

2. MOVILIDAD



El análisis de la movilidad en las ciudades requiere entender el conjunto de maneras en las que las personas se desplazan y trasladan también los productos y mercancías que las abastecen, así como los medios en los que se realizan estos movimientos en un determinado espacio y tiempo.

Además de la orografía, el clima o el modelo urbano, se han de tener en cuenta otros factores determinantes en la plasmación de los deseos y necesidades de las personas

en sus desplazamientos, factores tales como económicos, culturales o sociales, incluso de edad y género, además de condicionantes en la autonomía personal para ejercer estos desplazamientos.

Tampoco se debe perder de vista las consecuencias ambientales y socioeconómicas que estos movimientos pueden ocasionar local y globalmente, dependiendo de los medios de trasladarse en que se realicen: caminando, ciclando, en transporte público o en vehículo motorizado.



INTRODUCCIÓN

Los medios en que se trasladan las personas y mercancías en la ciudad, así como las distancias a recorrer en cada ocasión y las necesidades o deseos a los que obedecen estos desplazamientos, determinan el tipo de movilidad que se genera en el municipio. El modelo urbano que se ha ido configurando a lo largo de los años y el ser capital turística y de servicios de un área urbana de cerca de 500.000 habitantes, determinan el importante número de desplazamientos que diariamente se producen. La alta presencia de vehículos a motor lleva asociados impactos como son el alto consumo de energía procedente en su gran mayoría de combustibles fósiles con una importante emisión de gases de efecto invernadero, así como contaminación atmosférica, ruido de vehículos motorizados y una significativa ocupación del espacio público, sea para aparcar o para moverse.

En este contexto, los objetivos centrales que vienen orientando las políticas de movilidad están centrados en asegurar un desarrollo de un modelo de movilidad urbana y metropolitana sostenible, el fortalecimiento de los medios de transporte activo como son el caminar y ciclar, la reducción de los desplazamientos motorizados y la descarbonización y electrificación de la movilidad de y en la ciudad.

El impulso de un transporte público accesible, cómodo y con una tupida red que da servicio a todos los barrios de la ciudad, ha sido una de las principales apuestas del ayuntamiento a favor de una movilidad más sostenible y menos dependiente del vehículo privado. A largo de los últimos años, la amplia red ciclista e infraestructuras asociadas han facilitado un importante uso de la bicicleta. Para lograr incrementar el número de desplazamientos caminando se debe seguir mejorando las condiciones del espacio público, dando mayor prioridad en las intersecciones y en los repartos de los ciclos semafóricos a quienes van a pie. También, la implantación de determinadas medidas como la regulación del tiempo de aparcamiento (OTA) cada vez en más barrios, la progresiva implantación de Zonas 30 y los cambios de circulación en el centro, persiguen desincentivar el uso del coche. Otra apuesta importante es la implantación de una Zona de Bajas Emisiones en el centro de la ciudad en 2024 y la aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2024 - 2029. El desarrollo de la red ferroviaria de Eusko Tren con nuevas paradas en el Centro de la ciudad y facilitando la conectividad Este-Oeste, es la apuesta más importante realizada para propiciar una movilidad más sostenible, saludable y segura.



2.1.

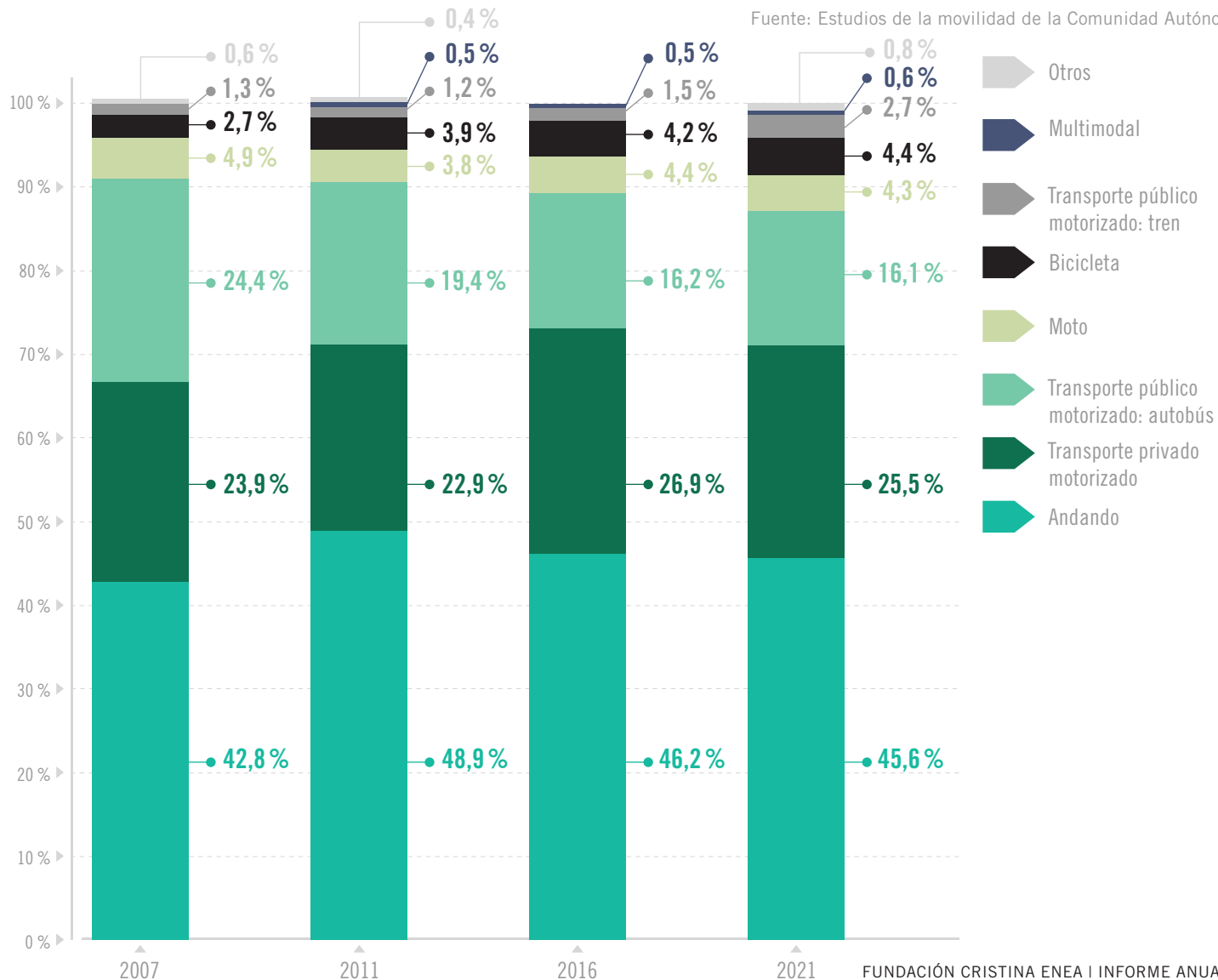
REPARTO MODAL

Las proporciones de uso de los distintos medios de locomoción dependen de muy diferentes factores, determinando los gastos energéticos, la calidad del aire, los niveles de contaminación acústica o las emisiones de CO₂. La movilidad es la principal responsable de las emisiones que se producen en la ciudad, representando el 40 % del total de las emisiones inventariadas, siendo el vehículo privado el principal foco emisor. Un factor determinante para la modificación del reparto modal derivará de los comportamientos con respecto a los desplazamientos individuales y de que alcancen un mayor peso los modos colectivos (especialmente buses y topo) y los medios no motorizados.



REPARTO MODAL

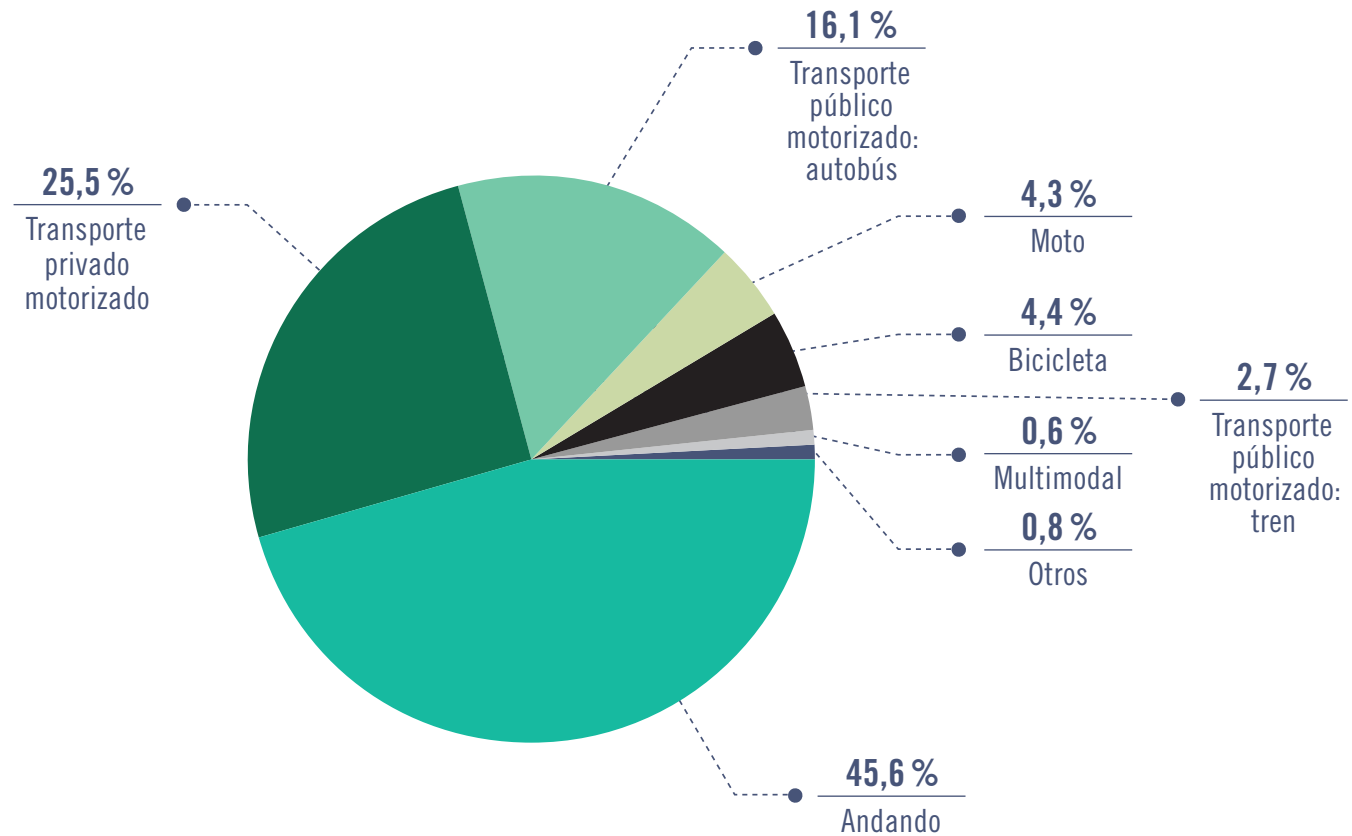
Fuente: Estudios de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca. 2007, 2011, 2016 y 2021. Gobierno Vasco



Desplazarse andando es el modo más utilizado para trasladarse por San Sebastián, un 45,6% de los desplazamientos se realizan de esa forma, aunque se observa un descenso continuado; en 2016 representaba el 46,2% y en 2011 el 48,9%. El uso de la bicicleta ha seguido aumentando, llegando a alcanzar una cuota de utilización del 4,4%. Los medios activos representan el 50% de todos los movimientos internos que se producen en la ciudad. El uso del autobús viene a representar el 16,1% del conjunto del reparto modal. El número de personas que utilizan este medio de transporte es muy importante, pero su representación porcentual ha disminuido respecto a años anteriores. También, los traslados en automóvil ha disminuido ligeramente su presencia respecto a años anteriores, viniendo a representar el 25,5% de los desplazamientos cuando en 2016 representaba un 26,9%. La presencia de las motocicletas con un 4,3% es otra característica de la movilidad en la ciudad.



