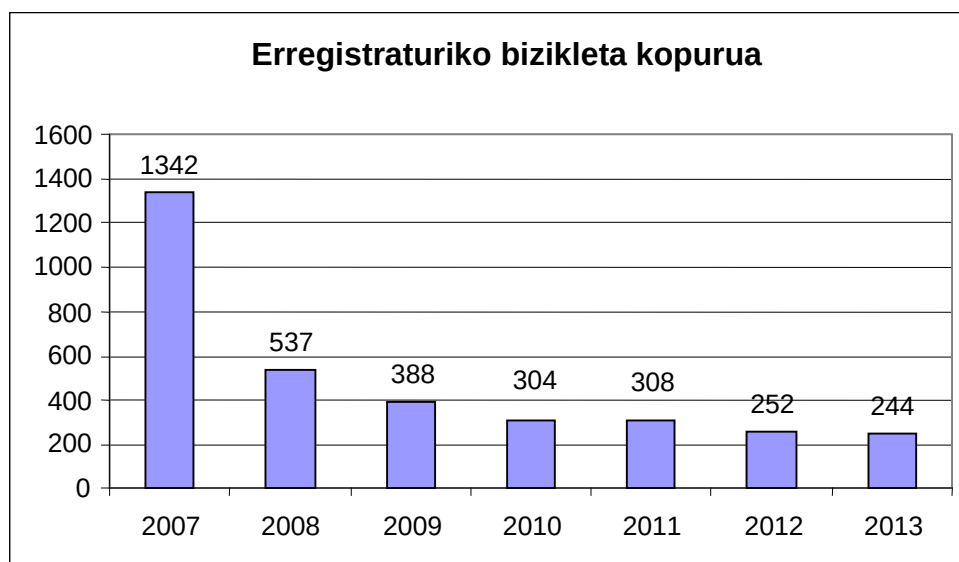
3.3.5.- Kudeaketa, partaidetza eta ebaluazio tresnak

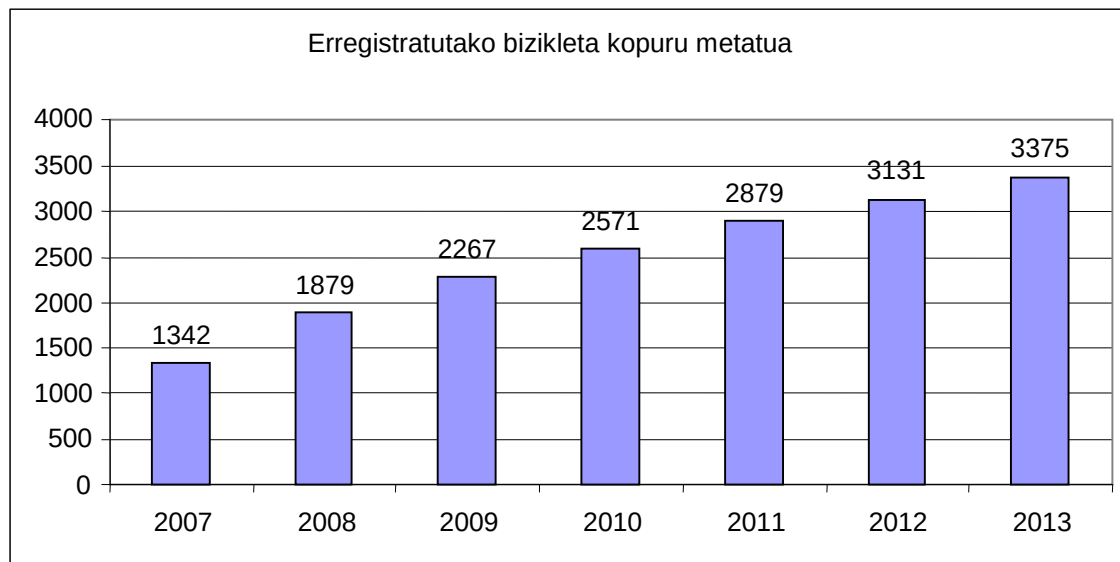
3.3.5.1.- Bizikletaren Behatokia

Bizikletaren Behatokiaren helburua da hirian bizikleta erabiltzeko baldintzak hobetzea eta erabilera erraztea, eta Donostiako Udalak eta Kalapie hiriko txirrindularien elkarteak sortua da. 2013an, Udalak eta Cristina Enea Fundazioak hitzarmen bat sinatu dute, BBren kudeaketa lanak Fundazioak har ditzan bere gain. Ingurumen Baliabideen Zentroan kokatu dute BBren egoitza, eta Fundazioak aurrez aurreko arreta nahiz webgunearen bidezko arreta emango ditu herritarren eskariak eta gainerako komunikazioak kudeatzeko.

