



Urteko memoria 2025

...

Erantzukizun Sozial
Korporatiboa

DTK

Donostiako
Tranbia Konpainia

bideberdea

2024ko azaroaren 4an, Dbusek **Bideberdea: etorkizun %100 elektriko eta jasangarritasunerantz** aurkeztu zuen modu ofizialean, Tabakaleran egindako ekitaldi instituzional batean.

Bideberdea da Dbusek flota eraldatzeko eta 2030erako Donostian %100 garraio jasangarria izateko egiten duen apustu estrategikoa. Bere helburu nagusia da emisio kutsakorrak murriztea, flota **autobus elektrikoekin** berrituz.

Proiektuak ez du soilik ingurumen jasangarritasunaren aldeko apustua egiten, hirian garraio publikoaren zerbitzuaren eraginkortasuna, irisgarritasuna eta kalitatea hobetzea ere bilatzen du. Bideberdea proiektuak Dbusek eta Donostiako Udalak garraio publiko garbi, isil eta eraginkorrako batekin duten konpromisoa adierazten du.

2025ean, Dbusek bere flotaren eraldaketa sendotzeko lanean jarraitu du, azpiegitura elektrikoaren errendimenduaren hobekuntzan eta eguneroko operatibaren optimizazioan fokua jarrita, ezarritako helburua lortzeko ezinbesteko elementuak baitira.



enakumeen eta gizonen arteko
adiera berdintasunaren aldeko
erakunde laguntzailea



entidad colaboradora
en igualdad de oportunidades
entre mujeres y hombres



Bideberdearen funtsezko helburuak eta onurak

Dbus Zero dira 2024 eta 2030 bitartean gure flotan pixkanaka gehitzen joango diren autobus %100 elektriko berriak. Autobus horiek urtero **8.500 tona Co₂-ren emisioa ezabatuko dute**, eta hiriko airearen kalitatea hobetzen nabarmen lagunduko dute.

Halaber, urtean 3,2 milioi litro erregai aurreztuko direla aurreikusten da, 12 eta 18 metroko autobus-fota elektrifikatzen denean. Horrek adierazten du energia modu eraginkorragoan erabiliko dela eta erregai fosilekiko mendekotasuna murriztuko dela.

Gainera, autobus berriek **kutsadura akustikoa %80 murrizten dute**, hirian soinu inpaktua gutxituta eta bidaiarien esperientzia hobetuta, bidaiariek bidaiak erosoago eta isilago egingo baitituzte.

Eraldaketaren lehen urtearen osteko emaitzak

Dbus Zero autobus elektrikoek jardunean lehen urtea egin ondoren, ditugun zifrekin ideia egin dezakegu zer nolakoa izango den etorkizuna Donostian: flotaren %33 ibilgailu %100 elektrikoak dira dagoeneko, eta, horri esker, 300.000 erregai litro gutxiago kontsumitu dira 2025ean.



Erantzukizun sozial korporatiboari buruzko urteko memoria – 2025

DTKren urteko memoriak **ESK Erantzukizun Sozial Korporatiboko Memoriaren** formatua hartzen du. Dokumentu formala eta publikoa da, eta **kudeaketa etikoari eta garapen iraunkorrari** lotuta DTKren jarduerak **dituen inpaktuak eta eragiten dituen jarduketak eta konpromisoak** jasotzen ditu. Dokumentua diziiplina anitzeko ikuspegiarekin egiten da, alderdi ekonomiko, sozial eta ingurumenekoak barne hartuta.

Dokumentua da DTK-k gizarte, ekonomia eta ingurumenarekin lotutako gaiekin eta bere langileekin hartutako konpromisoen isla zuzena eta zehatza, eta **enpresa den neurrian zerbitzuaren kudeaketan eta kalitatean bikaintasuna lortzeko duen erronkaren** baitan sartzen da. Era berean, memoria honek azpimarratu nahi du **DTK-k bere langileekin hartutako konpromisoa**; azken finean, langileak dira zerbitzuari kalitate ematen diotenak eta erabiltzaileen premiei erantzuten dietenak.

ESK-ko lehen memoria 2010eko ekitaldirako idatzi zen eta **oihartzun handia izan izan zuen gizartean eta enpresa munduan**; izan ere, Capital Humano aldizkariak Deusto Business Schoolekin elkarlanean deitutako **Jose Luis Perez Sariaren IX. edizioko saria** eskuratu zuen DTK-k Erantzukizun Sozialarekin lotutako gaiengatik.

Erantzukizun Sozialarekin lotutako gaietan egin duen ibilbidearengatik eta erabiltzaileez, langileez, enpresa hornitzaileez eta gizarteaz oro har erakutsi duen ardura etengabeagatik aukeratu zuten DTK.

Sari horrekin, Konpainiak barruko ekitatearen alde, etika enpresarialaren alde, eta ingurumena bikain zaintzearen alde izandako lorpenak baloratu ziren, horiekin Donostiako hiritarren bizi kalitatea hobetzen nabarmenki laguntzen baitira. Izan ere, horiek izan dira, halaber, Konpainiak 2025eko ekitaldian egindako jardueren printzipio gidariak.

Urteko memoria

Aurkibidea

01 Aurkezpena 8. orrialdea - Konpainiaren historia - Misioa, bisioa, balioak eta helburuak - Administrazio Kontseilua eta Zuzendaritza Taldea	06 Langileak 52. orrialdea - Profesionalen etengabeko prestakuntza - Baldintza eta onura sozial berdinak langile guztientzat - Laneko osasuna - Barne komunikazioa eta langileen parte hartzea - Berdintasun plana
02 2025a zenbakitan 16. orrialdea - Diru sarrerak eta gastuak - Zerbitzu adierazleak - DTK-N balio duten ordainketa moduak - Bidaia kopurua eta deskontuak titulu motako	07 Konpromiso soziala 60. orrialdea - Gizarte ekintza - Harreman zuzena elkarrekin
03 Herritarrei zerbitzua emateko bokazioa 26. orrialdea - Mugikortasunaren kudeatzaile integrala (MaaS) - Lineen eta zerbitzuen hobekuntza - Sentsibilizazio eta dibulgazio kanpainak - Kalitate irizpideak - AENOR-en kalitate ziurtagiria - Kanpo komunikazioa - Teknologiak herritarren zerbitzura - Euskararekiko konpromisoa	08 Ingurumena 64. orrialdea - Flota - Emisioen murrizketa - Energia aurrezpena - Energia Kudeaketari buruzko ISO 50001 arauaren implementazioa - Laneko Segurtasun eta Osasunaren Kudeaketari buruzko ISO 45001 arauaren implementazioa - Instalazio efizienteak - Hondakinen kudeaketa
04 Dbus, Transport Ticketing sariaren irabazlea 42. orrialdea	09 Parte hartzea eta esperientziak trukatzea 74. orrialdea Foroak eta lantaldeak
05 Elektromugikortasuna 46. orrialdea - Kotxetegiak elektrifikatzea - Flota gero eta jasangarriagoa - Dbizi zerbitzua sendotzea	10 Nortasun bisual korporatiboa 78. orrialdea - Euskal Herriko hegoaldeko zuhaitz igela - Donostiako udalaren irudi berria txertatzea - Dbus - Grafika diseinu berria autobus elektrikoetan - Dbizi



01 Aurkezpena

Konpainiaren historia

Donostiako Tranbia Konpainia Donostia hiriko hiri mugikortasuna kudeatzen duen enpresa da.

Tranbia Konpainia 1886an sortutako Sozietate Anonimoa da. 1887ko uztailaren 18an eman zuen Donostiako Tranbia Konpainiak garraio kolektiboko lehen zerbitzua donostiarrentzat. Gaur egun eta 1981az geroztik, kapital soziala Donostiako Udalarena da osoz orik.

139 urte baino gehiagoko denbora tarte honetan, Konpainiak bilakaera etengabea izan du, bai eskaintako zerbitzuei dagokionez, bai zerbitzuen kalitateari dagokionez. Zaldiek tiratutako tranbiekin lehen zerbitzua eman zuen egunetik gaur arte, orain DTK-k autobus flota irisgarria eta ingurumenarekin gero eta errespetutsuagoak baitu, eta bizikleta publikoa bere zerbitzu eskaintzaren barruan sartuta.

2025a lorpen handiko urtea izan da. Konpainiaren historian lehen aldiz Dbusen **egindako bidaia 33 milioi baino gehiago izan dira**, eta zifra horrek agerian uzten du garraio publiko kolektiboa hirian asko sartu dela. Aitortza urtea ere izan da, Dbusek **Transport Ticketing Global sari ospetsua** lortu baitu lehen aldiz, **munduko ticketing sistema onena** duen garraio publikoko enpresa delako.

Dbizik, ordea, **goranzko bidea egiten jarraitu du**, eta herritarren egunerokorako garraio alternatibo eta iraunkor gisa sendotu da, hilabete batean **15.000 abonatu kopurua gaindituta**.

Konpainia osatzen duten pertsona guztien ahaleginari esker, eta Udalari esker, akziodun den heinean, eta baita egunero-egunero garraio publikoaren alde egiten duten erabiltzaileei eta garraio publikoaren bilakaeraren oinarri diren aurrerapen teknologiko handiei esker ere, gaur egun Konpainia hiri garraioko enpresa eraginkor eta aurreratuetako bat da European.

2025ean DTKn zenbatutako bidaia **35.044.276** izan dira, eta horietatik **33.735.379 bidaia** Dbusen zenbatu dira, eta **1.308.897** bidaia Dbizin.

Hurrengo koadroan ikus daiteke zer igoera izan duen zerbitzu bakoitzaren bidaia kopuruak 2025ean, 2024koarekin alderatuta:

	2024	2025	Igoera
Dbizi	1.294.358	1.308.897	+14.539
Dbus	32.026.966	33.735.379	+1.708.413
GUZTIRA	33.321.324	35.044.276	+1.722.952



Tranbiatik autobusera, autobusetik bizikletara: Dbuseko flotaren bilakaera

Konpainiak zaldiek tiratutako 6 kotxe ireki eta 6 kotxe itxirekin hasi zuen bere ibilbidea, eta bere eskaintza laster 3 lineakoa izatera pasatu zen.



1887 - 1897

Konpainia zaldiek eta mandoek tiratutako tranbiekin hasi zen zerbitzua ematen.



1897

Trakzio elektrikoko lehen tranbia sartu zen.



1948

Lehen trolebusak hasi ziren ibiltzen Donostiatik.



1964

Bi pisuko trolebusek ibilgailu elektrikoen flota osatu zuten.



1973

Trolebusak behin betiko kendu ziren, eta flota modernoago jarri zen.



2014

Flotan lehen autobus %100 elektrikoa sartu zen, Europan ezaugarri horietako lehenengoa.



2018

Elektromugikortasun proiektu teknologikoen urtea izan zen. Autobus elektrikoa, bere aldaera guztietan, protagonista izan zen Konpainiaren egunerokoan.



2020

Dbizi DTKren zerbitzu eskaintzan sartu zen.



2024

Lehen Dbus ZERO autobusak iritsi ziren.



2025

Flota garbiagoa, isilagoa eta herriarren bizi kalitatea errespetatzen duena sendotzea.

Misioa, bisioa, balioak eta helburuak

Misioa

“Donostiako Udalak Donostiako Tranbia Konpainiaren bidez ematen du hirian bidaiarien garraio publikoaren zerbitzua. Garraio zerbitzuetan liderrak izateko eta zerbitzu lehiakorra eskaintzeko ahaleginetan etengabe egiten ari garen lanaren funtsezko helburua da gaur egun ditugun eta etorkizunean izan ditzakegun

erabiltzaileek **mugitzeko dituzten premiei ahalik eta gehien erantzutea, kalitate handiko zerbitzua** eta informazio praktikoa eskainita, lehiatzeko moduko kostuekin eta gure ingurumenaren irankortasuna bultzatuta”.

Etorkizuneko bisioa

“Donostiako Tranbia Konpainiak **gure hiriko mugikortasunaren alorrean liderra izan nahi du**, bai eskaintzen dituen zerbitzuengatik bai zerbitzu horien kalitatearengatik. Hainbat neurri garatuko ditugu gizarteak gure enpresaren gainean duen irudia hobetze aldera, irudi berri bat emanda, hain zuzen ere

gizartean aktibo eta erantzule izaten jarraitzen duen eta garapena, hiriarena, gizartearena, ingurumenarena, erabiltzaileena eta bere langileena, bai eta berarekin harremanetan dauden beste agenteena ere, bultzatzen duen enpresarena”.

Helburu soziala

“Konpainiaren helburua da pertsonen eta salgaien mugikortasunerako jarduketak kudeatzea, dela joan-etorrietarako bitartekoak ezartzean, dela

informazioaren hobekuntzari edo hainbat bitarteko erabiltzeari lotutako jarduerak garatzean”.



Balioak

DTKren balioak dira Konpainiaren langile guztiek jarraibide dituzten zutabeak.

Bezeroarengana eta zerbitzuen hobekuntzara bideratuta egotea

- 1) Erabiltzaileen arreta hobetzeko politikak eta autobusaren erabilera bultzateko kanpainak.
- 2) Gure zerbitzuen etengabeko hobekuntza, bai eskaintako lineen kopuruan, bai ibilbideen denboretan, puntualtasunean eta erregulartasunean, segurtasunean eta erosotasunean.
- 3) Prebentzio eta segurtasun politikak.

Langileak

- 1) Langile guztien prebentzioa eta segurtasuna zaintzen ditugu.
- 2) Konpainian aukera berdintasunaren eta gardentasunaren inguruko irizpiderik zorrotzenak betetzen direla zaintzen dugu.
- 3) Enpresaren barruan gizonen eta emakumeen eskubide eta aukera berberak izatea bermatzen dugu.

Ingurumena

- 1) Ingurumenaren arloan indarrean dauden araudi eta legedi guztiak betetzeaz arduratzen gara, eta haratago joaten saiatuko gara, jarrera proaktiboa hartuz.
- 2) Garapen iraunkorra eta ingurumena errespetatuko duena defendatzen dugu, gure autobusen barruan azken aurrerapen teknologikoak ezarri eta erabiliz.

Kalitatea

- 1) Etengabeko hobekuntza, prebentzio neurriak hartzea zuzenduak, neurri zuzentzaileak hartzea baino gehiago.
- 2) Erabiltzaileak gure zerbitzuarekin gusturago sentiaraztera eta haiengan gogobetetze handiago sortzera orientatuta egotea, betiere prezio lehiakorrek erabiliz.
- 3) Eskaintako zerbitzuen barruan bikaintasuna lortzea.

Helburuak

DTK-k ezarritako **helburuak** hiru taldetan banatzen dira:

Garraio Publikoa bultzatzea

Garraio Publikoa bultzatzea, hau da, garraio publikoa eraginkorra izaten eta mugitzeko beste modu batzuekin bateragarri izaten laguntzea.

Zerbitzua hobetzea

Herritarrentzako zerbitzua hobetzea, auto pribatuaren erabilera alternatiboak erakargarriagoak izan daitezen.

Konpainiaren barruko gestioa hobetzea

Konpainiaren barruko gestioa hobetzea erabilgarri dauden baliabideak optimizatzeko eta Konpainiako langile guztien inplikazio, konpromiso eta gogobetetze maila handitzeko.



Administrazio Kontseilua eta Zuzendaritza Taldea

Administrazio Kontseilua da DTKren gobernu organo nagusia.

Presidente

Eneko Goia Laso jauna (2025/10/30era arte)
(Donostiako alkatea)

Presidenteorde

Olatz Yarza Garagorri andrea
(Mugikortasun eta Garraio Jasangarriko eta Turismo zinegotzia)

Kontseilukideak

Kerman Orbegozo Uribe jauna
Maria Jesus Idoeta Madariaga andrea
Garbiñe Alkiza Lopez de Samaniego andrea
Miren Albistur Garmendia andrea
Ane Oyarbide Ochoa andrea
Carles Fernandez Marmol jauna
Victor Jose Lasa Briz jauna
Fidel Arizmendi Oyarzabal jauna
Francisco Javier Gonzalez Penas jauna
Jesus Maria Mur Urretavizcaya jauna

Idazkaria

Nagore Sarasola Otermin andrea

Idazkariorde

Eva Ugarte Orozco andrea

Hauek osatzen dute Dbus-eko zuzendaritza taldea

Igor Gonzalez Aranburu jauna
(Zuzendari Gerentea)

Javier Vallejo Illarramendi jauna
(Eragiketak, Plangintza eta Zerbitzuak Arloko Burua)

Eduardo Gonzalez Lopez jauna
(Zuzendari Teknikoa)



02

2025a

zenbakitan



Dbuseko datuak

33.735.379

Bidaia kopurua

33

Eguneko lineak

9

Gautxori lineak

144

Autobus kopurua

100%

Plataforma baxuko autobusak

100%

Aire girotua duten autobusak

5,88

Flotaren batez besteko adina

595,75

Batez besteko plantilla



Dbiziko datuak

1.308.897

Bidaia kopurua

342.710

Bizikleta mekanikoz egindako bidaiak

966.187

Bizikleta elektriko egindako bidaiak

6,61

Bizikleten batez besteko erabilera

13.666

Abonatu kopurua (abendua)

317

Bizikleta mekanikoen erabilera

317

Bizikleta elektrikoen erabilera

70

Geltokien kopurua

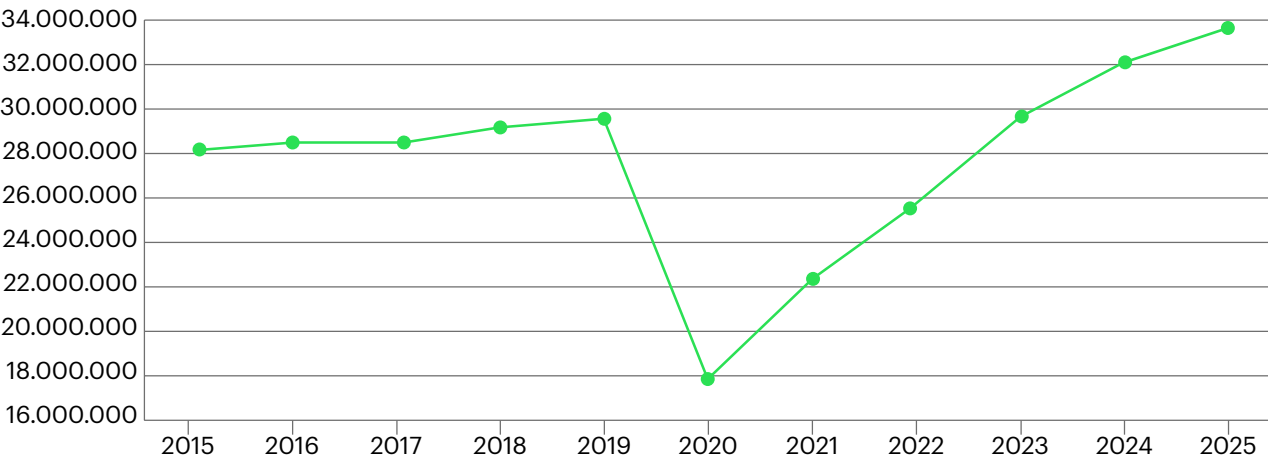
Hau da 2025ean Dbuseko lineek izan duten erabileraren rankinga:

Línea	2025eko bidaiak
13-ALTZA	4.204.873
28-AMARA-OSPITALEAK	4.158.832
5-BENTA-BERRI	3.129.104
17-GROS-AMARA-MIRAMON	2.434.651
26-AMARA-MARTUTENE	2.129.967
33-LARRATXO-INTXAURRONDO-BERIO	2.001.887
14-BIDEBIETA	1.437.909
31-INTXAURRONDO-OSPITALEAK-ALTZA	1.265.141
25-BENTA BERRI-AÑORGA	1.221.500
9-EGIA-INTXAURRONDO	1.174.330
19-AIETE-BERA BERA	1.000.953
29-HEGO INTXAURRONDO SUR	991.944
24-ALTZA-GROS-ANTIGUO	930.284
27-ALTZA-INTXAURRONDO-ANTIGUO	903.087
8-GROS-INTXAURRONDO	881.139
18-SEMINARIOA	688.939
16-IGELDO	708.532
45-EST.RENFE-BUS-ANTIGUO-AIETE	634.532
40-GROS-ANTIGUO-IGARA	504.906
41-GROS-EGIA-MARTUTENE	462.354
21-MUTUALITATEAK-ANOETA	456.249
36-SAN ROKE-ALDAKONEA	454.259
37-RODIL-ZORROAGA	309.612
23-ERRONDO-PUIO	294.854
35-ANTIGUO-AIETE-OSPITALEAK	286.953
32-PUIO-ERRONDO	283.444
42-ALDAPA-EGIA	171.369
38-TRINTXERPE-ALTZA-MOLINAO	138.148
46-MORLANS	115.938
43-ANOETA-IGARA	68.595
B4-AMARA-RIBERAS-MARTUTENE	37.796
B1-BENTA BERRI-BERIO-AÑORGA	31.869
B6-ALTZA	33.058
B10-ZUBIAURRE-BIDEBIETA-BUENAVISTA	28.926
B3-EGIA-INTXAURRONDO	23.807
TB6-ULIA	23.403
TB7-ATOTXAERREKA-PASEO FARO (*)	20.235
B8-MIRACONCHA-BENTA BERRI-SEMINARIOA	18.756
B2-AIETE-BERA BERA	13.933
B9-AMARA-PUIO-ERRONDO	13.789
B7-IGELDO	1.556
GUZTIRAKOAK	33.735.379

Hurrengo taulan, egindako bidaien bilakaera ikus daiteke, hilez hil.

