



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

INFORME DE EVALUACIÓN DE 2017
Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa

San Sebastián, 18 de mayo de 2018



ÍNDICE

1.	Presentación	3
2.	Acciones desarrolladas por la Diputación Foral de Gipuzkoa en 2017	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.

El Plan de Gestión correspondiente a 2017 se articuló en base al presupuesto aprobado para ese ejercicio por las Juntas Generales de Gipuzkoa para el ámbito de la movilidad ciclista del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio, que ascendía a 2.348.674 euros. No están incluidas en esta cantidad las que otros departamentos de esta Diputación Foral puedan realizar en el ámbito de la movilidad ciclista, excepción hecha de las destinadas por el Departamento de Infraestructuras Viarias a la conservación de la red foral de vías ciclistas.

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

Así pues, se redacta este informe de evaluación, tercero desde la puesta en vigor en 2015 de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, 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 dictamen¹.

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



2. EVALUACIÓN DE LAS ACCIONES PREVISTAS EN EL PLAN DE GESTIÓN 2017

A continuación se presentan las distintas acciones previstas por el Plan de Gestión 2017 de la Estrategia de la Bicicleta, incluyendo la valoración que se realiza de cada una de ellas, en función de su grado de ejecución.

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 2017 en cada eje, y ponerlos en relación con los resultados obtenidos en años anteriores, y así mostrar su progresión.

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

1ª ÁREA: Infraestructuras y servicios

2.1. Infraestructuras y servicios

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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
1.1 Programa de creación de infraestructuras y servicios municipales	Convocatoria de ayudas a ayuntamientos para la redacción de proyectos de construcción, o ejecución de proyectos de construcción, reforma y mejora de vías ciclistas-peatonales.	75.000,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 73.516,68 € Desviación: - 1,97% 3 ayuntamientos subvencionados (Anoeta, Eskoriatza, Lazkao).



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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
2.1 Programa de creación de infraestructuras y servicios forales	<p>Inversión en nuevos tramos de la red básica de vías ciclistas forales:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Construcción del tramo Hospital del Bidasoa – cruce de Amute (Hondarribia)².2. Redacción del proyecto constructivo del tramo Azitain – Maltzaga (Eibar).3. Construcción del tramo Lezo – Pasai Donibane³.	1.955.800,00 €	<p>Acción parcialmente ejecutada:</p> <ul style="list-style-type: none">– La licitación y ejecución del tramo Hospital del Bidasoa – cruce de Amute no se llegaron a realizar dado el retraso en recibir la preceptiva autorización de la Dirección General de Puertos y Costas. <p>Sin embargo, la cantidad se derivó a la cofinanciación del bidegorri de Urrestilla y labores de mantenimiento y conservación del túnel de Iraeta, en Antzuola.</p> <ul style="list-style-type: none">– Se redactó el proyecto constructivo del tramo Azitain – Maltzaga.– Se construyó la 1ª de las tres fases del tramo Lezo – Pasai Donibane. <p>A estas actuaciones hay que añadir el inicio de la vía ciclista Zegama – Polígono de Ondaraldea, llevada a cabo por el Departamento de Infraestructuras Viarias (no incluida en el presupuesto del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio).</p>

² El proyecto de construcción de la vía ciclista del tramo Hospital del Bidasoa – cruce de Amute ha sido cofinanciado al 65% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020).

³ Los proyectos de construcción de las vías ciclistas Azitain – Maltzaga (Eibar) y Lezo – Pasai Donibane serán objeto de subvención por parte de la Comisión Europea, a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

			Presupuesto ejecutado: 2.077.448,39 € Desviación: + 6,22%
2.2 Programa de conservación de la red foral	Realización de labores de conservación de la red foral de vías ciclistas, incluidas en los contratos integrales.	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 845.500,00 €
2.3 Programa de reforma y mejora de infraestructuras forales	Seguimiento de la red foral de vías ciclistas: contadores: mantenimiento de contadores, SMS, reposición de pilas. .	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada Presupuesto ejecutado: 12.823,58 €
	Adquisición de nuevos contadores	90.000,00 €	Acción ejecutada Presupuesto ejecutado: 59.411,00 € Desviación: - 33,99% Previamente se había redactado un informe sobre necesidades de contadores automáticos para la red foral de estaciones de aforos peatonales y ciclistas.

