



**Gipuzkoako Foru Aldundia**

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

**INFORME DE EVALUACIÓN DE 2015**  
**Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa**

San Sebastián, 22 de diciembre de 2015

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



## ÍNDICE

1.	Presentación .....	3
2.	Evaluación de las acciones previstas en el Plan de Gestión 2015 .....	4
3.	Sistema de indicadores de evaluación de la Estrategia de la Bicicleta .....	17
4.	Balance general .....	34



## 1. PRESENTACIÓN

La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2014-2022, aprobada 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 los próximos años.

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 durante dicho periodo.

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

A fin de dar respuesta a este compromiso se redacta este informe, que posteriormente 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 el ámbito de actuación del Consejo de la Bicicleta 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 2015

A continuación se presentan las distintas acciones previstas por el Plan de Gestión 2015 de la Estrategia de la Bicicleta, incluyendo la valoración que se realiza de cada una de ellas, en función de su grado de ejecución.

### 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 proyectos relativos a la creación, reforma y mejora de infraestructuras y servicios relacionados con la bicicleta en el ámbito urbano	250.000 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 223.415 €  13 ayuntamientos subvencionados.
1.2 Programa de formación en materia de infraestructuras y servicios municipales	Guía municipal de políticas de la bicicleta	1.500 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 8.470 €  Elaborada en colaboración con la Fundación Cristina Enea. Presentación y difusión de la guía prevista para enero de 2016.
	Seminario de formación e intercambio de experiencias en materia de movilidad ciclista	No genera gasto específico.	No ejecutada.



## 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	4.600.083 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 2.978.050 € Desviación: - 35,3%
2.2 Programa de conservación de la red foral	Inversión en mantenimiento de la red foral (elaboración de informe previo de las necesidades de conservación y señalización)	1.141.000 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 1.377.000 € Desviación: + 20,68%  Asimismo se han realizado labores de inspección y evaluación del conjunto de la red foral de vías ciclistas, a fin de valorar su estado de mantenimiento, la señalización e iluminación, la seguridad de las intersecciones, la accesibilidad y conectividad de los tramos, etc. y proponer soluciones que den respuesta a las carencias detectadas.  Un informe de conclusiones será presentado durante el 1º trimestre de 2016.
2.3 Programa de reforma y mejora de infraestructuras forales	Inversión en la reforma de tramos de la red foral susceptible de mejora.  (Informe previo de los elementos prioritarios a reformar a partir de los datos del sistema de contadores y el diagnóstico que realiza el Observatorio de la Bicicleta para su memoria anual)	Sin partida específica	No ejecutada.



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

	Seguimiento de la red foral: dar continuidad al sistema de conteos establecido desde hace varios años (mantenimiento de contadores, SMS, pilas) y ampliación de la red de contadores.	16.300 €	Acción ejecutada Presupuesto ejecutado: 17.732,8 €
--	---	----------	---

### 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	Actuaciones de calmado del tráfico en zonas urbanas e incorporación de los ciclistas a la calzada	500.000 €	Acción ejecutada. Se han llevado a cabo 7 actuaciones de calmado de tráfico  Presupuesto ejecutado: 625.814,66 euros

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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
4.1 Programa de estímulo de la intermodalidad bicicleta-ferrocarril	Colaboración con los operadores para la habilitación de espacio para el transporte de bicicletas en los trenes y para la regulación de su uso (preparación de criterios para la licitación de nuevo material móvil y para las reformas del mismo)	No genera gasto específico.	No ejecutada.  Esta acción se pretende desarrollar en el seno de una comisión de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa.



	Colaboración con los operadores para la creación de aparcabicis en las estaciones (dar los primeros pasos para elaboración de un Plan de aparcabicis en estaciones a elaborar en 2016 y desarrollar a partir de ese año)	No genera gasto específico.	No ejecutada.  Esta acción se pretende desarrollar en el seno de una comisión de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa.
4.2 Programa de estímulo de la intermodalidad bicicleta-autobús	Análisis de las opciones técnicas y operativas de transporte de bicicletas en las bodegas de los autobuses (efectuar los primeros análisis técnicos de las diversas configuraciones de autobuses con respecto a la portabilidad de las bicicletas)	No genera gasto específico.	Acción ejecutada.  A fin de dar respuesta a esta acción, el 10/09/2015 se celebró una reunión entre representantes del Servicio de Movilidad y Transportes y de la empresa Irizar.  En la misma se examinaron distintas opciones de transporte de bicicletas para cada tipo de autobús de Lurraldebus, que se han recogido en un documento.  Estas soluciones deberían servir de referencia técnica a requerir a los correspondientes operadores con motivo de los próximos procesos de renovación de las flotas de autobuses pertenecientes a Lurraldebus.
	Incorporación de la opción de transporte de bicicletas en el Reglamento de Viajeros (aprobación del Reglamento)	No genera gasto específico.	Acción ejecutada.
	Incorporación de la opción de transporte de bicicletas en los pliegos de condiciones de las concesiones de líneas de autobús interurbanas (dar los primeros pasos para la elaboración de criterios)	No genera gasto específico.	Acción ejecutada.  A fin de dar respuesta a esta acción, el 10/09/2015 se celebró una reunión entre representantes del Servicio de Movilidad y Transportes



	para la incorporación del transporte de bicicletas en los pliegos de licitación de concesiones)		y de la empresa Irizar.  En la misma se examinaron distintas opciones de transporte de bicicletas para cada tipo de autobús de Lurraldebus, que se han recogido en un documento.  Estas soluciones deberían servir de referencia técnica a requerir a los correspondientes operadores con motivo de los próximos procesos de renovación de las flotas de autobuses pertenecientes a Lurraldebus.
--	---	--	--

