



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

**GIPUZKOAKO BIZIKLETAREN ESTRATEGIAREN LAU URTEKO EBALUAZIO TXOSTENA
2015 - 2018**

Donostia, 2019ko abuztuaren 12a

Edorta Bergua
(Bizikleta Bideen Plangintzako eta Sustapeneko goi mailako teknikaria)



AURKIBIDEA

1.	Aurkezpena	4
2.	Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia ebaluatzeko adierazle sistema	6
2.1.	Mugikortasun helburu orokorrei lotutako adierazleak	7
2.2.	Azpiegitura helburuei lotutako adierazleak	12
2.3.	Zerbitzuekin erlazionatutako helburuei lotutako adierazleak	18
2.4.	Mugikortasunaren plangintzari eta kudeaketari lotutako adierazleak	20
2.5.	Helburu politikoei lotutako adierazleak.....	21
2.6.	Zerga eta aurrekontu helburuei lotutako adierazleak	33
2.7.	Arauketa helburuei lotutako adierazleak	38
2.8.	Laburpena	42
3.	Ardatz estrategikoen ezarpenaren analisia	45
–	1. ardatz estrategikoa: Hiri azpiegitura eta zerbitzuen sareak osatzea eta hobetzea	46
–	2. ardatz estrategikoa: Foru azpiegitura eta zerbitzuen sareak osatzea eta hobetzea	48
–	3. ardatz estrategikoa: Bizikletak galtzadetan txertatzea: trafikoa moteltzea	51
–	4. ardatz estrategikoa: Bizikletaren eta ibilgailu kolektibo motordunen arteko intermodalitatea hobetzea.....	53
–	5. ardatz estrategikoa: Bizikleta turismoa egiteko eta natura ezagutzeko bitarteko bihurtzea.....	55
–	6. ardatz estrategikoa: Bizikleta eguneroko jarduera fisikoan eta osasunaren zaintzan txertatzea	58
–	7. ardatz estrategikoa: Ikastetxeetan, bizikleta bidezko zirkulazioa txertatzea joan-etorrietarako eta prestakuntzako elementu gisa	60
–	8. ardatz estrategikoa: Lantokietara bizikletaz joatea sustatzea	62



– 9. ardatz estrategikoa: Bizikletaren eta mugikortasunaren pertzepzio soziala aldatzea	64
– 10. ardatz estrategikoa: Bizikletari bultzada emateko plangintza eta arau esparru bat sortzea	67
– 11. ardatz estrategikoa: Bizikletaren politikaren kudeaketa, partaidetza eta koordinazio tresnak indartzea edo sortzea	69
– Laburpena	71
4. Balantze orokorra	75
5. Gomendioak	83



1. AURKEZPENA

Bizikletei buruzko foru politikaren jarduera ildoak bideratzeko, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia 2014-2022 da aurreikusitako piezetako bat, eta halaxe ezartzen dute Gipuzkoako Lurralde Historikoak eremu horretan dituen bi dokumentu juridiko eta administratibo nagusiek: 1/2007 Foru Araua, Bizikleta Bideena, eta 2/2013 Foru Araua, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala behin betiko onartzen duena.

Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren osoko bilkurak 2015eko martxoaren 24an onartu zuen Estrategia, diagnostikoa, ardatzak eta esku hartze estrategikorako programak adostasunez ezartzeko kontsulta eta parte hartze prozesu bat egin ostean. Prozesuan, gai horri buruzko ardurak dituzten administrazio, erakunde, eta gizarte nahiz enpresa eragile guztiek, herritar interesdunek eta Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluak berak izan zuten lekua¹. Partaidetzazko planteamendu horren oinarrian uste irmo bat datza: hain zuzen, mugikortasun ereduak aldaketa sakonak kultura berrien ondorioz iritsi behar direla, gizartean adostasun zabala eskatzen dutela eta, horretarako, ezinbestekoa dela eztabaidak egitea eta interes eta behar guztietara hurbiltzea.

Bizikletaren strategiaren aberasgarri izan ziren herritarrek eta erakundeek adierazitako kezka eta eskari nagusiak, eta, horri esker, Gipuzkoako errealitateari hobeto egokitutako eta legitimotasun demokratiko handiagoko plangintza bat lortu zen.

Estrategia aurrera eramateko, estrategiak berak aurreikusten du urtero dagozkion kudeaketa planak egin beharko direla, martxan jarriko diren programa multzoak biltzeko.

Orobat ezartzen du urtero txosten bat egingo dela, emaitzak ebaluatzeko mekanismo gisa. Horretarako oinarriak bi izan behar dira: Estrategian finkatutako helburuak betetzen diren erakusteko adierazle sistemaren emaitzak eta kudeaketa plan bakoitzean

¹ Estrategia idazteko lanak 2014an zehar garatu ziren, eta, aldi berean, prozesu anizkoitz bat eraman zen aurrera: zundaketa soziologiko bat (eztabaida taldeen eta 1.800 pertsonen egindako elkarrizketen bidezko ikerketa bat) eta bizikletaren politikarekin erlazioatutako eragile eta administrazioei kontsulta (Gipuzkoako eskualdeetan, herritarrek parte hartzeko 10 lantegi egin ziren eta linean galdetegi bat gaitu zen bizikleta bidezko mugikortasunaren inguruko iritziak eta iradokizunak biltzeko; guztira, ehun bat lagunek hartu zuten parte).



aurreikusitako ekintzen gauzatze maila. Konpromiso hori bete egin da, eta 2015., 2016., 2017. eta 2018. urteei dagozkien ebaluazio txostenak prestatu dira.

Bestalde, Bizikleta Bideen Foru Arauak, 81. artikuluan, aurrez ikusten du Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia berrikusi egin beharko dela onartu eta indarraldiaren lehen laurtekoa amaitzean; hau da, 2018-2019an. Berrikusketak ezarrita dauden helburuak zenbateraino lortu diren aztertu beharko duela gaineratzen dio Estrategiak baldintza horri.

Berrikusketa errazteko elementuak ekarri nahian, eta behar izanez gero Estrategiako helburu eta programak berregokitzeko, lau urteko ebaluazio dokumentu hau idatzi da, Gipuzkoako Bizikleta Kontseiluari aurkeztutako lau urteko txostenak eta “Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala ebaluatzeko lau urteko txostena (2014-2017)” harturik oinarri².

Horretarako, lehenik eta behin, Estrategian finkatutako helburuak zenbateraino bete diren erakusteko adierazle sistemaren emaitzak azalduko dira eta ardatz estrategikoetan aurreikusitako programak 2015-2018 aldian izandako ezarpena aztertuko da.

Oinarri horren gainean, aurreikusitako helburuek, programek eta baliabideek oraindik indarra duten aztertuko da ondoren, eta azken kapituluan gomendio sorta bat eskainiko da, beharrik bada helburuak berregokitzeko balio dezakeena, bai eta, bigarren laurtekoari begira, Estrategiaren programazioaren diseinua orientatzeko ere.

² Gipuzkoako Foru Aldundia (2018): “Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala ebaluatzeko lau urteko txostena (2014-2017)”. Mugikortasuneko eta Lurraldearen Antolaketako Departamentua.



2. BIZIKLETAREN ESTRATEGIA EBALUATZEKO ADIERAZLE SISTEMA

Lehen adierazi bezala, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak 28 adierazlez³ osatutako ebaluazio sistema bat zehazten du estrategian ezarritako 18 helburuak zenbateraino bete diren ebaluatzeko.

Atal honetan, adierazle bakoitzean lortutako emaitzak aztertuko dira, baita, ahal denean, zer bilakaera izan duten denboran zehar ere. Ondoren, horretan oinarrituta, Estrategiak ezarritako helburu bakoitza zenbateraino lortu den kalkulatu eta/edo zenbatesiko da, hartara, orokorrean ebaluatu ahal izango baitugu 2015-2018 aldian horiek gauzatzeko prozesua.

Ohartarazi behar dugu zenbaitetan ezin izan ditugula hemen jaso emaitza horiek, datuak ezin direlako eskuratu, ez dagoelako daturik edo hainbat urtean behin argitaratzen direlako.

³ Multzo horrek Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak ebaluaziorako ezarritako adierazleetatik 10 hartzen ditu barnean. “Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala ebaluatzeko lau urteko txostena (2014-2017)” dokumentuan kontsulta daitezke programazioaren lehen laurtekoko emaitzak. Gipuzkoako Foru Aldundia. Mugikortasuneko eta Lurraldearen Antolaketako Departamentua, 2018.



2.1. Mugikortasun helburu orokorreari lotutako adierazleak

1. helburua <i>Bizikletak Gipuzkoako joan-etorrien banaketan duen ehunekoa handitzea (% 4-5era iritsi arte, 2011koaren aldean), oinezko edo garraio kolektibo bidezko joan-etorrien kuota murriztu gabe.</i>	
Jarraipenerako adierazleak	Emaitzak (2016. urtea)
1.1 Joan-etorri guztien artean, zer ehuneko egiten den bizikletaz.	Barneko joan-etorrien % 2,5 ⁴ .
1.2 Orain bizikletan egiten diren joan-etorrien artean, zer ehuneko egiten zen lehen garraibide bakoitzean.	Datuak ez daude eskuragarri.
Balorazioa <p>Gipuzkoako joan-etorrien banaketari buruz ditugun azken estatistikak 2016. urtekoak⁵ dira, eta, hortaz, ezin da osorik ebaluatu erreferentziako aldia.</p> <p>Nolanahi ere, adierazi behar da ezen, 2011. eta 2016. urteen artean, hamarren bat hazi zirela bizikletaz egindako joan-etorriak Gipuzkoa barnean egindako joan-etorrien guztizkoan. Hortaz, aldi horretan hazkunde txiki bat izan zuen 2007an hasitako goranzko joerak: orduan, banaketa modalaren % 1,3 zegokion garraibide horri. Datu horiek kontuan harturik, agerikoa dirudi azken bilakaera erritmo hori ez dela izango nahikoa 2022rako finkatutako % 4-5eko helburua lortzeko.</p> <p>Bestalde, oinezkoen kasuan bete egin da bizikletaren erabilera oinezko edo garraio kolektibo bidezko joan-etorrien kontura ez handitzeko baldintza, 2011n joan-etorrien % 45,2 egin baitzen oinez, eta 2016an, aldiz, % 46,4; ez ordea, garraio publikoaren kasuan, denboraldi horretan % 10,8tik % 9,7ra murriztu baitzen erabilera.</p> <p>Argi dago udalerrri batetik bestera alde handiak ezkututzen direla bizikleta bidezko mugikortasunak Gipuzkoako lurraldean izan duen hazkunde apalaren</p>	

⁴ Iturria: "Euskal Autonomia Erkidegoko mugikortasunari buruzko ikerketa 2016". Ekonomiaren Garapenerako eta Azpiegituretako Saila. Eusko Jaurlaritza, 2017.

⁵ Eusko Jaurlaritzak lau urtean behin egiten ditu Euskal Autonomia Erkidegoko mugikortasunari buruzko azterketak; beraz, hurrengoa 2020rako dago aurreikusita.



atzean. Esate baterako, Zarautzen, Tolosan eta Donostian nabarmen normaltzen ari da bizikletaren erabilera eguneroko bizimoduan (hiriburuan, 2016an banaketa modalaren % 4,2⁶ hartu zuen bizikleta bidezko mugikortasunak, eta 2011etik 2016ra bitarte % 32,6⁷ hazi ziren bizikletaz egindako joan-etorriak).

Gipuzkoan, bizikletazko joan-etorrien ehunekoak apur bat gainditzen du EAEko batezbestekoa (% 2,2), autonomia erkidegoan % 26 hazi baitziren 2011etik 2016ra, oro har. Araban, portzentaje hori % 6,8 izan da, eta Bizkaian, berriz, % 0,6.

2. helburua

Bizikletaren erabiltzaileen profil orekatuagoa lortzea, gaur egungo emakume, gazte eta adingabeen proportzioa handituz.

Jarraipenerako adierazleak

Emaitzak

2. Nola banatzen diren bizikletaz egindako joan-etorriak sexuaren eta adinaren arabera

Ez dugu informazio hori, ez baita eguneratu 2014an egindako ikerketa soziologikoa, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak jarraipena egiteko funtsezko tresnatzat zuena.

Balorazioa

Ez dagokio, ez dugunez beharrezko den informazioa.

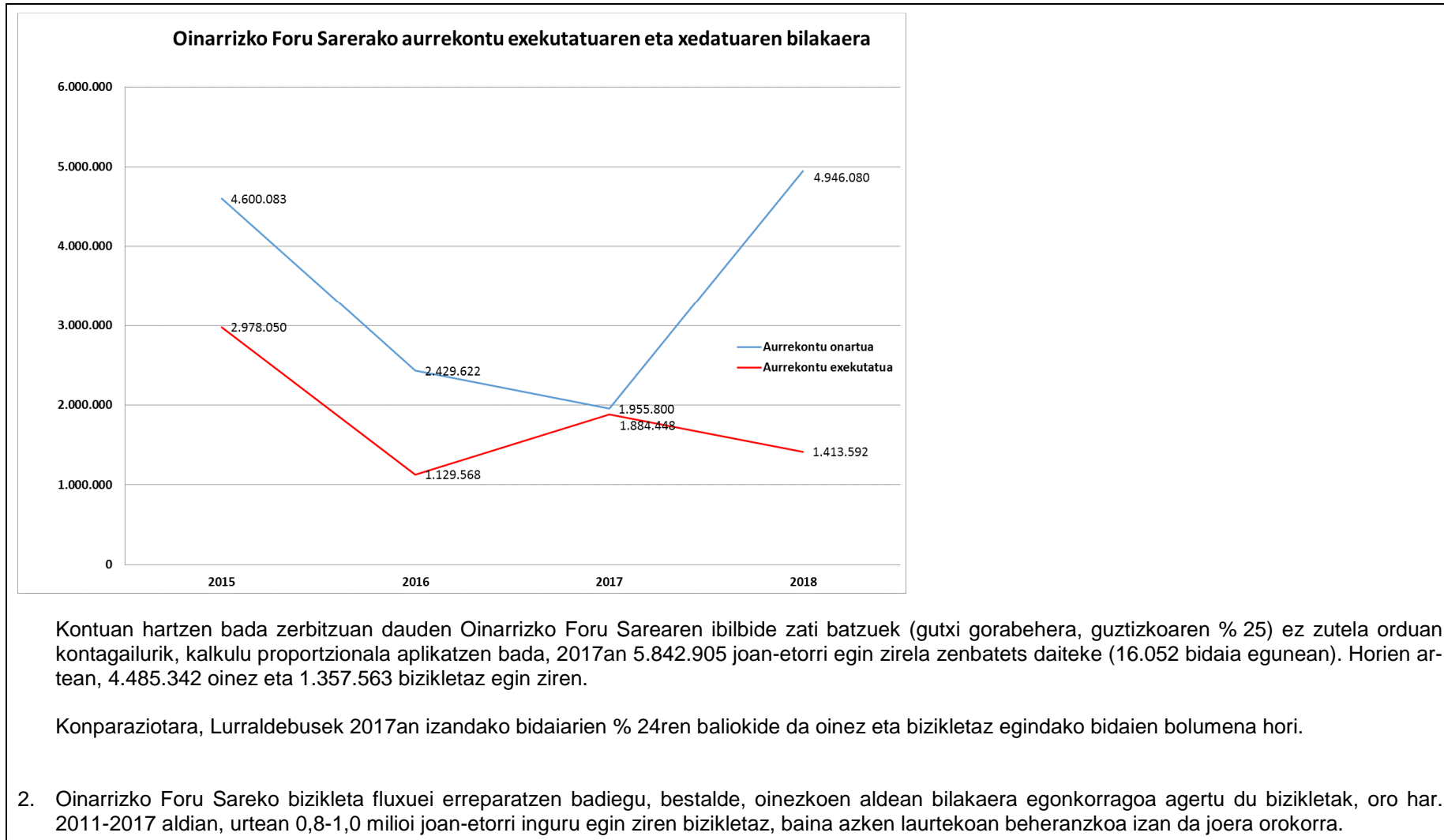
⁶ Idem.

⁷Donostiako Bizikletaren Behatokia (2018): “Donostiako Bizikletaren Behatokiaren memoria 2017”.



3. helburua <i>Udalerrien arteko joan-etorri aktiboak (oinez eta bizikletaz egindakoak) gehitzea.</i>	
Jarraipenerako adierazleak⁸	Emaitzak
3.1 Zer erabiltzaile kopuru dagoen Oinarrizko Foru Sarean, jarraipena egiten zaien ibilbide zatietan. Aldakuntza urtean eta laurtekoan.	<ul style="list-style-type: none">• 3.940.117 joan-etorri (2017. urtea).• Aldakuntza laurtekoan (2014-2017): +% 11,7
3.2 Zer txirrindulari kopuru eta ehuneko dagoen Oinarrizko Foru Sarean, jarraipena egiten zaien ibilbide zatietan. Aldakuntza urtean eta laurtekoan.	<ul style="list-style-type: none">• 915.462 joan-etorri bizikletaz (2017. urtea).• Egindako joan-etorri guztien % 23,2.• Aldakuntza laurtekoan (2014-2017): -% 5,9
Balorazioa	
1. Azken laurtekoan, goranzko bilakaera izan du Oinarrizko Foru Sarean oinez eta bizikletaz egindako joan-etorrien bolumenak, ia-ia % 12 hazita. Azterketa hori 2011. urtera arte hedatzen bada –ordutik aurrera esan baitaiteke sareak bazuela gutxieneko egitura bat, eta egungo ibilbideen zati handiena zerbitzuan baitzegoen jadanik (91 km, egungo luzeraren % 75)– bilakaeraren ezaugarri nagusia da joera oro har egonkorra ageri duela, 3,9 milioi joan-etorriren inguruko fluxuekin. Egonkortasun hori bi unetan urratu zen: 2014an beheratu egin zen, 3,5 milioi bidaia zenbatu zirenez; 2016an, aldiz, 4,1 milioi joan-etorri bildu eta goia jo zuen.	

⁸ Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean ezarritako 7. eta 8. ebaluazio adierazleak.





Bizikleta fluxu horiek Oinarrizko Foru Sarean egindako joan-etorri guztien % 23 dira.

Agerian geratu da urtetik urtera oinezkoen eta bizikleten fluxuetan izandako gorabeherek euri kopuruarekin zerikusia dutela: erregistratutako prezipitazioen bolumena murrizten denean, gehiago erabiltzen da Oinarrizko Foru Sarea, eta alderantziz.

Oinarrizko Foru Sarean erregistratutako datuak aztertzeke garaian, gogoan izan behar da bizikleta bidezko trafikoan ikusitako intentsitateak erlazionatuta daudela mugikortasuna taxutzen duten gainerako aldagaiekin, bizikletaren erabilgarritasun baldintzekin (bide sare moteldurik nahiz bizikleta bideen oinarrizko sarerik dagoen, bizikleta aparkaleku nahikorik dagoen, bizikletaren eta garraio publikoaren arteko intermodalitatea egokia den, eta abar) eta konektatzen diren udalerrietan ibilgailu motordunez egiten diren joan-etorrien bolumenarekin.

Hortaz, ondorioztatu behar da udalerrien artean joan-etorri aktiboak gehitzeko helburua, oro har, bete egin dela laurteko honetan, baina ez bizikletaz egindako joan-etorrien kasuan.



2.2. Azpiegitura helburuei lotutako adierazleak

4. helburua																																				
<i>Bizikletetarako eta trafikoa moteltzeko hiri azpiegiturak osatzea Gipuzkoako udalerrien % 50ean.</i>																																				
Jarraipenerako adierazleak	Emaitzak (2018. urtea)																																			
4.1 Gipuzkoako udalerrien zer ehunekok txertatu dituen bizikletetarako hiri azpiegiturak, eta/edo ezarri dituen bere eskumenpeko bide sarean trafikoa moteltzeko neurriak.	53 udalerrri (% 59,6).																																			
4.2 Oinarrizko Toki Sarean gauzatutako bizikleta eta oinezko bideen luzera eta ehunekoa ⁹ , guztira eta ibilbideen arabera banakatuta ¹⁰ .	<table border="1"> <thead> <tr> <th>IBILBIDEA</th> <th>Luzera (km)</th> <th>% gauzatua</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. ibilbidea: Donostia – Irun</td> <td>27,749</td> <td>% 68,1</td> </tr> <tr> <td>2. ibilbidea: Donostia – Mutriku</td> <td>17,490</td> <td>% 59,0</td> </tr> <tr> <td>3. ibilbidea: Donostia – Beasain</td> <td>24,816</td> <td>% 71,5</td> </tr> <tr> <td>4. ibilbidea: Deba Bailara</td> <td>10,341</td> <td>% 53,0</td> </tr> <tr> <td>5. ibilbidea: Urola Bailara</td> <td>7,096</td> <td>% 69,3</td> </tr> <tr> <td>6. ibilbidea: Bergara – Beasain</td> <td>2,437</td> <td>% 75,1</td> </tr> <tr> <td>7. ibilbidea: Bidasoa Bailara</td> <td>4,362</td> <td>% 100,0</td> </tr> <tr> <td>8. ibilbidea: Leitzarain Bailara</td> <td>2,933</td> <td>% 100,0</td> </tr> <tr> <td>9. ibilbidea: Ego Bailara</td> <td>--</td> <td>--</td> </tr> <tr> <td>Guztira</td> <td>97,226</td> <td>% 64,5</td> </tr> </tbody> </table>			IBILBIDEA	Luzera (km)	% gauzatua	1. ibilbidea: Donostia – Irun	27,749	% 68,1	2. ibilbidea: Donostia – Mutriku	17,490	% 59,0	3. ibilbidea: Donostia – Beasain	24,816	% 71,5	4. ibilbidea: Deba Bailara	10,341	% 53,0	5. ibilbidea: Urola Bailara	7,096	% 69,3	6. ibilbidea: Bergara – Beasain	2,437	% 75,1	7. ibilbidea: Bidasoa Bailara	4,362	% 100,0	8. ibilbidea: Leitzarain Bailara	2,933	% 100,0	9. ibilbidea: Ego Bailara	--	--	Guztira	97,226	% 64,5
IBILBIDEA	Luzera (km)	% gauzatua																																		
1. ibilbidea: Donostia – Irun	27,749	% 68,1																																		
2. ibilbidea: Donostia – Mutriku	17,490	% 59,0																																		
3. ibilbidea: Donostia – Beasain	24,816	% 71,5																																		
4. ibilbidea: Deba Bailara	10,341	% 53,0																																		
5. ibilbidea: Urola Bailara	7,096	% 69,3																																		
6. ibilbidea: Bergara – Beasain	2,437	% 75,1																																		
7. ibilbidea: Bidasoa Bailara	4,362	% 100,0																																		
8. ibilbidea: Leitzarain Bailara	2,933	% 100,0																																		
9. ibilbidea: Ego Bailara	--	--																																		
Guztira	97,226	% 64,5																																		

⁹ Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialeko definizioaren arabera, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarean udal titulartasuneko den bizikleta bideen multzoak osatzen du Oinarrizko Toki Sarea. Nagusiki, hiri barneko bideak dira. Oinarrizko Foru Sarea, aldiz, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarean foru titulartasuneko den bizikleta bideen multzoak osatzen du, eta, nagusiki, hiriarteko bideak dira.