	2025	2024	Bidaia kopuruaren igoera	Bidaien igoeraren %
Urtarrila	2.689.226	2.537.385	151.841	5,98%
Otsaila	2.615.759	2.522.853	92.906	3,68%
Martxoa	2.811.576	2.477.880	333.696	13,47%
Apirila	2.539.133	2.551.738	-12.605	-0,49%
Maiatza	2.848.193	2.720.621	127.572	4,69%
Ekaina	2.830.872	2.525.204	305.668	12,10%
Uztaila	2.928.988	2.776.959	152.029	5,47%
Abuztua	2.871.526	2.817.822	53.704	1,91%
Iraila	2.980.121	2.765.872	214.249	7,75%
Urria	3.008.255	2.912.401	95.854	3,29%
Azaroa	2.801.475	2.735.865	65.610	2,40%
Abendua	2.810.255	2.682.366	127.889	4,77%
GUZTIRA	33.735.379	32.026.966	1.708.413	5,33%

Ondorengo grafikoan adierazten da bidaien eskaerak azken 10 urteetan izan duen bilakaera:

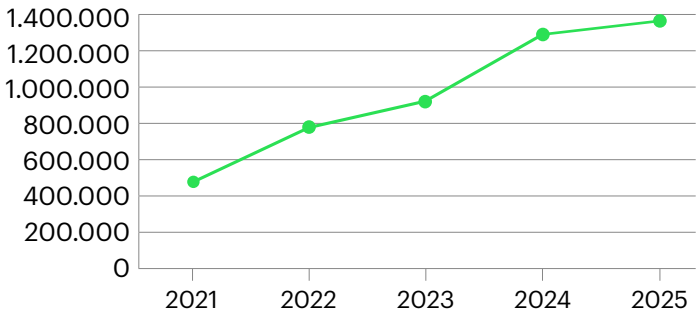


Era berean, garraio-txartel pertsonalizatuen erabilera masiboari esker, **generoari dagokionez zer joera dauden ikus dezakegu**, berariazko profilak baitituzte. Hala, 2025ean, **emakumeen erabilera % 67,41ekoa izan da**, eta gizonek Dbus askoz gutxiago erabili dute, **% 32,59**. Banaketa hori antzekoa izan da denboran zehar: 2024an, emakumeen % 67,7 eta gizonen % 32,23 izan ziren

Dbiziri dagokionez, 2025ean bidaien kopuruak gorantz egiten jarraitu du. **1.308.897 bidaia** izan dira, hau da, 2024an baino **%1,11** gehiago, 2024an 1.294.358 joan-etorri zenbatu ziren-eta. Bilakaera horrek zerbitzuaren harrera ona eta ohiko mugikortasun alternatiba gisa sendotu dela berresten du.

	2025	2024	Bidaia kopuruaren igoera	Bidaien igoeraren %
Urtarrila	71.541	89.199		-19,80%
Otsaila	81.441	86.706	-5.265	-6,07%
Martxoa	86.573	97.251	-10.678	-10,95%
Apirila	91.221	112.344	-21.123	-18,80%
Maiatza	115.308	120.996	-5.688	-4,70%
Ekaina	128.623	120.658	7.965	6,60%
Uztaila	131.769	130.540	1.229	0,94%
Abuztua	123.447	124.451	-1.004	-0,81%
Iraila	131.717	121.202	10.515	8,68%
Urria	142.763	115.542	27.221	23,56%
Azaroa	106.111	105.466	645	0,61%
Abendua	92.383	70.003	22.380	31,97%
GUZTIRA	1.308.897	1.294.358	14.539	1,12%

Grafiko honetan erakusten da Dbizik 2021ean abian jarri zenetik bidaia kopuruari dagokionez izan duen bilakaera. Orduz geroztik, zerbitzuak hazkunde progresiboa izan du, eta hirian mugikortasun jasanagarriko alternatiba gisa sendotu da.



Erabilera generoaren arabera aztertuz gero, emakumeek bidaien % 34,06 egin zituzten; zifra horrek adierazten du sisteman gero eta presentzia handiagoa dutela. Ehunekoak gizonena (%65,94) baino txikiagoa da oraindik ere, baina gero eta emakumek gehiagok erabiltzen dute sistema.

Hurrengo taulan ikusten da 2025ean Dbiziko abonatuak izan duten bilakaera.

	Arrunta			Nozbehinkakoa	
	Banakakoa	Taldekoa	Guztira	Banakakoa	Guztira
Urtarrila	7.939	2.750	10.689	1.330	12.019
Otsaila	8.525	2.709	11.234	1.332	12.566
Martxoa	8.201	2.710	10.911	1.785	12.696
Apirila	8.219	2.723	10.942	1.766	12.708
Maiatza	8.652	2.772	11.424	2.179	13.603
Ekaina	8.624	2.785	11.409	2.545	13.954
UZTAILA	8.753	2.830	11.583	3.367	14.950
Abuztua	8.752	2.850	11.602	3.590	15.192
Iraila	8.934	2.965	11.899	2.662	14.561
Urria	9.001	2.959	11.960	2.288	14.248
Azaroa	8.922	2.970	11.892	1.934	13.826
Abendua	8.944	2.981	11.925	1741	13.666

Diru sarrerak eta gastuak

Oraindik ere **tarifetan egiten den %50eko deskontuak asko baldintzatzen du emaitza ekonomikoa**, deskontu horrek gutxi gorabehera 9,1 milioi euroko inpaktu du-eta. 2025ean Udalak 1,0924 euroko ekarpena egin du bidaia bakoitzeko, aurreko urtearekin alderatuta %6,82 gutxiago.

2025ean eragiketen ustiapenagatik izandako diru sarrerak %14,83 igo dira, 18.774.348 eurora arte, batez ere eskaerak gora egin duelako, besteko tarifa hobetu delako eta Next Generation proiektuak finantzatzeko Europar Batasunetik dirulaguntzak etorri direlako.

Dbusek 2025ean eskainitako kilometro kopurua ia ez da aldatu, 7.062.635 izan dira eta.

Udalak kontuak orekatzeko egin duen ekarpena, aurreko urteko ekarpenarekin alderatuta, **%1,83 murriztu da**, 34.547.778 eurora arte.

Garrantzitsua da adieraztea **Udalak Estatuaren eta Eusko Jaurlaritzaren laguntzak dituela**, eta laguntza horiekin partzialki finantzatu ahal izan da, batetik, 2025eko lehen sei hilekoan tarifek izan duten %50eko murrizketa eta, bestetik, ekitaldiko bigarren sei hilekoan 15 urtetik beherakoentzat ezarritako doakotasuna eta gazteei eta bidaia askotako gainerako tituluei aplikatutako deskontuak (% 50eko deskontua eta %40koa, hurrenez hurren). Laguntza horiek 5.636.744 eurora iritsiko dira: 4.599.232 euro Estatutik eta 1.037.513 euro Eusko Jaurlaritzatik (azken diru kopuru hori lehen sei hilekoarako laguntzari dagokio, eta txosten hau egin den egunean zehaztu gabe zeuden bigarren sei hilekoari dagokion laguntza kalkulatzeko metodoa eta zenbatekoa).

DIRU SARRERAK	2025	2024
Diru sarrerak zerbitzuak emateagatik	14.724.307 €	13.345.789 €
I+G proiektuak	1.941.540 €	868.622 €
Diru sarrera osagarriak eta kudeaketa arrunteko beste diru sarrera batzuk	2.108.501 €	2.134.752 €
Diru sarrera finantzarioak	44.824 €	35.163 €
Udalaren ekarpena	34.547.778 €	35.190.672 €
DIRU SARRERAK GUZTIRA	53.366.950 €	51.574.998 €

GASTUAK	2025	2024
Hornidurak	4.588.695 €	5.095.509 €
Pertsonen gastuak	38.890.677 €	38.336.350 €
Beste ustiapen gastu batzuk	5.101.883 €	4.819.486 €
Ibilgetuaren amortizazioa	4.762.157 €	3.293.908 €
Finantza gastuak	23.538 €	29.746 €
GASTUAK GUZTIRA	53.366.950 €	51.574.998 €

Zerbitzu adierazleak

Puntualtasun indizea Dbusen

2025ean Dbusek **%94.73ko** puntualtasun indizea lortu du.. Indizea oraindik positiboa bada ere, eta Estatuko batez besteko indizea baino altuagoa bada ere, lineen efektibitatea txikiagoa izan da ordutegien betetzeari dagokionez, **eskariaren igoera eta abiadura mugak** ezartzen dituen 970/2020 Errege Dekretua indarrean jarri eta Donostiako udalerrian aplikatzearen ondorioz.

Urtean zehar bidaiari kopuruak izan duen igoera nabarmenak ere eragin du indizearen murrizketan, geltokietako karga eta deskarga denborak handitzeko beharra dela eta.

Zerbitzu orduak Dbusen

2025ean, Dbusek **502.011 zerbitzu ordu** eskaini ditu, 2024an baino %0,21 ordu gehiago.

Zerbitzu kilometroak Dbusen

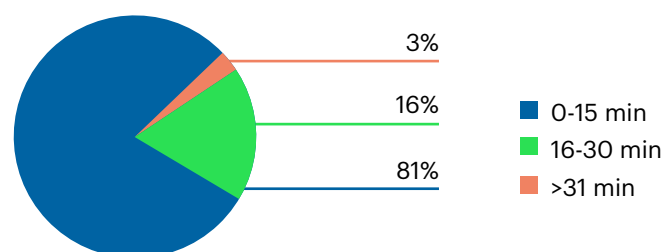
2025ean Dbusek **7.062.635 kilometro** egin ditu, hiriko auzoak konektatzeko dituen eguneko eta gaueko 42 lineekin, linea batzuetan maiztasunak hobetu eta ibilbideak luzatu dira-eta.

Dbusen abiadura komertziala

2025ean, batez besteko abiadura komertziala **16,32 km/h-koa** izan da, 2024an erregistratutako 16,60 km/h-ko abiadura baino txikiagoa. Dbuseko zerbitzuen zirkulazio bide nagusiei eragiten dieten abiadura muga berrien eta zerbitzu eskariak izan duen igoeraren ondorioz gertatu da abiadura jaitsiera hori.

Bidaieira iraupena Dbizin

2025ean, Dbiziko bizikletetan egindako bidaia gehienek **15 minutu baino gutxiagoko** iraupena izan dute, eta horien atzetik 15-30 minutuko iraupena duten bidaia daude. Datu horiek erakusten dute, beraz, bizikletak ahalik eta gehien txandakatzeko helburua betetzen ari dela.



DTK-N balio duten ordainketa moduak

Dbusen

Dbusek hainbat bidai titulu baliodunak ditu, paperezko noizbehinkako bidai txartelaz eta EMV banku txartelen bitartezko ordainketaz gain. Mugi txartela guztiak, hau da, txartel anonimoak zein pertsonalizatu arruntak eta talde berezienak, eta Lurraldebus txartela dira Dbusen bidaiatzeko balio duten bidai titulak. 2017az geroztik, **BAT txartela (Araba) eta BARIK txartela (Bizkaia) ere erabil daitezke** Dbuseko autobus lineetan, bidaia ordaintzeko modu gisa. Horren bidez, halaber, EAEko lurralde bidaiatzeko oztopoak murrizten dira.

Mugi txartel anonimoa kenduta, Lurraldebus eta Mugiko txartel guztiak **pertsonalak eta eskualdaezinak** dira, eta deskontu progresiboak dauzkate erabilera kopuruaren arabera, eta hobariak ere txartela kargatzean, kolektibo bereziko pertsonentzat. BAT eta BARIK txartelek Mugi txartelarekin egindako lehen bidai tarteagatik lortzen den deskontu berbera dute.

Deskontu progresiboez gain, Mugi, BAT eta BARIK txartel pertsonalizatuen erabiltzaileek deskontu gehigarriak dituzte, Garraio eta Mugikortasun Iraunkorreko Ministerioak sustatuta. Hala, 2025eko uztailaren 1era arte, MUGI, BAT edo BARIK txartel baten titular ziren pertsona guztiak %50eko deskontua izan dute aplikatu beharreko tarifyan. Egun horretatik aurrera, deskontu hori 25 urtetik beherakoentzat mantendu da, eta gainerakoentzat %40ra murriztu da.

Era berean, 2025ean 12 urtetik beherako pertsonak doan bidaiatu ahal izan dute urtarilaren 1etik uztailaren 1era, MUGI, BAT edo BARIK txartel pertsonalizatuarekin. Data horretan doakotasuna 15 urtetik beherakoetara zabaldu zen.

Bestalde, Visa, Mastercard edo American Express banku txartelek ordaintzea 2019ko abendutik dago gaituta, txartel fisiko zein digitalean, eta horri Dbuseko (iOS eta Android) app ofizialaren bidez eskuragarri dauden QR kodeekin ordaintzeko aukera gehitzen zaio, bidaiari mota bakoitzaren beharretara egokitzen diren lau txartel modalitatekin:

- **30 minutuko QR txartela:** 30 minutuko balioa du erosketaren egiten denetik.
- **24 orduko QR txartela:** bidaia mugagabeak 24 orduz, erosketaren egiten denetik.
- **48 orduko QR txartela:** bidaia mugagabeak 48 orduz, erosketaren egiten denetik hasita.



Gainera, turistek eta bisitariak garraio txartel espezifikoak dituzte, Donostian egiten dituzten bidaia erosago egiteko. Basque Card, probintzia osoan balio duena, eta Donostia Card, Dbusen bakarrik balio duena dira txartel espezifiko horiek.

Dbizin

Dbizi bi abonua mota ditu: **arrunta**, hamabi hilabete irauten duena; eta **noizbehinkakoa**, hilabete bateko iraupena duena. Abonua arruntak banakakoak edo taldekoak izan daitezke. Taldeko abonua familientzat, taldeentzat edo enpresentzat pentsatuta daude nagusiki (2-5 pertsona). Noizbehinkako abonua, berriz, banakakoak baino ezin dira izan.



Mugi Txartel Arrunta



Lurraldebus Txartela



Mugi Txartel Anonimoa



Txartel Anonimoak



Mugi Giza Txartela



Turista Txartelak

Bidaia kopurua eta deskontuak titulu motako

Dbusen

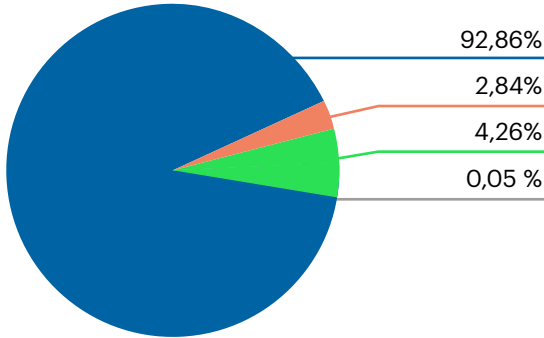
Kontakturik gabeko ordainketa eta ordainketa digitala dira Dbusen gehien erabiltzen diren ordainketa modalitateak, hau da, EAEko hiru probintzietako bidaia txartelak, EMV banku txartelak edo Dbuseko aplikazio ofizialean eskuragarri dauden QR kodea duten txartel digitalak dira erabilienak.

2025ean erregistratutako bidaien **%92,53** noizbehinkako bidaia txartelaren tarifyan deskontua duen txartelen batekin ordaindu ziren, hau da, erabilgarri zeuden garraio txartelak erabili dira batez

ere (Lurraldebus, MUGI, SS-Card eta BAT / BARIK). Bidaien **%7,24** baino ez dira egin noizbehinkako bidaia txartela ordainduta, eta 2024an, berriz, bidaien %6,84 ordaindu ziren horrela.

Noizbehinkako txartelarekin egindako **bidaien %39,71 eskudirutan ordaindu dira**, aurreko urteko %48,08aren aldean, eta **bitarteko digitalekin egindako ordainketak gorantz egiten jarraitzen du** (EMV txartelak edo QR tituluak), ordainketen **%60,29**ekin (%51,92 2024an).

2025ean, bidaiarien %92,53k deskontuak izan zituzten egindako bidaia bakoitzeko



- GARRAIO TXARTELA
- ESKUDIRUA
- EMV
- QR

Deskontu horien onurez gehien baliatzen diren taldeak honako hauek dira:



Gazteak



Familia ugariak



Soziala, Desgaitasuna duten pertsonak eta 65 urtetik gorakoak

Kolektibo horiei BAT eta BARIK txartelekin ordaindu behar zaizkie, horiek %45eko deskontua izan baitzuten noizbehinkako txartelaren tarifarekiko.

2025ean txartel horiekin egindako bidaiek goranzko joera izaten jarraitu dute nabarmen, **292.567 bidaia zenbatu** baitira, eta **2024an 222.473 bidaia**, hau da, **%31,51ko igoera**.

Garraio txartel pertsonalizatuen erabilera masiboak, era berean, **generoarekiko erabilera joerak** ikusteko aukera ematen digu, profil espezifikoak baitituzte. Hala, 2025ean **emakumeen erabilera %67,41ekoa izan da**, eta gizonak Dbus nabarmen gutxiago erabili dute, %32,59. Banaketa hori antzera mantendu da denboran zehar: %67,7 emakumeak, eta %32,23 gizonak 2024an.

Dbizin

Hurrengo taulan ikus daitezke Dbizik 2025ean izandako datuak:

	Arrunta			Nozbehinkakoa	
	Banakakoa	Taldekoa	Guztira	Banakakoa	Guztira
Urtarrila	7.939	2.750	10.689	1.330	12.019
Otsaila	8.525	2.709	11.234	1.332	12.566
Martxoa	8.201	2.710	10.911	1.785	12.696
Apirila	8.219	2.723	10.942	1.766	12.708
Maiatza	8.652	2.772	11.424	2.179	13.603
Ekaina	8.624	2.785	11.409	2.545	13.954
Uztaila	8.753	2.830	11.583	3.367	14.950
Abuztua	8.752	2.850	11.602	3.590	15.192
Iraila	8.934	2.965	11.899	2.662	14.561
Urria	9.001	2.959	11.960	2.288	14.248
Azaroa	8.922	2.970	11.892	1.934	13.826
Abendua	8.944	2.981	11.925	1741	13.666

Hilabete baterako diren banakako abonua arruntek goranzko joera izan dute urtean zehar. Horrez gain, taldeko abonua arrunta konstante mantendu da aldi osoan, eta horrek esan nahi du zerbitzu horiek aukeratzen dituzten erabiltzaileak errepikariak direla.