## 2.2. Promoción, gestión y regulación

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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
5.1 Programa de estímulo de las redes ciclistas internacionales	Seguimiento y apoyo a la red EuroVelo y otras iniciativas transfronterizas (continuación de las actividades de seguimiento de EuroVelo que lleva a cabo el Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias, y del trabajo en común con el Conseil Départemental des Pyrénées Atlantiques)	No genera gasto específico.	Acción ejecutada.  Además de realizar un seguimiento de la evolución de la materialización del proyecto EuroVelo en el Estado español, la DFG ha presentado junto con otras administraciones públicas, un proyecto (EDERBIDEA) a la convocatoria del Programa Interreg V A España / Francia / Andorra (POC-TEFA) 2014-2020. Este proyecto incluye distintas acciones dirigidas a rematar las conexiones viarias ciclistas entre Bayona, San Sebastián y Pamplona, a incentivar la promoción del uso de la



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

			bicicleta como medio de desplazamiento, y a fomentar la difusión e intercambio de conocimiento en este ámbito.
5.2 Programa de estímulo de los productos turísticos que incorporen a la bicicleta	Apoyo informativo y, en su caso, económico a productos turísticos probici (efectuar los primeros análisis y seguimiento de la información suministrada por los diversos organismos que ofrecen información turística)	3.000 €	No ejecutada.
5.6 Programa de adecuación de los albergues forales al turismo ciclista	Análisis de la oferta y de las necesidades de los albergues forales existentes en Gipuzkoa (elaborar documento de análisis y propuestas para la mejora de las instalaciones y servicios de los albergues que pudieran ser atractivos para las personas que circulan en bicicleta)	3.000 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 4.053,5 €  El documento de análisis y propuestas elaborado se prevé presentar a la Dirección General de Juventud y Deportes durante el 1º trimestre de 2016.

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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
6.3 Programa de bicicleta y movilidad sostenible en las actividades deportivas escolares	Apoyo a iniciativas para reducir los desplazamientos en automóvil a los entrenamientos y torneos infantiles (garantizar la continuidad de las iniciativas puestas en marcha en Oarsoaldea. Realización de unas jornadas de trabajo sobre la iniciativa. Distribución de materiales promocionales y de estí-	7.000 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 2.343,0 €  Se ha proporcionado apoyo a esta iniciativa comarcal y se han proporcionado materiales promocionales y de estímulo en el uso de la bicicleta. Las jornadas de trabajo previstas no se han lle-



	mulo en el uso de la bicicleta)		vado a cabo.
6.5 Programa de transición del ciclismo deportivo al ciclismo cotidiano	Elaboración de información y otros mecanismos de estímulo para pasar de la práctica deportiva de la bicicleta a la actividad cotidiana (identificar fórmulas eficientes de estímulo, y elaborar materiales a difundir entre los clubes).	6.000 €	<p>Acción ejecutada, en colaboración con la Dirección General de Juventud y Deportes, y la Federación Guipuzcoana de Ciclismo.</p> <p>Presupuesto ejecutado: 10.406,0 €</p> <p>El documento de análisis y propuestas elaborado se prevé presentar a la Dirección General de Juventud y Deportes durante el 1º trimestre de 2016.</p>

## 7. Incorporar la bicicleta como elemento de la formación de los escolares

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
7.1 Programa de formación de las habilidades en el uso de la bicicleta	Formación de profesorado formador en habilidades ciclistas.	30.000 €	<p>Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 23.142,4 €</p> <p>Este año se ha cerrado el programa de formación 2014-2015, sobre movilidad ciclista, dirigido al profesorado de Educación Secundaria Obligatoria (ESO).</p> <p>En el mismo participaron 25 profesores, obteniéndose unos resultados positivos en la evaluación efectuada.</p> <p>La convocatoria de cursos de formación realizada para el curso escolar 2015-2016 obtuvo un</p>



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

			<p>número bajo de solicitudes, insuficiente para poder llevar a cabo la oferta prevista.</p> <p>A la vista de la escasa demanda registrada, se consideró conveniente remodelar esta oferta, y elaborar un diagnóstico para definir un servicio de asesoría técnica sobre movilidad ciclista, dirigido a centros de ESO, a fin de fortalecer la labor que desarrollan en el ámbito de la educación y de la promoción del uso de la bicicleta entre su alumnado.</p> <p>Este diagnóstico está ya elaborado y será objeto de análisis para determinar la eventual puesta en marcha del citado servicio de asesoría técnica sobre movilidad ciclista.</p>
7.2 Programa de camino escolar y movilidad infantil	Apoyo a iniciativas para la autonomía en el desplazamiento infantil a los centros educativos, con especial incidencia en el acceso a pie y en bicicleta (concepto subvencionable a incluir dentro de la convocatoria de ayudas del Programa de Promoción y Difusión del Uso de la Bicicleta en los municipios de Gipuzkoa)	Ver programa 9.3	No ejecutada.
7.3 Programa de acceso en bicicleta a los centros de educación secundaria	Apoyo a iniciativas para la autonomía en el desplazamiento infantil a los centros educativos, con especial incidencia en el acceso a pie y en bicicleta (dar los primeros pasos para conocer las necesidades de los centros educativos)	No genera gasto específico.	No ejecutada.



	y las entidades locales)		
7.5 Programa de sensibilización acerca de la movilidad sostenible y ciclista en el ámbito del ocio juvenil	Formación de los equipos de educadores de asociaciones y servicios locales de promoción juvenil: elaboración, impresión y difusión (sesiones de presentación y reflexión) de una guía de recomendaciones para la consideración e incorporación de la movilidad sostenible y ciclista en los programas de promoción juvenil.	15.000 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 16.440,0 €  Presentación y difusión de la guía prevista para el 1º trimestre de 2016.