¹⁰ Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean ezarritako 10. ebaluazio adierazlea.



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

EB/iri

Int. 18-B/2019

Balorazioa

Helburu hori programazioaren lehen laurtekoan lortu da, udalerrien ia % 60k gehitu baititu bizikletetarako bide azpiegiturak (hala, 10 portzentaje puntutan gainditu da lortu nahi zen helburua). Bestalde, LPSan aurreikusitako oinarritzko toki sareen % 64,5 gauzatu da jadanik.



5. helburua <i>Bizikleta Bideen Foru Sarea osatzea, aurreikusitako % 80 arte, egungo sarea bikoiztuta.</i>					
Jarraipenerako adierazleak¹¹	Emaitzak (2018. urtea)				
5.1 Oinarrizko Sarean gauzatutako bizikleta eta oinezko bideen luzera ¹² , guztira eta ibilbideen arabera banakatuta.	IBILBIDEA		Luzera (km)		
	1. ibilbidea: Donostia – Irun		28,703		
	2. ibilbidea: Donostia – Mutriku		23,579		
	3. ibilbidea: Donostia – Beasain		61,157		
	4. ibilbidea: Deba Bailara		36,259		
	5. ibilbidea: Urola Bailara		33,595		
	6. ibilbidea: Bergara – Beasain		5,416		
	7. ibilbidea: Bidasoa Bailara		10,534		
	8. ibilbidea: Leitzaran Bailara		22,318		
	9. ibilbidea: Ego Bailara		0,000		
Guztira		221,560			
		2015	2016	2017	2018
Oinarrizko Sarearen luzera		207,3	213,4	215,7	221,6
Gehikuntza, aurreko urtekoaren aldean		14,0	6,1	2,3	5,9

¹¹ Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean ezarritako 1., 2. eta 3. ebaluazio adierazleak.

¹² Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sareak bi bide mota hartzen ditu barnean: Oinarrizko Tokiko Sarekoak (hiriko bideak, udal titulartasunekoak) eta Oinarrizko Foru Sarekoak (hiriarteko bideak, foru titulartasunekoak).



5.2 Oinarrizko Foru Sarean gauzatutako bizikleta eta oinezko bideen luzera eta ehunekoa, guztira eta ibilbideen arabera banakatuta.	IBILBIDEA		Luzera (km)	% gauzatua	
	1. ibilbidea: Donostia – Irun		0,953	% 6,9	
	2. ibilbidea: Donostia – Mutriku		6,088	% 11,1	
	3. ibilbidea: Donostia – Beasain		36,341	% 54,0	
	4. ibilbidea: Deba Bailara		25,917	% 42,0	
	5. ibilbidea: Urola Bailara		26,498	% 69,1	
	6. ibilbidea: Bergara – Beasain		2,978	% 11,3	
	7. ibilbidea: Bidasoa Bailara		6,172	% 100,0	
	8. ibilbidea: Leizaran Bailara		19,385	% 100,0	
	9. ibilbidea: Ego Bailara		0,000	% 0,0	
Guztira		124,338	% 43,0		
		2015	2016	2017	2018
Oinarrizko Foru Sarearen luzera		118,4	120,7	121,6	124,3
Gehikuntza, aurreko urtekoaren aldean		9,1	2,3	0,9	2,7
5.3 Zenbat aldentzen den Oinarrizko Foru Sarearen egungo luzera laurteko bakoitzerako egindako plangintzatik.	-% 22,4 (2017. urtean amaitutako laurtekoari dagokionez)				
Balorazioa					
Lehen laurtekoan, 28,2 km gehitu zen Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen luzera, 221,6 km-tara iritsi arte. Horrek esan nahi du LPSan aurreikusitako luzeraren (440 km) % 50,3 gauzatuta zegoela 2018. urtean, programazioaren bi laurteko amaitu zirenean.					
Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean aurreikusitakoaren arabera, lehen laurtekoaren amaieran (2017) 160,2 km-ko luzera izan behar zuen Oinarrizko Foru Sareak . 2018an, 124,3 km-ko luzera izatera iritsi zen: helburu horren % 77,6, eta Estrategiak 2022rako Oinarrizko Foru Sarean gauzatuta nahi dituen 231,4 km-en % 53,7.					
Gelditzen diren 107,1 km-ak bigarren laurtekoan eraikitzeko, batez beste 26,8 km bizikleta bide berri egin beharko lirateke urtean; hau da, lehen laurtekoan baino zazpi bide bizkorrago gehitu beharko lirateke bideak.					



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

EB/iri

Int. 18-B/2019

Gauzatze maila (LPSan aurreikusitako azken luzerari dagokionez), Oinarrizko Foru Sarearen % 100 izatera iritsi da bi ibilbidetan (Bidasoa Bailara eta Leitzaran Bailara), eta ia % 70era Urolan. Kontrako aldean, bederatzi ibilbideetako lautan % 15etik beherakoa izan da gauzatze maila.



6. helburua <i>Dauden bizikleta bideak mantentzea edo eraldatzea, egungo funtzionaltasuna mantentzeko edo hobetzeko.</i>		
Jarraipenerako adierazleak¹³	Emaitzak (2018. urtea)	
6. Zaintza eta jarraipen protokoloa duten Oinarrizko Foru Sareko bizikleta eta oinezko bideen luzera, guztira eta ibilbideen arabera banakatuta.	IBILBIDEA	Luzera (km)
	1. ibilbidea: Donostia – Irun	0,953
	2. ibilbidea: Donostia – Mutriku	6,088
	3. ibilbidea: Donostia – Beasain	36,341
	4. ibilbidea: Deba Bailara	25,917
	5. ibilbidea: Urola Bailara	26,498
	6. ibilbidea: Bergara – Beasain	2,978
	7. ibilbidea: Bidasoa Bailara	6,172
	8. ibilbidea: Leitzarain Bailara	19,385
	9. ibilbidea: Ego Bailara	0,00 ¹⁴
	GUZTIRA	124,334
Balorazioa		
Gipuzkoako Foru Aldundia arduratzen da Oinarrizko Foru Sarean zerbitzuan dauden 124,3 km-en zaintzaz eta jarraipenaz.		
Bide Azpiegituretako Departamentuari dagokio lan horiek egitea, salbu eta 8. ibilbideko 19,4 km-etan (Leitzarain Bailara ¹⁵), Ekonomiaren Sustapeneko, Landa Ingurune eta Lurralde Oreko Departamentuaren eskumena baita horiek kudeatzea eta zaintzea.		

¹³ Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean ezarritako 4. ebaluazio adierazlea.

¹⁴ Egun, ibilbide horretan ez dago zatirik zerbitzuan.

¹⁵ Trenbide plataforma zahar bat da, eta, oinezkoek eta bizikletek ez ezik, basogintzako ustiapenari lotutako ibilgailu motordun astunek ere erabiltzen dute.



2.3. Zerbitzuekin erlazionatutako helburuei lotutako adierazleak

7. helburua <i>Bizikleta garraio kolektiboaren katean txertatzea, irmoki (ibilgailuei dagokienez, eta baita geltoki, sarbide, ordainbide eta tarifei dagokienez ere).</i>	
Jarraipenerako adierazleak	Emaitzak
7. Ibilbideen zer kopurutan eta ehunekotan egiten den bidearen zati bat bizikletan, garraio kolektibo erabili aurretik edo ondoren.	Ez dugu ezagutzen aldian behin informazio hori ematen duen datu estatistikoko iturbururik ¹⁶ .
Balorazioa Ez dagokio, ez dugunez beharrezko den informazioa.	

8. helburua <i>Gipuzkoan, sareak sortzea alokairu zerbitzuak, bizikleta erregistroak eta lapurreten aurkako sistemak, konponketak, bizikletarekin lotutako informazio trukea eta abar eskaintzeko.</i>	
Jarraipenerako adierazleak	Emaitzak (2018. urtea)
8. Halako sarerik dagoen (Bai / Ez).	Ez

¹⁶ Adierazle hori kalkulatu ahal izateko, halako desplazamendu katei buruzko datuak eman beharko lituzke Eusko Jaurlaritzak lau urtean behin egiten duen mugikortasun inkestak.



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

EB/iri

Int. 18-B/2019

Balorazioa

Mugikortasuneko eta Lurraldearen Antolaketako Departamentuak ez du programatu helburu horri lotutako ekintzarik programazioaren lehen laurtekoan. Ez da ikusi beste erakunde publiko zein pribatu batzuek antzeko ekimenak abiarazi dituztenik ere ez.



2.4. Mugikortasunaren plangintzari eta kudeaketari lotutako adierazleak

9. helburua <i>Lantokietara joateko mugikortasun planak izatea Gipuzkoako jarduera eremuen % 25ean.</i>	
Jarraipenerako adierazleak	Emaitzak
9. Lantokietara joateko mugikortasun planen kopurua, eta halako planak dituzten jarduera eremuen eta industrialdeen kopurua.	Ez dugu ezagutzen aldian behin informazio hori ematen duen datu estatistikoko iturbururik.
Balorazioa Ez dagokio, ez dugunez beharrezko den informazioa.	

10. helburua <i>Eskola Bidea programak Gipuzkoako ikastetxeen % 50era zabaltzea.</i>	
Jarraipenerako adierazleak	Emaitzak
10. Eskola Bidea programak egin dituzten hezkuntza zentroyen kopurua (Lehen Hezkuntza, Bigarren Hezkuntza, unibertsitateak eta espezializatuak).	Ez dugu ezagutzen aldian behin informazio hori ematen duen datu estatistikoko iturbururik.
Balorazioa Ez dagokio, ez dugunez beharrezko den informazioa.	



2.5. Helburu politikoei lotutako adierazleak

11. helburua <i>Bizikletaren Kontseilua administrazioen ekimenak koordinatzeko eta bizikletari buruzko informazioa trukatzeko eremu bihurtzea.</i>	
Jarraipenerako adierazleak	Emaitzak
11. Bai / Ez (Adierazle hori zehazteko oinarria Kontseilua- ren jardueren deskribapena eta ebaluazioa izan behar da)	Ez.
Balorazioa <p>Gipuzkoako Bizikleta Kontseiluak, 2014-2015 urteen artean, berregituratzeko eta indarberritzeko gogoeta prozesu bat eraman zuen aurrera. Izan ere, konturatu ziren Gipuzkoako Foru Aldundiak bizikleta bidezko mugikortasunean egindako jardueren gaineko informazioa kideei ematera mugatzen zela funtzionamendu dinamika ia osoa. Oro har, bat etorri ziren: ez ziren nahikoa arduratu Erregelamenduak Kontseiluari esleitutako beste funtzioez¹⁷. Horrek kideen interesa eta motibazioa galaraz zitzaizkeen iritzi zioten, eta, horrenbestez, arriskuan jar zitekeela kontseiluak etorkizunean aholkularitza organo gisa bete dezakeen eginkizuna.</p> <p>Gogoetaren ondorioz atera zen onuragarriak zirela, bai Kontseilua bera, bai eztabaidagune hori dinamikoagoa eta operatiboagoa bihurtu nahi izatea, arlo horretan proposamenak eztabaidatu eta egiteko, eta kideen parte hartzea sustatzeko. Horretarako, baliabide egokiz hornitu zedila nahi zuten, denboran zehar iraungo duela eta hobetuko dela ziurtatzeko, eta tokiko eta eskualdeko ekintzan koordinazio eta trazio lanak bete ahal izateko. Zehazki, lanerako sei eremu identifikatu zituzten, eta dagozkien lan batzordeak ere sortu beharko lirarteke.</p>	

¹⁷ Besteak beste, honako hauek nabarmendu daitezke: foru nahiz toki sareetako bideetan bizikletaren erabilera indartzeko laguntzea; jarduketak koordinatzea eta esperientziak trukatzeko; parte hartzea eta kideen artean akordioak egitea; bizikleta bidezko mugikortasunean eragina duten arauen aurreproiektu, plan eta proiektuei buruzko proposamenak egitea; txostenak eta proposamenak egitea; GFAk bizikleta bidezko mugikortasunaren inguruan egindako politika, programa, proiektu, azterketa, jarduketa ildo edo irizpideei buruzko txostenak egitea; Gipuzkoako gizartearentzako neurri hezigarriak proposatzea, bizikletaren erabileraren eta adierazten dituen balioen gainean informatzeko, komunikatzeko, orientatzeko eta sentikortzeko; bizikleta bidezko mugikortasunari buruzko azterketak proposatzea; herritarren parte hartzea sustatzea; eta erantzukizun partekatua printzipioa eraginkorra izateko laguntzea.



Era berean, Kontseiluaren osaera aldatzea eta herritarren eztabaidagune bat sortzea planteatu zen.

Bestalde, Bizikletaren Estrategiak azpimarratzen du ezinbestekoa dela Kontseiluaren dinamizazioa sustatzea, kideei protagonismo handiagoa emanez, irizpide hauetan oinarrituta:

- Bizikletaren politikako alderdi zehatzei buruzko lan batzordeak sortzea.
- Batzorde iraunkor bat sortzea, Kontseiluaren lana errazteko eta egindako lanen kontu eman dezan, adostutako kudeaketa programa baten arabera, urtean bitan.
- Kontseiluan eta lan batzordeetan parte hartzeko aukera pertsona eta erakunde berriei zabaltzea.
- Idazkaritzaren, batzorde iraunkorraren eta lan taldeen zereginetarako baliabideak ematea.

Gogoetaren ondorioak 2015ean foru gobernuan hasi zen lantalde berriari eman zitzaizkion¹⁸. Haiei erantzunez, 2016ko urtarrilean, udalekin, eskualde agentziekin eta gainerako eragile interesdunekin elkarlanean aritzeko lantalde bat sortzea proposatu zion GFAk Kontseiluari, zertarako eta helburu erki-de batzuk adosteko, hezkuntzaren, informazioaren, komunikazioaren eta turismoaren arloan, xede hauek lortu nahian:

- Gipuzkoan bizikletaren kultura sustatzeko egiten den lana nabarmentzea eta ikusaraztea.
- Metatutako ezagutza teknikoak trukitzea.
- Sortzen ari den enpleguaren berri ematea.
- Lehendik ere bizikletari egokitutako azpiegitura eta inguruneek ematen dituzten jarduketak aukerak agerian uztea.
- Bizikletak turismorako baliabide eta erakargarri gisa eskaintzen dituen aukerak sustatzea.

Azkenean, ez zen eratu lantalde hori. Ondoren ere, funtsean, kideei foru jarduketei buruko informazioa ematea izan da Kontseiluaren jardunaren ardatza, gogoeta prozesuan proposatutako neurriak ezartzera iritsi gabe¹⁹.

Bestalde, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluko Erregelamenduak bileretarako ezarritako dinamikak (gutxienez, bi saio urtean) ibilbide aldakorra izan du:

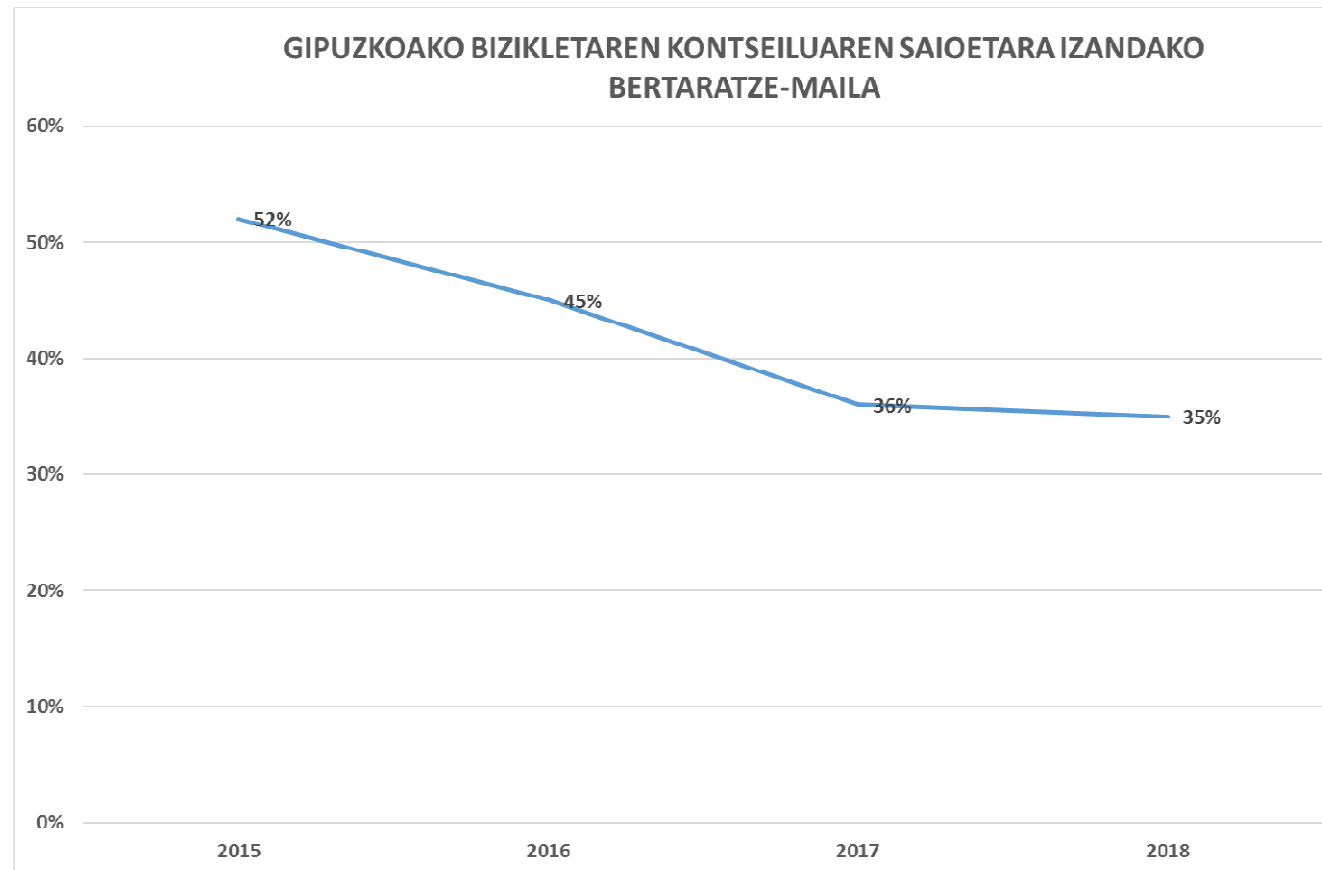
- 2015ean, bilera bat aurreko legegintzaldian egin zen eta bigarrena 2016ko urtarrilera arte atzeratu zen, gobernua aldatzekoa zenez.

¹⁸ Gipuzkoako Foru Aldundia (2015): “Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua berregituratzeari eta indarberritzeari buruzko txostena”. Mugikortasuneko eta Lurraldearen Antolaketako Departamentua, 2015eko azaroa.

¹⁹ Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluari bultzada ematea, tokian eta eskualdean duen ordezkaritza handituz eta baliabide eta koordinazio funtzio gehiagoz hornituz; eta Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluan udal lankidetzako sareak txertatzea eta kontseilutik bertatik halakoak indartzea, baterako ekimenak kudeatzeko (adibidez, alokatzeko bizikletak).



- 2016an²⁰ bi ohiko bilera egin ziren (2017an bezala), 2015ean atzeratutakoaz gain.
- 2018an bilera bakarra egin zen.



²⁰ Mugikortasuneko eta Lurraldearen Antolaketako Departamentuak ez zion aurkeztu 2016rako Kudeaketa Plana Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluari eta, hortaz, ezin izan zen ebaluatu urte hartan egindako ekintzen gauzatze maila.



Aldi horretan, heren bat murriztu zen bileretara etorritako kontseilukideen ehunekoa, 2015eko zifrarekin alderatuz gero: 2015ean kideen % 52 bertaratu zen batez bestean, eta 2018an, aldiz, % 35.

12. helburua

Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia garatzea, bizikleta bidezko mugikortasuna ezagutzeko funtsezko tresna gisa.

Jarraipenerako adierazleak	Emaitzak
12. Bai / Ez (Adierazle hori zehazteko oinarria Behatokiaren jardueren deskribapena eta ebaluazioa izan behar da).	Bai.

Balorazioa

Laurtekoan zehar, Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia lanean aritu da Bizikleta Bideen Foru Sarearen erabileraren eta lurraldeko bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipena egiteko.

Hauek dira Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiaren helburu nagusiak:

- Txirrindulariek eta oinezkoek Foru Sarea zenbat, noiz, nola eta zertarako erabiltzen duten aztertzea.
- Sarearen erabilera baldintzatzen duten faktoreak ikertzea.
- Sarearen erabiltzaileen iritziak, oharrak eta eskaerak biltzea.
- Sarearen plangintzari eta kudeaketari buruzko erabakiak optimizatzeko informazio erabilgarria lortzea.

Horretarako, Bizikleta Bideen Foru Sarean bizikletak eta oinezkoak automatikoki zenbatzeko estazio sare bat du Behatokiak (egun, 29 kontagailu hartzen ditu barnean), eta bide horietan egiten diren joan-etorriei buruzko datuak ematen dituzte etengabe.



Datu horiek garrantzitsuak dira, Bizikleta Bideen Foru Sarean dauden fluxuak zehatz-mehatz ezagutzeko eta denboran zehar zer bilakaera duten kontrolatzeko aukera ematen dutelako. Horrela, lortutako datuak funtsezkoak dira, bai bide bakoitzean zer erabiltzaile mota dauden eta tarte bakoitzari zer erabilera ematen zaion aztertzeko, bai Foru Sarearen plangintza eta kontserbazioa norainokoa izan behar den zehazteko.

Gainera, informazio hori ezinbestekoa da, alde batetik, Foru Sareko bide zati berriak zerbitzuan jartzeak oinezko eta bizikleta bidezko mugikortasunean zer eragin duen jakiteko eta, bestetik, gizarteari jakinarazteko zer errentagarritasun sozial dakarten bizikleta bideen azpiegituran egindako inbertsioek.