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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
3.1 Programa de calmado del tráfico en el ámbito urbano	Actuaciones de calmado del tráfico en zonas urbanas e incorporación de los ciclistas a la calzada	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada Presupuesto ejecutado: 262.116,40 € Se han llevado a cabo 2 actuaciones: la mejora de cruce de peatones y construcción de acera a



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

			la altura del P.K. 27'400 de la carretera N-634; y la mejora del cruce de peatones del P.K. 18'400 de la carretera GI-2630.
--	--	--	---

2ª ÁREA: Promoción, gestión y regulación

2.2. Infraestructuras y servicios

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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
1.2 Programa de formación en materia de infraestructuras y servicios municipales	Jornada transfronteriza sobre movilidad ciclista de sensibilización y capacitación de responsables técnicos y políticos.	40.000,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 35.202,75 € Desviación: - 11,99%
	Actuaciones transfronterizas de sensibilización y capacitación de responsables técnicos y políticos: 1. Redacción, edición y difusión de una guía de políticas locales ciclistas (Proyecto Ederbidea, POCTE-FA)	30.000,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 21.670,60 € Desviación: - 27,76%



	2. Servicio de dinamización del foro para el intercambio de conocimiento y reflexión sobre la movilidad ciclista (Proyecto Ederbidea, POC-TEFA)	17.545,00 €	Presupuesto ejecutado: 13.702,50 € Desviación: 0,00% ⁴
--	---	-------------	--

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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
5.1 Programa de estímulo de las redes ciclistas internacionales	Seguimiento y apoyo a la red EuroVelo y otras iniciativas transfronterizas: 1. Continuación de las actividades de seguimiento de EuroVelo que lleva a cabo la Dirección General de Movilidad y Transportes, y del trabajo en común con el Conseil départemental des Pyrénées Atlantiques. 2. Elaboración de documento sintético de planificación integrada de vías ciclistas (Proyecto EDERBIDEA, POCTEFA).	Cantidad sin determinar	Acción parcialmente ejecutada. 1. La DFG mantiene el seguimiento de la evolución de la materialización del proyecto EuroVelo en el Estado español, habiéndose adherido en 2017 al Centro Nacional de Coordinación de EuroVelo. Presupuesto ejecutado: 500,00 € 2. La elaboración de documento sintético de planificación, a cargo del Conseil départemental des Pyrénées Atlantiques, se ha pospuesto a 2018.
5.2 Programa de estímulo de los productos turísticos que incorporen a la bicicleta	Apoyo informativo y, en su caso, económico a productos turísticos probici.	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada. - Publicación <i>Sister and the city</i> (difundida en 2017 con cargo a presupuesto de 2016).

⁴ Se indica que la desviación con respecto del presupuesto previsto es nula, ya que en 2016 se abonó un primer pago en 2016 por 3.842,50 euros.



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

5.4. Programa de difusión exterior e interior del turismo en bicicleta	Acciones dirigidas a dar a conocer y promover el uso de la red de vías ciclistas de Gipuzkoa para la realización de actividades de ocio individual, familiar, escolar, asociativo, etc... a través de las plataformas existentes.	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 2.500,00 € Esta cantidad corresponde a la ayuda concedida para el proyecto promovido por la Asociación de Ciclistas Urbano, Kalapie, denominado "Emakume bizian / Mujeres en bici". A esto hay que añadir la realización y difusión de varios vídeos divulgativos en TeleDonosti, así como distintos especiales publicados en el Diario Vasco.
--	---	-------------------------	--

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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
6.4 Programa de bicicleta y movilidad sostenible en el acceso a las instalaciones deportivas.	Actuaciones de promoción de los modos activos de desplazamiento para acceder a instalaciones deportivas públicas, basado en una campaña de promoción eficaz de ofrecer unas condiciones adecuadas para aparcar de modo seguro.	Cantidad sin determinar	Acción no ejecutada.



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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
7.1 Programa de formación de las habilidades en el uso de la bicicleta	Programa de formación de las habilidades en el uso de la bicicleta: Formación de agentes involucrados en habilidades en el uso de la bicicleta en el ámbito municipal y educativo. Con el fin de que posteriormente puedan educar y promover su uso entre los alumnos y fomentar las habilidades ciclistas de forma segura.	No se espera que genere gasto.	Acción no ejecutada.