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

<b>Programas</b>	<b>Acciones previstas</b>	<b>Presupuesto previsto</b>	<b>Grado de ejecución</b>
8.1 Programa de iniciativas para fomentar el acceso a pie y en bicicleta a los puestos de trabajo	Análisis de los resultados obtenidos en la experiencia piloto de Debagoiena	60.000 €	No ejecutada.
8.2 Programa para fomentar el acceso a pie y en bicicleta a los centros de trabajo de la Diputación Foral	Elaboración de un plan de movilidad sostenible de la Diputación Foral de Gipuzkoa: efectuar los primeros análisis de necesidades y oportunidades de localización de aparcabicis	15.000 € (cantidad a las que habría que añadir las aportaciones de los departamentos de Administración Foral y Función Pública, y de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas)	No ejecutada.



## 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	Incorporación a la práctica del ciclismo cotidiano de personas que no tienen experiencia en la circulación: incluir las ayudas a la realización de cursos para adultos organizados por ayuntamientos y entidades sin ánimo de lucro, como concepto subvencionable en la convocatoria de ayudas del Programa de Promoción y Difusión del Uso de la Bicicleta en los municipios de Gipuzkoa, y en la convocatoria de ayudas a asociaciones que realicen actuaciones en materia de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.	Ver programas 9.3 y 9.4	Acción ejecutada.
9.2 Programa de difusión de la bicicleta como elemento de la cultura	Apoyo a la bici en actividades culturales que involucren a la Diputación Foral y apoyo a las administraciones locales en esa misma tarea:		
	1. Incluir este tipo de actividades como concepto subvencionable dentro de la convocatoria de ayudas del Programa de Promoción y Difusión del Uso de la Bicicleta en los municipios de Gipuzkoa (ver programa 9.3).	Ver programas 9.3	Acción ejecutada.



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

	2. Apoyo a la declaración de la bicicleta como vehículo oficial de la capitalidad europea Donostia-San Sebastián 2016.	No se prevé que genere gasto específico.	Acción ejecutada Se han mantenido distintos contactos con el Ayuntamiento de San Sebastián para brindarle la colaboración de la Diputación Foral de Gipuzkoa en esta iniciativa, y estudiar distintas acciones de apoyo.
	3. Elaboración de un glosario técnico sobre movilidad ciclista y peatonal, en euskera-castellano.	No se prevé que genere gasto específico.	No ejecutada.
	4. Analizar la posibilidad de ampliar y mejorar los artículos existentes en eu.Wikipedia relacionados con la movilidad ciclista	No se prevé que genere gasto específico.	No ejecutada.
9.3 Programa de promoción de la bicicleta	Desarrollo de iniciativas en el amplio campo de la promoción:		
	1. Convocatoria de ayudas del Programa de Promoción y Difusión del Uso de la Bicicleta en los municipios de Gipuzkoa	25.000 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 8.744,70 €  5 ayuntamientos subvencionados. Adjudicado el 35% del presupuesto previsto.
	2. Actualización y dinamización del sitio web gipuzkoabizikletaz.net	6.400 €	Acción ejecutada Presupuesto ejecutado: 12.666,70 €
	3. Edición de la revista "Bizikletaz"	20.000 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 17.160,0 €



			Durante 2015 se han publicado los 3 números previstos.
9.4 Programa de incentivos a las iniciativas de las organizaciones sociales para la promoción de la bicicleta	Apoyo a las redes sociales que promueven la bicicleta: convocatoria de ayudas a entidades que realicen actuaciones en materia de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.	15.000 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 9.915,22 €  3 entidades subvencionadas. Adjudicado el 66% del presupuesto previsto.

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

<b>Programas</b>	<b>Acciones previstas</b>	<b>Presupuesto previsto</b>	<b>Grado de ejecución</b>
10.2 Programa de desarrollo y mejora de otras normativas y recomendaciones relacionadas con la bicicleta	Evaluación y elaboración de una propuesta de modificación de la normativa de tráfico, espacio público y movilidad para incorporar criterios de calmado del tráfico y perspectivas peatonal y ciclista: elaboración de una ordenanza tipo.	4.000 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 6.776,0 €  Se prevé presentar y difundir esta ordenanza durante el 1º trimestre de 2016.



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

<b>Programas</b>	<b>Acciones previstas</b>	<b>Presupuesto previsto</b>	<b>Grado de ejecución</b>
11.1 Programa de dinamización del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa	Impulso del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, ampliando su representatividad y dotándolo de más recursos y funciones de coordinación: elaboración de un diagnóstico del funcionamiento y perspectivas del Consejo de la Bicicleta	10.000 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 9.075,0€  Sobre la base del diagnóstico efectuado, la DFG presentará una propuesta de reestructuración y revitalización del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa en su próxima sesión ordinaria.
11.2 Programa de dinamización del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa	Ampliación y definición de las tareas del Observatorio, incluyendo su apertura a la participación pública a través del sitio web y otras herramientas:		
	1. Elaboración de memoria anual que recoja las aportaciones ciudadanas	No genera gasto específico	No ejecutada.
	2. Encuestación a usuarios/as de la red foral	11.000 €	Acción ejecutada Presupuesto ejecutado: 11.833,8 €
	3. Habilitación y dinamización de foros de participación ciudadana en sitio web	7.000 €	No ejecutada.



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

Como se ha indicado, la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa define un sistema de indicadores para su evaluación, derivados de los objetivos establecidos en la misma, y que se pasan a examinar.

Pero previamente es preciso poner la atención en la disponibilidad de los datos correspondientes a la batería de indicadores prevista por la Estrategia.

