

TOKI ADMINISTRAZIOA

3

ADMINISTRACIÓN LOCAL

DONOSTIAKO UDALA

Donostian norbanako mugikortasun gailuetan eta ibilgailuetan ibiltzeko eta haiek aparkatzeko baldintzak.

Donostiako Udal Gobernu Batzardeak 2018ko abenduaren 26an egindako batzaraldian, ondoko erabaki hau hartu zuen:

2006ko urtarrilaren 31n, oinezkoen eta ibilgailuen zirkulazioari buruzko ordenantza behin betiko onartzea erabaki zuen Udalbatzak, eta Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu zuten 2006ko otsailaren 15ean.

Ordenantza horretako bigarren xedapen gehigarrian xedatu bezala, Gobernu Batzarraren ebazpenaren bidez ezarriko dira hiriko zirkulaziora sartuko diren ibilgailu berriak zirkulatu eta aparkatzeko baldintzak. Era berean, xedapenak berak adierazten du, halaber, ibilgailu berriak ezarri direla egiaztatu eta hiriko trafikoa egonkorra direla egiaztatu ondoren, zirkulazioari eta oinezkoen buruzko ordenantza berria aldatzeari ekingo diotela.

2018ko azaroaren 21eko txosten teknikoak ezarritakoaren arabera, azken hilabeteetan, mota askotako hainbat mugikortasun pertsonaleko aparatu (motorrik gabeko patineteak, bakarka mugitzeko patin eta monopatinak) eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailu (bakarka mugitzeko motor elektrikodun aparailu sorta berri bat). Abiadura mugarik gabe ibiltzen dira kale eta eta oinezkoentzako espazio mota guztietatik, arriskua eragiten dietela oinezkoen, espaloietan, zein bestelako ibilgailuei, gainerrakoa bideetan.

Era horretan, eta mota horretako ibilgailuak gero eta gehiago erabiliko direlakoan, eta horrelakoak arautzeko Estatuko nahiz Europako araudi baten faltan, zuzendaritzako atal teknikoak erabilera baldintza batzuk prestatu ditu, horiek erabiltzea eta aparkatzea arautzeko asmoz.

Lege esparruari dagokionez, Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legeak (TAOL) 25.2.g artikuluan ezartzen du udalerriak eskumena duela ibilgailuak aparkatzearen eta mugitzearen gainean.

Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legeak 17.1.4 artikuluan ezartzen duenez, udalerriek eskumenak gauzatu ahal izango dituzte udaltzaingoa antolatu eta kudeatzeko, trafikoa antolatzeko, bide segurtasunean, ibilgailuak aparkatzeko eta herritarren segurtasunean laguntzeko.

Horiek horrela direla, hauek dira Gobernu Batzarrari proposatutako

ERABAKIAK

Lehena. Ezartzea motordun eta motorrik gabeko banako ibilgailuak Donostian zirkulatzeko eta aparkatzeko baldintzak, proposamen honi erantsiak.

Erabaki hau behin betikoa da eta amaiera ematen dio administrazio bideari. Nahi izanez gero, administrazioarekiko auzi

AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN

Condiciones de circulación y estacionamiento de los aparatos de movilidad personal y los vehículos de movilidad personal en la ciudad de San Sebastián.

La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de San Sebastián, en sesión de 26 de diciembre de 2018, adoptó el siguiente Acuerdo:

Con fecha 31 de enero de 2006 el Ayuntamiento Pleno acordó la aprobación definitiva de la Ordenanza de circulación de peatones y vehículos que se publicó en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa el 15 de febrero de 2006.

En dicha ordenanza, en su disposición adicional segunda prevé que por resolución de la Junta de Gobierno Local se establecerán las condiciones en que podrán circular y estacionar los nuevos vehículos que vayan incorporándose a la circulación de la ciudad. Asimismo, la propia disposición señala, también, que una vez constatada la implantación de los nuevos vehículos y su incorporación estable al tráfico de la ciudad se promoverá una modificación de la nueva ordenanza de circulación y peatones.

Según establece el informe técnico de fecha de 21 de noviembre de 2018, en los últimos meses se ha constatado en calle una amplia variedad y una gran cantidad de Aparatos de Movilidad Personal (patinetes sin motor, patines y monopatinos destinados a la movilidad individual) y Vehículos de Movilidad Personal (Conjunto de nuevos aparatos motorizados eléctricos destinados a la movilidad individual) que circulan por todo tipo de vías y espacios peatonales sin limitación de velocidad, con el riesgo que ello conlleva tanto para peatones en aceras como para otro tipo de vehículos en otras vías.