Bestalde, lan horien osagarri, urtero inkesta bat egiten zaio Bizikleta Bideen Foru Sarea erabiltzen duten 400 txirrindulariz eta 150 oinezkoz osatutako lagin bati, jakiteko zer profil soziologiko dituzten, zergatik egiten dituzten joan-etorriak, zenbateko gogobetetze maila duten, zer iradokizun dituzten, eta abar. 2009. urteaz geroztik egin den bezala, 2015-2018 aldian urteko lau txosten idatzi dira, ikerketa horien emaitzak jaso eta aztertzen dituztenak. Era berean, “*Gipuzkoako 2017ko Bizikleta Bideen Foru Sareko erabiltzaileen zenbaketari buruzko azterketa*” egin da. Txosten horiek guztiak jendearen eskura jartzen dira, kontsultatzeko eta deskargatzeko, <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus>²¹ webguneko Behatokiaren eremuan, eta emaitza nagusiak sare sozialen bitartez eta «Bizikletaz» aldizkarian jendarteratzen dira²².

Azkenik, 2018an, Euskal Herriko Unibertsitatearen Balioen Filosofia eta Gizarte Antropologia Sailarekin elkarlanean, “*Segurtasuna bizikletan. Etnografia bat*” izeneko azterlana egin eta argitaratu zen, antropologiaren ikuspuntutik, Gipuzkoako hirietako bizikleta erabiltzaileek segurtasunari buruz zer pertzepzio duten ebaluatzeko eta txirrindulariei bide segurtasuna ematen dieten faktoreak, inguruabarrak, jardunbideak eta pertzepzioak aztertzeko. Dokumentua 2019ko otsailean aurkeztu zen, Donostian egindako hitzaldi eta elkarrizketa jardunaldi batean, eta <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus>²³ webguneko argitalpenen atalean deskargatu daiteke.

²¹ <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/behatokia>

²² <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/aldizkaria>

²³ http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/RGB_seguridad_bicicleta_eusk.pdf/78dbdc74-8158-42ce-8082-29537b0fc640



13. helburua <i>Bizikleta politiken ardura duten Gipuzkoako Foru Aldundiko departamentu guztiek parte hartzea.</i>			
Jarraipenerako adierazleak		Emaitzak	
13. Bai / Ez (Adierazle hori zehazteko oinarria departamentuen eta haien zuzendaritza nagusien jardueren ebaluazioa izan behar da).		Bai, hein batean.	
Balorazioa			
Bizikletaren politika zeharkakoa denez, Bizikletaren Estrategiak ezartzen du funtsezkoa dela Gipuzkoako Foru Aldundiko departamentuek esku hartzea, era batera edo bestera eskumenak edo ekintzak badituzte bizikleta bidezko mugikortasunaren arloan.			
Hurrengo taulan, zerrenda batean bildu dira programazioaren lehen laurtekoan Bizikleta Estrategiaren ekintzak egiteko esku hartu duten foru departamentuak:			
Bizikletaren Estrategiako ekintzak egiten lagundu duten foru departamentuak			
2015	2016	2017	2018
Kultura, Turismoa, Gazteria eta Kirolak	Kultura, Turismoa, Gazteria eta Kirolak		Kultura, Turismoa, Gazteria eta Kirolak
	Gobernantza eta Gizartearekiko Komunikazioa	Gobernantza eta Gizartearekiko Komunikazioa	
Bide Azpiegiturak	Bide Azpiegiturak	Bide Azpiegiturak	Bide Azpiegiturak
		Ingurumena eta Obra Hidraulikoak	Ingurumena eta Obra Hidraulikoak
Mugikortasuna eta Lurralde Antolaketa	Mugikortasuna eta Lurralde Antolaketa	Mugikortasuna eta Lurralde Antolaketa	Mugikortasuna eta Lurralde Antolaketa
Aldi horretan izan diren bederatzi foru departamentuetatik, bostek lagundu dute Estrategiako ekintzak gauzatzeko. Haien artean, bi departamentu soilik aritu dira etengabe: Bide Azpiegiturak, eta Mugikortasuna eta Lurralde Antolaketa. Espero izatekoa zen; azken finean, haien eskumenek dute zerikusi handiena bizikleta bidezko mugikortasunarekin, eta, hain zuzen ere, azken horren esku dago Estrategiako ekintza guztien buruzagitza eta koordinazioa.			



Gainerako hiru departamentuak aldizka aritu dira.

Hurrengo koadroan, zerrenda xehe batean jaso dira Estrategiak bere programen bitartez lotzen dituen Aldundiko zuzendaritza nagusiak²⁴, eta kontuan hartutako aldian haien aldetik lortu nahi zen inplikazioa gauzatu den zehaztu da:

Zuzendaritza nagusiak	Bizikletarekin duen lotura	Lortutako inplikazioa
Ahaldun Nagusiaren eremua		
HERRITARREN PARTAIDETZA	Azpiegiturez harago, bizikletak kultura aldaketa bat eskatzen du, mugikortasunaren arloko jokatibideen aldaketa bat; beraz, ezinbestekoak dira partaidetza prozesuak.	Bai, baina oso eskasa. Zuzendaritza nagusi horren lotura Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua dinamizatzeko programaren barruan kokatzen da (11.1). Ildo horretan, Kontseiluko bilera batera bertaratu zen Zuzendaritza, besterik gabe.
BERDINTASUNA	Bide sare inklusibo bat izatea, emakumeek behar dituzten helmugak eta segurtasuna betetzeko gai dena. Emakumeei berariazko prestakuntza eskaintzea bizikleta egunerokoan erabiltzeko behar dituzten abileziei buruz.	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu Bizikletaren Estrategian programatutako ekin-tzen esparruan (2.3 eta 9.1 programak).
MIGRAZIOA ETA ANIZTASUNA	Prestakuntza eta pizgarri bereziak migratzaileentzat, kultura bakoitza bizikletara nola hurbiltzen den kontuan harturik.	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu Bizikletaren Estrategian programatutako ekin-tzen esparruan (9.1 programa).
	Bizikletarekin duen lotura	Lortutako inplikazioa
LURRALDE GARAPENA	Gipuzkoako lurraldeak askotariko profilak eta	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu

²⁴ Hemen, Bizikletaren Estrategian idatzita datozen bezala erabili dira zuzendaritza nagusien eta departamentuen izenak, baina batzuetan aldaketak izan dituzte gerora, 2015eko ekainetik aurrera foru gobernuak osaera berria izan duenez.



	abaguneak eskaintzen ditu bizikleta sustatzeko, eta, hortaz, askotarikoak izan behar dira neurri eta irtenbideak ere.	Bizikletaren Estrategian programatutako ekin-tzen esparruan (9.1, 9.3 eta 9.4 programak).
EUSKARA	Bizikletaren erabilerari eta azpiegiturei lotutako berritasun batzuk nazioarteko iturrietatik datoz, eta euskaraz eta gaztelaniaz bestelako hizkun-tzetan daude. Hortaz, komeni da hiztegia tokian tokiko premietara egokitzea eta komunikazio kanal nagusien bitartez ezagutaraztea.	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu ildo horretan aurreikusitako bi ekintzetan: bizi-kletari buruzko euskara-gaztelania lexiko bat egitea, eta Wikipedian euskaraz nahiz gaztela-niaz partekatutako ezagutza hobetzea (11.2 programa).
KOMUNIKAZIOA	Mugikortasunaren kulturaren egin beharreko alda-keta –non txertatzen baita bizikleta– zeregin iraunkorra da, administrazio publikoaren egintza eta komunikazio tresna guztietan.	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu Bizikletaren Estrategian programatutako ekin-tzen esparruan (ildo estrategiko guztietan au-rreikusten zen, bereziki, 9.ean).
Kultura, Gazteria eta Kirola Departamentua		
KULTURA	Bizikleta interes objektu eta sinbolo bihurtu da artegintzan eta kulturagintzan. Kultura ekitaldiek eta ekipamenduek bizikletaz-ko joan-etorriak sustatzen eta bizikleta normal-tzen lagundu dezakete.	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu Bizikletaren Estrategian programatutako ekin-tzen esparruan (9.2 eta 11.2 programak).
GAZTERIA	Bizikletaren erabilera ikastea eta sustatzea, autonomia pertsonaleko faktore gisa. Foru aterpetxeak bizikletazko turismorako osta-larritza baliabide bat izan daitezke, batez ere, zikloturismoaren beharretara egokitzen badira.	Bai. Foru aterpetxeak egokitzeko programa bat era-man da aurrera, zer instalazio behar diren azter-tuta eta bizikletentzako aparkaleku batzuk eza-rrita (5.6 programa). Zuzendaritza Nagusi horrek, halaber, «Hegoak oinetan daude. Nerabeak, mugikortasuna eta espazio publikoa. Hezitzaile eta begiraleentzako



		<p>gida praktikoa» gidaliburua idazteko prozesuan lagundu du (7.1 programa).</p> <p>Argitalpenaren asmoa da material praktikoa, entrenigarria eta interesgarria eskaintzea nerabeentzako zerbitzuetan, gazteentzako arreta programetan edo gazteekin lan egiten duten elkarteetan aritzen diren pertsoneri, beren jardueran mugikortasun jasagarria eta bizikleta bidezko mugikortasuna txerta ditzaten.</p>
KIROLA	<p>Bizikleta eguneroko joan-etorrietarako bitarteko gisa erabil dadila lortzeko, abiapuntu onak izan daitezke kirol txirrindularitza eta eskola kirola.</p> <p>Kirol ekitaldietara eta ekipamenduetara ere bizikletaz joatea susta daiteke.</p>	<p>Bai.</p> <p>Zuzendaritza Nagusi horrek kirol txirrindularitza-tik eguneroko txirrindularitzara igarotzeko programan lagundu du (6.5 programa); hala ere, 6.3 eta 6.4 programan esku hartzea ere aurreikusita zegoen, eta azkenean ez dira aurrera eramán.</p>
Gizarte Politika Departamentua		
	Bizikletarekin duen lotura	Lortutako inplikazioa
MENDEKOTASUNAREN ETA DESGAITASUNAREN ARRETA	Ohiko bizikletak nahiz egokituak autonomia eman dezakete eta mugitzeko zailtasunak dituzten pertsonen osasuna eta gizarteratzea hobetzen lagundu.	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu Bizikletaren Estrategian programatutako ekin-tzen esparruan (6.1 eta 6.2 programak).
HAURREN BABESA ETA GIZARTERATZEA	Bizikletak berreskuratzea, erabili gabeko ondaren berrerabilera ekologikoa sustatzeaz gain, gizarteratzeko eta laneratzeko arazoak dituzte-nentzako lanbide aukera bat izan daiteke.	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu Bizikletaren Estrategian programatutako ekin-tzen esparruan (9.5 programa).
Foru Administrazioa eta Funtzio Publikoa Departamentua		



	Bizikletarekin duen lotura	Lortutako inplikazioa
MODERNIZAZIOA ETA ZERBITZUAK	Administrazioak eskainitako lanpostu eta zerbitzuetara joatean mugikortasun jasagarria hobetzeko neurriak. Foru bizikleten zerbitzua eta lantokietako bizikleta aparkalekuak handitzea eta hobetzea.	Bai. Zuzendaritza Nagusi hori elkarlanean aritu da 2017-2019 aldian Gipuzkoako Foru Aldundiko langileentzat Mugikortasun Jasagarria Kudeatzeko Plana egiteko departamentu arteko lantaldearekin ²⁵ . Gainera, 8.2 programan esku hartzekoa zen, baina azkenean ez da gauzatu.
Ogasun eta Finantza Departamentua		
FINANTZAK ETA AURREKONTUAK	Gipuzkoako Foru Aldundiko aurrekontuak funtsezko elementua dira mugikortasun politiketan eta, bereziki, bizikleta bidezko mugikortasuneko politiketan.	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu Bizikletaren Estrategian programatutako ekin-tzen esparruan (ildo estrategiko guztietan aurreikusten zen).
ZERGA ETA FINANTZA POLITIKA	Zerga pizgarriak ezartzea, hala nola, bizikletak erosi eta konpontzeko kenkariak.	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu Bizikletaren Estrategian programatutako ekin-tzen esparruan (8.2 eta 10.3 programak).
Berrikuntza, Landa Garapena eta Turismoa Departamentua		
	Bizikletarekin duen lotura	Lortutako inplikazioa
BERRIKUNTZAREN ETA JAKINTZAREN SUS-TAPENA	Ikerketari eta berrikuntzari babesa ematea bizikletari lotutako enpresa alor zabalean.	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu Bizikletaren Estrategian programatutako ekin-tzen esparruan (9.7 programa).

²⁵ Lantaldea eratu eta behin bildu zen, eta bileran ateratako ondorioak Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritza Nagusiari helarazi zitzaizkion, egingo diren hurrengo urratsei buruzko erabakiak hartzeko. Gerora, ez zaio jarraipenik eman taldearen lanari eta azkenean ez zen iritsi aurreikusitako planaren onarpena.



KANPO HARREMANAK ETA TURISMOA	Bizikleta bideen hedapena eta bizikletaren erabilerearen normalizazioa pizgarri onak dira handitzen ari den turismo aktibo eta arduratsuen gizarte sektore indartsua erakartzeko.	Bai. Turismoko Zuzendaritza Nagusiak 5.1, 5.2, 5.4 eta 5.5 programak martxan jartzen lagundu du.
MENDIAK ETA NATURA	Gipuzkoako Parke Naturalen eta Biotopoen erabilera arautzea, sarbideak eta barnealdeko ibilbideak zehazturik. Araututako espazioetako bat Leitzarango Biotopoa da, eta bertatik igarotzen da bizikleta bideen foru sareko ibilbideetako bat.	Zuzendaritza Nagusi horrek ez du esku hartu Bizikletaren Estrategian programatutako ekin-tzen esparruan (5.3 programa).
Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Departamentua		
INGURUMENA ETA OBRA HIDRAULIKOAK	<p>Energiaren plangintzak (Gipuzkoa Energia Foru Plana) mugikortasunari buruzko ildo estrategiko bat hartzen du barne, eta bertan ezartzen dira garraioaren energia efizientzia hobetzeko ekin-tzak, joan-etorri motorizatuak bizikletara aldatzea sustatzeko.</p> <p>Gipuzkoako Tokiko Agenda 21en Behatokiak balioztatzen du jasangarritasunaren egoera, eta mugikortasun jasangarriaren arloko udal ekin-tzak babesteko gaitasuna du.</p>	Bai. Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusia Estrategiaren hainbat programatan aritu da lankidetzan eta, gainera, bizikletazko mugikortasunaren inguruko zenbait ekintza txertatu ditu «Gipuzkoako Klima Aldaketaren aurkako Borroka Estrategia. Gipuzkoa Klima 2050» dokumentuan: 2.2.1 Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia garatzea. 2.2.2 Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean bizikletentzat aurreikusitako foru azpiegituren garapena burutzea. 2.2.3 Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarriko Foru Sarea kontserbatzea, hobetzea eta ustiatzea. 2.2.4 Tokiko eta eskualdeko bizikleta politikak sustatzea.



		2.3.2 Garraio publikoko sistemen arteko inter-modalitatea ziurtatzea (Lurraldebus, EuskoTren, Renfe), baita sistema horien eta beste mugikortasun sistema batzuen artekoa ere (bizikleta, eta abar).
LURRALDE ANTOLAKETA	Lurralde antolaketako planek baldintzatu egiten dute bizikleta joan-etorrietarako erabiltzeko aukera. Hirigintza planak balioztatzea, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean zehaztapenak betetzen direla ziurtatzeko.	Bai. Lurralde Antolaketako Zuzendaritza Nagusiak urtero esku hartzen du bizikleta hirigintzako plangintzan txertatzeko programan (10.1 programa).

Informazio horren arabera, Estrategiaren indarraldiaren lehen laurtekoan, Bizikletaren Estrategiari lotutako Aldundiko 19 zuzendaritza nagusietatik zazpi esku hartu dute aurreikusitako programak gauzatzeko (% 37).

Hortaz, ezin da ondorioztatu adierazle horrek emaitza onak izan dituenik, ez baita lortu zuzendaritza nagusi horien erdiek ere esku hartzea.

Estrategiaren balioak foru politiken multzoan txertatzeko eta programa kopuru nabarmen bat gauzatzeko (23, guztizkoaren % 59), ezinbesteko baldintza da planteatutako departamentu arteko lankidetzeta.



2.6. Zerga eta aurrekontu helburuei lotutako adierazleak

14. helburua					
<i>Garraio azpiegituretan inbertitzeko foru aurrekontuen % 15 bideratzea oinezko eta bizikleta bidezko mugikortasunera.</i>					
Jarraipenerako adierazleak²⁶	Emaitzak				
14.1 Oinarrizko Foru Sarea eraikitzeko gauzatu-tako eta esleitutako aurrekontua ²⁷ . Zenbateko desbideratzea izan den planifikatutako aurrekontutik.		2015	2016	2017	2018
	Esleitutako aurrekontua	4.600.083,00 €	2.429.622,00 €	1.955.800,00 €	4.946.080,00 €
	Gauzatu-tako aurrekontua	2.978.050,00 €	1.129.567,56 €	1.884.448,39 €	1.413.591,69 €
	Desbideratzea	-% 35,3	-% 53,51	-% 3,64	-% 71,42
14.2 Oinarrizko Foru Sarea zaintzeko gauzatu-tako eta esleitutako aurrekontua. Zenbateko desbideratzea izan den planifikatutako aurrekontutik.		2015	2016	2017	2018
	Esleitutako aurrekontua	1.141.000,00 €	Zehaztu gabe	Zehaztu gabe	Informaziorik gabe
	Gauzatu-tako aurrekontua	1.377.000,00 €	862.000,00 €	845.500,00 €	Informaziorik gabe
	Desbideratzea	+% 20,68	--	--	--
14.3 Zer ehuneko hartzen duen Oinarrizko Foru Sarea eraikitzeko eta zaintzeko gauzatu-tako eta esleitutako aurrekontuak ²⁸ garraio azpiegituren guztizko inbertsio aurrekontutik.		2015	2016	2017	2018
	Gauzatu-tako aurrekontua (Oinarrizko Foru Sarea)	4.355.050,00 €	1.991.567,56 €	2.729.948,39 €	Nahiloa informaziorik gabe
	Inbertsio aurrekontua, guztira	61.941.450,00 €	40.155.213,56 €	Informaziorik gabe	Informaziorik gabe
	Ehunekoa	% 7,03	% 4,96	--	--

²⁶ Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean ezarritako 5., 6. eta 9. ebaluazio adierazleak.

²⁷ Desjabetzeak barne.

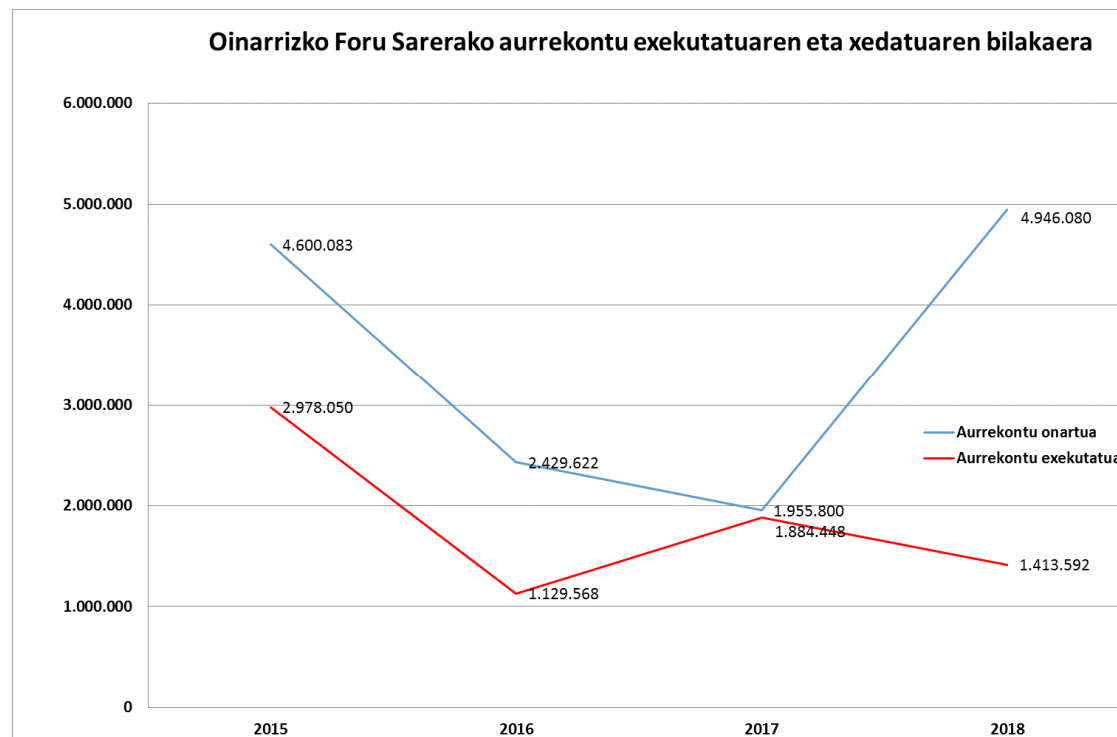
²⁸ Desjabetzeak barne.



Balorazioa:

1. 14.1. adierazlea:

Laurtekoan zehar, 13.931.585 €-ko aurrekontua esleitu da guztira Oinarrizko Foru Sarea eraikitzeko eta 7.405.658 € gauzatu dira: hortaz, % 46,84ko desbideratze negatiboa egon da.



Oinarrizko Foru Sarea eraikitzeko **planifikatutako aurrekontuak** beheranzko bilakaera izan zuen 2015 eta 2017 artean: aldi horretan, % 57,5 murriztu zen. 2018an alderantzikatu egin zen joera hori, eta % 7,5ean gainditu zen 2015eko aurrekontuaren zenbatekoa.



Hala ere, **gauzatutako aurrekontuari** erreparatzen badiogu, aldi horretan bilakaera aldakorra izan eta beheranzko joera agertu du oro har. Hori horrela, 2018an, laurtekoaren hasieran baino % 52,5 txikiagoa izan da azken zifra.

Funtsean, Jaitzubia – Amute eta Azitain – Maltzaga bideen eraikuntza proiektuak esleitzeko epeetan izan diren atzerapenek ekarri dute desbideratze negatiboa.

2. **14.2. adierazlea:**

Oinarrizko Foru Sarea zaintzeko gauzatutako eta esleitutako urteko aurrekontuei buruzko informazioa Bide Azpiegituren Departamentutik lortu da, eta 2015., 2016. eta 2017. urteei buruzko datuak eman ditu.