Los medios de transporte más sostenibles (andar, ciclar y utilizar el transporte público) representan un 68,8% de los desplazamientos mientras que los medios motorizados privados tan sólo representan el 29,8% de los mismos, aunque su ocupación del espacio viario es proporcionalmente mucho mayor, sea para desplazarse o para aparcar.





2.2.

DESPLAZAMIENTOS INTERNOS

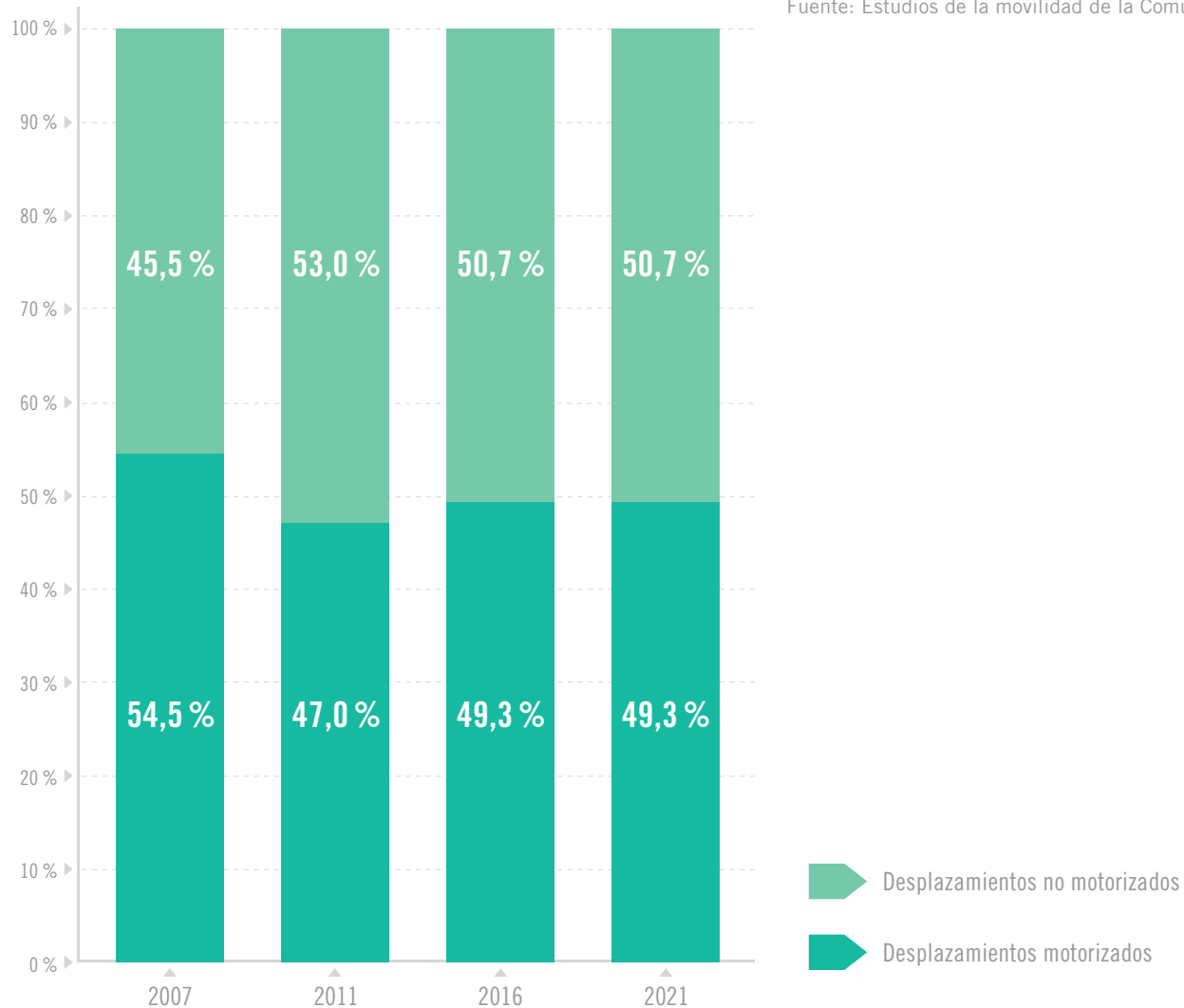
Los desplazamientos internos que se generan en la ciudad tienen una componente importante de movilidad no motorizada y viajes en transporte público. Además de los desplazamientos por razones laborales, de estudios u ocio, la economía doméstica y los cuidados familiares que normalmente se desarrollan en distancias próximas generan también multitud de desplazamientos. En el balance generación-atracción destaca el Centro y Oeste del barrio de Gros como zonas netamente atractoras donde se concentra gran parte de la actividad comercial, hostelería, oficinas y servicios públicos. La zona Este de la ciudad, eminentemente residencial, con los barrios de Egia, Intxaurreondo, Alza, etc., es generadora de desplazamientos hacia otros barrios, mientras que el Oeste atrae más viajes de los que genera, por el peso de las Universidades, otros centros educativos y áreas de actividades económicas de Igara y Zuatzu. La zona Sur y barrios como

Aiete o Errondo generan más desplazamientos que los que atraen, salvo Miramón y la zona de Hospitales. Las políticas públicas municipales centran su esfuerzo en el fortalecimiento de los medios de transporte sostenibles y en la reducción de los desplazamientos motorizados. El Plan DSS Klima 2050 se fija como objetivos alcanzar un porcentaje de desplazamientos activos (peatonales y en bicicleta) del 55 % en 2030 sobre el total de los desplazamientos internos y una reducción del 20 % de los recorridos realizados en medios motorizados privados en 2030 respecto a la cifra actual. Invertir la proporción de los desplazamientos entre público y privado pasando a una relación 60/40 en favor del público e incrementar el porcentaje de vehículos con bajas emisiones en base a tecnologías eléctricas o de otro tipo son otras de las líneas de acción anexadas a la Declaración de Emergencia Climática aprobada en el inicio de la pandemia.



DESPLAZAMIENTOS ACTIVOS VERSUS MOTORIZADOS

Fuente: Estudios de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca. 2007, 2011, 2016 y 2021. Gobierno Vasco

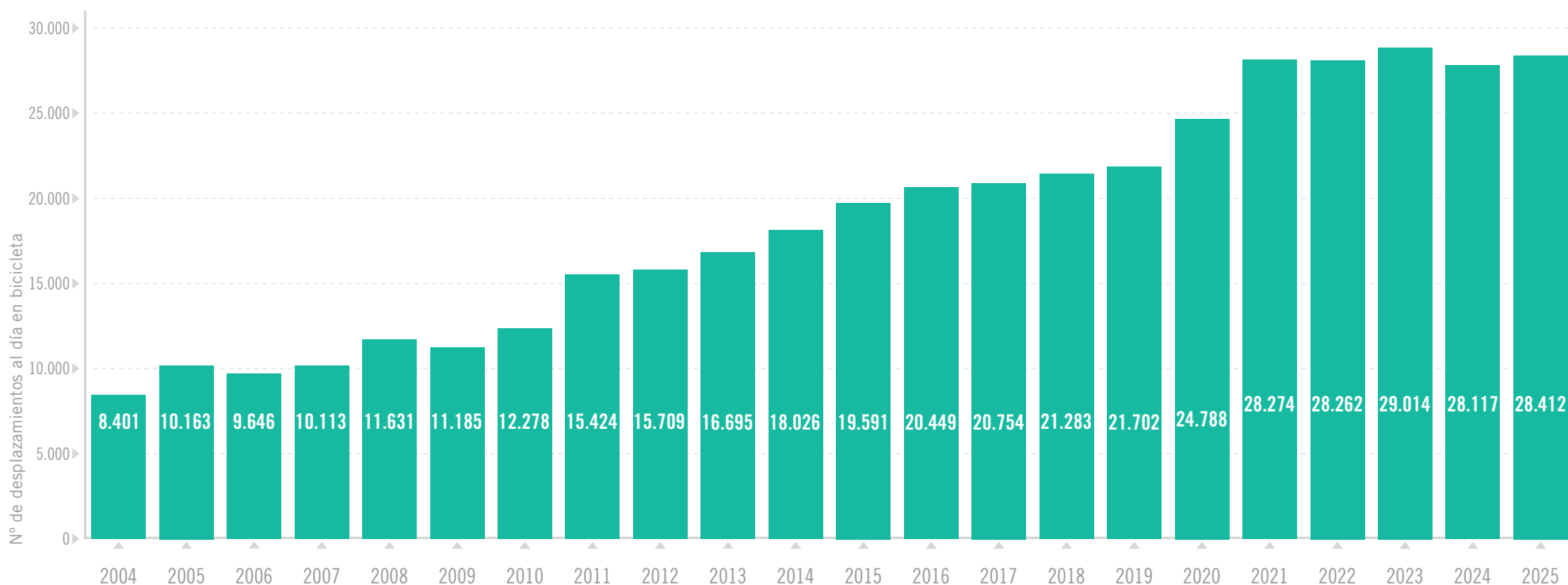


El 50,7 % de los desplazamientos diarios de San Sebastián se realizan por medios de transporte activo. La mayor parte de ellos se realiza andando (el 91,1 %), mientras que la bicicleta, que va incrementando su presencia, vendría a representar el 8,7 % del total de los medios de transporte activo.