De esta manera, y en previsión de que la utilización este tipo de vehículos vaya aumentando, y a falta de una normativa tanto estatal como europea que regule el uso de los mismos, se ha elaborado por parte de la sección técnica del departamento unas condiciones de uso, con el objetivo de regular la utilización y el aparcamiento de los mismos.

En cuanto al marco legal se refiere, la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del Régimen Local (LBRL) en su artículo 25.2.g establece la competencia del municipio para el estacionamiento de vehículos y movilidad.

La Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi en su artículo 17.1.4. establece que los municipios podrán ejercer competencias en la ordenación y gestión de la policía local, ordenación del tráfico, seguridad vial, estacionamiento de vehículos y colaboración en la seguridad ciudadana.

A la vista de lo que antecede se propone a la JGL la adopción de los siguientes:

ACUERDOS

Primero. Establecer las condiciones de circulación y estacionamiento en San Sebastián de los Vehículos de Movilidad Personal motorizados y no motorizados que se anexa a la presente propuesta.

Este acuerdo es definitivo y pone fin a la vía administrativa. Las personas interesadas podrán interponer directamente contra

errekurtsoa aurkezte interesdunek Donostiako Administrazioarekiko Auzien epaitegian, bi hilabeteko epean, erabaki hau argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera.

Hala ere, interesdun partikularrek aukera dute horren aurretik berraztertzeo hautazko errekurtsoa aurkezteko Gobernu Batzordeari, hilabeteko epean, argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera. Hori eginez gero, ezingo da administrazioarekiko auzi errekurtsorik aurkeztu harik eta berraztertzeoaren berariazko ebazpena eman edo ustezko ezespina gertatu arte. Dena dela, egoki irizitako beste edozein errekurtso aurkez daiteke.

Donostia, 2019ko urtarrilaren 2a.—Jone Argoitia Alkorta, Mugikortasuneko zuzendaria. (24)

ERANSKINA

Donostian norbanako mugikortasun gailuetan eta ibilgailuetan ibiltzeko eta haiek aparkatzeko baldintzak.

ZIOEN AZALPENEA

Azkeneko urte hauetan, eta bereziki azkeneko hilabete hauetan, era askotako ibilgailu motordunak hasi dira ibiltzen gure hirietan, pertsonak alde batetik bestera mugitzeko balio dutenak. Gehien ugartu diren ibilgailuetako batzuk patinete elektrikoak eta monopatin eta monoziklo orekadunak ditugu.

Horiek adierazteko Espainian gehien zabaldu den izena Norbanako Mugikortasun Ibilgailua (NMG) da, baina beste kategoria bat ere jarri beharra dagoela iruditzen zaigu, motorrik ez duten gailuak izendatzeko: Norbanako Mugikortasun Gailua (NMG).

Bestalde, pentsatzen dugu hemendik aurrera ere zabaldu egingo dela fenomeno berri hau. Ez dago garbi jakiterik, ordea, zer era eta ezaugarri, eta zer estimazio, izango duten bihar edo etzi gailu eta ibilgailu berri hauek. Mugitzeko aukera berri hauek hutsune bat aprobetxatzen dute: joan-etorri motxak egiteko uzten duena oraingo mugikortasun sistemak, aurreneko/azkeneko milia esaten dioten tartea egiteko hori.

Dena dela, arazo batzuk ere badakartza mugikortasun modu berri honek zenbait aldetatik:

– Teknologia aldetik: Teknologia eta aplikazio mordo handia sortu da, eta hemendik aurrera ere sortuko da. Hori zedarritzea oso zaila, eta oraindik eta zailagoa zer joera eta berritasun izango duen.

– Energia aldetik: Motorrik gehien-gehienak elektrikoak dira, baina badira erregai fosilak erabiltzen dituztenak ere.

– Ekonomia aldetik: Badira gailu edo ibilgailu flota batzuk dituzten pertsonak ere. Gune publikoa erabiltzen dute haiek, eta, zuzenean edo zeharka, negozioa egiten dute.

– Mugikortasun aldetik: Hiriguneetan joan-etorri batzuk egiteko balio dute, baina kontua da ea zer dinamika sortuko duten gainerako garraio bideetan.

– Sostengagarritasun aldetik: 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.

– Osasun aldetik: Betiko patineteak mugikortasun aktibo eta osasungarrien sailekoak dira. Norbanako Mugikortasun Ibilgailuak, ordea, ez dira sail horretan sartzen.

– Seguritasun aldetik: 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.

él recurso contencioso-administrativo ante los juzgados de los Contenciosos-Administrativo de San Sebastián, en el plazo de dos meses a partir del día siguiente al de su publicación.

