

Donostia, 2024ko azaroaren 4a

129/24 PRENTSA OHARRA

BIDEBERDEA: ETORKIZUN %100 ELEKTRIKO ETA JASANGARRI BATERANTZ AURKEZTU DU DBUS-EK

Gaur, Dbusek ekitaldi instituzional bat egin du Tabakaleran, eta bertan **Bideberdea: etorkizun %100 elektriko eta jasangarri baterantz** aurkeztu du. Konpainiak orain hasiko duen eta 20230ean, **flota %100 elektrikoa** duenean, bukatuko den aro berriaren jendaurreko aurkezpena da.

Era berean, **Bideberdea** da Dbusek eta Donostiako Udalak garraio publikoa **zerbitzu garbi, isil** bihurtzearen alde egiten duten apustua, zeinak zerbitzu hobea ematen duen, bere **Dbus ZERO** autobus berrien bitartez.

Gainera, **Bideberdea** harago doa. Ez da soilik garraio proiektu bat, **konpromiso sozial** bat ere bada, bai eta Donostiako herritar guztientzat etorkizun hobe bat bilatzen duen **hiri proiektu** bat ere.

Ekitaldia mugikortasunaren sektoreko erakunde, eragile eta profesionalen aurrean egin da, eta bertan Eneko Goia Donostiako alkateak nabarmendu duenez, “gaur ezagutzen eta aurkezten duguna ez da soilik Tranbiaren Konpainiaren apustua. Hiri oso baten apustua da. Hiri garbiagoa eta ke eta zarata gutxiago duen hiria izatearen aldeko apustua. Hiri jasangarriagoa eta bere emisioak arintzen eta murrizten duen hiria izatearen aldeko apustua. Mugikortasun eredu aldaturaz hiria eraldatzearen aldeko apustua”.

Gainera, Goiak gaineratu du “hamarkada bat barru donostiarren garraio eta mugikortasun ohiturak aldatu egingo direla eta, gero, atzera begiratzean, konturatuko garela hartzen ari diren erabakiak norabide egokian doazela. Atmosferara egiten diren emisioak murriztu nahi baditugu, sakoneko erabakiak hartu eta benetako alternatibak eskaini behar ditugu jendeak autoa etxean utz dezan”.

Etorkizun %100 elektriko baterantz

Bideberdea prozesuaren aurkezpenean, **Olatz Yarzak**, Mugikortasun eta Garraio Jasangarriko zinegotziak, nabarmendu duenez, “Donostiako Udalak urteak daramatza garraio publiko eraginkor, jasangarri eta kalitatezkoa eskaintzearen aldeko apustu argia egiten, garraio publikoa hiritik mugitzeko lehen aukeretako bat bihur dadin herritarrentzat. 2024an erregistratzen ari garen bidaien datu historikoek adierazten dute aurten izango dela

konpainiaren historian autobusa gehien erabili den urtea, eta erabiltzaileek gutaz egiten duten balorazio altuak helburu hori lortzen ari garela ziurtatzen du, zalantzarik gabe”.

“Harago joateko unea da, eta zerbitzu %100 elektrikoa eta garai berrietara egokitua lortzeko prozesua amaitu, hirian duen ingurumen inpaktua ahalik eta gehien murrizteko eta erabiltzaileen esperientzia are gehiago hobetzeko”, azpimarratu du zinegotziak.

Ondoren, Dbuseko zuzendari gerente **Igor Gonzalezek** datozen urteetan Dbusen izango diren mugarrak azaldu ditu, horiei esker “horizonte moduan ezarrita dugun urtera iritsi ahal izango dugu, 2030eko urtera, alegia, urte horretan ikusi ahal izango dugu-eta Dbuseko eta Donostiako etorkizuneko garraio publikoa izango dena.