USO DE LA BICICLETA

Fuente: Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián; Observatorio de la Bicicleta



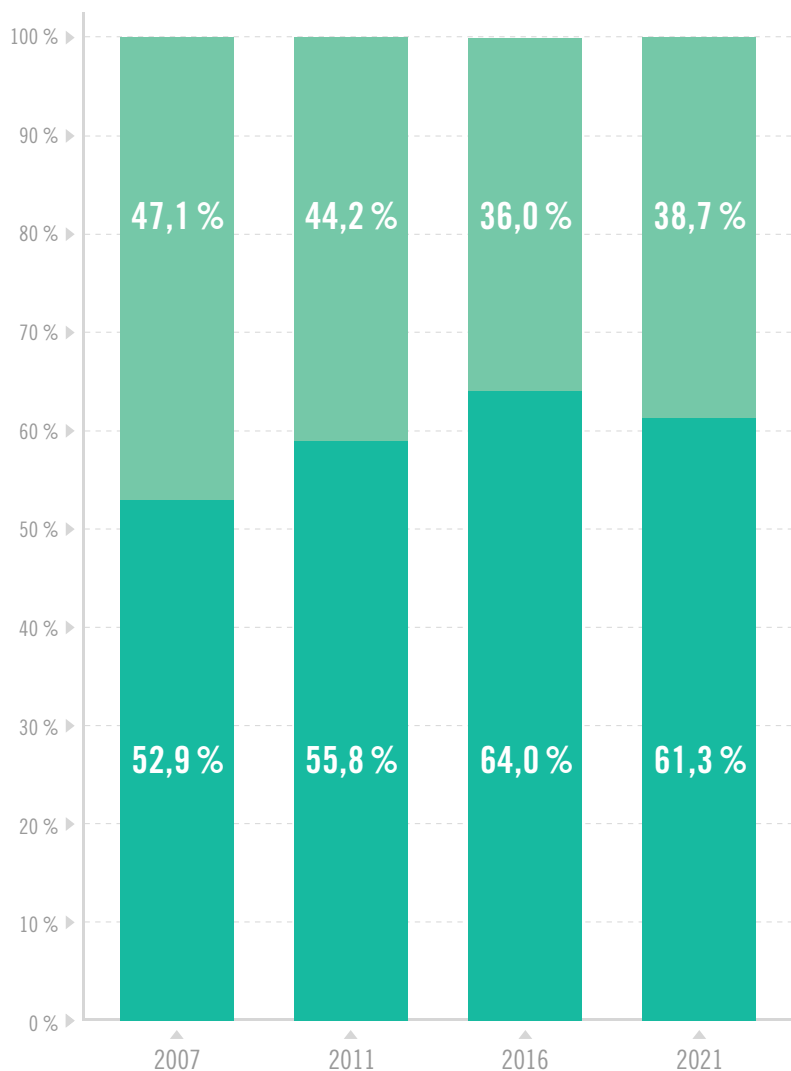
Según el conteo de ciclistas realizado a lo largo de los meses de abril a octubre, son 28.412 la media de los desplazamientos ciclistas que diariamente se producen en la ciudad. Teniendo en cuenta los datos de los últimos años, se aprecia un ligero incremento respecto a 2024 (1 %) y una consolidación del importante

incremento de los desplazamientos en bicicleta que se produjo con la pandemia. Tomando como referencia los datos de 2019, el incremento del uso de la bicicleta supera el 30 %. La proporción de mujeres que utilizan la bicicleta representan un 40 % del total de los conteos ciclistas realizados visualmente en 2025.



DESPLAZAMIENTOS MOTORIZADOS: INDIVIDUALES VERSUS COLECTIVOS

Fuente: Estudios de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca. 2007, 2011, 2016 y 2021. Gobierno Vasco



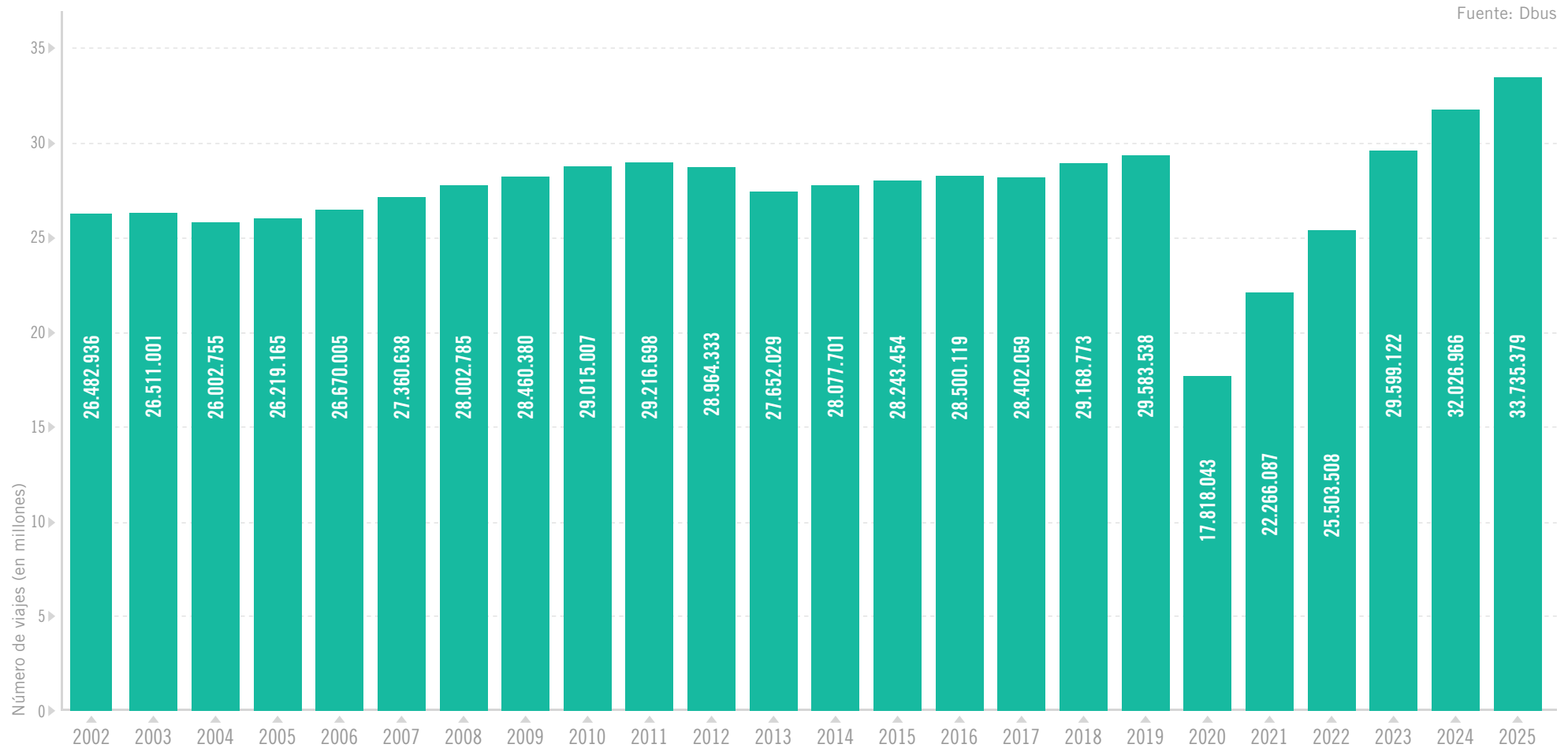
Desplazamientos motorizados en transporte colectivo

Desplazamientos motorizados en transporte individual

El 49,3 % de los desplazamientos diarios de San Sebastián se realizan en modos de transporte motorizados. La mayor parte de ellos se realiza en vehículos de movilidad individual como automóviles o motos (el 61,3 %), mientras que el transporte colectivo supone el 38,7 %, cuya proporción en esta distribución modal ha recuperado presencia respecto a 2016 en casi tres puntos.



USO DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERNO: DBUS





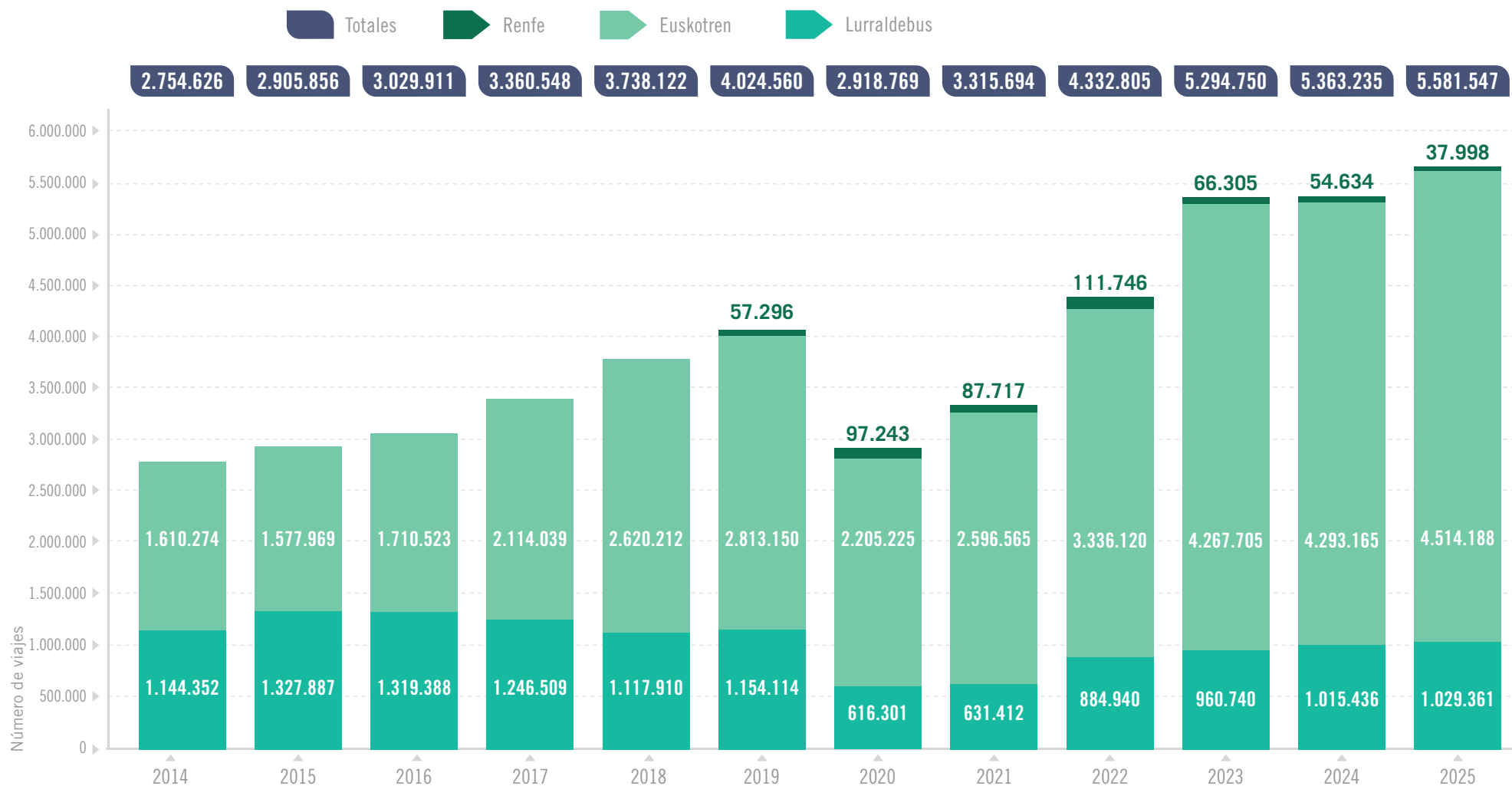
En 2025 ha seguido incrementándose el número de viajes en dBus, llegando a alcanzar la cifra más alta de número de viajes en la historia de la compañía municipal de transportes superando los 33 millones de viajes. La situación de pandemia condicionó el número de desplazamientos realizados en 2020, con un descenso del 39,8% respecto a 2019. Tras un incremento paulatino (del 25% en 2021, alrededor del 15% en 2022 y 2023 y 8,2% en 2024), en 2025 han sido 33.735.379 el número de viajes, representando un incremento del 5,3% respecto a 2024, y constatando la recuperación del nivel de utilización anterior a la pandemia, que tuvo su mayor pico en 2019 con 29,6 millones de viajes. El 67,5% de las personas que utilizan este medio son mujeres y un 32,5% hombres.

La entrada en funcionamiento, a finales de 2012, de las nuevas estaciones de Euskotren en Intxaurren y Herrera, y la integración tarifaria de los medios de transporte público de Gipuzkoa, establecida a partir de marzo de 2013, facilita un traspaso de viajeros entre los diferentes medios de transporte público existentes actualmente en la ciudad.



