



# Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa

**2025 / 2032**



**GIPUZKOA**  
Jasangarritasuna



## **ESTRATEGIA DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA 2025-2032**

**Documento definitivo - mayo de 2025**

---

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

#### **DIRECCIÓN**

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA  
Departamento de Sostenibilidad  
Dirección General de Transición Ecológica

#### **EQUIPO REDACTOR**

GEA 21 - GRUPO DE ESTUDIOS Y ALTERNATIVAS





## PRESENTACIÓN DEL DIPUTADO FORAL

La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa es el documento que define las políticas y líneas de actuación para la potenciación del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas con el fin de lograr una movilidad cotidiana sostenible en nuestro territorio.

La primera Estrategia vio la luz en 2014 y dio inicio a una nueva etapa en la trayectoria de esta Diputación Foral hacia la configuración de un Sistema Integral Ciclista en Gipuzkoa. Un Sistema que aspira a garantizar a la ciudadanía guipuzcoana su acceso a entornos urbanos e interurbanos mediante un uso seguro y atractivo de la bicicleta. Y ello con el objetivo de lograr un incremento significativo del volumen de desplazamientos ciclistas como resultado de un trasvase procedente de los modos motorizados privados.

El pasado año, vencido el horizonte temporal de esta primera hoja de ruta de la política foral de movilidad ciclista, este departamento procedió a poner en marcha su revisión, desarrollando un proceso de reflexión que ha contado, como así está establecido por norma foral, con la asesoría del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa y con la participación de otros agentes concernidos.

Durante la elaboración del diagnóstico del escenario en que hoy nos encontramos, se han ido desprendiendo aspectos muy positivos, cuestiones en las que nuestros avances han sido notables. Sin embargo, también hay otros en los que no hemos progresado tanto y que convendrá perseguir con mayor determinación.

De entre todos ellos, me gustaría destacar en primer lugar el consenso existente sobre el hecho de que en Gipuzkoa se han logrado sentar unas buenas bases políticas, técnicas, jurídicas y administrativas —normativa y planificación— que vienen amparando el normal desarrollo de la política territorial de la bicicleta y de las vías ciclistas.

Pero también he de señalar que, además de aquellos indicadores que muestran que progresamos en la buena dirección, hay aspectos fundamentales en los que el ritmo de avance es más lento de lo inicialmente planteado —la construcción de vías ciclistas, fundamentalmente— e, incluso, otros en los que no se están logrando efectos en positivo.

Me refiero, en este último caso, a la evolución del uso de la bicicleta, dado que no se ha cumplido el objetivo que se propuso la primera Estrategia en 2014, cual fue el de que para 2022 un 4-5% de los desplazamientos cotidianos en Gipuzkoa se realizaran en bicicleta, y sin perder cuota en desplazamientos a pie y transporte colectivo. No solo no ha sido así, sino que la cuota modal para la bicicleta en 2021 —último valor conocido— fue de 2,3%, frente a un 2,4% en 2011. De hecho, es el automóvil el único modo que incrementa sus desplazamientos entre 2011 y 2021.

Sin embargo, a pesar de este contexto modal sombrío, los resultados de la investigación sociológica llevada a cabo desde el departamento, arrojan luces sobre la evolución de cómo se usa y es percibida la bicicleta por la ciudadanía guipuzcoana, pues ha aumentado la cuota de ciclistas cotidianos de un 19% (2014) a un 23% (2023), y la mujer se está

incorporando al uso de la bicicleta con más intensidad que el hombre. También destacaría que el 89% de la población tiene una percepción positiva sobre la bicicleta como medio de transporte.

Finalmente, centrándome en la Red Básica Foral de Vías Ciclistas ejecutada, he de señalar que en 2024 hemos tenido casi nueve millones de desplazamientos, de los cuáles un 24% corresponden a ciclistas. Y el 99% de las personas usuarias de las vías ciclistas se han mostrado satisfechas o muy satisfechas sobre el estado general de las mismas.

Ahora mismo, la Red Total de Gipuzkoa cuenta ya con 434 km y, tras el largo esfuerzo de 25 años, empiezan a destacar varias zonas ciclables en las que la red comienza a conectar y capilarizar con cierta densidad los entornos urbanos e interurbanos en los que se desarrolla la vida cotidiana. Es en esas ventanas del territorio donde se puede trabajar ya con cierta eficacia la intermodalidad de la bicicleta con el transporte colectivo público —incluyendo los sistemas de bicicleta pública— y en las que intensificar los programas de promoción del uso de la bicicleta, en estrecha colaboración con ayuntamientos, agencias de desarrollo económico comarcal, asociaciones de ciclistas urbanos y otros agentes.

Porque va a ser necesario lograr una alianza estratégica de la bicicleta —particular y pública— con el transporte colectivo para ganarle la partida al automóvil y la motocicleta, y descarbonizar así nuestra movilidad cotidiana.

De todo ello, y de otras muchas cuestiones se ha debatido en el seno del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, en una Comisión de Trabajo creada para la revisión de la Estrategia. No puedo dejar pasar esta oportunidad para poner de relieve y agradecer la inmejorable disposición de sus miembros y la riqueza de sus aportaciones, tanto en relación con el diagnóstico, como en cuanto a la definición de objetivos y actuaciones. Fruto de los talleres desarrollados ha nacido la propuesta de acción para el siguiente periodo.

Y es así, compartiendo el aprendizaje adquirido sobre nuestras debilidades y fortalezas, que encaramos ahora el siguiente periodo con la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2025-2032* que os presento a través de este documento y que representa una reafirmación y actualización del compromiso foral a favor de la bicicleta.

Un compromiso firme y tangible que se va a traducir en el despliegue de 47 medidas, dotado de un presupuesto foral total de 48,76 millones de euros para el periodo 2025-2027, fruto de la colaboración entre este departamento con el de Infraestructuras Viarias y Equilibrio Territorial, y el de Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio.