No obstante, las personas interesadas, con carácter previo, podrán interponer recurso potestativo de reposición ante la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de San Sebastián, en el plazo de un mes a partir del día siguiente al de su publicación. En este caso, no se podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que sea resuelto expresamente el de reposición o se haya producido su desestimación presunta. Todo ello sin perjuicio de la interposición de cualquier otro recurso que se estime pertinente.

San Sebastián, a 2 de enero de 2019.—La directora de Movilidad, Jone Argoitia Alkorta. (24)

ANEXO

Condiciones de circulación y estacionamiento de los aparatos de movilidad personal y los vehículos de movilidad personal en la ciudad de San Sebastián.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En los últimos años y, en especial, en los últimos meses, se ha puesto a circular en nuestras ciudades una amplia variedad de nuevos vehículos motorizados destinados a la movilidad individual. Entre los más abundantes destacan los patinetes eléctricos y los monopatinés y monociclos de autoequilibrio.

En España, la denominación que se está extendiendo más es la de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) pero parece oportuno abrir una categoría nueva que reúna aquellos que no son motorizados, bajo la denominación de Aparatos de Movilidad Personal (AMP).

La perspectiva es que este fenómeno se continúe extendiendo, con cierta incertidumbre añadida en cuanto a la tipología, características y aceptación de nuevos aparatos y vehículos en un futuro próximo. Estas nuevas opciones de movilidad aprovechan un hueco en el sistema de la movilidad como alternativa para los desplazamientos cortos o de «primera/última milla».

En ese contexto, la problemática que presenta esta nueva irrupción en la ciudad tiene 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 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 otros usuarios de la vía.

– Gune publikoaren aldetik: 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 publikoaren 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.

Lege esparruaren alderditik, badira nabarmendu beharreko puntu batzuk:

Gai hau arautu gabe egotea Europan: NMletan sartzen den gailu eta ibilgailu batek ere ez du bere araurik; izan ere, ez dituzte ibilgailutzat jotzen eta, beraz, ez daukate zer arauri begiraturik. Orain dela bi urte, lan talde bat eratu zuten Europako Estandarizazio Batzordean, batetik bestera mugitzeko erabiltzen diren gailu hauen segurtasun betebeharrak jartzeko, indarrean diren araudietan jaso gabe daudenak.

Estatuko araudirik ere ez izatea: NMlak ez daude Espainian dagoen araudi sektorialaren babesean. 2016an, 16/V-124 Jarraibidea atera zuen Trafikoko Zuzendaritza Nagusiak Norbanako Mugikortasun Ibilgailuen gainean, Bartzelonako Udalak egin zuenarekin batera. Jarraibide horrek, ordea, ez du arau mailarik, pentsatzen ari diren kategorien artean sartzen ditu karga aldiak, eta horrek berak ere zaildu egiten du araututako eremua.

Hala, goragoko araurik ez denez, udal gobernauk ari dira ibilgailu berri hauek hirietako kaleetan ibiltzeko modua antolatzeari heltzen. Segurtasun handirik ez dago, ordea, eta, beraz, zuhurtziak eskatzen duena da gogoetarako aldi bat izatea aurrena, gailu hauek hiriko kaleetan ibiltzen haste honek zer ekarriko duen pentsatzeko pixka bat.

Donostiako Udalbatzak 2006ko urtarrilaren 31n onartu eta Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN 2006ko otsailaren 15ean (31. zk.) argitaratuz gero indarrean den Oinezkoen eta Ibilgailuen Zirkulaziorako Udal Ordenantzak badu xedapen gehigarri bat mugikortasuna Udalak kudeatzeko bidea ematen duena, eta, hala, Udalak berehala heldu diezaioke gailu eta ibilgailu hauen gaiari, herritarren hobe beharrez jardun eta gune publikoak dituen balioak babestuz, betiere.

«Bigarren xedapen gehigarria:

Zirkulatzen hasten diren ibilgailu mota berriek Donostiako udalerrian zirkulatu eta aparkatzeko bete beharreko baldintzak Gobernu Batzarraren ebazpenez ezarriko dira. Ibilgailu berri horien ezarpena errealitatea denean eta hiriko trafikoan iraunkortasunez parte hartzen dutela egiaztatu eta gero, Oinezko eta Ibilgailuen Zirkulazioa Arautzeko Ordenantza aldatzea sustatuko da».

Horrenbestez, bada, Gobernu Batzarrak badu norbanako mugikortasun ibilgailu berriak zirkulatzen hasteko baldintzak jartzeko aginpidea, Zirkulaziorako Ordenantza aldatzen hasteko bidea izateko gero.

I. KAPITULUA

XEDAPEN OROKORRAK

1. artikulua. Xedea.

1. Dokumentu honen xedea da Donostian Norbanako Mugikortasun Gailuetan (NMG) eta Norbanako Mugikortasun Ibilgailuetan (NMI) ibiltzeko eta haiek aparkatzeko baldintzak arautzea.