3.3.5.2.- Bizikleten erregistroa

Bizikleten erregistroa 2007an sortu zen. Urte hauetan, 3.375 bizikleta sartu dira erregistro horretan: 2013an, 244. Gero eta jende gehiago izena ematen ari da sisteman, baina mantso, halere, bizikleten kopurua zer neurritan handitzen ari den kontuan harturik. 2013an, izapideak egiten hasi dira bizikleta erregistratuen datu base komun bat ezartzeko Estatu osoan, bizikleta bidezko mugikortasunaren kudeaketari edo bizikleten lapurretari buruzko eskumenak dituzten toki administrazio eta organo guztiek kontsultatzeko moduan. Publiko orokorrak erregistro horren berri izanez gero eta datu base orokorra sortuz gero, nabarmen hobetuko litzateke Erregistroarekiko interesa eta haren funtzionalitatea.





3.3.5.3.- Ibilgailuen Udal Gordailua

Udaltzaingoak jasotako bizikletak Ibilgailuen Udal Gordailuan biltzen dira. Udaltzaingoak web orri bat sortu du, bildutako bizikleten gaineko kontsulta errazteko (60 multzotan banatuta daude, marken arabera).

2011n, departamentu arteko lan talde bat sortu zen Ibilgailuen Udal Gordailuan jasotako bizikletei irtenbidea emateko. Mugikortasuneko, Gizarte Ongizateko, Lankidetzako eta Udaltzaingoko teknikariek osatzen dute lan talde hori, eta BBk ere parte hartzen du. Talde horren helburua da jabeek eskatzen ez dituzten bizikletei (eta "bizikleta txatarrari") irtenbidea emateko ahalmenak eta aukerak aztertzea. Bada tailer okupazional bat bizikletak konpontzen ikasteko, eta, horiek konponduta, GKEen bidez lankidetzaz harremanak dituzten herrialdeetara igor litezke.

3.3.5.4.- Bizikleta Publikoaren Sistema

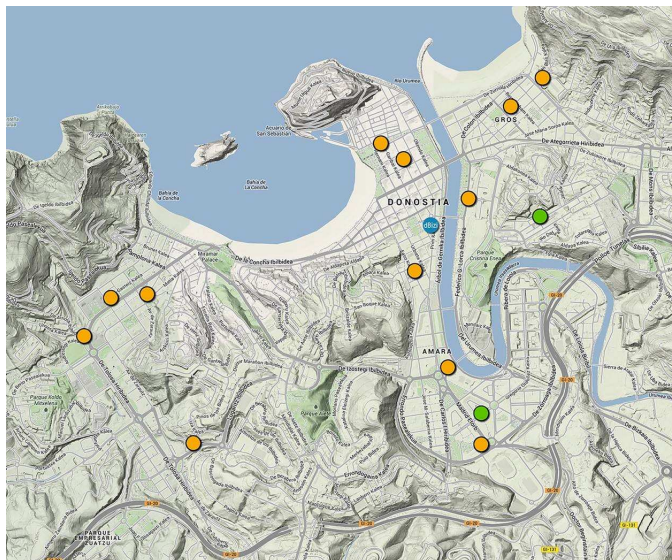
dBizi sistema berria adin orotako erabiltzaileei begirako sistema bat da; izan ere, laguntza elektrikoaz hornituta dagoenez, orotariko oztopo orografikoak gainditu eta nahi adinako distantziak egin litezke bizikleta horietan. Zerbitzuko ordutegi hau du: 6:30etik 23:00etara; 6:30etik 24:00etara, uztailan eta abuztuan.

2013ko urrian abian jarri zen sistema. Gaur egun, dBiziren 12 geltoki daude hiri osoan, toki bakoitzeko eskariaren arabera neurrikoak. Guztira, 100 bizikleta daude erabilgarri. Hauek dira geltokiak: Gipuzkoa plaza, Easo plaza, Katalunia plaza, Boulebarra, San Frantzisko eta Nafarroa etorbideen arteko lotunea, Zarautz kalea, Maule kalea, Europa plaza, Pio XII.eko autobus geltokia, Renfeko geltokia eta Eusko Trenen Lugarizko eta Anoetako geltokiak.

Hirian geltoki gehiago ezartzea da asmoa, auzo guztietara iristeko, bereziki goialdeko auzoetara; baita hiriaren erdialdean bizikletak lotzeko gune gehiago ezartzea ere, horiek baitira erabilienak. Kokalekuak aurreikusita daude Isabel II.a kalean (Amara) eta Karmengo Ama kalean (Egia), plano markatutako tokietan. Baita Sagastieder plazan (Intxaurreondo), Peña y Goñin (Gros) eta Bartzelona hiribidean (Loiolako Erribera) ere. Epe ertainera begira, 25 geltoki ezartzeko asmoa dago.

