



**Gipuzkoako Foru Aldundia**

Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua  
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio

**INFORME DE EVALUACIÓN DE 2018**  
**Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa**

San Sebastián, 10 de mayo de 2019

Edorta Bergua  
(Técnico Superior de Planificación y Promoción de Vías Ciclistas)



## ÍNDICE

1.	Presentación.....	3
2.	Evaluación de las acciones previstas en el Plan de Gestión 2018 .....	5
3.	Sistema de indicadores de evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa .....	17
4.	Balance general .....	36



## **1. PRESENTACIÓN**

La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2014-2022, aprobada el 24 de marzo de 2015 por el pleno del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, es el instrumento que orienta la política y líneas de actuación sobre movilidad ciclista de esta Diputación Foral para ese periodo.

De cara a su materialización, esta Estrategia prevé la elaboración anual de un Plan de Gestión que recoja el conjunto de programas de actuación a desplegar a lo largo del año.

Asimismo, establece como mecanismo para evaluar sus resultados la redacción de un informe a partir de los resultados del sistema de indicadores de cumplimiento de los objetivos establecidos en la Estrategia, así como del grado de ejecución de las acciones previstas en el correspondiente Plan de Gestión anual.

El Plan de Gestión correspondiente a 2018 se articuló en base al presupuesto aprobado para ese ejercicio por las Juntas Generales de Gipuzkoa para el área de movilidad ciclista del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio, que ascendía a 5.203.580 €. No están incluidas en esta cantidad, pues, las que otros departamentos de esta Diputación Foral puedan dedicar a este mismo ámbito, ni las destinadas por el Departamento de Infraestructuras Viarias a la conservación de la red foral de vías ciclistas y a las actuaciones de calmado del tráfico en zonas urbanas, ni tampoco el coste del personal vinculado a estas labores.

Del mismo modo, cabe destacar que parte de las inversiones de construcción son objeto de subvención por parte de la Comisión Europea, a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), ayudas que no incrementan este presupuesto sino que financian actuaciones ya realizadas.



Así pues, se redacta este informe de evaluación, cuarto desde la entrada en vigor en 2015 de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, a fin de cumplir con el compromiso adquirido por esta Diputación. Este documento deberá remitirse al Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa para que lo analice y emita su dictamen<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> El Reglamento del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, en su artículo 4 establece que su ámbito de actuación queda circunscrito a la elaboración, desarrollo y evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.



## **2. EVALUACIÓN DE LAS ACCIONES PREVISTAS EN EL PLAN DE GESTIÓN 2018**

A continuación se presentan las distintas acciones integrantes del Plan de Gestión 2018 de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, incluyendo la valoración que se realiza de cada una de ellas, en función del grado de ejecución alcanzado.

Esta información se presenta estructurada conforme a los 11 ejes estratégicos<sup>2</sup> y a los programas de trabajo que la Estrategia de la Bicicleta prevé desplegar en cada uno de esos ejes. De ese modo, se posibilita analizar la evolución anual de cada eje, y ponerla en relación con los resultados obtenidos en años anteriores para así examinar su progresión.

Hay que advertir que todos los datos económicos que se presentan a continuación llevan incluido el IVA.

---

<sup>2</sup> Los programas aquí seleccionados siguen la numeración empleada en la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa a fin de facilitar su identificación y comparación con los informes publicados en años anteriores. Este hecho provoca que en algunos casos se produzcan saltos en la numeración al no haberse ejecutado simultáneamente el conjunto de la programación prevista para los ocho años de vigencia de la Estrategia.



**1ª ÁREA: Infraestructuras y servicios**

**2.1. Infraestructuras y servicios**

**1. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios municipales**

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
1.1 Programa de creación de infraestructuras y servicios municipales	Convocatoria de ayudas a ayuntamientos para la redacción de proyectos de construcción, o ejecución de proyectos de construcción, reforma y mejora de vías ciclistas-peatonales.	150.000,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 140.487,29 € Desviación: - 6,34%  7 ayuntamientos subvencionados (Antzuola, Arama, Aretxabaleta, Itsasondo <sup>3</sup> , Lazkao, Mutiloa y Zumarraga).

**2. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales**

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
2.1 Programa de creación de infraestructuras y servicios forales	Inversión en nuevos tramos de la red básica de vías ciclistas forales:  1. Construcción del tramo Jaitzubia – Amute (Hondarribia) <sup>4</sup> .	4.946.080,00 €	Acción parcialmente ejecutada:  – El tramo Jaitzubia – Amute fue licitado y las obras para su ejecución finalizaron en marzo

<sup>3</sup> Este ayuntamiento renunció posteriormente a la subvención aprobada.



	<p>2. Construcción del tramo Azitain – Maltzaga (Eibar).</p> <p>3. Construcción de la 2ª fase del tramo Lezo – Pasai Donibane<sup>5</sup>.</p> <p>Ejecución del proyecto de señalización de orientación de un itinerario ciclista entre Irun – San Sebastián (actuación vinculada al proyecto EDERBIDEA).</p>	<p>Cantidad sin determinar</p>	<p>de 2019.</p> <p>Presupuesto ejecutado: 1.162.891,91 €</p> <p>– La adjudicación del proyecto de construcción de la vía Azitain – Maltzaga tendrá lugar en el 1º trimestre de 2019, por lo que su finalización se prevé para 2020.</p> <p>Presupuesto ejecutado: 16.826,26 €</p> <p>– Se ha llevado a cabo la 2ª fase del tramo Lezo – Pasai Donibane.</p> <p>Presupuesto ejecutado: 155.538,00 €<sup>6</sup></p> <p>– Se ha construido un tramo de bidegorri en el Polígono Akarregi (Hernani).</p> <p>Presupuesto ejecutado: 78.335,52 €</p> <p>Presupuesto total ejecutado: 1.413.591,69 € Desviación: - 71,42%</p> <p>– El proyecto de señalización de orientación se ha ejecutado, mediante la instalación de 1 panel informativo y 6 señales direccionales en la ruta Jaitzубia – Lezo (GI-636 y GI-2638).</p>
--	---	--------------------------------	---

<sup>4</sup> El proyecto de construcción de la vía ciclista del tramo Jaitzубia – Amute ha sido cofinanciado al 65% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020), en el marco del proyecto transfronterizo EDERBIDEA.

<sup>5</sup> Los proyectos de construcción de las vías ciclistas Azitain – Maltzaga (Eibar) y Lezo – Pasai Donibane serán objeto de subvención por parte de la Comisión Europea, a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

<sup>6</sup> Esta cantidad fue abonada por la Dirección General de Ordenación del Territorio, de este Departamento.



			Presupuesto ejecutado: 17.146,00 €
2.2 Programa de conservación de la red foral	Realización de labores de conservación de la red foral de vías ciclistas, incluidas en los contratos integrales.	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada.  No ha sido posible recabar información de parte del Departamento de Infraestructuras Viarias, sobre el gasto realizado en este capítulo.
2.3 Programa de reforma y mejora de infraestructuras forales	Seguimiento de la red foral de vías ciclistas: contadores: mantenimiento de contadores, SMS, reposición de baterías.	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada Presupuesto ejecutado: 60.318,50 €

### 3. Incorporar a las bicicletas a las calzadas: calmado del tráfico

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
3.1 Programa de calmado del tráfico en el ámbito urbano	<ul style="list-style-type: none"><li>• Actuaciones de calmado del tráfico en zonas urbanas e incorporación de los ciclistas a la calzada.</li><li>• Acciones de calmado del tráfico en carreteras de titularidad foral.</li></ul>	Cantidad sin determinar	No ha sido posible recabar esta información de parte del Departamento de Infraestructuras Viarias.





#### **4. Mejorar la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados**

<b>Programas</b>	<b>Acciones previstas</b>	<b>Presupuesto previsto</b>	<b>Grado de ejecución</b>
4.1 Programa de estímulo de la intermodalidad bicicleta-ferrocarril.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Colaboración con los operadores para la creación de aparcamientos ciclistas en las estaciones ferroviarias.</li></ul>	Cantidad sin determinar	Acción no ejecutada.
4.2 Programa de estímulo de la intermodalidad bicicleta-autobús.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Colocación de aparcabicis en diferentes terminales y paradas.</li></ul>	Cantidad sin determinar	Se ofreció a algunos ayuntamientos esta posibilidad, sin obtener posteriormente respuesta.



