



# Mugikortasuna Movilidad



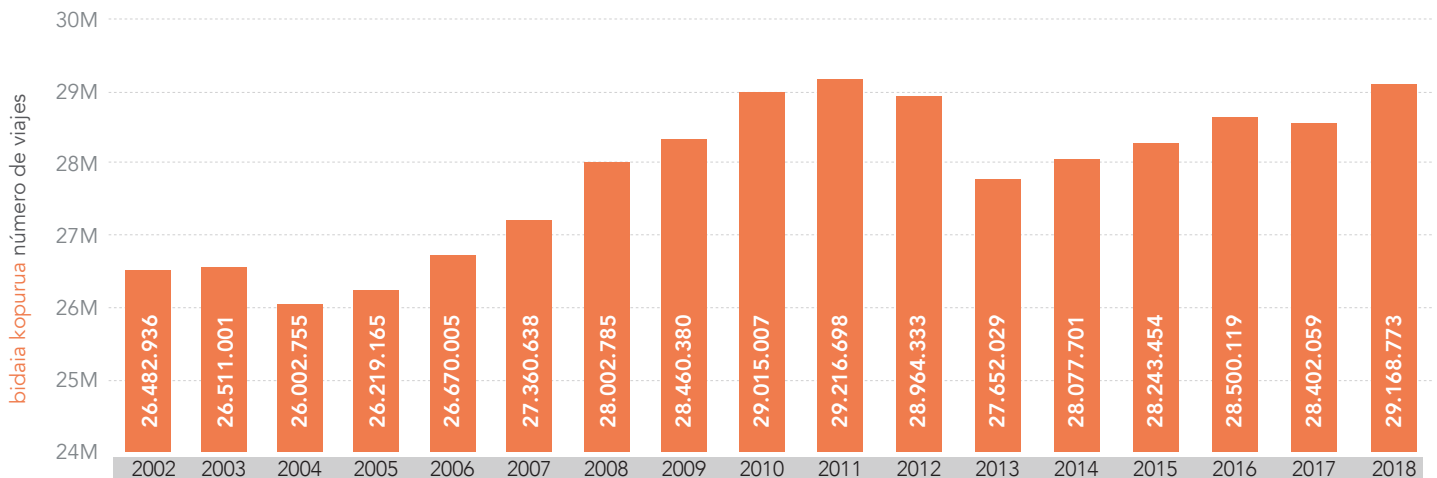
## 23. Hiri barruko garraio publikoaren erabilera

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

## 23. Uso de transporte público interno

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

Bidai kopurua 2018an Número de viajes en 2018	(a)	Bidai kopurua 2017an Número de viajes en 2017	(b)
$\left( \left( \frac{a}{b} \right) \cdot 100 \right) - 100$			
<b>Urteko bariazio-tasa: % 2,70</b>		<b>Tasa de variación anual: 2,70 %</b>	



Iturria: DBus. Fuente: DBus.

2018. urtean bidaia-kopuruak 29 milioi gaintzen ditu, 2017an baino gehiago, % 2,70. 2005. urteaz gerotik bidaia-kopurua, urteko batez bestean, % 2 hazten ari zen, 2010. eta 2011. urteetan 29 milioi bidaiatik gora eginaz. 2012. eta 2013. urteetan Dbus-eko bidaia-kopurua jaitsi egin zen; harezkero, goranzko joera apala antzeman daiteke, 2018.ean daturik altuena lortuaz 2011. urtean lortutako bidaia-kopuruaren atzetik. 28 Amara-Ospitaleak, 13 Altza eta 5 Benta Berri hiru linea hauek izan dute bidaiari-kopuru handiena aurten ere.

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

En 2018 se superan los 29 millones de viajes, representando un incremento del 2,70 % con respecto a 2017. Desde 2005 el número de viajes venía aumentando en un 2 % como promedio anual, superando en 2010 y 2011 los 29 millones de viajes, pero en 2012 y 2013 el número de viajes de Dbus descendió, observándose desde entonces un ligero incremento y obteniendo en 2018 la segunda cifra más alta tras la registrada en 2011. Un año más, las líneas 28 Amara-Ospitaleak, 13 Altza y 5 Benta-Berri han sido las tres líneas con el mayor número de viajes.

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

bukaeran Intxaurren eta Herreran Euskotrenek jarri di-tuen estazio berriak, eta bestetik, 2013ko martxotik aurrera, Gipuzkoako garraio publikoaren tarifa batua gertatu da; guz-ti honek bidaiarien lekualdatzea eragin du.

2018an, dBus txartela bitartez erabili duten pertsonen % 68a emakumezkoa izanda eta % 32a gizonezkoa.

2018an zehar, Donosti barruan hiriarteko autobusetan eta Euskotrenen egindako bidaiak 3.738.122 izan dira; honela, hirian garraio publikoan egindako bidaia-kopurua 32.906.895 izan da, 2017. urtean baino % 3,6 gehiago. Donostiako biz-tantle bakoitzak batez beste 176 bidaia egin ditu urtean hiri barruko garraioan.