Urteko txartelak 40 €-ko prezioa du, eta horri erantsi behar zaio aseguru, 5 €-koa. Joan-etorri bakoitzean lehenengo 20 minutuko tartea estaltzen du. Noizbehinkako erabilerarako txartel bat eta turistentzako iraupen mugatuko txartelak sortzeko asmoa ere badago. Prim kaleko 6. zenbakian arreta bulego bat dago. Bulegoa zabalik da astelehenetik ostiralera, 10:00etatik 13:30era eta 16:00etatik 19:30era, eta larunbatetan, 10:00etatik 13:00etara.

Gaur egun 700 lagun daude sisteman izena emanda, Donostiako biztanleak gehienak. Sisteman izena emanda dauden % 42 emakumezkoak dira, eta % 58, gizonezkoak. 65 urtetik gorako pertsonak dira % 5,50, eta 25 urtetik beherakoak % 6,60. Erabilera aldatu egiten da egunaren eta orduaren arabera; baina, oro har, astegunetan 350 joan-etorri egiten dira, batez beste, eta asteburuetan, 150. Eguneroko erabilera indizea, beraz, 4,30ekoa da, oro har.



dBizi geltokiaren kokalekua⁶. Iturria: dBizi.

⁶ Berdez agertzen direnak (Isabel II.a eta Egia) dira martxan jarriko diren hurrengo geltokiak.

3.4.- Sustapenerako proposamenak

Atal honetan, berriro bildu ditugu iazko txostenean egindako proposamenak; gure ustez, kontuan hartu beharrekoak dira oraindik ere, azken urteetan moteldu egin baita sustapenaren arloko lana. Atal honetan agertzen diren proposamenak BBren baitan osatutako lan taldearen gogoeta kolektiboaren emaitza dira, baita idazkaritza teknikoak Bizikleta Sustatzeko Planaren garapenari eta emaitzei buruz aurreko urteetan egindako azterketa eta analisisen emaitza ere.

3.4.1.- Xede publiko eta sektorekako kanpaina espezifikoak egitea

Jende asko agertu da Donostiako hiri paisaian gero eta txirrindulari gehiago ikustearekin pozik eta bizikletaren erabilera sustatzearen alde, baina, aldi berean, hirian batetik bestera lekualdatzeko beste bide batzuekin liskarrak eragin ohi ditu bizikletaren erabilerak. Bizikleta garraiobide modura sendotzeko, ezinbestekoa da askotariko xede publiko eta sektorekako kanpaina espezifikoak egitea, bizikletaren erabilera errazteko beharrezko azpiegiturak sortzeaz gainera.

Izan ere, zer sektore edo publiko aukeratzen den, ezaugarri jakin batzuk izango ditu kanpaina bakoitzak; adibidez, elkarren oso bestelako ezaugarriak izango dituzte bizikleta erabiltzen hasita dauden eta hiriko joan-etorrietan bidegorrietan edo bizikletentzako eta oinezkoentzako bideetan ibiltzeko segurtasuna hartzen ari diren pertsonen begirako bide hezkuntzako eta sustapeneko kanpainen eta distantzia labur edo ertainak egiteko autoa erabili ohi duten gidarien artean bizikletaren erabilera sustatzeari begirakoek, hirian bizikleta autoa baino ibilgailu eraginkor, eroso eta osasungarriagoa izan daitekeela azpimarratuko baita horietan.

Hala, bizikletaren erabilera sustatzeko kanpaina espezifiko hauek egitea proposatzen da:

- Bizikletaz ibiltzeko ohitura dutenei begirako kanpaina: Hirian bizikletaz ibiltzeko modu egokia zein den erakusteko eta ibilgailuek eduki beharreko osagaiei buruzko informazioa emateko (argiak, txirrina, islatzaileak, etab.). Kale Hezitzaileen Programa bat sortzea proposatzen dugu, bide eta gizarte hezkuntza lantzeko, txirrindulariekin, batik bat. Programa horren baitan, behar bezala identifikatutako eragileak arituko lirateke kalean, espazio publikoen erabilera egokiaren eta zirkulazio seguruaren hiri kulturari buruz lan pedagogikoa eta zabalkunde lana egiten; bizikleta erabiltzen dutenen zirkulazio diziplina zorrotza sustatzeko jarduerak programatuko lirateke. Jarduera horiek antolatzeke, komenigarria izango da bizikleta erabiltzearen eta sustatzearen alde lanean diharduten elkarteak eta taldeak biltzea, Kalapie esaterako.
- Auto eta motor gidariei bizikleta erabil dezaten sustatzeko kanpaina. Bizikletaren erabilera gora egiten ari den arren, horrek ez du esan nahi



motordun ibilgailu pribatuen erabiltzaileak bizikleta erabiltzen hasi direnik. Donostiako hiri txirrindularitzari buruz 2008an egindako ikerketa soziologikoak erakutsi zuenez, txirrindularien % 42,8k oinez egiten zituen joan-etorriak aurretik; eta % 28,3 autobusez ibiltzen ziren; % 13,5, auto pribatuan, eta % 7,3, motorrean. Joan-etorri horiek ziren inkesta egin zitzaizen pertsonen arrazoi nagusia.