Hori lortzeko, datozen 6 urteetan Donostiako Tranbia Konpainiak bere historiako 138 urteetan izan duen eraldaketarik handienari ekingo dio, **zerbitzua deskarbonizatuko baitu, flotari ez ezik Konpainian eguneroko funtzionamenduari eusten dion azpiegitura guztiari eraginda”.**

Eraldaketa hori Donostiako Udaleko Ingurumen Sailak egindako Klima 2050 Planaren barruan kokatzen da, Klima Aldaketak planteatzen dituen erronkei eta horrek herritarren bizi kalitatean izan dezakeen inpaktuari erantzuteko. Hori lortzeko, prozesua bihurteta progresibo gisa planteatzen da, **Dbus eta Donostia gero eta berdeago izatera daramatzaten mugarri hauekin:**

- **12 metroko autobus guztiak %100 jasangarri bihurtzea** (elektrikoak eta hibridoak). Horretarako, asmo handiko plan bat prestatu da 2024aren amaieratik 2025aren lehen seihilekora arteko epean 12 metroko 39 **Dbus ZERO** ibilgailu %100elektriko berriak flotan sartzeko.
- **Lehen Dbus ZERO autobus artikulatu (18 metro) eta %100 elektrikoak sartzea** autobus flotan. Aurreikusita dago 2024an lehen 6 ibilgailuak iristea eta 2025ean beste 9.
- **17-Gros-Amara-Miramon linea** zerbitzuaren lehen linea **erabat elektriko** bihurtzea.
- Aurreikusten da 2026 eta 2030 bitartean batez beste 16 **Dbus ZERO** autobus jasoko direla (12 metroko 11 autobus eta 18 metroko 5 autobus), eta, horrela, jomugako urtean, hau da, 2030ean helburua beteta izango du; **12 metroko eta 18 metroko flota osoa %100 elektrikoa izatea.**

Helburu horiek guztiak gauzatu ahal izateko beharrezkoa da **kotxetegietako azpiegitura elektrikoa berritzea**, ibilgailu berrien energia eskaera asetzeko, bai eta kargagailuak instalatzea ere.

Testuinguru horretan, jarduera hauek nabarmendu daitezke:

- 2024an linea elektriko baten trazadura egin da, Egiako banaketako transformazio azpiestaziotik Kotxetegien inguruetaraino, 1,5 kilometro inguruko distantzian non **sekzionamendu zentro** bat kokatu den. Sekzionamendu zentro horretatik hasiko da Dbuseko eraikin nagusiko teilatuko eta sotoko aparkalekuetako plazen banaketa.
- **Kargagailuak eta pantografo alderantzikatuak** instalatzea eta abian jartzea, autobusak kargatzeko.
- Kotxetegien **kanpoaldeko aparkalekua elektrifikatzea** Zubiaurre pasealekuan sare elektrikorako konexio berri batekin, 2025aren amaierarako aurreikusita dagoen **17-Gros-Amara-Miramón linearen** elektromugikortasun beharrak asetu ahal izateko.

17-Gros-Amara-Miramón BEI linea berria (Bus Elektriko Adimenduna)

BRT sistemek (Bus Rapid Transit) ahalmen handiko autobusekin funtzionatzen dute, eta zerbitzua azkar, eroso eta eraginkorra izatea bermatzen dute.

Gaur egun, Dbusek ahalmen handiko sistema bat du **5-Benta Berri eta 28-Amara-Ospitaleak** lineetan. Azken hamarkadan ahalmen handiko sistema hori aztertu ondoren, Dbusek garrantzitsutzat jotzen du ezarpenaren bigarren faseari ekitea eta sistema beste linea batera zabaltzea, linea hori elektrifikatuz eta funtzionaltasun berriez hornituz.

Azterketa horren ondorioz, **17-Gros-Amara-Miramón** linea aukeratu zen **BEI sistema** bertan ezartzeko, **linea estrategikoa** delako; izan ere, Euskotrenen eta Dbusen arteko intermodalitatea ziurtatzea ahalbidetzen du, Topoaren Anoetako geralekuko pasanteari esker. Gainera, **15 km** inguruko **ibilbidearekin**, linea horrek Gros, autobus eta Renfe geltokiak, Amara, Donostiako ospitale gunea eta Miramongo parke teknologikoa lotzen ditu.

