



**Gipuzkoako Foru Aldundia**

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

**INFORME DE EVALUACIÓN DE 2016**  
**Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa**

San Sebastián, 21 de junio de 2017

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



## ÍNDICE

1.	Presentación .....	3
2.	Acciones desarrolladas por la Diputación Foral de Gipuzkoa en 2016 .....	4
3.	Sistema de indicadores de evaluación de la Estrategia de la Bicicleta .....	20
4.	Balance general .....	36



## 1. PRESENTACIÓN

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

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

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

Dado que el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio no llegó a presentar al Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa su Plan de Gestión para el año 2016, no resulta posible evaluar el grado de ejecución de sus acciones. Es por ello que este informe intentará paliar este apartado dando cuenta de las principales actuaciones que este año han llevado a cabo en esta área los departamentos de Movilidad y Ordenación del Territorio, y de Infraestructuras Viarias.

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

---

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



## **2. ACCIONES DESARROLLADAS POR LA DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA EN 2016**

Se presentan a continuación las principales acciones que la Diputación Foral de Gipuzkoa ha llevado a cabo durante 2016 en el ámbito de la movilidad ciclista.

Esta información se presenta estructurada conforme a los 11 ejes estratégicos y a los programas de trabajo que la Estrategia de la Bicicleta prevé para desplegar cada uno de esos ejes. De ese modo, se posibilita analizar los avances realizados en 2016 en cada eje, y ponerlos en relación con los resultados obtenidos en 2015, y así examinar su progresión.

Todos los datos económicos que se presentan a continuación llevan incluido el IVA.



## 2.1. Infraestructuras y servicios

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

Programas	Actuaciones realizadas	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
1.2 Programa de formación en materia de infraestructuras y servicios municipales	Jornada de trabajo sobre ordenanzas municipales de movilidad peatonal y ciclista.	907,54 euros	Nº asistentes: 50 Valoración global de la jornada: 8,6/10
	II Jornadas sobre experiencias municipales a favor de la bicicleta, y presentación de la "Guía municipal de la bicicleta".	1.560,00 euros	Nº asistentes: 83 Valoración global de la jornada: 8,7/10  Organizada en colaboración con la Fundación Cristina Enea.

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

Programas	Acciones realizadas	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
2.1 Programa de creación de infraestructuras y servicios forales	Inversión en nuevos tramos de la red básica de vías ciclistas forales:	1.129.567,56 euros	Se han construido los siguientes tramos: <ul style="list-style-type: none"><li>– Lasarte – Txikiardi (0,245 km)</li><li>– Astigarraga – Zarkumendegi (1,275 km)</li><li>– Anoeta – Tolosa (2,460 km)</li><li>– Andoain – Villabona (Sorabilla) (0,689 km)</li></ul> El presupuesto inicial para la construcción de la Red Básica Foral fue de 2.429.622,00 euros, por lo que el grado de ejecución ha sido del 46,5%.



			El retraso en la ejecución del tramo Hospital del Bidasoa – cruce de Amute ha supuesto la no ejecución de 996.080 euros. Esta actuación se licitará a lo largo del ejercicio 2017.
2.2 Programa de conservación de la red foral	Inversión en mantenimiento de la red básica de vías ciclistas forales.	862.000,00 euros	Tal como ya se anunció en la evaluación del Plan de Gestión de 2015, en 2016 se ha presentado a las direcciones generales de Carreteras y de Movilidad y Transporte Público, un informe sobre la red foral de vías ciclistas, que ofrece una valoración preliminar de su estado de mantenimiento, señalización e iluminación, seguridad de las intersecciones, accesibilidad y conectividad de los tramos.
2.3 Programa de reforma y mejora de infraestructuras forales <sup>2</sup>	Mantenimiento y ampliación de la red foral de estaciones de aforos peatonales y ciclistas (mantenimiento de contadores, envío de datos GSM, reposición de pilas).	8.989,50 euros	
	Seguimiento de los datos de la red foral de estaciones de aforos peatonales y ciclistas. Estudio sobre conteos de usuarios de la red foral de vías ciclistas de Gipuzkoa 2015.	No genera gasto específico.	Se ha redactado el estudio correspondiente a 2015, del que se han presentado sus principales conclusiones en la revista Bizikletaz.  Caben destacar los siguientes datos:  – En 2015 se realizaron 7.747.108 desplazamientos (21.283 viajes al día), de esos

<sup>2</sup> En el marco de este programa, la Estrategia de la Bicicleta también contempla la realización de inversiones para la reforma de tramos conflictivos de la red foral de vías ciclistas.



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

			<p>6.202.414 a pie (80%) y 1.544.694 (20%) en bicicleta.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Durante el periodo 2008-2015, el nº de ciclistas se incrementa de media un 13% cada año, y el de peatones un 19%.</li><li>– El 38% de los desplazamientos que se realizan en bicicleta y el 14% de los que se hacen a pie son viajes cotidianos, es decir, que tienen por objeto acudir al trabajo o centro de estudios, o realizar compras u otras gestiones.</li></ul>
--	--	--	---

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

Programas	Actuaciones realizadas	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
3.1 Programa de calmado del tráfico en el ámbito urbano	Actuaciones de calmado del tráfico en zonas urbanas e incorporación de los ciclistas a la calzada.	412.846,61 euros	Se han llevado a cabo 5 actuaciones de calmado de tráfico en las carreteras GI-3310 (Eskoriatza, barrio Kuartuena); GI-3950 (Eibar, barrio de Miraflores); N-634 (Deba, cruce con el camino de Santiago); GI-631 (travesía de Zestoa); y GI-2632 (Elgeta).



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

<b>Programas</b>	<b>Actuaciones realizadas</b>	<b>Presupuesto ejecutado</b>	<b>Información complementaria</b>
4.1 Programa de estímulo de la intermodalidad bicicleta-ferrocarril <sup>3</sup>	Reunión con Euskotren y Eusko Trenbide Sarea (ETS) para abordar la posibilidad de elaborar un Plan de aparcamientos de bicicletas en sus estaciones ferroviarias.	No genera gasto específico.	<p>Euskotren y ETS carecen actualmente de un plan que defina las posibilidades de adecuación de espacios para su uso como aparcamiento ciclista, las condiciones de accesibilidad ciclista a las estaciones, un modelo de gestión común, su despliegue y financiación, etc. Sin embargo, expresan su interés por elaborarlo, aun cuando desconocen sus disponibilidades económicas, al no estar aún constituido el nuevo Gobierno Vasco.</p> <p>Se retomarán los contactos en un plazo de seis meses (mayo de 2017), para conocer los eventuales avances que ETS y Euskotren realicen en la definición de citado plan.</p>

<sup>3</sup> En el marco de este programa, la Estrategia de la Bicicleta también contempla establecer una colaboración con los operadores, para la habilitación de espacio para el transporte de bicicletas en los trenes y para la regulación de su uso (preparación de criterios para la licitación de nuevo material móvil y para las reformas del mismo).