- Bide hezkuntzari eta mekanikari buruzko programak eta irteera gidatuak bizikleta bideen sarean, bizikleta erabiltzen hasi berrientzat. Era horretako ikastaroek arrakasta handia dute.
- Bizikletaren erabilera sustatzeko eta laguntzeko kanpainak, hiriko merkatari eta eragile ekonomikoei begira.
- Enpresa publiko nahiz pribatuek eta administrazio publikoek Mugikortasun Iraunkorreko Planak gara ditzaten sustatzea, eta plan horien baitan lanerako joan-etorrietan eta lanean bizikleta erabiltzeko neurriak inplementatzea, besteak beste. Jarraipena ematea udal langileek lanean bizikleta erabil dezaten sustatzeko eta bizikleta hornidurarako eta dBizi zerbitzuaren erabilera sustatzeko Udalak hartutako neurriei.
- Denborazkotasuna sustatzea.
- Istripuak eta segurtasuna.

3.4.2.- Bizikletaren erabilera sustatzeko eta bizikleta egoki erabiltzeko ekintzak antolatzea gazteei begira

Gazteek bizikletaz egiten duten erabilerari dagokionez, kontuan hartzekoak iruditzen zaizkigu honako alderdi hauek:

- Gizarteko sektore horrek potentzial handia du, kontuan hartuta sektoreko pertsonen kopurua eta aukerak eta sektorearen izaera estrategikoa eta etorkizunera begira duen garrantzia.
- Bizikleta garraiobide gisa erabiltzeko eta mugikortasun iraunkorra sustatzeko programak eta jarduerak, ikasleei begirakoak, batik bat. (Ikus Udaltzaingoak egiten duen lanari buruzko atala -gaur egun, Mugikortasun Departamentuko Eskolako Bidea programarekin koordinatzen da-, baita III. eranskina ere, Mugikortasun Iraunkor, Osasungarri eta Seguruaren Mahai Teknikoaren Helburuak biltzen dituen).
- Berriro azpimarratu nahi dugu arrisku egoerak eta liskarrak sortu ohi direla bizikleten abiadura bizkorregiagatik edo oinezkoentzako eta bizikletentzako

guneetako ibileragatik edo bizikletak espaloi gainean ibiltzeagatik debekatuta dagoen guneetan⁷.

Azaldutako guztia kontuan hartuta, honako lan ildo hauek garatzea proposatzen dugu:

- Gazteria departamentuarekin eta beste udal arlo batzuekin lan ildo bat lantzea, hiriko gazteen artean bizikletaren erabilera sustatzea eta bizikletaren erabilera egokia sustatzea helburu izango dituen kanpaina bat antolatu eta diseinatzeko.
- Erakundeen arteko koordinazioa sendotzea eta mugikortasunarekin eta bizikletaren erabilerarekin loturiko edukiak dituzten eskola komunitateko kideei begirako programak aztertzea: Eskolako Agenda 21, Bide Hezkuntza, Eskola Bidea, Entzunaldi Publikoa etab. Mahai Teknikoa da lanerako erreferentea (III. eranskina).

3.4.3.- Bizikletaren erabilera sustatzea, osasunaren ikuspegitik

2007ko txostenean, Ingo Froböse doktorearen⁸ "Bizikleta: gorpildun botika" artikulua argitaratu zen, eta artikulua horretan esaten da egiaztatuta dagoela bizikletaren pedalei eragitea jarduera egoki eta unibertsalenetako bat dela bizkarreko minik ez izateko, artikulazioak sendotzeko eta zirkulazio eta immunologia sistemak hobetzeko. Ildo beretik mintzatu zen Guillermo Gil Peñalosa, Udalean emandako "Erronka berriak, hiri berriak" hitzaldian. (<http://www.donostiamovilidad.com/videos/>).

Udalsareko Ekitalde taldearen lana oinarri harturik, "Hiri Osasuna eta Garapena" gida praktikoa osatu da, hiriko ekimen lokalek osasunean duen eragina aztertzeko. Hiri ingurunea nolabait eraldatzea dakarten ekimenak –plan, programa nahiz jarduerak– antolatzen, garatzen eta haien jarraipena egiten diharduten pertsonen begira sortutako gida bat da, eta haren helburua da eraldaketa horien bidez ingurunea bizimodu osasungarria sustatzeko moduan baliatzea. Besteak beste, mugikortasunak eragiten dien osasunaren gizarte adierazleak aztertzen ditu gidak, eta mugikortasun aktiboa proposatzen du osasungintza publikoan esku hartzeko ardatz modura, beste zenbait ardatzekin batera.

Ikuspegi horretatik, osasunaren arloan –bereziki, kardiologiako espezialitatean, zeinak parte hartu baitu Behatokiaren Lan Taldean– egindako harremanen esparruan, honako jarduera hauek gauzatzea komeni dela nabarmendu da:

⁷ Ohar horrek ez ditu baztertzen beste adin batzuetako txirrindulariak, eta ez ditu barne hartzen bizikleta erabiltzen duten pertsona gazte guztiak.