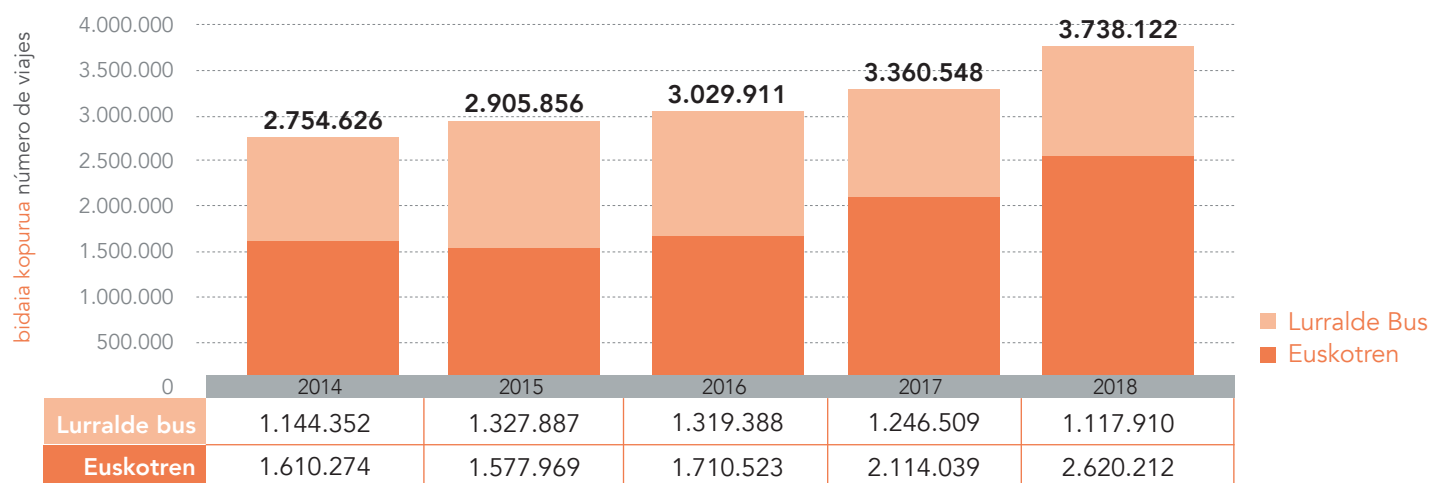
viajes en Dbus en ese periodo pueden encontrarse en la entrada en funcionamiento, a finales de 2012, de las nuevas estaciones de Euskotren en Intxaurren eta Herrera, y en la integración tarifaria de los medios de transporte público de Gipuzkoa, establecida a partir de marzo de 2013, observándose un traspaso de viajeros.

En 2018 el 68 % de las personas usuarias de dBus a través de tarjeta han sido mujeres y el 32 % hombres.

Durante 2018, se registraron un total de 3.738.122 viajes dentro de San Sebastián en autobuses interurbanos y en Euskotren; así, el número total de viajes realizados en la ciudad en el conjunto de medios de transporte público ha alcanzado la cifra de 32.906.895, que viene a suponer un incremento del 3,6 % respecto a 2017. Cada habitante donostiarra ha realizado de media 176 viajes anuales en transporte urbano.

### Jatorria eta norakoa udalerriko geltokietan dituzten bidaiak Lurrealdebus eta Euskotrenen

Viajes con origen-destino en paradas o estaciones del municipio con LurrealdeBus y Euskotren



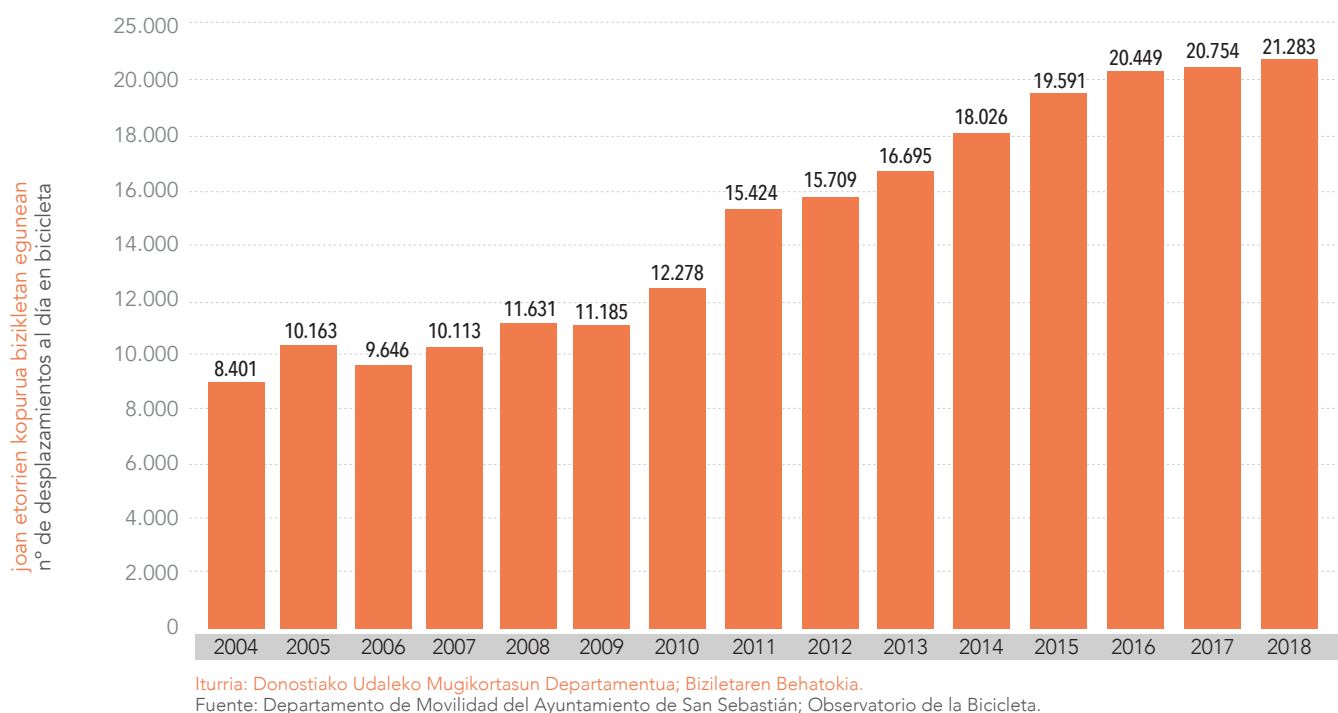
## 24. Bizikletaren erabilera

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

## 24. Uso de la bicicleta

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

Joan-etorrien eguneko batezbestekoa 2018an (a) Media diaria de desplazamientos en 2018	Joan-etorrien eguneko batezbestekoa 2017ean (b) Media diaria de desplazamientos en 2017
$\left( \left( \frac{a}{b} \right) \cdot 100 \right) - 100$	
<b>Urteko bariazio-tasa: % 3</b>	<b>Tasa de variación anual: 3 %</b>