## 2.2. Promoción, gestión y regulación

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

Programas	Actuaciones realizadas	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
5.1 Programa de estímulo de las redes ciclistas internacionales	Seguimiento y apoyo a la red EuroVelo y otras iniciativas transfronterizas, a través de la participación en el proyecto EDERBIDEA, de movilidad ciclista transfronteriza.	Ver programa 9.6	Además de realizar un seguimiento de la evolución de la materialización del proyecto EuroVelo en el Estado español, la DFG participa en este proyecto de movilidad ciclista transfronteriza (ver más información en el programa 9.6).
5.4 Programa de difusión exterior e interior del turismo en bicicleta	Colaboración con Teledonosti para la elaboración de reportajes para dar a conocer la red de vías ciclistas de Gipuzkoa.	6.911,52 euros	Se han grabado y emitido 6 reportajes sobre los siguientes itinerarios: – Anoeta – Leitzaran <a href="http://www.gipuzkoa.tv/def/197194572.mp4">http://www.gipuzkoa.tv/def/197194572.mp4</a> – Anoeta – Ordizia <a href="http://www.gipuzkoa.tv/def/1718587465.mp4">http://www.gipuzkoa.tv/def/1718587465.mp4</a> – Arrasate – Oñati <a href="http://www.gipuzkoa.tv/def/780243452.mp4">http://www.gipuzkoa.tv/def/780243452.mp4</a> – Herrera – Arditurri <a href="http://www.gipuzkoa.tv/def/2007482651.mp4">http://www.gipuzkoa.tv/def/2007482651.mp4</a> – Irún – Endarlatsa <a href="http://www.gipuzkoa.tv/def/40670457.mp4">http://www.gipuzkoa.tv/def/40670457.mp4</a> – Zumarraga – Azpeitia <a href="http://www.gipuzkoa.tv/def/1211888450.mp4">http://www.gipuzkoa.tv/def/1211888450.mp4</a>  Estos vídeos están accesibles al público en el canal Gipuzkoa TV (Gipuzkoako bideoteka).



<p>5.6 Programa de adecuación de los albergues forales al turismo ciclista</p>	<p>Instalación de plazas de estacionamiento de bicicletas en albergues forales y agroturismos.</p>	<p>1.191,75 euros</p>	<p>Se han instalado un total de 68 plazas de estacionamiento de bicicletas en 2 albergues forales y 5 agroturismos, distribuidas del siguiente modo:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 6 módulos de aparcamiento tipo U invertida (conjunto compuesto cada uno por 4 barras) instalados en 5 agroturismos (48 plazas).</li><li>- En los albergues forales de Segura y Orio se han instalado 2 módulos de aparcamiento de bicicletas dotados de cerramiento superior y lateral (conjunto compuesto cada uno por 5 barras tipo U invertida), (20 plazas).</li></ul> <p>Así mismo se les ha repartido junto con los módulos de estacionamiento, un kit de herramientas para la bicicleta por cada establecimiento.</p>
--	--	-----------------------	---

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

<b>Programas</b>	<b>Actuaciones realizadas</b>	<b>Presupuesto ejecutado</b>	<b>Información complementaria</b>
<p>6.5 Programa de transición del ciclismo deportivo al ciclismo cotidiano</p>	<p>Presentación del documento de análisis "<i>Programa de transición del ciclismo deportivo al ciclismo cotidiano</i>", a las Direcciones Generales de Movilidad y Transporte Público, y Juventud y Deportes.</p>	<p>No genera gasto específico.</p>	<p>Este documento se elaboró en 2015 y estaba a la espera de su presentación a las Direcciones Generales de Movilidad y Transporte Público, y Juventud y Deportes.</p> <p>Las principales conclusiones alcanzadas son:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Los principales argumentos de los ciclistas deportivos para no usar la bicicleta de forma</li></ul>



			<p>cotidiana son los mismos que argumenta la población en general.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mayor parte de los ciclistas deportivos no conciben la bicicleta como un medio de transporte, sino como un vehículo para la práctica deportiva.</li> <li>- Se considera, aún y todo, que son perfectamente compatibles los enfoques deportivo y cotidiano del ciclismo y que existe un margen de actuación para potenciar la dimensión de la bicicleta como medio de desplazamiento entre los ciclistas deportivos y las personas que practican cualquier actividad deportiva.</li> <li>- Por este motivo, se sometió a la consideración de las direcciones generales de Movilidad y Transporte Público, y de Deportes, la realización de una serie de actuaciones que den continuidad a este programa en el futuro.</li> </ul>
--	--	--	--

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

Programas	Actuaciones realizadas	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
7.5 Programa de sensibilización acerca de la movilidad sostenible y ciclista en el ámbito del ocio juvenil	Presentación y difusión de la guía " <i>Las alas están en los pies. Adolescentes, movilidad sostenible y espacio público. Guía práctica para educadores/as y monitores/as</i> ".	No genera gasto específico.	Se trata de una guía de recomendaciones elaborada por la consultora Gea21, dirigida a personas que trabajan en servicios de ocio educativo para adolescentes, a fin de que consideren e incorporen la movilidad sostenible y ciclista en los programas de promoción juvenil.



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

Programas	Actuaciones realizadas	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
8.2 Programa para fomentar el acceso a pie y en bicicleta a los centros de trabajo de la Diputación Foral	Constitución de un grupo de trabajo interdepartamental para la elaboración de un Plan de Gestión de la Movilidad Sostenible del personal de la Diputación Foral de Gipuzkoa para el periodo 2017-2019 <sup>4</sup> .	No genera gasto específico.	Este grupo de trabajo está formado por técnicos de las direcciones generales de Movilidad y Transporte Público, Función Pública y Medio Ambiente, con el objetivo de definir un diagnóstico compartido y un plan de gestión.  Se prevé culminar estas labores en 2017.

