



**Gipuzkoako Foru Aldundia**

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

**INFORME DE EVALUACIÓN DE 2019**  
**Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa**

San Sebastián, 19 de febrero de 2020

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



## ÍNDICE

<b>1. PRESENTACIÓN .....</b>	<b>3</b>
<b>2. EVALUACIÓN DE LAS ACCIONES REALIZADAS EN 2019 .....</b>	<b>5</b>
<b>3. SISTEMA DE INDICADORES DE EVALUACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA .....</b>	<b>14</b>
<b>4. BALANCE .....</b>	<b>35</b>



## 1. PRESENTACIÓN

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

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

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

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 2019, no ha resultado posible evaluarlo. Es por ello que este informe intentará paliar este apartado dando cuenta de las principales actuaciones que durante ese año ha llevado a cabo en esta área el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio, y posteriormente examinando los resultados obtenidos en el sistema de indicadores establecidos en la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa para su evaluación, y así calcular su grado de ajuste en relación a los objetivos de esta Estrategia y, consecuentemente, realizar una valoración de su proceso de implementación.

Es preciso advertir que algunas de las inversiones de construcción de las vías ciclistas que aparecen en este informe son objeto de subvención por parte de la Comisión Europea, a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), ayudas que no incrementan este presupuesto sino que financian actuaciones ya realizadas.

Así pues, se redacta este informe de evaluación, quinto desde la entrada en vigor en 2015 de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, a fin de cumplir con el compromiso en este sentido adquirido por esta Diputación.



**Gipuzkoako Foru Aldundia**

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

EB/iri

Int. \_\_-B/2020

Este documento deberá remitirse al Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa para que lo analice y emita su dictamen<sup>1</sup>.

---

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



## **2. EVALUACIÓN DE LAS ACCIONES REALIZADAS EN 2019**

Se presentan a continuación las acciones que la Diputación Foral de Gipuzkoa ha llevado a cabo durante 2019 en el ámbito de la movilidad ciclista, y que en términos económicos han supuesto un desembolso total de 3.520.570,06 euros<sup>2</sup>.

Esta información se presenta estructurada conforme a los 11 ejes estratégicos<sup>3</sup> y a los programas de trabajo que la Estrategia de la Bicicleta prevé desplegar en cada uno de esos ejes. De ese modo, se posibilita analizar la evolución anual de cada eje, y ponerla en relación con los resultados obtenidos en años anteriores para así examinar su progresión.

Hay que advertir que todos los datos económicos que se presentan en este informe llevan incluido el IVA.

---

<sup>2</sup> Se excluyen de esta cantidad los gastos del personal adscrito a este área, así como el gasto realizado por el Departamento de Infraestructuras Viarias.

<sup>3</sup> Los programas aquí seleccionados siguen la numeración empleada en la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa a fin de facilitar su identificación y comparación con los informes elaborados en años anteriores. Este hecho provoca que en algunos casos se produzcan saltos en esta numeración al no haberse ejecutado simultáneamente el conjunto de la programación prevista para los ocho años de vigencia de la Estrategia.



**1ª ÁREA: Infraestructuras y servicios**

**2.1. Infraestructuras y servicios**

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

<b>Programas</b>	<b>Acciones realizadas</b>	<b>Presupuesto ejecutado</b>	<b>Información complementaria</b>
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.	47.006,24 €	Se han subvencionado actuaciones promovidas por los ayuntamientos de Arama, Eskoriatza Itsasondo y Mutiloa.

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

<b>Programas</b>	<b>Acciones realizadas</b>	<b>Presupuesto ejecutado</b>	<b>Información complementaria</b>
2.1 Programa de creación de infraestructuras y servicios forales	Inversión en nuevos tramos de la red básica de vías ciclistas forales:  1. Construcción del tramo Jaitzubia – Amute (Hondarribia) <sup>4</sup> .	375.355,75 €	Las obras para la ejecución del tramo Jaitzubia – Amute se iniciaron en agosto de 2018 y finalizaron en marzo de 2019.

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



	<p>2. Construcción del tramo Azitain – Maltzaga (Eibar)<sup>5</sup>.</p> <p>3. Bidegorri Azpeitia – Urrestilla.</p> <p>4. Bidegorri Polígono Akarregi (Hernani).</p> <p>5. Bidegorri Iraeta (Zestoa) – Narrondo (Zumaia).</p> <p>6. Asistencias técnicas relacionadas con la red básica de vías ciclistas forales.</p>	<p>2.232.431,58 €</p> <p>309.301,85 €</p> <p>18.046,21 €</p> <p>17.847,50 €</p> <p>57.803,98 €</p>	<p>Las obras para la ejecución del tramo Azitain – Maltzaga se iniciaron en 2019, y se van a realizar en dos fases. La primera fase finalizará en 2020.</p> <p>Cantidad correspondiente a la redacción del proyecto de construcción.</p>
<p>2.2 Programa de conservación de la red foral</p>	<p>1. Realización de labores de conservación de la red foral de vías ciclistas, incluidas en los contratos integrales de conservación de carreteras.</p> <p>2. Realización de labores de conservación de la red foral de vías ciclistas, por parte del Departamento de</p>	<p>206.618,40 €</p>	<p>No ha sido posible recabar información procedente del Departamento de Infraestructuras Viarias, sobre el gasto realizado en este capítulo.</p>

<sup>5</sup> Esta actuación está cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional en el marco del Programa Operativo FEDER del País Vasco 2014-2020.



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

EB/iri

Int. \_\_-B/2020

	<p>Movilidad y Ordenación del Territorio.</p> <p>3. Consumo eléctrico y cánones de utilización de bienes de dominio público.</p>	89.771,46 €	
<p>2.3 Programa de reforma y mejora de infraestructuras forales</p>	<p>1. Seguimiento de la red foral de vías ciclistas: mantenimiento de contadores, SMS, reposición de baterías.</p> <p>2. Compra e instalación de estaciones de autorreparación de bicicletas.</p>	<p>28.214,18 €</p> <p>7.713,75 €</p>	





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

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

<b>Programas</b>	<b>Acciones realizadas</b>	<b>Presupuesto ejecutado</b>	<b>Información complementaria</b>
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.	1.000,00 €	La DFG mantiene el seguimiento de la evolución de la materialización del proyecto EuroVelo en el Estado español, y está adherida desde 2017 al Centro Nacional de Coordinación de EuroVelo.
5.2 Programa de estímulo de los productos turísticos que incorporen a la bicicleta	Estrategia para la revitalización de las Vías Verdes de Gipuzkoa:  1. Jornada de trabajo sobre el modelo de gestión de la vía verde de Plazaola-Leitzaran.  2. Triatlón de la Movilidad Sostenible.	4.554,80 €  6.795,52 €	Celebrada en Andoain el 22 de noviembre, en colaboración con el Centro de Visitantes de Leitzaran.  Campaña de sensibilización dirigida a jóvenes que cursan estudios de ESO, que pretende educar en sostenibilidad, impulsando actitudes de respeto hacia el medio ambiente (en colaboración con el Centro de Visitantes de Leitzaran).



EB/iri

Int. \_\_-B/2020

5.3 Programa de acceso en bicicleta a ámbitos y espacios naturales.	Análisis de las potencialidades y limitaciones de nuestras vías verdes.	17.968,50 €	Elaboración de un estudio sobre movilidad y desarrollo turístico en torno a la Vía Verde del Plazaola-Leitzaran.
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.	4.538,71 €	Edición y distribución de folletos divulgativos sobre la vía verde del Urola.

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

Programas	Acciones realizadas	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
9.1 Programa de extensión de las habilidades en la circulación ciclista de los adultos	Impartir cursillos para capacitar a personas adultas a andar en bicicleta.	6.082,26 €	Se han organizado cursillos en colaboración con los ayuntamientos de Arrasate, Errenteria y Pa-saia.
9.3 Programa de promoción de la bicicleta	Desarrollo de iniciativas en el amplio campo de la promoción:		



	1. Edición y distribución de la revista "Bizikletaz".	10.330,68 €	Durante 2019 se han publicado 3 números de esta revista, con una tirada de 12.000 ejemplares cada una.
	2. Apoyo a la Semana de la Movilidad de Tolosaldea.	7.861,26 €	Se ha colaborado con la Agencia de Desarrollo Comarcal « <i>Tolosaldea Garatzen</i> » en la realización de distintas actividades de sensibilización dirigidas al público infantil en el marco de la Semana Europea de la Movilidad 2019.
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.	16.875,39 €	Se han subvencionado a la Asociación de Comercio, Hostelería y Servicios de Irun " <i>Mugan</i> ", y a la Asociación de ciclistas urbanos/as, Kalapie.  Asimismo, se ha subvencionado la campaña "Hoy me toca a mí / Gaur nire txanda da", organizada por las asociaciones Bizikume y Kalapie.