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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
8.2 Programa para fomentar el acceso a pie y en bicicleta a los centros de trabajo de la Diputación Foral	Elaboración y despliegue de un Plan de Gestión de la Movilidad Sostenible del personal de la Diputación Foral de Gipuzkoa para el periodo 2017-2019: Constitución de un grupo de trabajo para la elaboración y despliegue del Plan de Gestión.	Cantidad sin determinar	<p>El grupo de trabajo se constituyó y celebró una primera reunión, cuyas conclusiones fueron transmitidas a la Dirección General de Movilidad y Transporte Público, para que decidiera sobre los siguientes pasos a dar.</p> <p>En concreto, se iniciaron contactos con distintos departamentos (Política Social, Cultura, etc.) para ofrecer la posibilidad de instalar módulos de aparcabicis.</p>



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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
9.1 Programa de extensión de las habilidades en la circulación ciclista de los adultos	Difundir las normas de funcionamiento de la red foral de vías ciclistas y mejorar la convivencia entre sus distintos tipos de usuarios: elaborar un folleto explicativo de las normas de funcionamiento de la red foral de vías ciclistas, que contribuya a su difusión y conocimiento, así como a mejorar la convivencia entre sus distintos tipos de usuarios	Cantidad sin determinar	Acción no ejecutada. La elaboración del folleto se ha pospuesto a 2018. En esta línea se llevado a cabo en Eibar un curso para aprender a andar en bici para adultos, que ha tenido su repetición por parte del Ayuntamiento (coste de 5.687,65 €).
9.2 Programa de difusión de la bicicleta como elemento de la cultura	Apoyo a la bici en actividades culturales que involucren a la Diputación Foral y apoyo a las administraciones locales en esa misma tarea: Organización de mesas redondas, en colaboración con Fundación Cristina Enea (y eventualmente con el Departamento de Ecología del Ayuntamiento de Donostia, en el marco de las que mensualmente se programan en Tabakalera). Estos actos podrían posteriormente programarse en alguna otra localidad.	Cantidad sin determinar	Acción no ejecutada.



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 iniciativas en el amplio campo de la promoción:		
	1. Actualización y dinamización del sitio web gipuzkoabizikletaz.eus y en redes sociales (Facebook y Twitter).	7.623,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 10.744,80 € Desviación: + 40,95%
	2. Edición de la revista "Bizikletaz"	25.000,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 24.960,00 € Desviación: - 0,16% Durante 2017 se han publicado 4 números, con una tirada de 9.000 ejemplares cada una.
	3. Contratación de una campaña de promoción en Twitter y Facebook para captar nuevos seguidores.	1.000,00 €	Acción no ejecutada. Presupuesto ejecutado: 0 €
	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.	7.260,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 7.260,00 € Desviación: 0,0%
5. Dar mayor visibilidad a la labor que se desarrolla en Gipuzkoa a favor del uso de la bicicleta como medio de desplazamiento:	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 34.967,29 € - Bicibizi - Premio Guztiok Mugituz	



	Organizar y celebrar un evento en donde se programarán actividades dirigidas a dar a conocer la labor que se desarrolla en favor del uso de la bicicleta.		<ul style="list-style-type: none">- Semana de la movilidad- Semana de la movilidad Tolosa Bizibira
9.4 Programa de incentivos a las iniciativas de las organizaciones sociales para la promoción de la bicicleta	Apoyo a las iniciativas sociales que promueven la bicicleta: Convocatoria de ayudas a asociaciones que realicen actuaciones en materia de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.	20.000,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 24.335,72 € Desviación: + 21,68% ⁵ 4 entidades subvencionadas.
9.6 Programa de cooperación exterior vinculada a la movilidad sostenible y la bicicleta	Ejecución de las acciones programadas en el proyecto EDERBIDEA, de movilidad ciclista transfronteriza: 1. Construcción de la vía ciclista-peatonal Hospital del Bidasoa – cruce de Amute. 2. Elaboración de la guía transfronteriza de políticas locales ciclistas. 3. Dinamización de un foro transfronterizo para el intercambio de conocimiento y reflexión sobre la movilidad ciclista.		Acciones ejecutadas. Ver programa 2.1 Ver programa 1.2 Ver programa 1.2

⁵ Esta desviación positiva respecto al presupuesto previsto se debe a la concesión de una subvención nominativa a la asociación ASPANOI.



	4. Jornada transfronteriza sobre movilidad ciclista.		Ver programa 1.2
--	--	--	------------------

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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
10.2 Programa de desarrollo y mejora de otras normativas y recomendaciones relacionadas con la bicicleta	Redacción definitiva y publicación de un documento que ofrezca orientaciones para las ordenanzas municipales de movilidad o tráfico, a fin de lograr una mayor integración de la movilidad ciclista y peatonal en sus regulaciones.	Cantidad sin determinar	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 7.997,60 € Este documento fue publicado en formato de libro en una tirada de 400 ejemplares y en formato pdf. Así mismo, fue presentado en las II Jornadas Jornada de trabajo sobre ordenanzas municipales de movilidad peatonal y ciclista, celebradas el 21 de febrero en San Sebastián, y a las que acudieron 66 personas.
10.3 Programa de fiscalidad favorable a la movilidad sostenible y activa (peatonal y ciclista)	Iniciar un análisis de la fiscalidad vigente y sus efectos sobre las opciones de movilidad, orientado a estudiar la adopción de fórmulas para incentivar fiscalmente los desplazamientos activos.	Cantidad sin determinar	Acción no ejecutada.