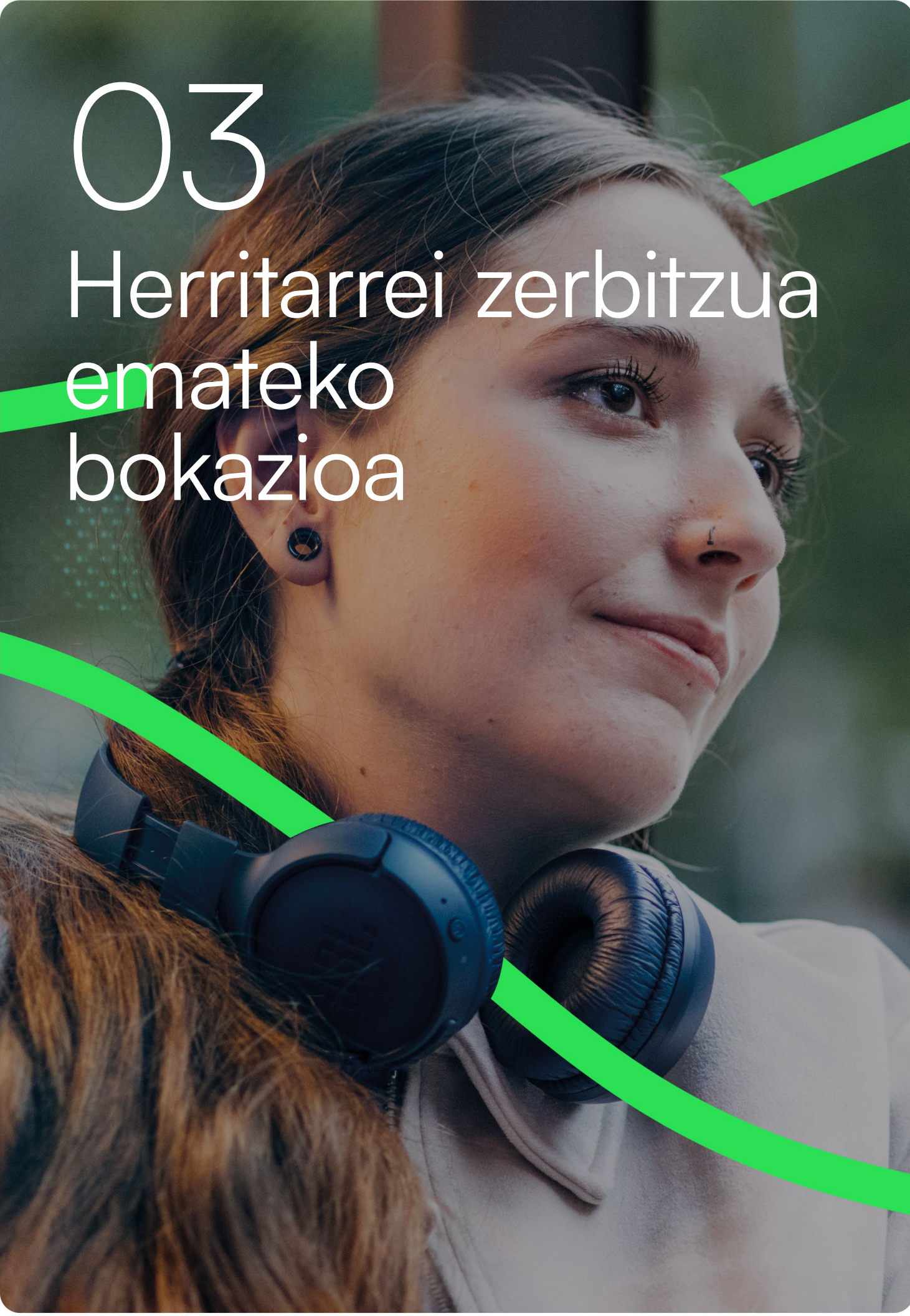
Aitzitik, noizbehinkako abonua indibiduala erosten duten erabiltzaileek ez dute eredu errepikaririk. Abonua mota

hori, zeinak hileko iraupena baitu, abuztuan iritsi zen puntu gorenera, eta udako hilabeteetan ere igoera bat erregistratu zen abonua horren kopuruetan.

Dbiziko erabiltzailearen profilari dagokionez, 2025ean erabiltzaileen %54 gizonak izan dira eta %46 emakumeak. Emakumeen portzentajea puntu bat igo da 2024ko datuekin alderatuta.

Jarraian, Dbiziren erabilera generoaren eta hilabetearen arabera aurkezten da:

	Femeninoa	Maskulinoa	Beste bat
Urtarrila	35,28%	61,43%	3,29%
Otsaila	35,63%	60,99%	3,38%
Martxoa	35,38%	61,52%	3,09%
Apirila	36,31%	60,49%	3,20%
Maiatza	36,96%	59,96%	3,08%
Ekaina	37,76%	59,26%	2,99%
Uztaila	37,68%	59,36%	2,96%
Abuztua	37,11%	59,48%	3,41%
Iraila	31,68%	67,19%	1,12%
Urria	31,45%	67,53%	1,02%
Azaroa	35,60%	60,79%	3,60%
Abendua	34,25%	62,47%	3,28%



03

Herritarrei zerbitzua emateko bokazioa

DTK-k, Donostiako hirian hiri mugikortasuneko zerbitzuak ematen dituen enpresa den aldetik, erabiltzaileen beharrak asetzea du helburu nagusi, erabiltzaileak baitira egiten den guztiaren erdigunea, eta helburu horretara bideratzen dute bertako langileek beren lan eta ahalegin guztia.

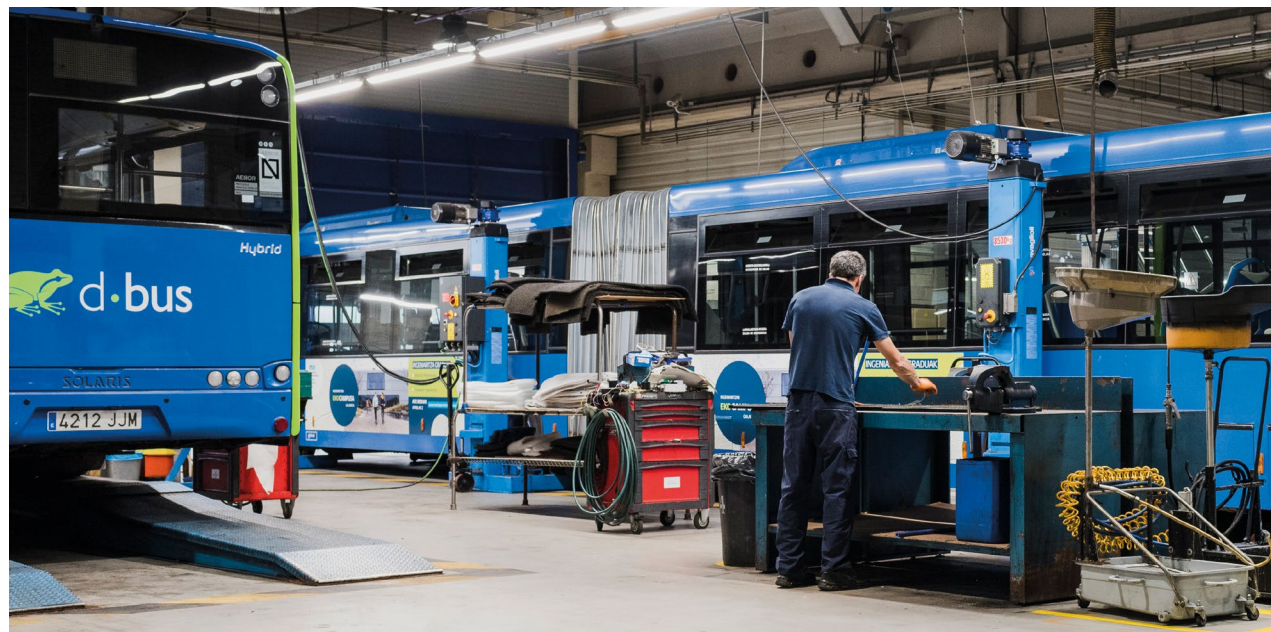
2025ean DTK-k herritarrak sentsibilizatzeko eta garraio publikoa sustatzeko lana egiten jarraitu du, marketin eta komunikazio kanpainen bidez, **autobusa zein bizikleta** azpimarratuz, Donostian **mugitzeko baliabide jasangarri eta seguru gisa**.

Mugikortasunaren kudeatzaile integrala (MaaS)

Garraio operadoreen erronka nagusia da gainerako garraio moduen alternatiba bihurtzea, sektore publikoak gizartearen interesaren eta onuraren ikuspegitik funtsezko izaten jarraituko duela abiapuntuko premisatzat hartuta.

Testuinguru honetan, eta DTKren jardueraren eremulokalean zentratuta, hau da, Donostia-San Sebastiango eremuan zentratuta, Konpainiaren **negozio ereduak** aurrera egiten du **hiriko mugikortasuna kudeatzen duen enpresaren** kontzepturantz, ingurumeneko politikak, kalitatekoak, marketinekoak eta pertsonetakoak ardatz hartuta, zeinarekin hiriko mugikortasun zerbitzu **iraunkorra, segurua eta kalitate handienekoa** eskaini dezakeen, erabiltzaileen esperientzia gero eta hobea izan dadin, eta hiri hobe, bizigarriago, humanoago eta iraunkorrago bat sortzen laguntzeko.

2021eko urrian, Konpainiak lehen urratsak eman zituen Mugikortasuneko Operadore Integral bihurtzeko bidean. Kudeaketa eredu horrek oztoporik gabeko garraio publiko integratutako zerbitzu multimodala eskaintzea du ardatz. **“Mobility as a Service” (MaaS) kontzeptua** da, **dagoeneko Europako hiri garrantzitsuenetako askotan praktikan dagoen kontzeptua**, eta herritarrei ibilgailu pribatua baino erabilerrazago eta eraginkorragoa den aukera bat eskaintzeko asmotan existitzen diren garraio bideak biltzen duen zerbitzua da, berez.



Gero eta ohikoagoa da hiri **autobusen garraio publikoko enpresak** (udalek ohiko mugikortasun eskaerei erantzuteko gehien erabiltzen duten bitarteko propioa) azkenean **mugikortasuneko hainbat zerbitzu** kudeatzen hastea, bai hirien konfigurazio berriek eskatuta (emisio gutxiko eremuen ezarpena, babes akustikoko zonaldeen ezarpena, etab) bai hiri konfigurazio berri horretatik sortzen diren mugikortasun behar berriek eskatuta (bidaia partekatuak, interoperabilitatea eta intermodalitatea desplazamenduetan, ordainketa bakarreko modua modalitateen zerbitzu guztietarako, eta abar).

“MaaS” kontzeptuan presente dagoen mugikortasun eredua praktikan jartzearen azken helburua da administrazio publikoek **herritarrei** ibilgailu pribatuaren aurrean lehiatu ahal izango den **mugikortasun zerbitzu integratu bat eskaintzeko** duten beharrari erantzutea, haien eskura mugikortasun irtenbide integratzaileak jarritz, hirian ibilgailu pribatua erabiltzeari pizgarria kentzeko, eta, aldi berean, administrazioak herritarren zerbitzura irtenbide sorta zabal bat jartzeko, integrazio maila handia izan beharko lukeena, kostu lehiakor batean eta kalitate handiarekin.

Lineen eta zerbitzuen hobekuntza

Bidaia doan 15 urtetik beherakoentzat

2025eko otsailean 12 urtetik beherakoentzako bidaiaren doakotasuna jarri zen abian, adingabeen artean garraio publikoaren erabilera sustatzeko eta familien mugikortasuna errazteko. Hortaz, otsailaren 5etik aurrera, hori abian jartzeko prozesu teknologikoen inplementazioa bukatu eta gero, **MUGI, BAT MUGI txartel pertsonalizatua zuten 12 urtetik beherakoak doan bidaiatzen hasi ziren Dbuseko linea guztietan**. Horrela, sei urte gehiago zabaldu zen doan bidaiatzeko adin tartea, ordura arte 6 urtera bitartekoa baitzen. Urte bereko uztailean, 15 urtera arte luzatu zen doakotasun hori.



Aldaketak 35-Antigua-Aiete-Ospitaleak linean, ospitaleen aldean

35 lineak, zeinak hiriaren mendebaldea eta Miramon ingurua lotuz erabiltzaile askori ematen dien zerbitzua, eta ospitale inguruko ibilbidea egokitu zuen, inguru horretan egiten ari diren obren inpaktua arintzeko. Inguruko geroak (Onkologikoa II, Ospitalea II, Donostiako Ospitalea I eta Donostiako Ospitalea I) bakar batean bildu ziren, aparkalekuaren ondoan. Gero horretan markesina bat jarri zen, inguruko erabiltzaileak eguraldi txarretik babestu ahal izateko.

Neurri honen helburua da eremu berean geldialdi bat baino egiteagatik metatzen den denbora murriztea, puntualtasuna hobetzeko eta erabiltzaileei zerbitzu fidagarriagoa eta sinesgarriagoa eskaintzeko.

Zerbitzu gehiago Igeldora Aste Santuan

Aste Santuan, **16-Igeldor lineak maiztasun handiagoz eman zuen zerbitzua, ohiko erabiltzaileen eta turista eta bisitarien garraioa errazteko**.

Zehazki, apirilaren 14tik 27ra handitu zen zerbitzuaren maiztasuna, bi egun horiek ere barruan sartuta. Maiztasuna 10:05etik 21:05era arteko zerbitzuetan handitu zen, denbora tarte horretan **20 minutuko maiztasuna ezarri**.



B2 eta B7 Gautxori zerbitzuetako eskaintza hobetzea

Dbuseko udako ordutegien hasierarekin batera, **B2 eta B7 lineen zerbitzuak zabaldu ziren erabiltzaileen beharretara gehiago egokitzeko**. Hobekuntza horiek irailaren 27ra arte egin ziren, esperimentu gisa eta aldi baterako, ondoren haien eraginkortasuna eta bideragarritasuna aztertzeko etorkizunari begira.

B2 gaueko lineak, Erdialdea Aieterekin eta Bera Berakin lotzen duenak eta ibilbide bukaera normalean Bera Beran egiten duenak, ibilbidea luzatu zuen Miramonen, Mikeletegin eta Ospitaleen eremuan zerbitzua emateko. **Gutxi gorabehera 7 kilometroko ibilbidea eta 20 geldialdi gehiago** ezarri ziren, ostiraletan eta jai bezperetan ordutik ordura Bulebarretik irteerak eginez, eta ordu erditik ordu erdira larunbatetan.

Era berean, 31-Intxaurrondo-Ospitaleak-Alta lineak beste irteera bat gehiago izan zuen, 23:15ean, Bulebarretik Ospitaletarantz ostiral, larunbat eta jai bezperetan, gaueko azken zerbitzuak Miramon-Ospitaleen alderantz doazen Gautxori zerbitzuekin lotzeko.

Era berean, Igeldor zerbitzua ematen duen B7 Gautxoriak ordutegia luzatu zuen, goizaldeko 4:00ak arte irteera gehigarriekin.

Udako anezka zerbitzua eta udako ordutegiak Dbuseko zerbitzuetan

Uztailaren 12an, larunbatez, **zerbitzua ematen hasi zen Illunbeko doako aparkalekua eta hiri erdigunea lotzen dituen anezka autobusa**, Dbusek eta Donostiako Udalak Mugikortasun Departamentuaren bidez sustatuta.

Anezka zerbitzu horrek Illunbeko doako aparkalekuaren eta Donostiako erdialdearen arteko **joan-etorriak errazten ditu, hirian garraio publikoa sustatzeko eta trafikoa murrizteko helburuarekin**. Azken urteetan, zerbitzua urteko bi garaitan eskaini da, Gabonetan eta udan.

Zerbitzua 20 minututik behin eskaini zen egunero, uztailaren 12tik, larunbatez, abuztuaren 31ra, igandez, eta bi galeku izango zituen:

- Illunbeko galekua: irteerak 11:00etatik 22:20ra, 20 minutuan behin.
- Mendeurreneko plazako galekua: irteerak 11:10etik 22:30era, 20 minutuan behin.

Lehenago, ekainaren 23an, udan ohikoak ziren zerbitzu gehigarriak aktibatu ziren, egunaren amaieran auzoetara irteera gehiagorekin, ostiraletan, jai bezperetan eta larunbatetan Gautxori zerbitzu zabalagoekin, eta udan hirian egiten diren ekitaldi nagusietarako (Jazzaldia, Aste Nagusia, kontzertuak, etab.) zerbitzu gehigarriekin.



Easo kaleko galekuen behin betiko kokapena

Irailaren 1ean, eta hainbat urtez aldi baterako kokalekuetan egon ondoren, **lehen Easo kaletik zihoazen lineek ohiko trazadura eta galekuak berreskuratu zituzten**, baina kalearen konfigurazio berrira egokitu ziren.

Beraz, 21 eta 28 lineek Gernikako Arbola pasealekutik zirkulatzeari utzi zioten eta **Easo kaletik zirkulatzen hasi ziren, ospitale ingurua eta Amara Erdialdearekin**

Irteera gehigarriak 5 eta 25 lineetan

Herritarren eskaerei erantzuteko, **5 eta 25 lineek egunaren amaieran irteera orduak zabaldu zituzten**, lanegunetan 23:15ean irteera bat gehiago eginda Bulebarretik 5 linearen kasuan, eta 00:00etan irteera bat gehiago eginda 25 linean, Berio inguruan ere zerbitzua emateko.

era **zuzenagoan lotuta**. Easo plazako galekua ere berrezarri zen, eta Easo 19an galeku berri bat zehaztu zen, bere kokaleku zaharretik gertu.

Aiete eta San Roke inguruan zerbitzua ematen duten lineek ere zehazki, 19, 31 eta 36 lineak eta B2 Gautxoria-Easo kaleko ohiko ibilbidea eta geldialdiak berreskuratu zituzten, eta **Easo 27an behin betiko geldialdia** ezarri zuten.

Beste geltoki bat Berion, Arturo Campionen

Berio inguruan beste geltoki bat dago 2025eko azarotik, **Arturo Campion kalearen parean**. Inguruko bizilagunak eta inguruko ikastetxeak garraio publikora errazago iritsi daitezke galeku horri esker.

Beste aldaketa batzuk

Abenduaren 22an, Dbusek **zerbitzuetan hainbat aldaketa** abiarazi zituen, lineen funtzionamendua hobetzeko eta ibilbideak eta ordutegiak egungo beharretara egokitzeko, eskuragarri dauden baliabideetatik abiatuta. Hauek dira aldaketak:

5-BENTA BERRI

5-Benta Berri linean ordutegiak eguneratzea, **25-Benta Berri - Añorga linearekin hobeto koordinatzeko**. Gainera, berriro hasi zen Zarautz hiribidetik ibiltzen, 9:00etatik 20:00etara lanegunetan, inguruko bizilagunak zerbitzua hurbil edukitzeko berriro ere.

16-IGELDO

Abenduaren 22tik urtarrilaren 5era, biak barne, Dbuseko 16-Igeldo lineak zerbitzuaren **maiztasuna handitu zuen** (Eguberri eta Urteberri egunetan izan ezik), 10:05etik 21:05era 20 minutuko maiztasunen ibiltzeko, Igeldoko bizilagunak jai garaian errazago mugi zitezen.

28-AMARA-OSPITALEAK

Astelehenetik ostiralera bitarteko ordutegiak eguneratzea, eta 6:30etik 9:00etara bitartean bi irteera gehiago ezartzea, noranzko bakoitzean, eta 7-8 minutuko maiztasunak, **puntualtasuna eta erregulartasuna hobetzeko**.

40-GROS-ANTIGUO-IGARA

40-Gros-Antigua-Igara lineak Grosen eta Igaran egiten duen ibilbidea 33-Larratxo-Intxaurrondo-Berio-Igara lineak egiten duena bera da. **Linea horrekin koordinatzeko, maiztasuna hobetu zen, eta 20 minutuan behin izatera igaro zen, ordura arte zuten 30 minutuko maiztasunaren ordez**. Horrela, Gros-Erdialdea-Antigua-Igara ardatzak 10 minutuko maiztasuna du bi lineekin, eta gune horietako erabiltzaileei zerbitzu hobea ematen zaie, baliabideak hobeto erabiltzeko aukera baitute.

33-LARRATXO-INTXAURRONDO-BERIO-IGARA:

Larratxotik beste irteera ordu bat gehitu zen Igararaino, goizeko 6:35ean, Larratxo-Intxaurrondo-Gros-Erdialdea-Antigua-Igara ardatzean lehen orduan ematen den zerbitzua hobetuta.

Kotxetegiako kanpoko aparkalekua elektrifikatzeko obra egiteko lizitazioa esleitzea

2025ean, DTK-k lanean jarraitu du **BEI sistema-Bus Elektriko Adimenduna** Sistema 17-Gros-Amara-Miramón linean ezarri aurretiko fasean, linea hori Erdigunea eta Gros auzoa autobus eta Renfe geltokiekin, Amararekin, Donostiako Ospitale gunearekin eta Miramongo parke teknologikoarekin lotzen dituen linea baita.

Zehazki, Kotxetegiako kanpoaldean, eraikin nagusiaren ondoan, dagoen aparkalekua elektrifikatzeko azpiegituraren obrak lizitzatzeko lanak egin dira. Azpiegitura horrek BEI (Bus Elektriko Adimenduna) autobus linea berriari emango dio zerbitzua. Altuna y Uria SAK eta E.D.S. Ingeniería y Montajes SAUK eratutako ABEEa izan da enpresa esleipenduna, eskaintza tekniko onena aurkeztu baitu.