VIAJES CON ORIGEN DESTINO EN PARADAS O ESTACIONES DEL MUNICIPIO CON LURRALDEBUS, EUSKOTREN Y RENFE

Fuente: Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa





Durante 2025, se registraron un total de 5.581.547 viajes dentro de San Sebastián en autobuses interurbanos, en Euskotren y Renfe (viajes contabilizados de este último operador a partir del mes de abril de 2019). Pese al descenso del uso del transporte público que se produjo durante los años de pandemia de 2020 y 2021, los desplazamientos en estos tres medios de transporte han ido experimentando una importante recuperación. En 2025 se ha incrementado un 4 % respecto a 2024.

El número total de viajes realizados en la ciudad en el conjunto de medios de transporte público ha alcanzado la cifra de 39.316.926, que viene a representar un incremento del 5 % respecto a 2024.

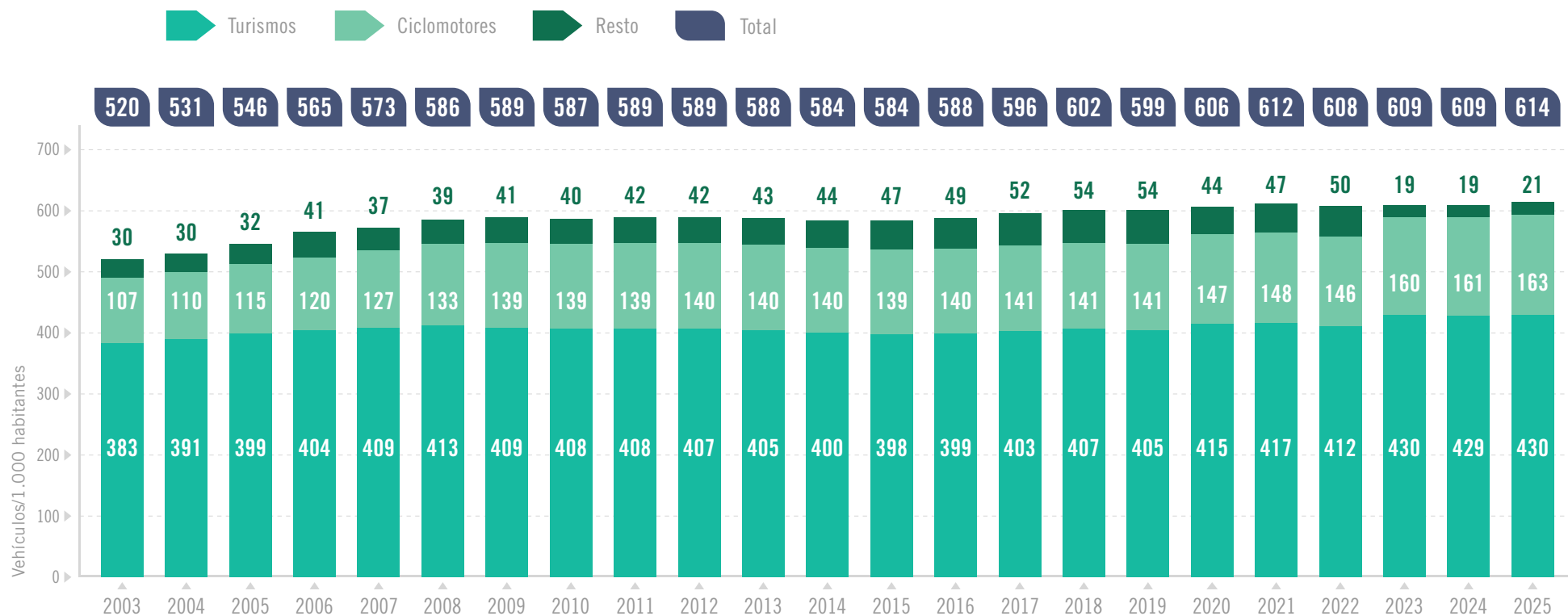
La media de viajes realizados por habitante en la ciudad es de 207 viajes anuales considerando el conjunto del transporte urbano, frente a los 197 viajes de media por habitante de 2024 o los 179 de 2019.

Tomando como referencia el conjunto del territorio en el que ofrecen sus servicios, la proporción de mujeres en Lurraldebus representa el 63 %, un 60 % en Euskotren y un 57 % en Renfe.



ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN

Fuente: Dirección Financiera. Inspección Tributaria. Ayuntamiento de San Sebastián



Los turismos matriculados en la ciudad en 2025 representaron una proporción de 430 turismos por cada 1.000 habitantes, observándose un incremento del 0,15 % con respecto a 2024. Se alcanza de nuevo la mayor cifra de toda la serie de años analizada. El índice de motorización de turismos descendió entre 2010 y 2015 (periodo de recesión económica), volviendo a mostrar una tendencia al

aumento desde 2016. Se ha incrementado el índice de matriculación de ciclomotores (1,45 %), que viene a suponer una media de 163 ciclomotores por cada 1.000 habitantes, así como las matriculaciones de autobuses, camiones y tractores. De este modo, en la ciudad hay 614 vehículos por cada 1.000 habitantes, un incremento del 0,69 % respecto a 2024.



2.3.

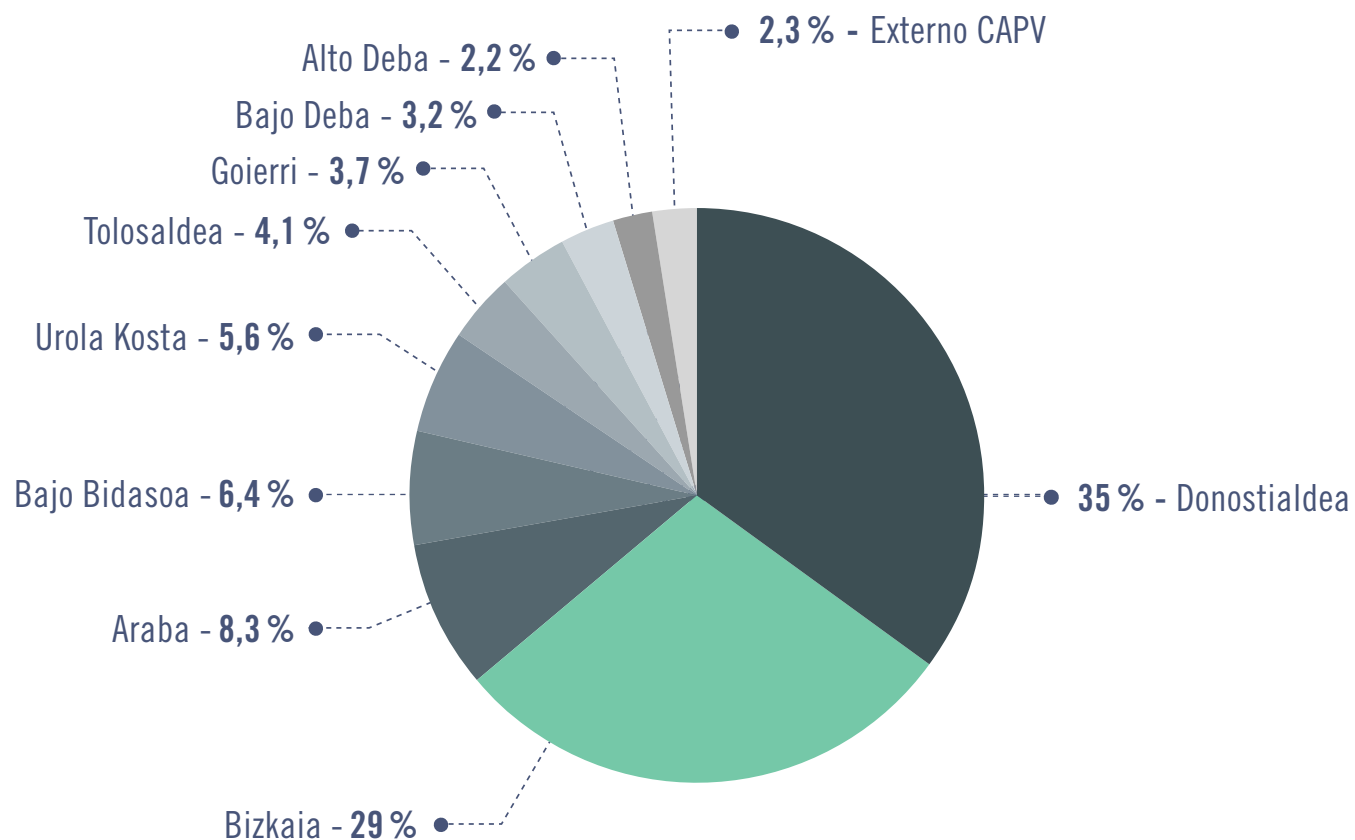
DESPLAZAMIENTOS DE ACCESO A LA CIUDAD

El municipio se ha configurado a lo largo de su historia como una ciudad de servicios, con una alta concentración de actividades comerciales, educativas, financieras, sanitarias y asistenciales, también culturales e investigadoras, así como con la presencia de delegaciones de instituciones y administraciones públicas; asimismo, concentra una importante actividad turística ligada a la ciudad y su entorno. Todo ello implica un importante efecto atractor de movilidad, determinada también por la complejidad de las relaciones intracomarcales de Gipuzkoa, su ubicación en un corredor de transporte de nivel internacional (NI) y la cercanía del Puerto de Pasajes.



ACCESOS A LA CIUDAD SEGÚN COMARCA DE ORIGEN

Fuente: Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca. 2021. Gobierno Vasco

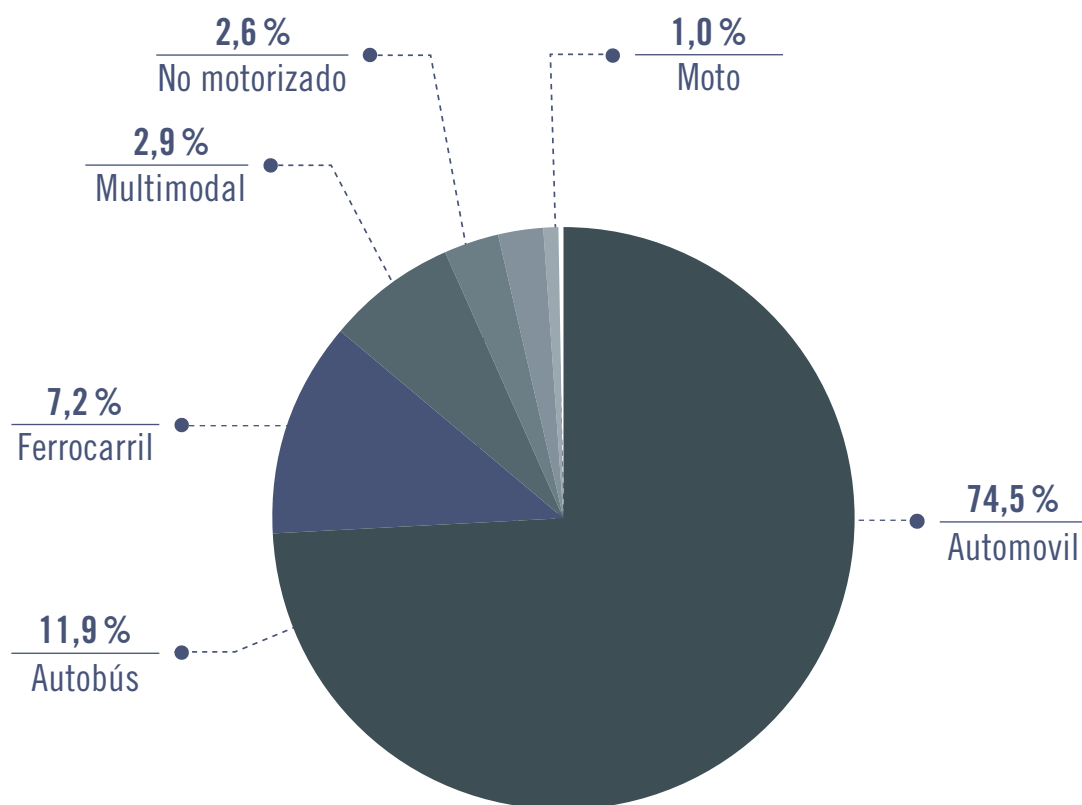


La mayoría de los desplazamientos de acceso procedentes del exterior a la ciudad corresponden a la propia provincia (60,3%), especialmente de Donostialdea (35%). Del resto de las comarcas destacan el Bajo Bidasoa (6,4%) y Urola Kosta (5,6%), mientras que los desplazamientos procedentes de Bizkaia y Araba representan un 29% y 8,3% respectivamente. El peso de los desplazamientos procedentes del propio territorio Histórico y los procedentes de Donostialdea ha disminuido desde la anterior encuesta (2016), ya que en aquel entonces representaban el 85,7% y 51,9% respectivamente.