**José Ignacio Asensio Bazterra**

Diputado foral de Sostenibilidad



## Índice

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>6</b>
<b>2. EL NUEVO ESCENARIO DE LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD CICLISTA</b>	<b>7</b>
2.1. DECLARACIÓN EUROPEA SOBRE EL USO DE LA BICICLETA. CONSOLIDANDO UN PAPEL PARA LA MOVILIDAD CICLISTA EN LA TRANSICIÓN JUSTA	7
2.2. LA ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA. TOMANDO MÁS EN SERIO A LA BICICLETA	9
2.3. LA EVOLUCIÓN DEL CONTEXTO VASCO. LA LEY DE MOVILIDAD COMO POTENCIAL NUEVA PALANCA PARA LA BICICLETA	11
2.4. CAMBIO TECNOLÓGICO. NUEVAS OPORTUNIDADES Y NUEVOS DESAFÍOS	12
<b>3. EL USO DE LA BICICLETA EN GIPUZKOA</b>	<b>15</b>
3.1. EL ANÁLISIS DESDE LA MOVILIDAD. LAS ENCUESTAS DEL GOBIERNO VASCO	15
3.2. EL USO DE LA RED FORAL DE VÍAS CICLISTAS. LOS AFOROS Y ENCUESTAS ANUALES	16
3.3. EL ENFOQUE SOCIOLÓGICO. LAS INVESTIGACIONES DE LA DIPUTACIÓN FORAL	18
<b>4. PANORAMA DE LA BICICLETA EN GIPUZKOA</b>	<b>21</b>
4.1. PARQUE DE BICICLETAS	21
4.2. INTERMODALIDAD	22
4.3. BICICLETAS PÚBLICAS	24
4.4. APARCAMIENTO DE BICICLETAS	24
4.5. SINIESTRALIDAD Y ROBOS	25
4.6. LA BICICLETA EN EL ÁMBITO MUNICIPAL	26
<b>5. UNA DÉCADA DE POLÍTICA FORAL CICLISTA</b>	<b>29</b>
5.1. EL ENCAJE INSTITUCIONAL DE LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD CICLISTA	29
5.2. DE LA PLANIFICACIÓN A LA GESTIÓN. LA NECESARIA COORDINACIÓN ENTRE LAS DIFERENTES ACCIONES DE GOBIERNO	32
5.3. LAS INFRAESTRUCTURAS COMO ELEMENTO DE MAYOR VISIBILIDAD. AVANCES, AJUSTES Y BARRERAS	34
5.4. MÁS ALLÁ DE LAS INFRAESTRUCTURAS. EL PUZLE AMPLIO DE LAS POLÍTICAS DE LA MOVILIDAD CICLISTA	40
<b>6. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO</b>	<b>45</b>
<b>7. LA HOJA DE RUTA PARA EL PERIODO 2025-2032</b>	<b>47</b>
7.1. EL PLANTEAMIENTO GENERAL DE LA ESTRATEGIA DE 2014	47
7.2. LOS NUEVOS EJES ESTRATÉGICOS	48
<b>8. OBJETIVOS PARA LA MOVILIDAD CICLISTA EN EL PERIODO 2025-2032</b>	<b>51</b>
8.1. REFLEXIONES AL HILO DE LOS OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA DE 2014	51
8.2. LOS OBJETIVOS PARA EL PERIODO 2025-2032	60
<b>9. PROGRAMAS, MEDIDAS, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO</b>	<b>63</b>
9.1. PROGRAMAS Y MEDIDAS	63
9.2. PRESUPUESTO Y PROGRAMACIÓN TEMPORAL DE LA ACCIÓN PARA EL PERIODO 2025-2027	69



---

9.3.	INDICADORES VINCULADOS A LOS OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA .....	76
9.4.	INDICADORES PARA LOS INFORMES ANUALES DE EVALUACIÓN DE LA ESTRATEGIA .....	81



## 1. INTRODUCCIÓN

El presente documento es el resultado del proceso de revisión de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, aprobada en 2015. Esta revisión está establecida en la Norma Foral 1/2007 de Vías Ciclistas, que dispone que la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa será revisada, al menos, cada 5 años; y que se procederá a su revisión completa al final de su periodo de vigencia, ya finalizado.

La elaboración del documento se ha apoyado en los distintos informes anuales de evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa. Esta labor ha venido complementada con la realización de distintas entrevistas a personas de los siguientes departamentos: Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio; Gobernanza; Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial; Promoción Económica y Proyectos; Equilibrio Territorial Verde; y Sostenibilidad. Además, se ha entrevistado a la persona responsable de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa.

Durante el proceso de elaboración se han realizado tres talleres de trabajo en el seno del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, en una Comisión de Trabajo creada a tal efecto. En el primero de ellos, celebrado el 12 de noviembre de 2024 se debatió el *Diagnóstico preliminar*, enviado previamente a las personas que forman parte de ese órgano de participación. Dicho documento también fue difundido en la web Bizikletaz para recabar opiniones de la ciudadanía.

En el segundo taller de trabajo, celebrado el 13 de diciembre de 2024, el debate giró alrededor de un documento de *Objetivos y propuestas preliminares* también enviado previamente a las personas que constituyen el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

Las reflexiones derivadas de todo ese proceso han alimentado este documento definitivo, que fusiona el diagnóstico, los objetivos y las propuestas.

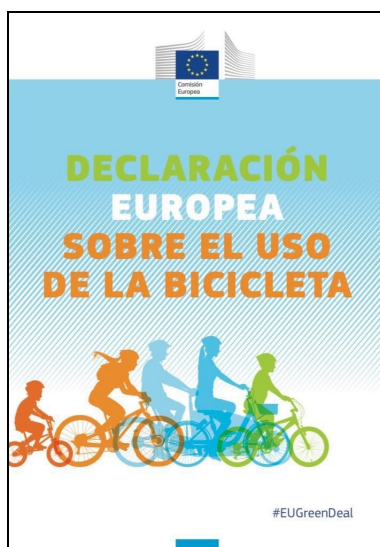
Finalmente, el pasado 10 de abril, este documento fue presentado en una tercera sesión en la que se recogieron las últimas impresiones de los miembros del Consejo.

## 2. EL NUEVO ESCENARIO DE LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD CICLISTA

### 2.1. DECLARACIÓN EUROPEA SOBRE EL USO DE LA BICICLETA. CONSOLIDANDO UN PAPEL PARA LA MOVILIDAD CICLISTA EN LA TRANSICIÓN JUSTA

En abril de 2024 el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea proclamaron una Declaración<sup>1</sup> conjunta sobre el uso de la bicicleta como *una de las formas de transporte y ocio más sostenibles, accesibles, inclusivas, asequibles y saludables*, con el propósito de *servir de guía estratégica para las políticas e iniciativas actuales y futuras relacionadas con el uso de la bicicleta*.