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

Programas	Actuaciones realizadas	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
9.1 Programa de extensión de las habilidades en la circulación ciclista de los adultos	Organización de un cursillo para adultos para mejorar el uso de bicicleta, en colaboración con el Ayuntamiento de Errenteria.	520,00 euros	El objetivo de esta actuación es incorporar a la práctica del ciclismo cotidiano a personas que no tienen experiencia en la circulación.  Han participado en el cursillo 22 personas, de las que el 75% afirmaron estar muy satisfechos con la actividad y el 25% satisfechos.

<sup>4</sup> En el marco de este programa, la Estrategia de la Bicicleta también contempla mejorar el parque de bicicletas forales de servicio, y la red de estacionamiento de bicicletas de los centros de actividad de la Diputación Foral de Gipuzkoa.



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

9.3 Programa de promoción de la bicicleta	Desarrollo de diversas iniciativas en el amplio campo de la promoción <sup>5</sup> :		
	1. Actualización y dinamización del sitio web gipuzkoabizikletaz.eus y de las cuentas de Twitter y Facebook.	10.740,00 euros	<p>El sitio web tuvo a lo largo de 2016, 37.292 visitas a páginas, y 9.426 usuarios. Estos datos suponen un descenso respecto a los datos de 2015 (39.259 visitas a páginas; y 12.981 usuarios).</p> <p>La cuenta de Twitter tiene 708 seguidores, obteniendo 178.899 impresiones y 7.855 visitas al perfil. Estos datos suponen un aumento respecto a los datos de 2015 (143 nuevos seguidores, 165.371 impresiones y 2.816 visitas al perfil).</p> <p>La cuenta de Facebook tiene 2.782 seguidores, 68 más que en 2015.</p>
	2. Edición de la revista "Bizikletaz"	21.780,00 euros	<p>Esta revista de 12 páginas tiene tres tiradas anuales, y cada tirada es de 9.000 ejemplares.</p> <p>Durante 2016 se han publicado los 3 números previstos.</p>
	3. Organización del festival Bidegorri Fest, junto con Tolosaldea Garatzen, y en colaboración con los ayuntamientos de Tolosaldea.	11.425,41 euros	<p>El objetivo de esta actuación es fomentar la sensibilización en favor del transporte sostenible e impulsar el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie en Gipuzkoa, además de reducir la contaminación y mejorar la salud y la calidad de vida de los ciudadanos. La DFG aportó el</p>

<sup>5</sup> En 2016 se han suspendido las ayudas del programa de promoción y difusión del uso de la bicicleta en los municipios de Gipuzkoa (dotadas con 25.000 €).



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

			75% del presupuesto.
	4. Convenio de colaboración con Gipuzkoako Ikastolen Elkartea y Kilometroak Kultur Elkartea, para fomentar y facilitar el desplazamiento en bicicleta a la fiesta de Kilometroak (ediciones 2016 y 2017).	6.000,00 €	Este convenio contempla una aportación de 6.000€ durante 2016 y otros 6.000€ durante el año 2017. En total el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa aportará 12.000€ en 2 años con la intención de fomentar la movilidad sostenible y saludable.
	5. Presentación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, y de Zikloteka (Centro de Documentación de la Bicicleta de Gipuzkoa), en el Congreso Nacional de Medio Ambiente.	No genera gasto específico.	Punto de encuentro del sector ambiental que se celebra bianualmente. Se concibe como una plataforma orientada a mejorar el conocimiento y las capacidades en materia de defensa del medio natural y la biodiversidad, la utilización sostenible de los recursos naturales y la prevención de la contaminación y del cambio climático.
9.4 Programa de incentivos a las iniciativas de las organizaciones sociales para la promoción de la bicicleta	Apoyo a las redes sociales que promueven la bicicleta: convocatoria de ayudas a entidades que realicen actuaciones en materia de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.	10.719,86 euros	Estas ayudas han estado dotadas de 15.000 euros de presupuesto, que no ha sido totalmente ejecutado dado que las 3 entidades beneficiarias no han llegado a justificar los gastos inicialmente previstos.
	Ayuda económica a ConBici (coordinadora de ámbito estatal, que reúne a 60 asociaciones y colectivos de ciclistas urbanos), para apoyar la elaboración de un vídeo a favor de una Estrategia estatal de la bicicleta.	1.815,00 euros	En el siguiente enlace se puede ver el video elaborado. <a href="https://youtu.be/QNOqzGnX68U">https://youtu.be/QNOqzGnX68U</a>



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

9.6 Programa de cooperación exterior vinculada a la movilidad sostenible y la bicicleta	Puesta en marcha del proyecto EDER-BIDEA, de movilidad ciclista transfronteriza.		<p>Este proyecto se lleva a cabo en colaboración con 12 socios: la Diputación Foral de Gipuzkoa, el Departamento de Pirineos Atlánticos, el Gobierno de Navarra, los ayuntamientos de Imotz, Biarritz, San Juan de Luz, Hendaya e Irun, la Comunidad de la Aglomeración Sud Pays Basque, la Agrupación turística Baztan-Bidasoa Turismo Elkargoa, la Asociación Cederna Gara-lur y el Consorcio Turístico del Plazaola.</p> <p>Tiene un presupuesto total de 9,4 millones de euros. Forma parte del Programa Interreg V A España / Francia / Andorra (POCTEFA) 2014-2020, y está cofinanciado por la Unión Europea en un 65% a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEDER.</p> <p>Incluye distintas acciones dirigidas a rematar las conexiones viarias ciclistas entre Bayona, San Sebastián y Pamplona, a incentivar la promoción del uso de la bicicleta como medio de desplazamiento, y a fomentar la difusión e intercambio de conocimiento en este ámbito.</p>
	Encargo de la redacción, edición y difusión de una guía transfronteriza de políticas locales ciclistas.	No genera gasto en 2016	Estas labores se han adjudicado a la consultora Gea21, y se prevé que estén finalizadas para el mes de mayo de 2017. Tiene un presupuesto total de 13.673,00 euros
	Encargo del servicio de dinamización de un foro transfronterizo para el intercambio de conocimiento y reflexión sobre la movilidad ciclista.	3.842,50 euros	Estas labores se han adjudicado al consultor Aratz Arregi, y se llevarán a cabo a lo largo del año 2017. Tiene un presupuesto total de 17.545,00 euros.