2. Arau hauetatik kanpora geratuko dira:

– 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, su atractivo turístico y las redes de itinerarios peatonales y ciclistas existentes, resulta 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.

En cuanto al marco legal es de destacar:

Ausencia de regulación europea: ninguno de los aparatos y vehículos comprendidos en las categorías de los VMP tiene una regulación asociada, ya que no se categorizan como vehículos y, por lo tanto, no se pueden atener a la normativa relativa a ellos. Desde hace dos años, existe un grupo de trabajo en el Comité Europeo de Estandarización para desarrollar los requerimientos de seguridad de los aparatos destinados a la movilidad no cubiertos por las normativas vigentes.

Ausencia de una regulación estatal: los VMP no están cubiertos por la normativa sectorial vigente en España. En 2016 la Dirección General de Tráfico publicó la Instrucción 16/V-124 sobre Vehículos de Movilidad Personal desarrollada en paralelo a la del Ayuntamiento de Barcelona. Esta Instrucción, sin rango normativo, incorpora los ciclos de carga en las categorías en consideración, lo que hace más complejo el ámbito regulado.

A falta de una regulación de rango superior, son los gobiernos locales los que están afrontando la ordenación del despliegue privado y público de estos nuevos vehículos en las calles de las ciudades. Las incertidumbres son considerables, y por consiguiente, es prudente contemplar una fase previa de reflexión sobre el alcance de esta irrupción urbana.

La vigente Ordenanza de Circulación de Vehículos y Peatones del Ayuntamiento de San Sebastián, aprobada por el Pleno del Ayuntamiento el 31 de enero de 2006 (publicada en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa n.º 31 el 15 de febrero de 2006), contiene una disposición adicional que facilita la gestión municipal de la movilidad al permitir afrontar con celeridad, en beneficio de la ciudadanía y salvaguardando los valores del espacio público, la llegada masiva de estos nuevos vehículos y aparatos.

«Disposición adicional segunda:

Por resolución de la Junta de Gobierno Local se establecerán las condiciones en que podrán circular y estacionar en el municipio de San Sebastián los nuevos tipos de vehículos que vayan incorporándose a la circulación. Una vez constatada la implantación de los nuevos vehículos y su incorporación estable al tráfico de la ciudad se promoverá una modificación en la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos».

Por consiguiente, la Junta de Gobierno Local tiene la potestad de establecer las condiciones para que los nuevos vehículos de movilidad personal, se incorporen a la circulación, como paso previo a una futura modificación de la propia Ordenanza de Circulación.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto.

1. Es objeto del presente documento la regulación de las condiciones de circulación y estacionamiento de los Aparatos de Movilidad Personal (AMP) y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en la ciudad de San Sebastián.

2. Quedan excluidos de esta regulación:

a. Ezgaitasun fisikoren bat duten pertsonak erabiltzeko propio diren ibilgailuak. Motor elektrikoa duten aulkietan edo scooterretan ibiltzen diren pertsonak (ezgaitasunen bat dutenak) oinezkotzat hartuko dira. (Ikus Bide Segurtasunaren gaineko Legearen 1.go eranskina).

b. Bi gurpil baino gehiagoko zikloak, motorra dutenak eta ez dutenak. (Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren 16/V-124 Jarraibideko C taldekoak).

2. artikulua. Definizioak.

1. Dokumentu honetarako:

– Norbanako Mugikortasun Gailua (NMG) da: Motorrik gabeko gailua, pertsona bat ibiltzeko modukoa, bideetatik eta gune publikoetatik ibiltzeko prestatua eta ibilgailutzat jo gabe dagoena (patineteak eta monopatinak).

Gailu horiek ez daukate 0,7 m baino gehiago egiterik zabal, eta ezta 1,2 m luze ere.

– Banakoen Mugikortasunerako Ibilgailua (BMI, 1.go taldekoa) da: Motor elektrikoa duen ibilgailua, pertsona bat ibiltzeko modukoa, bideetatik eta gune publikoetatik ibiltzeko prestatua dagoena eta ezaugarri hauek dituena:

* 25 km/h ez pasatzea (ibilgailuaren fitxa teknikoa aintzatzat hartuta).

* 25 kg baino masa handiagoa ez izatea.

* 0,7 m baino zabalagoa ez izatea.

* 1,2 m baino luzeagoa ez izatea.

– Banakoen Mugikortasunerako Ibilgailua (BMI, 2.go taldekoa) da: Motor elektrikoa duen ibilgailua, pertsona bat ibiltzeko modukoa, bideetatik eta gune publikoetatik ibiltzeko prestatua dagoena eta ezaugarri hauek dituena:

* 25 km/h baino abiadura handiagoa hartzea (ibilgailuaren fitxa teknikoa aintzatzat hartuta) eta 25 kg baino masa handiagoa izatea.