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

Programas	Acciones previstas	Presupuesto previsto	Grado de ejecución
11.1 Programa de dinamización del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa	Continuar con la dinámica iniciada en 2016, dirigida a incidir en los ámbitos de la educación, la información, la comunicación y el turismo.	No se prevé que genere gasto específico.	Acción ejecutada. El Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa ha celebrado dos sesiones a lo largo de 2017.
11.2 Programa de dinamización del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa	Prosecución de las labores de seguimiento de los perfiles y opiniones de sus usuarios de la red foral de vías ciclistas: Encuestación anual a usuarios de la red foral de vías ciclistas.	13.000,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 11.927,52 € Desviación: - 8,24%
	Prosecución de las labores de seguimiento de los tráficoes ciclistas y peatonales de la red foral de vías ciclistas: Explotación de datos de la red de contadores automáticos de tráficoes ciclistas y peatonales de la red foral de vías ciclistas.	No genera gasto específico.	Actuación postergada a 2018.
	Dirección y financiación de Zikloteka, Centro de Documentación de la Bicicleta de Gipuzkoa.	8.000,00 €	Acción ejecutada. Presupuesto ejecutado: 8.000,00 € Desviación: 0,0%



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

		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.
Convenio con la EHU/UPV y Fundación Cristina Enea para la concesión de una beca de investigación: Investigación de carácter cualitativo que analice la percepción de los ciclistas cotidianos sobre las vías ciclistas.	Cantidad sin determinar	Actuación postergada a 2018.



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 análisis aquellos indicadores que se publican con una periodicidad anual, si bien se respeta 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

Objetivo nº3 <i>Incrementar los desplazamientos activos (peatonales y ciclistas) entre municipios.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
3.1 Número de usuarios en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	<ul style="list-style-type: none">• 7.747.108 desplazamientos (datos de 2015).• Variación anual: 14,12%• Variación por cuatrienio: 37,79%
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">• 1.544.694 desplazamientos en bicicleta (datos de 2015).• 19,93% del total de desplazamientos realizados.• Variación anual: 12,57%• Variación por cuatrienio: 27,07%
Valoración 😊 <p>El volumen de desplazamientos peatonales y ciclistas de la Red Básica Foral es notable y en continuo crecimiento, hasta el punto de que, según el Índice Mundial de la Bicicleta correspondiente al año 2015, que elabora la empresa Eco-Compteur, líder mundial en el sector de los sistemas automáticos de aforos ciclistas-peatonales, la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa alcanzó ese año el record mundial en progresión del uso de la bicicleta, con un 12,6%, frente a la media mundial que registro un aumento del 3%.</p> <p>Este volumen de desplazamientos equivalía 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

Objetivo nº1 <i>Completar las infraestructuras urbanas para bicicletas y calmando del tráfico en el 50% de los municipios de Gipuzkoa.</i>																																				
Indicadores de seguimiento		Resultados																																		
1.1 Porcentaje de municipios guipuzcoanos que han incorporado infraestructuras urbanas para bicicletas y/o han establecido medidas de calmando 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>16,900</td><td>57,6%</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>9,161</td><td>47,2%</td></tr><tr><td>Itinerario nº 5: Valle del Urola</td><td>6,997</td><td>68,2%</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>3,961</td><td>90,8%</td></tr><tr><td>Itinerario nº 8: Valle del Leitzarain</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>94,093</td><td>62,5%</td></tr></tbody></table>		ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	27,515	67,3%	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	16,900	57,6%	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	24,188	69,6%	Itinerario nº 4: Valle del Deba	9,161	47,2%	Itinerario nº 5: Valle del Urola	6,997	68,2%	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,437	75,1%	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	3,961	90,8%	Itinerario nº 8: Valle del Leitzarain	2,933	100,0%	Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,000	0,0%	Total	94,093	62,5%
ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución																																		
Itinerario nº 1: Donostia – Irun	27,515	67,3%																																		
Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	16,900	57,6%																																		
Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	24,188	69,6%																																		
Itinerario nº 4: Valle del Deba	9,161	47,2%																																		
Itinerario nº 5: Valle del Urola	6,997	68,2%																																		
Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,437	75,1%																																		
Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	3,961	90,8%																																		
Itinerario nº 8: Valle del Leitzarain	2,933	100,0%																																		
Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,000	0,0%																																		
Total	94,093	62,5%																																		
Valoración 😊																																				
Este objetivo perseguido por la Estrategia de la Bicicleta está ya cumplido, puesto que el 60% de los municipios incorporan 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 62,5% (esto supone un aumento de 1 punto porcentual respecto a los datos de 2016).																																				