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

Programas	Actuaciones realizadas	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
10.2 Programa de desarrollo y mejora de otras normativas y recomendaciones relacionadas con la bicicleta	Elaboración de una propuesta de contenidos para las ordenanzas municipales relativas al tráfico ciclista-peatonal en Gipuzkoa.	6.776,00 euros	<p>Este documento fue encargado a la consultora Mirua21 y pretende orientar a los municipios, a fin de lograr una mayor integración de la movilidad ciclista y peatonal en sus regulaciones relativas al tráfico, espacio público y movilidad.</p> <p>Fue objeto de debate técnico en el marco de la “<i>Jornada de trabajo sobre Ordenanzas Municipales de movilidad peatonal y ciclista</i>”, celebrada el 19 de octubre, y junto con las aportaciones allí recabadas, constituirán la base para la elaboración de una versión final que se prevé publicar y difundir en 2017.</p>

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

Programas	Actuaciones realizadas	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
11.1 Programa de dinamización del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa	Se han celebrado 3 sesiones ordinarias.	No genera gasto específico.	<p>El número de participantes en las sesiones celebradas ha descendido sustancialmente a lo largo del año: así en la sesión de enero asistieron un 58% de las entidades convocadas, en abril, un 44%, y en junio, un 33%.</p> <p>La Estrategia de la Bicicleta propone impulsar el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa para ampliar su representatividad local y comarcal, y</p>



			<p>dotarse de más recursos y funciones de coordinación.</p> <p>Asimismo, prevé incorporar al Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, e impulsar desde el mismo, a redes de colaboración municipal para la gestión de iniciativas conjuntas.</p>
11.2 Programa de dinamización del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa	Ampliación y definición de las tareas del Observatorio, incluyendo su apertura a la participación pública a través del sitio web y otras herramientas <sup>6</sup> :		
	1. Elaboración de memoria anual que recoja las aportaciones ciudadanas.	No genera gasto específico	No se elaborado la memoria propuesta por la Estrategia de la Bicicleta, ya que no se han recogido aportaciones ciudadanas, más allá de consultas y solicitudes de información.
	2. Encuestación a usuarios/as de la red foral.	11.833,80 euros	A partir de esta encuestación se ha redactado el estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa 2016, elaborado por la consultora Biziker. Sus principales conclusiones se han publicado en la revista Bizikletaz, entre las que caben destacar las siguientes:  – El 38% de los flujos ciclistas tiene por destino ir al trabajo, estudiar o hacer gestiones o compras. Esta movilidad cotidiana se ha incrementado 9 puntos en los últimos cuatro años. El 54% de estos ciclistas cotidianos

<sup>6</sup> En el marco de este programa, la Estrategia de la Bicicleta también contempla la realización de actuaciones tales como: la habilitación y dinamización de foros de participación ciudadana en el sitio web; la elaboración de un léxico ciclista euskera-castellano; la mejora del conocimiento ciclista compartido en Wikipedia, tanto en euskera como en castellano; o la confección de un mapa de recursos ciclistas de Gipuzkoa.



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

		<p>señala que cogería el coche en caso de que no existiera la vía ciclista. Los hombres representan el 81% del total de ciclistas. No obstante, la proporción de mujeres se ha incrementado y ha pasado del 14% al 19% en cuatro años. El 75% de los usuarios ciclistas tiene entre 25 y 65 años, habiendo aumentado 5 años su edad media en los últimos cuatro años.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– El 86% de los desplazamientos peatonales está relacionado con el ocio, el paseo y el deporte. Sin embargo, los desplazamientos de tipo cotidiano han subido 10 puntos en los últimos cuatro años. Entre los peatones hay un 52% de mujeres y un 48% de hombres.</li><li>– Tanto peatones como ciclistas se muestran globalmente muy satisfechos con el estado de las vías que utilizan (7,8 puntos sobre 10, los ciclistas; 8 puntos, los peatones).</li></ul>
3. Dirección y financiación de Zikloteka, Centro de Documentación de la Bicicleta de Gipuzkoa.	8.000,00 euros	Zikloteka es una iniciativa pionera en Europa, que se lleva a cabo en colaboración con Fundación Cristina Enea. Cuenta con un espacio físico y virtual donde ofrecer a profesionales, instituciones y público interesado, un fondo de documentos relacionados con la bicicleta como medio de desplazamiento, y generados en Gipuzkoa, dotado actualmente con más de 2.000 referencias, en soporte escrito, gráfico y audiovisual.



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

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

En el informe de evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa correspondiente a 2016, se comprobó la imposibilidad de recabar información sobre más de un tercio de los indicadores, bien porque se trataba de datos no accesibles, bien porque se publicaban con una periodicidad plurianual.

Por tanto, en este informe tan sólo van a ser objeto de consideración aquellos indicadores que se publican con una periodicidad anual, respetando en todo caso la numeración de la batería original, a fin de facilitar su localización y comparación con los sucesivos informes que se publiquen.



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

<b>Objetivo nº3</b> <i>Incrementar los desplazamientos activos (peatonales y ciclistas) entre municipios.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
3.1 Número de usuarios en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	<ul style="list-style-type: none"><li>• 7.747.108 desplazamientos (datos de 2015).</li><li>• Variación anual: 14,12%</li><li>• Variación por cuatrienio: 37,79%</li></ul>
3.2 Número y % de ciclistas en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	<ul style="list-style-type: none"><li>• 1.544.694 desplazamientos en bicicleta (datos de 2015).</li><li>• 19,93% del total de desplazamientos realizados.</li><li>• Variación anual: 12,57%</li><li>• Variación por cuatrienio: 27,07%</li></ul>
<b>Valoración</b> 😊 <p>El volumen de desplazamientos peatonales y ciclistas de la Red Básica Foral es notable y en continuo crecimiento, y equivalen al 33,8% del total de viajeros transportados por Lurraldebus en 2015.</p> <p>Los desplazamientos ciclistas también evolucionan positivamente a un ritmo considerable, si bien sólo constituyen el 20% del total de usuarios.</p> <p>Entre las razones subyacentes a ese crecimiento caben mencionar: el aumento de la longitud de la Red Foral de vías ciclistas; las mejoras en las condiciones para caminar o andar en bicicleta llevadas a cabo en los municipios; las distintas iniciativas municipales en favor del uso de la bicicleta; los cambios que se están produciendo en la cultura de la movilidad, especialmente entre los jóvenes; la influencia de la crisis económica; la carestía del precio del combustible, etc.</p>	