⁸ Ingo Froböse (1957), Kirol Medikuntzako doktorea da. Kirol errehabilitazio eta prebentzioko irakaslea da Koloniako Kirolen Eskola Politekniko Alemanean (Deutsche Sporthochschule DSHS) eta Osasun Institutuaren arduraduna.

- Bizikleta erabiltzeak ekar ditzakeen onura fisiko eta psikikoen berri emateko kanpaina espezifikoak egiteko aukera aztertzea.
- Osasunaren arloko eta esparru horretako unibertsitateko organo eskumendunekin harremanetan jartzea, txirrindularitza ariketa moderatu gisa egiteak eta bizikleta garraiobide gisa erabiltzeak ekar ditzakeen osasun onurei buruzko ikerketa ildoak abian jartzeko.
- Osasunaren arloko organo eskumendunekin lankidetzan, programak antolatzea osasunaren arloko profesionalentzat, bizikletaren erabilera terapeutikoari buruzko prestakuntza eskaintzeko eta kontzientziazioa lantzeko.
- Hitzaldi publiko bat egitea bizikleta erabiltzeak dakartzan osasun onurei buruz.

3.4.4.- Bizikletaren erabilera sustatzea, turismoaren ikuspegitik

Komenigarria iruditzen zaigu turismoaren arloan bizikleta txertatzeko estrategia bat finkatzea Donostia Turismorekin lankidetzan. Hainbat alderdi landuta:

- Hirira bizikletaz iristeko beharrezko azpiegiturak sustatzea eta garatzea. Jarduera horrek erakundeen arteko koordinazioa eskatzen du.
- Esparru honetan jardun lezaketen sektore eta turismo operadoreak koordinatzea, turismo produktu egokiak sortzeko.
- Bizikletaz turismoa egiteko aukerak, erakargarritasuna eta potentzialtasuna zabaltzea. Ildo horretatik, proposatzen da
 - ✓ hitzaldi publiko bat antolatzea, Europan barrena bizikletaz egindako ibilbideen berri zabaltzeko eta haien protagonisten esperientziak azaltzeko.
 - ✓ Donostia Turismorekin lankidetzan, jardunaldi tekniko bat egitea turismo sektoreari begira, bizikletaz ibiltzen diren bezero edo publiko turistikoen esperientzien berri emateko eta hiriaren eta eskualdearen indarguneak eta ahulguneak aztertzeko.

3.4.5.- Beste jarduera batzuk

- Lan talde bat sustatzea, "bizikleta, 2016ko garraio ofiziala" gaia lantzeko. Donostia 2016ko Kulturaren Hiriburu izateko hautagaitzari loturiko lanen baitan



sortu zen ekimen hori, eta zenbait proiekturen bidez sendotzen ari da, Ziklobia proiektuaren bidez, esaterako.

- Bizikletak saltzeko, konpontzeko eta alokatzeko sektorearekin harremanak eta analisiak egiten jarraitzea, sektore pribatuaren eta publikoaren arteko lankidetzaren bidez bizikletaren erabilera sustatzeko.
- Mugikortasun Osasungarri, Iraunkor eta Segurua proiektua

Donostia, 2014ko ekaina

I ERANSKINA

Udaltzaingoak Donostiako hiri barrutian erregistratutako bizikleta Istripuak (2013).

- Biktimak izan dituzten istripuen kopurua (txirrindulariak tartean izanik):

2009	2010	2011	2012	2013
70	73	87	79	92

- Istripu motak, istripuan nahastutako erabiltzaileen arabera:

ISTRIPU MOTA	2009	2010	2011	2012	2013
Txirrindularia soilik	18	24	33	27	41
Txirrindularia eta oinezkoa	11	8	10	12	9
Txirrindularia eta txirrindularia	2	3	4	7	4
Txirrindularia eta ziklomotor edo motorra	12	7	9	5	8
Txirrindularia eta autoa	25	28	26	28	22
Txirrindularia eta autobusa	1	2	1	0	1
Txirrindularia eta kamioia	0	0	1	0	0
Txirrindularia eta furgoneta	0	1	2	0	4
Bestelakoak	1	0	1	0	3 *

*Besteak 2013:

Txirrindularia eta motorra eta autoa: 2
Txirrindularia eta patinatzailea: 1
Guztira: 3

- Biktimak, erabiltzaile motaren arabera:

	2009			2010			2011			2012			2013		
TIPO DE USUARIO	Hildakoak	gaurtuak	Zaurituak	Hildakoak	gaurtuak	Zaurituak	Hildakoak	gaurtuak	Zaurituak	Hildakoak	gaurtuak	Zaurituak	Hildakoak	gaurtuak	Zaurituak
Oinezkoak	0	0	11	0	0	8	0	0	9	0	0	11	0	1	7
Txirrindulariak	0	2	60	0	8	58	0	5	72	0	1	70	0	5	78
Bizikletan atzean eserita zihoazen bidaiariak	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3