ACCESOS A LA CIUDAD DESDE EL EXTERIOR SEGÚN MODO DE TRANSPORTE

Fuente: Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca. 2021. Gobierno Vasco

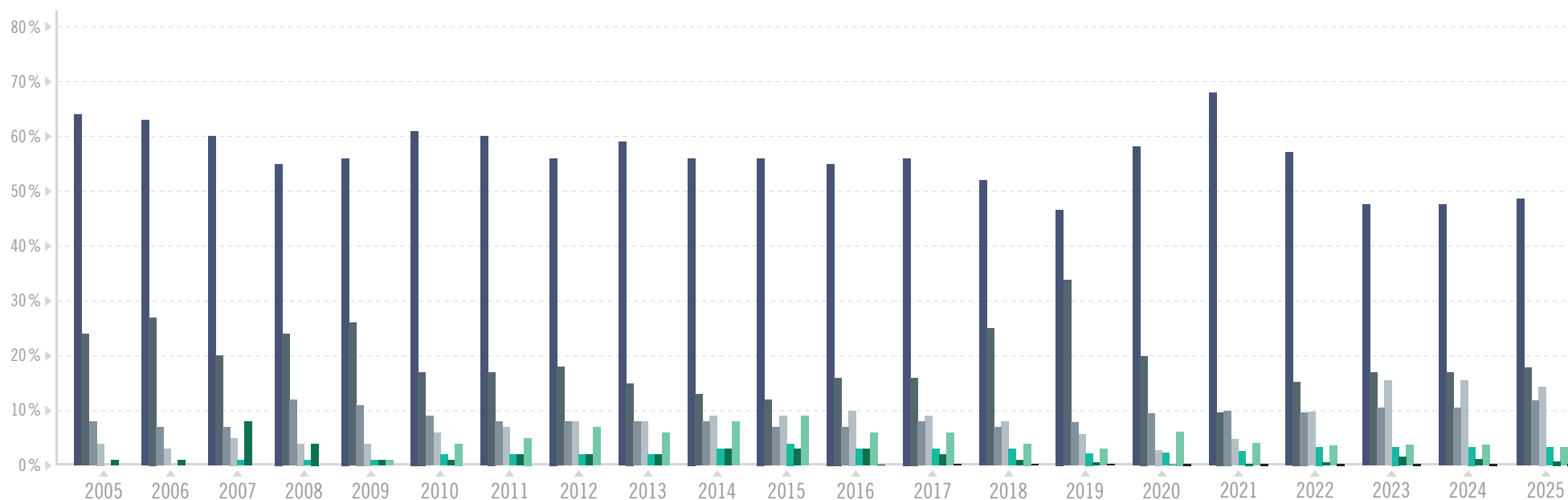


El acceso a la ciudad se realiza mayoritariamente en automóvil (74,5%), habiéndose incrementado en 14 puntos respecto al último año de referencia, 2016. El siguiente medio más utilizado es el autobús (11,9%); el acceso en este medio ha disminuido, en 2016 representaba el 18,4% del total de los flujos contabilizados. El ferrocarril lo utilizan el 7,2% de la población encuestada. También los desplazamientos procedentes de Donostialdea se realizan mayoritariamente en automóvil, aunque en un porcentaje inferior a la media general (56,4% frente a 74,5%). Quienes acceden a la capital desde Donostialdea en transporte público, un 18,6% lo hace en autobús, mientras que otro 11,8% utiliza el ferrocarril.



EVOLUCIÓN DE LA MODALIDAD DE ACCESO A LA CIUDAD SEGÚN ENCUESTA DE SSTURISMO

Fuente: SSTurismo



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Coche	64 %	63 %	60 %	55 %	56 %	61 %	60 %	56 %	59 %	56 %	56 %	55 %	56 %	52 %	46,6 %	58,3 %	68,1 %	57,3 %	47,7 %	47,8 %	48,7 %
Autobús	24 %	27 %	20 %	24 %	26 %	17 %	17 %	18 %	15 %	13 %	12 %	16 %	16 %	25 %	33,8 %	20,4 %	9,7 %	15,3 %	17,0 %	19,1 %	17,9 %
Tren	8 %	7 %	7 %	12 %	11 %	9 %	8 %	8 %	8 %	8 %	7 %	7 %	8 %	7 %	7,9 %	9,5 %	18,0 %	9,7 %	10,5 %	11,5 %	11,9 %
Avión	4 %	3 %	5 %	4 %	4 %	6 %	7 %	8 %	8 %	9 %	9 %	10 %	9 %	8 %	5,7 %	2,8 %	4,8 %	9,8 %	15,5 %	14,6 %	14,4 %
Autocaravanas	—	—	1 %	1 %	1 %	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %	4 %	3 %	3 %	3 %	2,2 %	2,3 %	2,6 %	3,4 %	3,5 %	3,0 %	3,3 %
Otros	1 %	1 %	8 %	4 %	1 %	1 %	2 %	2 %	2 %	3 %	3 %	3 %	2 %	1 %	0,5 %	0,2 %	0,4 %	0,5 %	1,6 %	0,6 %	0,3 %
A pie	—	—	—	—	1 %	4 %	5 %	7 %	6 %	8 %	9 %	6 %	6 %	4 %	3,0 %	6,2 %	4,1 %	3,6 %	3,8 %	3,1 %	3,3 %
Bicicleta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,1 %	0,2 %	0,3 %	0,2 %	0,3 %	0,3 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %



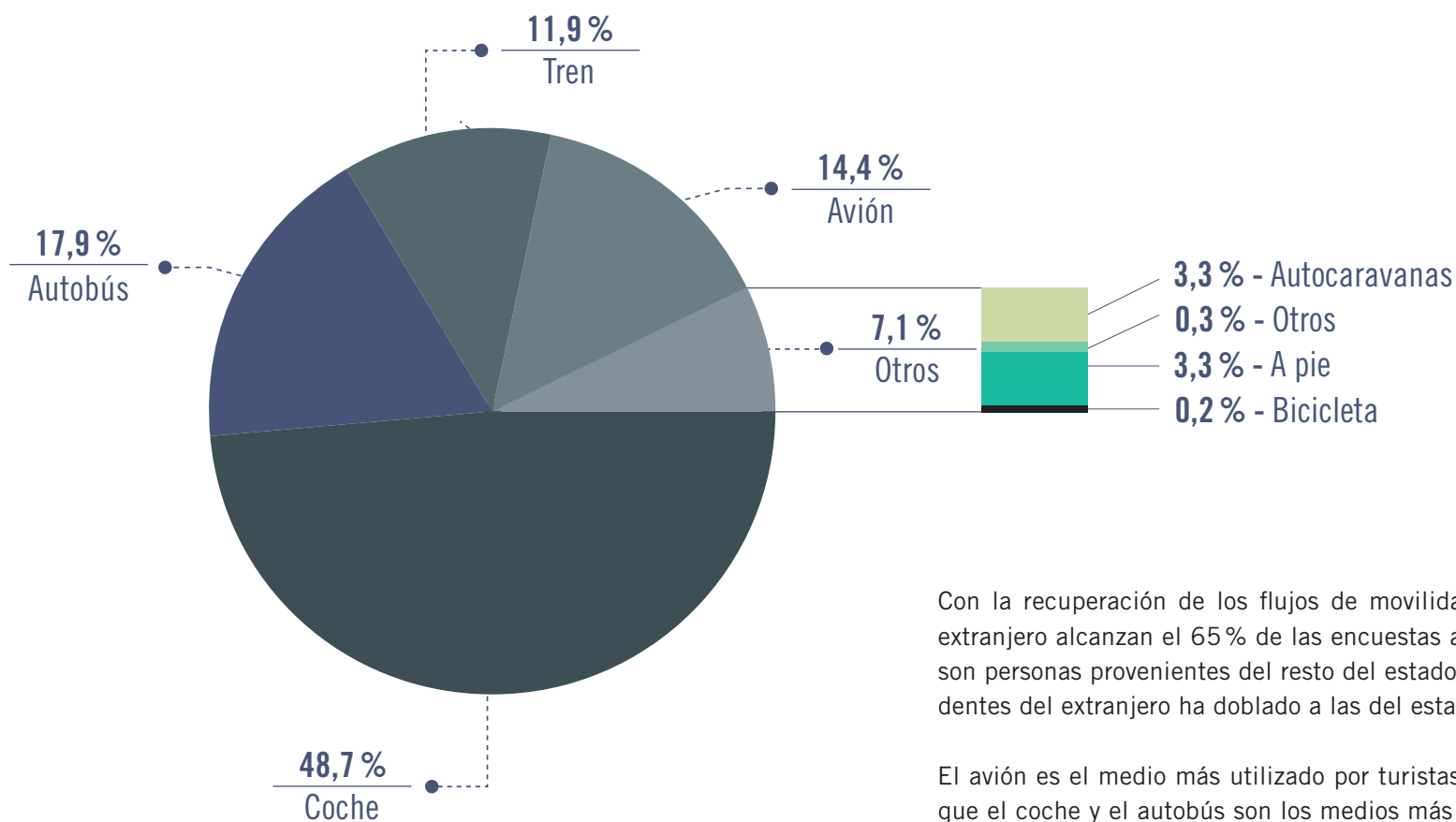
El promedio de encuestas que se realizan a las personas que acuden a los puntos de información turística existentes en la ciudad ha venido fluctuando. En 2016 se llegaron a obtener 223.256 encuestas, mientras que ya en 2019 la cifra fue de 92.338. Con las restricciones de movilidad establecidas durante la pandemia, tan solo se contabilizaron 20.895 encuestas en 2020 y 41.660 en 2021, mientras que ya en 2022, con la mayor afluencia de visitantes y los puntos de información abiertos, se llegaron a poder explotar un total de 76.245 encuestas, alcanzando en 2025 77.697 encuestas.