Apiriletik urrira bitartean egindako txirrindulari zenbaketa-  
ren arabera, hirian egunero izaten diren joan-etorriak, batez  
beste, 21.283 dira. Txirrindularien joan-etorriak % 3 areagotu  
egin dira 2017. urtearekin alderatuz. Azken urteetako datuak  
kontuan hartuta, txirrindularitza bideko mugikortasunaren  
sendotzea hauteman daiteke, erabileran gorako joera duela-  
rik. Bizikleta erabiltzaileen inguruan ikuste kontaketa bitartez  
lortutako datuek adieraztera ematen dute emakumeak bi-  
zikleta erabiltzen duten % 38 direla, gizonetakoak, berriz, % 62.

Según el conteo de ciclistas realizado a lo largo de los meses  
de abril a octubre, son 21.283 la media de los desplazamien-  
tos que diariamente se producen en la ciudad, un aumento  
del 3 % en los desplazamientos ciclistas con respecto a 2017.  
Teniendo en cuenta los datos de los últimos años, se aprecia  
una consolidación de la movilidad ciclista con una tendencia  
creciente a su uso. Los datos que se han venido obteniendo  
del número de mujeres que se desplazan en bicicleta indican  
que vienen a representar el 38 %, siendo los hombres el 62  
% del total de ciclistas observados en los conteos visuales  
realizados.



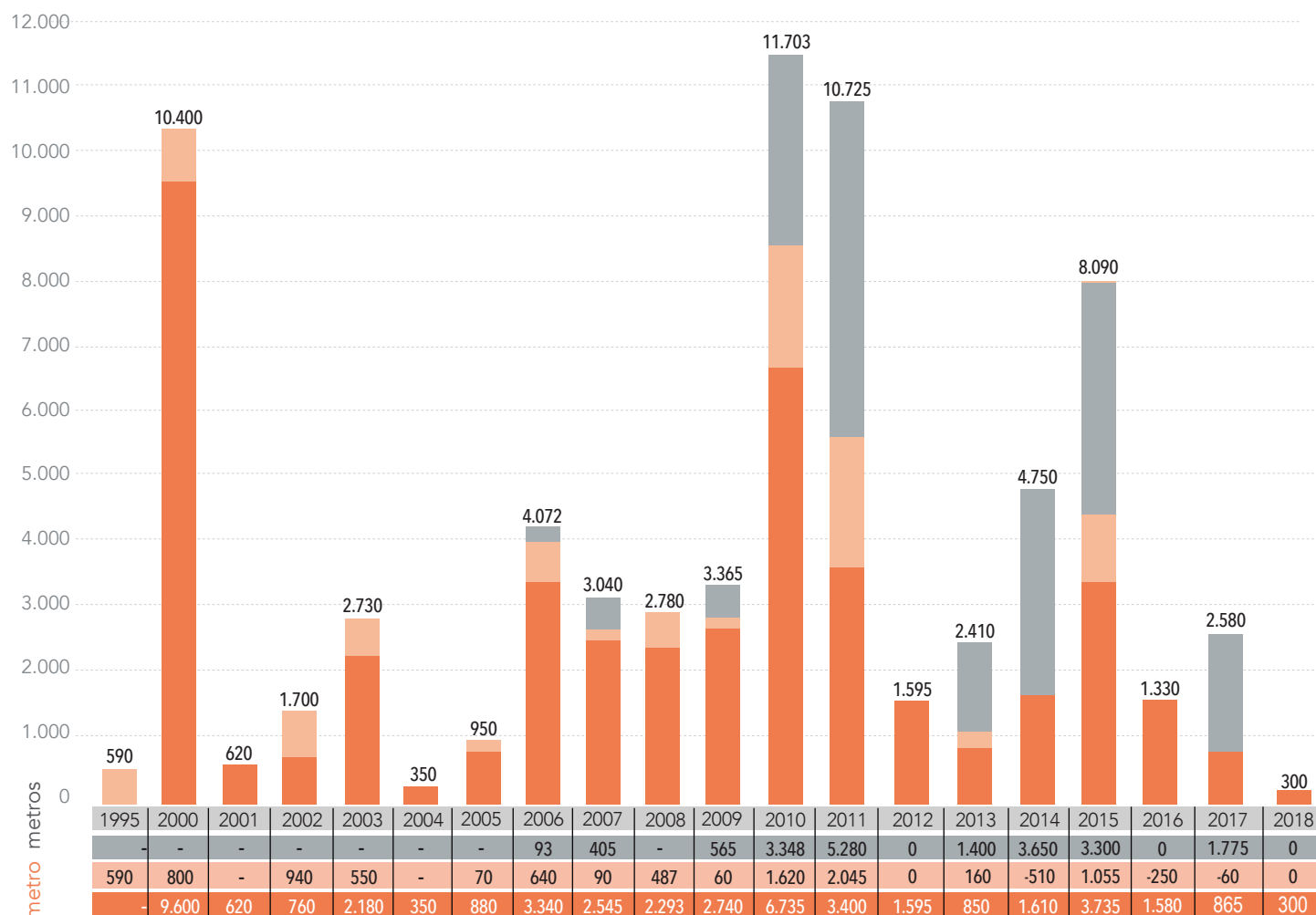
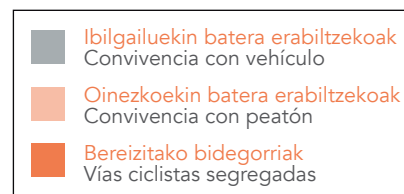
## 25. Bidegorri Sarearen luzera eta tipologia