**2ª ÁREA: Promoción, gestión y regulación**

**5. Convertir a la bicicleta en una opción turística y de acceso a la naturaleza**

<b>Programas</b>	<b>Acciones previstas</b>	<b>Presupuesto previsto</b>	<b>Grado de ejecución</b>
5.1 Programa de estímulo de las redes ciclistas internacionales	<p>Seguimiento y apoyo a la red EuroVelo y otras iniciativas transfronterizas:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Continuación de las actividades de seguimiento de EuroVelo que lleva a cabo la Dirección General de Movilidad y Transportes, y del trabajo en común con el Conseil départemental des Pyrénées Atlantiques.</li><li>2. Elaboración de documento sintético de planificación integrada de vías ciclistas (Proyecto EDERBIDEA, POCTEFA).</li></ol>	Cantidad sin determinar	<p>Acción parcialmente ejecutada.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. La DFG mantiene el seguimiento de la evolución de la materialización del proyecto EuroVelo en el Estado español, habiéndose adherido en 2017 al Centro Nacional de Coordinación de EuroVelo.</li></ol> <p>Presupuesto ejecutado: 1.000,00 €</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. La finalización de documento sintético de planificación, a cargo del Conseil départemental des Pyrénées Atlantiques, se ha pospuesto a 2019.</li></ol>
5.2 Programa de estímulo de los productos turísticos que incorporen a la bicicleta	<p>Estrategia para la revitalización de las Vías Verdes de Gipuzkoa y colaboración con Departamento de Turismo, Cultura, Juventud y Deporte, Agencias comarcales, Basquetour, Fundación de Ferrocarriles Españoles.</p>	Cantidad sin determinar	<p>Acción ejecutada.</p> <p>Realización de las Jornadas sobre la revitalización de las vías verdes en Gipuzkoa, celebradas en Zumarraga el 10 y 11 de mayo.</p> <p>Presupuesto ejecutado: 18.342,29 €</p>



5.3 Programa de acceso en bicicleta a ámbitos y espacios naturales.	Análisis de las potencialidades y limitaciones de nuestras vías verdes.	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada. Elaboración de un estudio informativo de las vías verdes de Gipuzkoa  Presupuesto ejecutado: 21.477,50 €
5.4. Programa de difusión exterior e interior del turismo en bicicleta	Acciones dirigidas a dar a conocer y promover el uso de la red de vías ciclistas de Gipuzkoa para la realización de actividades de ocio individual, familiar, escolar, asociativo, etc... a través de las plataformas existentes.	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada.  Edición y distribución de folletos divulgativos sobre vías verdes.  Presupuesto ejecutado: 9.501,83 €

## 6. Incorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y a la salud

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
6.4 Programa de bicicleta y movilidad sostenible en el acceso a las instalaciones deportivas.	Diseñar e implementar un programa para incentivar el acceso en bicicleta a los partidos de fútbol que se celebran en el Estadio de Anoeta, basado en impulsar una campaña de promoción eficaz y ofrecer unas condiciones adecuadas para aparcar de modo seguro.	Cantidad sin determinar	Acción no ejecutada.



## 8. Incorporar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
8.2 Programa para fomentar el acceso a pie y en bicicleta a los centros de trabajo de la Diputación Foral	Instalación de aparcabicis en los diferentes centros laborales de la Diputación Foral de Gipuzkoa.	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 2.147,75 €  Instalados 5 aparcabicis: casa Uralde de Lezo, centro de menores Isasi en Usurbil, centro Uba en San Sebastián, centro de mayores Alaietxe de San Sebastián, museo Igartubeiti en Ezkio – Itsaso

## 9. Cambiar la percepción social de la bicicleta y de la movilidad

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
9.1 Programa de extensión de las habilidades en la circulación ciclista de los adultos	Elaborar un folleto explicativo de las normas de funcionamiento de la red foral de vías ciclistas que contribuya a su difusión y conocimiento así como a mejorar la convivencia entre sus distintos tipos de usuarios.	Cantidad sin determinar	Acción no ejecutada.
	Impartir cursillos para capacitar a personas adultas a andar en bicicleta.	10.000,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 8.280,38 € Desviación: - 17,20%



9.3 Programa de promoción de la bicicleta	Desarrollo de iniciativas en el amplio campo de la promoción:		
	1. Actualización y dinamización del sitio web gipuzkoabizikletaz.eus y en redes sociales (Facebook y Twitter).	7.623,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 3.581,60 € Desviación: - 53,02%
	2. Edición y distribución de la revista "Bizikletaz"	24.960,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 24.960,00 € Desviación: 0,00%  Durante 2018 se han publicado 3 números, con una tirada de 9.000 ejemplares cada una.
9.4 Programa de incentivos a las iniciativas de las organizaciones sociales para la promoción de la bicicleta	Apoyo a las iniciativas sociales que promueven la bicicleta:  Convocatoria de ayudas a asociaciones que realicen actuaciones en materia de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.	20.000,00 €	Acción ejecutada.  2 entidades subvencionadas. Asimismo se subvencionó el viaje de representantes de la asociación Kalapie a un congreso internacional.  Presupuesto ejecutado: 18.655,12 € Desviación: - 6,73%
9.6 Programa de cooperación exterior vinculada a la movilidad sostenible y la	Ejecución de las acciones programadas en el proyecto EDERBIDEA, de movilidad ciclista transfronteriza:		Acción ejecutada.



bicicleta	Construcción de la vía ciclista-peatonal Jaitzubia – Amute.		Ver programa 2.1
	Participación en el proceso de elaboración del Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta, que lidera la Dirección General de Tráfico (DGT)	Cantidad sin determinar.	Acción ejecutada
	Participación en el grupo de dinamización y promoción de la vía verde del Ferrocarril Vasco-Navarro.	Cantidad sin determinar.	Acción ejecutada
	Participación en la Red de Ciudades por la Bicicleta, y en la Red “ <i>Cities and Regions for Cyclists</i> ”.	Cantidad sin determinar.	Acción ejecutada Presupuesto ejecutado: 2.900,00 €

### 10. Crear un marco de planificación y normativo de apoyo a la bicicleta

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
10.2 Programa de desarrollo y mejora de otras normativas y recomendaciones relacionadas con la bicicleta	Il Jornada de trabajo sobre ordenanzas municipales de movilidad peatonal y ciclista, a fin de lograr una mayor integración de la movilidad ciclista y peatonal en sus regulaciones.	2.500,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 2.090,00 € Desviación: - 16,40%  Esta jornada se celebró el 21 de febrero en San Sebastián, y a la misma acudieron 45 personas.



## 11. Reforzar o generar las herramientas de gestión de la política de la bicicleta

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
11.1 Programa de dinamización del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa	Continuar con la dinámica iniciada en 2016, dirigida a incidir en los ámbitos de la educación, la información, la comunicación y el turismo.	No se prevé que genere gasto específico.	Acción ejecutada.  El Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa ha celebrado 1 sesión a lo largo de 2018.
11.2 Programa de dinamización del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa	Prosecución de las labores de seguimiento de los perfiles y opiniones de sus usuarios de la red foral de vías ciclistas:  Encuestación anual a usuarios de la red foral de vías ciclistas.	13.000,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 11.616,00 € Desviación: - 10,65%
	Prosecución de las labores de seguimiento de los tráficos ciclistas y peatonales de la red foral de vías ciclistas:  Informe de explotación de datos de la red de contadores automáticos de tráficos ciclistas y peatonales de la red foral de vías ciclistas.	No genera gasto específico.	Acción ejecutada.
	Dirección y financiación de Zikloteka, Centro de Documentación de la Bicicleta de Gipuzkoa.	8.000,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 8.000,00 € Desviación: 0,00%



		<p>Zikloteka es una iniciativa pionera en Europa, que se lleva a cabo en colaboración con Fundación Cristina Enea. Cuenta con un espacio físico y virtual donde ofrecer a profesionales, instituciones y público interesado, un fondo de documentos relacionados con la bicicleta como medio de desplazamiento, y generados en Gipuzkoa, dotado actualmente con más de 3.100 referencias, en soporte escrito, gráfico y audiovisual.</p> <p>Durante este año la Diputación y Fundación Cristina Enea han firmado un acuerdo de colaboración con la Red de Ciudades por la Bicicleta mediante el cual la Zikloteka pasa de recopilar y difundir documentos relacionados con la movilidad ciclista de todos los socios de dicha Red.</p>
Convenio con la EHU/UPV y Fundación Cristina Enea para la realización de una investigación de carácter cualitativo que analice la percepción de los ciclistas cotidianos sobre las vías ciclistas.	3.000,00€	<p>Acción ejecutada.</p> <p>Presupuesto ejecutado: 3.943,80 € Desviación: + 31,46%</p> <p>Este informe posteriormente se ha traducido y maquetado en formato pdf, y se ha presentado en una jornada pública celebrada el 28 de febrero de 2019.</p>
Elaboración de un mapa de recursos ciclistas de Gipuzkoa	No genera gasto específico.	Acción no ejecutada.





### **3. SISTEMA DE INDICADORES DE EVALUACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA**

Como se ha indicado anteriormente, la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa define un sistema de indicadores para su evaluación, que se derivan de los objetivos establecidos en la misma.

En este capítulo se van a examinar los resultados obtenidos en cada indicador y, si es pertinente, su desviación respecto a lo inicialmente planificado. Así mismo, se calculará su grado de ajuste en relación a los objetivos que establece la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, para de ese modo poder estar en disposición de realizar una valoración de su proceso de implementación.