La Declaración lleva el sello del Pacto Verde Europeo, el documento central de las políticas de transformación ambiental, social y económica de la Unión Europea aprobado en 2019, contribuyendo también a los objetivos de otros documentos europeos de referencia, como la *Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente*<sup>2</sup> o el *Plan de Acción para la Contaminación Cero*<sup>3</sup>.



La *Declaración Europea de la Bicicleta* incorpora 36 compromisos y se estructura a través de ocho capítulos que, como luego se podrá comprobar, presentan una gran coincidencia con los contenidos de otros documentos estratégicos de los demás niveles de gobierno:

1. Desarrollo y refuerzo de las políticas sobre el uso de la bicicleta

---

<sup>1</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea el 3 de abril de 2024. C/2024/2377.

<sup>2</sup> *Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro*. Bruselas, 9.12.2020. COM (2020) 789 final.

<sup>3</sup> *La senda hacia un planeta sano para todos. Plan de acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»*. Bruselas, 12.5.2021. COM (2021) 400 final.



2. Fomentar una movilidad inclusiva, asequible y saludable
3. Crear más y mejores infraestructuras ciclistas
4. Aumentar las inversiones y crear condiciones favorables para el uso de la bicicleta
5. Mejora de la seguridad vial
6. Apoyar los empleos verdes de calidad y el desarrollo de una industria ciclista europea
7. Apoyar la multimodalidad y el cicloturismo
8. Mejorar la recogida de datos sobre el uso

El Consejo de Gobierno Foral de la Diputación Foral de Gipuzkoa, en sesión de 28 de mayo de 2024, se adhirió a esta Declaración y reiteró el compromiso de situar a Gipuzkoa en parámetros europeos de normalización del uso de la bicicleta. Igualmente, se comprometió a perseverar en el impulso de la Red Básica de vías ciclistas de Gipuzkoa, así como del resto de instrumentos legales, económicos y participativos desplegados y dirigidos a incrementar el volumen de desplazamientos ciclistas en detrimento de los modos motorizados más insostenibles.

En el ámbito europeo hay que resaltar también la adopción, en 2021, por parte de los Ministerios de Transporte, Salud y Medio Ambiente europeos, del denominado *Plan Director Paneuropeo de Promoción de la Bicicleta (Pan-European Master Plan for Cycling Promotion)*.<sup>4</sup>



El Plan incluye un conjunto de recomendaciones basadas en las evidencias y las buenas prácticas de promoción de la bicicleta que los países pueden seleccionar en función de su contexto, necesidades y objetivos respecto a la movilidad ciclista.

El panorama reciente de apoyo de las instituciones europeas a la bicicleta se completa con la incorporación de las redes ciclistas a los objetivos de las TEN-T, *las Redes Transeuropeas de Transporte*. Esta incorporación fue aprobada por el Parlamento Europeo en su pleno de abril

---

<sup>4</sup> Transport-Health-Environment Pan-European Programme (PEP).

de 2024 y tiene una relevancia que no debe pasar desapercibida de cara a esta revisión de la Estrategia de la Bicicleta<sup>5</sup>. En efecto, una vez completada la adopción del reglamento revisado de las TEN-T no solo se incluyen los modos activos y las redes ciclistas de larga distancia en sus prioridades y objetivos, sino que se incorpora la salud en el análisis coste-beneficio y se convierten en obligatorios los planes de movilidad urbana sostenible en los nodos urbanos que estructuran esas redes europeas.

En el ámbito regulatorio europeo destacan dos novedades. Por un lado, el *Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril*, que al establecer que cada composición del tren dispondrá de, al menos, 4 plazas para bicicletas, abre un futuro más halagüeño para la intermodalidad bici-tren. Y, por otro lado, la *Directiva (UE) 2024/1275 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la eficiencia energética de los edificios* que incorpora la obligatoriedad de incluir aparcamientos para bicicletas en edificaciones, lo que redundará en el futuro en una mayor facilidad de su utilización.

De todas estas iniciativas se puede concluir que la bicicleta está consolidando en estos últimos años un papel relevante en las políticas europeas vinculadas no solo a la movilidad, sino también a un conjunto de áreas vinculadas a la transición justa en las que la movilidad ciclista es un factor transversal como son la ambiental, el cambio climático, el turismo y la salud.

## 2.2. LA ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA. TOMANDO MÁS EN SERIO A LA BICICLETA

En diciembre de 2021 el Consejo de Ministros aprobó la *Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030*, según la cual el sector del transporte se encuentra ante una etapa de grandes cambios, motivados por la introducción de nuevas tecnologías, por la necesidad de avanzar hacia la descarbonización y por una mayor concentración de población en las grandes ciudades y zonas periurbanas, con sus implicaciones en congestión, salud de las personas (calidad del aire, ruido), etc.

En ese contexto, la Estrategia clarifica la nueva jerarquía de la movilidad en la que la bicicleta se sitúa en el segundo escalón de las prioridades tras la movilidad peatonal.

---

<sup>5</sup> La Federación Europea de Ciclismo (ECF por sus siglas en inglés) viene desarrollando un intenso trabajo para la integración de la bicicleta en las recomendaciones de las TEN-T. Véase al respecto el informe de 2024 titulado *Integrating cycling in the trans-European transport network. From TEN-T regulation to practical implementation*.



A la hora de las propuestas, el documento contiene, dentro del *Eje 1. Movilidad para todos*, una línea estratégica denominada *Fortalecimiento de alternativas al coche privado en la movilidad urbana y metropolitana*, que incluye la implantación de la *Estrategia Estatal por la Bicicleta*, que había sido aprobada en junio de 2021 por el Consejo de Ministros tras un largo proceso colaborativo con la participación de múltiples agentes vinculados al mundo de la bicicleta.