Europar Batasunak
kofinantzatua
Cofinanciado por
la Unión Europea



Sentsibilizazio eta dibulgazio kanpainak

Autobusetako segurtasun kanpaina

2025ean ere “14 Tip zure bidaia Top izan dadin” izeneko sentsibilizazio kanpaina egin da. Dbuseko bidaiariak bidaietan segurtasun eta erosotasun handiagoa izatea bilatzen zen kanpaina horrekin.

Kanpaina Willis Towers Watson aseguru artekaritzarekin lankidetzan garatu zen, eta **erabiltzaile guztiei zuzendu zitzaion; bereziki adinekoen kolektiboari**, egon daitezkeen istripuetan arrisku gehien dutenak izanik.

Urtarriletik martxora bitartean, jarduera horretarako bakarrik prestatutako bi pertsonak eta **Dbuseko teknikariek erretiratuen zentroak bisitatu zituzten**. Autobusean modu seguruan bidaiatzeko moduari buruzko hitzaldi informatiboak eman ziren han. Era berean, autobusean seguru eta eroso bidaiatzeko moduari buruzko informazio liburuxkak banatuko ziren.



Garraio publikoa sustatzeko kanpainak

2025ean garraio publikoa sustatzeko kanpaina orokor bi egin dira nagusiki.

2025eko udan kanpaina grafiko bat egin zen uda garaian zerbitzuak handitzen zirela azpimarratuz, “Dbus gehiago, Uda gehiago” lelopean, grafikoan keinu komiko batekin.

Kanpaina grafikoak **bi protagonista nagusi** izan zituen: **gizon bat hondartzan flotagailu erraldoi batekin, eta emakume bat Kursaal aurrean eserita izozki erraldoi batekin**; Donostiako udan oso egunerokoak diren bi egoerak, baina tonu dibertigarriagoarekin, irudiaren eta mezuaren arteko lotura zuzena eginez: gure zerbitzuak zabaltzen ditugu. Ez galdu ezer eta gozatu “handikiro”.

“Jai hauetan, oparirik onena zu zara” lelopean, Dbusek herritar guztiei eskertu nahi izan zien erakutsitako konfiantza eta leialtasunagatik, urteari amaiera emateko, donostiarren erabilera maila oso nabarmen hazi den urte aparta izan baita. Gabonetako kanpainan tonu hunkigarriagoa eta hurbilagoa zuen mezu bat zabaldu zen.



“Dbus eta Gabonak”, Gabonetako urteko marrazki lehiaketa.

19. urtez jarraian, DTK-k haurrentzako Gabonetako marrazki lehiaketa antolatu zuen. Neska-mutikoen sormena sustatzeaz gain, lehiaketaren asmoa zen gazteenei Donostian garraio publikoa erabiltzeak duen garrantzia helaraztea, Donostiako hiriguneen jasangarritasuna eta herritarren bizi kalitatea bermatzeko.

Sari banaketa Donostiako Aquariumean egin zen. Leku horrek, Dbusek eta Dbizik bezala, bizi ohitura jasangarriagoak sustatzen dihardu, giza jarduerak ingurumenean duen eragina murrizteko.



Erakusketa historikoa eta Dbus Zero autobus berriak Alderdi Ederren

2025eko irailean, Mugikortasunaren Europako Astearekin bat eginez, Dbusek beste pauso bat eman zuen %100 jasangarria izango zen flota baterantz eraldatzeko, Alderdi Ederren izan zen ekitaldi batean, eta, horrekin, hiriko lineetan jada martxan dauden Dbus Zero autobus elektriko berrien onurak hurbildu nahi izan zizkien herritarrei.

Autobus berrien aurkezpenean, halaber, konpainiaren historiari buruzko erakusketa inauguratu zen, non konpainiak 1886an sortu zenetik izan duen historia buruzko informazioa emango baita, baita flotak flota moderno eta jasangarri bihurtu arte izan duen eraldaketari buruzko informazioa ere. Informazio historiko horretaz gain, Dbus Zero autobus %100 elektriko bat eta Konpainiaren autobus historiko bat, 318 autobusa, ikusi ahal izan ziren barrutik. Autobus historikoa 80ko hamarkadako Mercedes modelokoa zen, eta gaur egun Agabusek kudeatzen du. Erakusketak arrakasta handia izan zuen herritarren artean, eta azaroan Garberan izan zen.



Herritarrengana hurbiltzeko ahalegin horren erakusle dugu, halaber, **garraio %100 elektrikoak dauzkan onurei** buruzko informazio pilulak bilduz Dbuseko markesinetan, webgunean eta sare sozialetan ikusgai egon zen **kanpaina osagarria**.

Kanpainak presentzia handia izan zuen hirian, Bulebarreko geralekuetan egindako gerrilla ekintzei esker, **egiten ari garen bide berdea** (Bideberdea) sinbolizatzen zuen binilo handi eta txundigarri batekin lurra estaliz. Bestalde, herritarren lankidetzeta eta laguntza eskatzen duen bide horren barruan, lore basatien haziak perching bat egin zen hiriko hainbat lineatan dabilzan Dbuseko autobus elektrikoetan.

“Argibusa” jarduera

Abenduan, seigarren urtez, Dbusek “Argibusa” jarduera antolatu zuen. Konpainiaren autobus bat erabiliz adineko pertsonari Donostiako gabon giroa eta dekorazioa hurbiltzeko egiten den jarduera da. Ekimena Donostiako Udalak hiria lagunkoiagoa izateko eta adinekoen bizi kalitatea hobetzeko sustatzen duen “Donostia Lagunkoia” planean kokatu zen.

Oraingo honetan, jarduera San Jose de la Montaña zentroarekin elkarlanean antolatu zen, eta zentro horretan bizi diren adineko 28 pertsonak aukera izan zuten autobusean irteera bat egiteko eta **hiriko gabon giroa** ikusteko.

Jarduera horri esker, 69 eta 95 urte bitarteko adinekoek espazio esanguratsuetan ibili ahal izan ziren, eta pertsona askorentzat ohikoa den jarduera batera hurbildu. Parte hartzaileak zentroko arduradunekin eta senideekin batera ibili ziren, esperientzia partekatu ahal izateko.



Dibulgazio saioak

2025ean, Dbusek **bere kudeaketa ereduaren berri eman die gazteei eta adinekoei**, haiei zuzendutako dibulgazio jardunaldien bidez, eta bertan baliabideak optimizatzeko egindako neurriei, autobusetan zein kudeaketan ezarritako berrikuntza teknologikoei eta zerbitzuko eguneroko operatiboari balioa eman zaie.

2030 Eskola Agenda

2025eko maiatzean, Igor Gonzalez Dbuseko zuzendari gerenteak **mugikortasunari buruzko osoko bilkura berezi batean parte hartu zuen 2030eko Eskola Agendaren parte** diren ikastetxeetako ikasleekin. Donostiako Udalean egin zen osoko bilkura berezi hori, eta bertan **aurten programan parte hartu duten 27 ikastetxeak ordezkatzan zituzten ikasleek** ere parte hartu zuten.



Foroan, ikasleek mugikortasunaren inguruan ikasturtean egin duten lanaren berri eman diete udal ordezkariari: hiriaren eta ikastetxeen egoera aztertu ondoren atera dituzten ondorioak, hiri jasangarriago batean laguntzeko ikasle guztiek hartutako konpromisoak eta garraio publikoaren, bide segurtasunaren, bidegorrien eta bizikleten inguruan dituzten eskaerak eta proposamenak.

Helduen Hitz

Dbusek bi bilerak egin zituen Helduen Hitz adinekoen elkarteko kideekin, haiei enpresaren funtzionamendua ezagutarazteko.



Adinekoak dira Dbuseko autobus zerbitzua gehien erabiltzen duten kolektiboetako bat. Horregatik, Konpainiak, aldiro, adinekoen elkarteekin batera jarduerak egiten ditu, Donostiako garraio sistema ezagutarazteko, bai eta Dbusen zerbitzua modu seguru, eroso eta atseginean erabiltzeko aholkuak eta gomendioak emateko ere.

Zentzu horretan, **Javier Vallejo, Dbuseko zuzendari ondokoak, Donostiako Helduen Hitz elkarteko bazkideekin egindako bi bileratan parte hartu zuen azaroan.** Bilerak Aieteko Topalekun eta Groseko Okendo Kultur Etxean egin ziren. Elkarrekin 55 urtetik gorako pertsonak biltzen ditu, eta etengabeko ikaskuntza ahalbidetuko dieten jarduerak antolatzen ditu haien artean. Oraingo honetan, bileretan, non 150 lagun baino gehiagok parte hartu baitute, Javier Vallejo Konpainiaren historia eta bilakaera azaldu die, bai eta enpresaren eguneroko funtzionamendua eta enpresako sailen antolaketa ere.

Bi bileretan, Helduen Hitzako bazkideek **aukera izan zuten autobusak eta gidarien ordutegiak antolatzen erabiltzen diren giza baliabideak eta baliabide teknikoak eraginkortasunez kudeatzen uzten duten planifikazio sistema adituak ezagutzeko.** Era berean, azken urteotan Dbusen ezarritako azken berrikuntza teknologikoak ezagutu ahal izan zituzten, esaterako, autobusen okupazioak kontrolatzeko sistema eta eskaria iragartzeko sistema.

Deustuko Unibertsitatea

Javier Vallejo, Dbuseko zuzendari ondokoak, enpresa kudeatzeko eredu aurkeztu zuen Deustuko Unibertsitateko Ingeniaritza Informatikoko Gradu Enpresen Administrazioa irakasgaiaren eduki akademikoaren parte gisa emandako saio batean

Kalitate irizpideak

DTKren **kalitate irizpide zorrotzek eta konpainiak eskuratutako balioek eta konpromisoek** argi eta garbi lagundu dute egunero hiri barrutik mugitzeko Dbus aukeratzan duten bidaia kopuru handia lortzen eta sendotzen.

Flotaren **irisgarritasuna** da Donostian mugikortasun unibertsala ahalbidetzen duen alderdi nagusia. Ibilgailuen %100 irisgarriak dira, pisu baxuarekin eta aulki gurgildunetarako eta taka-taka erabiltzen duten pertsonentzako sarbide arrapalarekin.

Autobusen **erosotasuna eta segurtasuna** eskutik doaz, egunero betetzen diren garbiketa protokoloen eta istripuak eta gorabeherak prebenitzeko planaren bidez, gutxienezko ezbehar tasa maila bermatzen baitute.

Informazioak eta puntualtasunak, gaur egun %94,94koak direnak, egunero milaka donostiar eta bisitarik helmugara iristeko behar duten zerbitzuaren fidagarritasuna bermatzen dute, eta hori guztia **ingurumeneko inpaktu gero eta txikiagoarekin**, ingurumena gero eta gehiago errespetatzen duten ibilgailuak sartzei esker.



AENOR-en kalitate ziurtagiria

Dbusen, kudeaketan zein zerbitzuan bikaintasun politika jarraituz, urteko bidaien ia %50 diren **hiru garraio linea nagusiek (5, 13 eta 28 lineak) AENORen UNE-EN 13816 kalitate ziurtagiria dute.**

Egiaztagiria eskuratu duten hiru lineek (L5 Benta Berri, L13 Altza eta L28 Amara-Ospitaleak) hiriko 3 ardatz nagusiak hartzen dituzte.

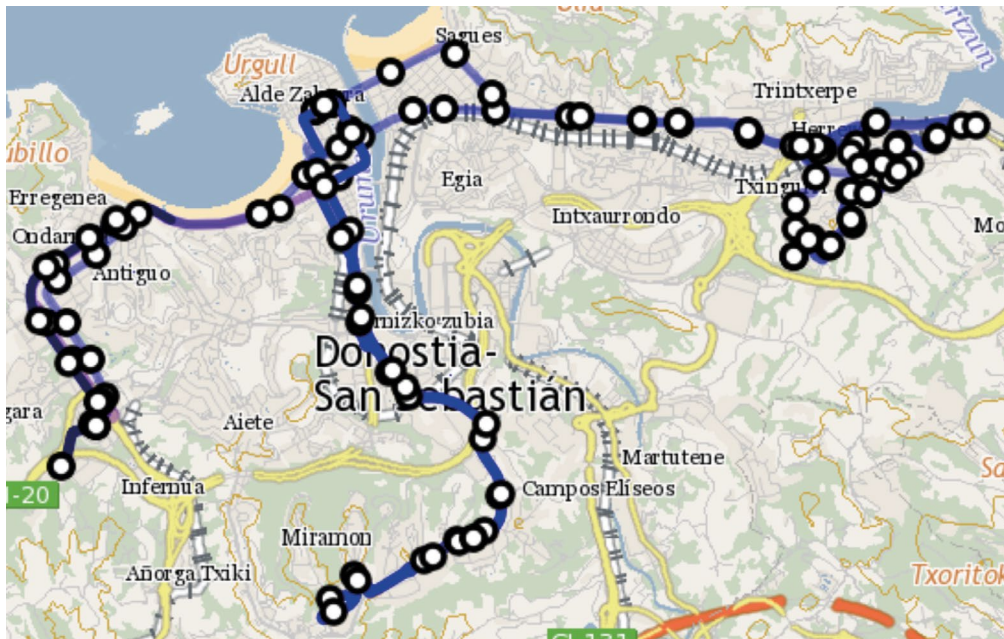
Autobus lineek ziurtagiria modu progresiboan eskuratu badute ere, funtzionamenduko prozedura berak eta **eskakizun berak aplikatzen ari da Donostiako hiriko autobus linea guztietan**; beraz, Dbusek bermatzen du hiriko autobus sare osoko autobus guztiek kalitate altua eta berbera dutela.

Azpimarratzekoa da **2020an DTK-k Energiaren Kudeaketarako Sistemaren UNE-EN ISO 50001 araua internazionala ezarri zuela**, baliabide energetikoak modu efiziente erabiltzen utziko dion tresna bat edukitzeko eta horren bidez Konpainiaren energiaren kontsumoa eta isuri kutsatzaileak murrizteko. Konpainiak garatzen dituen jarduera, operazio edo zerbitzu guztiei aplikatzen zaie, baita Konpainiaren flotari ere, energia modu egokian kudeatzen dela bermatzeko. AENORek ziurtatu du arau berri horren ezarpena, eta Konpainiaren jarduera guztietan aplikatzen den energiaren

iraunkortasunarekiko eta efizientziarekiko konpromiso etengabearen adierazgarria da. 2023an berritu egin da ziurtagiri hori.

Gainera, 2022an Dbusek AENORen beste ziurtagiri bat eskuratu zuen, **Laneko Segurtasuna eta Osasuna Kudeatzeko Sistemaren ISO 45.001 araua implementatuta**, Laneko Arriskuen Prebentzioaren arloan Legeak ezarritako preskripzioak betetzea eta Laneko Arriskuen Prebentzioa Kudeatzeko Sistemaren jarduna etengabe hobetzea ahalbidetuko duen tresna bat edukitzeko. Konpainiak garatzen dituen jarduera, operazio edo zerbitzu guztiei aplikatzen zaie, baita Konpainiaren flotari ere, Lan arriskuen prebentzioa modu egokian kudeatzen dela bermatzeko. AENORek ziurtatu du arau berri horren ezarpena, eta erakusten du enpresak Laneko Arriskuen Prebentzioarekin duen konpromisoa etengabea dela.

Bukatzeko, azpimarratzekoa da, **Dbizik AENORen ziurtagiria lortu zuela, Garraio Publikoaren Kalitatea Kudeatzeko Sistemaren gaineko UNE-EN 13816 arauaren arabera**, zeinak bere zerbitzuaren kalitatea aitortzen duen. Arau honen arabera AENORen ziurtagiria eskuratu duen bizikleten alokairurako lehen enpresa eta bakarra izan da.



Kanpo komunikazioa

Erreklamazioen eta iradokizunen kudeaketa

Bezeroei eskaintzen zaien arreta hobetzeko politika da DTKn gehien zaintzen den alderdietako bat. Konpainia bezeroen gogobetetzera zuzenduta eta bideratuta dago; beraz, bezeroengandik informazioa eskuratzeaz arduratzen da, etorkizunean ondo egiten dakiena hobetzen lagundu diolakoan eta bezeroen laguntzarekin ondo hazi ahal izateko.

Komunikatzeko kanalik garrantzitsuena Erabiltzaileari Arreta Egiteko zerbitzua da. Zerbitzu horretan, telefonoz edo posta elektronikoko bidez egiten zaie arreta jasotako kontsulta, iradokizun eta kexa guztiei, modu pertsonalizatuan.

Nabarmentzekoa da **kexak, erreklamazioak eta iradokizunak UNE-EN 13-816 arauaren arabera ezarritako kalitate irizpideetan oinarrituta kudeatzen** direla.

2025eko erreklamazioak eta iradokizunak		
Idatzizko erreklamazioak	10	1%
Telefono bidezko erreklamazioak	927	39%
Idatzizko iradokizunak	148	6%
Idatzizko kexak	1275	54%

Webgunea eta aplikazioa

Webgunea eta aplikazioa bidaia planifikatzeko ezinbesteko elementuak dira, lineen eta sarearen egoeraren gaineko informazio eguneratua dutelako, denbora errealean iristeko denborei buruzko informazioaz gain. Dbusen, egunero **90.000 informazio kontsulta egiten dira batez beste denbora errealean**, bai webgunearen bidez, bai aplikazioaren bidez.

Webgunea herritarrentzako informazio iturri nagusia da, ekitaldi, ospakizun eta trafikoaren gorabeheren ondorioz zerbitzuan egiten diren aldaketekin eguneratuta mantentzen baita, eta, gainera, linea sare zabalarri, ibilbideei eta ordutegiei buruzko informazio osoa eskaintzen du, egun motaren arabera.

Dbusen aplikazio ofiziala, iOSerako eta Androiderako eskuragarri dagoena, informazio fidagarria denbora errealean duen tresna arina da, eta erabiltzaile bakoitzaren erabilera ohituren arabera pertsonalizazioarako aukerak eskaintzen ditu, geroak gogokoena hautatzeko eta iritsiera orduak azkar eta erraz kontsultatzeko aukera ematen baitu.

Sare sozialak

Sare sozialak oso presente daude Dbusen egunerokoan, eta plataforma bakoitzak helburu zehatz bat dauka, bere ezaugarri eta erabiltzaileen arabera.

Dbusen egunerokoa oso aldakorra da; izan ere, trafikoaren egoeraren, kaleetako jarduketan (konponketak eta eraikuntzak) eta hiriko hainbat tokitan egin daitezkeen ekitaldien arabera da. Dbusen lineetan gerta daitezkeen aldaketa guztiak sare sozialen bidez komunikatzen dira, eta kanal horiek, berehalakotasunari eta elkarrekintzari esker, erabiltzaile askorengana iristea ahalbidetzen dute.

Gaur egun, Dbusen profilek 14.600 jarraitzaile baino gehiago dituzte bere sare sozialetan, eta erabiltzaile bakoitzarekin duen harremana eta elkarriketa indibidual eta pertsonalizatua sendotzen jarraitzen du egunero.

* Twitter: 4.030 Instagram: 2.306
Facebook: 3.399 Youtube: 4.870

Komunikabideak

DTK-k konpromiso sendoa hartu du hiritarrak eta bisitariak une oro informatuta edukitzeko, Konpainiaren eguneroko zerbitzuan egiten diren aldaketa eta hobekuntzen berri emanez. Horregatik, ezinbestekoa da informazio hori DTKren plataformetan ez ezik, hedapen handieneko komunikabideetan ere zabaltzea. 2025ean, Konpainiak 193 prentsa ohar argitaratu ditu, horietatik 141 antolatutako ekitaldiengatik egon diren zerbitzu bereziei eta zerbitzu aldaketei buruzkoak, eta 52 informazio korporatiboari buruzkoak.

Teknologiak herritarren zerbitzura

Teknologia berrien ezagutza eta aplikazioa funtsezko zerbait dira DTKren zerbitzuen eraginkortasuna eta efizientzia etengabe hobetzen joateko.

Horregatik, Konpainiak sistema teknologiko aurreratuak ditu eta kudeaketa sistemen etengabeko eguneraketa bilatzen du ahalik eta zerbitzurik hoberena ematea bermatzeko.

Ontziratutako informazio sistemak

DTK-k bereziki azpimarratzen ditu **orientazioan eta bidaiaren planifikazioan** laguntzen duten autobus barruko informazio edukiak. Horretarako, ontziratutako multimedia pantailak erabiltzen dira.