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:  Construcción de la vía ciclista-peatonal Jaitzubia – Amute.		Ver programa 2.1
	Participación en la Red de Ciudades por la Bicicleta, y en la Red “ <i>Cities and Regions for Cyclists</i> ”.	8.100,00 €	

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

Programas	Acciones realizadas	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
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.		El Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa no ha celebrado ninguna sesión a lo largo de 2019.
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.	11.737,00 €	



## Gipuzkoako Foru Aldundia

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

EB/iri

Int. \_\_-B/2020

Prosecución de las labores de seguimiento de los tráficos ciclistas y peatonales de la red foral de vías ciclistas:  Informe de explotación de datos de la red de contadores automáticos de tráficos ciclistas y peatonales de la red foral de vías ciclistas.	Sin coste económico.	
Dirección y financiación de Zikloteka, Centro de Documentación de la Bicicleta de Gipuzkoa.	8.000,00 €	Se ha elaborado una memoria anual que recoge y evalúa toda la actividad desplegada por este Centro, cogestionado por la Diputación Foral de Gipuzkoa y Fundación Crisitna Enea.
Elaboración de un mapa de vías ciclistas de Gipuzkoa	16.497,84 €	Se ha actualizado el mapa editado en 2015, y se han imprimido y distribuido 11.000 ejemplares del mismo.



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

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

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

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

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



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

<b>Objetivo nº1</b> <i>Incrementar el peso de la bicicleta en la distribución de desplazamientos de Gipuzkoa hasta el 4-5% frente al 2,4% de 2011, sin perder la cuota de los desplazamientos a pie o en transporte colectivo.</i>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
1.1 Porcentaje de desplazamientos en bicicleta respecto al total.	2,5% de los desplazamientos internos (año 2016) <sup>6</sup>
1.2 Porcentaje de los nuevos desplazamientos en bicicleta que se realizaban anteriormente en cada medio de transporte	Datos no disponibles.
<b>Valoración</b> 😊 <p>Entre 2011 y 2016 el porcentaje de desplazamientos en bicicleta en Gipuzkoa respecto al total de desplazamientos internos se incrementó en 1 décima. De esta forma prosigue muy moderadamente la tendencia ascendente iniciada en 2007, cuando aquéllos suponían el 1,3% del reparto modal. Según estos datos parece evidente que el ritmo de evolución más reciente resultaría insuficiente a efectos de alcanzar el objetivo del 4-5% que la Estrategia de la Bicicleta fija para 2022.</p> <p>En cuanto a la condición exigida de que el aumento ciclista perseguido no sea a costa de reducir los desplazamientos a pie o en transporte colectivo, ésta se cumple en lo referente a los peatones, que durante el periodo 2011 y 2016 pasaron de representar el 45,2% de los desplazamientos al 46,4%, pero no así en el segundo caso, puesto que el transporte público descendió del 10,8% al 9,7%.</p> <p>Es evidente que este modesto incremento que registra la movilidad ciclista en el conjunto del territorio guipuzcoano esconde grandes diferencias por</p>	

<sup>6</sup> Fuente: “Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2016”. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Gobierno Vasco, 2017.



municipios. Tal es el caso de localidades como Zarautz, Tolosa o San Sebastián (en esta última, la movilidad ciclista alcanzaba en 2016 un 4,2% del reparto modal<sup>7</sup>, y entre 2011 y 2016 los desplazamientos ciclistas se incrementaron un 32,6%<sup>8</sup>), en las que se está produciendo una considerable normalización del ciclismo en el modo de vida cotidiano.

El porcentaje de desplazamientos en bicicleta en Gipuzkoa supera ligeramente a la media de la CAPV (2,2%), en donde éstos se han incrementado en un 26% entre 2011 y 2016. En Álava ese porcentaje es del 6,8%, y en Bizkaia del 0,6%.

**Objetivo nº3**

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

Indicadores de seguimiento	Resultados
3.1 Número de usuarios en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.952.976 desplazamientos.</li> <li>• Variación anual: +28,8%</li> <li>• Variación por cuatrienio: +29,6%</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>• 1.516.301 desplazamientos en bicicleta.</li> <li>• 21,8% del total de desplazamientos realizados.</li> <li>• Variación anual: +25,7%</li> <li>• Variación por cuatrienio: +41,7%</li> </ul>

**Valoración 😊**

La evolución del volumen de desplazamientos peatonales y ciclistas de la Red Básica Foral en el último cuatrienio es positiva, con un aumento del 29,6%, es decir más de 1,59 millones de desplazamientos con respecto a 2015, a pesar del descenso sufrido en 2016 y 2017.

En términos comparativos, este volumen de desplazamientos peatonales y ciclistas equivale al 27,5% del total de viajeros transportados por Lurralde-

<sup>7</sup> Ídem.

<sup>8</sup> Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián (2018): “Memoria del Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián 2017”.





bus en 2019.

El factor que explica este elevado incremento es la incorporación durante 2018 de 10 nuevos contadores a los 19 anteriormente en servicio en la red foral de estaciones de aforos peatonales y ciclistas. De este modo, queda bajo control automático la práctica totalidad de los flujos peatonales y ciclistas que se realizan en la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

Los flujos ciclistas en la Red Básica Foral ofrecen una evolución general caracterizada por una mayor estabilidad que la peatonal a lo largo del periodo 2015-2017, oscilando en torno a los 0,8-1,0 millones de desplazamientos anuales, tendencia que ha experimentado un fuerte incremento durante los años 2018 y 2019, cuando se llega a alcanzar los 1,5 millones de viajes, lo que representa un incremento en el cuatrienio del 41,7%. Estos flujos ciclistas constituyen el 21,8% del total de los desplazamientos realizados en la Red Básica Foral.

Por otra parte, a la hora de valorar los datos contabilizados en la Red Básica Foral hay que tener presente que las intensidades del tráfico ciclista que se observan no son ajenas a la evolución del resto de las variables que configuran la movilidad, ni a las condiciones de ciclabilidad (existencia de redes viarias calmadas y/o de mallados básicos de vías ciclistas, dotación suficiente de aparcamiento para bicicletas, adecuada intermodalidad bicicleta-transporte público, etc.), y volúmenes de desplazamientos motorizados que se dan en los municipios que conecta.



### 3.2. Indicadores vinculados a los objetivos infraestructurales

<b>Objetivo nº4</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>																																		
4.1 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%) (datos de 2015).																																		
4.2 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>28,6</td> <td>70,5%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku</td> <td>17,5</td> <td>59,0%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 3: Donostia – Beasain</td> <td>25,1</td> <td>72,9%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 4: Valle del Deba</td> <td>10,4</td> <td>53,0%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 5: Valle del Urola</td> <td>7,5</td> <td>76,3%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 6: Bergara – Beasain</td> <td>2,4</td> <td>75,1%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa</td> <td>4,4</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 8: Valle del Leizaran</td> <td>2,9</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 9: Valle del Ego</td> <td>0,0</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td><b>98,8</b></td> <td><b>65,8%</b></td> </tr> </tbody> </table>		ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	28,6	70,5%	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	17,5	59,0%	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	25,1	72,9%	Itinerario nº 4: Valle del Deba	10,4	53,0%	Itinerario nº 5: Valle del Urola	7,5	76,3%	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,4	75,1%	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	4,4	100,0%	Itinerario nº 8: Valle del Leizaran	2,9	100,0%	Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,0	0,0%	<b>Total</b>	<b>98,8</b>	<b>65,8%</b>
ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución																																		
Itinerario nº 1: Donostia – Irun	28,6	70,5%																																		
Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	17,5	59,0%																																		
Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	25,1	72,9%																																		
Itinerario nº 4: Valle del Deba	10,4	53,0%																																		
Itinerario nº 5: Valle del Urola	7,5	76,3%																																		
Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,4	75,1%																																		
Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	4,4	100,0%																																		
Itinerario nº 8: Valle del Leizaran	2,9	100,0%																																		
Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,0	0,0%																																		
<b>Total</b>	<b>98,8</b>	<b>65,8%</b>																																		
<b>Valoración</b> 😊 <p>Este objetivo perseguido por la Estrategia de la Bicicleta está ya cumplido, puesto que el 60% de los municipios incorporan infraestructuras urbanas para bicicletas (superando, pues, en 10 puntos porcentuales el objetivo marcado); y por otra parte, el nivel de ejecución de las redes básicas locales respecto a lo previsto por el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas alcanza ya el 65,8% (lo que supone un aumento de 1,3 puntos porcentuales en relación a los datos de 2018).</p>																																				