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

## 25. Longitud y tipología de la red ciclista

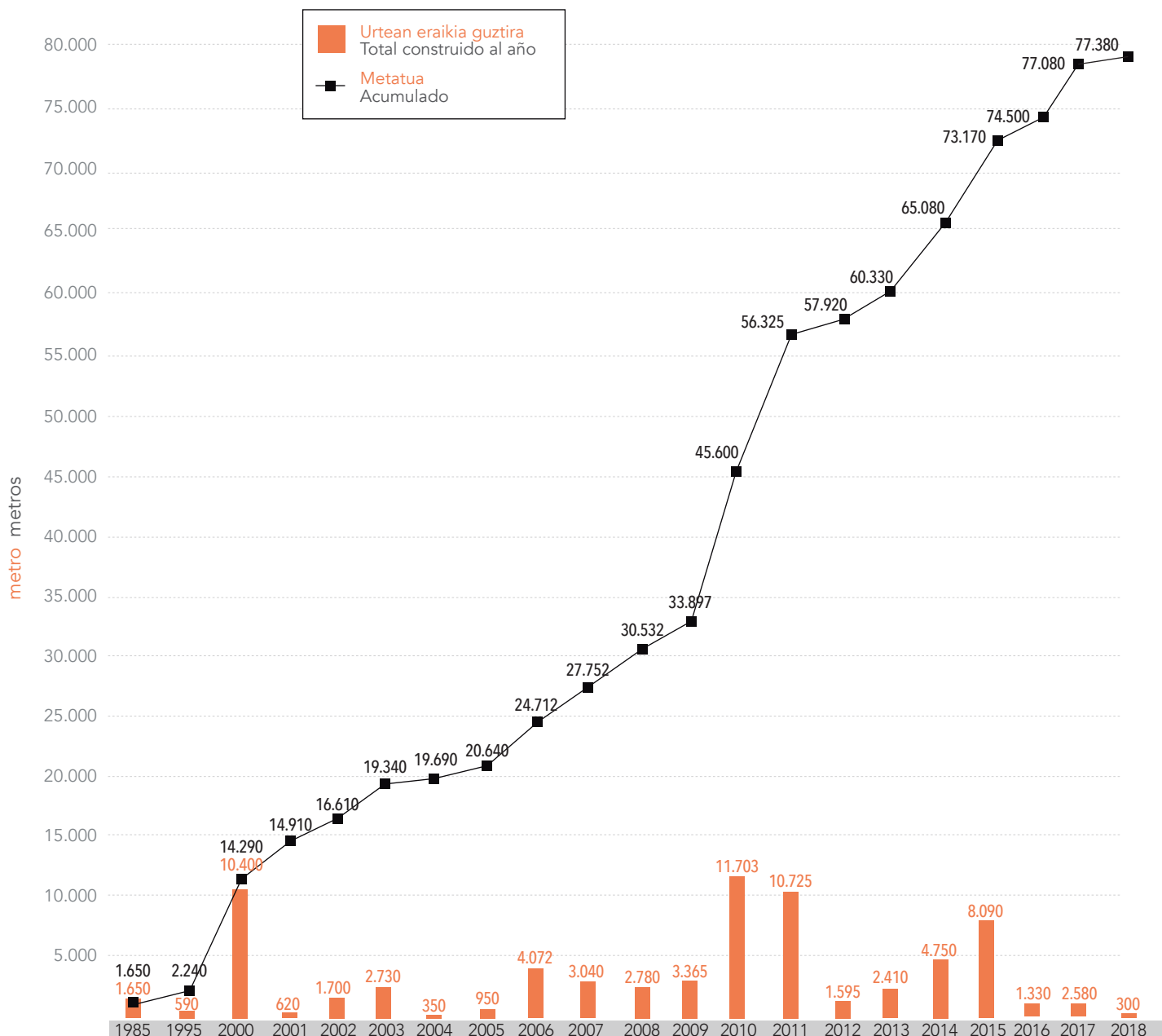
Este indicador refleja la variación anual de la longitud de los  
viales habilitados para la circulación de bicicletas, teniendo  
en cuenta aquellos que son segregados para la circulación  
en bicicleta o patín, los viales ciclistas en convivencia con el  
peatón y los viales ciclistas en convivencia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

2018an bidegorri-sareak metatutako metro kopurua (a) Número de metros acumulados de red ciclista en 2018	2017ean bidegorri-sareak metatutako metro kopurua (b) Número de metros acumulados de red ciclista en 2017
$\left( \left( \frac{a}{b} \right) \cdot 100 \right) - 100$	
<b>Urteko bariazio-tasa: % 0,39</b>	<b>Tasa de variación anual: 0,39 %</b>



2018. urtean zehar, txirindularientzat egokitutako bideen 300 metro egin dira, guztiak bereizitako bidegorriak direlarik.

Durante 2018, se han ejecutado 300 metros más de vial acondicionado para la circulación ciclista, todos ellos correspondientes a vías ciclistas segregadas.