En 2025 el 48,7 % de visitantes accede en vehículo privado motorizado a la ciudad. Desciende desde 2023 la proporción de visitantes que llega en avión, colocándose en el 14,4 %. Desciende el número de visitantes que acceden en autobús tras el incremento de 2024, llegando a suponer un 17,9 %, y sube un 4,1 % la de quienes llegan en tren, alcanzando el 11,9 %. En autocaravana lo hace un 3,3 % de las personas encuestadas y otro 3,3 % lo hace a pie. El acceso en bicicleta lo realizan tan sólo el 0,2 % de las personas que rellenaron las encuestas.



DISTRIBUCIÓN DE LA TIPOLOGÍA DE MODOS DE ACCESO A LA CIUDAD SEGÚN ENCUESTA DE SSTURISMO

Fuente: SSTurismo



Con la recuperación de los flujos de movilidad, las personas procedentes del extranjero alcanzan el 65 % de las encuestas analizadas, mientras que un 29 % son personas provenientes del resto del estado; el porcentaje de personas procedentes del extranjero ha doblado a las del estado.

El avión es el medio más utilizado por turistas venidos del extranjero, mientras que el coche y el autobús son los medios más utilizados por las personas que se desplazan de otras zonas del estado y de Francia. Esta tipología de visitantes es una de las causas que pueden estar determinando el mayor o menor uso de estos tres medios de transporte.



2.4.

ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

El margen existente para la electrificación y la reducción de emisiones en el sector del transporte varía mucho entre los distintos medios. Las mayores oportunidades de avance en la descarbonización se concentran en el transporte por carretera. La descarbonización y electrificación de la movilidad es uno de los objetivos establecidos en el Plan DSS Klima 2050; para ello, la electrificación de la flota de autobuses de DBus y conseguir un parque móvil municipal limpio son metas establecidas para 2030, así como que el parque de automóviles del municipio alcance las cuotas de un 20 % de vehículos híbridos y otro 10 % de eléctricos.

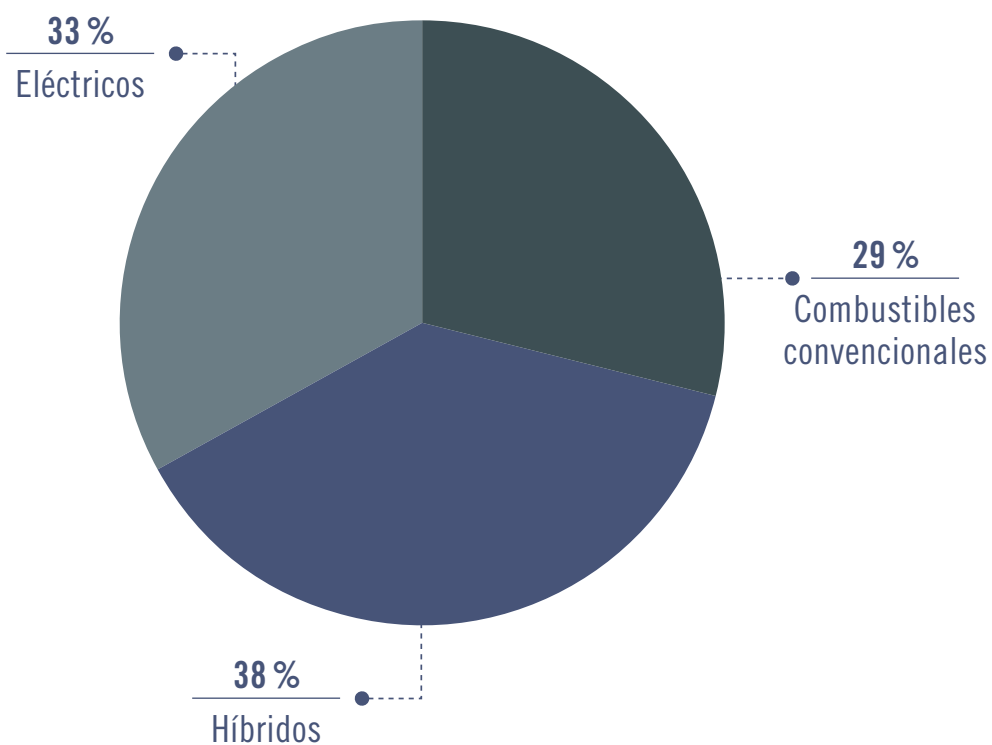
Con la Ley de Cambio Climático y Transición energética aprobada en 2021, los municipios de más de 50.000 habitantes están obligados a establecer áreas de circulación restringida para vehículos contaminantes. Se trata de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), áreas que también se deben establecer en los municipios de más de 20.000 que superen niveles máximos de contaminación. La ZBE es un área delimitada dentro de cada ciudad donde se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos contaminantes con el fin de mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, mejorar la calidad del aire y reducir el ruido, entre otros objetivos. En mayo de 2024, tras su exposición pública y recogida de alegaciones, El Ayuntamiento de San Sebastián aprobó tanto el Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2024-2029 como su ZBE, procediendo a la aprobación de la Ordenanza municipal para la mejora de la calidad del aire, mitigación del cambio climático y regulación de las Zonas de Bajas Emisiones en diciembre de 2024.



TRANSPORTE PÚBLICO SOSTENIBLE

Fuente: Dbus y Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa

Flota de Dbus según tipo de energía

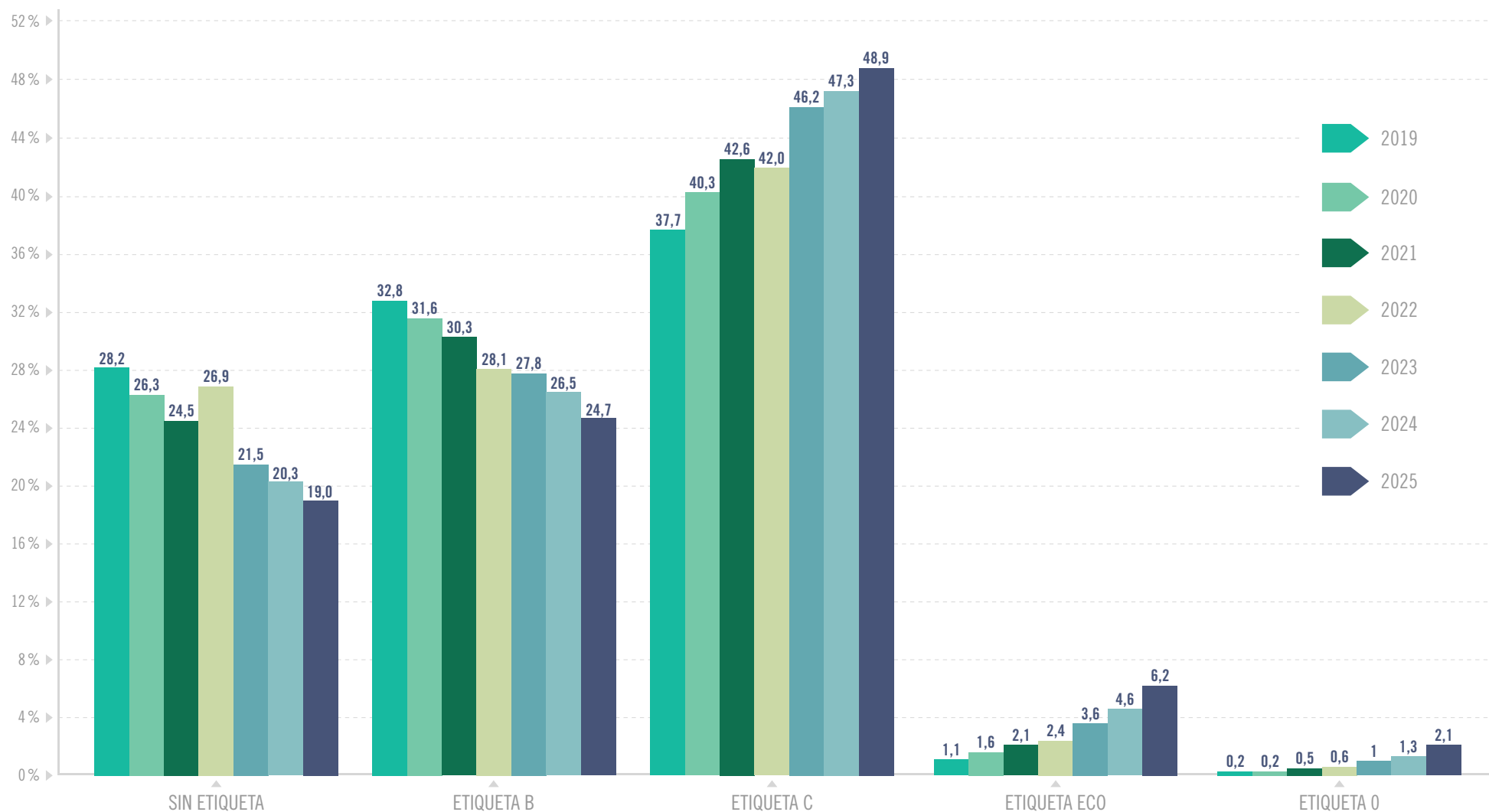


Actualmente Dbus cuenta con una flota de 144 autobuses. 41 autobuses articulados de 18 metros, 92 autobuses de 12 metros y 11 microbuses. 48 autobuses son 100 % eléctricos de 12 metros y 54 híbridos, es decir, el 71 % de la flota de autobuses es impulsada por tecnología híbrida/eléctrica.

En el caso de Lurraldebus, en 2019 disponía de 258 autobuses de los cuales 10 eran híbridos (un 4%). En 2020 se compraron 19 autobuses híbridos más.



DISTRIBUCIÓN DE VEHÍCULOS SEGÚN ETIQUETA MEDIOAMBIENTAL





El distintivo ambiental sirve para clasificar los vehículos en función de su eficiencia energética, teniendo en cuenta su impacto ambiental, y se conceden a los diferentes vehículos (coches, furgonetas y motocicletas) según su año de fabricación y su nivel de emisiones. Son cuatro los distintivos ambientales que, de mayor a menor eficiencia, presentan la siguiente distribución en el censo de vehículos de la ciudad:

Etiqueta O emisiones: identifica a los vehículos más eficientes, como los vehículos eléctricos de batería, los eléctricos de autonomía extendida, eléctricos híbridos enchufables con una autonomía de 40 km o vehículos de pila de combustible. Son 2.481 los vehículos censados en la ciudad con este distintivo, representa un 2,1 % del total, un 61 % más que en 2024, año en el que eran 1.539. La mayoría de estos vehículos son turismos —el 85 %—, aunque también un buen número de motocicletas y ciclomotores —el 10 %—.

Etiqueta ECO: comprende en su mayoría vehículos híbridos, gas o ambos: eléctricos enchufables con autonomía inferior a 40 km, híbridos no enchufables, vehículos propulsados por gas natural y gas o gas licuado del petróleo. Representan un 6,2 % de los vehículos censados en la ciudad, 7.129 vehículos (un incremento del 35 % respecto a 2024), la mayoría de ellos turismos —el 99 %—.

Etiqueta C: se incluyen en esta categoría los vehículos de combustión interna que cumplen con las últimas emisiones de la normativa Euro, además de turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de 2006 y diésel a partir de septiembre de 2015 y vehículos de más de 8 plazas y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2014. Es el distintivo ambiental con mayor número de vehículos censados, el 48,9 %, del total, con 56.581 vehículos, habiéndose incrementado un 3 % respecto a 2024. La gran mayoría de ellos son turismos (64 %) y más de un tercio, motocicletas (34 %). El resto, un 2 % son camiones y autobuses.