BEI emisiorik gabeko garraiobide elektrikoa izango da, eta hiria jasangarriagoa, kerik gabeko, eta kutsadura maila baxukoa izaten lagunduko du. Gainera, oro har, hobekuntza ugari eskaintzen ditu, eta hobekuntza horiek lagunduko dute **erabiltzaileek bidaia esperientzia oso ona izaten**. Azpimarratzekoa da, adibidez, **autobusera igotzeko eta bidaia egiteko denborak murriztuko direla**, sartzeko ate gehiago gaituko direlako, ordaintzeko ticketing eragiketak (QR bidaia txartelak erostea edo txartelak kargatzea)

geltokian bertan eta autobusera sartu aurretik egin ahal izango direlako eta semaforoetan lehenasuna izateko sistemak egongo direlako, besteak beste.

Autobusen barrualdea ere gidariengan zein erabiltzaileengan pentsatuta diseinatuko da, eta diseinu abangoardista eta erosoagoa izango du. Nabarmenduko dira zoruak, zura itxura izango dutenak, eta argiztapen puntu berriak, esaterako.

Aurreikusita dago, halaber, **BEI** autobusen markesinek diseinu berritzailea izatea eta funtzionalitate berriak eskaintzea, hala nola informazioa alde bietatik ematen duen pantaila digitala eta 17 linea identifikatzeko totema, LED argiekin eta minutuak adierazita. Zutoinak dituzten geltokiek ere totem identifikatzailea izango dute, baita pantaila digitala ere.

Linearen elektrifikazioarekin, egungo diesel autobusen ordeztu **18 metroko bederatzia autobus elektriko artikulatu jarriko dira**, eta autobus berri horiekin edukiera hobetuko da eta erabiltzaileak erosoago joango dira.

Era berean, **BEI** linea berria abian jarrita, urtean **239.528 litro gasolio gutxiago kontsumitzea eta 645 Tn CO2 gutxiago isuritzea** aurreikusten da.

17 linea **BEI** zerbitzu bihurtzea 2022ko otsailean **Eusko Jaurlaritzak eta Donostiako Udalak sinatutako hitzarmenari** esker izan da posible, 25,7 milioi euroko aurrekontuko hitzarmena baitzen. Eusko Jaurlaritzak, EAeko 2021-2027 EGEF Programaren bidez, proiektuaren kostuaren **%65 kofinantzatu du**, eta Donostiako Udalak, berriz, gainerako %35a, hau da, 9 milioi euro.

Arrakasta kasuak

Konpainiak aurre egin beharreko mugari guztiak aurkeztu ondoren, **mahai inguru** bat egin da, eta bertan **garraio publikoaren elektrifikazioari buruz** hitz egin da, bai eta **sistema aurreratuen implementazioari buruz** ere, esaterako, **Bus Elektriko Adimendunari** buruz

Mahai inguruan, Dbuseko zuzendari gerente **Igor Gonzalezekin** batera, arlo horretan adituak diren eta norabide horretan jada urrats garrantzitsuak eman dituzten hiriak ordezkatzeko dituzten pertsonen parte hartu dute, hala nola Vitoria-Gasteizko **TUVISA** hiri garraio publikoko autobus zerbitzuaren kudeatzaile **Marijo Ajuriaguerrak**, eta hark esan du herritarrek ondo hartu dutela BEI linea (Bus Elektriko Adimenduna) **euskal hiriburuan** ezartzea.

Euskal Herri-Aturriko Mugikortasun Sindikatuko Artitz Videgainek ere parte hartu du mahai inguruan, eta hark Baionako esperientzia kontatu du, non BRT linea berria abian jarri baita, bai eta hirian autobus berriak sartzeko izan duen ondorio positiboa ere.



Bestalde, Hiriko eta Metropolitiko Garraio Publikoen Elkarteko Material Batzordeko presidentea den **Rafael Orihuelak** azaldu du nola Next Funtsek eta beste finantzaketa publiko batzuek hiri autobusetako “floten deskarbonizazioa bultzatu duten eta, beraz, hirietako airearen kalitatea hobetzen laguntzen ari diren”.

Informazio gehiago www.dbus.eus webgunean eta 900 840 900 telefono zenbakian.



Europar Batasunak
kofinantzatua
Cofinanciado por
la Unión Europea