Objetivo nº2 <i>Completar la Red Foral de Vías Ciclistas hasta el 80% de la extensión prevista, duplicando la red actual.</i>				
Indicadores de seguimiento		Resultados		
2.1 Longitud de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica, total y desglosada por itinerarios.	ITINERARIO		Longitud (km)	
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun		28,010	
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku		22,826	
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain		58,344	
	Itinerario nº 4: Valle del Deba		35,148	
	Itinerario nº 5: Valle del Urola		33,494	
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain		5,416	
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa		10,132	
	Itinerario nº 8: Valle del Leizaran		22,318	
	Itinerario nº 9: Valle del Ego		0,000	
Total		215,688		
2.2 Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Foral, total y desglosada por itinerarios.	ITINERARIO		Longitud (km)	% de ejecución
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun		0,494	3,6%
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku		5,926	10,9%
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain		34,156	50,5%
	Itinerario nº 4: Valle del Deba		25,987	42,1%
	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		6,172	100,0%
	Itinerario nº 8: Valle del Leizaran		19,385	100,0%
	Itinerario nº 9: Valle del Ego		0,000	0,0%
Total		121,595	42,0%	



2.3 Desviación de la longitud de la Red Básica Foral existente en relación con la Red planificada para cada uno de los cuatrienios.	-24,1%
<p>Valoración 🚫</p> <p>Los 216 km con los que cuenta actualmente la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa suponen un nivel de ejecución del 49% respecto a la longitud total prevista en el PTS (440 km) al finalizar sus dos cuatrienios de programación. Esta cifra supone un incremento de 2,3 km respecto a 2016, es decir, 0,3 puntos porcentuales respecto de la longitud total de la red planificada.</p> <p>El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa preveía que la Red Básica Foral existente tuviera al fin del primer cuatrienio una longitud de 160,2 km. Sin embargo, la longitud alcanzada al finalizar ese periodo ha sido de 121,6 km, un 75,9% de dicho objetivo.</p> <p>El nivel de ejecución (respecto a la longitud final prevista en el PTS) llega al 100% en dos de los itinerarios de la Red Básica Foral (valle del Bidasoa y valle del Leizaran), y casi al 70% en el Urola. En sentido opuesto, hay cuatro itinerarios con un nivel de ejecución inferior al 15%.</p>	



Objetivo nº3 <i>Mantener y reformar las Vías Ciclistas existentes para que conserven o mejoren su funcionalidad actual.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
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.	ITINERARIO Longitud (km)
	Itinerario nº 1: Donostia – Irún 0,0 ⁶
	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 Leitzarain 0,0 ⁷
	Itinerario nº 9: Valle del Ego 0,0 ⁸
TOTAL 92,232	
Valoración 😊	
De los 120,7 km actualmente ejecutados de la Red Básica Foral, 92,2 km son objeto de conservación y seguimiento por parte de la DFG, lo que supone exceptuando el Valle del Leitzarain, un 92,9% de esa Red.	

⁶ En la actualidad en ese itinerario no hay ningún tramo de titularidad foral en servicio.

⁷ Este itinerario de 22,3 km de longitud es de titularidad foral, excepto un tramo de 2,9 km cuyo titular es el Ayuntamiento de Andoain. Se trata de una antigua plataforma ferroviaria que, además de su uso peatonal y ciclista, es utilizada por vehículos motorizados pesados vinculados a la explotación forestal. 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.

⁸ En la actualidad en ese itinerario no hay ningún tramo en servicio.



3.3. Indicadores vinculados con los objetivos relacionados con los servicios

Objetivo nº2 <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>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
2.1 Existencia de dichas redes (Sí / No).	No
Valoración 😞 El Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio no ha programado para este año, ni en años anteriores, ninguna acción relativa a este objetivo. Tampoco se tiene constancia de que hayan surgido iniciativas similares desde otras instancias.	