Etiqueta B: se incluyen vehículos de combustión interna que si bien no cumplen con las últimas especificaciones de las normas Euro, sí que lo hacen con anteriores, además de turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas desde 2001 y diésel a partir de 2006 y vehículos de más de 8 plazas y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2006. Es el distintivo ambiental con el segundo mayor número de vehículos en el censo, el 24,7 % del total. Son 28.521 vehículos, la mayoría de ellos turismos (82 %) y otro 15 % son motocicletas y ciclomotores. Respecto a 2024, se ha reducido el número de vehículos etiquetados con distintivo B en un 7 %.

Vehículos sin distintivo ambiental: el resto de los vehículos, un 19,0 %, no recibe ningún distintivo por no cumplir los requisitos para ser etiquetados en ninguna de las categorías anteriores. Son 21.948 vehículos de un total de 116.660 registrados en la ciudad. Han descendido en número un 7 % respecto a 2024. La mayoría de los vehículos registrados que no pueden obtener el distintivo ambiental son turismos (57 %), destacando también el número de motocicletas y ciclomotores (33 %).



2.5.

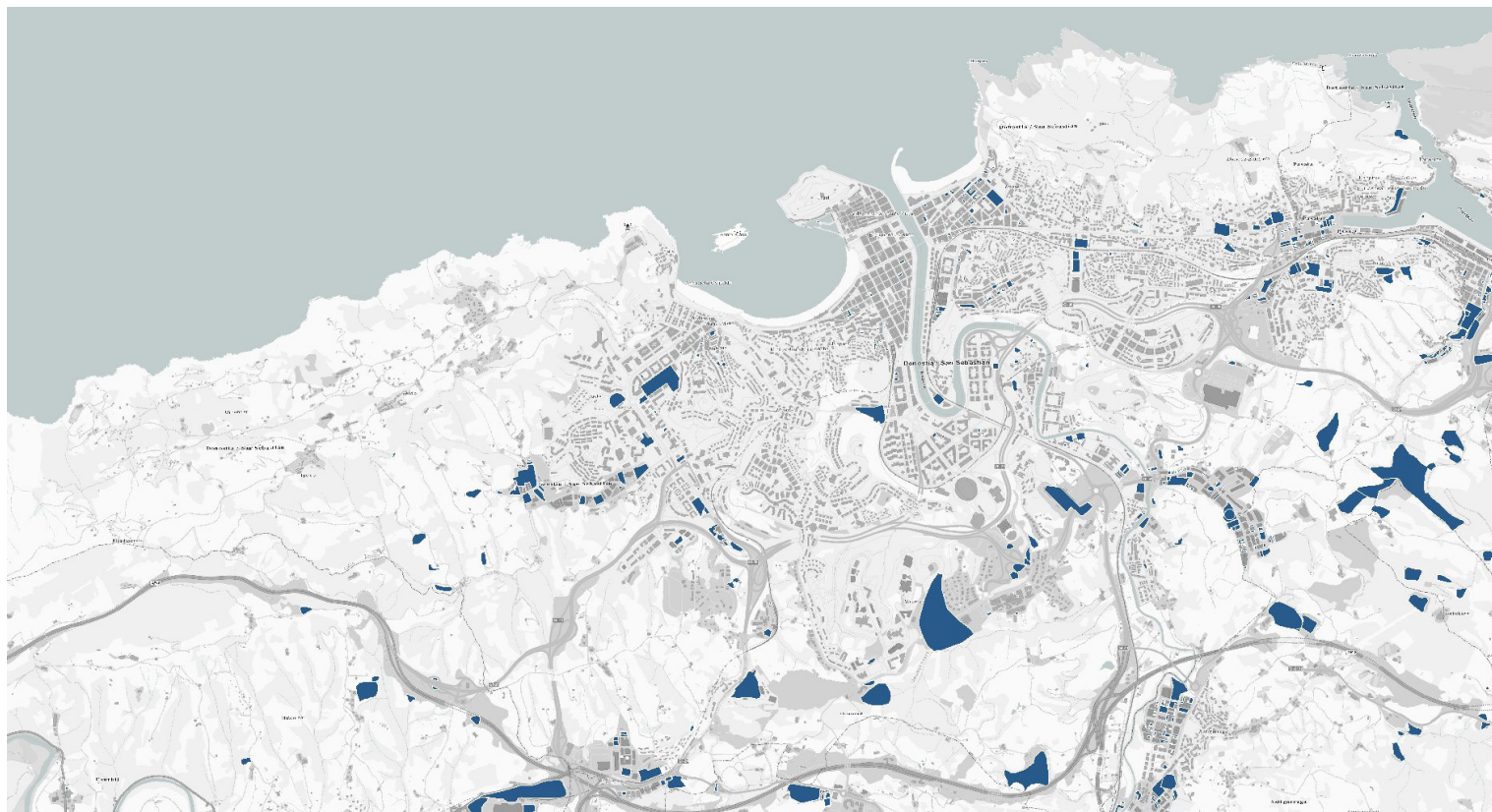
DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

La configuración y distribución de los espacios públicos abiertos son determinantes para satisfacer las necesidades de la ciudadanía, asegurando la calidad de vida. El paisaje urbano y la funcionalidad de la ciudad vienen determinados básicamente por su arquitectura edificatoria y la extensión, distribución y calidad del espacio público. Un espacio público entendido como lugar de convivencia, pertenencia, también de acogida de diferentes usos y actividades, pero también como el espacio que posibilita el desplazamiento de personas y mercancías mediante diferentes medios de transporte, donde actualmente el vehículo privado motorizado ocupa un lugar destacado, tanto en su tránsito como en su aparcamiento. Uno de los objetivos de las políticas de movilidad es liberar espacio público del tráfico para recuperar entornos urbanos de calidad, configurando a su vez redes de movilidad que supongan un menor consumo de recursos y energía y mayor accesibilidad a pie.



VÍAS URBANAS

Fuente: Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de San Sebastián



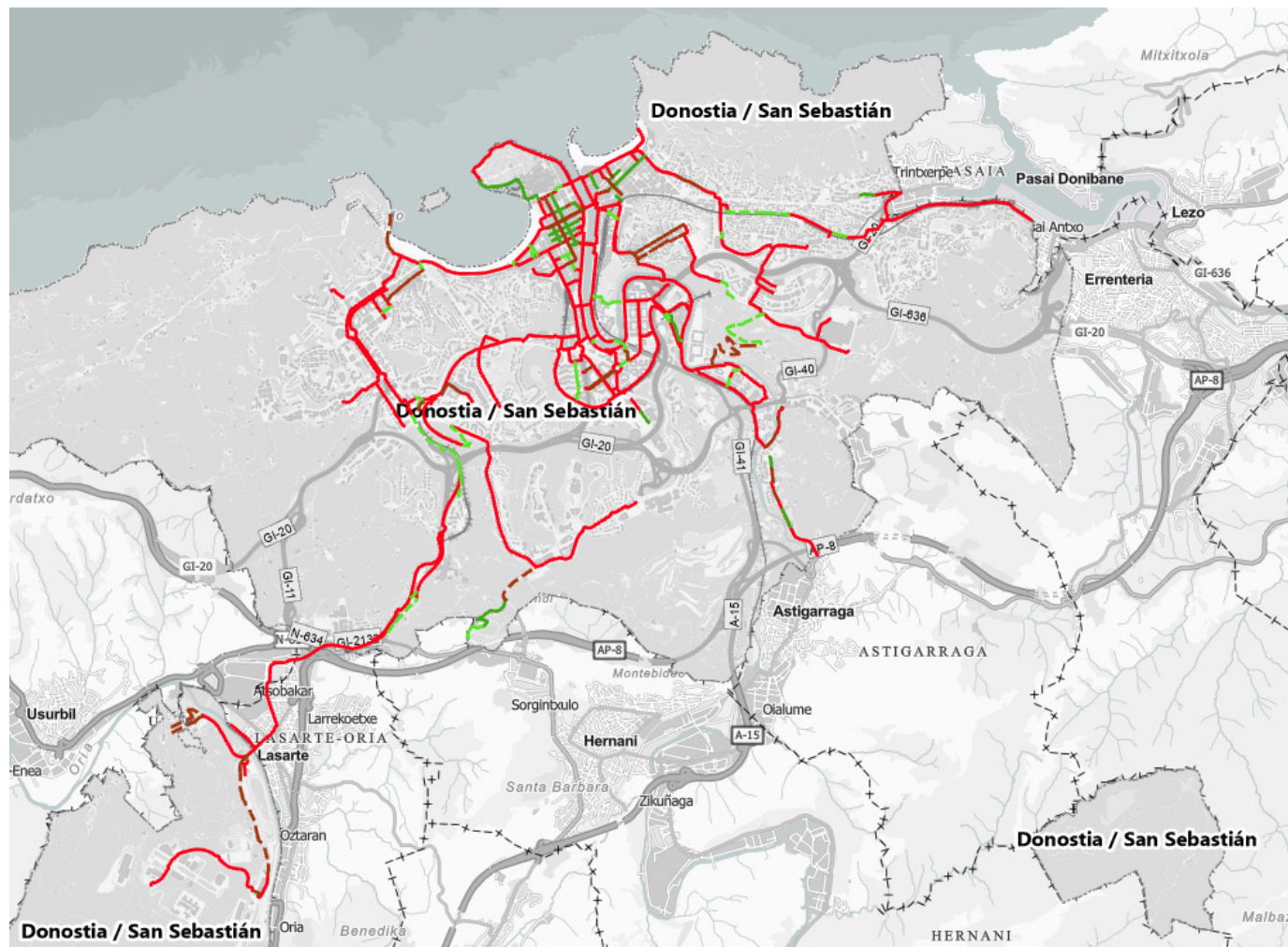
La red de comunicación viaria comprende las infraestructuras de comunicación cualquiera que sea el medio de movilidad que se utilice: caminando, en bicicleta, transporte público, automóvil, etc. Esta superficie ocupa actualmente alrededor de 559,82 ha, el 28,5% de la superficie urbanizada, habiéndose incrementado

en 3,4 porcentuales desde la aprobación del PGOU de 2010. Las infraestructuras de comunicación ferroviaria, incluidas las vías férreas y los elementos como estaciones y apeaderos, ocupan el 1,2% de la superficie municipal.