2016an sistema berri bat jarri zen martxan, hurrengo geltokian Dbuseko **beste linea batzuekiko konexioei** eta zerbitzu horiek geltoki bakoitzera iristeko **falta diren minutuei** buruzko informazioa emateko. Sistema horrek osatu egiten du **hurrengo geltokia abisatzeko** lehendik dagoen zerbitzua. Zerbitzu hori 2015ean eguneratu zen, eta ONCEko bazkideek dituzten eta Gipuzkoako Lurralde Garraioaren Agintaritzaren egoitzan ere eros daitezkeen aginteen bidez aktibatu daitezkeen informazio audioa dauka.

Informazio sistemak geltokietan

DTK-k jada 116 informazio panel ditu gehien erabiltzen diren hiriko geralekuetan. Informazio panel horietatik 106 Led panelak dira, eta 10 TFT pantailadunak.



TFT panelek, linea bakoitza dagokion geltokira zer ordutan helduko den jakinaraztea ez ezik, Dbuseko lineetan eragina duten trafiko aldaketen berri ematen dute eta ikusmen arazoak dituzten pertsonentzako audio bidezko informazioa ere bai. Audio horiek autobus barruko sistemetak erabiltzen den aginte berarekin aktibatzen dira.

Gainera, hiriko panel elektroniko guztiek audio sistema bat dute, behin aktibatuta, linea bakoitzeko autobusa geltokira iristeko kalkulaturako denbora eta helmuga adierazten dituen. Apustu horrekin, Dbusek bere zerbitzuen irisgarritasuna eta erosotasuna areagotu nahi du, pertsona guztiek Dbuseko autobusetan arazorik gabe bidaiatu ahal dezaten.

Osagarri gisa, eta Dbuseko geltokiak gero eta irisgarriagoak izan daitezzen, markesina berriek Navilens gidatze sistema dute, ikusmen desgaitasuna duten pertsonentzat.



BRT Kalitate Handiko Garraio Sistema (Bus Rapid Transit)

Dbuseko 5 eta 28 lineak dira erabilienak, eta horiek BRT sistema dute, hau da, autobusei lehentasuna eta erabiltzaileei zerbitzu bikaina ematen dieten zirkulazio errei propioak izanik bidaiak azkar, eroso eta eraginkortasunez egitea helburu duten kalitate handiko autobus sistema.

Garraiorako beste sistema batzuekin alderatuta honakoak dira bere ezaugarri eta abantaila nagusiak:

- Autobus "garbiak", **gutxi kutsatzen duten** eta edukiera handiko **ibilgailuak**.
- **Beraiek ibiltzeko baino ez diren plataformetatik** dabilta (bus erreiak).

- **Puntualtasun eta fidagarritasuneko** indize handiak.
- Denbora errealean **informazioa emateko sistemak** geltokietan eta ibilgailuetan.
- **Ordainketa sistema arinak**.
- Kontrol **sistema zentralizatuta** (SAE) eta ITSaren erabilera (Garraio Sistema Adimendunak).
- **Inbertsioetako** eta mantentze lanetako **kostu txikiak**, trenak dituenekin alderatuta, izan ere, trenak azpiegitura obra sendoak behar ditu.



Gainera, BRT sistemetan autobusen ohiko sistemen alderdi batzuk hobetzen dira nabarmenki, ibilgailuen ahalmena handituta, abiadura komertziala hobetuta semaforoetan lehentasuna izanda, erreserbatutako plataforma babestuta, irisgarritasuna hobetuta geltokietan, gai kutsagarrien isuria murriztuta eta ibilgailuen eta zerbitzuaren irudia hobetuta.

Bus erreiak

Donostiak bus erreien hainbat zati ditu hiri osoan zehar. Gaur egun, Donostiak **12,3 km bus errei** ditu. Errei horiek autobus eta taxiatarako baino ez dira, eta haiei esker **autobusen zirkulazioa arina** da, baita auto pilaketa handiak daudenean ere.

Gaur egun, erabiltzaileek Dbuseko autobusetan egiten dituzten kilometroen %20,1 bus erreietatik egiten dira, **ibilbide denbora murriztuta eta bidaien kalitatea handituta**.



Sistema adimendunak

Teknologia berriak ezartzeko planaren barruan eta MITMAren “Berreskurapen, Eraldaketa eta Erresilientzia Plan”ean Europako funtsek diruz lagunduta, Dbusek autobus zerbitzua, intermodalitatea eta irisgarritasuna hobetzeko helburua duten hainbat sistema inplementatu zituen autobusetan, prozesuen eta zerbitzuen digitalizazioaren eta sentorizazioaren bidez.

Hauek dira Dbusek garraio publikoa hobetzeko inplementatu dituen jarduerak:

- Autobusak **elkartu ez daitezen** eta modu efizientean gidatzeko sistema.
- **Markesina adimendunak**, diseinu funtzional eta irisgarri batez hornituta.
- **Ordainketa digitalizatzea**, QR 24 eta 48 orduko txartelak gehituta.
- **Lekuak kontrolatzeko sistema** eta jatorria-helmuga matrizeen kalkulua estimazio algoritmo bidez.
- Autobusak **sentsorizatze eta monitorizatze sistemak** (arrapala adimendunak, bidaiarien zenbaketa, aire girotua).
- **Eskaria iragartzeko sistemak** eta geltokiak sentsorizatze sistemak, denbora errealeko informazioarekin.
- **Planifikazio sistema espezializatuak**, giza baliabideak eta material mugikorra optimizatzeko.
- **Lan harremanen digitalizazioa.**
- **Komunikazio** eta informazio **sistemak digitalizatzea.**
- **Tailerreko jarduerak** eta jarduera osagarriak **digitalizatzea**, flota jasangarria izan dadin.



Euskararekiko konpromisoa

2005ean, Donostiako Tranbia Konpainiak helburu estrategiko gisa ezarri zuen euskararen erabilera modu sistematikoan garatzea, bai konpainiako langileen artean, bai kanpokoekin ere, erabiltzaile mailan zein hornitzaile, azpikontratista eta erakunde publikoekiko kudeaketan.

2025ean **Dbus Euskal Sektore Publikoan Euskararen Erabilera Normalizatzeko otsailaren 22ko 19/2024 Dekretua betetzeko aurretiazko lanak aztertzen eta egiten hasi da.** Urtean zehar, VI. Euskara plan estrategikoa, hizkuntza irizpide berriak eta, azken batean, datozen sei urteetan egin beharreko urratsak gidatuko dituen bide orria lantzen bukatuko diren jarduerak definitu dira.

Hala, 2025eko urrian inkesta sakon bat egin zitzaien Dbuseko langile guztiei, bai paperean bai formatu digitalean, **lanpostuan euskarari benetan ematen zaion erabilerari buruzko informazioa biltzeko.**

Horrez gain, lan materialak aztertu dira, eta ondoren hobetu, barneko langileekin elkarlanean, **euskaraz dauden material guztiak erabiltzen errazagoak izan daitezkeen.** Jarduera horren helburua izan da euskarazko lan materialen erabilera sustatzea, eta hizkuntza arruntagoan eta errazagoan egitea.

Era berean, beste urteetan bezala, urteko kudeaketa plana, Dbuseko koordinazio taldearekin bilerak eta Udaleko euskara teknikariekin jarraipena eta koordinazioa egiteko bilerak egin dira.

Euskaraldia eta Euskararen Eguna

2025ean Euskaraldia egin da, maiatzaren 15etik 25era, eta udaberrian egin den lehen aldia izan da. Dbusen **hainbat jarduera egin dira ekitaldi horren garrantzia ikusarazteko** eta langileen parte hartzea sustatzeko:

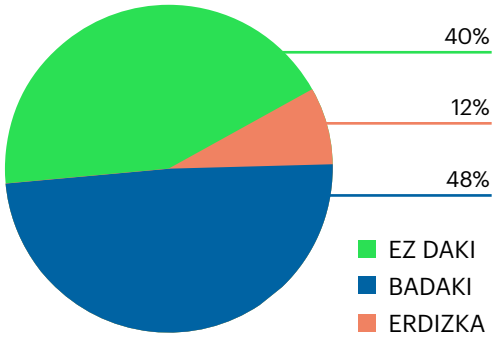
- Lan espazioak girotzea Euskaraldiko karteekin.
- Ahobizi eta Belarriprest txapen eskaera eta banaketa kudeatzea.
- Ariguneen definizioa eta identifikazio bisuala.
- Euskaraldiari buruzko lehiaketa, galdera eta erantzunekin.

Euskaraldirako jada egindakoari jarraipena emanez, abenduaren 3an Euskararen Eguna ospatu zen kotxetegietan, egun hori baino astebete lehenago hasi zen igarkizun lehiaketa batekin.

Euskarazko ezagutza

Urteetan egindako ekintzei eta Konpainian euskararen presentzia zabaltzeko etengabeko lanari esker, euskararen ezagutza oso bilakaera positiboa izaten ari da.

Jarraian, euskararen ezagutzak 2025ean izan zuen banaketa erakusten da:

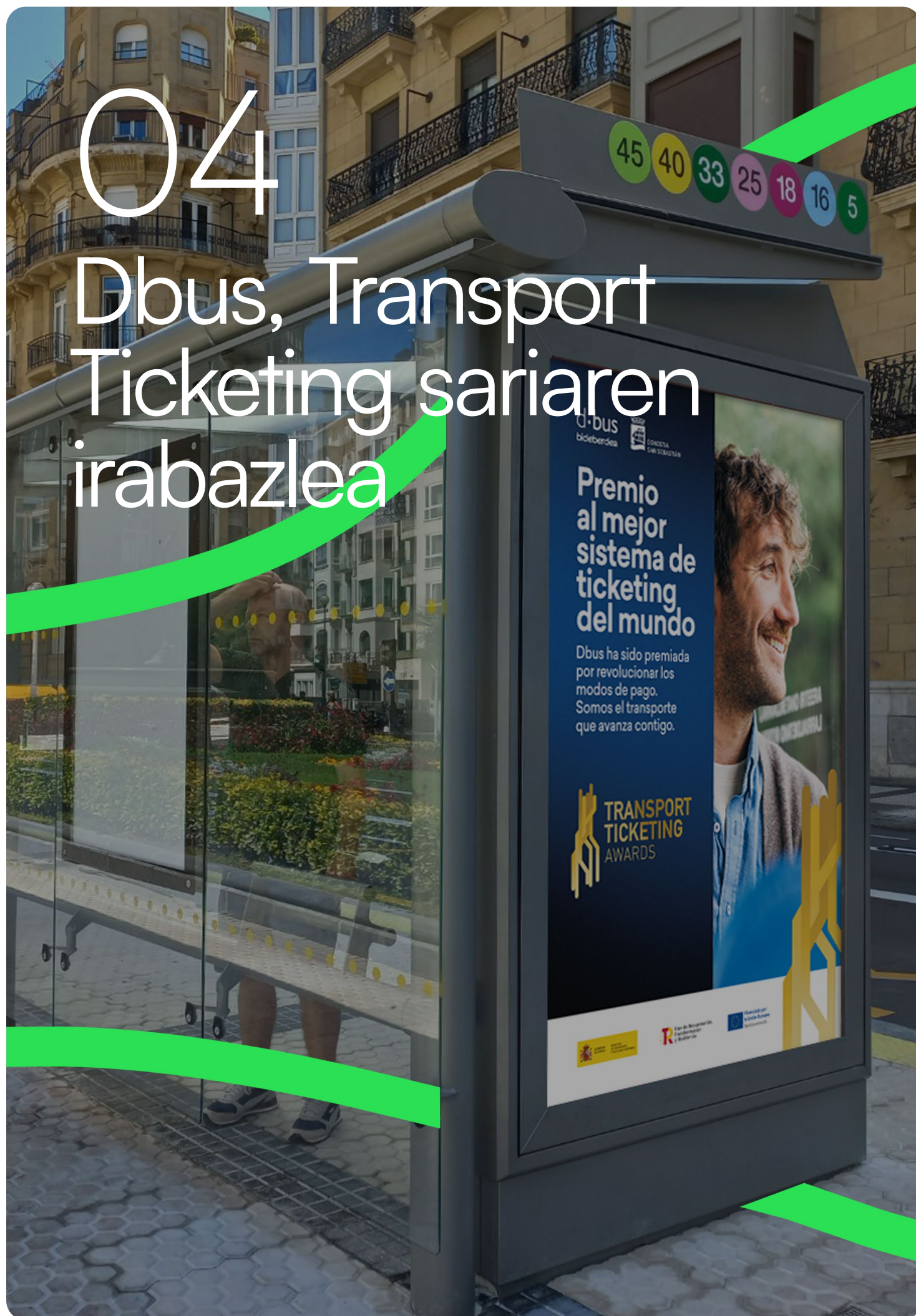


Konpainiako langile guztiak sar daitezke **langilearen ataritik “Euskararen Txokoa” izeneko atalera**. Atal horretan euskara hobetu dezakete link interesgarrien bitartez, eta hizkuntza politikari buruzko eta euskara ikastaroak edo DTK-ko langileen artean euskaraz hitz egiteko saioen gaineko informazioa eskuratu dezakete.

Konpainian, egunerokoan hizkuntza ikastea eta erabiltzea sustatzeaz gain, langile guztientzako sustapen eta motibazio ekintza puntualak egiten dira.

04

Dbus, Transport Ticketing sariaren irabazlea



2025eko martxoan, Dbusek munduko ticketing onena duen garraio publikoko operadorearen saria jaso zuen, “Transport Ticketing Awards” sariak banatzeko Londresen egin zen ekitaldian. **Ospe handiko aitortza da nazioartean.** Azken hamarkadan inplementatutako berrikuntza teknologiko ugariei esker, **munduko ticketing sistema onena duen garraio publikoko enpresatzat** hartzen da, egunero 200.000 bidaia baino gutxiago erregistratzen dituzten operadoreen kategorian.

Dbusek saria jaso duen kategorian, Zipre, Filipinak, Australia, Britainia Handia, Gales eta Txekiar Errepublikako beste sei garraio enpresarekin lehiatzen zen. Dbus sari hauetan aitortua izan da lehen ere, bai inplementatutako teknologikoengatik bai bere ordainketa sistemengatik.

Dbus, Transport Ticketing sariaren irabazlea

Sari horiek azpimarratzen dute garraioa jasangarriagoa eta eraginkorragoa izan dadin berrikuntzak egitearen alde garraio publikoko enpresak egiten ari diren lan bikaina. Epaimahaiak baloratutako jarduketan artean, **autobuseko bidaia txartela QR kodearen** bidez, Mugi, Bat eta Barik **garraio txartelekin**, kontakturik gabeko banku txartelekin eta lotutako gailu digitalekin ordaintzeko aukera ematea dago.

Era berean, ondo baloratutako beste jarduketa bat izan da ticketing datuetan oinarrituta **erabiltzaileen jatorria-helmuga matrizea** kalkulatzeko eta zerbitzua ematen ari den autobus bakoitzaren denbora errealeko okupazioa zenbatesteko ezarri den sistema. Baloratu zen, halaber, geroak erabiltzaileak autobusaren zain dauden erabiltzaileak zenbatu ahal izatea eta, horrela, datozen egunetarako eskaera iragarri ahal izatea, baliabideak optimizatzeko.

Azpimarratzekoa da sariarekin **aitortzen dela garraio publikoa asko erabiltzen dela** (Donostia da autobusen erabilera indize handiena duen hiria; donostiar bakoitzak 200 bidaia inguru egiten ditu, Europako erabilera kopuru handienetako bat eta antzeko tamaina duten gainerako hirietako erabilera kopuruaren oso gainera), autobus zerbitzua etengabe hobetzen dela (abiadura komertziala eta puntualtasuna handiak dira), zerbitzuetan maila teknologiko aurreratua duela, ticketing sistemaren hobekuntzak egin direla eta kutsatzen ez duten garraio bideen erabilera sustatzeko hainbat ekimen egin direla. Faktore horiek guztiak funtsezkoak izan dira epaimahaiaren balorazioarako eta sari ospetsu honekin jaso dute aitortzarako.



05

Elektromugikortasuna



Konpainiak aurrera egiten jarraitzen du eta elektromugikortasunaren alde egiten duen apustua berresten du, gero eta jasangarriagoa den eta ingurumena gero eta gehiago errespetatzen duen autobus flota baterantz eboluzionatuz pixkanaka.

2011n Man Lions City Hybrid modeloko lehen autobus hibridoa flotan sartu zuenetik, eta gero, 2014an, Irizarren lehen i2e autobus %100 elektrikoa zerbitzuan jarri ondoren, azken urteotan hain kutsatzaileak ez diren motorrak dituzten autobus flota baterantz eboluzionatu da. 2025ean, MAN Lion's City modeloko 24 autobus %100 elektriko erosi dira, zeinak 2024an jada sartu ziren 19 unitateei batu zaizkien, 2030erako flota %100 elektriko eta emisiorik gabeko bihurtzeko helburu estrategikoaren parte gisa.

Era berean, azpimarratzekoa da bizikleta publikoa alokatzeko Dbizi sistemakizanduen harrerahandia, horreke elektromugikortasunaren alde sendo egiten dela adierazten du-eta.

DTK-k eskaintzen dituen bi garraio moduen konbinazioak laguntzen du Donostia berde, garbi eta jasangarri bat lortzen.

Kotxetegiak elektrifikatzea

2025ean **azpiegitura erabat egokitzeko azken urratsak** egin dira, 2024an eraikin nagusia elektrifikatzeko lanak amaitu ondoren.

17-Gros-Amara-Miramon linea zerbitzu %100 elektriko bihurtzeko, beharrezkoa da **kotxetegietako aparkaleku berria, 2021ean inauguratu zena, beharrezko azpiegitura elektriko hornitzea**, linearako aurreikusita dauden bederatzi ibilgailuak kargatzea ahalbidetuko duten karga estazioak izateko.

Horretarako, 2025eko ekainean Dbuseko kanpoko aparkalekua elektrifikatzeko azpiegitura obrak egiteko kontratazioaren lizitazioa kaleratu zuen DTK-k. Altuna y Uria SAK eta E.D.S. Ingeniería y Montajes SAUK eraturako ABEEa izan zen enpresa esleipenduna, eskaintza

tekniko onena aurkeztu baitzuen. Esleipenaren prezioa 4.557.868,35 € + BEZa izan zen, hau da, 373.755,24 € aurreztu zen esleipenaren gehieneko prezioarekin alderatuta.

Obrak 2026ko azken hiruhilekoan amaitzea aurreikusita dago. Azpiegituraren barruan, instalazio elektriko osoa (hartunea, tentsio ertaina eta behe tentsioa), datuensarearen azpiegitura, beharrezko egitura metalikoa, baterien karga eta suteen aurkako babesaren instalazioa ere sartzen dira. Eskualde Garapeneko Europako Funtsarekin (FEDER) kofinantzatuko da, FEDER 2021-2027 Euskadiko Programaren esparruan.



Flota gero eta jasangarriagoa

Autobus %100 elektrikoak eta zero emisiokoak dira, eta Dbuseko flotaren ezaugarri guztiak betetzen dituzte, hau da, plataforma baxuak eta arrapala elektrikoak dituzte mugikortasun murriztua duten pertsonentzat, autobusa %100 irisgarri izan dadin. Era berean, ibilgailua erabat egokitzen da Dbusen baldintza teknikoetara, hala nola, gidariaren lanpostuaren diseinura eta erabiltzaileentzako lekuaren banaketara, besteak beste.

2023an, Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendarako Ministerioak (MITMA) **Dbusi laguntzak ematea** onartu zuen. Laguntzak Donostiako Udalaren bidez emango zitzaizkion, Next Generation EU Europako funtsen bigarren deialdiaren barruan, eta funts horiei esker, hiriko **garraio publikoa elektrifikatzen eta digitalizatzen** jarraitu daiteke. Zehazki, 2025ean 12 metroko beste 24 autobus %100 elektriko gehiago sartu dira Dbusen zerbitzuan eta markesinak pixkanaka berritzen jarraitu da, Dbizi alokairuko bizikleta publikoaren sistema zabaltzeaz gain, **emisio akustikoak eta kutsatzaileak murriztea** sustatuta eta airearen kalitatea hobetuta.

2025ean, Dbusen flota aurreko ekitaldietakoa baino askoz ere errespetuzkoagoa eta jasangarriagoa da. 12 metroko 41 autobus dagoeneko elektrikoak dira, eta 45 berriz hibridoak, beraz 12 metroko flotaren %93,4a teknologia hibrido/elektrikoak propultsatzen du. Oso ratio garrantzitsua da, eta Espainiako garrantzitsuenetakoa da. Era berean, 18 metroko 41 autobusetatik bederatzi hibridoak dira eta 7 elektrikoak, hau da, Dbusen flotaren %39.