<b>Objetivo nº5</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>	
5.1 Longitud de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica, total y desglosada por itinerarios.	<b>ITINERARIO</b> <span style="float: right;"><b>Longitud (km)</b></span>	
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	31,5
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	23,5
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	59,6
	Itinerario nº 4: Valle del Deba	36,3
	Itinerario nº 5: Valle del Urola	36,1
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	6,2
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	10,5
	Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran	22,3
	Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,0
	<b>Total</b>	<b>226,1</b>
5.2 Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Foral, total y desglosada por itinerarios.	<b>ITINERARIO</b> <span style="float: right;"><b>Longitud (km)</b> <b>% de ejecución</b></span>	
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	2,9 <span style="float: right;">21,0%</span>
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	6,1 <span style="float: right;">11,1%</span>
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	34,5 <span style="float: right;">51,3%</span>
	Itinerario nº 4: Valle del Deba	26,0 <span style="float: right;">42,0%</span>
	Itinerario nº 5: Valle del Urola	28,6 <span style="float: right;">73,8%</span>
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	3,7 <span style="float: right;">14,1%</span>
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	6,2 <span style="float: right;">100,0%</span>
	Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran	19,4 <span style="float: right;">100,0%</span>
	Itinerario nº 9: Valle del Ego	0,0 <span style="float: right;">0,0%</span>
	<b>Total</b>	<b>127,3 <span style="float: right;">44,0%</span></b>



5.3 Desviación de la longitud de la Red Básica Foral existente en relación con la Red planificada para cada uno de los cuatrienios.	-20,5% (respecto al cuatrienio finalizado en 2017)
<p><b>Valoración</b> 😞</p> <p>Los 226,1 km con los que cuenta actualmente la <b>Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa</b> suponen un nivel de ejecución del 51,4% respecto a la longitud total prevista en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (440 km) al finalizar sus dos cuatrienios de programación. Esta cifra supone un incremento de 4,5 km respecto a 2018, es decir 1 punto porcentual respecto de la longitud total de la red planificada.</p> <p>Este PTS preveía que la <b>Red Básica Foral</b> existente tuviera al fin del primer cuatrienio (2017) una longitud de 160,2 km. Sin embargo, dos años después de finalizar ese periodo la longitud alcanzada era de 127,3 km, un 79,5% 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, que ya estaban en servicio antes de la aprobación del PTS), y casi al 74% en el Urola. En sentido opuesto, en tres de los 9 itinerarios, su nivel de ejecución es inferior al 15%.</p>	



<b>Objetivo nº6</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>
6.1 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> <span style="float: right;"><b>Longitud (km)</b></span>
	Itinerario nº 1: Donostia – Irun <span style="float: right;">2,9</span>
	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku <span style="float: right;">6,1</span>
	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain <span style="float: right;">34,5</span>
	Itinerario nº 4: Valle del Deba <span style="float: right;">26,0</span>
	Itinerario nº 5: Valle del Urola <span style="float: right;">28,6</span>
	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain <span style="float: right;">3,7</span>
	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa <span style="float: right;">6,2</span>
	Itinerario nº 8: Valle del Leitzarain <span style="float: right;">19,4</span>
	Itinerario nº 9: Valle del Ego <span style="float: right;">0,0<sup>9</sup></span>
<b>Total</b> <span style="float: right;"><b>127,3</b></span>	
<b>Valoración</b> 😊	
La totalidad de los 127,3 km actualmente en servicio de la Red Básica Foral son objeto de conservación y seguimiento por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa.	
El Departamento de Infraestructuras Viarias es el principal responsable de la realización de estas labores, excepción hecha de los 19,4 km correspondientes al Itinerario nº 8, Valle del Leitzarain <sup>10</sup> , cuya gestión y conservación compete al Departamento de Promoción Económica, Turismo y Medio Rural.	

<sup>9</sup> En la actualidad en ese itinerario no hay ningún tramo en servicio.

<sup>10</sup> Se trata de una antigua plataforma ferroviaria que, además de su uso peatonal y ciclista, es utilizada por vehículos motorizados pesados vinculados a la explotación forestal existente.



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

<b>Objetivo nº8</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>
8.1 Existencia de dichas redes (Sí / No).	No
<b>Valoración</b> 😞  El Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio no programó en 2019, ni en años anteriores, acciones relacionadas con este objetivo. Tampoco se tiene constancia de que hayan surgido iniciativas similares desde otras instancias públicas o privadas.	

### 3.4. Indicadores vinculados con los objetivos políticos

<b>Objetivo nº11</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>
11.1 Sí / No (La determinación de este indicador debe	No.



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

### Valoración

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

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

En enero de 2016 la DFG propuso al CBG crear un grupo de trabajo con los ayuntamientos, agencias comarcales, y demás agentes interesados, que tendría por meta acordar una serie de objetivos comunes en los ámbitos de la educación, la información, la comunicación y el turismo, a fin de:

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

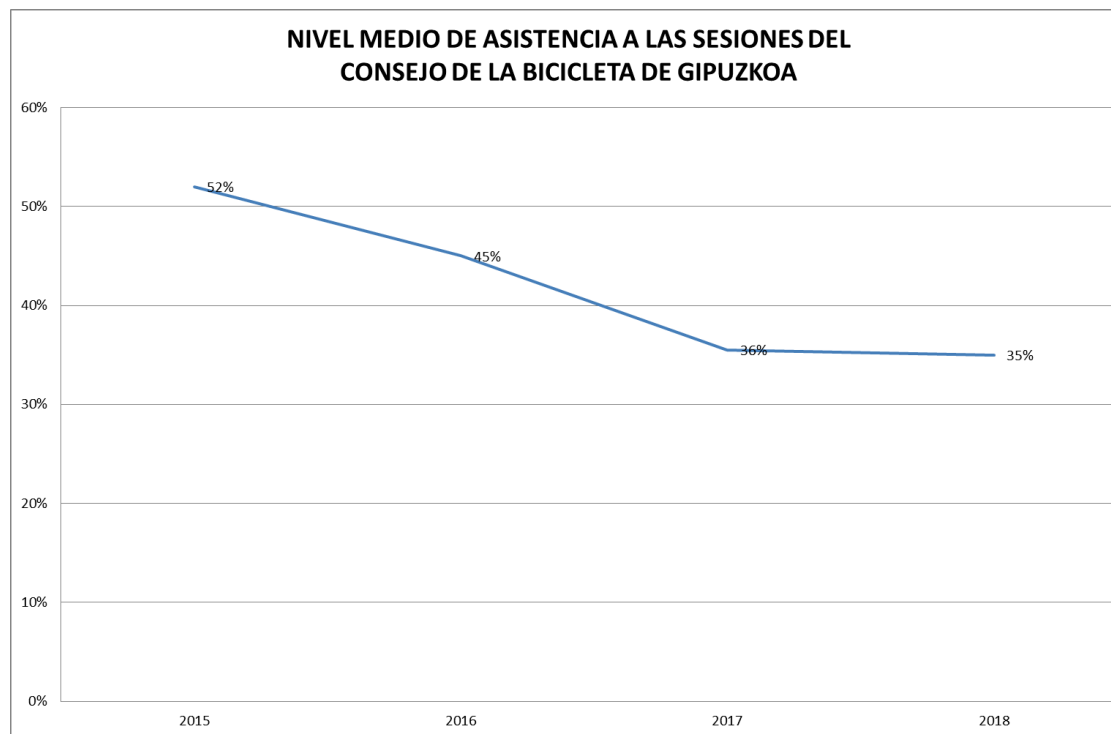
Ese grupo de trabajo no se llegó a constituir.