* 0,7 m baino gehiago izatea zabal edo 1,2 m baino gehiago luze.

II. KAPITULUA

IBILTZEKO TOKIAK ETA BALDINTZAK

3. artikulua. Baldintza orokorrak.

1. Hirian dabilen edozein NMik, haren informazio teknikoa edo homologazio egiaztagiria ere eraman behar du, udal agintaritzari erakutsi ahal izateko eskatuz gero.

2. Jarduera ekonomikoren bat egiteko erabiltzen diren NMiek (ibilgailu horiek alokatzea eta/edo turismo ibilbide batzuk egitea, esate baterako), errotulu bat izan behardute, enpresaren izena edo enpresaren izen komertziala ondo ezagutzeko moduan, eta baita samur irakurtzeko moduko zenbaki bat ere, ibilgailua identifikatzeko. Horrelakoetan, 4 pertsona eta gida 1 besterik ez dago ibiltzerik taldean (5 pertsona, gehienez ere).

4. artikulua. Espaloietan, parte zaharrea, parkeetan eta oinezkoentzako guneetan ibiltzea.

1. 0 taldeko NMgek eta NMiek ez daukate espaloietan, parte zaharrea, parkeetan eta oinezkoentzako guneetan ibiltzerik.

2. 0 taldeko NMgetan eta 1.go taldeko NMletan parkeetatik pasatzekoan, bizikletan ibiltzeko diren bideetatik ibili behar da, eta horrelako tokietan aurrena oinezkoak direla aintzatzat hartu eta errespetatuz, betiere.

3. Hamabi urte edo gutxiago dituztenek bakarrik daukate libre espaloietan, Parte Zaharrea, parkeetan eta oinezkoentzako guneetan 0 taldeko NMgetan ibiltzea, baina pertsona larri

a. Los vehículos destinados exclusivamente a ser utilizados por personas con discapacidad física. Las personas con discapacidad que transiten con sillas impulsadas a motor eléctrico o scooter eléctrico serán consideradas peatones. (Anexo I Ley Seguridad Vial).

b. Los ciclos de más de dos ruedas con o sin motor. (Grupo C de la Instrucción 16/V-124 de la dirección General de Tráfico).

Artículo 2. Definiciones.

1. A los efectos del presente documento, se entiende por:

– Aparatos de Movilidad Personal (AMP); aparatos sin motor, destinados a la movilidad individual, aptos para circular por las vías y espacios públicos, que no tiene la consideración de vehículo (patines y monopatinos).

La anchura máxima de estos aparatos ha de ser igual o inferior a 0,7 metros y la longitud máxima igual o inferior 1,2 m.

– Vehículos de Movilidad Personal (VMP 1M); vehículos con motor eléctrico, destinados a la movilidad individual, aptos para circular por las vías y espacios públicos, cuyas características son las siguientes:

* La velocidad máxima desarrollada (según ficha técnica del vehículo) ha de ser igual o inferior a 25 km/h.

* La masa máxima ha de ser igual o inferior a 25 kg.

* La anchura máxima ha de ser igual o inferior a 0,7 metros.

* La longitud máxima ha de ser igual o inferior a 1,2 metros.

– Vehículos de Movilidad Personal (VMP 2M); vehículos con motor eléctrico, destinados a la movilidad individual, aptos para circular por las vías y espacios públicos, cuyas características son las siguientes:

* La velocidad máxima desarrollada (según ficha técnica del vehículo) ha de ser superior a 25 km/h o la masa máxima superior a 25 kg.

* La anchura máxima ha de ser superior a 0,7 metros o la longitud máxima superior a 1,2 metros.

CAPÍTULO II

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN

Artículo 3. Condiciones generales.

1. Todos los VMP que circulen por la ciudad deberán portar la información técnica del vehículo o su certificación de homologación, para ser presentada a la Autoridad municipal en caso de ser requerida.

2. Los VMP que se utilicen para el desarrollo de una actividad económica, como el alquiler de estos vehículos y/o la realización de itinerarios turísticos, estarán debidamente rotulados para la identificación del nombre o denominación comercial de la empresa, así como un número fácilmente legible para la identificación del vehículo. Podrán circular como máximo en grupos de 4 personas + 1 guía.

Artículo 4. Circulación por aceras, parte vieja, parques públicos y zonas peatonales.

1. Los AMP 0 y los VMP no podrán circular por las aceras, parte vieja, parques públicos y zonas peatonales.

2. En el interior de los parques públicos, los AMP 0 y VMP 1M podrán circular exclusivamente por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas, respetando siempre la prioridad peatonal.