### 3.2. Indicadores vinculados a los objetivos infraestructurales

<b>Objetivo nº1</b> <i>Completar las infraestructuras urbanas para bicicletas y calmado del tráfico en el 50% de los municipios de Gipuzkoa.</i>																																				
<b>Indicadores de seguimiento</b>		<b>Resultados</b>																																		
1.1 Porcentaje de municipios guipuzcoanos que han incorporado infraestructuras urbanas para bicicletas y/o han establecido medidas de calmado del tráfico en el viario de su competencia.		53 municipios (59,6%).																																		
1.2 Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Local, total y desglosada por itinerarios.		<table border="1"><thead><tr><th>ITINERARIO</th><th>Longitud (km)</th><th>% de ejecución</th></tr></thead><tbody><tr><td>Itinerario nº 1: Donostia – Irun</td><td>27,515</td><td>67,3%</td></tr><tr><td>Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku</td><td>16,675</td><td>56,8%</td></tr><tr><td>Itinerario nº 3: Donostia – Beasain</td><td>24,188</td><td>69,6%</td></tr><tr><td>Itinerario nº 4: Valle del Deba</td><td>8,875</td><td>45,7%</td></tr><tr><td>Itinerario nº 5: Valle del Urola</td><td>6,776</td><td>66,1%</td></tr><tr><td>Itinerario nº 6: Bergara – Beasain</td><td>2,437</td><td>75,1%</td></tr><tr><td>Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa</td><td>3,300</td><td>75,7%</td></tr><tr><td>Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran</td><td>2,933</td><td>100,0%</td></tr><tr><td>Itinerario nº 9: Valle del Ego</td><td>0,000</td><td>0,0%</td></tr><tr><td>Total</td><td>92,701</td><td>61,5%</td></tr></tbody></table>		ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	27,515	67,3%	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	16,675	56,8%	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	24,188	69,6%	Itinerario nº 4: Valle del Deba	8,875	45,7%	Itinerario nº 5: Valle del Urola	6,776	66,1%	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,437	75,1%	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	3,300	75,7%	Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran	2,933	100,0%	Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,000	0,0%	Total	92,701	61,5%
ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución																																		
Itinerario nº 1: Donostia – Irun	27,515	67,3%																																		
Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	16,675	56,8%																																		
Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	24,188	69,6%																																		
Itinerario nº 4: Valle del Deba	8,875	45,7%																																		
Itinerario nº 5: Valle del Urola	6,776	66,1%																																		
Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,437	75,1%																																		
Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	3,300	75,7%																																		
Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran	2,933	100,0%																																		
Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,000	0,0%																																		
Total	92,701	61,5%																																		
<b>Valoración</b> 😊																																				
Este objetivo perseguido por la Estrategia de la Bicicleta está ya cumplido, puesto que el 60% de los municipios han incorporado infraestructuras urbanas para bicicletas, y por otra parte, el nivel de ejecución de las redes básicas locales respecto a lo previsto por el PTS alcanza ya el 61,5% (esto supone un aumento de 2,4 puntos porcentuales respecto a los datos de 2015).																																				



<b>Objetivo nº2</b> <i>Completar la Red Foral de Vías Ciclistas hasta el 80% de la extensión prevista, duplicando la red actual.</i>				
<b>Indicadores de seguimiento</b>		<b>Resultados</b>		
2.1 Longitud de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica, total y desglosada por itinerarios.	<b>ITINERARIO</b>		<b>Longitud (km)</b>	
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun		27,751	
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku		22,600	
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain		58,343	
	Itinerario nº 4: Valle del Deba		34,220	
	Itinerario nº 5: Valle del Urola		33,273	
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain		5,415	
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa		9,472	
	Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran		22,318	
	Itinerario nº 9: Valle del Ego		0,000	
Total		213,396		
2.2 Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Foral, total y desglosada por itinerarios.	<b>ITINERARIO</b>		<b>Longitud (km)</b>	<b>% de ejecución</b>
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun		0,236	1,7%
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku		5,925	10,9%
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain		34,155	50,5%
	Itinerario nº 4: Valle del Deba		25,345	41,0%
	Itinerario nº 5: Valle del Urola		26,497	69,1%
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain		2,978	11,3%
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa		6,171	100,0%
	Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran		19,385	100,0%
	Itinerario nº 9: Valle del Ego		0,000	0,0%
Total		120,694	41,7%	



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

2.3 Desviación de la longitud de la Red Básica Foral existente en relación con la Red planificada para cada uno de los cuatrienios.	No procede.
<p><b>Valoración</b> 😞</p> <p>Los 213 km con los que cuenta actualmente la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa suponen un nivel de ejecución del 48,5% respecto a la longitud total prevista en el PTS, esto supone un incremento de 6 km respecto a 2015, es decir de 1,7 puntos porcentuales.</p> <p>En el caso de la Red Foral de Vías Ciclistas este nivel se sitúa casi en el 42%, por lo que sería preciso incrementar el esfuerzo inversor a fin de alcanzar el 80% de la extensión prevista por la Estrategia de la Bicicleta para el año 2022.</p>	



<b>Objetivo nº3</b> <i>Mantener y reformar las Vías Ciclistas existentes para que conserven o mejoren su funcionalidad actual.</i>		
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>	
3.1 Longitud de vías ciclistas-peatonales de la Red Básica Foral que cuentan con protocolo de conservación y seguimiento, total y desglosada por itinerarios.	<b>ITINERARIO</b> <b>Longitud (km)</b>	
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	1,275
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	3,997
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	32,577
	Itinerario nº 4: Valle del Deba	21,189
	Itinerario nº 5: Valle del Urola	25,307
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,985
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	6,177
	Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran	0,0 <sup>7</sup>
	Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,0 <sup>8</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>93,507</b>	
<b>Valoración</b> 😊		
De los 120,7 km actualmente ejecutados de la Red Básica Foral, 93,5 km son objeto de conservación y seguimiento por parte de la DFG, lo que supone exceptuando el Valle del Leitzaran, un 92,3% de la Red.		