Por otra parte, la dinámica de sesiones establecidas en el Reglamento del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa (un mínimo de 2 sesiones al año) ha seguido una trayectoria cambiante:

- En 2015 se celebró una sesión durante la legislatura anterior, y la segunda se pospuso a enero de 2016, dado el reciente cambio del gobierno foral.



- En 2016 fueron dos las sesiones ordinarias (al igual que en 2017), a la que hay que añadir la pospuesta en 2015.
- En 2018 tuvo lugar una sesión.
- En 2019 no se celebró ninguna sesión.







<b>Objetivo nº12</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>
12.1 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 2019 el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa ha seguido desarrollando sus labores de seguimiento del uso de la Red Foral de Vías Ciclistas y de la movilidad ciclista.</p> <p>Los objetivos principales del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Analizar cuánto, cuándo, cómo y con qué finalidades se usa la Red Foral por ciclistas y peatones.</li><li>- Investigar los factores que condicionan el uso de la Red.</li><li>- Recoger las opiniones, valoraciones y peticiones de los usuarios de la Red.</li><li>- Obtener información útil dirigida a optimizar la toma de decisiones respecto a la planificación y gestión de la Red.</li></ul> <p>Para ello, el Observatorio cuenta con una red de estaciones de aforo automático de bicicletas y peatones de la Red Foral de Vías Ciclistas (dotada actualmente de 29 contadores), que suministran datos continuos sobre los desplazamientos que en la misma se realizan.</p> <p>La importancia de esta información estriba en que ofrece un conocimiento detallado sobre los flujos que se registran en la Red Foral de Vías Ciclistas, a la par que proporcionan un control sobre su evolución temporal. De esta manera, los datos obtenidos resultan esenciales para analizar los tipos de usuarios de cada vía y la vocación de cada tramo, así como para dimensionar la planificación y conservación de la Red Foral.</p> <p>Además, esta información es imprescindible para conocer, por un lado, el impacto de la puesta en servicio de los nuevos tramos de la Red Foral en el fomento de la movilidad peatonal y ciclista; y por otro, para dar a conocer a la sociedad la elevada rentabilidad social y medioambiental que generan las inversiones efectuadas en infraestructuras viarias ciclistas.</p>	



Por otra parte, estas labores se complementan con una encuestación anual a una muestra de 400 ciclistas y 150 peatones, usuarios de la Red Foral de Vías Ciclistas, a fin de conocer sus perfiles sociológicos, los motivos que generan el desplazamiento, su grado de satisfacción, sugerencias, etc. Como se viene haciendo desde 2009, también en 2019 se ha redactado un informe que recoge y analiza los resultados de esta labor ("*Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa 2019*"), elaborado por la consultora Deitel Direct, S.L.

**Objetivo nº13**

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

**Indicadores de seguimiento**

**Resultados**

13.1 Sí / No

(La determinación de este indicador debe apoyarse en la evaluación de las actividades de los diferentes departamentos y sus direcciones generales).

Sí, parcialmente.

**Valoración** 😞

Durante 2019 han colaborado en la ejecución de las acciones de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, 3 direcciones generales pertenecientes a 2 de los 9 departamentos forales existentes: Infraestructuras Viarias, y Movilidad y Ordenación del Territorio.

Esta cifra es la más baja que se ha registrado desde el lanzamiento de la Estrategia. Entre 2016-2018, se implicaron anualmente, de uno u otro modo, 4 departamentos forales, si bien no siempre han sido los mismos.

Por tanto, la valoración que cabe realizar con respecto a este indicador no es satisfactoria, al haberse implicado sólo 3 de las 19 direcciones generales de esta Diputación que están vinculadas a la Estrategia de la Bicicleta.

Estos resultados condicionan que los valores de la Estrategia se incorporen en el conjunto de las políticas forales, así como la materialización de un número importante de programas (23, el 59% del total) que requieren necesariamente la colaboración interdepartamental propugnada.

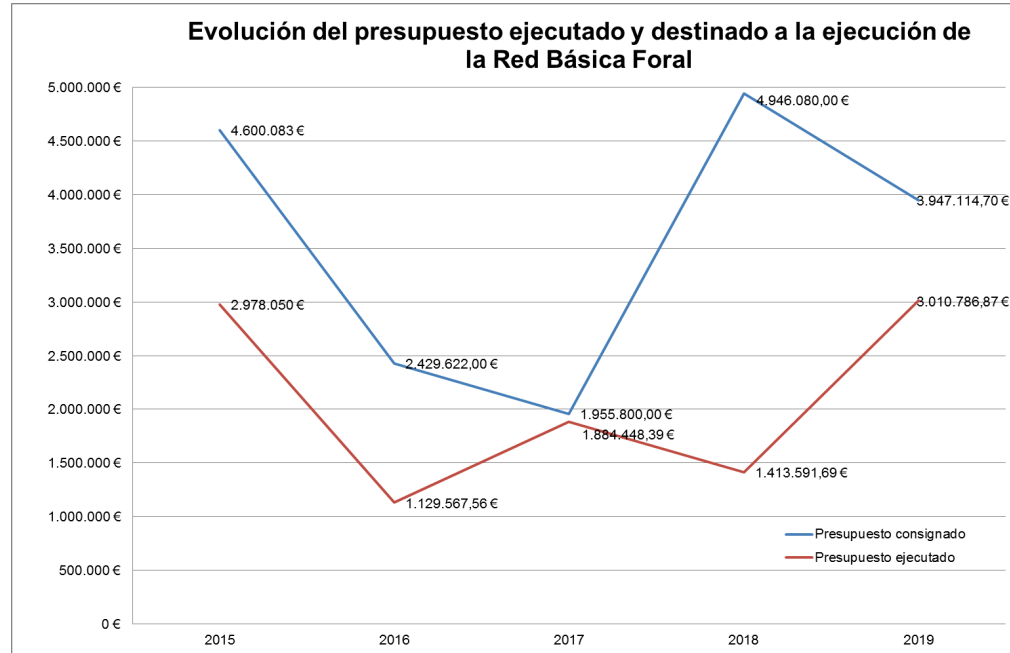


### 3.5. Indicadores vinculados con los objetivos fiscales y presupuestarios

<b>Objetivo nº14</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>
14.1 Presupuesto ejecutado y destinado a la ejecución de la Red Básica Foral <sup>11</sup> . Desviación en relación con presupuesto planificado.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Presupuesto consignado: 3.947.114,70 €</li><li>• Presupuesto ejecutado: 3.010.786,87 €</li><li>• Desviación: - 23,72%</li></ul>
14.2 Presupuesto ejecutado y destinado a la conservación de la Red Básica Foral. Desviación en relación con presupuesto planificado.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Presupuesto consignado: Sin información</li><li>• Presupuesto ejecutado: Sin información</li></ul>
14.3 Porcentaje que representa el presupuesto ejecutado y destinado a la construcción y conservación de la Red Básica Foral (RBF) <sup>12</sup> con respecto al presupuesto total de inversión en infraestructuras de transporte.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Total del presupuesto de inversión: Sin información</li><li>• Porcentaje que representa la RBF: Sin información</li></ul>
<b>Valoración:</b> 😞	
<b>1. Indicador 14.1:</b>  El presupuesto total consignado para la construcción de la Red Básica Foral ascendió a 3,9 millones de €, habiéndose ejecutado 3,0 millones de €. Esto significa que se ha logrado un nivel de ejecución del 76,3%, cifra que mejora considerablemente el nivel de ejecución medio (53,2%) que se registró durante el primer cuatrienio de la Estrategia (2015-2018).	

<sup>11</sup> Incluidas la redacción de los proyectos constructivos y las expropiaciones.

<sup>12</sup> Incluidas la redacción de los proyectos constructivos y las expropiaciones.



De la comparación del **presupuesto consignado** para 2019 con los correspondientes a los años anteriores se constata un descenso de 1 millón de euros en relación con el año 2018, si bien supera en más de un 60% el de 2016 y casi duplica al de 2017.

Sin embargo, si atendemos al **presupuesto ejecutado**, éste ha sido el mayor del periodo 2015-2019, revirtiendo así la tendencia globalmente descendente registrada durante el mismo, de manera que se ha duplicado el presupuesto de 2018,

- Respecto a los **indicadores 14.2 y 14.3** no ha sido posible recabar esta información por parte del Departamento de Infraestructuras Viarias.