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

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

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



## 26. Motorizazio-indizea

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

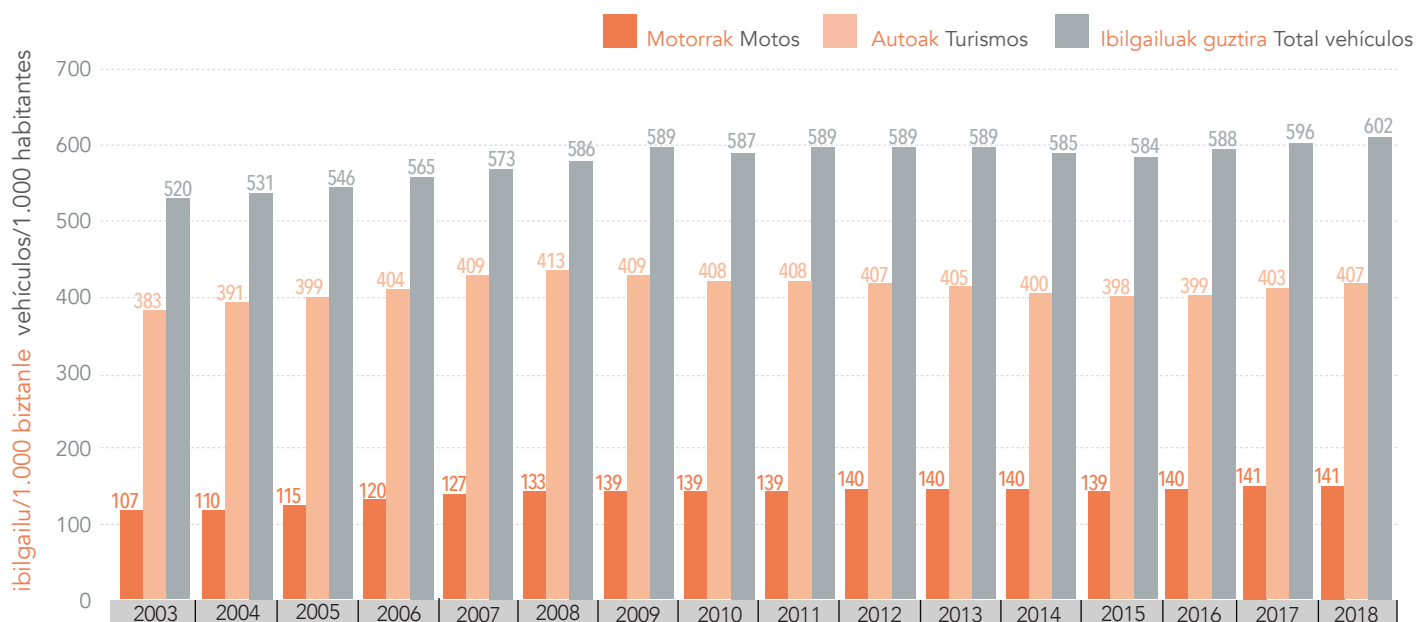
## 26. Índice de motorización

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

Auto kopurua Nº de turismos	(a)=76.343	Biztanle kopurua Nº de habitantes	(b)=187.418
$(\frac{a}{b}) \cdot 100$			
<b>Motorizazio-indizea: 403 auto/1.000 biztanle</b>		<b>Índice de motorización: 403 turismos/1.000 habitantes</b>	

Motor kopurua Nº de motos	(a)=26.448	Biztanle kopurua Nº de habitantes	(b)=187.418
$(\frac{a}{b}) \cdot 100$			
<b>Motorizazio-indizea: 141 motor/1.000 biztanle</b>		<b>Índice de motorización: 141 motos/1.000 habitantes</b>	

Ibilgaiu kopuru osoa Nº total de vehículos	(a)=112.771	Biztanle kopurua Nº de habitantes	(b)=187.418
$(\frac{a}{b}) \cdot 100$			
<b>Motorizazio-indizea: 602 ibilgailu/1.000 biztanle</b>		<b>Índice de motorización: 602 vehículos/1.000 habitantes</b>	



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

Autoen motorizazio-indizeak, beherakada gertatu den elkarren segidako zazpi urte eta gero, 2016. urtean joera eten eta autoen motorizazio-indizeak gora egin du ordudunik, 2018an, % 1,09 egin duelarik gora. Ziklomotorren indizeak gora egin du baita ere, % 0,22 2017. urtearekiko. Autobus, kamioi traktoreen matrikulazioek gora egin dute ere (% 2,34), eta ondorioz, motorizazio-indizeak gora egin du elkarren segidako hirugarren urtez, % 0,99 2017. urtearekiko. Motorizazio-indize guztiak nahiko egonkor mantendu dira 2009 eta 2013 urteen artean, ekonomiaren atzerapen denbora-tartearen aldi berea, 2014. eta 2015. urteetan % 0,64 eta % 0,14 behera egin duelarik hurrenez hurren.

El índice de motorización de turismos, tras siete años consecutivos de disminución, se rompe la tendencia y aumenta desde 2016, con un incremento del 1,09 % en 2018. Crece, asimismo, el índice de ciclomotores, 0,22 % con respecto a 2017. Unido al incremento en las matriculaciones de autobuses, camiones y tractores (2,34 %), el índice de motorización global aumenta por tercer año consecutivo, un 0,99 % respecto a 2017. Los índices de motorización se han mantenido prácticamente estables durante el periodo de recesión económica que fue entre 2009 y 2013, dándose incluso una disminución en 2014 y 2015, del 0,64 % y 0,14 % respectivamente.