Ohartarazi behar da, lehenik eta behin, ez dagoela aurrekontu partida berezi bat Departamentuak Oinarrizko Foru Sarea zaintzeko egiten dituen ohiko lanetarako; aitzitik, errepideak zaintzeko kontratu integralen barruan sartzen dira, eta haietan ez da banakatzen lan horien zenbateko zehatza.

Ondorioz, Bide Azpiegituren Departamentuak jakinarazi dituen kopuruak zenbatespenak dira. Bestalde, ezin da zehaztu urte bakoitzean zenbat desbideratu den gauzatutako aurrekontua plangintzatik, ez baitira jaso lan horiek egiteko kopuru zehatzak.

Horrela, bada, Oinarrizko Foru Sarearen ohiko zaintza-lanetan gutxi gorabehera zenbateko aurrekontua gauzatu den kalkulatzeko, zenbatetsiko dugu 2018ko aurrekontuaren zenbatekoa aztertzen ari garen aldiko batezbestekoaren antzekoa izan zela (1.028.166,67 euro). Harri hori tiraka, laurtekoan guztira gauzatutako aurrekontua 4.112.667 euro ingurukoa izan zela ondoriozta dezakegu.

Zenbateko hori % 41,5 txikiagoa da, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak planaren lehen laurtekoan (2014-2017) Oinarrizko Foru Sarearen bide zatiak zaintzeko aurreikusten duen kopuruarekin alderatzen badugu (7.035.628 euro).

Azkenik, komeni da adieraztea erabiltzaileek puntuazio altua ematen diotela sarearen zoruari²⁹: hamarretik 7,8 puntu txirrindulariek eta 7,5 oinezkoek.

²⁹ Deitel, “Gipuzkoako foru sareko bizikleta bideen erabilerari buruzko azterketa, 2018”. Mugikortasuna eta Lurraldearen Antolaketa Departamentua. Gipuzkoako Foru Aldundia, 2018.



3. 14.3. adierazlea:

Gipuzkoako Foru Aldundiaren garraio azpiegituretan inbertitzeko urteko aurrekontu osoei buruzko informazioa Bide Azpiegituren Departamentutik lortu da: 2015. eta 2016. urteei buruzko datuak soilik eman ditu.

Urte horietan, garraio azpiegituren guztizko inbertsio aurrekontuaren % 7,03 gauzatu eta % 4,96 esleitu zen Oinarrizko Foru Sarea eraikitze eta zaintzeko.

Datuak falta ditugunez, ezin dugu zehazki kalkulatu zenbateraino bete den garraio azpiegituretan inbertitzeko foru aurrekontuen % 15 oinezko eta bizikleta bidezko mugikortasunera bideratzeko helburua. Hala ere, ondoriozta daiteke 2017an eta 2018an ere ez zela bete helburu hori, kontuan hartzen badugu ezen, 2016an, 1.129.567,56 € inbertitu zirela Oinarrizko Foru Sarea eraikitze, eta garraio azpiegituretan inbertitzekoa zen aurrekontu osoaren % 4,96 izan zela kopuru hori.

15. helburua

Mugikortasun aktiborako zerga pizgarriak ezartzea.

Jarraipenerako adierazleak

Emaitzak

15. Pizgarririk den (BAI/EZ), eta izanez gero, zenbatekoa den zenbatestea.

Ez

(Kasu honetan, pizgarrien deskripzio bat eduki behar da, eta zer testuingurutan bildu den jakin).



Balorazioa

Ez da egin helburu hori lortzeko jarduerarik³⁰.

³⁰ Adierazi behar da Gipuzkoako Bizikleta Kontseiluan bitan galdetu dela dauden aurreikuspenei buruz (2017ko otsailaren 15eko eta azaroaren 27ko bileretan), ekintza hori Ogasun eta Finantza Departamentuarekin elkarlanean txertatzeko; halaber, beste lurralde batzuetan egindako antzeko esperientziak aztertzeko jardunaldi bat antolatzea proposatu zen.



2.7. Arauketa helburuei lotutako adierazleak

16. helburua <i>Zehaztapenen artean bizikleta sartzen duen hirigintza eta lurralde araudi bat edukitzea.</i>	
Jarraipenerako adierazleak	Emaitzak
16. Bai / Ez (Dagokion organoak onartutako hirigintza edo lurralde plan berri bakoitzak bizikleta bidezko mugikortasunarekin erlazionatutako zehaztapenak hartu beharko ditu barnean).	Bai
Balorazioa 2013ko ekainetik 2018ko abendura arte, hiri antolamenduko 19 plan orokor onartu dira behin betiko Gipuzkoan ³¹ , eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak ukitutako hamar udalerriek sartu dituzte bizikletazko mugikortasunaren inguruko zehaztapenak ³² . Bestalde, LPSak ukitu gabeko udalerrien artean, lau planetan ³³ sartu dira bizikletazko mugikortasunarekin erlazionatutako zehaztapenak. Udalerri txiki batzuek onartutako udal plangintzetan ez da sartu bizikletarekin erlazionatutako zehaztapenik, beharbada, ez dituztelako trafiko bolumen handiak eta ez daudelako Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean planifikatutako sarera lotuta. Hortaz, lehen laurtekoan bete egin da finkatutako helburua.	

³¹ Abaltzisketa, Albiztur, Anoeta, Arama, Arrasate, Azpeitia, Beizama, Belauntza, Bidania-Goiatz, Hernialde, Hondarribia, Ibarra, Irun, Leaburu, Oiartzun, Olaberria, Soraluze, Urnieta eta Zaldibia.

³² Anoeta, Arrasate, Azpeitia, Hondarribia, Irun, Oiartzun, Olaberria, Soraluze, Urnieta eta Zaldibia.

³³ Abaltzisketa, Belauntza, Ibarra eta Leaburu.



17. helburua <i>Bizikletaren beharrak jasotzea onartzen diren hirigintzako udal plangintza berri guztietako zehaztapenetan.</i>	
Jarraipenerako adierazleak	Emaizak
17.1 Bai / Ez	Bai, hein batean.
17.2 Hirigintzako zenbat udal plangintzetan jasotzen diren bizikletarekin erlazionatutako zehaztapenak hirigintza antolamenduan.	14
17.3 Hirigintzako udal plangintza guztien artean, zer ehunekok jasotzen dituen bizikletarekin lotutako zehaztapenak.	% 74
Balorazioa <p>Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia prestatzeko udal galdetegiaren arabera (2014an egina), 88 udalerritatik % 38,6k jasotzen zituen hiriko bizikleta azpi-egiturak plangintzan³⁴; hiri arteko bizikleta bideen kasuan, % 45,5era iristen zen kopuru hori.</p> <p>Gipuzkoan hiri antolamenduko 19 plan orokor onartu ziren 2013ko ekainetik 2018ko abendura bitartean, eta haietako 14tan (% 74) jaso ziren bizikletarekin erlazionatutako zehaztapenak:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Abaltzisketa: oinezkoentzako eta motorizatu gabeko komunikazio sare bat jasotzen du.2. Anoeta: Gipuzkoako Bizikleta Bideen LPSaren bizikleta sareko proposamenak hartzen ditu barnean, eta tokiko beste bizikleta sare batzuekin osatzen ditu.3. Arrasate: LPSaren bizikleta sareko proposamenak hartzen ditu barnean, eta tokiko beste bizikleta sare batzuekin osatzen ditu.4. Azpeitia: bizikleten eta oinezkoen ibilbide berezien sare bat du; baita bailarako bizikleta bidea ere, Lasaoen eta Azpeitiko hirigunearen artean; eta Enparanetik Urrestillara doana.5. Belauntza: Ibarra-Belauntza adarra jasotzen du, Tolosaldeko Bizikletazko Mugikortasun Planaren barruan.6. Hondarribia: LPSaren bizikleta sareko proposamenak hartzen ditu barnean, eta tokiko beste bizikleta sare batzuekin osatzen ditu.7. Ibarra: LPSak ez du ukitzen udalerrria, baina bizikleta bidezko mugikortasunarekin lotutako zehaztapenak jaso ditu.8. Irun: Gipuzkoako Bizikleta Bideen LPSko 1. eta 7. ibilbideak gauzatzeko trazadurak hartzen ditu barnean.	

³⁴ Guztira, 73 udalerrrik erantzun zioten galdetegiari. Haietan, lurralde honetako biztanleen % 96 bizi da.



9. Leaburu: LPSak ez du ukitzen udalerrria, baina bizikleta bidezko mugikortasunarekin lotutako zehaztapenak jaso ditu.
10. Oiartzun: LPSaren bizikleta sareko proposamena hartzen du barnean, eta beste auzo sare batzuekin osatzen du.
11. Olaberria: oinezko eta bizikletentzako komunikazio sistema bat jasotzen du lurzoru urbanizaezin osoan.
12. Soraluze: LPSaren bizikleta sareko proposamenak hartzen ditu barnean, eta tokiko beste bizikleta sare batzuekin osatzen ditu.
13. Urnieta: LPSaren bizikleta sareko proposamena hartzen du barnean, eta beste auzo sare batzuekin osatzen du.
14. Zaldibia: Gipuzkoako Bizikleta Bideen LPSaren bizikleta sareko proposamenak hartzen ditu barnean, eta tokiko beste bizikleta sare batzuekin osatzen ditu.

Udalerrri txiki batzuek onartutako udal plangintzetan ez da sartu bizikletarekin erlazionatutako zehaztapenik, beharbada, ez dituztelako trafiko bolumen handiak eta ez daudelako Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean planifikatutako sarera lotuta.

18. helburua

Mugikortasunari edo trafikoari buruzko ordenantzak bizikletara egokitzea erregulazio modalitate hori duten Gipuzkoako udalerrien % 75ean.

Jarraipenerako adierazleak

Emitzak

18.1 Bai / Ez

Bai, hein batean.

18.2 Gipuzkoako zenbat udalerririk jasotzen duten bizikletaren beharren ikuspegia mugikortasunari buruzko ordenantzetan.

Ez dakigu.

Balorazioa

Zenbatespenen arabera, Gipuzkoako zazpi udalerritan dituzte gaur egun mugikortasunari edo trafikoari buruzko udal ordenantzak; dena den, ez dakigu zer mailatan txertatu duen bakoitzak bizikletazko mugikortasuna bere araudian.

Helburu hori erdiesteko bidean aurrera egiteko, 2015ean dokumentu hau egiteko eskatu zion GFAk Mirua 21 aholkularitza enpresari: *"Bizikleten eta oi-*



nezkoen trafikoari buruzko Gipuzkoako udal ordenantzarako edukien proposamena". Horrela, udalerriei orientazioa eman nahi zitzaien, trafikoari, espazio publikoari eta mugikortasunari buruzko araudietan integrazio handiagoa izan dezan txirrindularien eta oinezkoen mugikortasunak.

Eztabaida tekniko baten bitartez landu zen dokumentua, 2016ko urriaren 19an, "Oinezkoen eta txirrindularien mugikortasuneko udal ordenantzei buruzko lan jardunaldia"ren esparruan. Saio hartan bildutako ekarpenekin batera, "Bizikleta bidezko mugikortasuna udal ordenantzetan jasotzeko gomendio teknikoak"³⁵ izeneko gida idatzi zuen Esther Anayak, bizikletazko mugikortasunaren arloko aholkulari eta ikertzaileak, eta 2018an argitaratu zen.

³⁵ http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/Ordenantzak+azkena_EUS/35c906bd-f13a-47ae-96b3-b9899a688b6b



2.8. Laburpena

Bizikletaren Estrategiaren ebaluazio sistema osatzen duten adierazle guztiak xeheki aztertu ostean, laburpen taula hau jaso dugu, strategiaren bidez lortu nahi diren helburuen betetze mailari buruzko ikuspegi orokorra izateko:

Helburuak laburtzeko taula			
1. Mugikortasun helburuak		DE ³⁶	
2. Azpiegitura helburuak			
3. Zerbitzu helburuak	DE		
4. Mugikortasunaren plangintzako eta kudeaketako helburuak	DE	DE	
5. Helburu politikoak			
6. Zerga eta aurrekontu helburuak			
7. Arauketa helburuak			

Hala, bada, nahikoa informazioa daukaten Bizikleta Estrategiako adierazleek emaitza orokor hauek ematen dituzte:

– Balorazio ona duten helburuak:	5 (% 36)
– Balorazio ertaina duten helburuak:	2 (% 14)
– Balorazio txarra duten helburuak:	7 (% 50)

Hortaz, ondoriozta daiteke ebaluatu ahal izan diren Estrategiako 14 helburuetatik (guztizkoaren % 78), erdiek balorazio txarra izan dutela, ez baitira lortu finkatutako helburuak; balorazio ona, aldiz, helburuen % 36k lortu du.

³⁶ Sigla horiekin markatutako laukitxoek adierazten dute adierazle horietarako ezin dela jaso emaitzarik, datuak ezin izan direlako eskuratu, ez daudelako edo hainbat urtean behin argitaratzen direlako.



Zazpi helburuk balorazio txarra izan dute, eta laurteko berriari dagokion Estrategia programatzean arreta berezia jarri beharko zaie 2022. urteari begira ezarritako helburuak betetzeko, alde batera utzi gabe gainerako helburu estrategikoak ere bete behar direla, jakina. Hauek dira:

1. helburua

Bizikletak Gipuzkoako joan-etorrien banaketan duen ehunekoa handitzea (% 4-5era iritsi arte, 2011ko aldean), oinezko edo garrario kolektibo bidezko joan-etorrien kuota murriztu gabe.

5. helburua

Bizikleta Bideen Foru Sarea osatzea, aurreikusitako % 80 arte, egungo sarea bikoiztuta.

8. helburua

Gipuzkoan, sareak sortzea alokairu zerbitzuak, bizikleta erregistroak eta lapurreten aurkako sistemak, konponketak, bizikletarekin lotutako informazio trukea eta abar eskaintzeko.

11. helburua

Bizikletaren Kontseilua administrazioen ekimenak koordinatzeko eta bizikletari buruzko informazioa trukatzeko eremu bihurtzea.

13. helburua

Bizikleta politiken ardura duten Gipuzkoako Foru Aldundiko departamentu guztiek parte hartzea.

14. helburua

Garraio azpiegiturretan inbertitzeko foru aurrekontuen % 15 bideratzea oinezko eta bizikleta bidezko mugikortasunera.

15. helburua

Mugikortasun aktiborako zerga pizgarriak ezartzea.



3. ARDATZ ESTRATEGIKOEN EZARPENAREN ANALISIA

Bizikletaren Estrategiak ezarritako bide orria 11 ardatz estrategikotan antolatzen da. Ardatz bakoitza lanerako programa batzuen bitartez ezartzen da, eta programa bakoitza, berriz, ekintza zehatzen bitartez.

Kapitulu honetan, aztertuko dugu zenbateraino gauzatu diren, 2015-2018 aldian, ardatz estrategikoetan aurreikusitako programak³⁷ eta dagozkien aurrekontuak³⁸, Estrategiaren helburuen inguruan egindako ebaluazioa osatzeko.

³⁷ Ardatz bakoitzaren gauzatzeko maila kalkulatzeko, programatutako ekintza guztiekin zatitu da aztertutako laurtekoan (partzialki bada ere) egindako ekintzen kopurua. Hortaz, Estrategiaren dinamismoarekin erlazionatutako adierazle bat da, eta ez du egindako ekintzen eraginkortasunaren berri ematen. Alderdi hori helburu estrategikoen betetze mailari buruzko adierazleei dagokie.

Bestalde, ardatz bakoitza aztertzeo garaian, Estrategiak programa bakoitzerako ezarritako aldizkakotasuna ere zehazten da, hiru multzo bereizita: batetik, indarraldi osoan zehar urteroko eta etengabeko jarduketan bidez egin beharrekoak; bestetik, noizean behin edo aldizka egin beharreko jarduketak eskatzen dituztenak; eta, azkenik, euskarri jarraitua behar dutenak, nahiz eta ez izan beharrezkoa urtero horretarako aurrekontuko partidak gaitzea.

³⁸ Jarraian adierazitako zifretan, Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako eta Bide Azpiegituretako foru departamentuek bizikletazko mugikortasunaren arlora bideratutako aurrekontuak soilik jaso dira: ez dira kontuan hartu zeregin horiei lotutako langileen kostuak.



1. ardatz estrategikoa:
Hiri azpiegitura eta zerbitzuen sareak osatzea eta hobetzea

	PROGRAMAK	EKINTZAK	GAUZATZE MAILA
1.1	Udal azpiegiturak eta zerbitzuak sortzeko programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">• Bizikletarekin erlazionatutako udal ekimen orokorrak finantzatzeko deialdia.	Egin gabe.
		<ul style="list-style-type: none">• Hiri eremuan bizikletarekin erlazionatutako azpiegitura eta zerbitzu berriak sortzeko proiektuen deialdia.	Egina ³⁹ .
		<ul style="list-style-type: none">• Hiri azpiegiturak eta zerbitzuak zaharberitzeko eta hobetzeko proiektuen deialdia.	
		<ul style="list-style-type: none">• Industriaren, saltokien, polizia indarren, udalerrien eta elkarten arteko hitzarmen gune bat sustatzea, bizikleta aparkalekuen segurtasuna hobetzea.	Egin gabe.
1.2	Udal azpiegituren eta zerbitzuen arloko prestakuntza programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">• Bizikletaren politiken udal gida.	2015 eta 2016 artean egina ⁴⁰ .
		<ul style="list-style-type: none">• Bizikleta bidezko mugikortasunaren arloan prestakuntza emateko eta bizipenak trukatzeko mintegiak.	Egina ⁴¹ .
		<ul style="list-style-type: none">• Bizikleta ibilbideetako seinaleak homogeneizatzea.	Egin gabe.

³⁹ Bi ekintzak batera bideratu dira, eta urtero eramaten dira aurrera (2016an izan ezik), «Gipuzkoako Lurralde Historikoan Bizikleten eta Oinezkoen Bideen Udal Sarea garatzeko programa»ren urteroko deialdien bitartez. 2016tik aurrera, dirulaguntzetatik kanpo utzi ziren 10.000 biztanle baino gehiagoko udalerrak. Guztira, 23 udali eman zaie dirulaguntza laurtekoan.

⁴⁰ “Bizikletaren udal gida. Nola garatu bizikleta mugikortasuneko toki politikak”, Cristina Enea Fundazioarekin elkarlanean egina.

⁴¹ 2016an, “Oinezkoen eta txirrindularien mugikortasuneko udal ordenantzei buruzko lan jardunaldia” eta “Bizikletaren aldeko udal esperientziei buruzko II. jardunaldia” egin ziren, eta “Bizikletaren udal gida” aurkeztu zen. 2017an, “Mugikortasun jasangarriaren eta bizikletazko mugikortasunaren inguruko mugaz gaindiko I. jardunaldia” eta “Oinezkoen eta txirrindularien mugikortasuneko udal ordenantzei buruzko II. lan jardunaldia” antolatu ziren.



	GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BILAKAERA				
	2015	2016	2017	2018	Guztira
Gauzatutako aurrekontua	231.885,00 €	2.467,50 €	144.092,53 €	140.487,29 €	518.932,36 €
Zer ehuneko hartzen duen ardatz estrategi-koen multzo osoan	% 4,3	% 0,1	% 4,1	% 7,9	% 3,9

Balorazioa

- Ardatz estrategiko horren gauzatze maila ertaina izan dela ondoriozta daiteke; izan ere, aurreikusitako ekintzen % 50 jarri da martxan. Bi jarduketa programak bereizita, udal azpiegituren eta zerbitzuen arloko prestakuntzak balantze ona izan du, baina udal azpiegiturak eta zerbitzuak sortzeko programak, berriz, txarra.
- Termino absolutuetan, gauzatutako aurrekontuaren bilakaerak beheranzko joera izan du ardatz horretan. Beherakada horren arrazoi nagusia udalerrientzako dirulaguntzen murrizketa izan da; hain zuzen, «Gipuzkoako Lurralde Historikoan Bizikleten eta Oinezkoen Bideen Udal Sarea garatzeko programa»k 250.000 €-ko zuzkidura zuen 2015ean, ezabatu egin zen 2016an, berriz ere 75.000 €-ko zuzkidurarekin aktibatu zen 2017an, eta 150.000 € zituen 2018an.

Programaren bitartez, 23 udalerriren artean 518.932 € banatu ditu Gipuzkoako Foru Aldundiak guztira.

Bizikleta bideen udal sareak garatzeko dirulaguntzen zuzkidura ekonomikoa ez ezik, 2017tik aurrera onuradun izan zitezkeen udalerriak ere mugatu ziren, dirulaguntzen deialdietatik bazter utzirik 10.000 biztanle baino gehiagoko udalerriak.



2. ardatz estrategikoa: Foru azpiegitura eta zerbitzuen sareak osatzea eta hobetzea

	PROGRAMAK	EKINTZAK	GAUZATZE MAILA
2.1	Foru azpiegiturak eta zerbitzuak sortzeko programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Bizikleta bideen oinarrizko foru sareko zati berrietan inbertitzea.	Urtero egina ⁴² .
		<ul style="list-style-type: none">Bizikleten udal erregistroak koordinatzea.	Egin gabe.
2.2	Foru sarea kontserbatzeko programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Foru sarea mantentzeko inbertitzea.	Urtero egina ⁴³ .
2.3	Foru azpiegiturak eraberritzeko eta hobetzeko programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Foru sareko zati gatazkatsuak eraberritzeko inbertitzea.	Egin gabe ⁴⁴ .
		<ul style="list-style-type: none">Oinezkoak eta txirrindulariak zenbatzeko estazioen foru sarearen jarraipena egitea. Gipuzkoako Bizikleta	Egina ⁴⁵ .

⁴² Oinarrizko Foru Sarean egindako aurrerabideari buruzko informazio gehiago nahi izanez gero, ebaluazio adierazle hauek kontsultatu daitezke: 5.2, “Oinarrizko Foru Sarean gauzatutako bizikleta eta oinezko bideen luzera eta ehunekoak, guztira eta ibilbideen arabera banakatuta” eta 5.3 “Zenbat aldentzen den Oinarrizko Foru Sarearen luzera laurteko bakoitzerako egindako plangintzatik”.

⁴³ Ikusi informazio osagarria 6. ebaluazio adierazlean: “Zaintza eta jarraipen protokoloa duten Oinarrizko Foru Sareko bizikleta eta oinezko bideen luzera, guztira eta ibilbideen arabera banakatuta”.

⁴⁴ Aipatu behar da 2015ean bizikleta bideen foru sare osoa ikuskatzeko eta ebaluatzeko lanak egin zirela, mantentze egoera, seinaleak eta argiak, bidegurutzeen segurtasuna, zatien irisgarritasuna eta konektagarritasuna, eta abar aztertzearen eta hautemandako gabeziei erantzuteko konponbideak proposatzearen. 2016an, horren inguruan aurretiazko balorazio bat jasotzen zuen txosten bat aurkeztu zitzaien Errepideetako eta Mugikortasun eta Garraio Publikoko zuzendaritza nagusiei.