Motorrean zihoazenak	0	1	7	0	0	4	0	0	4	0	0	3	0	0	9
Autobuseko bidaiariak	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Patinetan edo gisa horretakoetan zebiltzanak	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
GUZTIRA	0	3	80	0	8	71	0	5	90	0	1	84	0	6	99

- Istripuetan nahastutako txirrindularien kopurua

2009	2010	2011	2012	2013
72	76	91	86	96

- Istripua gertatutako unean txirrindularia zertan ari zen/nola zegoen:

TXIRRINDULARIA ZERTAN ARI ZEN	2009	2010	2011	2012	2013
Errepidean zihoan	16	22	33	23	23
Autobusaren bidean zihoan	1	0	0	0	0
Bidegorrian zihoan	10	10	21	24	24
Galtzadatik espalaira igotzen ari zen	2	3	1	1	2
Espaloitik galtzadara jaisten ari zen	0	2	1	1	0
Bizikletak ibiltzea baimenduta dagoen espaloian zihoan	1	2	0	3	5
Bizikletentzako eta oinezkoentzako gune batean zihoan	1	1	1	1	2
Espaloian zihoan	14	8	10	7	13
Bidea gurutzatzen ari zen (ez oinezkoen pasabidetik)	4	1	3	0	0
Oinezkoen pasabidea gurutzatzen ari zen	18	25	20	25	23
Mendi bidean zihoan	2	0	0	0	1
Mendi zidorrean zihoan	1	0	0	0	2
Haur parkea	0	1	0	1	0
Zehaztu gabeak	2	1	1	0	1
TOTAL	72	76	91	86	96

- Ibilgailuek oinezkoen pasabideetan harrapatutako txirrindularien azterketa:

Guztira: 20

Oinezkoen pasabideetan harrapatutako txirrindularien kopurua, pasabideek semaforoak zituzten edo ez kontuan hartuta:

	2010	2011	2012	2013
Oinezkoak eta txirrindulariak soilik igarotzeko tarte bereziak ematen dituzten semaforoak	10	9	7	10
Motordun ibilgailuekin batera igarotzeko tarte ematen duten semaforoak	3	2	5	1
Semafororik gabeak	12	8	10	9

- Ibilgailuek jo eta zauritutako txirrindularien kopurua eta adina: 2 larri eta 31 arin

ADINA	2009	2010	2011	2012	2013
0 - 9 urte	1	1	1	0	0
10 - 14	6	1	4	1	3
15 - 24	9	8	11	7	6
25 - 34	11	9	6	5	7
35 - 44	5	7	9	5	7
45 edo gehiago	6	9	8	13	10
Ezezaguna	1	0	0	1	0
TOTAL	39	35	39	32	33

TXIRRINDULARIEK HARRAPATUTAKO OINEZKOAK

- Txirrindulariekin istripua izandako oinezko biktimen adinak:

ADINA	2009	2010	2011	2012	2013
0 - 9 urte	2	0	1	1	1
10 - 19	0	0	0	1	0
20 - 29	0	1	0	2	0
30 - 39	1	0	1	0	2
40 - 49	1	1	1	0	0
50 - 59	3	1	2	1	1
60 - 69	3	4	1	1	0
70 - 79	0	0	3	5	3*
80 - 89	1	1	0	0	1

GUZTIRA	11	8	9	11	8
---------	----	---	---	----	---

2013an larri zauritutako oinezkoak 71 urte zituen

Azken 5 urteetan:

ADINA	
0 - 9 urte	5
10 - 19	1
20 - 29	3
30 - 39	4
40 - 49	3
50 - 59	8
60 - 69	9
70 - 79	11
80 - 89	3
GUZTIRA:	47

- Txirrindulariek harrapatutako oinezkoen kokalekua:

Kokalekua	2009	2010	2011	2012	2013
Espaloian	5	3	4	5	1
Oinezkoen pasabidea gurutzatzen *	1	1	0	1	1
Bizikletak ibiltzea baimenduta dagoen espaloia	1	1	0	1	0
Oinezkoentzako eta bizikletentzako gunea	0	0	0	0	0
Bidegorria **	2(1)	1	3(1)	4(3)	4(3)
Galtzada	1	2	2	0	2
Mendi bidean zihoan	1	0	0	0	0

2013an Txofre plazan espaloian harrapatutako oinezkoa (txirrindulariak 12 urte zituen)

* Txirrindularia oinezkoen pasabidetik gurutzatzen ari zen errepidea

** Bidegorrian harrapatutako oinezkoen kasuan, parentesi artean adierazita daude bidegorriek eta oinezkoen pasabideek bat egiten duten gunetan gertatuak.