3.4. Indicadores vinculados con los objetivos políticos

Objetivo nº1 <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>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
1.1 Sí / No (La determinación de este indicador debe apoyarse en una descripción y evaluación de las actividades del Consejo)	Sí.



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.

Durante 2017 el CBG ha celebrado 2 sesiones ordinarias, habiendo evolucionado la asistencia de sus miembros a lo largo del año del siguiente modo: en febrero el 36% de las entidades convocadas, y el 35% en noviembre. Estas cifras significan un descenso del nivel de asistencia de 10 puntos porcentuales, respecto a la media de 2016 (45%) y de 16 puntos en relación al año 2015 (52%).

A lo largo de 2017 se ha incorporado al Consejo la agencia de desarrollo comarcal “Iraurgi Berritzen”, que agrupa a los municipios de Azpeitia, Azkoitia y Zestoa.



Objetivo nº2 <i>Desarrollar el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa como una herramienta fundamental del conocimiento de la movilidad ciclista.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
2.1 Sí / No (La determinación de este indicador debe apoyarse en una descripción y evaluación de las actividades del Observatorio).	Sí.
Valoración 😊 <p>A lo largo de 2017 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. En este sentido hay que remarcar que en 2017 el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio ha procedido a la adquisición de 10 nuevos contadores para monitorizar los flujos peatonales y ciclistas de la Red Foral, de tramos en servicio que no eran objeto de control de tráfico.</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 2017</i>"), elaborado por la consultora Deitel Direct, S.L.</p>	



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

Objetivo nº3 <i>Incorporar a todos los departamentos concernidos de la Diputación Foral de Gipuzkoa a las políticas de la bicicleta.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
3.1 Sí / No (La determinación de este indicador debe apoyarse en la evaluación de las actividades de los diferentes departamentos y sus direcciones generales).	Sí.
Valoración 😊 Durante 2017 han colaborado en la ejecución de las acciones de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa cuatro de los 9 departamentos forales existentes: <ul style="list-style-type: none">– Gobernanza y Comunicación con la Sociedad.– Infraestructuras Viarias.– Medio Ambiente y Obras Hidráulicas.– Movilidad y Ordenación del Territorio. Esta cifra coincide con la alcanzada en 2015 y 2016, con la diferencia de que en años anteriores se colaboró con el Departamento de Cultura, Turismo, Juventud y Deportes, y este año no ha sido así, pero se estableció una relación con el de Gobernanza y Comunicación con la Sociedad.	



3.5. Indicadores vinculados con los objetivos fiscales y presupuestarios

Objetivo nº1 <i>Dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte a la movilidad peatonal y ciclista.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
1.1 Presupuesto ejecutado y destinado a la ejecución de la Red Básica Foral ⁹ . Desviación en relación con presupuesto planificado.	<ul style="list-style-type: none">• Presupuesto planificado: 1.955.800,00 €• Presupuesto ejecutado: 1.884.448,39 €¹⁰• Desviación: - 3,64%
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">• Presupuesto planificado: Sin especificar• Presupuesto ejecutado: 845.500,00 €
1.3 Porcentaje que representa el presupuesto ejecutado y destinado a la construcción y conservación de la Red Básica Foral (RBF) ¹¹ con respecto al presupuesto total de inversión en infraestructuras de transporte.	<ul style="list-style-type: none">• Total del presupuesto de inversión: Se desconoce• Porcentaje que representa la RBF:
Valoración: no es posible valorar El nivel de ejecución del presupuesto planificado para la construcción de la Red Básica Foral ha sido del 96,4%. Hay que tener presente que el presupuesto de 2017 planificado para la ejecución de la Red Básica Foral contemplaba la ejecución del tramo Hospital del Bidasoa – cruce de Amute, actuación que se ha postergado una vez más, dado el retraso en recibir la preceptiva autorización de la Dirección General de Puertos y Costas, y que se ejecutará en 2018. Por esa razón, parte del presupuesto se ha utilizado para la cofinanciación del bidegorri de Urrestilla y labores de mantenimiento y conservación del túnel de Iraeta, en Antzuola. Comparando el presupuesto planificado para 2017 con el correspondiente a 2016 (2.429.622 €) se constata que ha sido un 19,5% inferior.	

⁹ Incluidas expropiaciones.

¹⁰ La parte de esta cantidad correspondiente a la vía ciclistas de Lezo – Pasai Donibane será objeto de subvención por parte de la Comisión Europea, a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

¹¹ Incluidas expropiaciones.



Gipuzkoako Foru Aldundia

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

Si atendemos al presupuesto ejecutado este año, éste ha sido un 66,8% mayor que el de 2016 (1.129.568 €).