<sup>7</sup> Este itinerario de 22,3 km de longitud es de titularidad foral, excepto un tramo de 2,9 km que es de titularidad municipal (Ayuntamiento de Andoain). Se trata de una antigua plataforma ferroviaria que, además de su uso peatonal y ciclista, es utilizada por vehículos motorizados vinculados a la explotación forestal. Su gestión corresponde al Departamento de Promoción Económica, Medio Rural y Equilibrio Territorial. Carecemos de información respecto a las labores de conservación que se llevan a cabo.

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



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

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

### 3.4. Indicadores vinculados con los objetivos políticos

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



### Valoración 😊

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

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

Con la intención de dar respuesta a este proceso de reflexión, en enero de 2016 la DFG presentó ante el CBG una propuesta consistente en crear un grupo de trabajo con los agentes interesados, para acordar una serie de objetivos que fueran posible alcanzar ese año en los ámbitos de la educación, la información, la comunicación y el turismo. Ese trabajo estaría orientado a:

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

A lo largo de 2016 el CBG ha celebrado 3 sesiones ordinarias, habiendo evolucionado la asistencia de sus miembros a lo largo del año del siguiente modo: en enero el 58% de las entidades convocadas, 44% en abril, y 33% en junio.



<b>Objetivo nº2</b> <i>Desarrollar el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa como una herramienta fundamental del conocimiento de la movilidad ciclista.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
2.1 Sí / No (La determinación de este indicador debe apoyarse en una descripción y evaluación de las actividades del Observatorio).	Sí.
<b>Valoración</b> 😊 <p>A lo largo de 2016 el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa ha seguido desarrollando sus labores de seguimiento del uso de la Red Foral de Vías Ciclistas y del uso de la bicicleta, que tienen por objetivo mejorar su gestión y mantenimiento.</p> <p>La importancia de estos datos estriba en que ofrecen un conocimiento detallado sobre los flujos que se registran en la Red Foral de Vías Ciclistas, al tiempo que nos permiten conocer su evolución a lo largo del tiempo. De esta manera, los datos obtenidos resultan esenciales para analizar los tipos de usuarios de cada vía y la vocación de cada tramo, así como para dimensionar la planificación y conservación de las vías ciclistas.</p> <p>Además, esta información es imprescindible para conocer, por un lado, el impacto de la puesta en servicio de los nuevos tramos de la red en el fomento de la movilidad peatonal y ciclista; y por otro, para dar a conocer a la sociedad la elevada rentabilidad social que continuamente generan las inversiones efectuadas en la infraestructura viaria ciclista. Por último, estos aforos nos permiten detectar la existencia de eventuales flujos críticos de peatones y ciclistas, que podrían afectar a la convivencia entre los usuarios.</p> <p>Para ello, el Observatorio cuenta con una red de estaciones de aforo automático de bicicletas y peatones de la Red Foral de Vías Ciclistas (18 puntos de aforo), que suministran datos continuos sobre los desplazamientos que se realizan. Estos datos se han explotado y analizado en el informe “<i>Estudio sobre conteos de usuarios de la red foral de vías ciclistas de Gipuzkoa 2015</i>”. Un breve resumen que recoge sus principales conclusiones se publicó en el nº22 de la revista Bizikletaz.</p> <p>Estos datos se complementan con una encuestación anual a una muestra de 400 ciclistas y 150 peatones, usuarios de la Red Foral de Vías Ciclistas, a fin de conocer sus perfiles sociológicos, los motivos que generan el desplazamiento, su grado de satisfacción, sugerencias, etc. Como se viene haciendo desde 2009, también este año se ha redactado un informe que recoge y analiza los resultados de esta labor (“<i>Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa 2016</i>”), elaborado por la consultora Biziker.</p>	



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

<b>Objetivo nº3</b> <i>Incorporar a todos los departamentos concernidos de la Diputación Foral de Gipuzkoa a las políticas de la bicicleta.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
3.1 Sí / No (La determinación de este indicador debe apoyarse en la evaluación de las actividades de los diferentes departamentos y sus direcciones generales).	Sí, parcialmente.
<b>Valoración</b> 😊  Durante 2016 han colaborado en la ejecución de las acciones de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa cuatro de los 9 departamentos forales: <ul style="list-style-type: none"><li>– Cultura, Turismo, Juventud y Deportes.</li><li>– Gobernanza y Comunicación con la Sociedad.</li><li>– Infraestructuras Viarias.</li><li>– Movilidad y Ordenación del Territorio.</li></ul>	



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

<b>Objetivo nº1</b> <i>Dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte a la movilidad peatonal y ciclista.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
1.1 Presupuesto ejecutado y destinado a la ejecución de la Red Básica Foral <sup>9</sup> . Desviación en relación con presupuesto planificado.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Presupuesto planificado: 2.429.622,00 €</li><li>• Presupuesto ejecutado: 1.129.567,56 €</li><li>• Desviación: - 53,51%</li></ul>
1.2 Presupuesto ejecutado y destinado a la conservación de la Red Básica Foral. Desviación en relación con presupuesto planificado.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Presupuesto planificado: Información no disponible</li><li>• Presupuesto ejecutado: Información no disponible</li><li>• Desviación: Información no disponible</li></ul>
1.3 Porcentaje que representa el presupuesto ejecutado y destinado a la construcción y conservación de la Red Básica Foral (RBF) <sup>10</sup> con respecto al presupuesto total de inversión en infraestructuras de transporte.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Total del presupuesto de inversión<sup>11</sup>: 40.155.213,56 €</li><li>• Porcentaje que representa la RBF: 4,96%</li></ul>
<b>Valoración</b> 😞 <p>El nivel de ejecución del presupuesto planificado para la construcción de la Red Básica Foral ha sido del 46,5%.</p> <p>A la hora de valorar este dato hay que tener presente que el presupuesto de 2016 planificado para la ejecución de la Red Básica Foral contemplaba la ejecución del tramo Hospital del Bidasoa – cruce de Amute (996.080 euros), actuación que se ha postergado hasta 2017 por razones ajenas. También hay que señalar que el presupuesto planificado se ha visto reducido debido a retenciones practicadas por el Departamento de Hacienda, por un valor de 271.647,90 €.</p>	

<sup>9</sup> Incluidas expropiaciones.

<sup>10</sup> Incluidas expropiaciones.