⁴⁵ “Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sareko erabiltzaileen zenbaketari buruzko azterketa, 2015”; eta “Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sareko erabiltzaileen zenbaketari buruzko azterketa, 2017”. 2017an 10 kontagailu berri eskuratu ziren, eta oinezkoak eta bizikletak zenbatzeko estazioen foru sareak 29 estazio ditu orain. Aurrez, Mugikortasuneko eta Lurraldearen Antolaketako Departamentuak txosten bat egin zuen sareak behar dituen kontagailu automatikoen kopuruari buruz.



		Bideen Foru Sareko erabiltzaileen zenbaketari buruzko azterketak egitea.	
		<ul style="list-style-type: none"> Foru sarea generoaren eta belaunaldiaren ikuspegitik aztertzea, emaitzekiko koherentzia gordetzen duten aldaketak egiteko. 	2015ean egina.
		<ul style="list-style-type: none"> Gipuzkoako bizikleta bideak diseinatzeko eta planifikatzeko eskuliburua berritzea. 	Egin gabe.

GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BILAKAERA					
	2015	2016	2017	2018	Guztira
Gauzatutako aurrekontua	4.372.782,80 €	2.000.557,10 €	2.995.182,97 €	1.491.056,19 €	10.859.579,02 €
Zer ehuneko hartzen duen ardatz estrategikoen multzo osoan	% 81,5	% 79,5	% 84,7	% 84,3	% 82,4

Balorazioa

- Ardatz estrategiko horren gauzatze maila ona izan dela ondoriozta daiteke; izan ere, aurreikusitako ekintzen % 57 jarri da martxan.
- Aurrekontuen ikuspuntutik, ardatz hori da garrantzitsuena, alde handiarekin: programazioaren lehen laurtekoan, Bizikletaren Estrategia ezartzeko foru gastuaren % 82 hartu du (10.859.579 €).
- 2015ean 4,37 milioikoa izan zen ardatz horretan gauzatutako aurrekontua, eta 2018an, aldiz, 1,49 milioi gauzatu ziren. Hor-taz, % 65,9 murriztu da aldi osoan zehar.



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

EB/iri

Int. 18-B/2019

Ehunekoetan, ardatz estrategikoen multzo osoarekin alderatuz gero, apur bat hazi zen 2017an eta 2018an eta, ondorioz, are-agotu egin da gainerako ardatzekiko proportzio falta.



**3. ardatz estrategikoa:
Bizikletak galtzadetan txertatzea: trafikoa moteltzea**

	PROGRAMAK	EKINTZAK	GAUZATZE MAILA
3.1	Hiri eremuan trafikoa moteltzeko programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none"> Trafikoa moteltzeko eta txirrindulariak galtzadan txertatzeko proiektuen deialdia. 	Egin gabe.
3.2	Hiri aldirietan eta landaguneetan trafikoa moteltzeko programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none"> Zeharbideen tratamendurako proiektuak egitea. 	Egin gabe.
		<ul style="list-style-type: none"> Foru errepideetan abiadura moteltzeko proiektuak egitea. 	2015ean, 2016an eta 2017an egina ⁴⁶ .

	GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BILAKAERA				
	2015	2016	2017	2018	Guztira
Gauzatutako aurrekontua	625.814,66 €	412.846,60 €	262.116,40 €	-- ⁴⁷	1.300.777,67 €
Zer ehuneko hartzen duen ardatz estrategi-koen multzo osoan	% 11,7	% 16,4	% 7,4	--	% 9,9

Balorazioa

- Ardatz estrategiko horren gauzatze maila txarra izan dela ondoriozta daiteke; izan ere, aurreikusitako hiru ekintzetatik bakarra jarri da martxan (33%).

⁴⁶ 2015ean, foru sareko errepideetan trafikoa moteltzeko zazpi jarduketa egin zituzten Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako departamentuek; 2016an, Bide Azpiegituretako Departamentuak bost jarduketa egin zituen, eta 2017an, berriz, bi.

⁴⁷ Aurrekontuei buruzko informazioa Bide Azpiegituretako Departamentutik lortu da, eta 2015, 2016 eta 2017 urteei dagokien informazioa eman du soilik.



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

EB/iri

Int. 18-B/2019

- Ardatz horretan, 1,3 milioiko aurrekontua gauzatu da; hau da, programazioaren lehen laurtekoan Bizikletaren Estrategia ezartzeko foru gastuaren % 10. 2015etik aurrera, apurka-apurka beheratzen joan da kopuru hori, eta 2017an gauzatutako aurrekontua Estrategiaren lehen urtekoa baino % 58 txikiagoa izan da.



4. ardatz estrategikoa: Bizikletaren eta ibilgailu kolektibo motordunen arteko intermodalitatea hobetzea

	PROGRAMAK	EKINTZAK	GAUZATZE MAILA
4.1	Bizikletaren eta trenaren arteko intermodalitatea sustatzeko programa. Aldizkakotasun jarraitua, batez ere, lehen laurtekoan.	<ul style="list-style-type: none">Operadoreekin elkarlanean aritzea, trenetan bizikletak eramateko espazio bat gaitu dezaten eta erabile- ra arautu dadin (material mugikor berria eta egin be- har zaizkion erreformak lizitzeko irizpideak presta- tzea).	Egin gabe.
		<ul style="list-style-type: none">Operadoreekin elkarlanean aritzea geltokietan bizi- kleta aparkalekuak ezartzeko.	Egin gabe.
4.2	Bizikletaren eta autobusaren arteko intermodalitatea sustatze- ko programa. Aldizkakotasun jarraitua, batez ere, lehen laurtekoan.	<ul style="list-style-type: none">Autobusen sotoetan bizikletak eramateko aukera tekniko eta operatiboak aztertzea.	2015ean egina ⁴⁸ .
		<ul style="list-style-type: none">Bizikleta garraiatzeko aukera Bidaiaren Erregela- menduan txertatzea.	2015ean egina ⁴⁹ .
		<ul style="list-style-type: none">Hiriarteko autobus lineen emakiden baldintza agirie- tan, bizikletak garraiatzeko aukera sartzea.	Egin gabe.
		<ul style="list-style-type: none">Operadoreekin elkarlanean aritzea geltoki eta gera- lekuetan bizikleta aparkalekuak ezartzeko.	Egin gabe ⁵⁰ .

⁴⁸ Mugikortasun eta Garraio Zerbitzuko eta Irizar enpresako ordezkariak bildu ziren, eta bileran, Lurraldebuseko autobus mota bakoitzean bizikletak garraiatzeko hainbat aukera aztertu, eta dokumentu batean jaso zituzten. Lurraldebuseko autobus flotak berritzeko hurrengo prozesuetan, dagozkion operadoreentzat erreferentzia tekniko gisa balio beharko lukete konponbide horiek.

⁴⁹ Foru Agindua, «Bidaiariak errepidez garraiatzeko zerbitzu publikoak bateratzeko Araudia onartzen duena, Gipuzkoako lurraldeko garraio agintaritzan sartutako gipuzkoar administrazioen esparruan eta «bizikleten sarbidea» eranskinari dagokionez».

⁵⁰ 2017an, Mugikortasuneko eta Lurraldearen Antolaketako Departamentuak aukera hori eskaini zien udal batzuei, baina gero ez zuen erantzunik jaso.



	GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BILAKAERA				
	2015	2016	2017	2018	Guztira
Gauzatutako aurrekontua	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Zer ehuneko hartzen duen ardatz estrategi-koen multzo osoan	% 0,0	% 0,0	% 0,0	% 0,0	% 0,0

Balorazioa

- Ardatz estrategiko horren gauzatze maila txarra izan dela ondoriozta daiteke; izan ere, aurreikusitako sei ekintzetatik bi soilik jarri dira martxan (33%).
- Ez da bideratu zenbatekorik ardatz honetako ekintzak ezartzera.



5. ardatz estrategikoa: Bizikleta turismoa egiteko eta natura ezagutzeko bitarteko bihurtzea

	PROGRAMAK	EKINTZAK	GAUZATZE MAILA
5.1	Nazioarteko bizikleta sareak sustatzeko programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">EuroVelo sarearen eta mugaz gaindiko beste ekimen batzuen jarraipena eta babesa (Estatuko administrazioekin eta Eusko Jaurlaritzarekin koordinatuta).	Urtero egina ⁵¹ .
5.2	Bizikleta barne hartzen duten turismo produktuak sustatzeko programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Bizikleta sustatzen duten turismo produktuentzako laguntzak: informatzekoak eta, beharrezkoa bada, baita diruzkoak ere (Eusko Jaurlaritzarekin koordinatuta).	2017an eta 2018an egina ⁵² .
5.3	Natur ingurune eta eremuetara bizikletaz iristeko programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Abaguneen, mugen eta orain arteko erregulazio esperimentzien analisia.	2018an egina ⁵³ .

⁵¹ 2015ean eta 2016an, EuroVelo Espainian gauzatzeko proiektuaren bilakaeraren jarraipena egin zen, eta, 2017an, Gipuzkoako Foru Aldundiak bat egin zuen EuroVelo Koordinatzeko Estatuko Zentroarekin.

2017an, ECFk (*European Cyclists' Federation*) sustatutako “*Cities and Regions for Cyclists*” sarearekin bat egin zuen Gipuzkoako Foru Aldundiak. Federazio horrek hainbat herrialdeetako 60 bizikleta erakunde biltzen ditu, eguneroko hiri mugikortasunean bizikletaren erabilerari bultzada emateko asmoz.

Bestalde, GFAk Ederbidea proiektua aurkeztu zuen Interreg V A Espainia-Frantzia-Andorra (POCTEFA) 2014-2020 Programaren deialdian, beste administrazio publiko batzuekin batera, mugaz gaindiko bizikletazko mugikortasuna sustatzeko. Proiektuak 9,4 milioi euroko aurrekontua du guztira, eta beste 12 bazkiderekin elkarlanean gauzatzen da: Gipuzkoako Foru Aldundia, Pirinio Atlantikoen Departamentua, Nafarroako Gobernua, Imotz, Biarritz, Donibane Lohitzune, Hendaia eta Irungo udalak, Euskal Hirigune Elkargoa, Baztan-Bidasoa Turismo Elkargoa, Cederna Garalur Elkarte eta Plazaolako Turismo Partzuergoa. Askotariko ekintzak hartzen ditu barnean: besteak beste, Baiona, Donostia eta Iruñea artean bizikleta bideen loturak burutzeko, bizikleta joan-etorrietarako bitarteko erabil dadila sustatzeko eta eremu horretan ezagutza jendarteratu eta trukatzeko.

⁵² 2017an, dirulaguntza eman zitzaion “*Sisters and the City*” argitalpenari. 2018an, “Gipuzkoako bide berdeak suspertzeari buruzko jardunaldiak” egin ziren.

⁵³ 2017an, Gipuzkoako bide berdeei buruzko informazio azterketa bat egin zen.



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

EB/iri

Int. 18-B/2019

5.4	Bizikleta bidezko turismoa barnean eta kanpoan hedatzeko programa. Aldizkakotasun jarraitua.	<ul style="list-style-type: none"> Bizikleta turismoa egiteko eta natura ezagutzeko bitarteko bihurtzea. 	Egina ⁵⁴ .
5.5	Zikloturismoari lotutako turismo ekimenetarako laguntza programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none"> Zikloturistentzako zerbitzuak eskaintzen dituzten jarduerak eta turismo establezimenduak ezagutarazteko pizgarriak eta laguntzak. 	Egin gabe.
5.6	Foru aterpetxeak bizikletara egokitzeko programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none"> Instalazioen beharrak azterturik eta dagozkion zaharberritze lanak eginik, adibidez, bizikletak gordezko eta laguntza zerbitzuak izateko. 	2015ean eta 2016an egina ⁵⁵ .

GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BILAKAERA

	2015	2016	2017	2018	Guztira
Gauzatutako aurrekontua	4.053,50 €	8.103,30 €	3.000,00 €	50.321,62 €	65.478,39 €
Zer ehuneko hartzen duen ardatz estrategikoen multzo osoan	% 0,1	% 0,3	% 0,1	% 2,8	% 0,5

⁵⁴ 2016an Teledonosti-rekin elkarlanean aritu ginen, Gipuzkoako bizikleta bideen sarea ezagutarazteko sei erreportaje egin eta igortzeko. 2017an, laguntzak eman zitzaizkien Kalapiak (Hiriko Txirrindularien Elkartea) sustatutako "Emakume bizian / Mujeres en bici" proiektuari eta *Diario Vasco*-n argitaratutako ale berezi batzuei. 2018an, Gipuzkoako bide berdeei buruzko azalpen liburuxkak argitaratu eta banatu ziren.

⁵⁵ 2015ean, aterpetxeen foru sarea bizikletaren erabilerara egokitzeko azterketa bat egin zen. 2016an, bizikletetarako 68 aparkaleku ezarri ziren bi foru aterpetxetan eta nekazaritza turismoko bost establezimendutan, eta bizikletarako erreminta kit bana eman zitzaien.



Balorazioa

- Ardatz estrategiko horren gauzatze maila ona izan dela ondoriozta daiteke; izan ere, aurreikusitako ekintzen % 83 jarri da martxan.
- Ardatz hori garatzeko, 65.478 euro bideratu dira laurtekoan (Bizikletaren Estrategia ezartzeko foru gastuaren % 0,5). Gastu handiena 2018an egin zen (% 77).



6. ardatz estrategikoa:
Bizikleta eguneroko jarduera fisikoan eta osasunaren zaintzan txertatzea

	PROGRAMAK	EKINTZAK	GAUZATZE MAILA
6,1	Osasuna eta bizikleta programa, osasun zentro eta langileentzat. Aldizkakotasun jarraitua.	<ul style="list-style-type: none">Eusko Jaurlaritzarekin koordinatuta, osasun langileei prestakuntza emateko eta asistentzia zentroak bizikletaren erabilera egokitzeko.	Egin gabe.
		<ul style="list-style-type: none">Bizikleta jadanik martxan dauden osasun programe-tan txertatzea.	Egin gabe.
6.2	Jarduera fisikoko programa osasun zentroetara eta ospitaleetara doazen pertsonen eguneroko joan-etorrietan. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Adin, sexu, egoera fisiko, etab. profil guztietara egokituta (Eusko Jaurlaritzarekin koordinatuta).	Egin gabe.
		<ul style="list-style-type: none">Ordezko mugikortasun planak, ospitaleetara eta osasun zentroetara joateko.	Egin gabe.
6.3	Bizikleta eta mugikortasun jasangarriko programa ikastetxeetako kirol jardueretan. Aldizkakotasun jarraitua.	<ul style="list-style-type: none">Haurren entrenamendu eta txapelketetan autoz egindako joan-etorriak murrizteko ekimenetarako laguntza.	Hein batean egina ⁵⁶ .
6.4	Bizikletako eta mugikortasun jasangarriko programa kirol instalazioetara joateko. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Joan-etorri aktiboak sustatzeko aukerak aztertzea.	Egin gabe.
		<ul style="list-style-type: none">Aurretiazko azterketaren ondoriozko neurriak gauzatzeta.	Egin gabe.

⁵⁶ 2015ean, Oiartzualdeko kiroleko udal zerbitzuek arlo horretan egindako ekimen bat babestu zen, bizikletaren erabilera sustatzeko eta indartzeko materialak emanez.



6.5	Kirol txirrindularitzatik eguneroko txirrindularitzara igarotzeko programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none"> Informazioa eta beste mekanismo pizgarri batzuk prestatzea, bizikleta kirol jardueran erabiltzetik eguneroko jardueran erabiltzera igarotzeko (kirol txirrindularitzako klubekin eta Gipuzkoako Txirrindularitza Federazioarekin lankidetzan). 	2015ean egina ⁵⁷ .
-----	---	--	-------------------------------

GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BILAKAERA					
	2015	2016	2017	2018	Guztira
Gauzatutako aurrekontua	12.749,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	12.749,00 €
Zer ehuneko hartzen duen ardatz estrategikoen multzo osoan	% 0,2	0,0 €	0,0 €	0,0 €	% 0,1

Balorazioa

- Ardatz estrategiko horren gauzatze maila oso txarra izan dela ondoriozta daiteke; izan ere, aurreikusitako zortzi ekintzetatik bi soilik jarri dira abian (% 25), eta 2015ean izan ziren guztiak. Gainerako urteetan, ez da egin lotutako jarduerarik.
- Ardatz horretan, 12.749 euroko aurrekontua gauzatu da; hau da, programazioaren lehen laurtekoan Bizikletaren Estrategia ezartzeko foru gastuaren % 0,1. Zenbateko hori 2015ean gastatu zen osorik.

⁵⁷ Gazteria eta Kirol Zuzendaritza Nagusiarekin eta Gipuzkoako Txirrindularitza Federazioarekin elkarlanean. Amaitzeko, analisisien eta proposamenen dokumentu bat egin, eta Mugikortasun eta Garraio Publikoko eta Gazteria eta Kiroleko zuzendaritza nagusiei aurkeztu zitzaizen.



7. ardatz estrategikoa:

Ikastetxeetan, bizikleta bidezko zirkulazioa txertatzea joan-eterrietarako eta prestakuntzako elementu gisa

	PROGRAMAK	EKINTZAK	GAUZATZE MAILA
7.1	Bizikletaren erabileran trebatzeko programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">• Hezitzaileei bizikletan trebatzeko prestakuntza ematea (toki administrazioekin elkarlanean).	2015ean egina ⁵⁸ .
7.2	Eskola Bidea programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">• Haurrak ikastetxeetara autonomiaz joan daitezela sustatzeko ekimenak babestea, bereziki, oinez eta bizikletaz joateko, toki administrazioekin koordinatuta.	Egin gabe.
7.3	Bigarren Hezkuntzako ikastetxeetara bizikletaz joateko programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">• Beste administrazio batzuek garatutako programa espezifikoei laguntzea (Eusko Jaurlaritzarekin koordinatuta).	Egin gabe.
7.4	Unibertsitateetara bizikletaz joateko programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">• Programa espezifikoei laguntza ematea (Eusko Jaurlaritzarekin eta unibertsitateekin koordinatuta).	Egin gabe.

⁵⁸ 2014-2015 ikasturtean, bizikleta bidezko mugikortasunean trebatzeko prestakuntza programa bat egin zen Derrigorrezko Bigarren Hezkuntzako (DBH) ikasleentzat. Programan 25 irakaslek hartu zuten parte, eta oso emaitza onak lortu ziren egindako ebaluazioan. Era berean, bizikletazko mugikortasunari buruzko aholkularitza tekniko-ko zerbitzu bat prestatu zen DBHko zentroentzat, hezkuntzaren arloan eta ikasleen artean bizikletaren erabilera sustatzeko egiten duten lana indartzeko.



7.5	Haur eta gazteentzako aisialdiko jardueren programa, bizikletari eta mugikortasun jasagarriari lotuta. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none"> Bizikleta gazteen aisialdiko foru eskaintzaren programazioan txertatzea. 	2015ean egina ⁵⁹ .
-----	--	--	-------------------------------

GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BILAKAERA					
	2015	2016	2017	2018	Guztira
Gauzatutako aurrekontua	39.582,40 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	39.582,40 €
Zer ehuneko hartzen duen ardatz estrategikoen multzo osoan	% 0,7	% 0,0	% 0,0	0,0 €	% 0,3

Balorazioa

- Ardatz estrategiko horren gauzatze maila txarra izan dela ondoriozta daiteke; izan ere, aurreikusitako bost ekintzetatik bi soilik jarri dira abian (% 40), eta 2015ean egin ziren guztiak. Gainerako urteetan, ez da egin lotutako jarduerarik.
- Ardatz horretan, 39.582 euroko aurrekontua gauzatu da; hau da, programazioaren lehen laurtekoan Bizikletaren Estrategia ezartzeko foru gastuaren % 0,3. Zenbateko hori 2015ean gastatu zen osorik.

⁵⁹ Mugikortasun jasagarria eta bizikleta bidezko mugikortasuna gazte sustapeneko programetan kontuan hartzeko eta txertatzeko gomendioak biltzen dokumentu bat egin, inprimatu eta argitaratu zen ekintza horren esparruan: “Hegoak oinetan daude. Nerabeak, mugikortasuna eta espazio publikoa. Hezitzaile eta begiraleentzako gida praktikoak”.



8. ardatz estrategikoa: Lantokietara bizikletaz joatea sustatzea

	PROGRAMAK	EKINTZAK	GAUZATZE MAILA
8.1	Lantokietara oinez eta bizikletaz joateko ekimen programa. Aldizkakotasun jarraitua.	<ul style="list-style-type: none">• Debagoieneko esperientzia pilotuan lortutako emaitzak aztertzea.	Egin gabe.
		<ul style="list-style-type: none">• Ekimen programak Gipuzkoako jarduera ekonomiko zerbait eremuetara hedatzea, erakundeekin eta eragile sozial nahiz ekonomikoekin elkarlanean (enpresak erakundeak, sindikatuak, ekonomiaren garapenerako agentziak, toki administrazioak, eta beste).	Egin gabe.
		<ul style="list-style-type: none">• Bizikleta kontuan hartuko duten Laneko Mugikortasun Planak egiteko pizgarriak ematea.	Egin gabe.
8.2	Foru Aldundiaren lantokietara oinez eta bizikletaz joateko programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">• Gipuzkoako Foru Aldundiko Ordezko Mugikortasun Plana.	2016 eta 2017 artean hein batean egina ⁶⁰ .
		<ul style="list-style-type: none">• Foru bizikleten zerbitzua hobetzea.	Egin gabe.
		<ul style="list-style-type: none">• Gipuzkoako Foru Aldundiaren jarduera zentroetan bizikleta aparkalekuen sarea ezartzea.	2018an hein batean egina ⁶¹ .

⁶⁰Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritza Nagusiaren ekimenez, 2016an departamentu arteko lantalde bat eratu zen, Gipuzkoako Foru Aldundiko langileentzat Mugikortasun Jasangarria Kudeatzeko Plana (2017-2019) egiteko. Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko, Funtzio Publikoko eta Ingurumeneko zuzendaritza nagusietako teknikariek osatu zuten lantaldea, diagnostiko bateratua eta kudeaketa plana zehazteko asmoz. Lantaldearen ondorioak Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritza Nagusiari helarazi zitzaizkion, hurrengo urratsei buruzko erabakiak hartzeko.

⁶¹ 2018an, bizikletak aparkatzeko bost modulu ezarri ziren Gizarte Politikako eta Kultura, Turismo, Gazteria eta Kiroleko foru departamentuen mendeko instalazioetan.



	GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BILAKAERA				
	2015	2016	2017	2018	Guztira
Gauzatutako aurrekontua	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2.147,75 €	2.147,75 €
Zer ehuneko hartzen duen ardatz estrategi-koen multzo osoan	% 0,0	% 0,0	% 0,0	% 0,1	% 0,0

Balorazioa

- Ardatz estrategiko horren gauzatze maila txarra izan dela ondoriozta daiteke; izan ere, aurreikusitako sei ekintzetatik bi soilik jarri dira martxan (33%), eta hein batean soilik.
- Ardatz horretan, 2.148 euroko aurrekontua gauzatu da; hau da, programazioaren lehen laurtekoan Bizikletaren Estrategia ezartzeko foru gastuaren % 0,0. Zenbateko hori 2018an gastatu zen osorik.



9. ardatz estrategikoa: Bizikletaren eta mugikortasunaren pertzepzio soziala aldatzea

	PROGRAMAK	EKINTZAK	GAUZATZE MAILA
9.1	Helduen bizikletazko zirkulazioan gaitasunak handitzeko programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Zirkulazioan eskarmentu eskasa duten pertsonak egunerokoan bizikleta erabiltzen hastea (toki administrazioekin koordinatuta).	Egina ⁶² .
9.2	Bizikleta kultura elementu gisa hedatzeko programa. Aldizkakotasun jarraitua.	<ul style="list-style-type: none">Foru Aldundiak parte hartzen duen kultura jardueretan bizikleta sustatzea, eta toki administrazioei laguntza ematea zeregin horretarako.	Egin gabe.
9.3	Bizikleta sustatzeko programa. Urteroko aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Sustapenaren eremu zabalean ekimenak garatzea, toki administrazioekin koordinatuta.	Urtero egina ⁶³ .
9.4	Bizikleta bultzatzeko gizarte erakundeekin ekimenetarako pizgarri-	<ul style="list-style-type: none">Bizikleta sustatzen duten sare sozialei babes emateko	Urtero egina ⁶⁴ .

⁶² Neurri hori 2015ean gauzatu zen, dirulaguntza hauen bitartez: “Gipuzkoako udalerrietan bizikletaren erabilera sustatzeko eta zabaltzeko programa”ren esparruan emandakoak (ondoren, bertan behera utzi ziren); bizikleta garraibide gisa erabiltzea sustatzeko jarduketak egiten dituzten irabazi asmorik gabeko erakundeei laguntzak emateko urteroko deialdikoak (9.3 eta 9.4 programen barne); eta Eibar, Errenteria, Eskoriatza, Pasaia eta Zumaiako udalekiko lankidetzan helduentzako ikastaroak antolatzeak.

⁶³ Epigrafe honetan sartzen dira, “Gipuzkoako udalerrietan bizikletaren erabilera sustatzeko eta zabaltzeko programa”ko 2015eko deialdiaz gain, gipuzkoabizikletaz.eus webgunea eguneratzeko eta dinamizatzeko lanak, “Bizikletaz” aldizkariaren argitalpena eta “Gipuzkoa bizikletaz”en Twitter eta Facebook kontuen kudeaketa. Halaber, 2016an, *Bidegorri Fest* jaialdiaren finantzaketan lagundu zuen Gipuzkoako Foru Aldundiak (Tolosaldea Garatzen agentziak antolatua, Tolosaldeko udalekin); eta Gipuzkoako Ikastolen Elkartearekin eta Kilometroak Kultur Elkartearekin lankidetzan hitzarmen bat sinatu zuen, Kilometroak festara bizikletaz joatea sustatzeko eta errazteko (2016. eta 2017. urteak). 2017an, *Diario Vasco*-k sustatutako “Bicibizi” ekimenarekin lankidetzan jardun zen; “Guztiok mugituz” sariaren lehen edizioa jarri zen martxan, Gipuzkoako lurraldean mugikortasun jasangarria, osasungarria eta inklusiboa sustatzen duten erakunde, talde, ekimen eta proiektuen zeregina aitortzeko; eta “Tolosa Bizibira” programarekin lankidetzan jardun zen.



	en programa. Urteroko aldizkakotasuna.	teko ekimenen urteroko deialdia.	
9.5	Bizikletaren bitartez gizarteratze-ko programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Bizikletari sostengu emateko zerbitzuen bitartez (bizikletak konpontzea, berreskuratzea) bazterketa arriskuan dauden taldeak gizarteratzeko ekimenen deialdia.	Egin gabe.
9.6	Kanpo lankidetzako programa, mugikortasun jasangarriari eta bizikletari lotuta. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Aurreko programarekin erlazionatu liteke, tokiko bizi-penak erakusteko eta nazioartekoetatik ikasteko asmoz.	Egina ⁶⁵ .
9.7	Mugikortasun jasangarriaren eta bizikletazko mugikortasunaren arloko berrikuntza programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none">Mugikortasunari eta bizikletari lotutako berrikuntza babesteko ekimen sozial eta teknologikoen deialdia.	Egin gabe.

⁶⁴ «Gipuzkoan garraibide gisa bizikleta erabiltzea sustatzen duten irabazi asmorik gabeko elkarteei dirulaguntzak emateko programa»ren esparruan, guztira 12 dirulaguntza eman dira laurtekoan.

⁶⁵ Ikusi 5.1. programa, nazioarteko bizikleta sareak sustatzekoa. 2016. eta 2017. urteen artean, “Ederbidea” proiektuaren esparruan, Gipuzkoako Foru Aldundiak mugaz gaindiko foroa dinamizatzeko zerbitzu bat ezarri zuen, gogoetarako eta bizikleta bidezko mugikortasunari buruzko ezagutzak trukatzeko; eta 2017an bizikletarako toki politiken gidaliburu bat atera zen argitara (“Bizikleta eta toki gobernua”).

2018an, egitasmo hauetan parte hartu zen: Estatuaren Bizikleta Plan Estrategikoa egiteko prozesuan, Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren (DGT) buruzagitzapean; euskal-nafar burdinbidearen bide berdea dinamizatzeko eta sustatzeko taldean; eta, 2017tik aurrera, Bizikletaren aldeko Hirien Sarean eta “*Cities and Regions for Cyclists*” sarean.



	GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BILAKAERA				
	2015	2016	2017	2018	Guztira
Gauzatutako aurrekontua	48.486,60 €	66.842,80 €	102.267,81 €	58.377,10 €	275.974,30 €
Zer ehuneko hartzen duen ardatz estrategi-koen multzo osoan	% 0,9	% 2,7	% 2,9	% 3,3	% 2,1

Balorazioa

- Ardatz estrategiko horren gauzatze maila ona izan dela ondoriozta daiteke; izan ere, aurreikusitako ekintzen % 57 jarri da martxan.
- Ardatz horretan 275.974 euroko aurrekontua gauzatu da; hau da, programazioaren lehen laurtekoan Bizikletaren Estrategia ezartzeko foru gastuaren % 2,1.



**10. ardatz estrategikoa:
Bizikletari bultzada emateko plangintza eta arau esparru bat sortzea**

	PROGRAMAK	EKINTZAK	GAUZATZE MAILA
10.1	Bizikleta hirigintzako plangintzan txertatzeko programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none"> Bizikleta udaletako hirigintza araudietan txertatzeko irizpideak ezartzea. 	Egin gabe.
10.2	Bizikletari lotutako beste araudi batzuk garatzeko eta hobetzeko programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none"> Trafikoaren, espazio publikoaren eta mugikortasunaren araudia ebaluatzea eta egokitzea, trafikoa moteltezeko eta oinezkoen eta txirrindularien ikuspegiak txertatzeko. 	2015 eta 2017 artean egina ⁶⁶ .
10.3	Mugikortasun jasangarri eta aktiboa (oinezkoa eta bizikleta bidezkoa) sustatzeko zerga programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none"> Indarrean dagoen zerga sistema aztertzea, baita zer eragin duen mugikortasun aukeren gainean ere. 	Egin gabe.
		<ul style="list-style-type: none"> Joan-etorri aktiboak sustatzeko pizgarri fiskalak gartztea. 	Egin gabe.

	GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BILAKAERA				
	2015	2016	2017	2018	Guztira
Gauzatutako aurrekontua	6.776,00 €	6.776,00 €	7.997,60 €	2.090,00 €	23.639,60 €
Zer ehuneko hartzen duen ardatz estrategikoen multzo osoan	% 0,1	% 0,3	% 0,2	% 0,1	% 0,2

⁶⁶ “Bizikleta bidezko mugikortasuna udal ordenantzetan jasotzeko gomendio teknikoak” argitalpenaren bitartez gauzatu zen neurri hori (2017). Aurrez, 2016an, eztabaida tekniko bat egin zen “Oinezkoen eta txirrindularien mugikortasuneko udal ordenantzei buruzko lan jardunaldia”ren esparruan eta ondorioen berri eman zitzaizen parte har-tzaileei eta ukitutako eragileei, “Bizikletaren aldeko udal esperientziei buruzko II. jardunaldi”etan.



Balorazioa

- Ardatz estrategiko horren gauzatze maila txarra izan dela ondoriozta daiteke; izan ere, aurreikusitako lau ekintzetatik bakarra jarri da martxan (% 25).
- Ardatz horretan, 23.640 euroko aurrekontua gauzatu da; hau da, programazioaren lehen laurtekoan Bizikletaren Estrategia ezartzeko foru gastuaren % 0,2. Zenbateko hori 2018an gastatu zen osorik.



11. ardatz estrategikoa:

Bizikletaren politikaren kudeaketa, partaidetza eta koordinazio tresnak indartzea edo sortzea

	PROGRAMAK	EKINTZAK	GAUZATZE MAILA
11.1	Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua dinamizatzeko programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none"> Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluari bultzada ematea, tokian-tokian eta eskualde mailan duen ordezkaritza handituz, eta baliabide eta koordinazio funtzio gehiagoz hornituz. 	2015ean hein batean egina ⁶⁷ .
		<ul style="list-style-type: none"> Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua udal lankidetzako sareetan sartzeari eta, bertatik, halako sareak sustatzea, baterako ekimenak kudeatzeko (adibidez, alokairuko bizikletak). 	Egin gabe.
11.2	Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia dinamizatzeko programa. Noizean behingo aldizkakotasuna.	<ul style="list-style-type: none"> Behatokiaren zereginak hedatzea eta zehaztea; besteak beste, herritarrei parte hartzeko aukera ematea, webgunearen eta beste tresna batzuen bitartez, eta zeregin berriak esleitzea, hala nola⁶⁸: 	
		<ul style="list-style-type: none"> – Foru sarearen erabiltzaileei inkesta egitea. 	Urtero egina ⁶⁹ .
		<ul style="list-style-type: none"> – Bizikletaren Dokumentazio Zentroa kudeatzea. 	Urtero egina ⁷⁰ .
		<ul style="list-style-type: none"> – Bizikletari buruzko euskara-gaztelania lexiko bat prestatzea. 	Egin gabe.

⁶⁷ Ekintza hori hein batean gauzatu zen, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren funtzionamenduaren eta aukeren diagnostikoa egitean (ildo horretan, ikus 11. helburu estrategikoaren balorazioa: “Bizikletaren Kontseilua administrazioen ekimenak koordinatzeko eta bizikletari buruzko informazioa trukatzeko eremu bihurtzea”).

⁶⁸ Aipatutako zereginen gain, 2018an, ikerketa kualitatibo bat egiteko hitzarmen bat sinatu zen EHUrekin eta Cristina Enea Fundazioarekin, bizikletaren eguneroko erabiltzaileek bizikleta bidei buruz zer pertzepzio duten aztertzeko. “Segurtasuna bizikletan. Etnografia bat” izeneko ikerketa hori 2019an argitaratu zuen GFAk, eta Aldundiak berak antolatutako ekimen baten esparruan aurkeztu zen: “Bideen eta espazio publikoaren erabilerari eta pertzepzioari buruzko jardunaldia, txirrindularien ikuspegitik”.

⁶⁹ Ikus xehetasun gehiago 12. ebaluazio adierazlean; hots, “Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia garatzea, bizikleta bidezko mugikortasuna ezagutzeko funtsezko tresna gisa” helburuari dagokiona.

⁷⁰ Zikloteka, Gipuzkoa Bizikletaren Dokumentazio Zentroa, ekimen aitzindaria da Europan; 2015ean jarri zen martxan, Cristina Enea Fundazioarekiko lankidetzaren protokolo baten esparruan. Espazio fisiko eta birtual bat du, profesionalei, erakundeei eta interesdunei bizikletazko mugikortasunean espezializatutako dokumentu funts bat eskaintzeko. Oinarrian, Gipuzkoarekin erlazionatutako edukiak biltzen ditu eta gaur egun 3.700 erreferentzia baino gehiago dauzka, idatzizkoak, grafikoak zein ikusentzunezkoak.



		– Wikipedian euskaraz nahiz gaztelaniaz partekatutako ezagutza hobetzea.	Egin gabe.
		– Gipuzkoako bizikleta baliabideen mapa bat egitea.	Egin gabe.

GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BILAKAERA					
	2015	2016	2017	2018	Guztira
Gauzatutako aurrekontua	20.908,80 €	19.833,80 €	19.927,52 €	23.559,80 €	84.229,92 €
Zer ehuneko hartzen duen ardatz estrategikoen multzo osoan	% 0,4	% 0,8	% 0,6	% 1,3	% 0,6

Balorazioa

- Ardatz estrategiko horren gauzatze maila txarra izan dela ondoriozta daiteke; izan ere, aurreikusitako zazpi ekintzetatik hiru soilik jarri dira martxan (% 43).
- Ardatz horretan, 84.230 euroko aurrekontua gauzatu da; hau da, programazioaren lehen laurtekoan Bizikletaren Estrategia ezartzeko foru gastuaren % 0,6.

Ardatzean gauzatutako aurrekontuaren ezaugarri nagusia bilakaera egonkorra izan duela da; 2015ekoaren aldean, 2018an % 13 handiagoa izan zen.



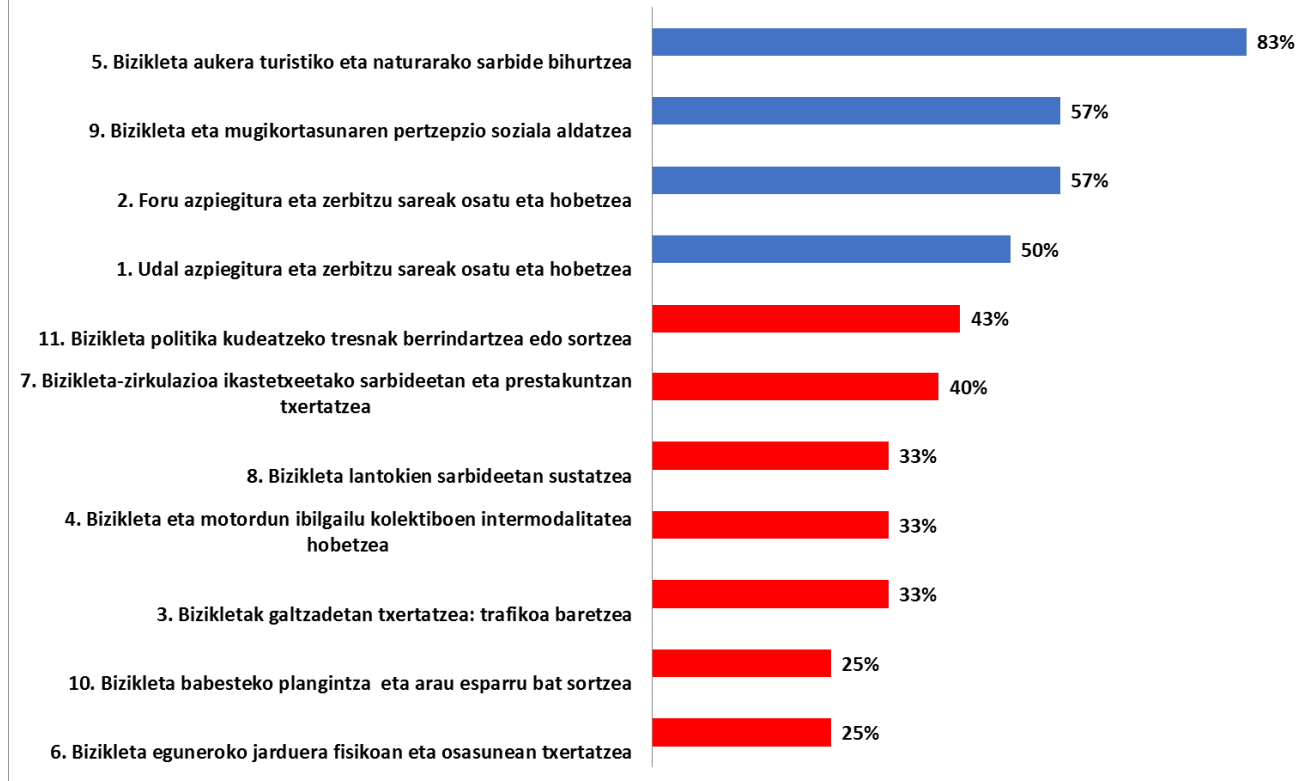
LABURPENA

Jarraian, azalduko dugu zer ondorio nagusi atera daitezkeen, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiako lehen laurtekoan 11 ardatz estrategikoak eta haien aurrekontuak zenbateraino gauzatu diren aztertu eta gero.

Ohartarazi behar da, lehenik eta behin, zenbakizko hurbilketa baten bitartez egin dela azterketa eta komenigarria izango litzatekeela ebaluazio kualitatiboago batekin osatzea; izan ere, ekintza guztiek ez dute eragin bera izaten helburu estrategikoak lortzeko garaian.



ARDATZ ESTRATEGIKOEN EXEKUZIO MAILA



1. Bizikletaren Estrategiak jasotzen dituen 65 ekintzetatik 29 jarri dira martxan eta 36 utzi dira abiarazi gabe. Hots, ardatz estrategikoak egituratzen dituzten ekintzen % 44,6 gauzatu da batez bestean (partzialki zein osorik), eta horrek eragina izan du lortu nahi diren helburuen betetze mailan.



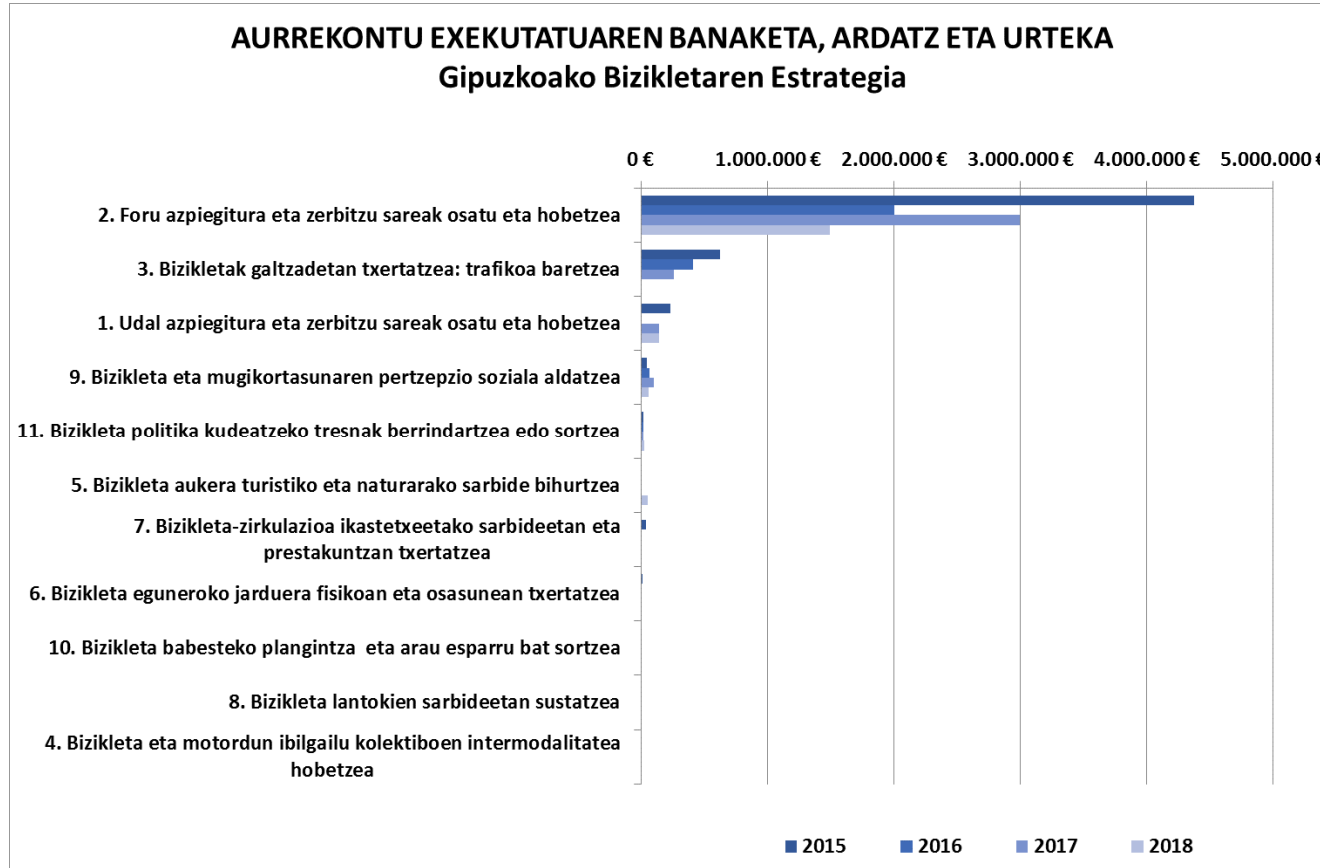
2. Hamaika ardatz estrategikoen artean, lauk (% 36) % 50eko gauzatze maila edo handiagoa izan dute. Jarduketa ehuneko handiena 5. ardatzak biltzen du: “Bizikleta turismoa egiteko eta natura ezagutzeko bitarteko bihurtzea” (% 83)⁷¹.

Kontrako muturrean, 6. eta 10. ardatzak daude (“Bizikleta eguneroko jarduera fisikoan eta osasunaren zaintzan txertatzea” eta “Bizikletari bultzada emateko plangintza eta arau esparru bat sortzea”, hurrenez hurren). Proportzioan, haietan jarri da martxan jarduketa kopuru txikiena; izan ere, bietan ala bietan % 25ekoa izan da gauzatze maila.