Previamente es preciso advertir que en el primer informe de evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa correspondiente al año 2015, se comprobó la imposibilidad de recabar información acerca de más de un tercio de los indicadores, bien porque se trataba de datos no accesibles, bien porque se publicaban con una periodicidad plurianual.

Por tanto, en este informe tan sólo van a ser objeto de análisis aquellos indicadores respecto a los que se dispone de resultados, si bien se respeta la numeración de la batería original a fin de facilitar su identificación y comparación con los informes publicados en años anteriores y los que se elaboren en el futuro.



### 3.1. Indicadores vinculados a los objetivos generales de movilidad

<b>Objetivo nº1</b> <i>Incrementar el peso de la bicicleta en la distribución de desplazamientos de Gipuzkoa hasta el 4-5% frente al 2,4% de 2011, sin perder la cuota de los desplazamientos a pie o en transporte colectivo.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
1.1 Porcentaje de desplazamientos en bicicleta respecto al total.	2,5% de los desplazamientos internos (año 2016) <sup>7</sup>
1.2 Porcentaje de los nuevos desplazamientos en bicicleta que se realizaban anteriormente en cada medio de transporte	Datos no disponibles.
<b>Valoración</b> 😊 <p>Entre 2011 y 2016, el porcentaje de desplazamientos en bicicleta en Gipuzkoa respecto al total de desplazamientos internos se incrementó en 1 décima. De esta forma prosigue muy moderadamente la tendencia ascendente iniciada en 2007, cuando aquéllos suponían el 1,3% del reparto modal. Sin embargo, este ritmo de evolución sería insuficiente a fin de alcanzar el objetivo del 4-5% para 2022.</p> <p>En cuanto a la condición exigida de que el aumento ciclista perseguido no sea a costa de reducir los desplazamientos a pie o en transporte colectivo, ésta se cumple en lo referente a los peatones, que durante el periodo 2011 y 2016 pasaron de representar el 45,2% de los desplazamientos al 46,4%, pero no así en el segundo caso, puesto que el transporte público descendió del 10,8% al 9,7%.</p> <p>Es evidente que este modesto incremento que registra la movilidad ciclista en el conjunto del territorio guipuzcoano esconde grandes diferencias por municipios. Tal es el caso de localidades como Zarautz, Tolosa o San Sebastián (en esta última, la bicicleta alcanza un 4,2% del reparto modal), en las que se está produciendo una considerable normalización del ciclismo en el modo de vida cotidiano.</p> <p>El porcentaje de desplazamientos en bicicleta en Gipuzkoa supera ligeramente a la media de la CAPV (2,2%), en donde estos se han incrementado en</p>	

<sup>7</sup> Fuente: “Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2016”. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Gobierno Vasco, 2017.



un 26% entre 2011 y 2016. En Álava ese porcentaje es del 6,8%, y en Bizkaia del 0,6%.

**Objetivo nº3**

*Incrementar los desplazamientos activos (peatonales y ciclistas) entre municipios.*

Indicadores de seguimiento	Resultados
3.1 Número de usuarios en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	<ul style="list-style-type: none"><li>• 3.940.117 desplazamientos (datos de 2017).</li><li>• Variación anual: -4,9%</li><li>• Variación por cuatrienio: +11,7%</li></ul>
3.2 Número y % de ciclistas en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	<ul style="list-style-type: none"><li>• 915.462 desplazamientos en bicicleta (datos de 2017).</li><li>• 23,2% del total de desplazamientos realizados.</li><li>• Variación anual: -7,2%</li><li>• Variación por cuatrienio: -5,9%</li></ul>

**Valoración** 😊 / 😞

La evolución del volumen de desplazamientos peatonales y ciclistas de la Red Básica Foral en el último cuatrienio es positiva, con un aumento de casi un 12%. Ampliando este análisis hasta el año 2011, fecha a partir de la cual se puede considerar que esta Red disponía ya de una mínima estructuración y estaban en servicio la mayor parte de sus actuales tramos (91 km, el 75% de su longitud actual), esta evolución se caracteriza por mostrar una tendencia general estable, con flujos anuales en torno a los 3,9 millones de desplazamientos. Esta estabilidad tan sólo se ha visto trastocada por un descenso ocurrido en 2014, cuando se contabilizaron 3,5 millones de viajes, y por su cenit que se produjo en 2016, con 4,1 millones de desplazamientos.

Si se tiene en cuenta que diversos tramos de la Red Básica Foral (con una longitud cercana al 25% de la longitud total) carecen de contadores, se puede estimar que en 2017 se produjeron 5.842.905 desplazamientos (16.052 viajes al día), de los que 4.485.342 se hicieron a pie y 1.357.563 en bicicleta.

En términos comparativos, este volumen de desplazamientos peatonales y ciclistas equivale al 24% del total de viajeros transportados por Lurraldebus en 2017.



Los flujos ciclistas en la Red Básica Foral, por su parte, ofrecen una evolución general caracterizada por una mayor estabilidad que la peatonal durante el periodo 2011-2017, oscilando en torno a los 0,8-1,0 millones de desplazamientos anuales, y por mostrar una tendencia global ligeramente negativa durante el último cuatrienio.

Estos flujos ciclistas constituyen el 23% del total de los desplazamientos realizados en la Red Básica Foral.

Se constata que estas oscilaciones anuales en los flujos peatonales y ciclistas están relacionadas con la pluviosidad, de manera que la frecuentación de la Red Foral aumenta cuando el volumen de precipitaciones registradas es menor, y viceversa.

Por otra parte, a la hora de valorar los datos registrados en la Red Básica Foral hay que tener presente que las intensidades del tráfico ciclista que se observan no son ajenas a la evolución del resto de las variables que configuran la movilidad, ni a las condiciones de ciclabilidad y volúmenes de tráfico motorizado que se dan en los municipios que conecta.



### 3.2. Indicadores vinculados a los objetivos infraestructurales

<b>Objetivo nº1</b> <i>Completar las infraestructuras urbanas para bicicletas y calmado del tráfico en el 50% de los municipios de Gipuzkoa.</i>																																				
<b>Indicadores de seguimiento</b>		<b>Resultados</b>																																		
1.2 Porcentaje de municipios guipuzcoanos que han incorporado infraestructuras urbanas para bicicletas y/o han establecido medidas de calmado del tráfico en el viario de su competencia.		53 municipios (59,6%).																																		
1.3 Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Local, total y desglosada por itinerarios.		<table border="1"> <thead> <tr> <th>ITINERARIO</th> <th>Longitud (km)</th> <th>% de ejecución</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Itinerario nº 1: Donostia – Irun</td> <td>27,749</td> <td>68,1%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku</td> <td>17,490</td> <td>59,0%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 3: Donostia – Beasain</td> <td>24,816</td> <td>71,5%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 4: Valle del Deba</td> <td>10,341</td> <td>53,0%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 5: Valle del Urola</td> <td>7,096</td> <td>69,3%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 6: Bergara – Beasain</td> <td>2,437</td> <td>75,1%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa</td> <td>4,362</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 8: Valle del Leizaran</td> <td>2,933</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 9: Valle del Ego</td> <td>--</td> <td>--</td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td><b>97,226</b></td> <td><b>64,5%</b></td> </tr> </tbody> </table>		ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	27,749	68,1%	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	17,490	59,0%	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	24,816	71,5%	Itinerario nº 4: Valle del Deba	10,341	53,0%	Itinerario nº 5: Valle del Urola	7,096	69,3%	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,437	75,1%	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	4,362	100,0%	Itinerario nº 8: Valle del Leizaran	2,933	100,0%	Itinerario nº 9: Valle del Ego	--	--	<b>Total</b>	<b>97,226</b>	<b>64,5%</b>
ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución																																		
Itinerario nº 1: Donostia – Irun	27,749	68,1%																																		
Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	17,490	59,0%																																		
Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	24,816	71,5%																																		
Itinerario nº 4: Valle del Deba	10,341	53,0%																																		
Itinerario nº 5: Valle del Urola	7,096	69,3%																																		
Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,437	75,1%																																		
Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	4,362	100,0%																																		
Itinerario nº 8: Valle del Leizaran	2,933	100,0%																																		
Itinerario nº 9: Valle del Ego	--	--																																		
<b>Total</b>	<b>97,226</b>	<b>64,5%</b>																																		
<b>Valoración 😊</b> <p>Este objetivo perseguido por la Estrategia de la Bicicleta está ya cumplido, puesto que el 60% de los municipios incorporan infraestructuras urbanas para bicicletas (superando, pues, en 10 puntos porcentuales el objetivo marcado); y por otra parte, el nivel de ejecución de las redes básicas locales respecto a lo previsto por el PTS alcanza ya el 64,5% (lo que supone un aumento de 2 puntos porcentuales en relación a los datos de 2017).</p>																																				