Como se puede comprobar en el cuadro adjunto, no se ha podido recabar información sobre más de un tercio de los indicadores:

	Nº	%
Indicadores sobre los que se ha podido recabar información	18	64%
Indicadores sobre los que no se ha podido recabar información	10	36%
Total	28	100%

Las razones para ello son diversas:

	Nº	%
No se ha podido acceder a la información	6	60%
Información se publica con periodicidad plurianual	3	30%
No procede	1	10%
Total	10	100%

A la luz de estos resultados, parece conveniente de cara a las sucesivas evaluaciones, por una parte, realizar un mayor esfuerzo a la hora de recabar la información, y por otro, retirar de la batería de indicadores aquellos que no se publican con una periodicidad anual.



### 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.	No se dispone de nuevos datos desde la publicación del “ <i>Estudio de movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca 2011</i> ”, que elaboró el Gobierno Vasco, que ofrecía un porcentaje del 2,4%.  Se trata de estudios de periodicidad cuatrienal, previéndose su próxima publicación para 2016.														
1.2. Porcentaje de los nuevos desplazamientos en bicicleta que se realizaban anteriormente en cada medio de transporte.	No se dispone de nuevos datos desde la publicación de la “ <i>Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa 2014</i> ”, que ofrecía los siguientes resultados:  <table><tbody><tr><td>A pie</td><td>48%</td></tr><tr><td>En moto</td><td>7%</td></tr><tr><td>En transporte público</td><td>14%</td></tr><tr><td>En coche</td><td>22%</td></tr><tr><td>Siempre he utilizado la bicicleta</td><td>6%</td></tr><tr><td>Ns/Nc</td><td>3%</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>100%</td></tr></tbody></table>	A pie	48%	En moto	7%	En transporte público	14%	En coche	22%	Siempre he utilizado la bicicleta	6%	Ns/Nc	3%	TOTAL	100%
A pie	48%														
En moto	7%														
En transporte público	14%														
En coche	22%														
Siempre he utilizado la bicicleta	6%														
Ns/Nc	3%														
TOTAL	100%														



<b>Objetivo nº2</b> <i>Incorporar un perfil más equilibrado de personas que emplean la bicicleta, con mayor proporción de mujeres y de jóvenes y menores que en la actualidad.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
2.1. Distribución por sexo y edad de los desplazamientos en bicicleta.	No se dispone de nuevos datos desde la publicación de la “ <i>Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa 2014</i> ”.  Se prevé una actualización de dicha investigación para 2018, en paralelo a la revisión de la Estrategia.

<b>Objetivo nº3</b> <i>Incrementar los desplazamientos activos (peatonales y ciclistas) entre municipios.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
3.1 Número de usuarios en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	Los datos correspondientes a 2014 y 2015 no estarán disponibles hasta febrero de 2016.
3.2 Número y % de ciclistas en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	Los datos correspondientes a 2014 y 2015 no estarán disponibles hasta febrero de 2016.

No cabe poder llevar a cabo ninguna valoración sobre ninguno de los 3 objetivos buscados en el ámbito general de la movilidad, dado que la información referida a los indicadores establecidos, bien se publica con periodicidad plurianual, o bien no ha sido posible acceder a ella.



### 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>		
1.1 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 (60,2%).		
1.2 Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Local, total y desglosada por itinerarios.	<b>ITINERARIO</b>	<b>Longitud (km)</b>	<b>% de ejecución</b>
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	27,544	67,3%
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	14,451	50,8%
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	22,541	63,9%
	Itinerario nº 4: Valle del Deba	8,802	45,5%
	Itinerario nº 5: Valle del Urola	6,917	65,5%
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,437	40,1%
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	3,301	75,7%
	Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran	2,933	100,0%
	Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,000	0,0%
	<b>Total</b>	<b>88,926</b>	<b>58,0%</b>
<b>Valoración</b> 😊			
Este objetivo perseguido por la Estrategia de la Bicicleta está ya cumplido, puesto que el 60% de los municipios han incorporado infraestructuras urbanas para bicicletas, y por otra parte, el nivel de ejecución de las redes básicas locales respecto a lo previsto por el PTS, alcanza ya el 58%.			



<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		27,749	
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku		20,474	
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain		48,224	
	Itinerario nº 4: Valle del Deba		34,182	
	Itinerario nº 5: Valle del Urola		33,900	
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain		5,416	
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa		9,478	
	Itinerario nº 8: Valle del Leizaran		22,318	
	Itinerario nº 9: Valle del Ego		0,000	
Total		207,342		
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		0,206	1,6%
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku		6,023	10,8%
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain		31,284	46,3%
	Itinerario nº 4: Valle del Deba		25,380	41,1%
	Itinerario nº 5: Valle del Urola		26,983	70,3%
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain		2,978	11,3%
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa		6,178	100,0%
	Itinerario nº 8: Valle del Leizaran		19,385	100,0%
	Itinerario nº 9: Valle del Ego		0,000	0,0%
Total		118,416	40,9%	