Autobus berri horiekin batera, dagozkien **kargagailuak** ere erosi dira, gauzez autobusak kotxetegietan kargatzeko, eta **plataforma adimendun bat** ere instalatu da autobusen kargarako azpiegituraren funtzionamendua eta kudeaketa errazteko. Plataforma horrek ahalbidetuko du egiten diren kargekin autobusek esleituta dituzten zerbitzuak bete ahal izatea. Horrela, kontsumoa optimizatuko da.



Dbizi zerbitzua sendotzea

Bizikleta publikoaren alokairu sistemak sendotzen jarraitzen du, eta eskariak handitzen jarraitzen du.

2025ean zerbitzuaren erabilera sendotu egin da azkenean, 2020an abian jarri zenetik. **2025eko abenduaren amaieran 1.308.897 ziren zerbitzuak egindako bidaia**, eta aurreko urtean, berriz, 1.294.358 bidaia egin ziren.

2023ko uztailean sistema handitu zen, 21 geltoki gehituz, eta Altza, Bidebieta eta Añorga auzoetara iritsi zen. Hedapen horrek bidaia igoera nabarmena ekarri zuen 2024an, eta 2025ean bidaia kopuruaren igoera hori egonkortu eta sendotu da, erabilerak modu ekitatiboagoan banatu direlako, geltoki gehiagoren artean banatu baitira.

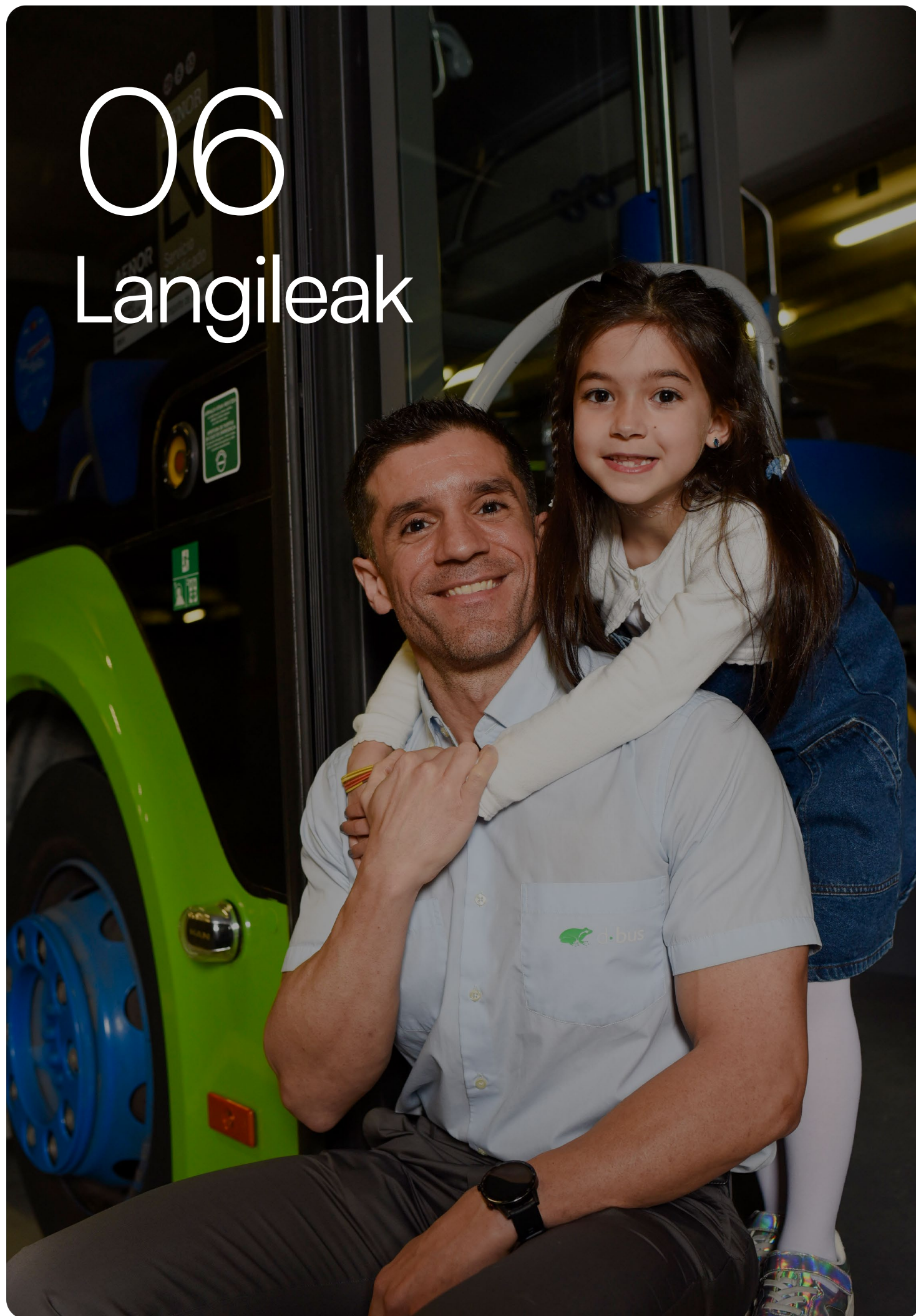
Horretaz aparte, bizikleta mekanikoak eta bizikleta elektrikoak konbinatu ahal izateak, hau da, bizikleta mekanikoak eremu lauetarako eta bizikleta elektrikoak hiriko guneei garaietarako erabili ahal izateak, eremu lauetatik goialdeetarako joan-etorrietarako dagoen deskontu sistemak sustatuta, erraztu egin du bizikleta hirian erreferentziazko garraiobide jasagarri gisa aukeratua izatea.

Era berean, azpimarratzekoa da Dbiziren ohiko erabiltzaileek bizikleta elektrikoak nahiago dituztela argi eta garbi. Azken urtean joera egonkortu da, bizikleta elektrikoaren erabilera %73,82 inguruan mantenduta, bizikleta mekanikoaren %26,18ko erabileraren aldean.



06

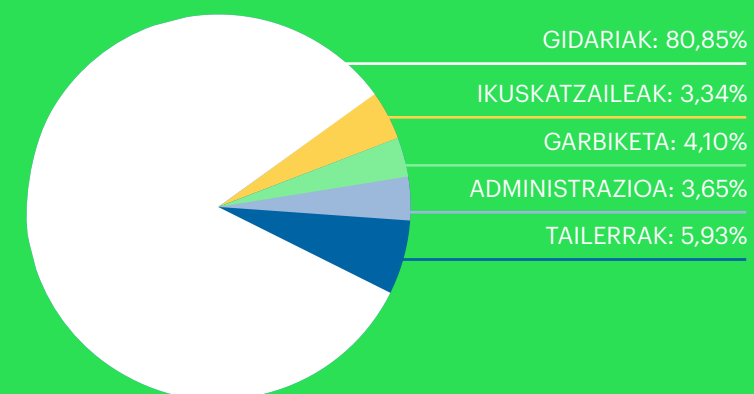
Langileak



DTK-k funtsezko aktibotzat jotzen ditu bere langileak; konpainiaren arrakastaren eta ondo egindako lanaren gako direla uste du. Horretarako, ahalegin berezia egiten du bere langileak prestatzeko, bai eta langileak motibatzeke eta haien artean giro ona egoteko ere.

2025eko abenduaren 31n, Konpainiak 595,75 langile zituen batez beste plantillan, eta horietatik 92 emakumeak ziren.

2025ean, Konpainiako langileen batez besteko adina 50,57 urtekoa zen, eta 14 lagunek erretiro partziala hartu zuten.



Profesionalen etengabeko prestakuntza

Konpainiaren zerbitzuaren kalitatea ez da bakarrik berrikuntza teknologikoan oinarritzen. Era berean, eta oso funtsean, egunero Donostiako hiritarrei eta hiria bisitatzen dutenei zerbitzua ematen dieten profesionalak prestatzeko jarduerak egituratzen dira. Hori dela eta, DTK-k etengabe prestakuntza eskaintzen die bere langileei, gidatzeko moduari efizientziari, segurtasunari eta euskarari buruz, **zerbitzu profesionala eta eraginkorra eman dezaten beren eguneroko jardunean.**

2025ean **5.600,5 prestakuntza ordu** eman dira, hau da, 9,4 ordu pertsonako.

2025ean, Gaitasun Profesionalaren Ziurtagiria eskuratzeko prestakuntza, ibilgailu elektrikoen gaineko prestakuntza eta lan arriskuen prebentzioaren alorrekoa izan dira prestakuntza nagusiak.

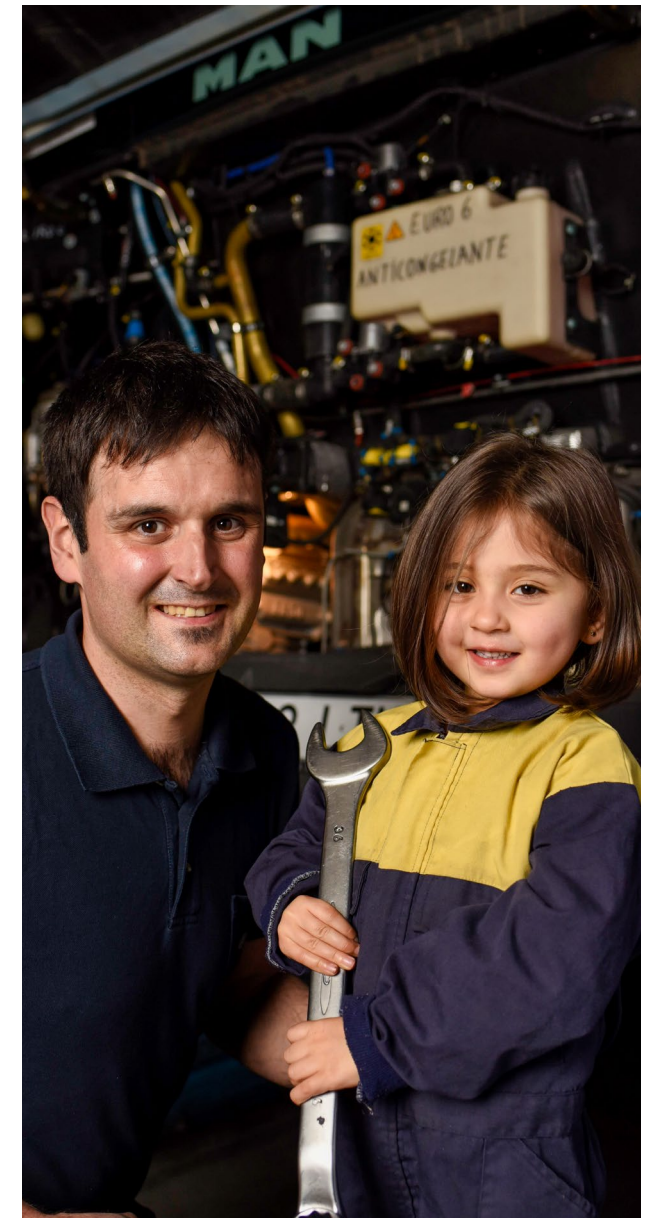
2025ean 5.600,5 prestakuntza ordu eman dira.



Baldintza eta onura sozial berdinak langile guztientzat

Plantillaren %100 DTKren hitzarmen kolektiboaren menpe dago, eta hitzarmen horretan Konpainiako langileen eskubideak eta obligazioak definitzen dira.

Hitzarmenean, non, aurrekoan bezala, ahalegin berezia egiten baita langileen bizitza pertsonala eta lana uztartzeko eta lan baldintzak hobetzeko egon daitezkeen bide guztiak aztertzeke, onura sozial hauek jasotzen dira nagusiki: metatutako orduengatik Enpresak emango dituen atsedenaldiak gehiago izatea, norberaren kontuetarako baimenak zabaltzea eta azterketa medikoak eta arropa jasotzea arautzea.



Laneko osasuna

Lan Osasuneko Batzordeak aldian-adian bilerak egiten ditu lanpostu guztietan diharduten langileen ongizatean eragina duten alderdi nagusiak aztertu eta haietan hobekuntzak ezartzeko.

Dbusek Prebentzio Zerbitzu propioa du. Alde batetik, Mediku Zerbitzua dago, mediku batekin eta OLT batekin, zeinak DTK-ko plantillari azterketa medikoak egiten baitizkio. **Mediku zerbitzuak osasun arreta etengabea eskaintzen die Konpainiako langile guztiei**, beraien eguneroko jardunaren ondorioz izan ditzaketen lesioak eta gaixotasunak prebenitzeko eta zaintzeko. Bestalde, Laneko Arriskuen Prebentzioko teknikari bat dago. Arriskuen identifikazioa eta ebaluazioa dira, besteak beste, bere eginkizun nagusiak, eta horrekin prebentzio planak ezarri daitezke, bai eta prestakuntza eta planen eta horien emaitzen informazioa, plangintza, jarraipena, kontrola eta hobekuntza ere.

2025ean honako jarduketa hauek egin dira LAParen arloan:

- LAPa kudeatzeko sistemaren prozeduraren bat eguneratu da.
- LAParen arloko prestakuntza plan bat definitu da eta prestakuntza eta informazioa eman dira.
- Segurtasun neurriak betetzen ote diren ikusteko ikuskapenak egin dira.
- Tailerreko lanpostuetan neurtzea higienikoak egin dira (karrozeriako lanak eta autobusen errektuntzako ke emisioak eta zarata).
- Arrisku psikosozialen ebaluazio bat egin da Garbiketa eta Erregai Hornikuntzako lanpostuan.
- LAP arloko aholkuei buruzko informazio kanpaina bat egin da.
- LAP arloko informazio berria argitaratu da langilearen atarian.

Osasunaren zaintzari dagokionez, 2025ean aztertu diren alderdi nagusiak hauek izan dira: 572 azterketa mediko egin dira eta Psikologia eta Fisioterapia zerbitzua eskatu edo behar izan duten langileei zerbitzua eskaini zaie. Zerbitzu medikotik 66 pertsona bideratu dira Fisioterapia zerbitzura eta 20 Psikoterapia zerbitzura.



Barne komunikazioa eta langileen parte hartzea

Komunikazioa hobetzeko helburuarekin, barne komunikazioa hobetzeko plan integral bat garatu da DTKn. 2025ean ere barruko buletina argitaratu da. Buletinaren helburua da Konpainiako plantilla osoari Konpainiaren azken nobedadeen berri ematea.

Gainera, DTK-k **enpleguaren atari bat** du. Atari horretan, **langileen eta zerbitzuen inguruko albiste eta ohar guztiak zintzilikatzen dira**, bai eta kontuan hartu beharreko jardura, bitxikeria edota nobedade guztiak ere. Plataforma bat da, eta barne komunikaziorako tresna eraginkorra.

2025ean, langileen eta zuzendaritzaren arteko gosariak egin dira. Gosari horietan Konpainiako departamentu eta sekzio guztietako langileek parte hartzen dute.

Gainera, beste ekintza batzuk egin dira langileen parte hartzea eta motibazioa areagotzeko, esaterako hauek:

- DTKren enpresa hornitzaileekin deskontu politikak negoziatu dira langileentzat.
- Langileen etengabeko ebaluazioa.
- Langileentzako zirkularrak argitaratzea eta zabaltzea.
- Berdintasun Planean jasotako hainbat jardura.
- Haurrentzako marrazki lehiaketa, langileen seme-alabentzat.



Berdintasun plana

2025. urtearen hasieran, Dbuseko **berdintasun diagnostikoa eta emakumeen eta gizonen berdintasun plana** egiteko eta ondoren ezartzeko zerbitzu profesionalak kontratatzeke lizitazioa jarri zen abian.

2025eko apirilean aholkularitza enpresa berriarekin kontratua sinatu zen, eta diagnostikoa egiteko enpresaren dokumentazio kuantitatiboa eta kualitatiboa biltzen hasi zen.

Era berean, 2025eko urriaren 27an Berdintasun Batzorde berria eratu zen, eta haren barne funtzionamendurako erregelamendua adostu zen.

2025Ean, bi bilera egin ditu Atuc-en Mugikortasun eta Genero Batzordeak: bat, apirilean Tenerifen, eta bestea azaroan modu telematikoan.

Emakumeen talentua erakartzeko kanpaina

Martxoaren 8an, urtero bezala, Emakumeen Nazioarteko Eguna zela-eta, Dbusek komunikazio kanpaina bat abian jarri zuen **garraio sektorean emakumeen talentua sustatzeko**. ATUC Mugikortasun Jasangarria, Estatuko garraio publikoko operadore nagusiak biltzen dituen elkartea, Dbusekin elkartu zen kanpaina horretarako. Hiriko eta metropoliko garraio publikoko 30 operadorek sustatutako kanpaina bat izan zen, eta hiri askotan egon zen ikusgai.

Hiriko eta Metropoliko Garraio Publikoen Elkarteak (ATUC Mugikortasun Jasangarria) sustatutako eta koordinatutako kanpaina bateratu honekin, garraio sektorean emakumeak egoteak duen garrantzia ikusarazi nahi zen, **sektore horretan tradizionalki gizonezkoek presentzia handiagoa izan baitute**, oraindik ere hala izanda, nahiz eta azken urteotan emakume kopuruak asko egin duen gora. Izan ere, azken bost urtean Dbusen emakume gidarien kopurua %32 igo da. Era berean, kanpainak emakumeen garapen profesionalerako gune erakargarri gisa aurkezten du bidaiarien garraioa.

“Mundua mugitu nahidut. Garraio publikoak emakumeen talentu gehiago behar du” lelopean, emakumeen profesionaltasuna erakartzeaz gain, **garraio publikora ikuspegi berdinzaleagoa eta inklusiboagoa ekarri nahi zen**, bertan emakumeak baitira oraindik ere bidaia gehien egiten duten kolektiboa; beraz, ezinbestekoa da garraio zerbitzuak antolatzeko eta planifikatzeko orduan genero ikuspegi hori txertatzea.

Berdintasuna sustatzeko BAI SAREAn parte hartzea

2018az geroztik **DTK BAI SAREako kidea da**, hau da, lan eremuan berdintasuna bultzatzeko eta bermatzeko helburuarekin Emakunde-Emakumearen Euskal Erakundeak bultzatuta **Emakumeen eta gizonen arteko berdintasunerako lankidetzak erakundeek** osatutako sareko kidea.



Sarearen helburua da erakundeek emakumeen eta gizonen arteko berdintasunari lotutako **esperientziak, tresnak eta metodologiak partekatu ahal izatea**.

2025ean Konpainiak BAI SAREAK antolatutako ekintza eta saio guztietan parte hartzen jarraitu du.



07

Konpromiso soziala

DTK-k hainbat kausa soziali ikusgarritasuna eta lekua ematen jarraitu du, Dbusen autobusek erakusteko aukera zabala ematen baitu, egunero-egunero hiriko txoko guztietatik dabilta eta.

Gizarte ekintza

2025ean ere Dbusek hainbat elkarte eta talde sozialekin batera aritu izan da elkarlanean.

Hauek dira 2025ean egindako lankidetzetako gutxi batzuk.

- Smith-Magenis Syndromearen Nazioarteko Eguna
- Entzutearen Eguna
- Pobrezia Errotik Desagerrarazteko Nazioarteko Eguna
- Bularreko Minbiziaren aurkako Munduko Eguna
- Torturaren Aurkako Nazioarteko Eguna
- Dravet Syndromearen Nazioarteko Eguna
- Linfedemaren Nazioarteko Eguna
- LGTBI + Kolektiboaren Askatasun Afektibo eta Sexualaren aldeko Nazioarteko Eguna
- Haurren Tratu Txarren Aurkako Nazioarteko Eguna
- Ijito Herriaren Nazioarteko Eguna
- Emakumeen Nazioarteko Eguna
- Gaixotasun Arraroen Nazioarteko Eguna

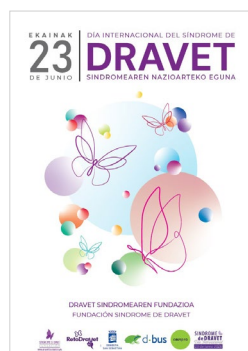
Toki mailan DTK modu jarraituan funtzionatzen duten eta Donostiako Udalaren mendeko erakundeen arteko lan koordinatu eta bateratua egiteko helburua duten hainbat lantaldeetako kide da:

- Donostiako hiriko puntu kritikoen jarraipena egiteko eta puntu kritiko horien mapa lantzeko lantaldea
- Donostia Hiri Lagunkoia plan inplementatzeko Batzorde Teknikoa.
- Donostiako Udaleko Kontseilu Soziala.