En cualquier caso, hay que advertir en relación al primero de ellos, que el gasto que realiza ese Departamento en concepto de labores de conservación ordinaria de la Red Básica Foral no cuenta con una partida presupuestaria específica, sino que está subsumido en los contratos integrales de conservación de carreteras forales, sin que en ellos se desagregue su cuantía exacta.



No obstante, a partir de las cifras proporcionadas a este respecto por el Departamento de Infraestructuras Viarias correspondientes a los años 2015, 2016 y 2017, podemos estimar en 1.028.166,67 euros el gasto anual medio.

Esta carencia de datos impide efectuar una cuantificación exacta del cumplimiento del objetivo de dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte a la movilidad peatonal y ciclista. Sin embargo, cabe suponer que este objetivo no se ha cumplido en 2019, si tomamos como referencia el ejercicio presupuestario de 2016, cuando con un volumen de inversión de 1.129.567,56 euros destinados a la construcción de la Red Básica Foral, esta cantidad sólo representaba el 4,96% del presupuesto total de inversión en infraestructuras de transporte.

**Objetivo nº15**

*Establecer incentivos fiscales a la movilidad activa.*

<b>Indicadores de seguimiento</b>	<b>Resultados</b>
15.1 Existencia de dichos incentivos (SI/NO) y estimación de su cuantía en caso afirmativo.  (Se requiere en este caso una descripción de los incentivos así como su contexto recaudatorio).	No

**Valoración** 😞

No se ha llevado a cabo ninguna actuación relacionada con este objetivo.



### 3.6. Indicadores vinculados con los objetivos regulatorios

<b>Objetivo nº16</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>
16.1 Sí / No  (Cada nuevo plan urbanístico o territorial aprobado por el órgano correspondiente deberá incorporar determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista).	A lo largo de 2019 no se aprobó en Gipuzkoa ningún Plan General de Ordenación Urbana.
<b>Valoración</b>  No cabe valorar este indicador al no haberse aprobado durante 2019 ningún nuevo Plan General de Ordenación Urbana.	

<b>Objetivo nº17</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>
17.1 Sí / No	Sí



17.2	Número de planes urbanísticos municipales que incorporan en su planeamiento urbanístico determinaciones relacionadas con la bicicleta.	0 <sup>13</sup>
17.3	Porcentaje que suponen los planes urbanísticos municipales que incorporan determinaciones relacionadas con la bicicleta, respecto del total de planes urbanísticos municipales.	74%
<b>Valoración</b> 😊 <p>La encuestación municipal realizada en 2014 con motivo de la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa muestra que el 38,6% de los 88 municipios<sup>14</sup> de este Territorio incorporaban en su planeamiento urbanístico infraestructuras ciclistas de ámbito urbano, ascendiendo esa cifra al 45,5% cuando se trataba de vías ciclistas interurbanas.</p> <p>Este porcentaje es todavía mayor en el caso de los ayuntamientos que han actualizado su planeamiento municipal posteriormente a la aprobación del PTS de Vías Ciclistas en junio de 2013. En efecto, de los 19 Planes Generales de Ordenación Urbana en Gipuzkoa aprobados en Gipuzkoa desde junio de 2013 hasta diciembre de 2018, 14 (74%) incorporan determinaciones relacionadas con la bicicleta.</p>		

<sup>13</sup> A lo largo de 2019 no se aprobó en Gipuzkoa ningún Plan General de Ordenación Urbana.

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



<b>Objetivo nº18</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>
18.1 Sí / No	Sí, parcialmente.
18.2 Número de municipios guipuzcoanos que incorporan en sus ordenanzas de movilidad la perspectiva de las necesidades de la bicicleta.	Se desconoce.
<b>Valoración</b> 😊 <p>Se estima en 7 el número de municipios guipuzcoanos que disponen en la actualidad de ordenanzas municipales de movilidad o tráfico, si bien se desconoce en cada caso el grado en que incorporan la movilidad ciclista en sus regulaciones.</p> <p>A fin de avanzar en la consecución de este objetivo, la DFG encargó en 2015 a la consultora Mirua 21 la redacción del documento “<i>Propuesta de contenidos para las ordenanzas municipales relativas al tráfico ciclista-peatonal en Gipuzkoa</i>”. De este modo se pretendía orientar a los municipios a fin de lograr una mayor integración de la movilidad ciclista y peatonal en sus regulaciones relativas al tráfico, espacio público y movilidad.</p> <p>Este documento fue objeto de debate técnico en el marco de la “<i>Jornada de trabajo sobre Ordenanzas Municipales de movilidad peatonal y ciclista</i>”, celebrada el 19 de octubre de 2016, y junto con distintas aportaciones recabadas, constituyó la base para la elaboración de la guía “<i>Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales</i>”<sup>15</sup>, redactada por Esther Anaya, consultora e investigadora de movilidad ciclista, y publicada en 2018.</p>	

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





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

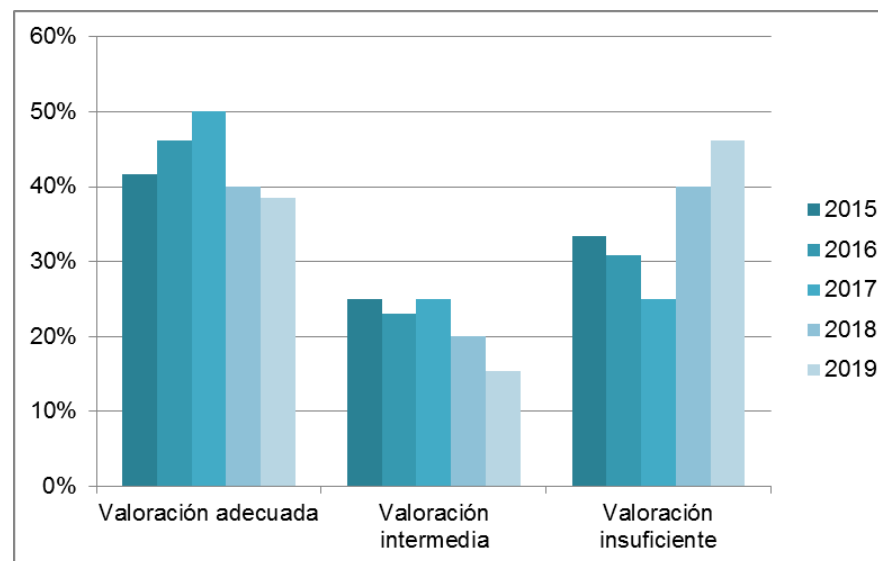
<b>Cuadro resumen de indicadores</b>			
1. Indicadores de movilidad	☹️	-	😊
2. Indicadores de infraestructuras	😊	☹️	😊
3. Indicadores de servicios	-	☹️	-
4. Indicadores de planificación y gestión de la movilidad	-	-	-
5. Indicadores de objetivos políticos	☹️	😊	☹️
6. Indicadores de fiscalidad y presupuestarios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

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

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



- Indicadores con valoración adecuada: 5 (38%)
- Indicadores con valoración intermedia: 2 (15%)
- Indicadores con valoración insuficiente: 6 (46%)



Por consiguiente, cabe concluir que de los 13 indicadores de esta Estrategia que ha sido posible evaluar (el 72% del total), 6 de ellos (46%) obtienen una valoración insuficiente en 2019 al no alcanzar las metas fijadas; mientras que 5 de ellos (38%) reciben una valoración adecuada, y 2 (15%) una valoración intermedia.

Si se comparan estos datos con los obtenidos en años anteriores, se constata que se mantiene en 6 el número de indicadores que son valorados insuficientemente, si bien ha aumentado su peso porcentual al haber un indicador menos con valoración adecuada (*Disponer de una normativa urbanística y territorial que incorpore a la bicicleta en sus determinaciones*); asimismo, se registra un indicador menos con valoración intermedia.

Es preciso mencionar, igualmente, los resultados insuficientes que obtienen los indicadores referentes a infraestructuras, fiscalidad y presupuestos, que ponen de relieve la necesidad ya apuntada anteriormente de incrementar el esfuerzo inversor, a fin de avanzar hacia el objetivo fijado por la Estrategia de la Bicicleta de poner en servicio para el año 2022 el 80% (231 km) de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, porcentaje que en 2019 tan sólo llegaba al 44% (127,3 km).