<b>Objetivo nº2</b> <i>Completar la Red Foral de Vías Ciclistas hasta el 80% de la extensión prevista, duplicando la red actual.</i>			
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>		
2.1 Longitud de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica, total y desglosada por itinerarios.	<b>ITINERARIO</b>	<b>Longitud (km)</b>	
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	28,703	
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	23,579	
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	61,157	
	Itinerario nº 4: Valle del Deba	36,259	
	Itinerario nº 5: Valle del Urola	33,595	
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	5,416	
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	10,534	
	Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran	22,318	
	Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,000	
Total	221,560		
2.2 Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Foral, total y desglosada por itinerarios.	<b>ITINERARIO</b>	<b>Longitud (km)</b>	<b>% de ejecución</b>
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	0,953	6,9%
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	6,088	11,1%
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	36,341	54,0%
	Itinerario nº 4: Valle del Deba	25,917	42,0%
	Itinerario nº 5: Valle del Urola	26,498	69,1%
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,978	11,3%
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	6,172	100,0%
	Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran	19,385	100,0%
	Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,000	0,0%
Total	124,338	43,0%	



2.3 Desviación de la longitud de la Red Básica Foral existente en relación con la Red planificada para cada uno de los cuatrienios.	-22,4% (respecto al cuatrienio finalizado en 2017)
<p><b>Valoración</b> 😞</p> <p>Los 221,6 km con los que cuenta actualmente la <b>Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa</b> suponen un nivel de ejecución del 50,3% respecto a la longitud total prevista en el PTS (440 km) al finalizar sus dos cuatrienios de programación. Esta cifra supone un incremento de 5,9 km respecto a 2017, es decir, 1,3 puntos porcentuales respecto de la longitud total de la red planificada.</p> <p>El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa preveía que la <b>Red Básica Foral</b> existente tuviera al fin del primer cuatrienio (2017) una longitud de 160,2 km. Sin embargo, un año después de finalizar ese periodo la longitud alcanzada fue de 124,3 km, un 77,6% de dicho objetivo.</p> <p>El nivel de ejecución (respecto a la longitud final prevista en el PTS) llega al 100% en dos de los itinerarios de la Red Básica Foral (valle del Bidasoa y valle del Leizaran), y casi al 70% en el Urola. En sentido opuesto, en cuatro de los 9 itinerarios, su nivel de ejecución es inferior al 15%.</p>	



<b>Objetivo nº3</b> <i>Mantener y reformar las vías ciclistas existentes para que conserven o mejoren su funcionalidad actual.</i>		
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>	
3.1 Longitud de vías ciclistas-peatonales de la Red Básica Foral que cuentan con protocolo de conservación y seguimiento, total y desglosada por itinerarios.	<b>ITINERARIO</b>	<b>Longitud (km)</b>
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	0,953
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	6,088
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	36,341
	Itinerario nº 4: Valle del Deba	25,917
	Itinerario nº 5: Valle del Urola	26,498
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,978
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	6,172
	Itinerario nº 8: Valle del Leitzarar	19,385
	Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,00 <sup>8</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>124,334</b>	
<b>Valoración</b> 😊		
La totalidad de los 124,3 km actualmente en servicio de la Red Básica Foral son objeto de conservación y seguimiento por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa.		
El Departamento de Infraestructuras Viarias es el responsable de la realización de estas labores, excepción hecha de los 19,4 km correspondientes al Itinerario nº 8, Valle del Leitzarar <sup>9</sup> , cuya gestión y conservación compete al Departamento de Promoción Económica, Medio Rural y Equilibrio Territorial.		

<sup>8</sup> En la actualidad en ese itinerario no hay ningún tramo en servicio.

<sup>9</sup> Se trata de una antigua plataforma ferroviaria que, además de su uso peatonal y ciclista, es utilizada por vehículos motorizados pesados vinculados a la explotación forestal existente.





### 3.3. Indicadores vinculados con los objetivos relacionados con los servicios

<b>Objetivo nº2</b> <i>Creación de redes en el ámbito de Gipuzkoa para la oferta de servicios de alquiler, registros de bicicleta y sistemas antirrobo, reparación, intercambio de información relacionada con la bicicleta, etc.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
2.1 Existencia de dichas redes (Sí / No).	No
<b>Valoración</b> 😞  El Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio no ha programado para este año, ni en años anteriores, ninguna acción relativa a este objetivo. Tampoco se tiene constancia de que hayan surgido iniciativas similares desde otras instancias públicas o privadas.	

### 3.4. Indicadores vinculados con los objetivos políticos

<b>Objetivo nº1</b> <i>Convertir el Consejo de la Bicicleta en un espacio de coordinación de iniciativas de las diferentes administraciones y de intercambio de información relacionada con la bicicleta.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
1.1 Sí / No (La determinación de este indicador debe	No.



apoyarse en una descripción y evaluación de las actividades del Consejo)

### Valoración

El Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa (CBG) llevó a cabo entre 2014-2015 un proceso de reflexión para su reestructuración y revitalización, dada la constatación de que su dinámica de funcionamiento se centraba casi exclusivamente en proporcionar información a sus miembros sobre las actuaciones de la DFG en el ámbito de la movilidad ciclista. Se coincidía en apreciar que se habían descuidado el resto de funciones específicas que el Reglamento le atribuye al CBG, lo cual se entendía podría propiciar la aparición de un clima de desinterés y desmotivación entre sus miembros, poniendo así en riesgo su futuro como órgano consultivo.

De la reflexión realizada se concluyó una valoración positiva del CGB, al que se consideraba un órgano que integra a los principales agentes del ámbito de la movilidad ciclista, posibilitando el encuentro e intercambio entre ellos, al tiempo que se le atribuye un gran potencial. Sus expectativas iban dirigidas a transformar este órgano en un foro más dinámico y operativo, que debatiera y realizara propuestas en este ámbito, y fomentara la participación de sus miembros. Para ello se deseaba que se le dotara de los recursos adecuados que aseguren su permanencia y mejora en el tiempo, y que dispusiera de capacidad coordinadora y tractora de la acción local y comarcal. En concreto, se identificaron 6 áreas de trabajo en las que centrar su atención, que darían lugar a la creación de sus correspondientes Comisiones de trabajo. Asimismo, se planteó una reforma de la composición del CBG y la creación de un foro ciudadano.

En enero de 2016 la DFG presentó ante el CBG una serie de objetivos en los ámbitos de la educación, la información, la comunicación y el turismo, a fin de:

- poner en valor y hacer visible el trabajo que se lleva a cabo en el ámbito de la promoción de la cultura de la bicicleta en Gipuzkoa;
- intercambiar el conocimiento técnico acumulado;
- dar cuenta de la creación de empleo que se está generando;
- evidenciar las potencialidades de actuación que se derivan de las infraestructuras y entornos adaptados a la bicicleta ya existentes;
- promocionar las potencialidades de la bicicleta como recurso y atractivo turístico.

Durante 2018 la actividad del CBG se ha limitado a la celebración de 1 sesión ordinaria, una menos de lo establecido por el Reglamento del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

En dicha sesión asistió un 35% de las entidades convocadas, porcentaje de asistencia similar al alcanzado en las dos sesiones celebradas en 2017 (35% y 36%), y 10 puntos porcentuales inferiores al nivel de asistencia registrado en 2016 (45%), y 16 puntos menos en relación al año 2015 (52%).



<b>Objetivo nº2</b> <i>Desarrollar el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa como una herramienta fundamental del conocimiento de la movilidad ciclista.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
2.1 Sí / No (La determinación de este indicador debe apoyarse en una descripción y evaluación de las actividades del Observatorio).	Sí.
<b>Valoración</b> 😊 <p>A lo largo de 2018 el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa ha seguido desarrollando sus labores de seguimiento del uso de la Red Foral de Vías Ciclistas y de la movilidad ciclista.</p> <p>Los objetivos principales del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Analizar cuánto, cuándo, cómo y con qué finalidades se usa la Red Foral por ciclistas y peatones.</li><li>- Investigar los factores que condicionan el uso de la Red.</li><li>- Recoger las opiniones, valoraciones y peticiones de los usuarios de la Red.</li><li>- Obtener información útil dirigida a optimizar la toma de decisiones respecto a la planificación y gestión de la Red.</li></ul> <p>Para ello, el Observatorio cuenta con una red de estaciones de aforo automático de bicicletas y peatones de la Red Foral de Vías Ciclistas (dotado actualmente de 29 contadores), que suministran datos continuos sobre los desplazamientos que en la misma se realizan.</p> <p>La importancia de estos datos estriba en que ofrecen un conocimiento detallado sobre los flujos que se registran en la Red Foral de Vías Ciclistas, a la par que proporcionan un control sobre su evolución temporal. De esta manera, los datos obtenidos resultan esenciales para analizar los tipos de usuarios de cada vía y la vocación de cada tramo, así como para dimensionar la planificación y conservación de la Red Foral.</p> <p>Además, esta información es imprescindible para conocer, por un lado, el impacto de la puesta en servicio de los nuevos tramos de la Red Foral en el fomento de la movilidad peatonal y ciclista; y por otro, para dar a conocer a la sociedad la elevada rentabilidad social que generan las inversiones efectuadas en infraestructuras viarias ciclistas.</p>	



Por otra parte, estas labores se complementan con una encuestación anual a una muestra de 400 ciclistas y 150 peatones, usuarios de la Red Foral de Vías Ciclistas, a fin de conocer sus perfiles sociológicos, los motivos que generan el desplazamiento, su grado de satisfacción, sugerencias, etc. Como se viene haciendo desde 2009, también en 2018 se ha redactado un informe que recoge y analiza los resultados de esta labor ("*Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa 2018*"), elaborado por la consultora Deitel Direct, S.L. Asimismo, se ha redactado un "*Estudio sobre conteos de usuarios de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 2017*".