Eskaripeko geldialdien sistema emakumeentzat eta adingabeentzat

2019an eskaripeko geldialdien sistema jarri zen abian. Zerbitzu horrekin, Dbusek eskaripeko geldialdien sistema eskaintzen du gautxori linea guztietan, emakumeentzat eta 18 urtetik beherakoentzat. Zerbitzua ostiral, larunbat eta jai bezperetan ematen da, bai eta gaueko zerbitzuak indartzea eskatzen duten ekitaldietan ere.

Donostia izan zen zerbitzu hori ezarri zuen lehen hirietako bat, 2018an zerbitzua B8-Mirakontxa-Benta Berri-Seminarioa linean ezarrita, eta, hilabete batzuk geroago, gaueko gainerako lineetara zabaldu zuen.



Harreman zuzena elkarteekin

Dbuseko autobusen irisgarritasuna maximizatzeko helburuarekin eta hiritar gehienei garraio publiko erabilgarri eta eraginkorra eskaintzeko helburuarekin, **Dbusek mugitzeko premia bereziak dituzten pertsonen elkarte batzuekin harreman zuzena dauka**, hala nola ELKARTurekin (Gipuzkoako Desgaitasun Fisikoa duten Pertsonen Federazio Koordinatzailea), GIELMAREkin (Gipuzkoako Elbarriak Martxan) eta ONCERekin.

Horrez gain, DTK-k **harreman zuzena eta etengabea du** Donostiako auzoetako **bizilagunen elkarteekin**, lehen eskutik ezagutzeko inguru bakoitzean mugikortasunaren esparruan dituzten beharrak eta egun jasotzen duten zerbitzuaren alderdi guztiei buruzko balorazioa.

2025ean, Dbusek desgaitasuna duten pertsonen zailtasunei buruzko jardunaldi batean parte hartu du. Mugikortasun arlo teknikoak antolatutako jardunaldia izan da, eta bere helburua zen **Donostian mugikortasun inklusiborako** dauden oztopoak, beharrak eta proposamenak modu praktikoa eta sortzailean esploratzea.

Era berean, hiriko erretiratuen elkarteetako **adinekoen sentsibilizazio eta formaziorako jardunaldiak** egiten jarraitu du, 2024an hasitako #14Tip kanpainaren barruan.





08

Ingurumena

Dbuseko autobus sarearen erabilera masiboa da DTK-k ingurumenaren hobekuntzarako egiten duen ekarpen nagusia; izan ere, autobusak erabiltzen dituzten pertsonak beraien ibilgailua erabiliko balute joan-etorrietarako, askoz ere erregai gehiago kontsumituko litzateke.

Konpainia kontziente da Dbusen jarduerak erregaiaren kontsumoa dakarrela, eta, beraz, bere flota elektrifikatzeko etengabeko prozesu batean murgilduta dago, energia iturri alternatiboen eta ibilgailu ekologikoagoen aldeko apustua eginez. 2025ean ere Dbusek emisiorik gabeko etorkizun baten alde egiten jarraitu du, eta, beraz, 2030ean 12 eta 18 metroko autobus guztiak %100 elektrikoak izatea lortzeko ekimen guztietan lan egin du egunez egun.

Era berean, DTKn efizientzia lortu da bai zerbitzuaren kudeaketan, bai hondakinen erabileran zein deuseztapenean.

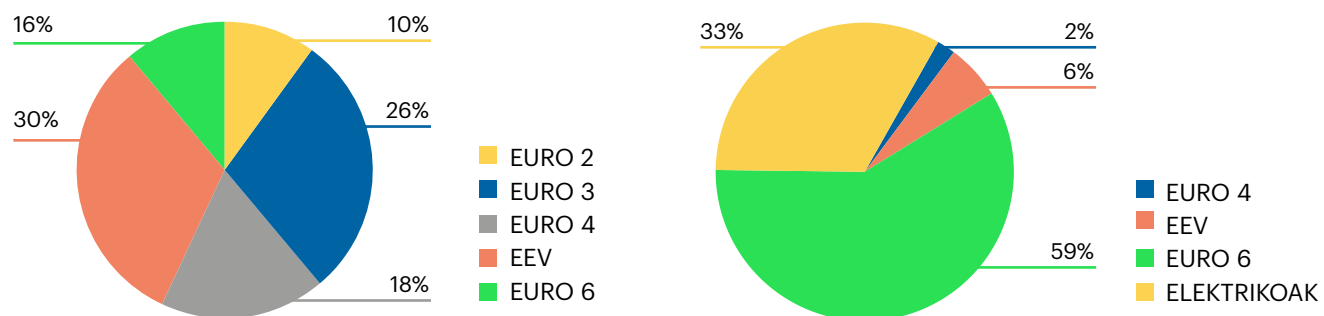
Gainera, Dbizi bizikleta publikoaren sistema ezartzea ere laguntza garrantzitsua da ingurumena zaintzeko. Bi garraiobideak osagarriak dira eta mugikortasun jasagarriko eskaintza zabaltzen laguntzen dute, hiri eredu garbiago, osasungarriago eta ingurumena errespetatzen duena bultzatuta.

Flota

Gaur egun Dbusek 18 metroko 41 autobus artikulatu, 12 metroko 92 autobus eta 11 mikrobus ditu bere flotan. Flotaren batez besteko adina 5,88 urtekoa da orain, ibilgailu berriak erosi izanari esker.

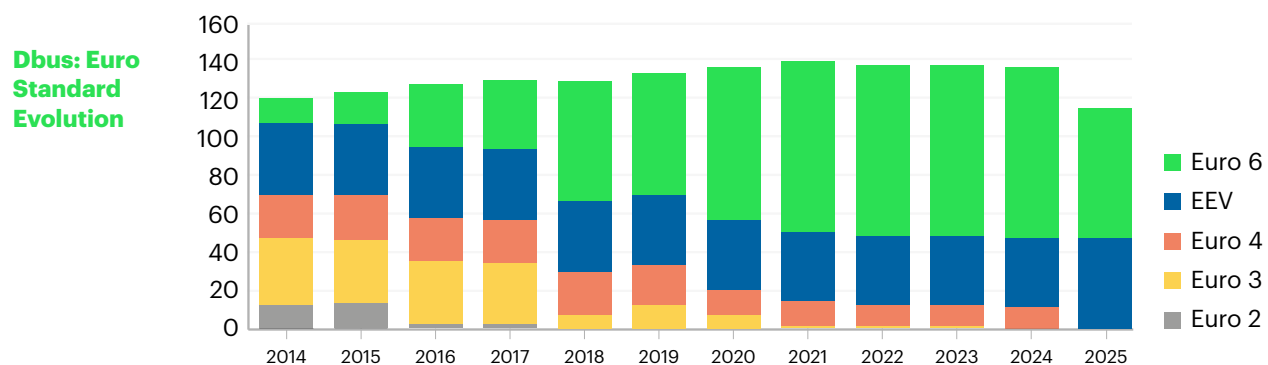
Hurrengo grafikoetan autobusek azken urteetan izan duten bilakaera ikus daiteke: Euro 4 dira zaharrenak eta Euro 6 modernoak. Aurreko urteetako flotarekin alderatuta, 2025eko ibilgailuek askoz gutxiago kutsatzen dute. Hurrengo grafikoan ikus daiteke hori. 2015: Dbus flota isuriaren mailaren arabera.

2015eko flota, emisioen mailaren arabera | 2025eko flota emisio mailaren arabera

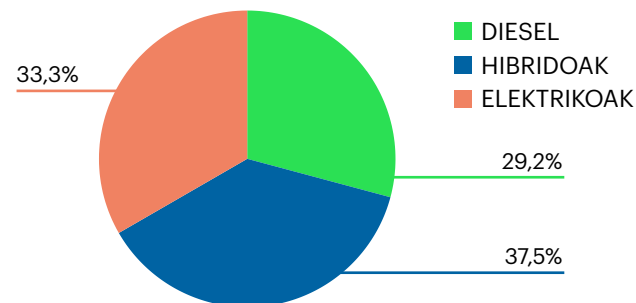


2025ean, funtzionamenduan zeuden diesel autobusen %100 Euro 4tik gora daude, eta flotaren %58A Euro 6tik gora dago jada. Autobus horiek dira une honetan diesel teknologiarako dauden autobusik garbienak, eta gas naturala (GNC) erabiltzen duten ibilgailuekin pareka daitezke.

Hurrengo grafikoan 2015az geroztik egin den aurreko trantsizioa irudikatzen da, eta ikusten da autobus dieselak, emisio estandar kutsagarrienak dituztenak, autobus modernoekin ordezkatu direla nabarmenki, horiek isilak eta ingurumenarekin errespetutsuak baitira.



2025ean flota, teknologiaren arabera



Emisioen murrizketa

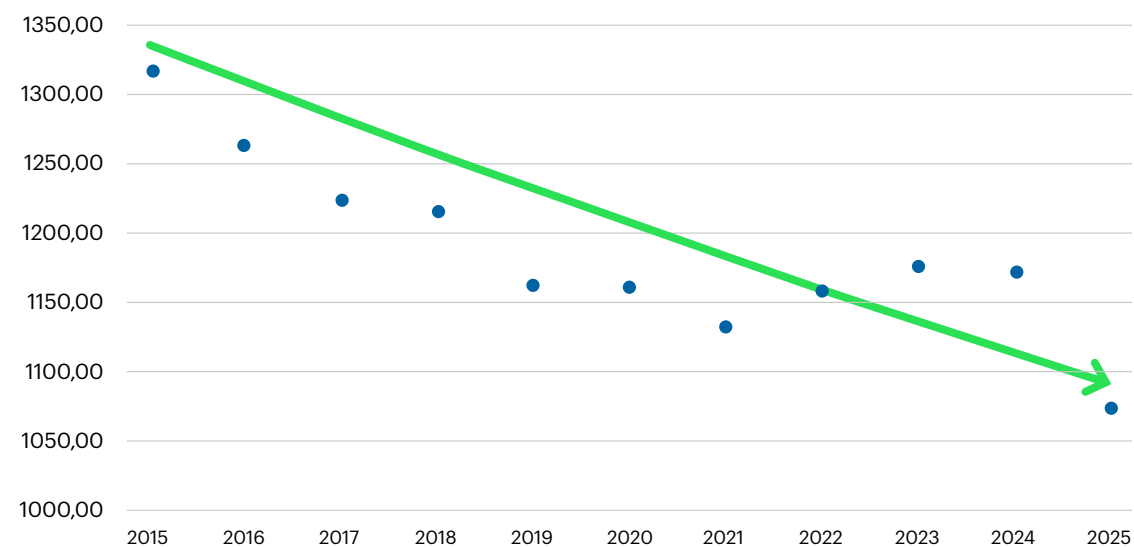
Erregai fosilaren kontsumoa eta, beraz, **egindako kilometro bakoitzeko gas emisioak ere nabarmen murriztu dira** Dbusen azken urteetan, honako faktore hauei esker:

- Gutxiago kutsatzen eta kontsumitzen duten ibilgailuak eskuratzea.
- Lineen kudeaketa eraginkorra eta bideen azterketa, kilometroei dagokienez ibilbiderik eraginkorrenak egiteko.
- Erregai kontsumoaren kontrol zorrotza, ibilgailuetan eta ibilbideetan hobetu beharreko alderdiak hautemateko.
- Gidariari laguntzeko sistema berritzaile bat erabiltzea, seguru eta efizientziaz gidatzeko (EKObus proiektua).

2025ean, erregaien guztizko kontsumoa zertxobait jaitsi da, ibilgailu elektrikoak pixkanaka sartzeari esker. Hala ere, jaitsiera drastikoagoa sumatuko da 2030. urtera arte progresiboki egitea aurreikusten den flotaren elektrifikazio osoari esker.

Flotaren eraginkortasunaren ondorioz gasolioaren kontsumoak behera egiten jarraitzen duen heinean, berotegi efektuko gasen (CO₂) emisioak ere murriztu egiten dira.

Flotaren CO₂ emisioak (g/km)

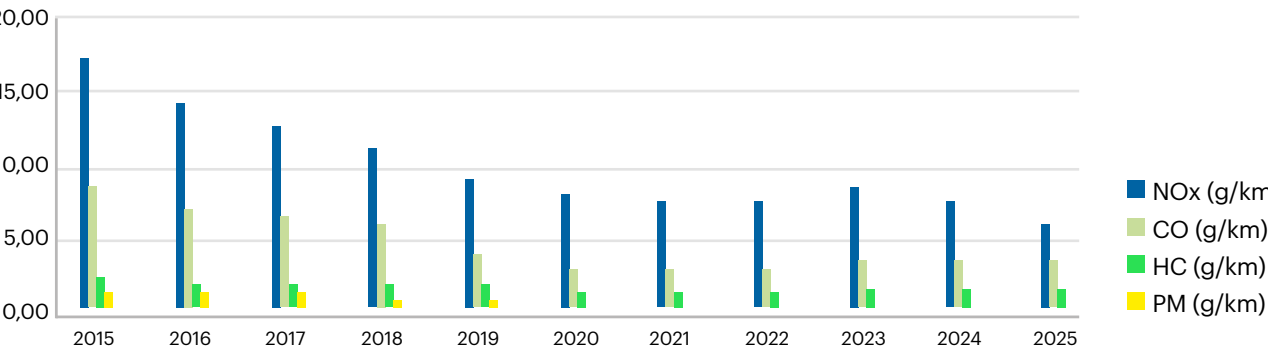


Flotaren eraginkortasunaren ondorioz gasolioaren kontsumoak behera egiten jarraitzen duen heinean, berotegi efektuko gasen (CO₂) emisioak ere murriztu egiten dira.

Tokiko kutsatzaileen emisioak

Horrez gain, ibilitako kilometro bakoitzeko gas kutsatzaileen emisioak pixka bat murrizten jarraitzea lortu da, grafiko honetan ikus daitekeen moduan:

Tokiko emisioak 2015-2025



Berotegi efektuko gasen emisioak murriztera zuzendutako ekintza guztiek eragin handia dute klima aldaketaren eta tokiko kutsaduraren aurkako borrokan.

Dbusen azken urteotan **garatu den guztia eta gasen isurien kudeaketan eta efizientzian lortutako hobekuntza ere inbertsio handi baten emaitza izan dira**, eta inbertsio hori Europar Batasunak diruz lagundutako proiektuen ekarpenei esker egin ahal izan da.

Esan daiteke, baita ere, azken urteetan erregai alternatiboetan eta ingurumeneko kutsadura murrizteko bideetan aditu diren nazioarteko pertsona batzuek Dbus autobusen isurketen maila neurtu dutela eta balorazio bikaina eman diotela, beren autobusek ingurumenara egiten dituzten CO2 eta partikulen isurketen maila txikia delako.

Energia aurrezpena

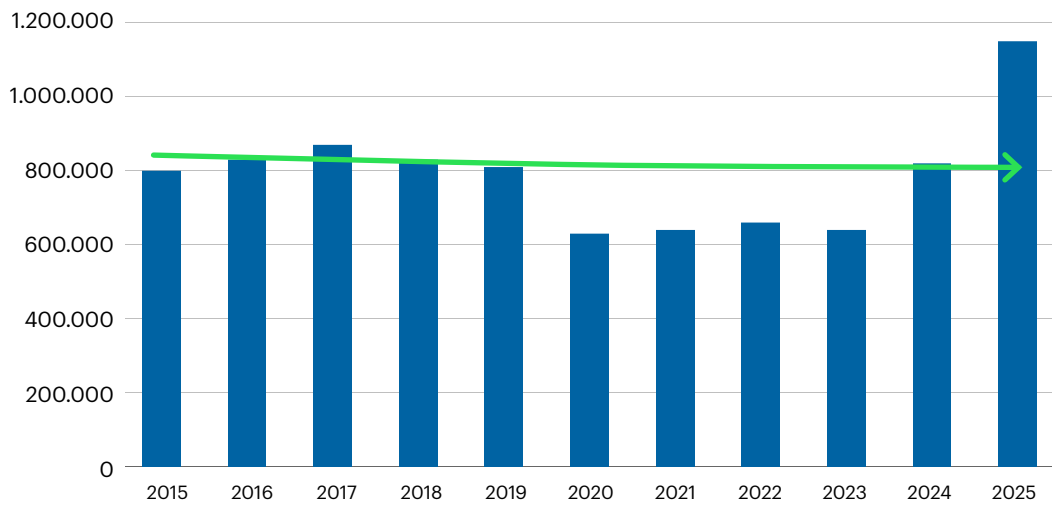
Autobusetarako erregaien kontsumoa alde batera utzita, tailer eta bulegoetako jardueretan kontsumitzen den energia da DTK-ko beste energia iturri nagusia. Hemen ere Konpainiak ahalegin handiak egiten ditu **energia kontsumoa murrizteko edo energia iturri berriztagarriak erabiltzeko**, bai eta uraren kontsumoa murrizteko ere. DTK-k, halaber, efizientziaz kudeatzen ditu berak sortzen dituen hondakinak, ahalik eta inpakturik txikiena lortzeko.

Kontsumitutako energiari dagokionez, hauek dira datu nagusiak:

URTEA	2024	2025
ENERGIA	kWh	kWh
ELEKTRIZITATEA	846.042	1.859.125
GASA	438.913	434.106
GUZTIRA	1.284.955	2.705.167

Hurrengo grafikoan guztira kontsumitutako energia elektrikoaren bilakaera ikus daiteke, instalazioen eta kargagailu elektrikoaren kontsumoak barruan sartuta. 2025ean kontsumo hori nabarmen igo da, flotan autobus %100 elektrikoak sartu direlako.

Energia elektrikoaren kontsumoa Dbusen (kWh)



2008an, 30 kW-eko potentziako panel fotovoltaikoak jarri zituen DTK-k instalazioetako teilatuan. Paneletan ekoizten den energia Donostiako sare nagusira bideratzen da. Horrek dakar gizarteak energia aurrezte, energia berriztagarrien bitartez sortutako energia delako. 2025ean, eguzki plakek 35.084 kWh ekoitzi dituzte, eta 2024an, berriz, 26.883 kWh-koa izan zen lortutako datua. 2025ean ekoizpena 2023aren antzekoa izan da berriro, urteko 12 hilabeteetan esposizioan egon

delako. Oso datu garrantzitsua da, autobus elektriko batek urte batean erabiltzen duen energiaren %50 baino gehiago baita.

Gainera, 2022az geroztik DTKren instalazioetan kontsumitzen den eta ibilgailu %100 elektrikoak kargatzeko erabiltzen den elektrizitatearen %100 iturri berriztagarrietatik dator.

Energia kudeaketari buruzko ISO 50001 arauaren inplementazioa

2020an Energiaren Kudeaketarako Sistemaren UNE-EN ISO 50001 araua internazionala ezarri zuen DTK-k, baliabide energetikoak modu efizientean erabiltzen utziko dion tresna bat edukitzeko eta horren bidez Konpainiaren energiaren kontsumoa eta isuri kutsatzaileak murrizteko. Konpainiak garatzen dituen jarduera, operazio edo zerbitzu guztiei aplikatzen zaie, baita Konpainiaren flotari ere, energia modu egokian kudeatzen dela bermatzeko.

AENOREk ziurtatu du arau berri horren ezarpena, eta Konpainiaren jarduera guztietan erabiltzen den energiaren iraunkortasunarekiko eta efizientziarekiko konpromiso etengabearen adierazgarria da. 2025ean energia efizientzia kudeatzeko sistemaren jarraipenerako beste auditoria bat egin du AENOREk.



Arau horren barruan sartzen dira Euskal Autonomia Erkidegoaren Jasangarritasun Energetikoaren Legeak ezartzen dituen helburuak. Legea 2019ko otsailean onartu zen, Eusko Legebiltzarrean, eta euskal administrazio publikoetako eta sektore pribatuko eraikinei, instalazioei eta ibilgailuei aplikatu beharrekoa da.

Arauaren aplikazioak helburu eta onura hauek aurreikusten ditu:

- Baliabideak modu efizienteagoan kontsumitzen laguntzen du, baliabideak etengabe monitorizatuz.
- Kontsumo efiziente horrek, aldi berean, kostuak murriztea dakar.
- Baliabide energetikoen kudeaketan gardentasuna egotea errazten du.
- Energia efizientziarako teknologia berrien ezarpena ebaluatzen eta lehenesten laguntzen du.
- CO2 isuriak eta beste isuri kutsatzaile batzuk murriztea ahalbidetzen du.
- Energiaren kudeaketan egoki jardutea bultzatzen du.
- Hornidura kate osoan energiaren aldetik efiziente izateko esparrua eskaintzen du.
- Konpainiak energiari buruzko lege betekizun guztiak betetzen dituela bermatzen du.