Este indicador no se puede valorar debido a que no ha sido posible recabar la información referente al presupuesto total foral de inversión en infraestructuras de transporte.

Objetivo nº2

Establecer incentivos fiscales a la movilidad activa.

Indicadores de seguimiento

Resultados

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

No

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

Valoración 😞

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



3.6. Indicadores vinculados con los objetivos regulatorios

Objetivo nº1 <i>Disponer de una normativa urbanística y territorial que incorpore a la bicicleta en sus determinaciones.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
1.1 Sí / No (Cada nuevo plan urbanístico o territorial aprobado por el órgano correspondiente deberá incorporar determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista).	Sí
Valoración 😊 Durante 2017 han obtenido la aprobación definitiva 2 Planes Generales de Ordenación Urbana en Gipuzkoa ¹² , habiendo incorporado las determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista que establece el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, el único que resulta afectado por el mismo (Hondarribia), al igual que lo han hecho en años anteriores el planeamiento aprobado por el resto de municipios concernidos por el PTS.	

¹² Albiztur y Hondarribia.



Objetivo nº2 <i>Incorporar las necesidades de la bicicleta en las determinaciones de todos los nuevos planes urbanísticos municipales que sean aprobados.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
2.1 Sí / No	Sí
2.2 Número de planes urbanísticos municipales que incorporan en su planeamiento urbanístico determinaciones relacionadas con la bicicleta.	1 ¹³
2.3 Porcentaje que suponen los planes urbanísticos municipales que incorporan determinaciones relacionadas con la bicicleta, respecto del total de planes urbanísticos municipales.	50%
Valoración 😊 <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 municipios¹⁴ incorporaban en su planeamiento urbanístico infraestructuras ciclistas de ámbito urbano, ascendiendo esa cifra al 45,5% cuando se trata de vías ciclistas interurbanas.</p> <p>Este porcentaje es todavía mayor en el caso de los ayuntamientos que han actualizado su planeamiento municipal posteriormente a la aprobación del PTS de Vías Ciclistas en junio de 2013. En efecto, desde dicha fecha y hasta la actualidad, con la excepción de Albiztur, Arama y Belauntza, los otros 14 municipios concernidos (el 82% del total), han incorporado en su nuevo planeamiento urbanístico determinaciones relacionadas con la bicicleta.</p>	

¹³ Hondarribia incorpora las propuestas de red ciclista que establece el PTS, complementadas con otras redes ciclistas locales.

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



Objetivo nº3 <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>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
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.
Valoración 😊 <p>Se estima en 7 el número de municipios guipuzcoanos que disponen en la actualidad de ordenanzas municipales de movilidad o tráfico, si bien se desconoce en cada caso el grado en que incorporan la movilidad ciclista en sus regulaciones.</p> <p>A fin de avanzar en la consecución de este objetivo, la DFG encargó en 2015 a la consultora Mirua 21 la redacción del documento “<i>Propuesta de contenidos para las ordenanzas municipales relativas al tráfico ciclista-peatonal en Gipuzkoa</i>”. De este modo se pretendía orientar a los municipios a fin de lograr una mayor integración de la movilidad ciclista y peatonal en sus regulaciones relativas al tráfico, espacio público y movilidad.</p> <p>Este documento fue objeto de debate técnico en el marco de la “<i>Jornada de trabajo sobre Ordenanzas Municipales de movilidad peatonal y ciclista</i>”, celebrada el 19 de octubre de 2016, y junto con distintas aportaciones recabadas, han constituido la base para la elaboración de la guía “<i>Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales</i>”, que ha sido redactada por Esther Anaya, consultora e investigadora de movilidad ciclista, y que se publicará en 2018.</p>	



Si atendemos a los indicadores que establece la Estrategia de la Bicicleta¹⁵ a fin de evaluar los distintos objetivos propuestos, obtenemos el siguiente cuadro sintético, que nos facilita una lectura global de los mismos:

Cuadro resumen de indicadores			
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	😊	😊	😞

¹⁵ Como se ha indicado anteriormente, sólo se van a analizar aquellos indicadores que se publican con una periodicidad anual, puesto que más de un tercio de los indicadores que componen la batería se hacen públicos con una frecuencia superior o, por otras razones, no están accesibles.