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

2.3 Desviación de la longitud de la Red Básica Foral existente en relación con la Red planificada para cada uno de los cuatrienios.	No procede.
<p><b>Valoración</b> 😞</p> <p>Los 207 km con los que cuenta actualmente la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa suponen un nivel de ejecución del 46,8% respecto a la longitud total prevista en el PTS. En el caso de la Red Foral de Vías Ciclistas este nivel está casi en el 41%, por lo que sería preciso incrementar el esfuerzo inversor a fin de alcanzar el 80% de la extensión prevista por la Estrategia para el año 2022.</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.	<table border="1"><thead><tr><th>ITINERARIO</th><th>Longitud (km)</th></tr></thead><tbody><tr><td>Itinerario nº 1: Donostia – Irun</td><td>0,0<sup>2</sup></td></tr><tr><td>Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku</td><td>3,752</td></tr><tr><td>Itinerario nº 3: Donostia – Beasain</td><td>29,428</td></tr><tr><td>Itinerario nº 4: Valle del Deba</td><td>21,189</td></tr><tr><td>Itinerario nº 5: Valle del Urola</td><td>25,307</td></tr><tr><td>Itinerario nº 6: Bergara – Beasain</td><td>2,985</td></tr><tr><td>Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa</td><td>6,177</td></tr><tr><td>Itinerario nº 8: Valle del Leitzarain</td><td>0,0<sup>3</sup></td></tr><tr><td>Itinerario nº 9: Valle del Ego</td><td>0,0<sup>4</sup></td></tr><tr><td><b>TOTAL</b></td><td><b>88,838</b></td></tr></tbody></table>	ITINERARIO	Longitud (km)	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	0,0 <sup>2</sup>	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	3,752	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	29,428	Itinerario nº 4: Valle del Deba	21,189	Itinerario nº 5: Valle del Urola	25,307	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,985	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	6,177	Itinerario nº 8: Valle del Leitzarain	0,0 <sup>3</sup>	Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,0 <sup>4</sup>	<b>TOTAL</b>	<b>88,838</b>
	ITINERARIO	Longitud (km)																					
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	0,0 <sup>2</sup>																					
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	3,752																					
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	29,428																					
	Itinerario nº 4: Valle del Deba	21,189																					
	Itinerario nº 5: Valle del Urola	25,307																					
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,985																					
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	6,177																					
	Itinerario nº 8: Valle del Leitzarain	0,0 <sup>3</sup>																					
Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,0 <sup>4</sup>																						
<b>TOTAL</b>	<b>88,838</b>																						
<b>Valoración</b> 😊																							
De los 118 km actualmente ejecutados de la Red Básica Foral, 89 km son objeto de conservación y seguimiento por parte de la DFG, lo que en términos porcentuales supone un 89,7% (excluyendo el Valle del Leitzarain), cifra bastante elevada.																							

<sup>2</sup> En la actualidad no hay en ese itinerario ningún tramo en servicio que sea de titularidad foral.

<sup>3</sup> Este itinerario de 22,3 km de longitud es de titularidad foral, excepto un tramo de 2,9 km que es de titularidad municipal (Ayuntamiento de Andoain). Se trata de una antigua plataforma ferroviaria que, además de su uso peatonal y ciclista, es utilizada por vehículos motorizados vinculados a la explotación forestal. Su gestión corresponde al Departamento de Promoción Económica, Medio Rural y Equilibrio Territorial. Carecemos de información respecto a las labores de conservación que se llevan a cabo.

<sup>4</sup> En la actualidad en ese itinerario no hay ningún tramo en servicio.



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

<b>Objetivo nº1</b> <i>Incorporación sólida de la bicicleta en la cadena del transporte colectivo (tanto en lo que atañe a los vehículos como a las estaciones, accesos, medios de pago y tarifas).</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
1.1 Número y porcentaje de desplazamientos que encadenan un trayecto en bicicleta antes o después del recorrido en transporte colectivo.	La valoración de este indicador no tiene actualmente una referencia numérica.  En un futuro este dato debería incluirse en las encuestas de movilidad que realiza el Gobierno Vasco, precisando ese tipo de cadenas de desplazamiento.
<b>Valoración ?</b>  Siendo inexistente actualmente esta información, no cabe poder llevar a cabo ninguna valoración respecto al grado de cumplimiento de este objetivo.	

<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 Plan de Gestión no programó para el año 2015 ninguna acción relativa a este objetivo, ni tampoco ha surgido ninguna iniciativa en paralelo conducente a este mismo fin.	



### 3.4. Indicadores vinculados con los objetivos de planificación y gestión de la movilidad

<b>Objetivo nº1</b> <i>Planes de movilidad a los centros de trabajo en un 25% de las áreas de actividad de Gipuzkoa.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
1.1 Número de planes de movilidad a los centros de trabajo y número de áreas y polígonos de actividad con planes de ese tipo.	Se desconoce el dato.
<b>Valoración ?</b>  Siendo inexistente actualmente esta información, no cabe poder llevar a cabo ninguna valoración respecto a este objetivo, si bien cabe estimar que la situación actual está bastante alejada de la cifra a la que se aspira.	

<b>Objetivo nº2</b> <i>Programas de Camino Escolar extendidos a un 50% de los centros educativos de Gipuzkoa.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
2.1 Número de centros de educación primaria, secundaria, universitaria y especializada, que han realizado programas de Camino Escolar.	Se desconoce el dato.
<b>Valoración ?</b>  Siendo inexistente actualmente esta información, no cabe poder llevar a cabo ninguna valoración respecto a este objetivo.	



### 3.5. 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 apoyarse en una descripción y evaluación de las actividades del Consejo)	Sí, parcialmente
<b>Valoración</b> 😊 <p>Se ha realizado un proceso dirigido a analizar la percepción de los miembros del Consejo, cuyos resultados contribuirán a adoptar medidas dirigidas a alcanzar, entre otros, ese objetivo. No obstante, la sesión ordinaria prevista realizar durante el 4º trimestre de 2015 en donde aprobar esas medidas, se ha pospuesto al 12 de enero de 2016.</p>	