3. Únicamente las personas menores de hasta doce (12) años podrán circular por las aceras, parte vieja, parques públicos y zonas peatonales en AMP 0, siempre que se encuentren

bat haien kargu baldin bada, eta oinezkoen abiaduran eta haiei endredorik egin gabe, betiere.

5. artikulua. Bizikleta bideetan ibiltzea.

Gainerako trafikotik eta oinezkoentzako guneetatik fisikoki bereizita diren bizikleta bideetan libre izango da 0 taldeko NMGetan eta 1.go taldeko NGletan ibiltzea. Horrelako tokietan, egokiena 15 km/h ez pasatzea da; baina, edozein moduz ere, inolaz ere ez dago 20 km/h baino azkarrago ibiltzerik.

6. artikulua. Oinezkoek lehentasuna duten tokietan markatutako bizikleta ibilbideetan/oinezkoen guneetan (bitarikoetan) ibiltzea.

Oinezkoek lehentasuna duten tokietan markatutako bizikleta ibilbideetan/oinezkoen guneetan (bitarikoetan) 0 taldeko NMGetan eta 1.go taldeko NGletan ibiltzeko, baldintza hauek errespetatu behar dira:

- Han diren seinaleek agintzen dutena betetzea.
- Oinezkoei pasatzen uztea aurrena.
- 10 km/h ez pasatzea inoiz, eta zenbat oinezko dabilen kontuan hartu, haren erara egokitu eta geldiago ere ibiltzea, hala ibili behar bada.
- Metro bat, behintzat, uztea pertsona baten ondotik pasatzekoan edo harekin gurutzatzekoan.
- Jende asko dabilela eta metro 1 utzi gabe pasatzerik ez dagoenean, dena delako gailutik edo ibilgailutik jaitsi eta oinez segitu behar du, derrigor, han doanak.
- Maniobra axolagabe edo beldurgarririk ez egitea, oinezkoen segurtasunari erasateko modukorik.

7. artikulua. Galtzadatik ibiltzea.

1. 0 taldeko NMGetan ez dago galtzadan ibiltzerik inolaz ere.
2. NMGetan galtzadan joateko, eskuineko erretik joan behar da. Horrelakoetan libre da eskuineko errearen erditik joatea.
3. 30 km/h pasatzerik ez dagoen kaleetan eta zirkulazio erre bat bakarrik daukatenetan bestetan ez dago ibiltzerik 1.go taldeko NGletan galtzadatik, garraio publikoarentzat gordetako erreiak aparte utzita, betiere.
4. 2. taldeko NGlek libre dute galtzadatik ibiltzea, salbu eta Loiolako Erriberako pasealekuan, Bizkaia pasealekuan, Federico García Lorca pasealekuan, Karlos I.aren hiribidean, Zumalakarregi hiribidean eta Tolosa hiribidean. Horietan ez daukate ibiltzerik. Libre izango dute ezkerreko erreetik joatea bidearen ezaugarriak direla-eta eskuineko erreetik joan ezin dutenean edo ezkerretara jo beharra daukatenean.
5. 2. taldeko NGlek ez daukate 30 km/h pasatzerik.
6. NGlek ez daukate garraio publikoak edo autobusak ibiltzeko erreetan ibiltzerik.
7. Derrigorra da Udalaren zirkulazio ordenantzan jarritako zirkulazio arau orokorrak errespetatzea, eta baita trafiko, motor-dun ibilgailu eta bide segurtasun arloan indarrean diren gainerrako arau eta legeetan agindutakoak ere.

III. KAPITULUA

APARKATZEKO BALDINTZAK

8. artikulua. Aparkatzeko baldintzak.

1. 0 taldeko NMGetan eta 1.go taldeko NGletan ez dago ez espaloietan, ez eta bizikletak uzteko barretan ere uzterik, baldin eta haiek uzteko berariaz gorde eta adierazitako toki edo barra

al cargo de una persona mayor de edad. Los/as menores deberán circular al mismo paso que los peatones y sin causar molestias a éstos.

Artículo 5. Circulación por Vías Ciclistas.

Las vías ciclistas segregadas físicamente del resto del tráfico y de las zonas destinadas a peatones podrán ser utilizadas por personas en AMP 0 o VMP 1M. La velocidad recomendada no excederá de quince (15) km/h, y en ningún caso podrán superarse los veinte (20) km/h.

Artículo 6. Circulación por Itinerarios ciclistas señalizados en zonas de prioridad peatonal/zona peatonal (coexistencia).