Bestalde, azpimarratu behar da hiru urtez jarraian ez dela jarduketarik egin hiru ardatz estrategikotan (7. ardatza, “Ikastetxeetan, bizikleta bidezko zirkulazioa txertatzea joan-etorrietarako eta prestakuntzako elementu gisa”; 6. ardatza, “Bizikleta eguneroko jarduera fisikoan eta osasunaren zaintzan txertatzea”; eta 8. ardatza, “Lantokietara bizikletaz joatea sustatzea”), eta 4. ardatza (“Bizikletaren eta ibilgailu kolektibo motordunen arteko intermodalitatea hobetzea”) ez dela abiarazi laurteko osoan.

3. 2015etik 2018ra bitarte, 13.183.090 euroko aurrekontua gauzatu zen guztira Bizikletaren Estrategiaren esparruan.

⁷¹ Emaidza hori 2018an ardatz horren inguruan egindako ahaleginaren ondorio da; izan ere, aurreko hiru urteen gastu ekonomikoa hirukoiztu zen urte hartan.



Aurrekontuak oso banaketa desberdina izan du ardatz batetik bestera. Hain zuzen ere, bizikleta bideen foru sarea eraiki eta zaintzarekin lotutakoak gastu osoaren % 82,4 kontsumitu du. Horrez gain, orotara, azpiegitura jarduketak garatzearekin zeri-kusi handiena duten hiru ardatzetan metatu da gauzatutako gastuaren % 96,2 (1., 2. eta 3. ardatzak).



Gogoan izan behar dugu ezen, Bizikletaren Estrategiak aurreikusitakoaren arabera, garapenaren lehen urteetan inbertsio handiagoa egin behar dela azpiegituretan eta zerbitzuetan, eta txikiagoa sustapenean, kudeaketan eta arauketan. Hala ere, Estrategia garatu eta sareak osatu ahala –hori baita inbertsio premia handiena duen elementuetako bat–, oreka bilatu behar da alor baten eta bestearen arteko proportzioan eta, laurtekoaren amaieran, azpiegituretara bideratutako portzentajea aurrekontuaren % 90 izan behar da, eta sustapenerako partidetara bideratutakoa, berriz, % 10.

	Gauzatutako aurrekontua				
	2015	2016	2017	2018	GUZTIRA
Azpiegiturak eta zerbitzuak	% 97,5	% 96,0	% 96,2	% 92,3	% 96,2
Sustapena, kudeaketa eta arauketa	% 2,5	% 4,0	% 3,8	% 7,7	% 3,8
Guztira	% 100,0	% 100,0	% 100,0	% 100,0	% 100,0

Foru ekintzak apur bat aurrera egin du helburu hori lortzeko bidean eta, oro har, % 96,2 eta % 3,8 izan dira proportzio horiek. Alabaina, aurrerabide ertain hori ez da lortu sustapenari eskainitako gastua handituz⁷², baizik eta azpiegituren eta zerbitzuen arloan egindako gastua murriztuz.

Hortaz, bigarren laurtekoan lan handia egin behar da alderdi horretan; izan ere, Estrategiak ezartzen duenaren arabera, amaieran are oreka handiagoa izan behar da lukete zifra horiek, % 80 eta % 20 inguruko banaketa batekin.

⁷² Sustapenera bideratutako zenbatekoak egonkorrak izan dira denboran zehar: 132.556 € 2015ean eta 136.496 € 2018an.



4. BALANTZE OROKORRA

1. Gipuzkoako Foru Aldundiak **ibilbide luzea du egina bizikleta garraiobide gisa sustatzeari dagokionez**. Azken 19 urteetan, zuzenbideko, partaidetzako, plangintzako eta kudeaketako tresna sorta bat ezarri du eta baliabide ekonomiko eta antolamendurako bitartekoz hornitu da, guztia ere **“Bizikletentzako Sistema Integral” bat egituratzeari** begira.

Sistemaren helburua da bizikletaren erabilera seguru eta erakargarria ahalbidetuko duten hiri eta hiriarteko eremuak bermatzea gipuzkoarrei, mugikortasunerako beste aukera batzuk izan ditzaten, banako garraiobide motordunen orde. Gipuzkoan helburu hori lortu ahal izateko, zerbitzu, azpiegitura eta erregulazio sare oso bat abiarazteko asmoa du.

“Bizikletentzako Sistema Integral” kontzeptua proposatu du, argi geratu zaiolako ez dela aski izango bizikletarako azpiegituren politika bat ezartzea. Aitzitik, ingurune zabalago bat behar da, elkarrekin lotutako eta koordinatutako tresnen bitartez egitura-tutakoa, bizikletaz egindako joan-etorriak nabarmen handitzeko, garraiobide motorizatu sostengaezinenetako erabiltzaileak bitarteko horretara erakarriz.

Horretarako, egiaztatu du ezinbestekoa dela bizikletaren politika integral bat izatea, gure lurraldean bizikleta bidezko mugikortasuna lantzeko, modu orokor batean, planifikaturik, eta erakundeen barruan zein artean. Oinarri horren gainean, 2013an, Gipuzkoako Bizikletaren 2014-2022 aldiko Estrategia egiteko prozesua abiaraztea erabaki zuen Gipuzkoako Foru Aldundiaren Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentua zenak, eta 2015eko martxoan eman zitzaion amaiera, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren osoko bilkuran onartu zenean.

2. Dokumentu honetan aztertutako informazioak agerian uzten du, lehenik eta behin, Gipuzkoako Foru Aldundiak **jarduera nabarmena** eraman duela aurrera arlo horretan, Gipuzkoako Bizikletaren 2014-2022 aldiko Estrategia abian jarri zenetik: 29 ekintza jarri ditu martxan eta, gastu ekonomikoari erreparatzen badiogu, 13.183.090 euro bideratu ditu haietara⁷³.

⁷³ Zifra horretan ez dira sartu Mugikortasun eta Lurralde Antolaketako eta Bide Azpiegituretako foru departamentuetan bizikletazko mugikortasunari lotutako lanetan aritzen diren langileen kostuak.



Ziurrenik, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarearen inguruan egindakoa da jarduera horren erakusle adierazgarriena: 222 km-rekin, aintzat hartzeko moduko azpiegitura bat taxutu du bizikleten eta oinezkoen mugikortasunerako, gipuzkoar biztanleen zati handi bati ematen dio zerbitzu, eta, gainera, oso balorazio ona du gizartean⁷⁴. Hain zuzen ere, laurteko honetan, ia 25 milioi bidaia egin dira Oinarrizko Foru Sarean –Lurraldebusek aldi horretan eramandako bidaiarien % 26ren pareko–, eta, era berean, ia % 12 gehitu dira aldi horretan Oinarrizko Foru Sarean oinez eta bizikletaz egindako joan-etorriak.

Beste zenbait lorpen ere azpimarratu behar dira: Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia bizikletazko mugikortasuna ezagutzeko funtsezko tresna gisa finkatu da; bizikletak eta oinezkoak automatikoki zenbatzeko estazioen foru sarea egituratu da, eta 29 kontagailuz hornitu; udalerrientzat baliabide teknikoak eta herritarrentzat, oro har, zabalkundeko materialak ekoitzi dira; martxan jarri da Zikloteka, Gipuzkoako Bizikletaren Dokumentazio Zentroa, European aitzindari izan den ekimen bat; estatuko eta nazioarteko bizikleta sare publikoekin bat egin dugu (EuroVelo Koordinatzeko Zentro Nazionala, Bizikletaren aldeko Hirien Sarea, *Cities and Regions for Cyclists*); eta mugaz gaindiko “Ederbidea” bizikleta proiektuan parte hartu dugu, baita Estatuko Bizikletaren Plan Estrategikoa egiteko prozesuan ere, Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren buruzagitzapean (Barne Ministerioa).

3. Horrekin batera, ordea, ebaluazioak argi erakusten du, laurtekoan martxan jarritako jarduerak gorabehera, lortutako emaitzak ez direla nahikoak izan ezarritako helburuak erdiesteko eta, foru ekintzan aldaketarik egin ezean, espero izatekoa da 2022an, Estrategiaren indarraldia amaitzean, jokalekua ez dela izango mesedegarria.

Arrazoi ugari ditugu pronostiko hori plazaratzeko:

- Ebaluatu diren Estrategiako 14 helburuen artean, % 50ek balorazio txarra izan dute; balorazio ona, aldiz, helburuen % 36k lortu du.

⁷⁴ Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak urtero Gipuzkoako foruko bizikleta bideen erabilerari buruz egiten dituen azterketetan, lau urteko honetan, hamarretik 7,5-7,8 bitarteko puntuazio orokorra eman diete txirrindulariek foruko bizikleta bideei, eta 7,5-8,0 puntu artekoa, berriz, oinezkoek.

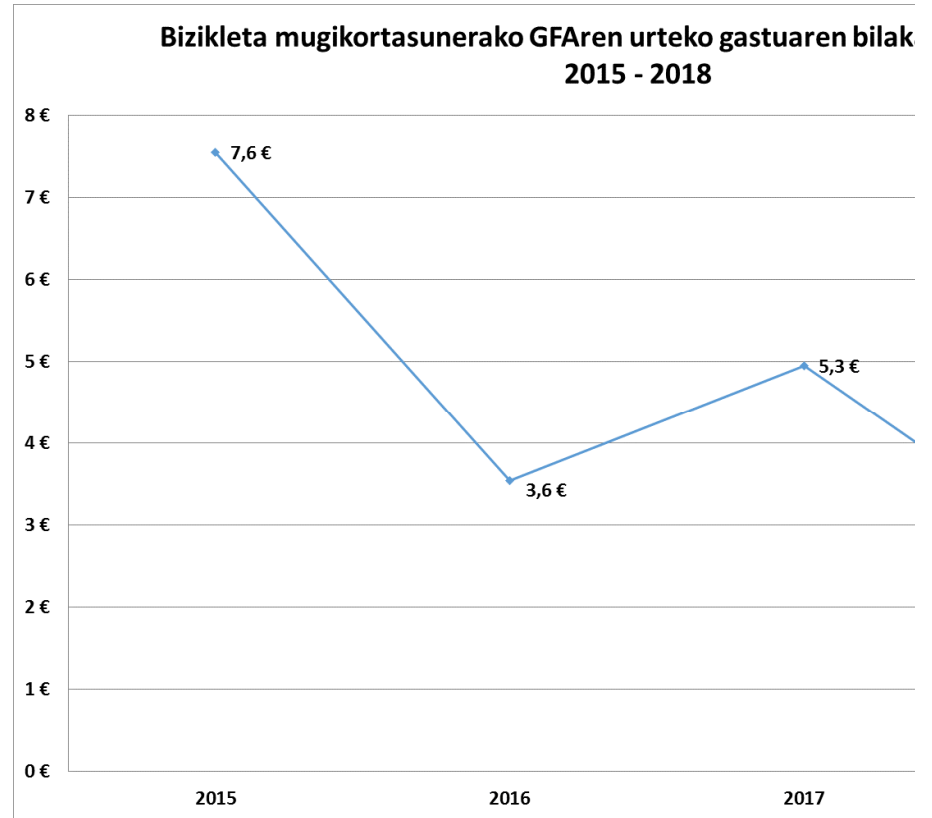
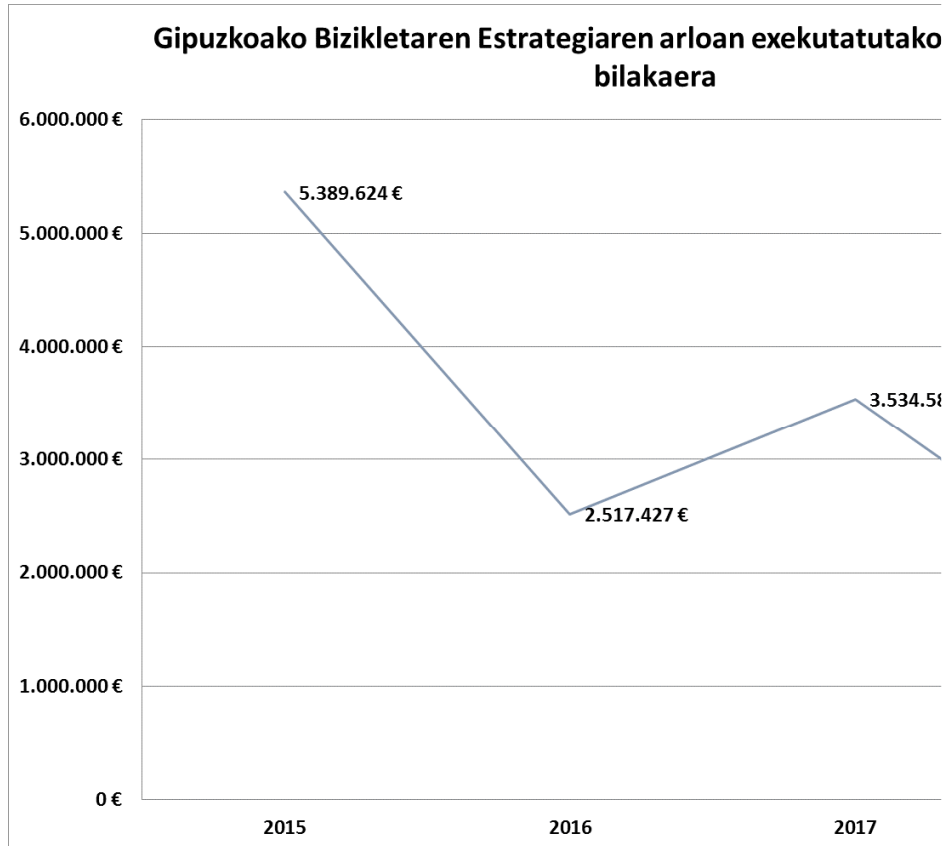


- Aurreikusitako 65 ekintzetatik 29 jarri dira martxan (% 45), agerian utzirik Estrategiaren garapenaren dinamismo maila ez dela nahikoa lortu nahi diren helburuak betetzeko.
- Hamaika helburu estrategikoetatik, lautan soilik (% 36) gauzatu dira aurreikusitako ekintzak (hein batean nahiz osorik) % 50ean edo gehiagoan; gainera, hiru ardatz estrategikotan⁷⁵ ez da egin jarduketarik hiru urtez jarraian, eta beste ardatz batean ez da egin jarduketa bakar bat ere⁷⁶.
- Bizikletaren Estrategiarekin lotura izan duten Aldundiko 19 zuzendaritza nagusietatik, zazpi zuzendaritza nagusik esku hartu dute aurreikusitako programak gauzatzeko (% 37). Departamentu arteko inplikazio maila horrek baldintzatu egin du Estrategiaren balioak foru politika guztien multzoan txertatu ahal izatea, baita programa gehienak (23, guztizkoaren % 59) gauzatu ahal izatea ere, horretarako ezinbestekoa baita departamentu arteko lankidetzak.
- Egindako ahalegin ekonomikoak (guztira, 13,18 milioi euro) beheranzko joera agertu du laurtekoan zehar, eta 2018an gauzatutako aurrekontua 2015ekoa baino hiru aldiz txikiagoa izan da.
- Gipuzkoako Foru Aldundiak aldi horretan gauzatutako aurrekontua, batez bestean, 4,6 euroren pareko izan da urteko eta biztanleko. Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak, aldiz, urteko eta biztanleko 10-12 euroko ratioa⁷⁷ bideratzea proposatzen du, magnitude horien azpitik bizikletaren erabilera modu adierazgarrian nekez handitu ahal izango delakoan.

⁷⁵ 7. ardatza, “Ikastetxeetan, bizikleta bidezko zirkulazioa txertatzea joan-etorrietarako eta prestakuntzako elementu gisa”; 6. ardatza, “Bizikleta eguneroko jardueran fisikoan eta osasunaren zaintzan txertatzea”; eta 8. ardatza, “Lantokietara bizikletaz joatea sustatzea”.

⁷⁶ 4. ardatza, “Bizikletaren eta ibilgailu kolektibo motordunen arteko intermodalitatea hobetzea”.

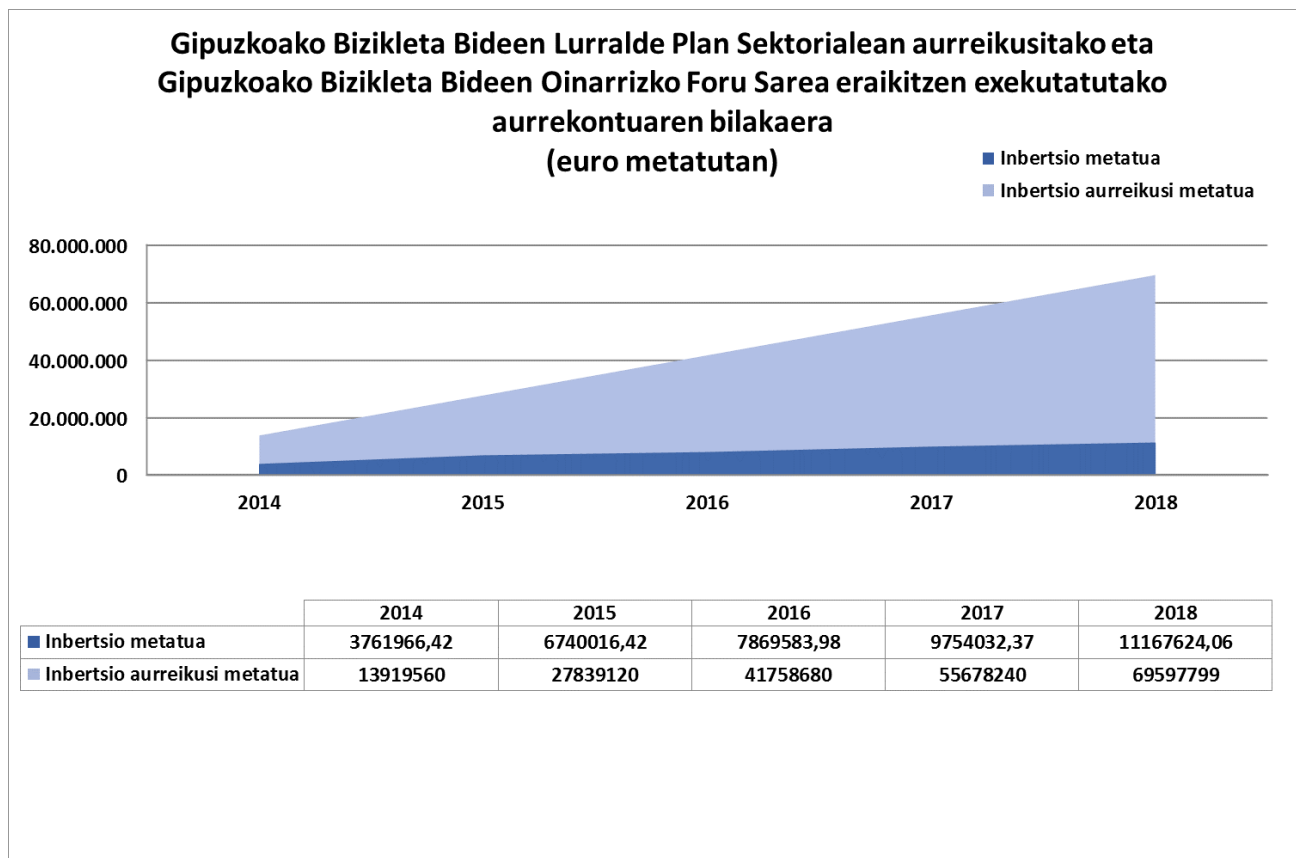
⁷⁷ Gogoan izan behar dugu proposamen horren oinarrian nazioarteko zenbait erreferentzia daudela: adibidez, Frantziakoak zenbatesen du gutxienez 10 euro inbertitu behar direla biztanle bakoitzeko (Atout France: “*Spécial économie du vélo*”. Paris, 2009); ECFk ere (*European Cyclists’ Federation*) zifra horixe gomendatzen du (prentsa oharra: “*More cycling to avoid air pollution*”. Brusela, 2018); zifra hori pixka bat txikiagoa da, Erresuma Batuko Parlamentuak bizikleta bidezko mugikortasuna ezartzeko biztanle bakoitzeko kalkulatu dituen 12,5 euroen aldean (10 libera esterlina) (All Party Parliamentary Cycling Group: “*Get Britain Cycling*”, 2013); eta oso urruti geratzen da Herbehereek urtean biztanleko inbertitzen dituzten 30 euroetatik edo Danimarkak inbertitutako 24 euroetatik.





- Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak aurreikusitako programazioan metatutako defizita 58,43 milioi eurokoa zen 2018an ⁷⁸, eta horrek eragina izan du Oinarrizko Foru Sarearen garapenean; izan ere, lehen laurtekoaren amaieran (2017) sarea 160,2 km luze izatea aurreikusten zuen Planak, baina 2018an 124,3 km zituen.

⁷⁸ Zifra hori lortzeko, Oinarrizko Foru Sarea gauzatzeko kostuaren zenbatekoa eguneratu da (52,73 milioi euro, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak programazioaren lehen laurtekorako aurreikusitakoaren arabera), kontsumoko prezioen indizeak 2012 eta 2018 artean EAEn izandako urteko aldakuntzan oinarrituta, eta aurreko urteko abenduari dagokion aldakuntza tasa harturik kontuan. Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala, 2019.



Orobat, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategian ezarritako beste helburu bati ere kalte egin dio defizitak; zehazki, 2022. urterako Oinarrizko Foru Sarearen % 80 (231 km) zerbitzuan izatekoari. Helburu hori betetzeko, nabarmen aldatu beharko litzateke inbertsioen joera, bizikleta bideetan falta diren 106,7 km-ak epe horretan gauzatzeko. Horrek esan nahi du urtean 26,7 km-ko erritmoan garatu beharko litzatekeela Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea urtetik urtera. Hau da, lehen laurtekoaren aldean, zazpi bider handiagoa izan beharko luke bide hazkundearen erritmoak.



- Ardatz estrategikoen artean gauzatutako gastuak oso banaketa desparekoa izan du: % 96,2 azpiegituren eta zerbitzuen eremuan metatu da, eta sustapenak, kudeaketak eta arauketak % 3,8 eraman dute. Gogoan izan behar dugu ezen, Estrategiak ezarritakoaren arabera, lehen laurtekoaren amaieran aurrekontuaren % 90ekoa izan behar zuela azpiegiturretan egindako gastuak, eta sustapenerako partidetara % 10 bideratu behar zela. Bigarren laurtekoa amaitzean, berriz, bien arteko banaketak % 80 eta % 20 izatetik gertu egon behar zuen.

Egungo desorekak 11 ardatz estrategikoetako zortziren ezarpenari eta inpaktuari egin dio kalte, eta Estrategiak ezarritako 18 helburuetatik hamar betetzea eragotzi du⁷⁹ (politikoak, zerga eta aurrekontuei lotutakoak, arauketakoak, eta mugikortasunaren plangintza eta kudeaketari lotutakoak); izan ere, bizikletaren erabilera sustatu, kudeatu eta arautzearen arlokoak dira, eta bideratu zaien zuzkidura ekonomikoa ez da izan aski.