<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 2015 el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa ha seguido desarrollando sus labores de seguimiento del uso de la Red Foral de Vías Ciclistas y del uso de la bicicleta, que tienen por objetivo mejorar su gestión y mantenimiento.</p> <p>En concreto, se mantiene la red de contadores automáticos de bicicletas y peatones de la Red Foral de Vías Ciclistas, que proporcionan datos continuos sobre los desplazamientos que se efectúan. Estos datos se explotarán y harán públicos en febrero de 2016.</p> <p>Estos datos se complementan con una encuestación anual a una muestra de usuarios a fin de conocer sus perfiles sociológicos, los motivos que generan el desplazamiento, su grado de satisfacción, sugerencias, etc. Se ha elaborado un informe que recoge los resultados de esta labor.</p> <p>Por otra parte, se han realizado labores de inspección y evaluación del conjunto de la red foral de vías ciclistas, a fin de valorar su estado de mantenimiento, la señalización e iluminación, la seguridad de las intersecciones, la accesibilidad y conectividad de los tramos, etc. y proponer soluciones que den respuesta a las carencias detectadas.</p> <p>Un informe de conclusiones será presentado durante el 1º trimestre de 2016.</p>	



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

<b>Objetivo nº3</b> <i>Incorporar a todos los departamentos concernidos de la Diputación Foral de Gipuzkoa a las políticas de la bicicleta.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
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.
<b>Valoración</b> 😊  Durante 2015 un tercio de los departamentos forales han colaborado en la ejecución de las acciones de la Estrategia de la Bicicleta (departamentos de Movilidad y Ordenación del Territorio; Infraestructuras Viarias; y Cultura, Turismo, Juventud y Deportes).  El escaso tiempo transcurrido desde el despliegue de la Estrategia, los limitados recursos personales disponibles, sumado al cambio de legislatura, no ha permitido todavía alcanzar este objetivo que, probablemente, exigirá del transcurso de varios años para su debido cumplimiento.	



### 3.6. 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>5</sup> . Desviación en relación con presupuesto planificado.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Presupuesto planificado: 4.600.083 €</li><li>• Presupuesto ejecutado: 2.978.050 €</li><li>• Desviación: - 35,3%</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 planificado: 1.141.000 €</li><li>• Presupuesto ejecutado: 1.377.000 €</li><li>• Desviación: + 20,68%</li></ul>
1.3 Porcentaje que representa el presupuesto ejecutado y destinado a la construcción y conservación de la Red Básica Foral <sup>6</sup> con respecto al presupuesto total de inversión en infraestructuras de transporte.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Presupuesto de inversión<sup>7</sup>: 61.941.450 €</li><li>• Presupuesto ejecutado: 4.355.050 €</li><li>• Porcentaje: 7,03%</li></ul>
<b>Valoración</b> 😞 <p>El nivel de ejecución del presupuesto planificado para la construcción de la Red Básica Foral apenas alcanza el 65%.</p> <p>Por otra parte, la cantidad inicialmente destinada a las labores de conservación de la Red Básica Foral se ha visto incrementada en un 21%.</p> <p>Finalmente, el porcentaje que representa el presupuesto ejecutado para la construcción y conservación de la Red Básica Foral, supone un 7% con respecto al presupuesto total de inversión en infraestructuras de transporte, cifra considerablemente alejada del objetivo del 15% previsto por la Estrategia para el año 2022.</p>	

<sup>5</sup> Incluidas expropiaciones.

<sup>6</sup> Incluidas expropiaciones.

<sup>7</sup> Esta cantidad incluye el presupuesto planificado relativo a conservación de carreteras (33.915.649 euros); conservación de vías ciclistas (1.141.000 euros); construcción de carreteras (22.284.718 euros); y de construcción de vías ciclistas (4.600.083 euros).



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

<b>Objetivo nº2</b> <i>Establecer incentivos fiscales a la movilidad activa.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
2.1 Existencia de dichos incentivos (SI/NO) y estimación de su cuantía en caso afirmativo.  (Se requiere en este caso una descripción de los incentivos así como su contexto recaudatorio).	No.
<b>Valoración</b> 😞  El escaso tiempo transcurrido desde el despliegue de la Estrategia, sumado al cambio de legislatura, no ha permitido todavía realizar actuación alguna dirigida a alcanzar este objetivo que, probablemente, exigirá del transcurso de varios años para su debido cumplimiento.	



### 3.7. 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> 😊  Desde junio de 2013 hasta diciembre de 2015 han obtenido la aprobación definitiva 9 Planes Generales de Ordenación Urbana en Gipuzkoa <sup>8</sup> , habiendo todos ellos incorporado las determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista que establece el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.	

<sup>8</sup> Abaltzisketa, Azpeitia, Belauntza, Bidania-Goiatz, Hernialde, Irun, Oiartzun, Olaberria y Urnieta.



<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.	8 <sup>9</sup>
2.3 Porcentaje que suponen los planes urbanísticos municipales que incorporan determinaciones relacionadas con la bicicleta, respecto del total de planes urbanísticos municipales.	89%
<b>Valoración</b> 😊 <p>El cuestionario municipal realizado para la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa indica que el 38,6% de los 88 municipios<sup>10</sup> incorporan en su planeamiento infraestructuras ciclistas urbanas, ascendiendo esa cifra al 45,5% en el caso de las infraestructuras interurbanas.</p> <p>Este porcentaje es todavía más alto en el caso de los ayuntamientos que han aprobado su planeamiento municipal a partir de la aprobación del PTS de Vías Ciclistas en junio de 2013. En efecto, exceptuando Belauntza, el resto de los 9 municipios concernidos han incorporado en su planeamiento urbanístico determinaciones relacionadas con la bicicleta.</p>	

<sup>9</sup> Abaltzisketa (Red de comunicación peatonal y no motorizada); Azpeitia (Red de Itinerarios Especiales (ciclista - peatonal, vía ciclista del valle entre La-sao y el área urbana de Azpeitia, y desde Enparan hasta Urrestilla); Belauntza (ramal Ibarra-Belauntza, del Plan de Movilidad Ciclista de Tolosaldea); Irun (incluye los trazados para la ejecución de los tramos correspondientes a los itinerarios 1 y 7 definidos del PTS de vías ciclistas de Gipuzkoa); Oiartzun (incorpora la propuesta de red ciclista del PTS, complementada con otras de redes de barrio); Olaberria (sistema de comunicación peatonal y ciclista en la totalidad del suelo no urbanizable); y Urnieta (incorpora la propuesta de red ciclista del PTS, complementada con otras de redes de barrio).