<sup>11</sup> Esta cantidad incluye el presupuesto ejecutado relativo a conservación de carreteras (al no disponerse de la cantidad real correspondiente al ejercicio 2016, se estima que se mantiene la misma de 2015: 33.915.649 euros); conservación de vías ciclistas (862.000 euros); construcción de carreteras, incluyendo expropiaciones (4.247.997 euros, cifra que no incluye las actuaciones viarias que lleva a cabo Bidegi); y de construcción de vías ciclistas, incluyendo expropiaciones (1.129.567,56 euros).



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

Comparando estas cifras con las obtenidas en 2015 se constata que el presupuesto planificado para 2016 ha sido un 47,18% inferior al del año anterior (4.600.083 euros), mientras que el finalmente ejecutado en 2016 representa un 37,93% respecto del de 2015 (2.978.050 euros).

Finalmente, el porcentaje que representa el presupuesto ejecutado para la construcción y conservación de la Red Básica Foral, supone un 4,96% en relación con el presupuesto total foral de inversión en infraestructuras de transporte, cifra considerablemente alejada del objetivo del 15% previsto por la Estrategia para el año 2022, y que además implica un descenso con respecto a la registrada en 2015 (7,03%).

### Objetivo nº2

*Establecer incentivos fiscales a la movilidad activa.*

#### Indicadores de seguimiento

#### Resultados

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

No

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

#### Valoración 🙄

No se ha llevado a cabo ninguna actuación dirigida a alcanzar este objetivo que, probablemente, exigirá del transcurso de varios años para su debido cumplimiento.



### 3.6. Indicadores vinculados con los objetivos regulatorios

<b>Objetivo nº1</b> <i>Disponer de una normativa urbanística y territorial que incorpore a la bicicleta en sus determinaciones.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
1.1 Sí / No  (Cada nuevo plan urbanístico o territorial aprobado por el órgano correspondiente deberá incorporar determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista).	Sí
<b>Valoración</b> 😊  Durante 2016 han obtenido la aprobación definitiva 3 Planes Generales de Ordenación Urbana en Gipuzkoa <sup>12</sup> , habiendo incorporado las determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista que establece el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, los dos que resultan afectados por el mismo (Arrasate y Soraluze).	

<sup>12</sup> Arama, Arrasate y Soraluze.



<b>Objetivo nº2</b> <i>Incorporar las necesidades de la bicicleta en las determinaciones de todos los nuevos planes urbanísticos municipales que sean aprobados.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
2.1 Sí / No	Sí
2.2 Número de planes urbanísticos municipales que incorporan en su planeamiento urbanístico determinaciones relacionadas con la bicicleta.	2 <sup>13</sup>
2.3 Porcentaje que suponen los planes urbanísticos municipales que incorporan determinaciones relacionadas con la bicicleta, respecto del total de planes urbanísticos municipales.	67%
<b>Valoración</b> 😊 <p>La encuestación municipal realizada en 2014 con motivo de la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa muestra que el 38,6% de los 88 municipios<sup>14</sup> incorporaban en su planeamiento urbanístico infraestructuras ciclistas de ámbito urbano, ascendiendo esa cifra al 45,5% en el caso de las infraestructuras interurbanas.</p> <p>Este porcentaje es todavía mayor en el caso de los ayuntamientos que han actualizado su planeamiento municipal posteriormente a la aprobación del PTS de Vías Ciclistas en junio de 2013. En efecto, desde dicha fecha y hasta la actualidad, con la excepción de Arama y Belauntza, el resto de los 12 municipios concernidos, es decir, el 83% del total, han incorporado en su nuevo planeamiento urbanístico determinaciones relacionadas con la bicicleta.</p>	

<sup>13</sup> Arrasate y Soraluze incorporan las propuestas de red ciclista que establece el PTS, complementadas con otras redes ciclistas locales.

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



<b>Objetivo nº3</b> <i>Adaptar las ordenanzas de movilidad o tráfico a la bicicleta en un 75% de los municipios guipuzcoanos que cuentan con dicha modalidad de regulación.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
3.1 Sí / No	Sí, parcialmente.
3.2 Número de municipios guipuzcoanos que incorporan en sus ordenanzas de movilidad la perspectiva de las necesidades de la bicicleta.	Se desconoce.
<b>Valoración</b> 😊 <p>Se estima en 7 el número de municipios guipuzcoanos que disponen en la actualidad de ordenanzas municipales de movilidad o tráfico, si bien se desconoce en cada caso el grado en que incorporan la movilidad ciclista en sus regulaciones.</p> <p>A fin de avanzar en la consecución de este objetivo, la DFG encargó en 2015 a la consultora Mirua 21 la redacción del documento “<i>Propuesta de contenidos para las ordenanzas municipales relativas al tráfico ciclista-peatonal en Gipuzkoa</i>”. De este modo se pretendía orientar a los municipios a fin de lograr una mayor integración de la movilidad ciclista y peatonal en sus regulaciones relativas al tráfico, espacio público y movilidad.</p> <p>Este documento fue objeto de debate técnico en el marco de la “<i>Jornada de trabajo sobre Ordenanzas Municipales de movilidad peatonal y ciclista</i>”, celebrada el 19 de octubre, y junto con las aportaciones que recabadas a lo largo de la jornada, constituirán la base para la elaboración de una versión final que se prevé publicar y difundir en 2017.</p>	



Si atendemos a los indicadores que establece la Estrategia de la Bicicleta<sup>15</sup> a fin de evaluar los distintos objetivos propuestos, obtenemos el siguiente cuadro sintético, que nos facilita una lectura global de los mismos:

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

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

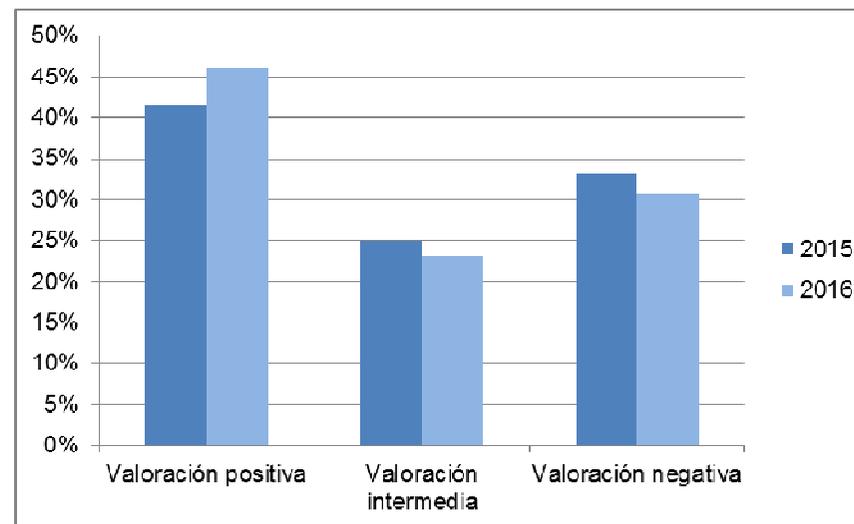
<sup>15</sup> Como se ha indicado anteriormente sólo se van a considerar aquellos indicadores que se publican con una periodicidad anual, puesto que más de un tercio de los indicadores no lo son o no están accesibles.