En los itinerarios ciclistas señalizados en zonas de prioridad peatonal/zonas peatonales (coexistencia) podrán circular los AMP 0 y los VMP 1M siempre que:

- Respeten la señalización existente.
- Respeten la preferencia de paso de los peatones.
- La velocidad máxima sea de 10 km/h, adecuándola en todo caso a la mayor o menor presencia de peatones.
- Deberán mantener una distancia de seguridad de 1 metro al rebasar o cruzarse con un peatón.
- Cuando la aglomeración peatonal impida rebasarlos sin dejar una distancia de al menos 1 metro, el conductor tiene la obligación de descender y continuar andando con él en la mano.
- No realicen maniobra, negligente o temeraria, que pueda afectar a la seguridad de los peatones.

Artículo 7. Circulación por Calzada.

1. Los AMP 0 no podrán circular en ningún caso por la calzada.
2. Los VMP, cuando circulen por la calzada, circularán por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central del mismo.
3. Los VMP 1M solo podrán circular por la calzada en las calles con limitación de velocidad a 30 km/h y por las calles de un único carril de circulación, sin tener en cuenta los carriles reservados al transporte público.
4. Los VMP 2M únicamente podrán circular por la calzada, 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. Podrán circular por el carril izquierdo, cuando las características de la vía no permitan efectuarlo por el carril de la derecha, o por tener que girar a la izquierda.
5. El límite de velocidad de los VMP 2M será de 30 km/h.
6. Se prohíbe la circulación de VMP por los carriles reservados al transporte público o carriles bus.
7. Se deberán respetar en todo momento las normas generales de circulación establecidas en la Ordenanza Municipal vigente, así como la demás normativa y legislación vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

CAPÍTULO III

CONDICIONES DE ESTACIONAMIENTO

Artículo 8. Condiciones de estacionamiento.

1. Los AMP 0 y los VMP 1M no podrán estacionar en acera o barras destinadas a aparcamiento de bicicletas, a menos que exista una reserva de espacio o barras de aparcamiento de bicicle-

batzuk ez badaude, aparkatzeko arauzko seinale batzuekin (patinetea uzteko inskripzio edo ikurren bat, besteak beste).

2. 2. taldeko Norbanako Mugikortasun Ibilgailuak ziklotorren parekoak izango dira aparkatze aldetik, eta, beraz, ez dago espaloietan eta bizikletak uzteko barretan uzterik. Motoak eta ziklotorrak uzteko adierazitako tokietan bestetan ez dago uzterik 2. taldeko NMIak. Horrelako ibilgailuak uzteko gordetako tokirik ez badago, autoak aparkatzeko markatuta dauden zerrendetan utzi behar dira, zirkulazio erreian sartu gabe eta ahalik eta toki gutxien hartuz, betiere. Merkataritzarako TAO den lekuan eta Egoiliarrentzako gunean ez dago uzterik.

Era berean, ez dago irisgarritasun araudiak agintzen duena urratzeko moduan uzterik ere, ez eta gainerako erabiltzaileen-tzako arriskua jartzeko moduan, gune publikoa erabiltzeko enbarazu egiteko eran edota denek erabiltzeko edo zerbitzu nahiz larrialdietako ondasunen bat hondatzeko maneran ere.

3. Estazio finko bat izan gabe alokairurako erabiltzen diren NMIak bide eta gune publikoan aparkatzeko, Udalaren lizentzia izan behar da, Udalaren jabari publikoari probetxu berezi bat ateratzen dion jarduera da hori eta.

IV. KAPITULUA

NMG ETA NMIETAN IBILTZEKO BESTE BALDINTZA BATZUK

9. artikulua. Txirrina.

1. 1. eta 2. taldeetako NMGez txirrina izan behar dute.

2. 0 taldeko NMGez ez daukate txirrinik edo abisatzeko beste soinu sistemarik izan beharrik.

10. artikulua. Frenatzeko sistema.

1. eta 2. taldeetako NMGez frenatzeko sistemaren bat izan behar dute aurreko gurpilean eta atzekoan.

11. artikulua. Argiak eta arropa islatzaileak.

1. 1. eta 2. taldeetako NMGetan ibiltzeko atzeko eta aurreko argiak piztuta ibili behar da, gauean edo gutxi ikusten denean haietan ibiltzeko.

2. 2. taldeko NMGean doanak jantzi islatzailearen bat jantzita joan behar du, bidean dabiltzan beste gidari eta erabiltzaileek hura ikusteko modua izateko, gauean edo gutxi ikusten denean.

V. KAPITULUA

NMGETAN ETA NMIETAN IBILTZEKO SEGURTASUN ETA ERANTZUKIZUN BALDINTZA BATZUK

12. artikulua. Adina.

1. Ez dago gehienez izan beharreko adinik 0 taldeko NMG erabili ahal izateko.

2. 1.go taldeko NMI gidatzeko 16 urte baino gehiago izan behar dira.