<sup>10</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 el dato exacto.
<b>Valoración</b> 😊 <p>Si bien se desconoce el dato exacto del número de municipios guipuzcoanos que disponen de ordenanza municipal de movilidad, se estima que se trata de un número muy reducido.</p> <p>Relacionado con este objetivo, se ha elaborado una ordenanza tipo que facilitara la adaptación de la misma a la realidad de cada municipio. Se prevé presentar y difundir esta ordenanza durante el 1º trimestre de 2016.</p>	



#### 4. BALANCE

1. Desde un perspectiva global comprobamos que respecto a las 38 acciones que el Plan de Gestión de 2015 preveía realizar se han llevado a cabo un total de 25, es decir, un 66%.

Las razones que explican este nivel de ejecución cabe encontrarlas, principalmente, en un dimensionamiento del despliegue de la Estrategia no debidamente ajustado a los recursos personales que destina el Servicio de Movilidad y Transportes a este ámbito de trabajo; a lo que hay que sumar el cambio de legislatura registrado, que ha dificultado la implementación de actuaciones que afectaban a otros departamentos.

2. Por otra parte, de un presupuesto total previsto de 6.746.283 € se han ejecutado 5.389.623 euros, es decir, un 80% del mismo.

Esta cantidad equivale a un gasto de 7,59 euros por habitante, cantidad alejada de los 10-12 euros por habitante al año, ratio que la Estrategia de la Bicicleta propone destinar anualmente a este ámbito<sup>11</sup>.

El cumplimiento de este esfuerzo económico está además avalado por la opinión expresada en la *“Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa”*<sup>12</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 para la promoción de la movilidad ciclista en Gipuzkoa, mientras que el porcentaje de personas poco o nada de acuerdo representa un 20%.

---

<sup>11</sup> Esta propuesta se basaba en distintas referencias internacionales, como el caso de Francia, en donde estimaban unas necesidades de inversión del entorno de 10 euros por habitante (Atout France: *“Spécial économie du vélo”*. Paris, 2009); cifra algo inferior a los 12,5 euros por habitante estimados como necesarios en el Parlamento del Reino Unido (All Party Parliamentary Cycling Group: *“Get Britain Cycling”*, 2013).

<sup>12</sup> SIADECO (2014): *“Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa”*. Diputación Foral de Gipuzkoa.



3. Como se puede apreciar en el gráfico adjunto (ver página 37), este descenso en los volúmenes económicos previstos se ha producido en 7 de los ejes estratégicos, si bien el grueso del mismo es el resultado del 24% de la bajada que han experimentado las inversiones del Eje Estratégico 2, y en particular en la construcción de nuevos tramos de la red foral de vías ciclistas.

Este dato pone en evidencia una vez más que no se está cumpliendo la programación económica prevista por el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa en materia de ejecución y conservación de los tramos de la Red Básica Foral, que para su primer cuatrienio asciende a 60,4 millones de euros.

Por consiguiente, para que sea posible alcanzar los objetivos de la presente Estrategia en materia de infraestructuras, es decir, la puesta en valor del 80% de la red foral en el año 2022, se requiere un cambio en la tendencia inversora desplegada desde la aprobación del PTS.

4. Se ha cumplido la previsión del Plan de Gestión de abrir todas las líneas de trabajo previstas en la Estrategia, aunque sea de forma incipiente, salvo las actuaciones del Eje Estratégico 8 (Incorporar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral), que no han sido ejecutadas.
5. Por otra parte, es reseñable el 25% de incremento que han registrado las inversiones realizadas en actuaciones de calmado del tráfico en zonas urbanas e incorporación de los ciclistas a la calzada, con respecto al presupuesto previsto (625.814 euros frente a los 500.000 euros inicialmente consignados), así como el 21% de aumento del gasto en conservación de la red foral de vías ciclistas (1.377.000 euros frente a los 1.141.000 euros inicialmente consignados).
6. Si examinamos la distribución del presupuesto en función de su destino a las áreas de infraestructuras y servicios, o a las de promoción, gestión y regulación, comprobamos que tanto las cantidades previstas como las ejecutadas se han concentrado en la primera área.

	Presupuesto previsto	%	Presupuesto ejecutado	%
Infraestructuras y servicios	6.508.883 €	96,5%	5.257.067,5 €	97,5%
Promoción, gestión y regulación	237.400 €	3,5%	132.556,3 €	2,5%
<b>Total</b>	<b>6.746.283 €</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.389.623,8 €</b>	<b>100,0%</b>



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

En el horizonte ideal, al final del primer cuatrienio, las infraestructuras deberían suponer el 90% del presupuesto y el 10% se correspondería con partidas destinadas a la promoción. Al final del segundo cuatrienio esas cifras deberían estar todavía más equilibradas con un reparto cercano al 80/20%.