La *Estrategia Estatal por la Bicicleta* incluye cinco prioridades:

- Avanzar en la movilidad sostenible a través de un cambio modal a la bicicleta
- Aprovechar el potencial del cicloturismo
- Fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta
- Promover la vida saludable mediante la movilidad activa
- Coordinar la acción del Estado en el impulso de la bicicleta

A partir de esas prioridades, la Estrategia establecer propuestas concretas de mejora alrededor de 10 áreas temáticas y 28 instrumentos, involucrando a un gran número de actores en su ejecución, y requiriendo una gobernanza específica basada en los siguientes instrumentos:

- Oficina General de la Bicicleta.
- Red interadministrativa de responsables de asuntos relacionados con la bicicleta en los distintos Ministerios, Gobiernos Autonómicos y Entidades Locales, siendo por tanto una referencia fundamental para la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Comité Director de la Bicicleta, establece las prioridades de la Estrategia, controla su cumplimiento, y tutela a la Oficina General de la Bicicleta.
- Comité Consultivo de la Bicicleta, compuesto por organizaciones cuya contribución es clave para el avance de la Estrategia.

Se trata, por tanto, del primer esfuerzo riguroso de la Administración Central para plantear políticas ciclistas, aunque queda mucho camino para convertir los propósitos en recursos económicos y personales que permitan obtener resultados. En el ámbito regulatorio estatal,



en la última década, se pueden destacar los cambios en el Reglamento General de Circulación, especialmente con la nueva modulación de velocidades urbanas<sup>6</sup>. En particular, hay que destacar la nueva norma según la cual las calles de un carril por sentido tienen como límite de velocidad los 30 km/h, lo cual contribuye indudablemente a la mayor compatibilidad y seguridad de la bicicleta en los desplazamientos urbanos.

### 2.3. LA EVOLUCIÓN DEL CONTEXTO VASCO. LA LEY DE MOVILIDAD COMO POTENCIAL NUEVA PALANCA PARA LA BICICLETA

Desde la aprobación de la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa*, en el resto de Territorios Históricos se han producido también avances en materia de movilidad ciclista, lo que supone la creación de sinergias con las actuaciones realizadas en Gipuzkoa.

Así, en marzo del año 2023 se aprobaron definitivamente los dos planes de infraestructura ciclista de los otros Territorios Históricos: el *Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Araba*<sup>7</sup> y el *Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia*<sup>8</sup>.

Al igual que se ha indicado en relación a la regulación europea, la *Ley 4/2019, de 21 de febrero, de sostenibilidad energética de la Comunidad Autónoma Vasca*, estableció que los edificios de nueva construcción, de titularidad de las administraciones públicas vascas, han de contar con espacios para facilitar el uso y el aparcamiento de bicicletas.

Apoyándose en algunos contenidos de esa normativa de 2019, la *Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi* podría servir como palanca para un impulso decidido de la movilidad ciclista en Gipuzkoa y en el conjunto de los Territorios Históricos, no tanto por sus contenidos en relación a la bicicleta, que son relativamente reducidos, como se muestra en la siguiente tabla, sino por sus disposiciones generales.

#### Referencias principales a la movilidad ciclista en la Ley 11/2023

Dotación de aparcabicis	<b>Artículo 8.– Fomento de la movilidad activa</b>
	3.– Los edificios destinados a servicios públicos y las estaciones ferroviarias y de autobuses se dotarán de aparcamientos para bicicletas.
	4.– Los nuevos edificios residenciales deberán dotarse de emplazamientos seguros y resguardados para bicicletas, en una proporción de, al menos, 1,5 plazas de bicicleta por vivienda nueva construida. Reglamentariamente podrá establecerse un coeficiente mayor al señalado en este apartado.

<sup>6</sup> Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación.

<sup>7</sup> Norma Foral 9/2023, de 8 de marzo, de aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava.

<sup>8</sup> Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo, de aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.

Criterios de movilidad ciclista en el diseño viario	<b>Artículo 18.– Planeamiento urbanístico y movilidad sostenible.</b>
	1.– El planeamiento urbanístico establecerá determinaciones de movilidad sostenible, integrando criterios de movilidad peatonal y ciclista y de seguridad vial en el diseño de las calles y espacios públicos, así como una adecuada accesibilidad de la ciudadanía al transporte público.

Esa intención de casar la movilidad sostenible y, en particular, la movilidad activa con el planeamiento urbanístico se ve reforzada por la obligatoriedad de elaborar una secuencia de planes de movilidad:

- a) Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.
- b) Planes de movilidad sostenible de los Territorios Históricos.
- c) Planes de movilidad urbana.
- d) Planes de movilidad de centros de trabajo

Las determinaciones contenidas en esas diferentes modalidades de planes serán, en virtud del artículo 13.3 de la mencionada ley, incorporadas en los instrumentos de planificación ambiental, energética, territorial, urbanística y de infraestructuras que se elaboren a partir de ahora, lo que representa una oportunidad excelente de que las políticas públicas sean atravesadas por la movilidad y, en particular, la ciclista.

Al margen de los planes ya elaborados o en elaboración en la escala local y en los centros de trabajo, en 2025 se ha iniciado la redacción del Plan de Movilidad del Territorio Histórico de Gipuzkoa, y en enero de este mismo año se ha aprobado inicialmente y sometido a información pública el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi. Este último documento contiene una serie de medidas de fomento de la movilidad ciclista y sus infraestructuras, aunque las de mayor calado corresponden competencial y financieramente a las diputaciones y ayuntamientos.