Finalmente, en colaboración con el Departamento de Filosofía de los Valores y Antropología Social, de la Universidad del País Vasco, se ha realizado y publicado un estudio ("*Seguridad en bicicleta. Una etnografía*"), desde una perspectiva antropológica que evalúa la percepción de la seguridad por parte de las personas usuarias de la bicicleta urbana en Gipuzkoa, y analiza los factores, circunstancias, prácticas y percepciones que generan seguridad vial ciclista.

**Objetivo nº3**

*Incorporar a todos los departamentos concernidos de la Diputación Foral de Gipuzkoa a las políticas de la bicicleta.*

**Indicadores de seguimiento**

**Resultados**

3.1 Sí / No  
(La determinación de este indicador debe apoyarse en la evaluación de las actividades de los diferentes departamentos y sus direcciones generales).

Sí, parcialmente.

**Valoración 😊**

Durante 2018 han colaborado en la ejecución de las acciones de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 4 de los 9 departamentos forales existentes:

- Cultura, Turismo, Juventud y Deportes.
- Infraestructuras Viarias.
- Medio Ambiente y Obras Hidráulicas.
- Movilidad y Ordenación del Territorio.



## Gipuzkoako Foru Aldundia

Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua  
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio


EB/iri

Int.16-B/2019

Esta cifra se mantiene estable con la alcanzada en 2015, 2016 y 2017, si bien la lista de departamentos no es siempre estable, puesto que ha habido años en los que también colaboró el de Gobernanza y Comunicación con la Sociedad, y otros en los que no lo han hecho los de Cultura, Turismo, Juventud y Deportes; y Medio Ambiente y Obras Hidráulicas.



### 3.5. Indicadores vinculados con los objetivos fiscales y presupuestarios

<b>Objetivo nº1</b> <i>Dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte a la movilidad peatonal y ciclista.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
1.1 Presupuesto ejecutado y destinado a la ejecución de la Red Básica Foral <sup>10</sup> . Desviación en relación con presupuesto planificado.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Presupuesto consignado: 4.946.080,00 €</li><li>• Presupuesto ejecutado: 1.413.591,69 €</li><li>• Desviación: - 71,42 %</li></ul>
1.2 Presupuesto ejecutado y destinado a la conservación de la Red Básica Foral. Desviación en relación con presupuesto planificado.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Presupuesto consignado: Sin información</li><li>• Presupuesto ejecutado: Sin información</li></ul>
1.3 Porcentaje que representa el presupuesto ejecutado y destinado a la construcción y conservación de la Red Básica Foral (RBF) <sup>11</sup> con respecto al presupuesto total de inversión en infraestructuras de transporte.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Total del presupuesto de inversión: Sin información</li><li>• Porcentaje que representa la RBF: Sin información</li></ul>
<b>Valoración:</b> 	
<p>1. Indicador 1.1: El nivel de ejecución del presupuesto consignado para la construcción de la Red Básica Foral ha sido del 28,6%. Las razones subyacentes a este bajo nivel de ejecución están relacionadas con el retraso en los plazos previstos para la adjudicación del tramo Jaitzubia – Amute, que finalmente se adjudicó e inició en 2018, pero que no se finalizó hasta marzo de 2019. Y también lo están con el retraso en los plazos previstos para la adjudicación del proyecto de construcción de la vía Azitain – Maltzaga, prevista para 2018 así como su inicio, y que finalmente fue adjudicada en abril de 2019.</p> <p>De la comparación del <b>presupuesto planificado</b> para 2018 con los correspondientes a los tres años anteriores se constata que ha sido el más elevado: 152,9% mayor que el de 2017 (1.955.800 €); un 103,6% superior al de 2016 (2.429.622 €), y un 7,5% mayor que el de 2015 (4.600.083 €).</p>	

<sup>10</sup> Incluidas expropiaciones.

<sup>11</sup> Incluidas expropiaciones.



Sin embargo, si atendemos al **presupuesto ejecutado** en 2018, éste ha sido un 18,9% menor que el de 2017 (1.884.448 €), un 35% superior al de 2016 (1.129.568 €), y un 48,7% inferior al de 2015 (2.978.050 €).

2. En cuanto a los indicadores 1.2 y 1.3 no ha sido posible recabar esta información de parte del Departamento de Infraestructuras Viarias.

No obstante, en relación al primero de ellos, hay que precisar que el gasto que realiza ese Departamento en concepto de labores de conservación ordinaria de la Red Básica Foral, no cuenta con una partida presupuestaria específica, sino que está incluido en los contratos integrales de conservación de carreteras, sin que se desagregue su cuantía exacta. En 2017 este Departamento estimaba en 845.500 € el gasto efectuado para la realización de dichas labores, cabiendo suponer para 2018 un orden de magnitud semejante.

Esta carencia de estos datos impide efectuar una cuantificación exacta del cumplimiento del objetivo de dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte a la movilidad peatonal y ciclista. Sin embargo, cabe concluir que este objetivo no se ha cumplido en 2018, atendiendo al hecho de que en 2016, con un volumen de inversión de 1.129.567,56 € destinados a la construcción de la Red Básica Foral, esta cantidad sólo representaba el 4,96% del presupuesto total de inversión en infraestructuras de transporte.

**Objetivo nº2**

*Establecer incentivos fiscales a la movilidad activa.*

**Indicadores de seguimiento**

**Resultados**

2.1 Existencia de dichos incentivos (SI/NO) y estimación de su cuantía en caso afirmativo.

No

(Se requiere en este caso una descripción de los incentivos así como su contexto recaudatorio).



## Gipuzkoako Foru Aldundia

Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua  
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio

EB/iri

Int.16-B/2019

### Valoración 🙄

No se ha llevado a cabo ninguna actuación dirigida a alcanzar este objetivo.





### 3.6. Indicadores vinculados con los objetivos regulatorios

<b>Objetivo nº1</b> <i>Disponer de una normativa urbanística y territorial que incorpore a la bicicleta en sus determinaciones.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
1.1 Sí / No  (Cada nuevo plan urbanístico o territorial aprobado por el órgano correspondiente deberá incorporar determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista).	Sí
<b>Valoración</b> 😊  Durante 2018 han obtenido la aprobación definitiva 5 Planes Generales de Ordenación Urbana en Gipuzkoa <sup>12</sup> . Los únicos PGOU que resultan afectados por el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (Anoeta y Zaldibia) han incorporado las determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista que éste establece, al igual que lo hicieron en años anteriores los planeamientos municipales aprobados correspondientes a localidades concernidas por este PTS.	

<sup>12</sup> Anoeta, Beizama, Ibarra, Leaburu y Zaldibia.



<b>Objetivo nº2</b> <i>Incorporar las necesidades de la bicicleta en las determinaciones de todos los nuevos planes urbanísticos municipales que sean aprobados.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
2.1 Sí / No	Sí
2.2 Número de planes urbanísticos municipales que incorporan en su planeamiento urbanístico determinaciones relacionadas con la bicicleta.	4 <sup>13</sup>
2.3 Porcentaje que suponen los planes urbanísticos municipales que incorporan determinaciones relacionadas con la bicicleta, respecto del total de planes urbanísticos municipales.	80%
<b>Valoración</b> 😊 <p>La encuestación municipal realizada en 2014 con motivo de la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa muestra que el 38,6% de los 88 municipios<sup>14</sup> de este Territorio incorporaban en su planeamiento urbanístico infraestructuras ciclistas de ámbito urbano, ascendiendo esa cifra al 45,5% cuando se trataba de vías ciclistas interurbanas.</p> <p>Este porcentaje es todavía mayor en el caso de los ayuntamientos que han actualizado su planeamiento municipal posteriormente a la aprobación del PTS de Vías Ciclistas en junio de 2013. En efecto, desde dicha fecha y hasta la actualidad, con la excepción de Albiztur, Arama, Belauntza y Beizama, los otros 18 municipios concernidos (el 82% del total), han incorporado en su nuevo planeamiento urbanístico determinaciones relacionadas con la bicicleta.</p>	

<sup>13</sup> Los Planes Generales de Ordenación Urbana de Anoeta y Zaldibia incorporan las propuestas de red ciclista que establece el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, complementadas con otras redes ciclistas locales. A estos PGOU hay que añadir los referentes a Ibarra y Leaburu los cuáles, sin estar afectados por este PTS, incorporan determinaciones relacionadas con la movilidad ciclista.