RED CICLISTA: TÉRMINO MUNICIPAL

Fuente: Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián; Observatorio de la Bicicleta

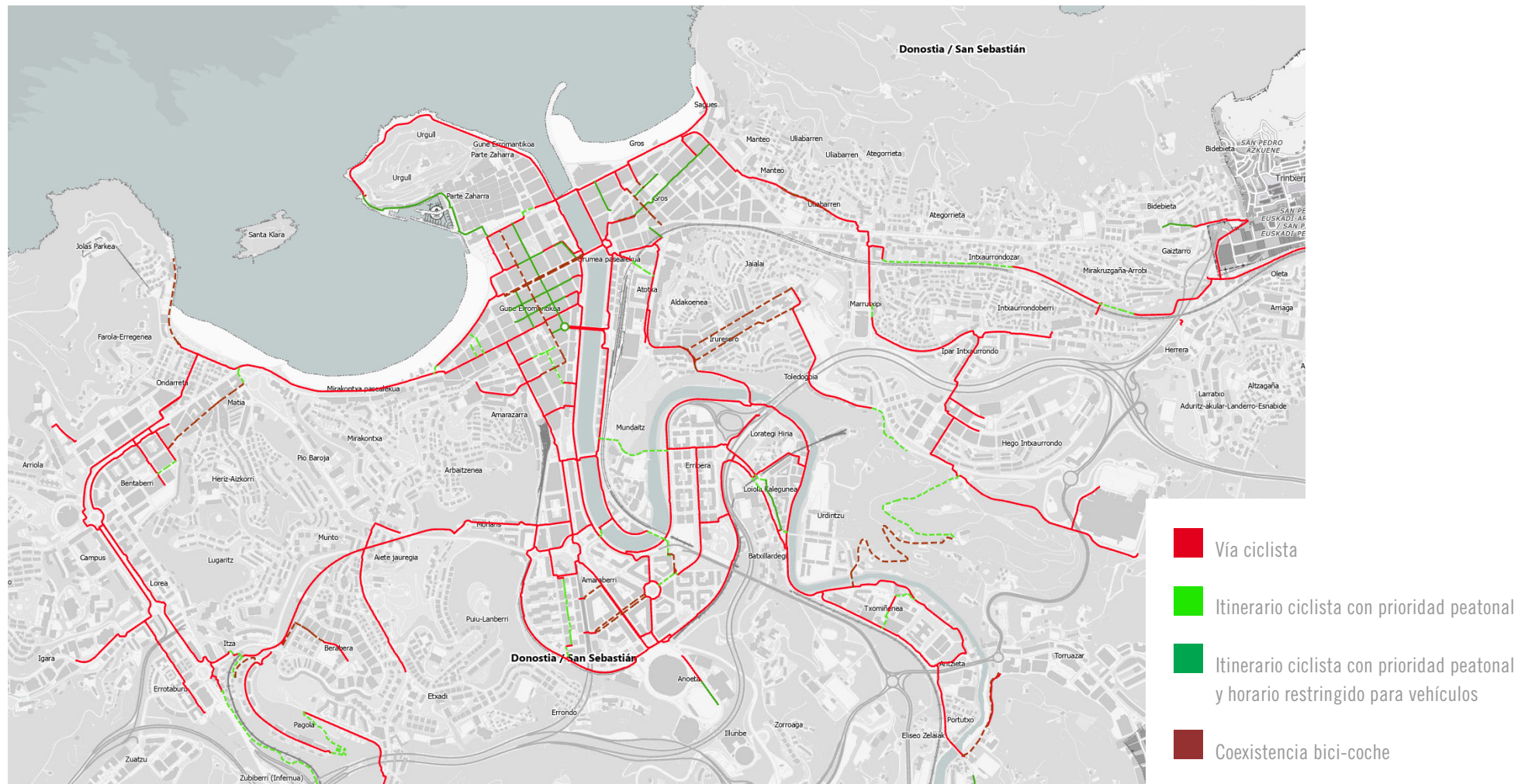


- Vía ciclista
- Itinerario ciclista con prioridad peatonal
- Itinerario ciclista con prioridad peatonal y horario restringido para vehículos
- Coexistencia bici-coche



RED CICLISTA: ZONA CENTRO

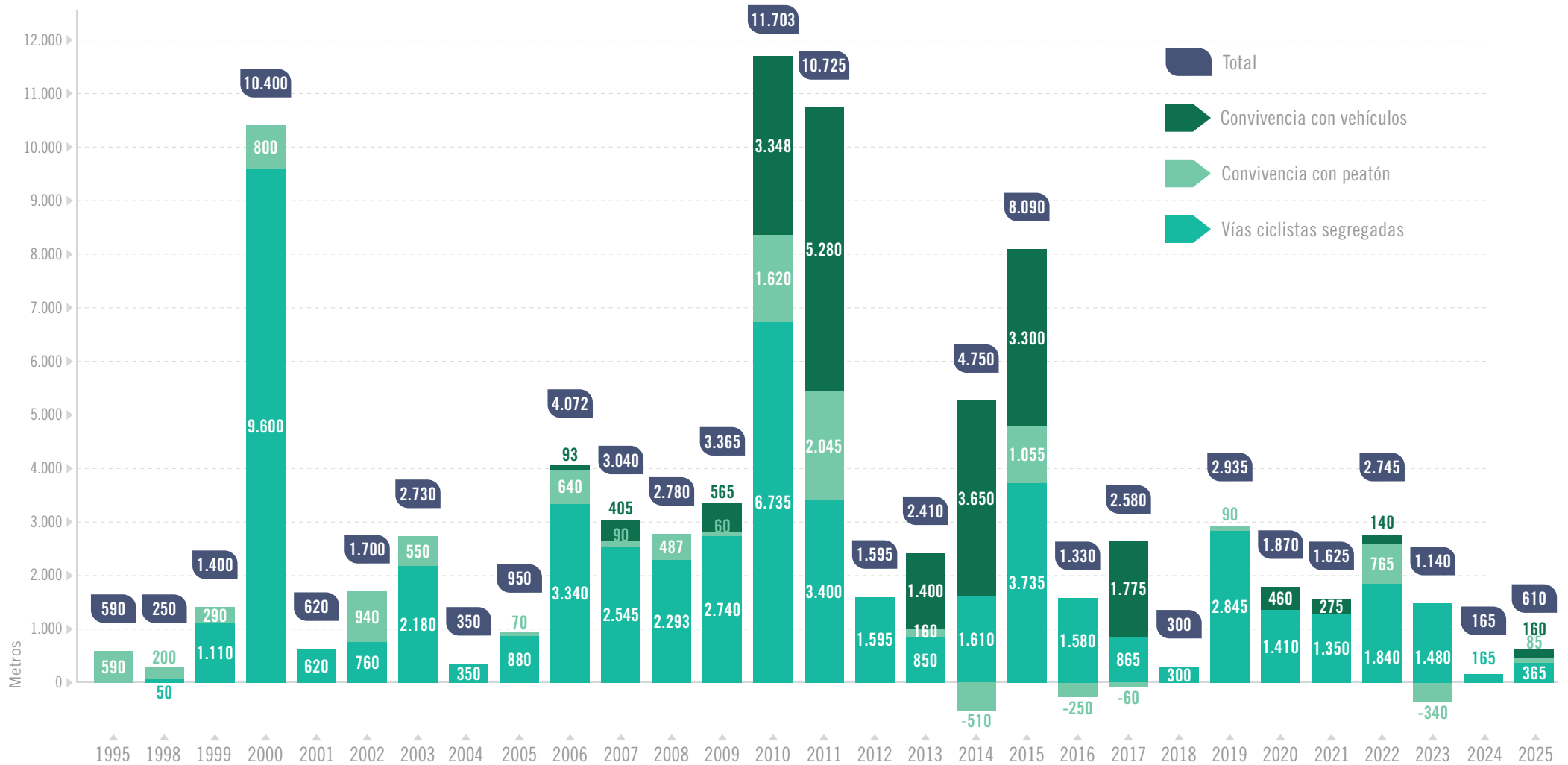
Fuente: Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián; Observatorio de la Bicicleta





TIPOLOGÍA DE LA RED CICLISTA

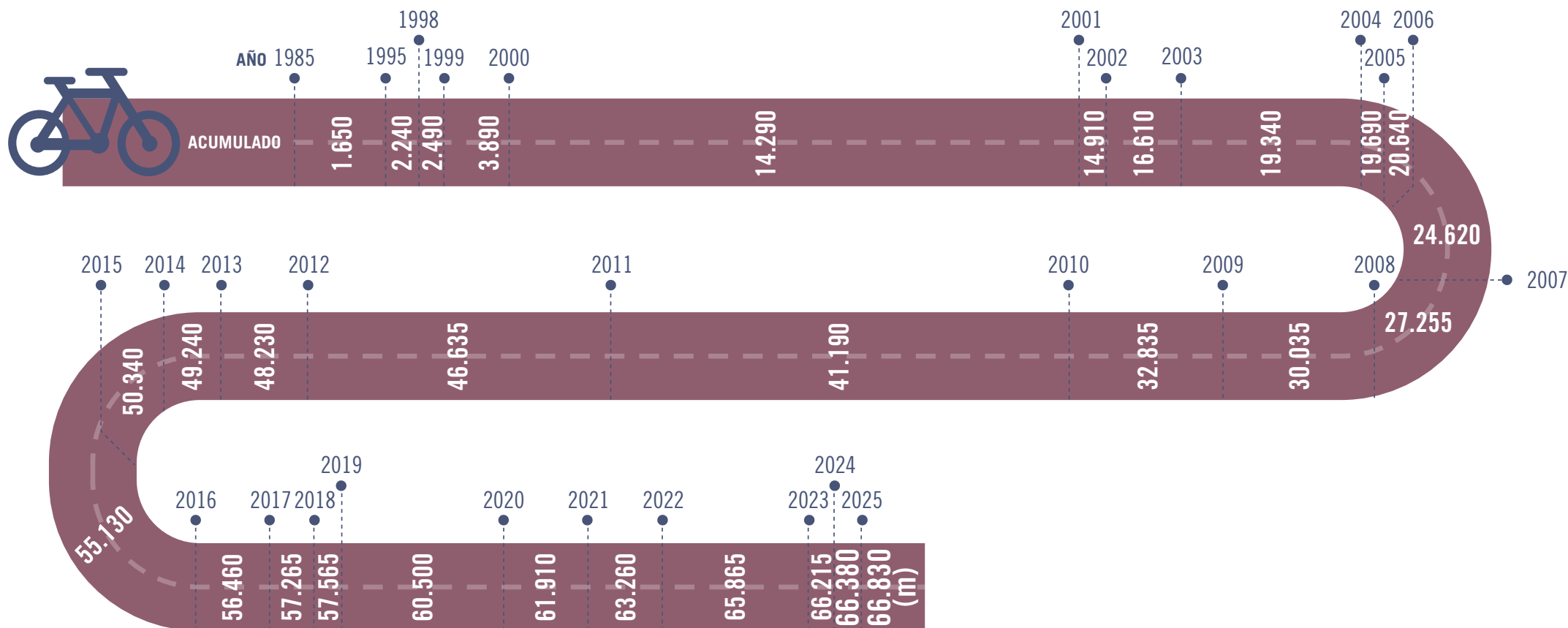
Fuente: Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián; Observatorio de la Bicicleta





LONGITUD DE LA RED CICLISTA: VÍAS CICLISTAS SEGREGADAS DEL TRÁFICO MOTORIZADO

Fuente: Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián; Observatorio de la Bicicleta





Durante 2025 se han ejecutado 815 metros en la red ciclista de la ciudad: 570 metros de conexión ciclista segregada, 85 metros de coexistencia con peatón y 160 metros de coexistencia con vehículos motorizados en el eje de la Calle Easo. En algunos de los tramos que se han ejecutado, ya existían conexiones ciclistas, habiéndose mejorado sus características y mejorando las condiciones peatonales: se han eliminado 205 metros de infraestructura ciclista acondicionada en su momento en aceras. Así, durante 2025, se han incorporado 610 metros más de vial acondicionado para la circulación en bicicleta.

Tomando como referencia los 66.830 metros de viales ciclistas segregados del tráfico motorizado, el 87 % son infraestructuras ciclistas de uso exclusivo para patines y bicicletas, mientras que el 13 % restante son tramos de circulación en coexistencia con quienes caminan.