## 2.4. CAMBIO TECNOLÓGICO. NUEVAS OPORTUNIDADES Y NUEVOS DESAFÍOS

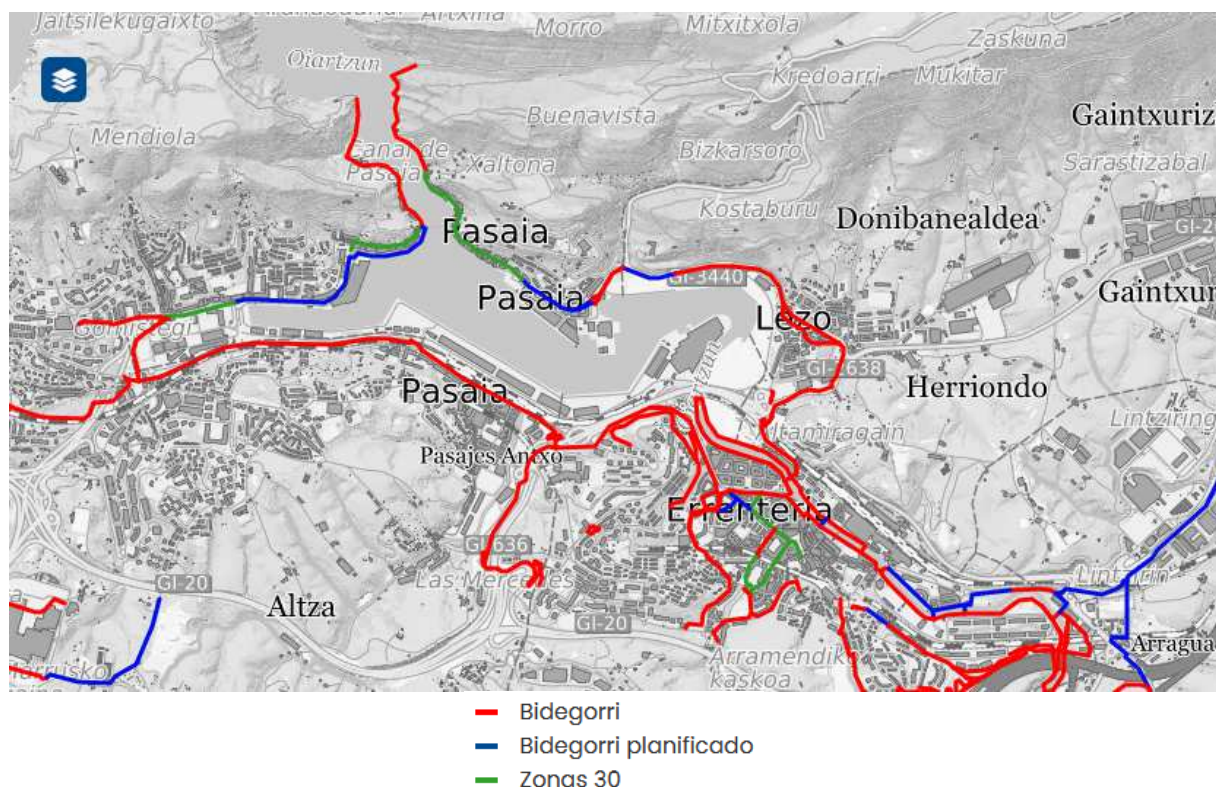
En la última década, también se ha producido una transformación tecnológica relevante en al menos dos ámbitos con incidencia en el uso de la bicicleta: la explosión de la información/comunicación y la emergencia de las bicicletas de pedaleo asistido eléctrico.

En el primer caso, la expansión acelerada de las redes sociales y otros instrumentos del proceso de digitalización, están transformando el modo de acceso a la información y la propia comunicación interpersonal, extendida también a las relaciones con la administración. Un ejemplo de esos cambios pueden ser los que giran alrededor de las cartografías digitales de la infraestructura ciclista, convertidas en un instrumento muy demandado para el acceso a la información sobre los itinerarios de la Red Foral de Vías

Ciclistas, en detrimento del formato en papel del que se van realizando publicaciones periódicamente.

#### Ejemplo de cartografía digital sobre la red ciclista disponible en la web

<https://www.gipuzkoa.eus/es/web/bizikletaz>



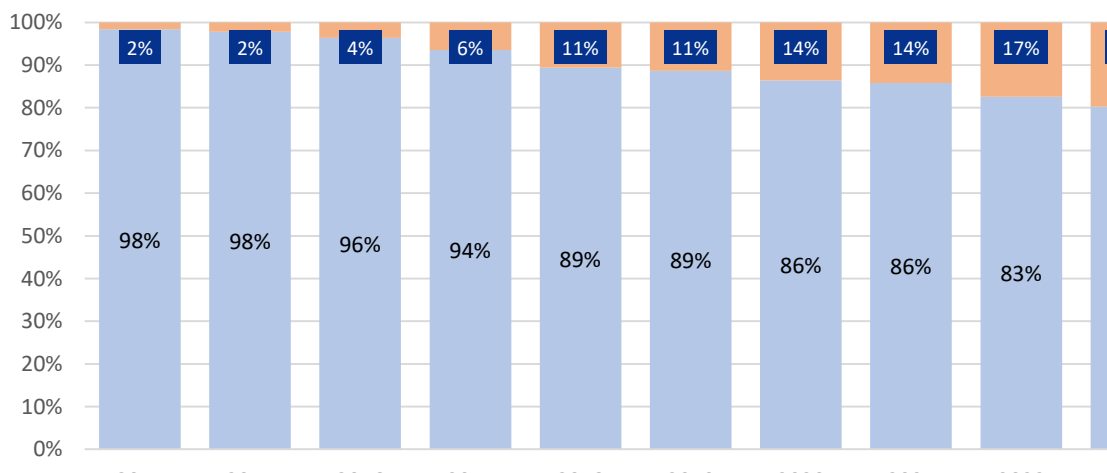
El otro caso de cambio tecnológico mencionado es la irrupción de las bicicletas de pedaleo asistido (y también de los patinetes eléctricos o vehículos de movilidad personal, VMP) que no estaban presentes en la movilidad ciclista cuando se redactó la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa*<sup>9</sup>.

Como se observa en la siguiente gráfica, las bicicletas eléctricas representaban en el año 2014 menos del 2% de las ventas anuales en España, mientras que en 2023 ya captaban el 20%. Si las tendencias de otros países se replican aquí, el crecimiento del parque en uso de este tipo de bicicletas va a seguir y, posiblemente, se alcanzará en los próximos años una equiparación de ventas entre eléctricas y convencionales.

#### Evolución de las ventas de bicicletas convencionales y eléctricas nuevas en España

<sup>9</sup> Véase al respecto la publicación *Las bicicletas de pedaleo asistido y la políticas locales de movilidad*. A. Sanz. Edita: Zikloteka, Centro de documentación de la Bicicleta. Diputación Foral de Gipuzkoa y Fundación Cristina Enea. 2023.





Fuente: Elaboración propia con información de AMBE

Ese cambio de raíz tecnológica, supone nuevas oportunidades para la movilidad ciclista y, al mismo tiempo, nuevos desafíos. Entre las oportunidades se puede mencionar el potencial de la bicicleta eléctrica para extender el campo de las personas que pedalean, incorporando más grupos sociales, más mujeres, más territorios con topografías difíciles, etc. Y entre los desafíos el encarecimiento del vehículo, el incremento del impacto ambiental o los nuevos componentes de la siniestralidad.