- Aipatutako faktore guztiekin erlazionatuta, kontuan hartzen badugu zein izan zen bizikletazko joan-etorrien ehunekoa 2016an Gipuzkoako banaketa modalean (% 2,5) eta zer-nolako bilakaera agertu duten azkenaldian, ikus daiteke egungo hazkunde erritmoa eskasa dela 2022rako ezarritako % 4-5eko helburua lortzeko.

Jakina, Gipuzkoako bizikleta bidezko mugikortasunaren zabalkunde kuota ez da arlo horretako foru politikaren baitakoa soilik, eta zerikusia du mugikortasuna taxutzen duten gainerako aldagaiekin, bizikletaren erabilgarritasun baldintzekin (bide sare moteldurik eta/edo bizikleta bideen oinarritzko sarerik dagoen, bizikleta aparkaleku nahikorik dagoen, bizikletaren eta garraio publikoaren arteko intermodalitatea egokia den, eta abar), eta udalerrri bakoitzeko trafiko motorizatuaren bolumenarekin.

Era berean, garraiobide bakoitzean egindako joan-etorrien banaketa aldatu nahi bada, ezinbestekoa izango da politika integral bat izatea, mugikortasun ereduaren aldaketa osotara lantzeko.

Nolanahi ere, gure ustez, badira Gipuzkoan bizikleta bidezko mugikortasunari mesederik egin ez dioten zenbait faktore: esaterako, nabarmen murriztu dira Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak lehen laurtekoan bizikletarako azpiegiturretan au-

⁷⁹ Beste lau helburu estrategikok zuzeneko lotura dute azpiegituren eta zerbitzuen eremuarekin, eta gainerako lauak bi eremuekin daude lotuta.



rreikusitako inbertsioak; sustapenaren, kudeaketaren eta arauketaren eremuan egindako gastua ezer gutxi handitu da; eta, hamaika ardatz estrategikoetatik, lau ez dira martxan jarri eta beste bitan ia baztergarria izan da ezarpena.

4. Bizikletaren Estrategiako programak garatzeko, nahitaez, **bizikleta bidezko mugikortasunaren eremuari atxikitako langileak eduki behar dira**, lortu nahi diren helburuekiko proportzio zuzenean.

Horregatik, Estrategiak berak ezinbestekotzat zuen Gipuzkoako Foru Aldundian behar besteko eta gaitutako egitura tekniko bat izatea, aurreikusitako jarduketak behar bezala eta nahi den eraginkortasunarekin gauzatzeko.

Foru Aldundiko bizikletaren arloan bi zeregin multzo daude, bi langile profil desberdin eskatzen dituztenak:

- a) Bizikletarako azpiegituren proiektuei lotutakoa, egun, Bide Azpiegituretako Departamentuari atxikia. Besteak beste, zeregin hauez arduratzen da: eraikuntza proiektuak idazteaz, bizikletarako azpiegitura lanak zuzendu eta gainbegiratzeaz, eta bizikleta bideen sarea zaindu eta mantentzeaz. Estrategiak adierazten du zeregin horiek emankorki gauzatzen direla, baliabide propioen eta kanpo kontratazioen bitartez.
- b) Bizikletaren plangintzari eta sustapenari lotutakoa, Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuaren mende. Gaur-gaurkoz, Bizikleta Bideen Plangintzako eta Sustapeneko goi-mailako teknikari lanpostu bat du.

Estrategiak, lan kopuru handia eta gorakorra ezartzen duenez bizikleta sustatzeko, aldarrikatzen du berehala hainbat langile gehitu behar direla arlo horretako zereginak esleituta dituen zerbitzuan, arrakastaz garatu ahal izan daitezen. Hala ere, laurtekoan zehar ez da gehitu langilerik eta lehen bezala teknikari bakarrak dihardu.

Gure ustez, sustapen programez arduratzen den egitura teknikoan dauden muga horiek funtsezko eragina izan dute aurreikusitako jardueren ezarpen maila baxuan.



5. Orobat, bizikleta garraiobide gisa aztertzeko **ikerketa soziologikoa**⁸⁰ **eguneratu** izan balitz, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak gomendatu bezala⁸¹ –2014an egin baitzen, Estrategia idatzi zenean⁸²–, eguneraketaren emaitzak eskura izanik txosten honen edukiak aberatsagoak izango liritekeela deritzogu. Hala, oinarri enpiriko bat izango genuke, Estrategia abiarazi zenetik mugikortasunaren eremuan izandako aldaketa soziologikoak identifikatu eta balioztatzeko eta, horrenbestez, hurrengo programazioa gizarte errealitate berrira egokitzeko.

⁸⁰ SIADECO (2014): “Gipuzkoan bizikleta garraiobide gisa erabiltzeari buruzko ikerketa soziologikoa, 2014”. Bide Azpiegituretako Departamentua. Gipuzkoako Foru Aldundia.

⁸¹ Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak, 8.4. atalean (“Ebaluazioa, jarraipena eta berrikuspena”), adierazten zuen jarraipenerako funtsezko tresna zela 2014ko ikerketa soziologikoa berriz egitea, onartu eta lau urtera.

⁸² Ikerketaren bitartez, nagusiki, honako hau jakin nahi zen: zer iritzi eta ezaugarri zituzten biztanleek bizikletaren erabilerari dagokionez eta zer oztopo eta premia zeuden joan-etorrien ereduak aldatzeko.



5. GOMENDIOAK

Aldundiak bizikleta bidezko mugikortasunaren alde hartutako konpromisoa bi arautan dago jasota: 1/2007 Foru Araua, Bizikleta Bideei buruzkoa, eta 2/2013 Foru Araua, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialarena. Ondoren, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluak konpromiso hori berretsi zuen, Gipuzkoako 2014-2022 aldirako Bizikletaren Estrategia onartuta. Estrategia bizikletei buruzko foru politikan aurreikusitako tresnetako bat da, jarduketa ildoak bideratzeko eta modu orokor eta planifikatuan jorratzeko, erakunde barnean nahiz artean.

Alderdi horretan, ezinbestekoa da berriaz aipatzea Gipuzkoako Klima Aldaketaren aurkako Borroka Estrategia 2050⁸³ eta Euskal Autonomia Erkidegoko Klima Aldaketaren Estrategia 2050⁸⁴, Lurralde Historiko honek eta Euskal Autonomia Erkidego osoak mugikortasun jasangarriaren eta bizikletazko mugikortasunaren alde egin duten apustuaren adierazgarri baitira.

Erakundeen jarrera herritarren eskariaren pare doa, gizartean garrantzi handia ematen zaiolako ingurumenaren iraunkortasunari eta mugikortasun irtenbide koherenteak aldarrikatzen direlako. Irtenbide horien artean, alde batera utzi ezineko erreferentzia bat da bizikletaren erabilera. Horren erakusgarri, Gipuzkoako biztanle gehienak (% 79) erabat ados (% 35) edo nahiko ados (% 44) agertu ziren Gipuzkoan bizikleta bidezko mugikortasuna sustatzeko baliabide publiko gehiago inbertitzeko aukerarekin⁸⁵; eta, duela gutxi, Aldundiak 2015-2019 aldiko Kudeaketa Plan Estrategikoaren esparruan sustatutako “Aurrekontu irekiak 2019” partaidetza prozesuan⁸⁶, herritarrek bidegorrien gaiari eman zioten lehentasun handiena, alde handiarekin gainera (bidegorri tarte berrien sorrera, bidegorrien arteko loturak, mantentze eta zaintza lanak, probintzia arteko loturak).

⁸³ Gipuzkoako Klima Aldaketaren aurkako 2050erako Borroka Estrategiak, 2. helburuan (“Emisiorik gabeko garraio baterantz aurrera egitea”), zenbait jarduketa ildo hartzen ditu barnean, zuzenean bizikleta bidezko mugikortasunari eta berriaz Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiari aipamena egiten diotenak.

⁸⁴ Klima Aldaketaren aurkako 2050erako Estrategiak ere bizikleta bidezko mugikortasuna sustatzearekin erlazionatutako jarduketa ildoak jasotzen ditu 2. helburuan (“Emisiorik gabeko garraio baterantz aurrera egitea”).

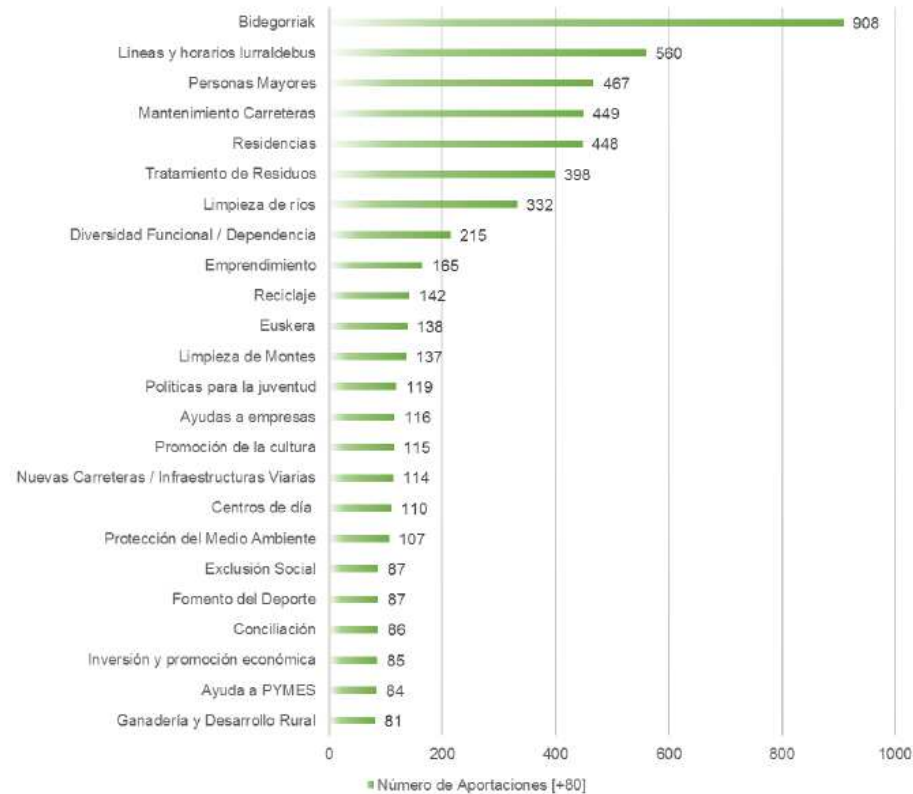
⁸⁵ SIADECO (2014): “Gipuzkoan bizikleta garraibide gisa erabiltzeari buruzko ikerketa soziologikoa”. Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentua. Gipuzkoako Foru Aldundia.

<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual+bidegorri+GipEUSK.pdf/ad7f9378-2304-4b79-8961-196907af8e33>

⁸⁶ Partaidetza prozesuan Gipuzkoako 4.420 egoiliarrek hartu zuen parte. Gipuzkoako Foru Aldundia (2018): “*Emaitzei buruzko txostena. Aurrekontu irekiak 2019*”. Gobernantzeko eta Gizartearekiko Komunikazioko Departamentua.



TEMÁTICAS MÁS PRIORIZADAS



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



Atera diren ondorioak ikusirik, hartutako konpromisoarekiko koherentzia gordetzeko eta, horrekin batera, herritarren eskariari erantzuteko, gure ustez, ezinbestekoa da Bizikletaren Estrategiaren bigarren laurtekoan foru ekintzak lanean jarraitzea aginduta dituen erronkak lortzeko bidean.

Txosten honek agerian utzi ditu programazioaren laurteko berriari begira dauden premiak: planifikatuta dauden jarduketa programak eraginkortasunez ezartzea, lortu nahi diren helburuen arabera zuzkidura ekonomikoa izanik, departamentu arteko inplikazio handiagoa lortzea, tokiko ekintza babestea, eta bizikletaren arloko plangintza eta sustapenari eskaintako giza baliabideak handitzea.

1. Estrategiarako **aurrekontua nabarmen handitu beharko litzateke**, Foru Aldundiaren batez besteko gastua (4,6 € urteko eta biztanleko) Gipuzkoako Bizikletaren Estrategian jasotako ratoria hurbildu dadin gutxika (10-12 € urteko eta biztanleko); izan ere, magnitude horien azpitik nekez handituko da bizikletaren erabilera modu adierazgarrian, eta, horrela, aurre egin ahal izango zaio Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarea gauzatzeko orduan dakargun defizit handiari (58,43 milioi euro).

Ahalegin ekonomikoa handitzearekin batera, nabarmen areagotu beharko litzateke **sustapenera bideratutako gastua**, lehen laurtekoan gauzaturako aurrekontuaren % 3,8 hartu baitu. Gainera, bigarren laurtekoaren amaieran % 20 ingurukoa izan beharko litzateke, Estrategiak eskatu moduan. Bestela, azaldu bezala, hamaika ardatz estrategikoetako zortziren ezarpen eta inpaktu mailak murriztu, eta bizikletaren erabilera sustatu, kudeatu eta arautzearekin lotutako 18 helburuetako hamar betetzea eragotziko litzateke.

2. Gipuzkoako Foru Aldundiak legitimotasuna izan nahi badu beste eragile eta administrazio batzuek esku hartzen duten lan ildoak sustatu eta koordinatzeko, garrantzitsua da **bere mugikortasun ereduak aldatzeko konpromisoa agertzea**.

Ildo horretan, uste dugu Aldundiaren egungo politikan hobekuntza marjina handia dagoela, bizikletaren erabilera eta jasangarritasuna lehenesten dituzten mugikortasun ereduera jo nahi bada. Horrek esan nahi du, lehenik eta behin, berriz heldu behar zaiela Gipuzkoako Foru Aldundiaren langileentzat Mugikortasun Jasangarriaren Kudeaketa Plana egiteko lanei⁸⁷, Aldun-

⁸⁷Jarduketa hori 8.2 programan jasota dago: "Foru Aldundiaren lantokietara oinez eta bizikletaz joateko programa".



diaren zentroetan zerbitzuko bizikleten parkea eta bizikleta aparkalekuak hobetu behar direla, eta programa bat abiarazi behar dela langileen artean oinezko eta bizikletazko joan-etorriak sustatzeko.

3. Bizikletaren foru politikak zeharkakoa izan behar du, argi eta garbi, Bizikletaren Estrategiako programa gehienetan (guztizkoaren % 59an) ezinbestekoa baita Gipuzkoako Foru Aldundiko **19 zuzendaritza nagusiren lankidetz**a. Lankidetz horren baitan dago, hein handi batean, helburu estrategikoak lortzea. Hortaz, hurrengo programazioaldian, era batera edo bestera bizikleta bidezko mugikortasunari lotutako ekintza edo eremuak dituzten foru departamentu guztien inplikazioa lortzea izango beharko litzateke xede nagusietako bat.
4. Estrategiaren helburu nagusietako bat **bizikletak banaketa modalean duen kuota % 4-5era handitzea** da, oinez edo garrario kolektiboz egindako joan-etorrien kuota murriztu gabe. Xede hori lortzea zenbait elementuren baitan dago, neurri handi batean: bizikletaren erabilgarritasun baldintzak, Gipuzkoako udalerrietako trafiko motorizatuaren bolumenak eta mugikortasuna taxutzen duten gainerako aldagaien bilakaera.

Illo horretan, eta nagusiki tokiko eremuan gauzatzen denez bizikleta bidezko mugikortasuna, **bizikleta sustatzeko** egiten diren **udal ekimen ugariak babestea** izan beharko litzateke Aldundiaren ekintzaren ardatz nagusietako bat; besteak beste, honelako jarduketek bitartez:

- a) Hiri eremuak bizikleta bidezko mugikortasunerako egokitzeko eta hobetzeko aurrera egitea. Pizgarriak eman beharko lirateke ibilgailu motordunen parkea, abiadura eta intentsitatea murrizteko jarduketak egiteko, ezinbesteko baldintza denez. Halakorik ezean, bizikletaren erabilera ez da iritsiko hiri eta hiriarteko eremuan lortu nahi diren mailetara.



- b) Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak aurreikusitako Oinarrizko Foru Sarearen exekuzioa sustatzea, «Gipuzkoako Lurralde Historikoan Bizikleten eta Oinezkoen Bideen Udal Sarea garatzeko programa»ri urtean esleitzen zaizkion zenbatekoak nabarmen handituz, eta edozein udalerritara irekiz, edozein dela ere haren tamaina demografikoa⁸⁸.
 - c) Tokiko politikak sustatzea, udalerrietan bizikletaren erabilera sustatzeko udal jarduketak diruz lagunduz, 2014an eta 2015ean ezarritako «Gipuzkoako udalerrietan bizikletaren erabilera sustatzeko eta zabaltzeko programa»⁸⁹ berreskuraturik.
 - d) Mugikortasun jasangarrian eta bizikleta bidezko mugikortasunean espezializatutako aholkularitza zerbitzu bat jartzea martxan, udaletako, mankomunitateetako edo tokiko garapen agentzietako teknikarientzat⁹⁰.
5. Tokiko administrazioei laguntza forala emateari lotuta, gure aburuz, lehentasuneko da **Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluari** bultzada berria ematea, 11. helburuan jaso bezala: “Bizikletaren Kontseilua administrazioen ekimenak koordinatzeko eta bizikletari buruzko informazioa trukatzeko eremu bihurtzea”.

Kontseiluak egindako gogoetarekin bat etorriz⁹¹, tokiko eta eskualdeko ekintzan koordinazio eta trakzio lanak betetzeko gaitasuna eman behar zaiola deritzogu, eta baliabide egokiz hornitu behar dela, honela:

- a) Baterako ekimenak kudeatzeko udal lankidetzako sareak indartuz.
- b) Bizikletaren politikako alderdi zehatzei buruzko lan batzordeak sortuz.

⁸⁸ Proposamen hori bat dator “Gipuzkoako Klima Aldaketaren aurkako 2050erako Borroka Estrategia”rekin. Hain zuzen, 2.2.4 ekintzaren bitartez, “Tokiko eta eskualdeko bizikleta politikak sustatzea” gomendatzen du estrategiak, eta Mugikortasuneko eta Lurraldearen Antolaketako Departamentuari lehentasun handiz agintzen dio udalentsako laguntza larriak susta ditzala, egiteke dauden eta egitekoak diren hiri eta hiriarteko bideak lotzeko; 2018-2022 aldian, 780.606 €-ko gastua aurreikusten du horretarako.

⁸⁹ <https://ssl4.gipuzkoa.net/castell/bog/2015/06/12/c1505491.pdf>

⁹⁰ Ikus, horren inguruan, LKSk egindako txostena: “Bizikletazko mugikortasunaren eremuan espezializatutako zerbitzu bat martxan jartzeko edukiaren eta gomendioen proposamena”. Mugikortasuneko eta Lurraldearen Antolaketako Departamentua. Gipuzkoako Foru Aldundia, 2015.

⁹¹ Gipuzkoako Foru Aldundia (2015): “Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua berregituratzeari eta indarberritzeari buruzko txostena”. Mugikortasuneko eta Lurraldearen Antolaketako Departamentua, 2015eko azaroa.



- c) Batzorde iraunkor bat sortuz, Kontseiluaren lana errazteko eta egindako lanen kontu eman dezan, adostutako kudeaketa programa baten arabera, urtean bitan.
 - d) Kontseiluan eta lan batzordeetan parte hartzeko aukera pertsona eta erakunde berriei zabalduz.
6. Aurreko kapituluan azaldu dugun moduan, **ez dira gehitu bizikletaren sustapenaren arloari atxikitako langileak**, Estrategiak berehala egiteko aldarrikatzen zuen bezala, eta aurreikusitako jarduketan ezarpen maila nahikoa ez izateko arrazoi nagusietako bat izan da hori.

Ezin dugu espero Estrategian bizikleta sustatzeko ezarritako lan ugariak behar bezala egin ahal izatea, eta lortu nahi den eraginkortasuna lortzea, horrekin batera ez bada proportzioan handitzen arlo horretaz arduratzen den egitura teknikoa.

Arlo horretan bi lan eremu bereiz daitezke, gure ustez, lanpostu banaz hornitu beharrekoak:

a) Herritarrekiko komunikazioa eta bizikletaren erabilerarekin lotutako informazioaren kudeaketa:

- Bizikletaz webgunea.
- Bizikletaz aldizkaria.
- Buletin elektronikoak: Bizikletaz eta Zikloberriak.
- Sare sozialak: Facebook eta Twitter.
- Argitalpenak.
- Datu baseen eguneraketa.
- Dokumentu, argazki eta ikus-entzunezkoen artxiboa.
- Iradokizun, kexa zein informazio eskaeren arreta.
- Jardunaldi teknikoen antolaketa.
- Harremanak elkarteekin.
- Dirulaguntzak irabazi asmorik gabeko erakundeei.
- Zikloteka, Gipuzkoako Bizikletaren Dokumentazio Zentroa.



b) Plangintza, Bizikletaren Behatokia eta bizikletaren politikaren koordinazioa:

- Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialaren eta Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiaren jarraipena eta ebaluazioa.
- Soziologiako eta lurraldeko ikerketak bizikleta bidezko mugikortasunaren eta motorrik gabeko mugikortasunaren arloan.
- Bizikletazko mugikortasunari buruzko Informazio Geografikoko Sistemaren kudeaketa.
- Harremanak beste administrazio eta foru departamentu batzuekin.
- Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren Idazkaritza eta koordinazioa.
- Hezteko eta sentikortzeko programak eta jarduketak bizikletaren arloan.
- Bizikleta sustatzeko udal programei dirulaguntzak.
- Mugikortasun jasangarrian eta bizikleta bidezko mugikortasunean espezializatutako udal aholkularitzako zerbitzua.

7. Estrategiaren berrikusketari begira, komenigarria litzateke egindako azterketa –funtsean kuantitatiboa– **ebaluazio kualitati-boago** batekin osatzea, ukitutako eragile nagusien parte hartzea bilduta, programatutako ekintzek helburu estrategikoak lortzeko orduan izan duten inpaktuan sakontzeko; eta bizikleta garraiobide gisa erabiltzeari buruzko 2014ko **ikerketa soziologikoa eguneratzea**, oinarri enpiriko bat izateko eta, hartan bermatuta, Estrategia abiarazi zenetik bizikleta bidezko mugikortasunaren eremuan zer aldaketa soziologiko suertatu diren identifikatu eta balioztatzeko, hala, gizarte errealitate berrira egokitu ahal izan dadin.

8.

Donostia, 2019ko abuztuaren 12a

Sin.: Edorta Bergua

Bizikleta Bideen Plangintzako eta Sustapeneko goi-mailako teknikaria