#### 4. BALANCE

1. Desde una perspectiva global comprobamos que a lo largo de 2019 se han acometido parcial o totalmente 23 actuaciones que caben enmarcar en la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa. Esta cifra supone mantener el mismo nivel obtenido en 2018, un aumento de 1 actuación con respecto 2017, y una reducción de 7 y de 2 en relación a 2016 (30) y 2015 (25), respectivamente.
2. El presupuesto foral vinculado a acciones de la Estrategia de la Bicicleta ejecutado durante 2019 ascendió a un total de 3,52 millones de euros, lo que supone duplicar prácticamente el esfuerzo económico realizado el año anterior, y un incremento del 6,8% con respecto al presupuesto medio anual del primer cuatrienio de programación de la Estrategia.

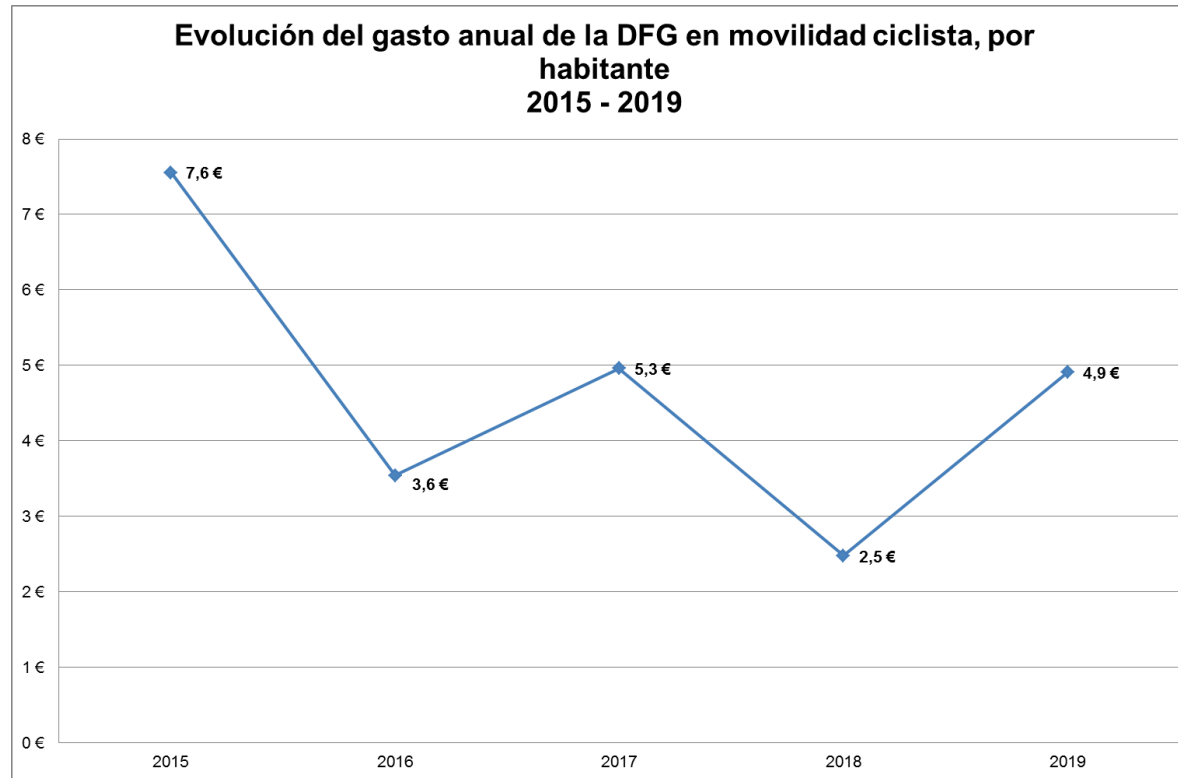
	Presupuesto ejecutado									
	2015		2016		2017		2018		2019	
	Cuantía	%	Cuantía	%	Cuantía	%	Cuantía	%	Cuantía	%
<b>Infraestructuras y servicios</b>	5.257.068 €	97,5%	2.415.871 €	96,0%	3.401.392 €	96,2%	1.631.543 €	92,3%	3.390.111 €	97,5%
<b>Promoción, gestión y regulación</b>	132.556 €	2,5%	101.556 €	4,0%	133.193 €	3,8%	136.496 €	7,7%	130.377 €	2,5%
<b>Total</b>	<b>5.389.624 €</b>	<b>100%</b>	<b>2.517.427 €</b>	<b>100%</b>	<b>3.534.585 €</b>	<b>100%</b>	<b>1.768.039 €</b>	<b>100%</b>	<b>3.520.488 €</b>	<b>100%</b>



El presupuesto ejecutado en 2019 equivale a un gasto anual de la Diputación Foral de Gipuzkoa de 4,9 € por habitante<sup>17</sup>, cifra sensiblemente alejada del ratio de 10-12 € por habitante al año que la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa propone destinar a este ámbito<sup>18</sup>, considerando que por debajo de estas magnitudes resulta poco probable conseguir aumentos significativos en el uso de la bicicleta.

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

<sup>18</sup> Recordemos que esta propuesta se basaba en distintas referencias internacionales, como la de Francia, que estimaba unas necesidades de inversión en torno a 10 euros por habitante y año (Atout France: “Spécial économie du vélo”. París, 2009); cifra mínima que también recomienda la ECF, European Cyclists’ Federation (Press release:



“More cycling to avoid air pollution”. Bruselas, 2018), y algo inferior a los 12,5 euros (10 libras esterlinas) por habitante, cantidad estimada como la mínima necesaria por el 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.



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

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

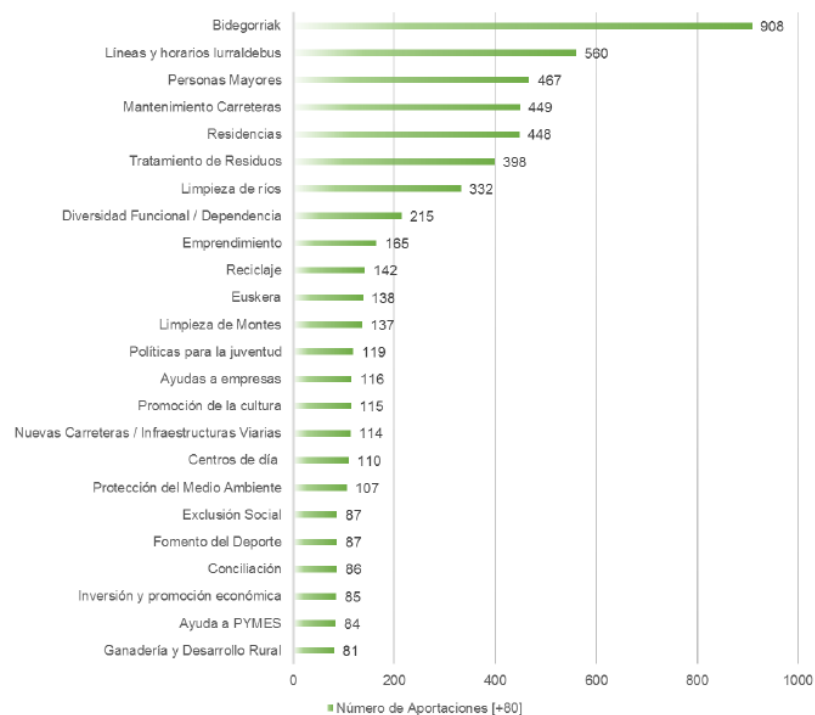
---

<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.