Por consiguiente, la emergencia del ciclismo eléctrico requiere la búsqueda de un encaje estratégico en las políticas de la bicicleta que tiene que ser abordado en esta revisión de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.

### 3. EL USO DE LA BICICLETA EN GIPUZKOA

Para poder apreciar la situación y la evolución de la bicicleta en Gipuzkoa es imprescindible contar con una base sólida de datos cuantitativos y cualitativos del uso de este medio de transporte a partir de las fuentes existentes que se describen a continuación.

#### 3.1. EL ANÁLISIS DESDE LA MOVILIDAD. LAS ENCUESTAS DEL GOBIERNO VASCO

Desde el enfoque de la movilidad, de los desplazamientos, la principal fuente de información en el País Vasco son las encuestas realizadas quinquenalmente por el Gobierno Vasco. La última de ellas fue realizada en 2021 y su explotación se publicó en 2023<sup>10</sup>.

Una primera revisión de los datos relativos a la bicicleta de este informe puede ser decepcionante. Según esas cifras, en Gipuzkoa se realizan 40.000 desplazamientos en bicicleta en día laborable, lo que representa un 2,3% del reparto modal de los viajes cotidianos. Esos datos suponen un ligero retroceso respecto a la encuesta anterior, de 2016, y un estancamiento respecto a los avances anteriores, tal y como se observa en la siguiente tabla:

Evolución del reparto modal en Gipuzkoa

	2007	2011	2016	2021
A pie	40,9	45,2	46,4	41,6
Automóvil	39,7	37,2	38,2	41,2
Transporte colectivo	16,0	12,3	11,2	12,7
Bicicleta	1,3	2,4	2,5	2,3
Otros	2,1	2,8	1,7	2,2

Fuente: Elaboración propia a partir de las Encuestas de Movilidad del Gobierno Vasco

De esa manera, se puede afirmar que la evolución del uso de la bicicleta en la última década no ha cumplido el objetivo que tenía planteado la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa* en 2014 de que la movilidad ciclista se elevara en 2022 a un 4-5% de la distribución modal de los desplazamientos cotidianos, sin perder la cuota de los desplazamientos a pie o en transporte colectivo. De hecho, es el automóvil el único modo que incrementa su proporción de desplazamientos entre 2011 y 2021.

En cualquier caso, esa distribución de desplazamientos entre los diferentes medios de transporte tiene que ser contextualizada desde el punto de vista espacial, pues se pueden

<sup>10</sup> *Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco. 2021*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Vitoria-Gasteiz, 2023.

identificar con claridad municipios con un elevado uso de la bicicleta y municipios en donde ese uso es marginal. La dimensión de la urbanización, su condición topográfica y las políticas de movilidad e infraestructuras aplicadas son factores decisivos en el uso de la bicicleta.

Es relevante a ese respecto la situación de Donostia/San Sebastián que concentra algo más de la mitad de los desplazamientos ciclistas de Gipuzkoa y en donde la bicicleta alcanza algo más del 4% de los viajes internos al municipio.

#### **Evolución del reparto modal de los desplazamientos internos al municipio de Donostia/San Sebastián**

	2007	2011	2016	2021
A pie	42,5	48,7	46,2	48,7
Automóvil	23,4	22,1	23,8	23,6
Transporte colectivo	25,5	20,5	17,6	18,6
Bicicleta	2,7	3,9	4,2	4,1
Otros	5,8	4,8	8,1	5

Fuente: Elaboración propia a partir de las Encuestas de Movilidad del Gobierno Vasco y el *Estudio de la movilidad de Donostia-San Sebastián 2021*. Abril 2023. Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián.

Un indicador del grado de normalización del uso de la bicicleta en Donostia/San Sebastián es que, del conjunto de 20.400 desplazamientos ciclistas en día laborable que se producen en el municipio, solo el 23% está motivado por ocio, cultura o deporte.

Otra faceta de la normalización es la incorporación de la mujer al uso de la bicicleta en Gipuzkoa, contemplada como parte del Objetivo nº 2 de la Estrategia de la Bicicleta de 2014. A este respecto, los datos publicados de las dos últimas Encuestas de Movilidad del Gobierno Vasco permiten analizar la diferencia por sexo en el uso de la bicicleta: si en 2016 las mujeres suponían el 35,8% de los desplazamientos ciclistas en día laborable, esa cifra se había elevado al 42,8% en 2021.

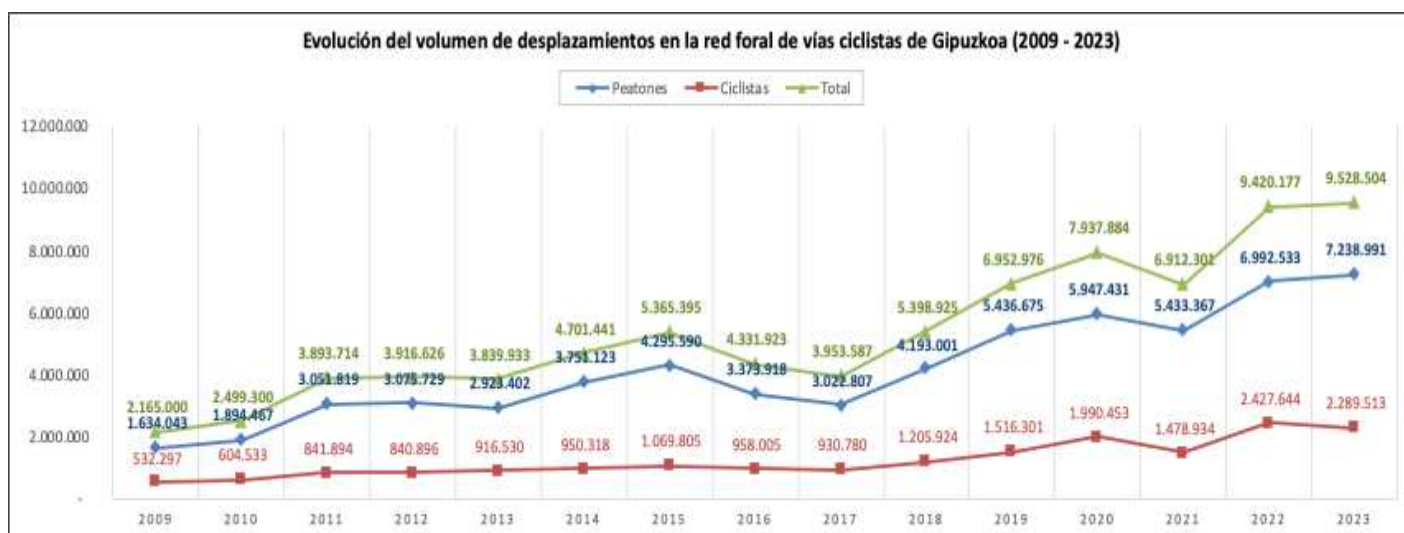
La *Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte 2023*, para el conjunto de Gipuzkoa, cuyos resultados serán sintetizados más adelante, ofrece una proporción de mujeres del 35% cuando se refiere a la frecuencia elevada de uso de la bicicleta (más de tres veces por semana). Y es una proporción idéntica a la registrada por las mujeres en el *Estudio de la movilidad de Donostia-San Sebastián 2021* para el conjunto de desplazamientos ciclistas.