3. 2.go taldeko NMI gidatzeko 18 urte baino gehiago izan behar dira.

13. artikulua. Kaskoa.

1. Bigarren taldeko NMIn ibiltzeko homologatutako kasko bat jantzita ibili behar da.

2. 0 taldeko NMGetan eta 1.go taldeko NMletan ibiltzeko ez dago ezeren kaskorik jantzita ibili beharrik.

tas dedicadas y señalizadas específicamente para ello, con la señalización reglamentaria de estacionamiento, que incluya una inscripción o un símbolo que represente en este caso, un patinete.

2. Los VMP 2M se asimilarán en lo referente al estacionamiento a los ciclomotores y por tanto no podrán estacionar en las aceras ni en las barras destinadas a aparcamiento de bicicletas. Únicamente podrán estacionar en los espacios específicamente señalizados para motocicletas y ciclomotores. En caso de que no existieran zonas reservadas a su estacionamiento, estos vehículos estacionarán en las bandas de aparcamiento señalizadas, perpendicularmente al bordillo, sin invadir carril de circulación y ocupando el menor espacio de aparcamiento posible, excepto en zonas de OTA Comercial y zona de Residentes.

En cualquier caso, el estacionamiento debe ubicarse de forma que no se infrinja la normativa de accesibilidad, no suponga ningún riesgo para el resto de los usuarios, no obstaculice el uso del espacio público, ni se dañe ningún bien de uso común o destinado a servicios o emergencias.

3. El estacionamiento de los VMP privados destinados a arrendamiento en las vías y espacios públicos sin base fija, al constituir un aprovechamiento especial del dominio público municipal, quedan sometidos a la previa obtención de la correspondiente autorización municipal.

CAPÍTULO IV

ASPECTOS COMPLEMENTARIOS PARA LA CIRCULACIÓN DE LOS AMP Y VMP

Artículo 9. Timbre.

1. Los VMP 1M y los VMP 2M deberán estar dotados de un timbre.

2. No es obligatorio que los AMP 0 dispongan de timbre o de algún sistema acústico de aviso.

Artículo 10. Sistema de frenado.

Los VMP 1M y los VMP 2M deberán estar dotados de un sistema de frenado en las ruedas delanteras y traseras.

Artículo 11. Luces y prendas reflectantes.

1. Los VMP 1M y VMP 2M deberán circular con las luces de posición delanteras y traseras encendidas en condiciones nocturnas o de baja visibilidad.

2. Las personas conductoras de los VMP 2M deberán llevar colocada alguna prenda reflectante, que permita a las demás conductoras y usuarias de la vía distinguir las condiciones nocturnas o de baja visibilidad.

CAPÍTULO V

ASPECTOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD Y LA RESPONSABILIDAD EN EL USO DE AMP Y VMP

Artículo 12. Edad.

1. No se establece edad máxima alguna para utilizar los AMP 0.

2. La edad mínima para conducir un VMP 1M será de 16 años.

3. La edad mínima para conducir un VMP 2M será de 18 años.

Artículo 13. Casco.

1. Para la circulación de los VMP 2M es obligatoria la protección preventiva de un casco homologado.

2. Para conducir los AMP 0 y VMP 1M no resulta obligatorio la utilización de casco alguno.

14. artikulua. Zirkulatzeko edo gidatzeko baimen edo lizentzia.

0 taldeko NMGetan eta 1. eta 2. taldeko NMletan ibiltzeko ez dago administrazioaren baimenik izan beharrik.

15. artikulua. Asegurua.

1. 0 taldeko NMGetan eta 1. eta 2. taldeko NMletan ibiltzeko ez dago asegururik izan beharrik derrigor.

2. Dena dela, horrelako ibilgailu edo gailuren bat duenak edo han ibiltzen denak badu aseguru bat hartzeko bidea, aseguruen lege orokorrak jarritako baldintzetan.

Azkeneko xedapena.

Dokumentu honetan jarritako zirkulazio, aparkatze eta gainerako baldintzak eta alderdiak dokumentu hau Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera izango dira indarrean.

Artículo 14. Permiso o licencia de circulación y conducción.

Los AMP 0, los VMP 1M y los VMP 2M no requieren de autorización administrativa para circular.

Artículo 15. Aseguramiento.

1. Los AMP 0, los VMP 1M y los VMP 2M no deben ser objeto de aseguramiento obligatorio.

2. No obstante lo anterior, la persona usuaria o propietaria podrá voluntariamente contratar un seguro en los términos establecidos en la legislación general de seguros.

Disposición final.

Las condiciones de circulación y estacionamiento y demás aspectos regulados y previstos en el presente documento entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el BOLETÍN Oficial de Gipuzkoa.