DTK enpresa aitzindaria da kalitate irizpideak lehentasuntzat ezartzen. Euskal Herrian Bidaiaren Garraio Publikoari buruzko UNE-EN 13816 arauaren arabera AENOR ziurtagiria lortu duen lehen garraio enpresa da, eta arau berria ezarrita zerbitzuaren kalitatea ez ezik energiaren kudeaketa ere bermatzen du.

Laneko segurtasun eta osasunaren kudeaketari buruzko ISO 45001 arauaren inplementazioa

2022an, DTK-k Laneko Segurtasuna eta Osasuna Kudeatzeko Sistemaren ISO 45001 araua inplementatu zuen, Laneko Arriskuen Prebentzioaren arloan Legeak ezarritako aginduak betetzea eta Laneko Arriskuen Prebentzioa Kudeatzeko Sistemaren jarduna etengabe hobetzea ahalbidetuko duen tresna bat edukitzeko. Konpainiak garatzen dituen jarduera, operazio edo zerbitzu guztiei aplikatzen zaie, baita Konpainiaren flotari ere, Lan arriskuen prebentzioa modu egokian kudeatzen dela bermatzeko.

AENOREk ziurtatu du arau berri horren ezarpena, eta erakusten du enpresak Laneko Arriskuen Prebentzioarekin duen konpromisoa etengabea dela.



2025eko azaroan kudeatzeko sistemaren jarraipenerako auditoria egin du AENOREk.

Arauaren aplikazioak helburu eta onura hauek aurreikusten ditu:

- Prebentzioaren arloan aplikatzekoak diren lege eta erregelamenduetan ezarritako agindu guzti-guztiak eta erakundeak izenpetzen dituen beste betekizun batzuk ere betetzea.
- Lan baldintza seguruak eta osasungarriak ematea, lanarekin lotura duten osasun kalteak eta narriadurak prebenitzeko.
- Istripu eta gaixotasun profesionalen arriskuak murriztea edo desagerraraztea.
- Langileen segurtasunerako eta osasunerako arriskuak kontrolatzeko sistema bat ezartzea
- Erakunde osoak prebentzioko baldintza eta lege baldintza guztiak betetzeko konpromisoa hartzea lortzea, langileen informazioaren, prestakuntzaren, kontsultaren eta parte hartzearen bidez.
- Erabilitako prozesuak, teknikak eta lehengaiak aztertzea, eta langileei arrisku gutxien sortzen dizkietenak aukeratzea.
- Prebentzio jarduerak garatzeko behar beste baliabide esleitzea.
- Laneko arriskuen prebentzioaren arloan kultura positiboa sortzea.
- Langileen eta langileen ordezkariak LAPa kudeatzeko sistemaren erabakiak hartzeko prozesuetan parte hartzea sustatzea.

Instalazio efizienteak

2003an Kotxetegi berriak inauguratu ziren. Instalazio modernoagoak dira, eta autobus belaunaldi berriaren premiei erantzuteko eta flotaren kudeaketa egiteko egokiak dira. Eraikinak 4.500 m2 ditu tailerrera, eta 1.000 m2 bulegoetarako. Dbuseko 144 ibilgailuetarako aparkalekua ere badu. Dbusek egunero egiten du flota berrikustea eta tailer espazioan flotaren eraginkortasuna konpontzeko eta hobetzeko ekintzak egiten ditu. Horretarako, langile trebatuak eta instalazio modernoak ditu, eguneroko konponketa eta mantentze lanak egiteko aukera ematen diotenak, autobusak ahalik eta baldintza onenetan irten daitezen egunero zerbitzua ematera.

Tailerreko instalazioek elementu hauek dituzte:

- 18 m-ko autobus artikulatuetarako 2 plataforma jasotzaile.
- 12 m-ko autobusetarako 3 plataforma jasotzaile.
- 24 jasokuntzako zutabe.
- 11 lanpostu.
- 2 autobus hartzeko karrozeria gun 1.
- Altuerako lanetarako 4 bizi lerro.
- 2 lerro, erregai hornidurarako 2 (Biodiesel bi hornigailu nahasgailu eta AdBlueko hornigailu bat) eta garbiketarako (garbiketarako bi zubirekin)
- Gurpilak konpontzeko eta biltegiratzeko gunea.
- Biltegia.



Hondakinen kudeaketa

DTKren asmoa da eguneroko jardunean sortzen dituen ura eta hondakinak birziklatzea. Konpainiak ingurumenarekin lotutako arlo guztiekin kezkatuta dagoenez, hondakinen birziklatzea eta gestioa funtsezko gaiak dira berarentzat. Hori dela eta, bere hondakin guztiak baimendutako eta egiaztatutako enpresen eskuetan uzten ditu haiek gero hondakin horiek kudeatu eta birzikla ditzaten.

Ondorengo taulan ikus ditzakegu hondakin birziklagarrien kudeaketari buruzko datu esanguratsuenak.

HONDAKIN BIRZIKLAGARRIAK	2024KO TONAK	2025EKO TONAK
HONDAKIN LIKIDOAK	40,36 tn	45,88 tn
HONDAKIN SOLIDOAK	4,05 tn	4,62 tn
GUZTIRA	44,41 tn	50,50 tn



Birziklatutako ura iragazkietatik pasatu ondoren, hondakin eta zabor guztiak depositu batzuetan gordetzen dira eta depositu horiek betetzen direnean baimendutako enpresak bildu egingo ditu. Olioak eta erabilitako gainontzeko hondakinak antzera egin ohi da. Olioak eta gainerako hondakinak erretiratu ondoren, pilatu egiten dira baimendutako enpresak hartu eta gestionatu eta birziklatzen dituenara arte.

Azpimarratzekoa da azken urtetan ez dela egon ingurumenean eragina izan duen inolako ihes edo isuri garrantzitsurik.

09

Parte hartzea eta esperientziak trukatzea



DTK-k hainbat foro eta lantaldetan parte hartzen du modu aktiboan, eta garraio publikoko eta hiriko mugikortasuneko profesionalekin esperientziak trukutzen ditu.

Foroak eta lantaldeak

2025ean DTK-k hainbat jardunaldi, foro eta lantaldetan hartu du parte modu aktiboan, bai modu presentzialean, bai online formatuan.

DTK-k bere kudeaketa eredua aurkeztu du “Mover ciudades” proiektuaren barruan mugikortasun jasangarriari buruz Donostian egindako jardunaldian, non 17 garraio operadore bildu diren

Donostiako Tranbia Konpainiak (DTK) bere kudeaketa eta efizientzia eredua eta Donostiako hiri garraioan ezarritako soluziorik berritzaileenak partekatu ditu, Ekuadorko Hirietan Mugikortasun Berderako Proiektuaren (MoVer Ciudades) bisita teknikoan zehar, Donostian mugikortasun jasangarriari buruz antolatutako jardunaldian.

Ekuadorko hiri ertainetan emisio gutxiko hiri mugikortasun jasangarriaren inplementazioa indartu nahi duen proiektu bat da, ingurumena babesten eta herritarren bizi kalitatea hobetzen laguntzeko. Ekuador pertsona bakoitzeko berotegi efektuko gasen emisio gehien sortzen dituen herrialdeetako bat bihurtu da eskualdean, eta garraio sektorea da emisio horien %50 ingururen erantzulea.

MoVer Ciudades proiektua Global Gateway eta Europar Batasunak eta Alemaniako Lankidetzak Ekonomiko eta Garapenerako Ministerio Federalak (BMZ) finantzatzen duten Europa Taldea: Itun Berde bat Ekuadorrentzat ekimenen parte da.



Garraio publikoa turismoaren mugikortasunaren oinarri gisa hartuta hizpide izandako mahai inguru batean parte hartzea

Turismo eta Mugikortasunari buruzko 1. Jardunaldiak egin ziren Madrilén, eta bertan parte hartu zuen Dbusek. Jardunaldietan garraioko eta turismoa adituak elkartu ziren, mugikortasunaz gogoeta egiteko eta eztabaidatzeko, **mugikortasun eraginkorrak turismo jasangarriagoa, konektatuagoa eta irisgarriagoa nola bultzatzen duen ikusteko**. Movusek eta Espainiako Turismoaren Mahaia antolatu zituzten jardunaldiak.

Jardunaldian, Igor Gonzalez Dbuseko zuzendari gerenteak mahai inguru batean parte hartu zuen, Madrilgo EMTko, Bartzelonako Garraio Metropolitanoetako eta Madrilgo Metroko ordezkariekin batera. Mahai inguru horretan, **Igor Gonzalezek garraio publikorako sarbide unibertsalaren alde egin zuen**, erabiltzaileen esperientzia positiboa izateko eta oztupoak desagerrarazteko, garraio publikoa erabiltzea errazagoa izan dadin, eta egoiliar eta bisitarietako zerbitzua hobetzeko.

Dbusek **sistemabat bainogehiagoditu ordainketarako, eta, horri esker, Donostian autobusa erabiltzen dutenei aukera ugari eskaintzen zaie** ordainketa egiteko: batetik, MUGI garraio txartelak, Donostiako herritarrentzat edo eskualde mugakideetan bizi direnentzat; bestetik, BAT eta BARIK txartelak, Arabako eta Bizkaiko txartelak, hurrenez hurren; eta, beste sistema berritzaileago batzuk ere, hala nola kontakturik gabeko banku txarteekin eta gailu mugikorrek inplementatzeko aukera edo Dbusek aplikazio ofizialaren bitartez erosten diren QR Kodeekin ordaintzeko aukera, eskudiruekin ordaintzeko aukeraz gain. Ordainketa egiteko dauden askotariko moduei esker, autobusera arinago sar daiteke, eta abiadura komertzial handiagoa mantendu. Horrek, halaber, autobusa garraio lehiakorra eta eraginkorra izatea egiten du, eta turismoaren eta herritarren elkarbizitzaren arteko oreka zaintzen laguntzen du.



DTK-REN BISITAK

Gaur egun DTK garraio enpresen erreferentzia da nazioartean, bere kudeaketagatik eta bere autobus flotan ezarri dituen teknologia berriengatik. Horren adibide dira urtero, Dbusek egindako aurrerapen berriak ikusi eta begitatzeko asmoz, Espainiatik zein atzeritik Konpainiara datozen bisitak.

2025ean, Dbusek hainbat bisita jaso ditu, eta horietan partekatu ahal izan ditu eskuratutako know-howa eta etorkizuneko proiektuak. Bereziki nabarmentzekoak dira honako bisita hauek:

Vectaliaren eta Ekialdebusen ordezkaritza

Dbusek Vectaliaren (mugikortasuna eta zerbitzuak kudeatzen dituen enpresa) eta Ekialdebusen (Bidasoaldea eta Oarsoaldea Donostiarekin lotzen dituen garraio publikoko operadorea) ordezkariak osatutako talde baten bisita hartu zuen bere instalazioetan. Bisitan, Konpainia parte hartzen ari den azken proiektuak aurkeztu zituzten Igor Gonzalez Dbuseko zuzendari gerenteak, Javier Vallejo zuzendari laguntzaileak eta Eduardo Gonzalez zuzendari teknikoak, eta Donostiako autobus flotan inplementatutako azken berrikuntza teknologikoen berri ere eman zituzten.

Euskadiko Mugikortasun eta Logistikako Klusterra

Dbusek Euskadiko Mugikortasun eta Logistikako Klusterraren ordezkaritza baten bisita hartu zuen bere instalazioetan. Gure lurraldean mugikortasun, logistika eta garraio teknologia adimendunetan lan egiten duten eragile nagusiek osatzen dute kluster hori.

Azken urteotan Dbusek ezarritako azken berrikuntza teknologikoak ezagutu ahal izan zuten, hala nola **autobusen okupazioak kontrolatzeko sistema eta eskaria iragartzeko sistema**. Era berean, ustiapenean laguntzeko **SAE** sistemaren eta Dbuseko **ticketing sistemaren** funtzionamendua ikusi ahal izan zuten, batez ere QR kodeekin eta kontakturik gabeko banku txarteekin zein gailu mugikorrek inplementatzeko sistema; **geltokiak sentsorizatze** **sistema**, geltokiko erabiltzaileen zenbaketaren kontrol ia zehatza egitea ahalbidetzen duena, eskaera aurreikustea ahalbidetuta; edo Konpainiako autobusetako bidaiarien **jatorria-helmuga matrizea**, big datan oinarrituta. **Smart-Klima sistemarekiko** interesa ere agertu zuten. Autobusen klimatizazio sistema monitorizatzeko eta bere funtzionamendua hobetzeko balio du sistema horrek.



MUBILen ordezkaritza

MUBIL Mugikortasun Adimenduneko eta Jasangarriko gunean Euskadin mugikortasun jasangarria bultzatzeko lanean ari diren enpresa batzuek osatutako ordezkaritza bat kotxetegiak instalazioetara etorri zen bisitan, eta batez ere Konpainia murgilduta dagoen elektrifikazio proiektu integralean zentratu ziren, **flota deskarbonizatzea** eta **O emisioko flota** bihurtzea ahalbidetuko duen proiektua baita. Proiektuaren barruan sartzen dira hornidura elektrikoaren egokitzapena, karga azpiegitura berrien hedapena, autobus elektriko berrien sarrera eta Dbuseko trafikoaren mantentze eta gestio arloen berrantolaketa, horrela, trantsizio eraginkorra eta jasangarria bermatzeko. Era berean, ibilgailu elektrikoak kargatzeko prozesuak optimizatzeko proiektua ezagutu ahal izan dute. Horretaz aparte, ordezkariak **Kotxetegiak azpiegitura osoa berritzeko** egiten ari diren eta konpainiak etorkizunean izango duen flota %100 elektrikoa hornitzea ahalbidetuko duten lanen aurrerapena ikusi ahal izan du.



Frantzia eta Belgikako garraio adituek kotxetegiak bisitatu zituzten

Donostian ezarritako sistema teknologiko berritzaileetan eta autobus flota elektrifikatzeko proiektuan interesatuta Frantziatik eta Belgikatik etorritako garraio publikoko aditu batzuk Dbusek instalazioetara etorri ziren bisitan. Bisitan, Konpainiaren funtzionamendua ezagutu ahal izan zuten Javier Vallejo Dbuseko zuzendari ondokoaren eta Eduardo Gonzalez zuzendari teknikoaren eskutik.





10

Nortasun bisual korporatiboa

Nortasun bisual korporatiboak lagundu behar du irudiak transmititzea nahi duguna adierazten. Enpresa, sinadura edo denda batek bere burua jendaurrean aurkezteko duen modua da.

DTKren irudi korporatiboaren helburua da berak proposatzen duen konpromiso eta balioarengatik ezaguna eta baloratua izatea, eta ez soilik bere zerbitzuen bidez eskain ditzakeen onurengatik. Dbusen eta Dbiziren balioak eta helburuak elkarrekin bizi dira.

Dbizi sistema berria Konpainian integratu da autobus garraio publikoarekin batera bizitzeko, bai funtzionatzean, bai ematen duen irudian.

2004an Dbusek bere irudi korporatiboa modernizatu zuen, logotipotzat Euskal Herriko hegoaldeko zuhaitz igela hartuta, eta izen komertzialtzat Dbus izena.

2024an, autobus elektrikoak iritsi zirenean, Dbusek grafika diseinu berri baten aldeko apustua egin zuen.

Dbiziri dagokionez, sistemaren irudi korporatiboa 2019an sortu zen, nahiz eta markaren garapen osoa eta horren ondoriozko aplikazioak ez ziren 2020aren amaierara arte osatu.

Euskal Herriko hegoaldeko zuhaitz igela

Dbusen irudia da 2005az geroztik. Desagertzeko arriskuan dagoen animalia da, baina Donostiako alde batzuetan oraindik ere existitzen da. Europan dauden anfibiorik txikienetako bat da, espezie horretako animalia helduak gehienez 5-6 cm-koak dira eta. Gorputzaren kolorea berde argi eta distiratsua da, nahiz eta kolorearen tonua ez den berbera zonalde guztietan. Batzuek puntu txiki beltz batzuk dituzte bizkaraldean.



Donostiako Udalaren irudi berria txertatzea

2017an Donostiako Udalak bere irudi korporatiboa modernizatu zuen, hiriaren harmarri ofiziala oinarri hartuta, baina tratamendu sinplifikatuago eta garbiagoarekin. Irudi berria hiriaren hain bereizgarriak diren koloreetan oinarritzen da, hau da, urdin eta zuri koloreetan. Erabiltzaileekiko komunikazioa hobetzeko,

2017ko uztailean Dbusek Udalaren irudi korporatiboa sartu zuen bere logoan. Horrela, egun duen hegoaldeko zuhaitz igelaren logoa eta Udalaren logo berria batera egongo ziren, eta agerian geratuko zen Dbuseko zerbitzua udalaren garraio zerbitzua dela.

Dbus

2004an Dbusek bere irudi korporatiboa modernizatu zuen, logotipotzat Euskal Herriko hegoaldeko zuhaitz igela hartuta, eta izen komertzialtzat Dbus izena. Era berean, diseinuan urdina eta berde koloreak sartu ziren. Urdina Donostiari lotutako kolorea da eta berde koloreak, berriz, Dbusek ingurumena hobetzen egiten

duen ahalegina agerian jarri nahi du. Azken hamarkadan Dbuseko irudi korporatiboa sendotzen joan da eta oso marka ezaguna bihurtu da, bai maila lokalean bai kanpoan, Europako proiektu askotan parte hartzeagatik eta Estatuko eta nazioarteko erakunde askorekin elkarlanean aritzeagatik.

Grafika diseinu berria autobus elektrikoetan

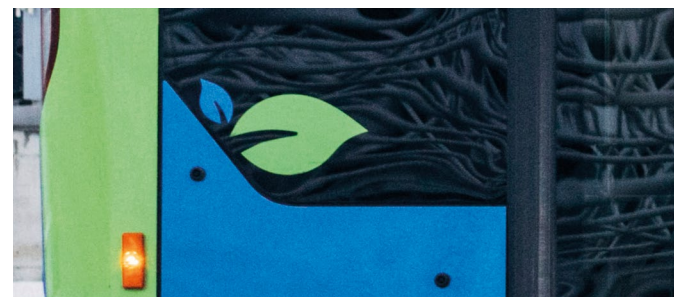
2024an autobus %100 elektrikoak iritsi zirenean, Dbusek konpainiaren nortasun bisualaren diseinuari beste buelta bat eman nahi izan zion. Logotipo berriak igelaren esentzia mantentzen du, baina diseinu dinamiko batekin eta kolore ukitu batekin, irudi eta giro erakargarriagoa sortuta.

Logotipoa zirkulu baten barruan integratu da, orri batekin, jasagarritasuna, batasuna, natura eta bizitza

transmititzeko. Horrela, diseinu berriak balio du erabiltzaileari transmititzeko autobus desberdin batean dagoela, ingurumenean jasagarri den autobus batean dagoela.

Gainera, autobus berri horiei guztiei **Dbus ZERO** izena jarri zaie, eta izen hori dute errotulazioan, ibilgailu %100 elektriko direla eta mugikortasun jasagarriarekin konprometitu daudela azpimarratzeko.





Dbizi

Logotipoa

Marka osatzen duten letrak Dbizirako bereziki diseinatu daude. D eta B elkartzen dira, B letraren mugak definitzeko eta letra agertu gabe irakurri ahal izateko.

Oso elementu gutxiko sinboloa da, inpaktu bisual handia eragiteko eta erraz gogoratzeko. Kolore masako eremu handi bat du, espazio txikietan dagoenean eta neurri txikietan aplikatzen denean agerikoa izan dadin, eta zuriaren pertzepzioa errazten du, hutsaren, positibotasunaren eta infinituaren marka argitsua sortzen baitu. Sinboloa 90º jiratuta, iribarre bat lortzen dugu zuzenean eta argi eta garbi.

Dbiziren markaren kolore korporatiboen konbinazioa Dbusen kolore korporatiboen berdinak dira, eta, horrela, bilatzen den integrazioa eta homogeneotasuna lortzen dira.

Donostiako garraio iraunkorrari lotutako koloreak dira: berdea eta urdina.

d:izi

d:izi



The logo for DTK (Donostiako Tranbia Konpainia) features the letters 'DTK' in a bold, white, sans-serif font. The 'D' and 'T' are connected, and the 'K' is slightly offset to the right. The logo is centered on a dark green background with white curved lines.

Donostiako Tranbia
Konpainia

Fernando Sasiain, 7
20015 Donostia/San Sebastián
943 000 200
info@dbus.eus

www.dbus.eus