Por consiguiente, el objetivo de un mayor equilibrio en el reparto de la movilidad ciclista por sexos no se ha cumplido, aunque es cierto que ese diferencial se reduce allí donde la normalización del uso de la bicicleta está más consolidada, como el caso de Zarautz.

### **3.2. EL USO DE LA RED FORAL DE VÍAS CICLISTAS. LOS AFOROS Y ENCUESTAS ANUALES**



Para comprender el uso recreativo e interurbano o periurbano de la bicicleta, una fuente fundamental son los aforos y encuestas anuales que realiza el *Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa* desde 2007 sobre la Red Foral de Vías Ciclistas. La siguiente gráfica muestra cómo el volumen de bicicletas aforadas se ha multiplicado casi por cinco en los últimos catorce años, acercándose a 2,3 millones de desplazamientos contabilizados en 2023 en los diversos tramos de dicha red.



Fuente: Dirección General de Transición Ecológica. Departamento de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

La gráfica también muestra nítidamente cómo la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa ha permitido que aflore una movilidad peatonal latente de enormes dimensiones, de manera que los desplazamientos a pie representan tres cuartas partes de un total de 9,5 millones, una cifra nada desdeñable si se tiene en cuenta, por ejemplo, que todos los servicios de Lurraldebus tuvieron en el mismo año 2023 un record de viajes de 26,4 millones.

El objetivo nº3 de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa de 2014 era *Incrementar los desplazamientos activos (peatonales y ciclistas) entre municipios*, estableciendo dos indicadores de seguimiento relativos, precisamente, al volumen de desplazamientos aforados en la Red Básica Foral de Vías Ciclistas, tanto global como de ciclistas. Como se deduce de las cifras anteriores, se puede considerar que el objetivo se ha alcanzado.

Otras cuestiones relevantes que ofrece el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa tienen que ver con los perfiles de personas que utilizan los itinerarios de la red:

- **Preponderancia del ciclismo deportivo y recreativo respecto a los motivos de trabajo y estudio.** El 67% de las personas que pedalean en esta infraestructura lo hacían en 2024 por motivo deportivo o recreativo, porcentaje que ascendía al 69% en 2014.
- **Desequilibrio entre hombres y mujeres.** Los varones representaban el 75% del uso de la bicicleta en la Red Básica Foral en 2024. La cuota femenina se ha incrementado desde 2014, cuando cubría únicamente el 15% de los desplazamientos.

- **Crecimiento paulatino de la bicicleta eléctrica.** En 2024, el 17% de las bicicletas aforadas eran de pedaleo asistido, manteniendo un crecimiento sostenido desde que se empezaron a contar en 2017.
- **Elevadísima satisfacción con las vías ciclistas.** Las encuestas realizadas en la Red Foral coinciden en señalar una elevadísima satisfacción con los diferentes aspectos de la calidad de los itinerarios. Así, por ejemplo, en 2024, el 99% de las personas ciclistas encuestadas se mostraron satisfechas o muy satisfechas con el estado general de las vías ciclistas, mientras que un 93% se mostraron satisfechas o muy satisfechas respecto a los niveles de convivencia entre los distintos tipos de usuarios de la Red Básica Foral. Esos niveles de satisfacción son similares entre las personas que caminan.

En conclusión, la Red Foral de Vías Ciclistas se puede calificar de éxito rotundo en muchas de las facetas que representa, pero no ha servido para atraer masivamente a los desplazamientos por motivos de trabajo y estudio, las modalidades más estrechamente asociadas a la normalización del uso de la bicicleta.

### 3.3. EL ENFOQUE SOCIOLÓGICO. LAS INVESTIGACIONES DE LA DIPUTACIÓN FORAL

El análisis de las encuestas de movilidad y los aforos se complementa con una *Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte 2023*<sup>11</sup>, que replica la realizada en 2014 y, por tanto, permite conocer la evolución de las características, actitudes, hábitos y opiniones de las personas que emplean la bicicleta y, también, de las que no lo hacen pero potencialmente podrían hacerlo. La investigación cuenta con una parte cuantitativa y un estudio cualitativo en profundidad realizado con la técnica de los grupos de discusión.

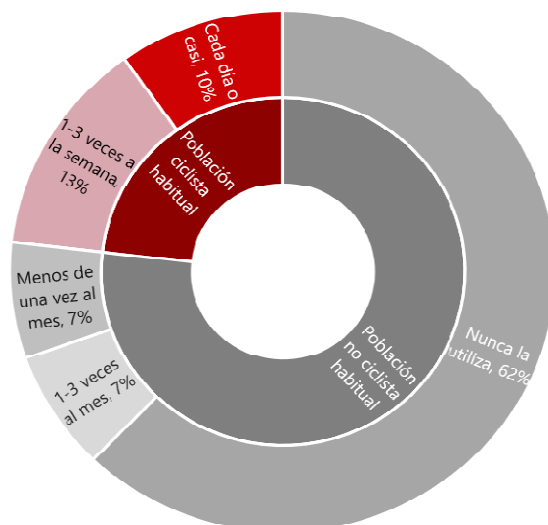
A efectos de esta revisión de la *Estrategia de la Bicicleta*, los resultados de la investigación se pueden sintetizar en cinco grandes aspectos: la evolución del uso de la bicicleta, los motivos para no utilizarla, la percepción de ese medio de transporte, los factores que incentivarían un mayor uso de la bicicleta y la opinión sobre las políticas vinculadas a la movilidad ciclista.