<sup>14</sup> Un total de 73 municipios respondió al cuestionario, en donde reside el 96% de la población de este territorio.



<b>Objetivo nº3</b> <i>Adaptar las ordenanzas de movilidad o tráfico a la bicicleta en un 75% de los municipios guipuzcoanos que cuentan con dicha modalidad de regulación.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
3.1 Sí / No	Sí, parcialmente.
3.2 Número de municipios guipuzcoanos que incorporan en sus ordenanzas de movilidad la perspectiva de las necesidades de la bicicleta.	Se desconoce.
<b>Valoración</b> 😊 <p>Se estima en 7 el número de municipios guipuzcoanos que disponen en la actualidad de ordenanzas municipales de movilidad o tráfico, si bien se desconoce en cada caso el grado en que incorporan la movilidad ciclista en sus regulaciones.</p> <p>A fin de avanzar en la consecución de este objetivo, la DFG encargó en 2015 a la consultora Mirua 21 la redacción del documento “<i>Propuesta de contenidos para las ordenanzas municipales relativas al tráfico ciclista-peatonal en Gipuzkoa</i>”. De este modo se pretendía orientar a los municipios a fin de lograr una mayor integración de la movilidad ciclista y peatonal en sus regulaciones relativas al tráfico, espacio público y movilidad.</p> <p>Este documento fue objeto de debate técnico en el marco de la “<i>Jornada de trabajo sobre Ordenanzas Municipales de movilidad peatonal y ciclista</i>”, celebrada el 19 de octubre de 2016, y junto con distintas aportaciones recabadas, constituyó la base para la elaboración de la guía “<i>Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales</i>”<sup>15</sup>, redactada por Esther Anaya, consultora e investigadora de movilidad ciclista, y publicada en 2018.</p>	

<sup>15</sup> [http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/%20Ordenantzak+azkena\\_ES/beb69a2f-a043-46e6-b523-c209f5278af6](http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/%20Ordenantzak+azkena_ES/beb69a2f-a043-46e6-b523-c209f5278af6)



Si atendemos a los indicadores que establece la Estrategia de la Bicicleta<sup>16</sup> a efectos de evaluar los distintos objetivos propuestos, se obtiene el siguiente cuadro sintético que nos facilita una lectura global de los mismos:

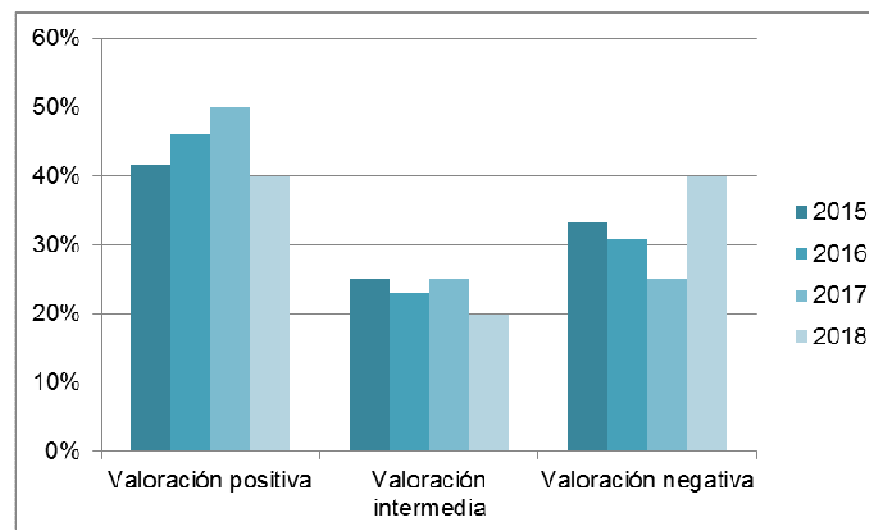
<b>Cuadro resumen de indicadores</b>			
1. Indicadores de movilidad	☹️	-	😊 / ☹️
2. Indicadores de infraestructuras	😊	☹️	😊
3. Indicadores de servicios	-	☹️	-
4. Indicadores de planificación y gestión de la movilidad	-	-	-
5. Indicadores de objetivos políticos	☹️	😊	☹️
6. Indicadores de fiscalidad y presupuestarios	☹️	☹️	-
7. Indicadores de regulación	😊	😊	☹️

Así pues, de los indicadores de la Estrategia de la Bicicleta de los que se dispone de información se obtienen los siguientes resultados globales:

<sup>16</sup> Como ya se ha indicado anteriormente, sólo se van a analizar aquellos indicadores que se publican con una periodicidad anual, puesto que más de un tercio de los indicadores que componen la batería se publican con una frecuencia superior o, por distintas razones, no están accesibles.



- Indicadores con valoración positiva: 6 (40%)
- Indicadores con valoración intermedia: 3 (20%)
- Indicadores con valoración negativa: 6 (40%)



Si se comparan estos datos con los obtenidos en años anteriores se constata que hay dos indicadores más que obtienen una valoración negativa: descenso del número de desplazamientos ciclistas en la Red Básica Foral, y baja dinámica del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

Asimismo, es preciso mencionar los resultados negativos que registran los indicadores referentes a infraestructuras, fiscalidad y presupuestos, que ponen de relieve la necesidad ya apuntada anteriormente de incrementar el esfuerzo inversor, a fin de avanzar hacia el objetivo fijado por la Estrategia de la Bicicleta de poner en servicio para el año 2022 el 80% (231 km) de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, porcentaje que en 2018 tan sólo llegaba al 43% (124,3 km).



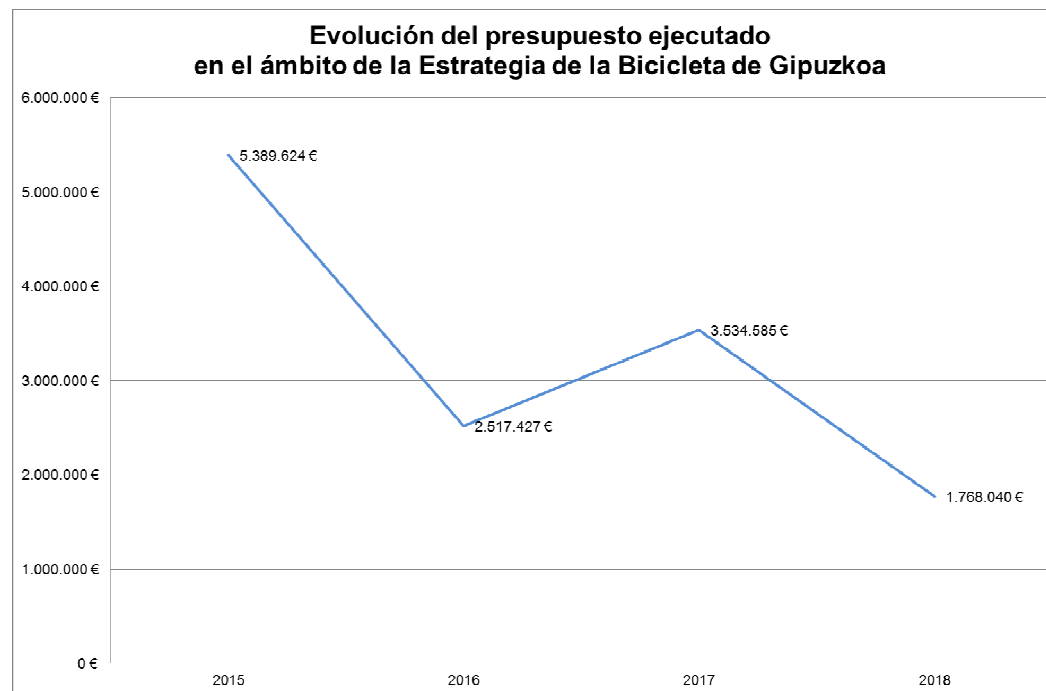
#### 4. BALANCE

1. Desde un perspectiva global comprobamos que a lo largo de 2018 se han acometido parcial o totalmente 23 actuaciones en el marco de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa. Esta cifra supone un aumento de 1 actuación con respecto a las realizadas en 2017, y una reducción de 7 y de 2 en relación a 2016 (30) y 2015 (25), respectivamente.

Por otra parte, hay que señalar que no se han llevado a cabo 5 de las actuaciones previstas en el Plan de Gestión de 2018, lo que supone una desviación negativa del 18%.

2. El presupuesto foral vinculado a acciones de la Estrategia de la Bicicleta que la Diputación Foral ejecutó durante 2018 ascendió a un total de 1.768.039,75 euros. Esta cantidad significa una disminución del 50% con respecto a la ejecutada en 2017, del 30% respecto a 2016, y un 67% inferior al ejecutado en 2015, primer ejercicio de gestión de la Estrategia.