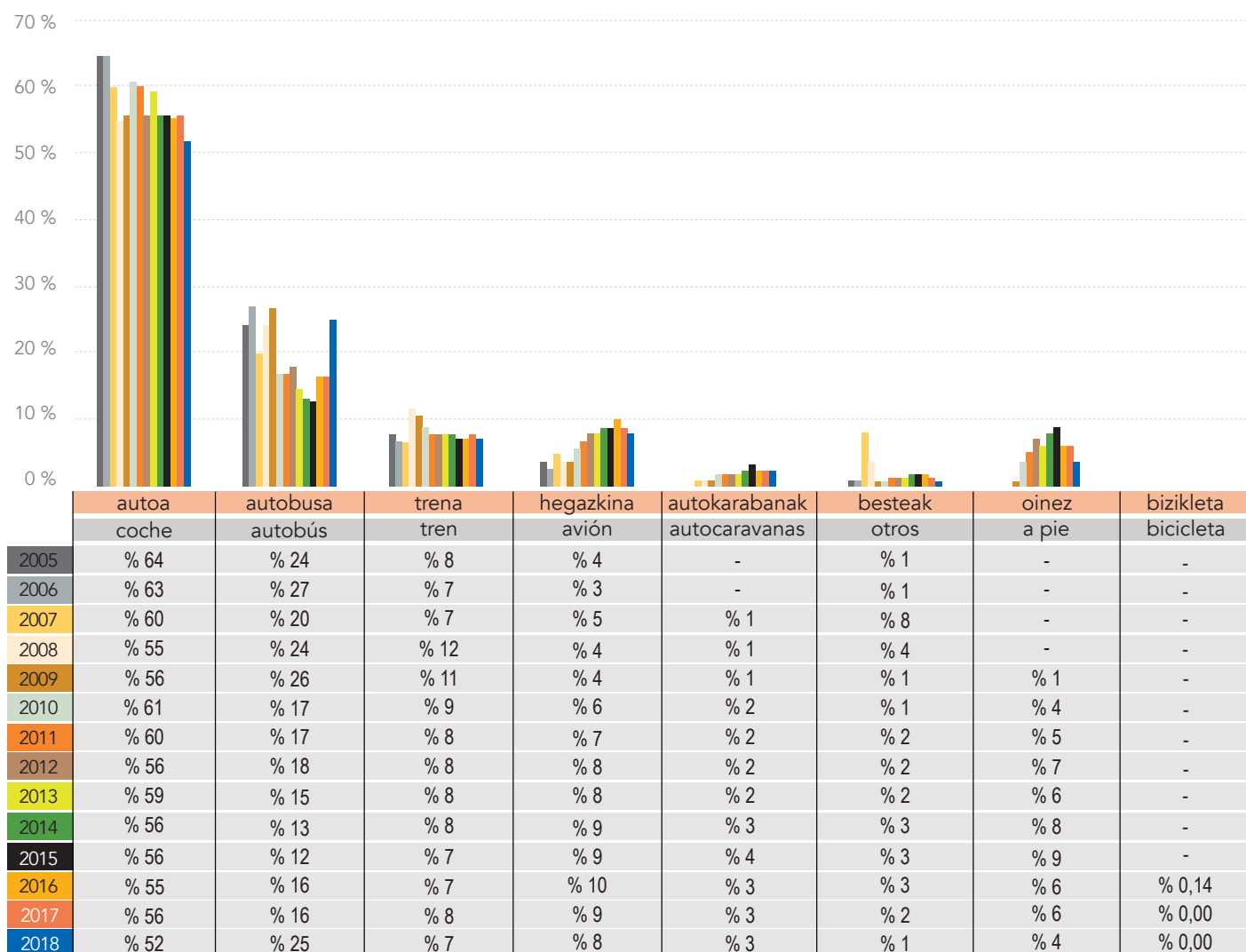
## 27. SSTurismoaren erabiltzaileak hirira iristeko moduak

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

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

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

Autoz iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en coche	(a) = 60.408
Autobusez iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en autobús	(b) = 29.504
Trenez iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en tren	(c) = 8.015
Hegazkinez iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en avión	(d) = 8.752
Autokarabanaz iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en autocaravana	(e) = 3.016
Beste garraiobide batzuetan iristen diren bisita-kopurua: itsasontzia, etab. Número de visitantes que acceden en otros medios: barco, etc.	(f) = 1.606
Oinez iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden a pie	(g) = 4.964
Bizikletaz iristen diren bisita-kopurua Número de visitantes que acceden en bicicleta	(h) = 346
Iristeko moduari buruzko inkesta erantzun dioten bisitari guztien kopurua Número total de visitantes que responden a la encuesta de modalidad de acceso	(i) = 116.611
(iristeko modu bakoitzerako)	$(\frac{a}{i}) \cdot 100$ (para cada tipología de acceso)



Iturria: SSTurismo. Fuente: SSTurismo.

2005. eta 2008. urte bitartean, mailaz maila baina poliki-poliki jaisten ari zen ibilgailu motordun pribatuan zetozen turista-kopurua. 2009. urtean, ordea, joera hori eten eta, 2010, 2011 eta 2013 urteetan heltzeko modu hau % 59aren gainera gaitzen da. 2014. urtean heltzeko modu hau portzentajezko hiru puntu behera egiten du, eta ordundik antzeko zifretan dago (% 55 eta % 56 bitartean) 2017. urterarte. 2018. urtean hirira ibilgailu motordun pribatuan etortzen den turista-kopurua behera egiten du berriro ere, % 52 izanik. Trena eta hegazkinez heltzen den turista-tasak behera egin du zertxobait. Autobusez datozen turisten kasuan, 2010ean hasitako beheranzko joera nabarmena 2016an eten eta heltzeko modu hau % 58 igotzen da 2018an, guztizkoaren % 25a lortuz.

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

Entre 2005 y 2008, el acceso de los turistas en vehículo privado motorizado a la ciudad descendía progresiva aunque lentamente. En 2009 se rompe esa tendencia, y en 2010, 2011 y 2013 este modo de acceso se coloca por encima del 59 %. En 2014 vuelve a disminuir este modo de acceso en tres puntos porcentuales, y se mantiene en cifras parecidas (entre 55 y 56 %) hasta 2017. En 2018, vuelve a disminuir y representa un 52 % el porcentaje de turistas que acceden a la ciudad en coche. Disminuye ligeramente la tasa de turistas que llega en tren y en avión. En 2016 se rompe la tendencia al descenso observado desde 2010 de quienes utilizan el autobús, aumentando en 2018 este modo de acceso, un 58 %, representando el 25 % el número de turistas que llega en autobús.