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

- Indicadores con valoración positiva: 6 (46%)
- Indicadores con valoración intermedia: 3 (23%)
- Indicadores con valoración negativa: 4 (31%)



Si se comparan estos datos con los obtenidos en 2015 observamos que ha aumentado en uno el número de indicadores positivos, manteniéndose la misma cantidad de intermedios y negativos.

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



#### 4. BALANCE

1. Desde un perspectiva global comprobamos que a lo largo de 2016 se han acometido un total de 30 actuaciones en el ámbito de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, lo cual supone un incremento con respecto a las realizadas en 2015 (25).
2. El presupuesto foral vinculado a acciones de la Estrategia que se ha ejecutado durante 2016 ha ascendido a un total de 2.510.651 euros, lo que significa un descenso del 53,4% respecto a la cantidad ejecutada en 2015.

	Presupuesto ejecutado			
	2015		2016	
	Cuantía	%	Cuantía	%
Infraestructuras y servicios	5.257.067,5 €	97,5%	2.404.414,17 € <sup>16</sup>	95,8%
Promoción, gestión y regulación	132.556,3 €	2,5%	106.236,88 €	4,2%
<b>Total</b>	<b>5.389.623,8 €</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.510.651,05 €</b>	<b>100,0%</b>

Esta cantidad equivale a un gasto anual de 3,53 euros por habitante<sup>17</sup>, cifra sensiblemente inferior a los 7,59 euros por habitante que se destinaron en 2015, y alejada del ratio de 10-12 euros por habitante al año que la Estrategia de la Bicicleta de Gipuz-

<sup>16</sup> Esta cantidad corresponde a la suma de los siguientes conceptos: 1.129.567,56 euros para la construcción de la Red Básica Foral de vías ciclistas; 412.846,61 euros para la realización de actuaciones de calmado del tráfico en zonas urbanas e incorporación de los ciclistas a la calzada; y 862.000 euros para conservación de la Red Básica Foral de vías ciclistas.

<sup>17</sup> 710.699 habitantes. Fuente: EUSTAT (2016). "Población de la C.A. de Euskadi por año de nacimiento, según el territorio histórico y el sexo".



koa propone destinar a este ámbito<sup>18</sup>, puesto que se estima que por debajo del mismo resulta poco probable conseguir aumentos significativos en el uso de la bicicleta.

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

3. El porcentaje que representa el presupuesto ejecutado para la construcción y conservación de la Red Básica Foral de vías ciclistas, supone un 4,96% en relación con el presupuesto total foral de inversión en infraestructuras de transporte. Esta cifra se mantiene considerablemente alejada del objetivo que se plantea la Estrategia de la Bicicleta para el año 2022 en el ámbito fiscal y presupuestario, referente a dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte forales a la movilidad peatonal y ciclista. Asimismo, esta cifra implica un descenso con respecto a la registrada en 2015 (7,03%).
4. Como se puede apreciar en el gráfico adjunto (ver página 40), la reducción del presupuesto ejecutado de 2016 con respecto al de 2015 se ha producido en 9 de los 11 ejes estratégicos, si bien el grueso del mismo es consecuencia del 54% de la bajada que han experimentado las inversiones del Eje Estratégico 2, y en particular en la construcción de nuevos tramos de la red foral de vías ciclistas.

Este dato pone en evidencia el incumplimiento de la programación económica prevista por el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa en materia de ejecución y conservación de los tramos de la Red Básica Foral, que para su primer cuatrienio asciende a 60,4 millones de euros.

---

<sup>18</sup> Esta propuesta se basaba en distintas referencias internacionales, como el caso de Francia, en donde estimaban unas necesidades de inversión en torno a 10 euros por habitante (Atout France: “*Spécial économie du vélo*”. Paris, 2009); cifra algo inferior a los 12,5 euros (10 libras esterlinas) por habitante, cantidad estimada como la mínima necesaria por el Parlamento del Reino Unido para implementar una política de movilidad ciclista (All Party Parliamentary Cycling Group: “*Get Britain Cycling*”, 2013).

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



Por consiguiente, para que fuera posible alcanzar los objetivos de la presente Estrategia en materia de infraestructuras, es decir, la puesta en servicio del 80% de la red foral en el año 2022, se requeriría un fuerte cambio en la actual tendencia inversora dirigida a la ejecución y conservación de la Red Básica Foral de vías ciclistas.

5. Hay que reseñar que no se ha producido ningún gasto o inversión en cuatro de los once ejes estratégicos<sup>20</sup>, lo que supone un hándicap para lograr el despliegue de los mismos y la consecución de los objetivos de la Estrategia.
6. Si se examina la distribución del presupuesto en función de su destino a las áreas de infraestructuras y servicios, o a las de promoción, gestión y regulación, comprobamos que tanto las cantidades previstas como las ejecutadas se siguen concentrando en la primera área, si bien en una menor proporción. Esta evolución no es producto de un mayor esfuerzo presupuestario en el ámbito de la promoción, gestión y regulación (que se ha reducido en un 20%), sino en una mayor disminución de las cuantías destinadas a infraestructuras y servicios (54%).

	Presupuesto ejecutado	
	2015	2016
Infraestructuras y servicios	97,5%	95,8%
Promoción, gestión y regulación	2,5%	4,2%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

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

<sup>20</sup> Eje Estratégico 4. Mejorar la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados; Eje Estratégico 6. Incorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y a la salud; Eje Estratégico 7. Incorporar la circulación en bici como elemento de la formación de los escolares; y Eje Estratégico 8. Incorporar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral.



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

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



# Gipuzkoako Foru Aldundia

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

## DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO EJECUTADO POR EJES Plan de Gestión de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2016

■ 2015 ■ 2016