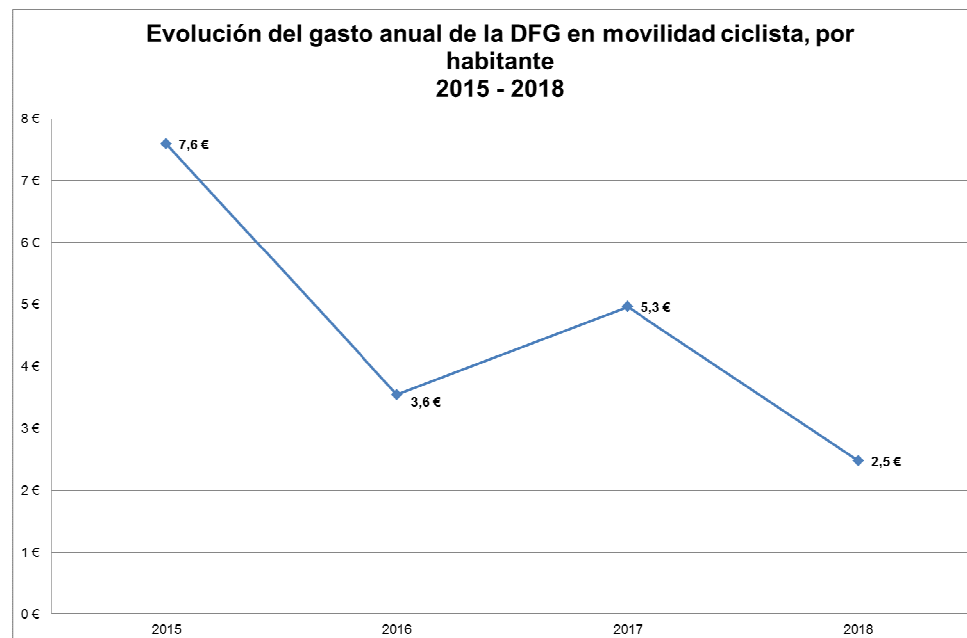
	Presupuesto ejecutado							
	2015		2016		2017		2018	
	Cuantía	%	Cuantía	%	Cuantía	%	Cuantía	%
Infraestructuras y servicios	5.257.067,5 €	97,5%	2.415.871,21 €	96,0%	3.401.391,90 €	96,2%	1.631.543,48 €	92,3%
Promoción, gestión y regulación	132.556,3 €	2,5%	101.555,84 €	4,0%	133.192,93 €	3,8%	136.496,27 €	7,7%
<b>Total</b>	<b>5.389.623,8 €</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.517.427,05 €</b>	<b>100,0%</b>	<b>3.534.584,83 €</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.768.039,75 €</b>	<b>100,0%</b>



Este presupuesto ejecutado en 2018 equivale a un gasto anual de la Diputación Foral de Gipuzkoa de 2,5 € por habitante<sup>17</sup>, cifra sensiblemente alejada del ratio de 10-12 € por habitante al año que la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa propone destinar a este ámbito<sup>18</sup>, considerando que por debajo de estas magnitudes resulta poco probable conseguir aumentos significativos en el uso de la bicicleta.

<sup>17</sup> 714.269 habitantes. Fuente: EUSTAT (2018). “Población de la C.A. de Euskadi por año de nacimiento, según el territorio histórico y el sexo”.

<sup>18</sup> Recordemos que esta propuesta se basaba en distintas referencias internacionales, como la de Francia, que estimaba unas necesidades de inversión en torno a 10 euros por habitante y año (Atout France: “Spécial économie du vélo”. París, 2009); cifra mínima que también recomienda la ECF, European Cyclists’ Federation (Press release: “More cycling to avoid air pollution”. Bruselas, 2018), y algo inferior a los 12,5 euros (10 libras esterlinas) por habitante, cantidad estimada como la mínima necesaria por



El cumplimiento de este esfuerzo económico está, por otra parte, avalado por la opinión recogida en la “*Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa*”<sup>19</sup>, según la cual una mayoría muy significativa de la población (79%) se manifiesta muy de acuerdo (35%) o bastante de acuerdo (44%) con la oportunidad de invertir más recursos públicos a la promoción de la movilidad ciclista en Gipuzkoa, en tanto que el porcentaje de personas poco o nada de acuerdo se limita a un 20%.

---

el Parlamento del Reino Unido para implementar una política de movilidad ciclista (All Party Parliamentary Cycling Group: “*Get Britain Cycling*”, 2013), y muy lejana respecto de los 30 euros anuales per cápita que invierten los Países Bajos, o de los 24 euros de Dinamarca.

<sup>19</sup> SIADECO (2014): “*Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa*”. Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias. Diputación Foral de Gipuzkoa.





Este mayoritario apoyo ciudadano a favor de que la Diputación Foral de Gipuzkoa asuma mayores esfuerzos económicos en el ámbito de la movilidad ciclista se ha visto nuevamente confirmado con motivo del proceso participativo “Presupuestos Abiertos 2019”, impulsado por esta administración en el marco del Plan Estratégico de Gestión 2015 – 2019<sup>20</sup>.



AURREKONTU IREKIAK 2019 | E M A I T Z A K

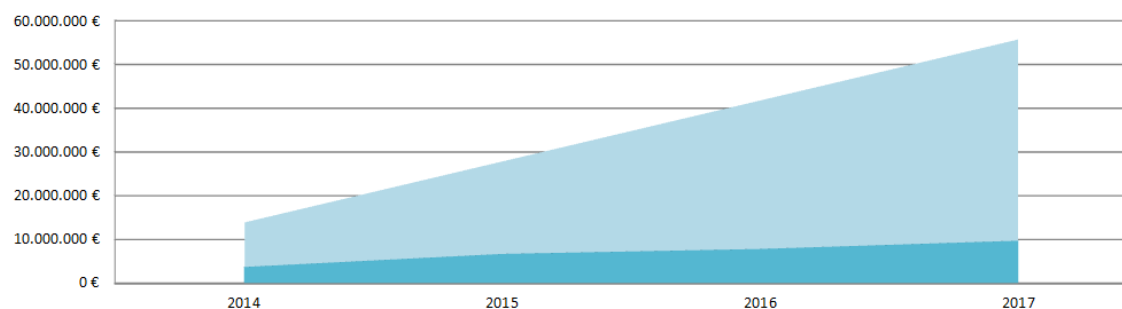
<sup>20</sup> Diputación Foral de Gipuzkoa (2018): “Informe de resultados. Aurrekontu irekiak 2019”. Departamento de Gobernanza y Comunicación con la sociedad. [https://www.gipuzkoa.eus/documents/917770/3973576/AURREKONTU\\_IREKIAK\\_2019\\_es.pdf/e63c71a7-dd04-48fa-7b65-4060097abae0](https://www.gipuzkoa.eus/documents/917770/3973576/AURREKONTU_IREKIAK_2019_es.pdf/e63c71a7-dd04-48fa-7b65-4060097abae0)



En efecto, en este proceso que contó con la participación de 4.420 personas residentes en Gipuzkoa, la temática que resultó más priorizada por la ciudadanía, y con gran diferencia con respecto al resto, fue la relativa a las vías ciclistas: creación de nuevos tramos de bidegorris, conexión de bidegorris, labores de mantenimiento y conservación, enlaces interprovinciales...

3. Como se puede apreciar en el gráfico adjunto, el grueso del esfuerzo presupuestario del Plan de Gestión de 2018 (84%) se ha concentrado en el eje nº2 "Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales", al igual que ha venido ocurriendo desde del despliegue de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.

**Evolución del presupuesto previsto por el PTSVCG y el ejecutado para construcción de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (en euros acumulados)**



	2014	2015	2016	2017
■ Inversión acumulada	3.761.966 €	6.740.016 €	7.869.584 €	9.754.032 €
■ Inversión prevista acumulada	13.919.560 €	27.839.120 €	41.758.680 €	55.678.240 €



A pesar del incremento en el presupuesto consignado en 2018 para el desarrollo de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas, su bajo nivel de ejecución (28,6%) derivado del retraso en los plazos previstos para la adjudicación de los tramos Jaitzubia – Amute y Azitain – Maltzaga, ha contribuido a seguir alimentando el desfase acumulado en la programación prevista por el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, que en 2017 ascendía a 45,92 millones de euros.

Como consecuencia de ello, la longitud de la Red Básica Foral existente era en 2018 de 124,3 km, cuando el PTS preveía que tuviera al fin del primer cuatrienio (2017) una longitud de 160,2 km.

Este déficit contrasta aún más con el objetivo establecido por la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, dirigido a conseguir que en el año 2022 esté en servicio el 80% de la Red Básica Foral (231 km). Su cumplimiento exigiría imprimir un fuerte cambio en la actual tendencia inversora a fin de acometer en dicho plazo los 106,7 km de vías ciclistas restantes, lo que exigiría que el desarrollo de la Red Básica de Vías Ciclistas sostuviera un ritmo de crecimiento interanual medio de 39,7 km/año.