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



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

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

## NORBANAKO MUGIKORTASUN IBILGAILUENTZAKO ZIRKULAZIO BALDINTZAK

2018ko abenduan, Udal Gobernu Batzordeak hirian barrena pertsonen joan-etorriak egiteko objektu-multzo batek di-tuen ibili eta aparkatzeko baldintzak ezarri zituen.

Aspalditik oso hedatutako fenomeno batez ohartzen ginen: bizikleta bideetan eta espaloietan motorrik gabeko elementu batzuk ibiltzen zirela, orain arteko araudian ibilgailutzat hartzen ez zirenak, adibidez, patineteak eta monopatinak (egungo araudiaz, Norbanako Mugikortasun Gailu deitu zaie, NMG), eta behatu ahal izan da, gainera, pertsona kopuru handi batek norbere mugikortasunerako ibilgailu motordun berrien sorta zabal bat baliatzen duela. Ugarietak patinete elektrikoak eta monopatin eta monoziklo orekadunak dira, Norbanako Mugikortasun Ibilgailu (NMI) deitu izan direnak.

## CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

En diciembre de 2018 la Junta de Gobierno municipal estableció las condiciones de circulación y estacionamiento de una serie de objetos que permiten el desplazamiento de personas por la ciudad.

Se venía observando un fenómeno ya muy extendido hace tiempo: la circulación en viales ciclistas y aceras de unos elementos sin motor que no tienen la consideración de vehículo según la normativa vigente, como patinetes y monopatinas, y que con la actual regulación, se han venido a denominar Aparatos de Movilidad Personal (AMP) observándose también que un número importante de personas se traslada por la ciudad en una amplia variedad de nuevos vehículos motorizados destinados a su movilidad individual. Entre los más abundantes destacan los patinetes eléctricos y los monopatinas y monociclos de autoequilibrio que se ha venido en denominar Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

Elementu horiek hirira heldu izanak hainbat zalantza piztu ditu zenbait aldetatik:

- **Teknologia.** Teknologia eta aplikazio mordo handia sortu da, eta hemendik aurrera ere sortuko da. Hori zedarritzea oso zaila da, eta oraindik eta zailagoa zer joera eta berri-tasun izango duen.
- **Energia.** Motorrik gehien-gehienak elektrikoak dira, baina badira erregai fosilak erabiltzen dituztenak ere.
- **Ekonomia.** Badira gailu edo ibilgailu flota batzuk dituzten pertsonak ere. Gune publikoa erabiltzen dute haiek, eta, zuzenean edo zeharka, negozioa egiten dute.
- **Mugikortasuna.** Hiriguneetan joan-etorri batzuk egiteko balio dute, baina kontua da ea zer dinamika sortuko duten gainerako garraio bideetan.
- **Sostengagarritasuna (jasangarritasuna).** Zer energia iturri erabiltzen den dago, baina baita ibilgailu hauek beste zeren ordez erabiltzen diren ere: motordun ibilgailuen ordez edo oinez eta bizikletan ibiltzearen ordez.
- **Osasuna.** Betiko patineteak mugikortasun aktibo eta osasungarrien sailekoak dira (oinezkoak eta bizikleta bidez). Norbanako Mugikortasun Ibilgailuak, ordea, ez dira sail horretan sartzen.
- **Segurtasuna.** Duten abiadura, pisua eta tamaina aintzakotzat hartuz gero, dudarik ez dago desafio bat dakartela ibilgailu horietan ibiltzen diren pertsonentzat nahiz kaleetan eta bideetan ibiltzen diren gainerakoentzat.
- **Gune publikoa.** Bide eta oinezkoen gune klase guztietan ibiltzen dira, baina beti-beti ez dira ondo ezkontzen toki horiek dituzten erabilerekin eta ezaugarriekin.

Horrela, bada, Donostiako gune publikoen ezaugarriak, hiriak turismo aldetik duen erakargarritasuna eta oinezkoentzako nahiz bizikleta zaleentzako dituen ibilbideak aintzakotzat hartuz gero, arautu beharra dago ibilgailu hauek erabiltzeko modua, baldin eta eusteko moduko mugikortasun politika egiten segitzeko modua izango bada, batetik, eta oinez edo bizikletan ibiltzen diren pertsonen erasotasunari eta segurtasunari kalterik egingo ez bazaio, bestetik.

Zirkulazio-irizpideak ezartzeko, faktore desberdinak hartu dira kontuan: ibilgailu horiek har dezaketen abiadura, tamaina eta pisua... Era horretan, nondik mugitu daitezkeen eta non aparka dezaketen zedarritu ahal izango da.

Ezarrirako irizpide nagusia da debekatu egiten dela lehen aipatutako gailu eta ibilgailu guztiak espaloietatik, Parte Zaharrean, parke publikoetan eta oinezkoentzako guneetan ibiltzea.

La irrupción en la ciudad de este tipo de elementos suscita una serie de incógnitas desde varias dimensiones:

- **Tecnológica.** Hay una explosión de tecnologías y aplicaciones difícil de acotar, con tendencias y novedades impredecibles.
- **Energética.** Las motorizaciones son sobre todo eléctricas, pero también de combustibles fósiles.
- **Económica.** Algunas opciones consisten en flotas privadas que emplean el espacio público y generan negocio directo e indirecto en el uso.
- **Movilidad.** Sirven para realizar determinados desplazamientos urbanos, pero la cuestión clave es qué dinámicas generan en el uso de los demás medios de transporte.
- **Sostenibilidad.** En función de las fuentes energéticas utilizadas, pero también de la sustitución de desplazamientos motorizados o desplazamientos peatonales/ciclistas.
- **Salud.** Frente a los patinetes clásicos, los nuevos Vehículos de Movilidad Personal no engrosan los modos de desplazamiento activos (peatonal y bicicleta) y saludables.
- **Seguridad.** Por sus características de velocidad, peso y dimensiones, suponen nuevos desafíos a la seguridad personal de sus ocupantes y otras personas usuarias de la vía.
- **Espacio público.** Se despliegan en todo tipo de vías y espacios públicos peatonales, pero no siempre combinan bien con los usos y rasgos de dichos lugares.