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

- Indicadores con valoración positiva: 6 (50%)
- Indicadores con valoración intermedia: 3 (25%)
- Indicadores con valoración negativa: 3 (25%)

Si se comparan estos datos con los obtenidos en 2016 se constata, por una parte, que uno de los indicadores (el referente a dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte a la movilidad peatonal y ciclista), no ha sido posible elaborarlo, al no haberse podido acceder a los datos correspondientes. En el resto de los indicadores no ha habido modificaciones en las valoraciones que recibe cada uno, si bien al contar con un indicador menos los porcentajes han cambiado.

Centrando la atención en aquellos 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 poder alcanzar el objetivo de la Estrategia de la Bicicleta.



4. BALANCE

1. Desde un perspectiva global comprobamos que a lo largo de 2017 se han acometido un total de 22 actuaciones en el ámbito de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, lo cual supone 8 menos que las realizadas en 2016 (30).
2. El presupuesto foral vinculado a acciones de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa ejecutado durante 2017 ha ascendido a un total de 3.796.700 euros, lo que significa un incremento del 51,2% respecto a la cantidad ejecutada en 2016.

	Presupuesto ejecutado			
	2016		2017	
	Cuantía	%	Cuantía	%
Infraestructuras y servicios	2.404.414,17 € ¹⁶	95,8%	3.330.815,85 €	87,73%
Promoción, gestión y regulación	106.236,88 €	4,2%	465.884,98 €	12,27%
Total	2.510.651,05 €	100,0%	3.796.700,83 €	100,0%

Esta cantidad equivale a un gasto anual de 5,3 € por habitante¹⁷, 1,73 € más que en 2016 (3,6 €), cifra sensiblemente alejada del ratio de 10-12 euros por habitante al año que la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa propone destinar a este ámbito¹⁸, puesto que se estima que por debajo del mismo resulta poco probable conseguir aumentos significativos en el uso de la bicicleta.

¹⁶ 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.

¹⁷ 712.801 habitantes. Fuente: EUSTAT (2017). “Población de la C.A. de Euskadi por año de nacimiento, según el territorio histórico y el sexo”.



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*”¹⁹, 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 incremento presupuestario experimentado en 2017 se ha concentrado en particular en el eje nº1 “Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales”, aunque también otros 4 ejes más han aumentado su presupuesto.

A pesar del incremento en el presupuesto de 2017 para el desarrollo de la red básica foral de vías ciclistas, este hecho no logra invertir el desfase en 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. Como consecuencia de ello, la longitud de la Red Básica Foral existente es de 121,6 km, cuando el PTS preveía que tuviera al fin del primer cuatrienio una longitud de 160,2 km.

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.

¹⁸ Recordemos que esta propuesta se basaba en distintas referencias internacionales, como la de Francia, que estimaba unas necesidades de inversión en torno a 10 euros por habitante y año (Atout France: “*Spécial économie du vélo*”. París, 2009); cifra mínima que también recomienda la ECF, European Cyclists’ Federation (Press release: “*More cycling to avoid air pollution*”. Bruselas, 2018), y algo inferior a los 12,5 euros (10 libras esterlinas) por habitante, cantidad estimada como la mínima necesaria por el Parlamento del Reino Unido para implementar una política de movilidad ciclista (All Party Parliamentary Cycling Group: “*Get Britain Cycling*”, 2013), y muy lejana respecto de los 30 euros anuales per cápita que invierten los Países Bajos, o de los 24 euros de Dinamarca.

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



- Es preciso reseñar que en dos ejes el esfuerzo económico se ha reducido, destacando el registrado en el eje nº3 “Incorporar a las bicicletas a las calzadas: calmado del tráfico”, que sigue una línea descendente en los dos últimos años; y que en cuatro de los once ejes estratégicos²⁰, no se ha producido ningún gasto o inversión, al igual que ocurrió en 2016. Esto supone un hándicap para lograr el despliegue de los mismos y la consecución de los objetivos perseguidos por la Estrategia.
- 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 es producto de un mayor esfuerzo presupuestario en el ámbito de la promoción, gestión y regulación, que ha visto triplicada su dotación en 2017.

	Presupuesto ejecutado	
	2016	2017
Infraestructuras y servicios	95,8%	87,73%
Promoción, gestión y regulación	4,2%	12,27%
Total	100,0%	100,0%

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.

De este modo, la tendencia que se está consolidando avanza hacia el objetivo de lograr que, al final del primer cuatrienio de vigencia de la Estrategia, las infraestructuras supongan el 90% del presupuesto y el 10% a las partidas destinadas a la promoción. Al final del segundo cuatrienio esas cifras deberían estar todavía más equilibradas con un reparto cercano al 80/20%.

²⁰ 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.



DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO EJECUTADO, POR EJES Plan de Gestión de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2017