Azken 5 urteetan:



Kokalekua	
Espaloia	18
Oinezkoen pasabidea gurutzatzen	4
Bizikletak ibiltzea baimenduta dagoen espaloia	3
Oinezkoentzako eta bizikletentzako gunea	0
Bidegorria	14(8)
Bidea	7
Mendi bidean zihoan	1

- Espaloietan edo bizikletak ibiltzea baimenduta dagoen espaloietan oinezkoak harrapatu dituzten txirrindularien adina eta sexua: (Barne sartuta daude bidegorria edo bidea gurutzatzeko oinezkoen pasabideetan gertatutakoak)

	2009	2010	2011	2012	2013
0 - 14 urte	0	1	1	1	1
15 - 24	4	0	2	5	2
25 - 44	3	1	1	0	2
45 edo gehiago	0	1	1	3	0
Ezezaguna		1		1	0

	2009	2010	2011	2012	2013
Gizon ezkoa	6	3	3	8	5
Emakumezkoa	1	1	2	2	0

Azken 5 urteetan:

0 - 14	4
15 - 24	13
25 - 44	7
45 urte edo gehiago	5
Ezezaguna	2

Gizonezkoa	25
Emakumezkoa	6

II ERANSKINA

BBko talde teknikoak bizikleta istripuei buruz egindako azterketa eta oharra:

- 2012an baino istripu gehiago izan dira biktimekin eta txirrindulariak tartean zirela. Biktimaren bat izan duten 92 istripu gertatu dira txirrindulariak tartean zirela; hau da, 2012an baino % 16,46 gehiago. 99 biktima izan dira, guztira; horietako 6, larri zaurituak (oinezko bat eta 5 txirrindulari).
- 41 istripu gertatu dira txirrindularia bakarrik tartean zela; 2013ko istripu guztien % 47,57. 2012an, % 34 istriputan izan ziren txirrindulariak soilik tartean.
- Pertsona bat baino gehiagoren arteko talka gertatu den istripuei dagokienez, autoekin izan dira kolpe gehienak: 22, % 23,91. Horiei gehitzen bazaie motorrak nahastuta egon diren istripuak, txirrindulariak tartean zirela gertatutako istripu guztien % 32,60 dira.
- Ibilgailuek 14 urtetik beherako 3 txirrindulari jo dituzte; 2012an, berriz, bakarra izan zen, baina 2011n, era horretako 5 istripu erregistratu ziren. Bizikletan zihoazela ibilgailuek jotako pertsonen % 30,30ek 45 urtetik gora zituzten. Ibilgailuek jo eta zauritutako 33 txirrindulari izan dira guztira; horietako 2, larri zaurituak.
- Txirrindularien eta oinezkoen artean 9 istripu gertatu dira; txirrindulariak tartean zirela gertatutako istripu guztien % 19,78. 8 oinezko zauritu dira: 1 larri, eta beste 7ak, arin. Behera egin du oinezkoak tartean zirela gertatutako istripuen kopuruak, 2012. urtearekin alderatuta (2012an era horretako 12 istripu gertatu ziren). Txirrindularien eta motorren arteko talketan, 9 motor gidari zauritu dira.
- Oinez zihoazela txirrindulariek harrapatutako 8 lagunetatik, 1 harrapatu dute espaloian, Txofre plazan; txirrindularia 12 urtetik beherakoa zen. Beste pertsona bat zauritu zen oinezkoen pasabidea zeharkatzean, txirrindularia ere oinezkoen pasabidetik errepidea gurutzatzen ari zela. Beste 2 lagun galtzadan zauritu ziren. Gainerako 4 istripuak bizikleta bideetan gertatu dira, baina, hiru kasutan, oinezkoen pasabideak eta bizikleta bideak bat egiten zuten gunean. Harrapatze larria Easo kalearen eta San Bartolome kalearen arteko bizikleta bidean gertatu zen, txirrindulariak semaforoa gorri zegoela zeharkatu zuelako bidea. Bizikletaz zebiltzala oinezkoei zauriak eragin dizkieten 8 pertsonak 18 eta 41 urte bitartekoak dira; zazpi gizon, eta emakumezko bat. 15 eta 24 urte bitarteko txirrindulariek 3 istripu eragin dituzte.
- 2013ko 92 istripuetan 99 lagun zauritu dira; horietatik 6, larri. Ez da inor hil. 2012an, pertsona bat zauritu zen larri. 2013an larri zauritutakoetatik bi



emakumezkoak ziren. Bakarrik izan zuen istripua bi emakume horietako batek, Frantziako Pasealekuan, heldulekuan karga zeramala; larri zauritutako beste emakumeak beste bizikleta baten kontra talka egin zuen, beste bizikletan bi lagun zihoazela (Txaparrene pasealekuko bizikleta bidean). Gainerako istripu larriak galtzadan gertatu ziren. Bat Otxoki pasealekuan, bizikleta batek furgoneta baten kontra talka eginda; eta bestea, Añorga Txikiko biribilgunean, auto batekin talka eginda. Hirugarren istripua 15 urteko adingabe batek izan zuen, Berio pasealekua jaisten, bizikletan 14 urteko beste gazte bat zeramala.