Dadas las características del espacio público de San Sebastián y las redes de itinerarios peatonales y ciclistas existentes, se ha considerado necesario regular el uso de estos vehículos en aras de seguir desarrollando una política de movilidad sostenible, sin menoscabo de las necesidades de comodidad y seguridad de las personas que caminan o utilizan la bicicleta.

Para establecer los criterios de circulación se han tenido en cuenta factores como la velocidad que estos vehículos pueden alcanzar, su tamaño y peso... para de esta forma delimitar los lugares por donde pueden moverse y también aparcar.

El principal criterio establecido es el de prohibir la circulación por las aceras, Parte Vieja, parques públicos y zonas peatonales de todos los aparatos y vehículos anteriormente descritos.

Bestetik, beren ezaugarri teknikoengatik 25 km/h-ko abiadura hel daitezkeen NMLak bakarrik galtzadatik eta baldintza jakin batzuetan ibili behar dira eskusiban.

25 km/h-ra heltzen ez diren NMI eta NMGentzat jarraibide sorta bat ezarri da orain bizikletak ibiltzen diren bide berdi-netatik ibil daitezzen.

Gainera, gailu horiek tinbrez, argiz eta frenatzeko elementuz hornitu behar dira besteak beste.

Udalak onartutako arauak behin-behinekoak dira, DGTK oinarritzko araudi orokor bat ezartzen ez duen bitartean eta Udalak behin betiko udal-ordenantza, aipatutako ibilgailu berrien bide publikoko presentzia antolatzen duen oinarritzko araudi hartatik eratorria, prestatzen ez duen bitartean.

Informazio gehiago:

### Norbanako Mugikortasun Ibilgailuak. Ibiltzeko baldintzak.

<http://www.donostiamovilidad.com/eu/norbanako-mugikortasun-ibilgailuak-ibiltzeko-baldintzak/>

Por otro lado, los VMP que por sus características técnicas pueden alcanzar velocidades superiores a los 25 km/h quedan relegados a circular exclusivamente por la calzada y en determinadas condiciones.

Para los AMP y VMP que no superen los 25 km/h se han establecido una serie de pautas para que circulen por los mismos viales en los que ahora circulan las bicicletas.

Asimismo se establece la necesidad de equipar estos artefactos con timbres, luces y elementos de frenado, entre otras cuestiones.

Las reglas aprobadas por el Ayuntamiento tienen un carácter transitorio en tanto en cuanto la DGT no establezca el marco regulatorio general y el Ayuntamiento no elabore la ordenanza municipal definitiva derivada de ésta ordenando la presencia en el espacio público de estos nuevos vehículos.

Más información:

### Vehículos de Movilidad Personal. Condiciones de Uso.

<https://www.donostiamovilidad.com/vehiculos-de-movilidad-personal-condiciones-de-uso/>

EREMUAK · ESPACIOS	0	1M	2M
<b>Oinezkoen gunek · Espacios peatonales</b>			
Espaloiak · Aceras	✗ (1)	✗	✗
Parte Zaharra, parkeak eta oinezkoen gunek Parte Vieja, Parques públicos y Zonas peatonales	✗ (1)	✗	✗
<b>Bizikleta bideak eta bizikleta/oinezkoen bitariko gunek Vías ciclistas y zonas de coexistencia ciclista/peatón</b>			
Bizikleta bideak · Vías ciclistas (2)	✓	✓	✗
Oinezkoek lehentasuna duten tokietan markatutako bizikleta ibilbideak/oinezkoen gunek (bitarikoak) Itinerarios ciclistas señalizados en zonas de prioridad peatonal/zonas peatonales (coexistencia)	✓	✓	✗
<b>Galtzada · Calzada</b>			
30 km/h pasatzerik ez dagoen kaleak eta erreiak Calles o carriles con velocidad limitada a 30 km/h	✗	✓	✓
Errei bakarreko kaleak · Calles de un único carril (3)	✗	✓	✓
Errei bat baino gehiagoko kaleak · Calles de más de un carril (3)	✗	✗	✓ (4)

(1) Hamabi urte edo gutxiagokoek bakarrik izango dute libre espaloietan ibiltzea, pertsona larri bat haien kargu dela, oinezkoen abiadura berean joan eta oinezkoen enbarazurik egin gabe ibiliz gero. (1) Solo los/as menores de hasta doce años podrán circular por las aceras, al cargo de una persona mayor de edad, se realizará al mismo paso que los peatones y sin causar molestias a éstos.

(2) Bizikleta bideak: bizikleta espaloia, noranzko bakarreko eta biko bizikleta erreia, bizikleta pista. (2) Vías ciclistas: acera bici, carril bici unidireccional y bidireccional, pista bici.

(3) Garraio publikoarentzat gordetako erreiak kontuan hartu gabe. (3) Sin tener en cuenta los carriles reservados al transporte público.

(4) Salbu eta Loiotako Erriberako pasealekua, Bizkaia pasealekua, Federico García Lorca pasealekua, Karlos Laren hiribidea, Zumalakarregi eta Tolosa hiribidea. Horietan ez daukate ibiltzerik. (4) Salvo en Paseo De La Ribera De Loiola, Paseo de Bizkaia, Paseo De Federico García Lorca, Avenida de Carlos I, Avenida de Zumalakarregi y Avenida de Tolosa, donde no podrán circular.