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



### TEMÁTICAS MÁS PRIORIZADAS

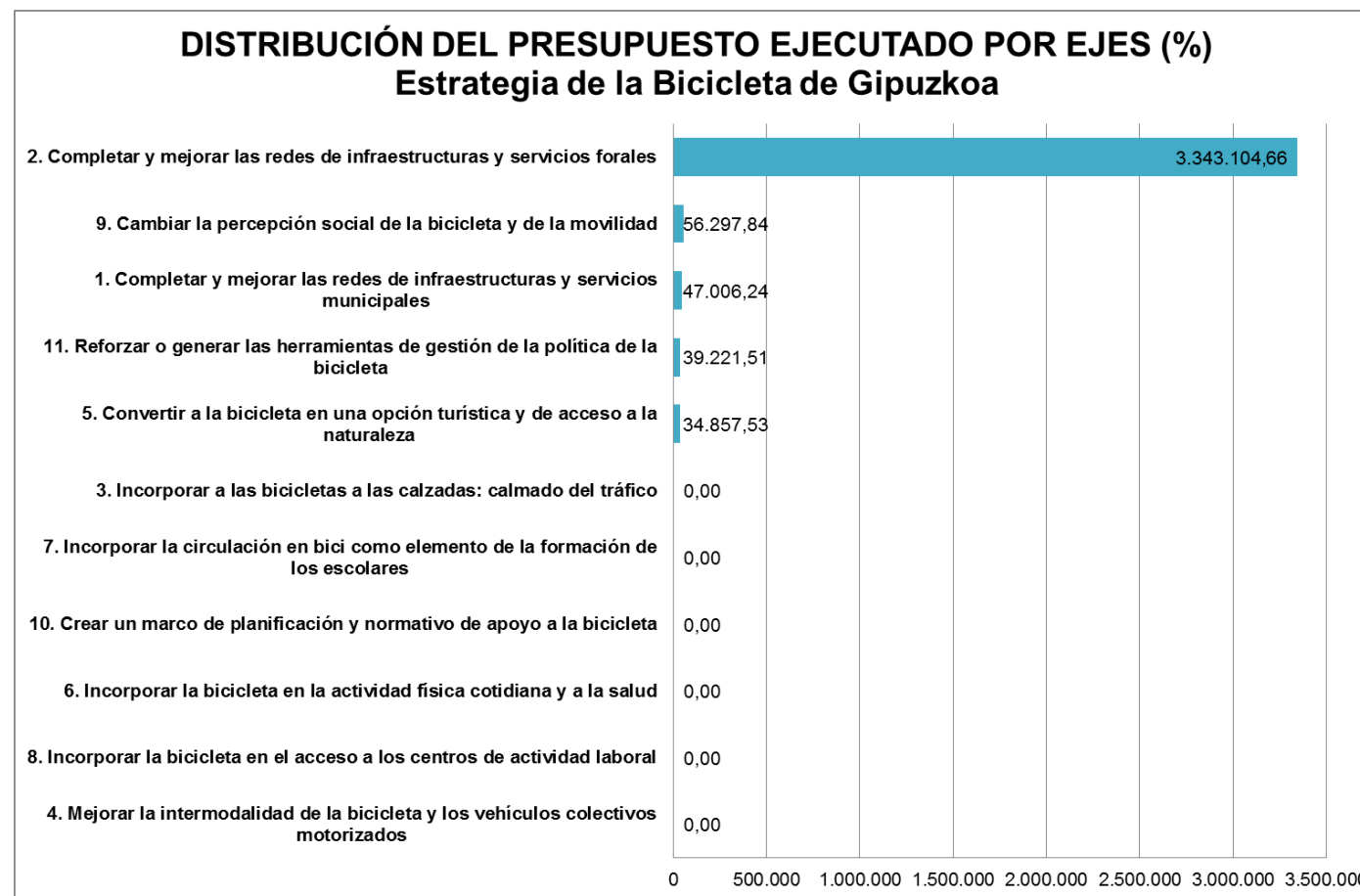


AURREKONTU IREKIAK 2019 | E M A I T Z A K

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



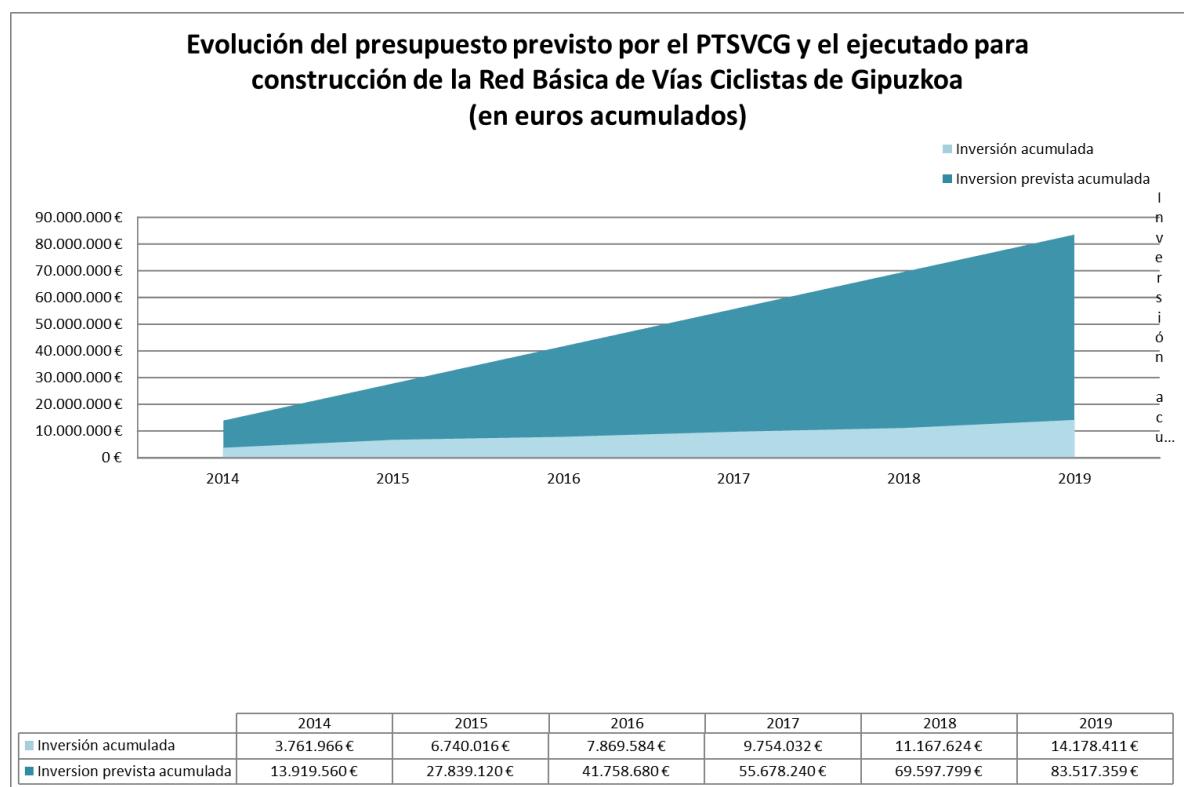
3. Como se puede apreciar en el gráfico adjunto, una vez más el grueso del esfuerzo presupuestario foral destinado a la implementación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa (95%) se ha concentrado en el eje nº2 “Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales”.







A pesar del incremento en el presupuesto ejecutado en 2019 para el desarrollo de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas con respecto al año anterior, (3,01 millones frente a 1,41 millones de euros), este nivel de inversión es significativamente inferior a los 13,92 millones anualmente programados<sup>21</sup> por el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, lo que contribuye a seguir alimentando el desfase acumulado en la programación del PTSVCG, que en 2019 ascendía a 69,34 millones.



<sup>21</sup> La cantidad del coste de ejecución de la Red Básica Foral, previsto por el PTSVCG para el primer cuatrienio de programación, era de 52.729.019 euros, según precios de año base 2011. Actualizando dicha cantidad en función de la variación anual del Índice de Precios al Consumo de la CAPV entre 2012 y 2017 (tasa de variación sobre diciembre del año anterior), el cumplimiento de la programación prevista por el PTSVCG exigiría una inversión media anual de 13,92 millones de euros.



Como consecuencia de este nivel de inversión, la longitud de la Red Básica Foral existente era en 2019 de 127,3 km, cuando el PTS preveía que tuviera al fin de su primer cuatrienio (2017) una longitud de 160,2 km.

Este déficit contrasta aún más con el objetivo establecido por la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, dirigido a conseguir que en el año 2022 esté en servicio el 80% de la Red Básica Foral (231 km). Su cumplimiento exigiría imprimir un fuerte cambio en la actual tendencia inversora a fin de acometer en dicho plazo los 103,7 km de vías ciclistas restantes, lo que exigiría sostener un ritmo de crecimiento interanual medio de 34,6 km/año.