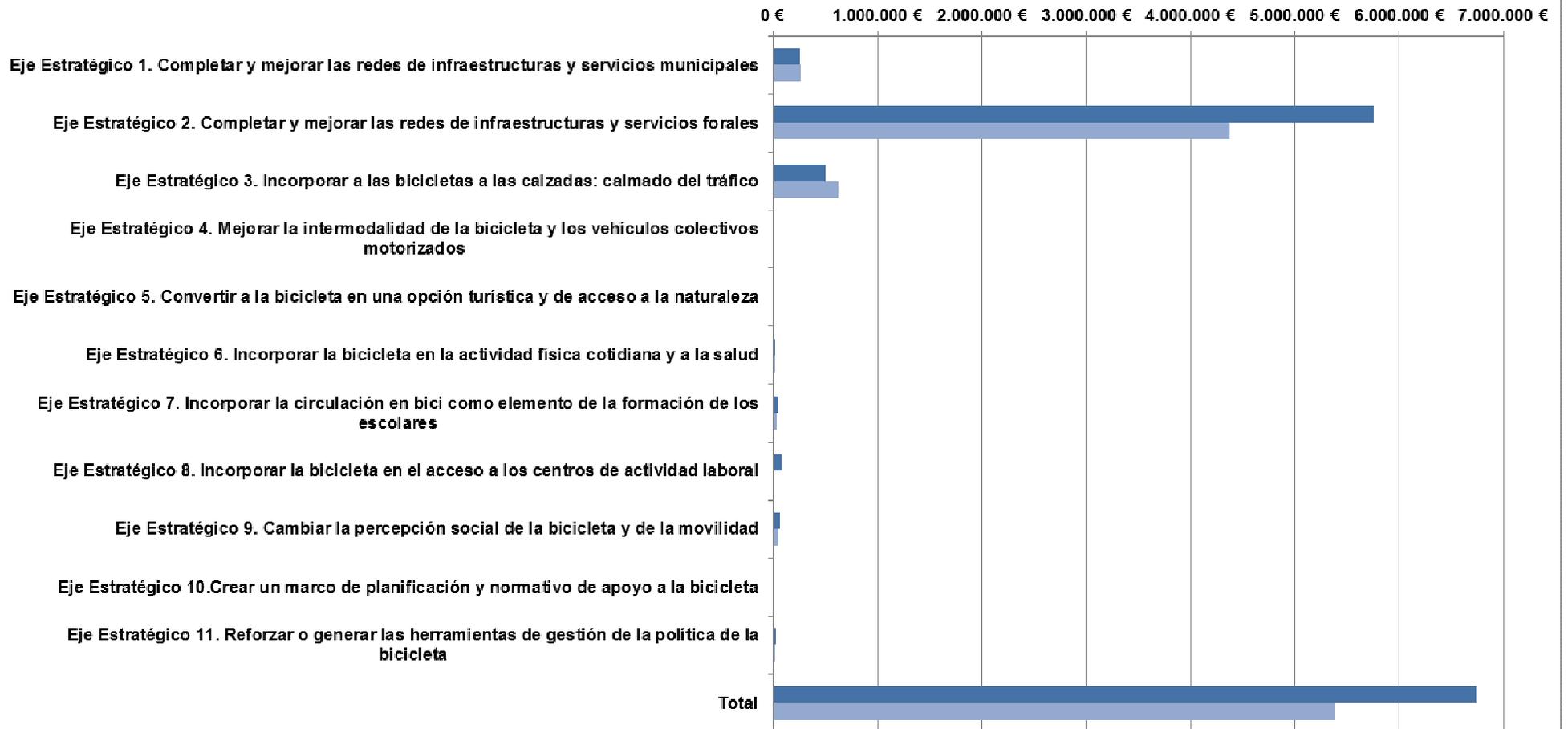


# Gipuzkoako Foru Aldundia

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

## DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO PREVISTO Y EJECUTADO POR EJES Plan de Gestión de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2015

■ Presupuesto previsto  
■ Presupuesto ejecutado



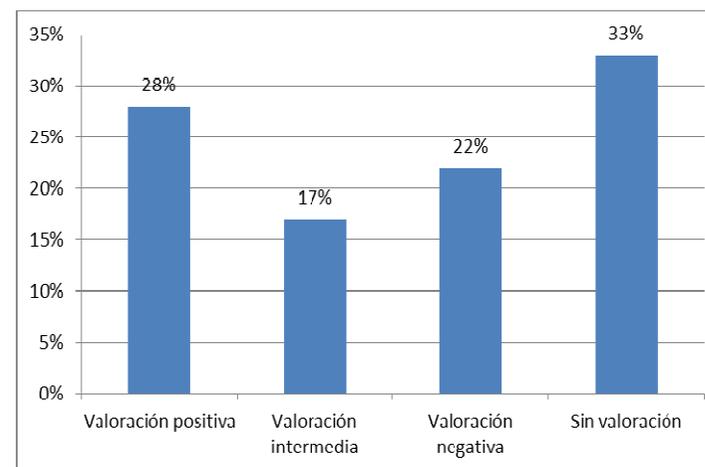


Si atendemos a los indicadores que establece la Estrategia de la Bicicleta a fin de evaluar los distintos objetivos propuestos, obtenemos el siguiente cuadro sintético, que nos facilita una lectura global de los mismos:

<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 la batería de 28 indicadores que establece la Estrategia de la Bicicleta se obtienen los siguientes resultados globales:

- Indicadores con valoración positiva: 5 (28%)
- Indicadores con valoración intermedia: 3 (17%)
- Indicadores con valoración negativa: 4 (22%)
- Indicadores sin valoración: 6 (33%)





## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

Centrando la atención en aquellos indicadores que obtienen una valoración negativa, la principal conclusión es que los indicadores referentes a infraestructuras, fiscalidad y presupuestos, ponen en evidencia la necesidad, ya señalada anteriormente, de incrementar el esfuerzo inversor a fin de alcanzar el 80% de la extensión de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa prevista por la Estrategia para el año 2022.