- Istripuaren unean txirrindulariak non zeuden edo zertan ari ziren aztertuta, oinezkoen pasabidea gurutzatzen ari zirela 22 istripu eragin dituzte txirrindulariek; tartean txirrindulariak zirela gertatutako istripu guztien % 23,95, hain zuzen. 20 txirrindulari, oinezko bat eta autobusean zihoazen bi bidaiari zauritu ziren istripu horietan. Ez da istripu bat baino gehiago gertatu inongo pasabidetan; hala ere, bi istripu gertatu ziren Ibaetako biribilgunean, eta beste bi, Nafarroa hiribideko bi pasabidetan. Oinezkoen pasabideetan gertatutako istripuetatik 10 izan dira semaforoak dituzten pasabideetan, semaforoa gorri zela.
- Azpimarratzeko datua da, halaber, 13 txirrindularik izan zutela istripua espaloian zihoazela; 2013an istripua izan duten 96 txirrindularien % 13,54k, hain zuzen. Istripua gertatutako unean bizikletaz zihoazen pertsona gehienek bidegorrian zihoazela izan zuten ezbeharra (25); 23 lagunek izan zuten istripua galtzadan zihoazela, eta beste 23k, oinezkoen pasabide bat gurutzatzean. 7 istripu gertatu ziren bizikleta bideetan edo oinezkoentzako eta bizikletentzako guneeetan, eta landa eremuetako bide edo zidorretan bizikletaz zihoazen txirrindularien beste 3 istripu erregistratu ziren.

III ERANSKINA

“Mugikortasun Iraunkor, Seguru eta Osasungarria, hezkuntza arloan” proiektua 2013ko ekainean abian jarri zen, eskola arloan ingurumena eta mugikortasuna sustatzeko eginkizuna duten administrazioen arteko lan talde baten ekimenez. Nabarmentzekoa da administrazioaren maila guztiek parte hartzen dutela proiektu hori garatzeko sorturiko mahai teknikoan: Cristina Enea Fundazioa, Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasun Zuzendaritza, Ingurugela-CEIDA, Berritzegune eta Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza, eta Donostiako Udaleko Hezkuntza, Udaltzaingoa, Ingurumena eta Mugikortasuna.

Integrazio ekimen bat da, erakunde eta udal departamentuen ahaleginak eta baliabideak uztartuz hiriko ikastetxeei modu koherente, bateratu eta ordenatuan eskaintzeko mugikortasun iraunkor eta seguruagoa sustatzeko eta inplementatzeko bitartekoak eta tresnak. Haurren autonomia, joan-etorrietarako ohitura osasungarriak eta ikasleen nahiz hezkuntza komunitate guztiaren partaidetza aktiboa sustatuz.

Orain arte ikastetxeetan landutako formazioa, programak eta ekimenak -hala nola, Eskola Bidea, Bide Hezkuntza eta Eskolako Agenda 21- uztartu nahi ditugu 2014/15 ikasturtean “Mugikortasun Iraunkor, Seguru eta Osasungarria, hezkuntza arloan” ekimenean. Eta hori guztia, integrazio eta eraldaketa proiektu modura, Eskolako Agenda 21 izenez ezaguna dugun programa eta prozesu metodologikoaren bidez.

Gure ezagutzak, ilusioak eta baliabideak eskaini nahi ditugu elkarrekin aurrera egiteko, ikastetxeetan eta hirian, oro har, mugikortasunaren kultura berri bat sendotzeko gogoeta egin, proposamenak landu eta neurriak inplementatzeko, proposatutako epearen barruan.

Helburu hauek ditu Mugikortasun Iraunkor, Seguru eta Osasungarria, hezkuntza arloan ekimenak:

- Talde gogoeta sustatzea ikastetxeetan eta hirian, joan-etorrietan motordun ibilgailuak erabiltzeak hirian dituen eragin negatiboak buruz.
- Familiek ikastetxetara joateko dituzten ohituretan egin beharreko aldaketak egitea, hezkuntza komunitateak mugikortasun iraunkor, seguru eta osasungarriagoa izan dezan.
- Ikasleen autonomia eta garapen pertsonala laguntzea mugikortasunaren kultura berri baten bidez; horretarako, ikastetxetako curriculum proiektuetan txertatu nahi dira ekimen hauek, urtez urte horiei jarraipena emateko eta hobekuntzak egiteko.



-
- Gizarte eragile eta agenteen partaidetza bermatzea, proposatutako ekimenak adostasunez eta ikastetxe bakoitzaren errealitatea kontuan harturik gauzatzeko eta garatzeko lankidetzak eta inplikazioa sustatuz.



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