4. Es preciso subrayar que, al igual de lo ocurrido en 2016 y 2017, no se ha producido ningún gasto o inversión en cuatro de los once ejes estratégicos<sup>21</sup>; y que el gasto conjunto en otros dos ejes<sup>22</sup> no superó los 4.300 €. Por otra parte, el esfuerzo económico se ha reducido en 5 ejes de los 7 que han generado algún gasto.

Esta situación supone un serio hándicap para lograr el despliegue de los ejes estratégicos y la consecución de los objetivos perseguidos por la Estrategia.

En otro sentido, hay que destacar el impulso que se ha dado al Eje nº5. Convertir a la bicicleta en una opción turística y de acceso a la naturaleza, en el marco del cual se han llevado a cabo distintas acciones por un importe total de 50.322 €. Esto ha significado triplicar el esfuerzo económico conjunto que en los 3 años anteriores se realizó en este eje.

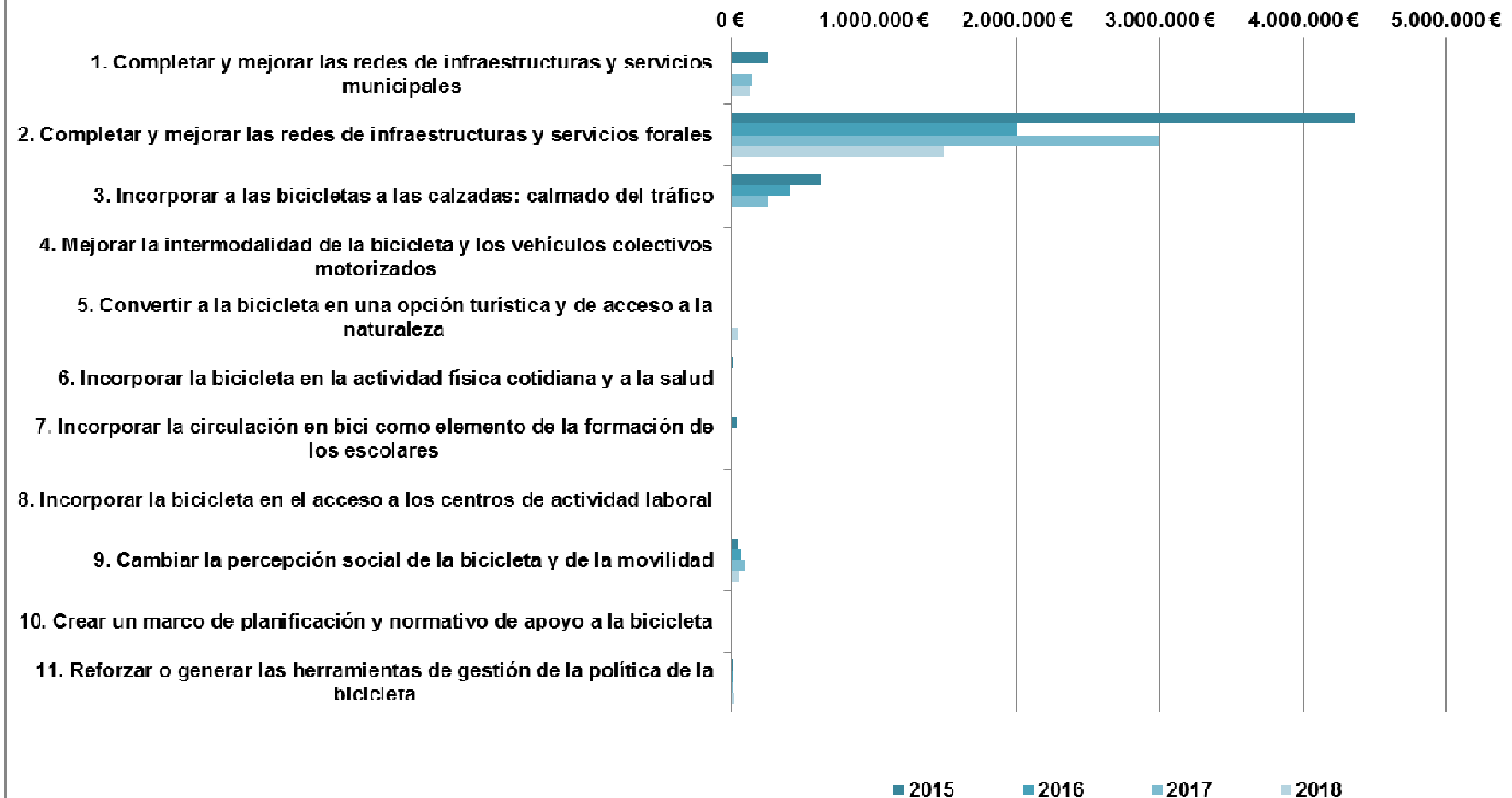
---

<sup>21</sup> Eje nº3. Incorporar a las bicicletas a las calzadas: calmado del tráfico; Eje nº4. Mejorar la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados; Eje nº6. Incorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y a la salud; y Eje nº7. Incorporar la circulación en bici como elemento de la formación de los escolares.

<sup>22</sup> Eje nº8. Incorporar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral; y Eje nº10. Crear un marco de planificación y normativo de apoyo a la bicicleta.



### DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO EJECUTADO, POR EJES Y AÑOS Plan de Gestión de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2018





5. Examinando la distribución del presupuesto en función de su destino a las áreas de infraestructuras y servicios, o a las de promoción, gestión y regulación, se comprueba que tanto las cantidades previstas como las ejecutadas continúan concentrándose contundentemente en la primera área.

En términos proporcionales se observa que el peso del ámbito de promoción, gestión y regulación ha ido aumentando a lo largo de los años. No obstante, este hecho es producto, no tanto del incremento del gasto realizado en este ámbito, que es bastante estable en el tiempo (132.556 € en 2015, frente a 136.496 € en 2018), sino esencialmente de la reducción que se ha producido en paralelo del presupuesto ejecutado en el área de infraestructuras y servicios.

	Presupuesto ejecutado			
	2015	2016	2017	2018
Infraestructuras y servicios	97,5%	95,8%	87,7%	92,3%
Promoción, gestión y regulación	2,5%	4,2%	12,3%	7,7%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Recordemos que la Estrategia de la Bicicleta contemplaba que en los primeros años de su desarrollo, el esfuerzo inversor se volcara más en las infraestructuras y servicios, que en la promoción, la gestión y la regulación. Sin embargo, propugna que la proporción entre ambas áreas vaya equilibrándose conforme se desarrolla la Estrategia y se vayan completando las redes, uno de los elementos de mayor exigencia inversora.

En este sentido, la tendencia que se ha registrado ha avanzado (aún sin conseguirlo) hacia el objetivo de lograr que al final del primer cuatrienio de vigencia de la Estrategia las infraestructuras supongan el 90% del presupuesto y el 10% a las partidas destinadas a la promoción. Sin embargo, el acercamiento a este objetivo se ha logrado, no a través de un incremento del gasto destinado a la promoción, sino por la reducción que se ha producido en las inversiones en infraestructuras ciclistas.



6. La evolución ligeramente positiva que registraron los desplazamientos ciclistas en Gipuzkoa entre 2011 y 2016 (del 2,4% al 2,5%) no parece que resulte suficiente para alcanzar el objetivo de que éstos representen el 4-5% del reparto modal en 2022. Los datos de uso ciclista de la Red Básica Foral correspondientes al periodo 2013-2017 tampoco reflejan que se esté logrando un incremento de estos desplazamientos, en este caso en el ámbito interurbano, sino que están estabilizados.

Evidentemente la cuota de penetración de la movilidad ciclista en Gipuzkoa no depende exclusivamente de la política foral en este ámbito, dado que no es ajena a la evolución del resto de las variables que configuran la movilidad, ni a las condiciones de ciclabilidad y volúmenes de tráfico motorizado que se dan en cada municipio.

En cualquier caso, estimamos que la considerable reducción de las inversiones en infraestructuras ciclistas durante el primer cuatrienio de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, sumada al escaso incremento del gasto realizado en el ámbito de la promoción, gestión y regulación, y al no despliegue de cuatro de los once ejes estratégicos (y prácticamente anecdótico en otros dos), son todos ellos factores que no contribuyen suficientemente a mejorar los bajos avances que registra la movilidad ciclista guipuzcoana.

A este respecto, volvemos a recordarnos que nuestra Estrategia de la Bicicleta indica que con un gasto anual de la Diputación Foral inferior a 10-12 € por habitante al año (en 2018 fue de 2,5 €), resulta poco probable conseguir aumentos significativos en el uso de la bicicleta.

San Sebastián, 10 de mayo de 2019

**Fdo. Edorta Bergua**

Técnico Superior de Planificación y Promoción de Vías Ciclistas