4. Es preciso subrayar que no se ha producido ningún gasto o inversión en seis de los once ejes estratégicos<sup>22</sup>. Por otra parte, el esfuerzo económico se ha reducido en 3 de los 5 ejes que han generado algún gasto, concentrándose el 95% en el Eje nº2. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales.

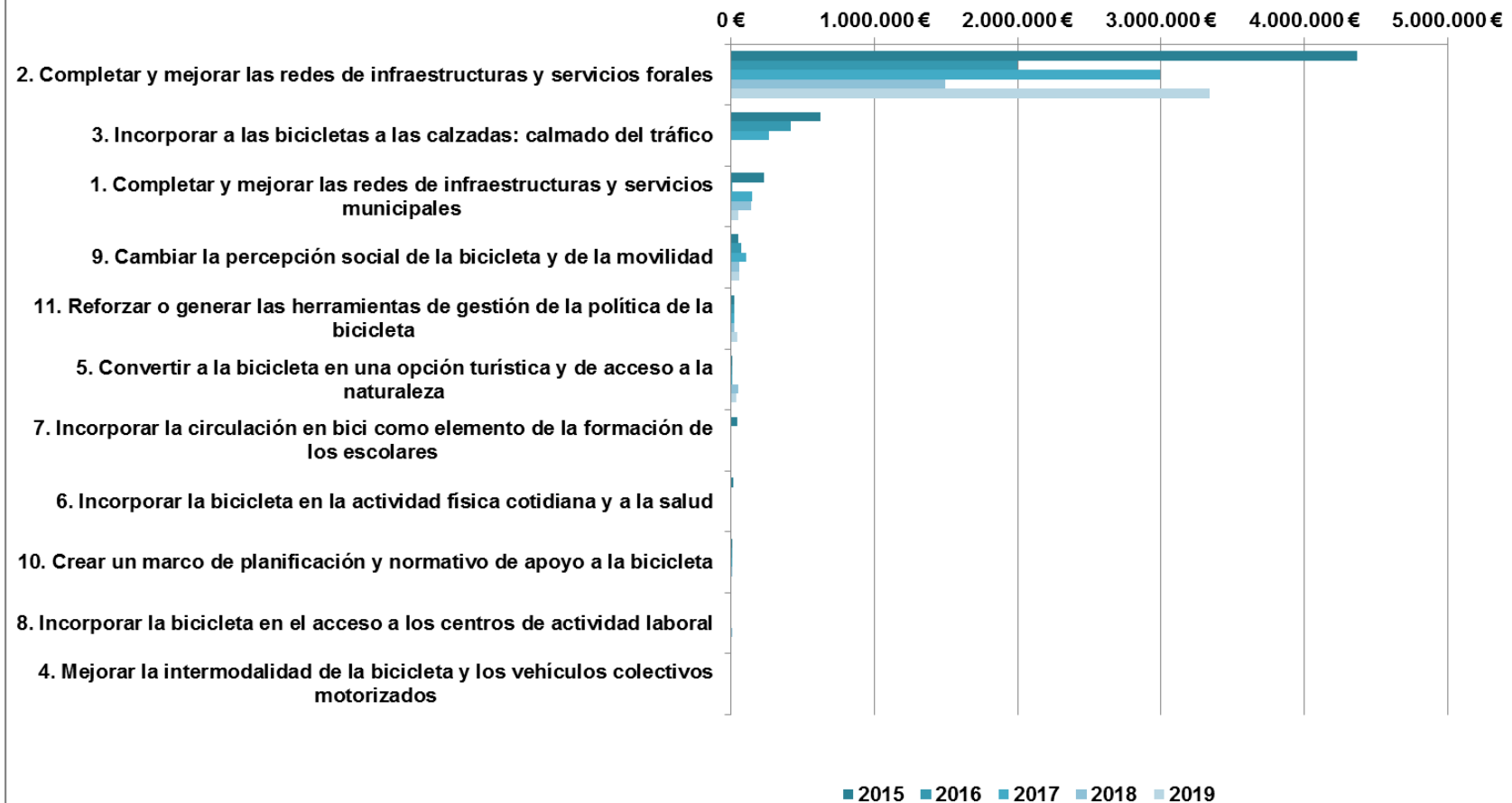
Esta situación de escaso despliegue de los ejes estratégicos, sumada al hecho de no haber logrado la implicación de la mayor parte de las 19 Direcciones Generales forales vinculadas a los programas de la Estrategia, suponen un serio hándicap para la consecución de los objetivos perseguidos por la Estrategia.

---

<sup>22</sup> Eje nº3. Incorporar a las bicicletas a las calzadas: calmado del tráfico; Eje nº4. Mejorar la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados; Eje nº6. Incorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y a la salud; Eje nº7. Incorporar la circulación en bici como elemento de la formación de los escolares; Eje nº8. Incorporar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral; y Eje nº10. Crear un marco de planificación y normativo de apoyo a la bicicleta.



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





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

En términos proporcionales se observa que el peso del ámbito de promoción, gestión y regulación, que había ido aumentando en los últimos dos años, se ha reducido a la mitad en 2019, al tiempo que ha disminuido en números absolutos respecto al año anterior.

	Presupuesto ejecutado				
	2015	2016	2017	2018	2019
Infraestructuras y servicios	97,5%	95,8%	87,7%	92,3%	96,3%
Promoción, gestión y regulación	2,5%	4,2%	12,3%	7,7%	3,7%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

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

En este sentido, estos resultados están alejados del objetivo de la Estrategia de lograr que, al final de su primer cuatrienio de vigencia, las infraestructuras hubieran representado el 90% del presupuesto y las partidas destinadas a la promoción el 10%. Queda, por consiguiente, una gran labor a realizar para que al finalizar el segundo cuatrienio en 2022, se alcance un reparto cercano al 80% / 20%.

Este desequilibrio actual perjudica al despliegue e impacto de 8 de los 11 ejes estratégicos, así como al cumplimiento de 10 de los 18 objetivos que establece la Estrategia (los políticos, fiscales y presupuestarios, regulatorios, y los vinculados a la



planificación y gestión de la movilidad), que se encuadran en el área relacionada con la promoción, la gestión y la regulación ciclista, y que cuentan con una limitada dotación económica.

6. Ni la evolución ligeramente positiva que registró el total de desplazamientos ciclistas en Gipuzkoa entre 2011 y 2016 (del 2,4% al 2,5% del reparto modal), ni el incremento medio interanual (1,9%) de los viajes interurbanos en bicicleta en la Red Básica Foral durante el periodo 2013-2018, parecen que resulten suficientes para alcanzar el objetivo de la Estrategia de la Bicicleta fijado para 2022 de que éstos representen el 4-5% del reparto modal.

Evidentemente la cuota de penetración de la movilidad ciclista en Gipuzkoa no depende exclusivamente de la política foral en este ámbito, dado que no es ajena a la evolución del resto de las variables que configuran la movilidad, ni a las condiciones de ciclabilidad (existencia de redes viarias calmadas y/o de mallados básico de vías ciclistas, dotación suficiente de aparcamiento para bicicletas, adecuada intermodalidad bicicleta-transporte público, etc.), y volúmenes de desplazamientos motorizados que se dan en cada municipio.

Asimismo, hay que ser conscientes de que lograr alterar la distribución de desplazamientos entre los diferentes medios de desplazamiento sólo es posible mediante una política integral que atienda al cambio en el modelo de movilidad en su conjunto.

En cualquier caso, estimamos que el considerable desfase acumulado en la programación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (69,34 millones), sumado a la baja proporción de gasto en el ámbito de la promoción, gestión y regulación, y a la falta de despliegue de seis de los once ejes estratégicos, son todos ellos factores que dificultan que se pueda conseguir que la movilidad ciclista guipuzcoana suponga en 2022 el 4-5% del reparto modal.

A este respecto, volvemos a recordar que nuestra Estrategia de la Bicicleta indica que con un gasto anual de la Diputación Foral inferior a 10-12 € por habitante al año (en 2019 fue de 4,9 €), resulta poco probable conseguir aumentos significativos en el uso de la bicicleta.



**Gipuzkoako Foru Aldundia**

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

EB/iri

Int. \_\_-B/2020

San Sebastián, 24 de febrero de 2020

**Fdo. Edorta Bergua**

Técnico Superior de Planificación y Promoción de Vías Ciclistas