- **El uso de la bicicleta. Evolución 2014-2023**

Entre la investigación de 2014 y la actual de 2023 se observan dos tendencias contrapuestas. Por un lado, hay un pequeño incremento de la proporción de personas que emplea habitualmente la bicicleta, que representan casi una cuarta parte de la población (23%), mientras que, por el otro, también crece el número de personas que nunca la utilizan, que alcanza en la actualidad un 62% de la población.

#### Frecuencia de uso de la bicicleta en Gipuzkoa

<sup>11</sup> Ingartek. Dirección General de Transición Ecológica. Departamento de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Documento final de mayo de 2024.



Fuente: *Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte 2024*. Ingartek.  
Dirección General de Transición Ecológica. Diputación Foral de Gipuzkoa.

La distribución comarcal del uso de la bicicleta sigue siendo tan dispar como lo era en 2014, destacando la de Urola Kosta que cuenta con un 33% de población que la emplea habitualmente, proporción que duplica la correspondiente a otras comarcas como Debabarrena, Bidasoa Behera y Goierri.

En esta última década, el uso cotidiano de la bicicleta por parte de mujeres se ha aproximado levemente al de los varones, pasando de una proporción 64/36 en 2014 a una proporción 61/39 en 2024 en ese tipo de usos ciclistas.

Otros elementos positivos de la evolución tienen que ver con el incremento del uso por motivos no recreativos (trabajo, estudio, gestiones, compras, cuidados) que se duplica y alcanza al 15% de la población, frente al 8% en 2014; la reducción de las personas que no saben andar en bicicleta (del 12% al 7%); el amplio incremento de la longitud y el tiempo de los desplazamientos ciclistas cotidianos, que muestran una normalización del uso más allá del propio barrio, con recorridos que superan los 20 minutos de duración en el 41% de los casos, frente al 12% de 2014; el parque disponible (de 1,4 a 2 bicicletas por hogar); y, sobre todo, la mejora de percepción de la seguridad en los desplazamientos ciclistas (el 43% de la población los considera muy o bastante seguros en la actualidad frente al 36% en 2014).

- **Motivos por los cuales las personas no utilizan la bicicleta**

Los motivos mencionados para no emplear la bicicleta se pueden agrupar en dos categorías. La primera tiene que ver con el confort, lo que incluye las inclemencias climáticas (75% de las personas que responden lo mencionan); las pendientes (54%) o la forma física (51%). Y la segunda se vincula directa o indirectamente con la percepción de seguridad, incluyendo la peligrosidad del tráfico y el riesgo de accidentes (63%), así como la falta de facilidades como las vías ciclistas o el aparcamiento (50%).

- **Percepción de la bicicleta como medio de transporte**





Persiste, respecto a la investigación de 2014, una alta valoración del uso de la bicicleta por sus aportaciones individuales y colectivas, de manera que el 89,4% del conjunto de la población de Gipuzkoa de 15 años o más considera que su empleo como medio de transporte está socialmente muy bien o bastante bien visto. Sin embargo, también se mantiene en un amplio grupo social, la visión de la bicicleta sobre todo como un instrumento para el ocio y el deporte. La novedad más preocupante es la emergencia de algunas opiniones menos favorables relativas a la convivencia de la bicicleta en el espacio público y, también, a su asociación con políticas más generales de movilidad que son cuestionadas cuando limitan el uso del automóvil.

- **Factores que incentivarían un mayor uso de la bicicleta**

Se trata de factores semejantes en general a los mencionados en la encuesta de 2014 y que responden de un modo u otro a la percepción de los problemas que se encuentran las personas que quieren circular en bicicleta: la posibilidad de aparcar en destino o en la vivienda, la seguridad en el trayecto (bidegorris y/o calmado del tráfico) y la disponibilidad de una bicicleta propia o de alquiler, pregunta esta última que no se reflejaba en la encuesta de hace diez años. Todos esos factores son valorados como muy o bastante importantes por más del 60% de la población encuestada.

- **Opinión sobre las políticas de movilidad ciclista**

En una escala de 0 a 10 puntos, la población de 15 años y más otorga una puntuación media de 6,3 puntos al modo en que se está promocionando el uso de la bicicleta como modo de transporte en Gipuzkoa. Una amplísima mayoría (80%) de la población es favorable a que se inviertan más recursos públicos en promover la movilidad ciclista, lo que se complementa con el 66% que está muy o bastante de acuerdo con que en su municipio se lleven a cabo acciones para el calmado del tráfico, es decir, para reducir la velocidad y el volumen de automóviles. A la hora de aplicar políticas de disuasión, el 42% está muy o bastante de acuerdo con medidas para restringir el espacio al automóvil y dedicarlo a la circulación de bicicletas, lo que representa una reducción de esa actitud favorable respecto a la que había en 2014 (50%).

## 4. PANORAMA DE LA BICICLETA EN GIPUZKOA

Para completar la visión del uso de la bicicleta en Gipuzkoa es conveniente tener en cuenta el parque de bicicletas existente y los elementos que facilitan el pedaleo, como la intermodalidad, los sistemas de bicicleta pública o los aparcabicis. Hay que mencionar también que, alrededor de esa utilización, se ha generado un “ecosistema” ciclista con centenares de empleos, destacando más de doscientas empresas vinculadas al comercio, la reparación, la fabricación, el alquiler, la ciclomensajería y las visitas guiadas en bicicleta.

Todo ello recuerda que, con independencia de los ya conocidos efectos positivos para la salud, la convivencia, el cambio climático y el medio ambiente en general, reconocidos en varios documentos forales de referencia<sup>12</sup>, la movilidad ciclista puede servir de palanca para el impulso de la transición justa también en términos de empleo.

Igualmente, hay que destacar la existencia de un movimiento asociativo que, con tenacidad, viene impulsando desde hace treinta años la movilidad ciclista en los diferentes territorios en los que se ubica, como Kalapie (Gipuzkoa), Gurrilarte (Oarsoaldea) y Balazta (municipios del Bidasoa).

### 4.1. PARQUE DE BICICLETAS

La disponibilidad de bicicletas para los desplazamientos cotidianos no se refleja en las encuestas de movilidad que realiza el Gobierno Vasco quinquenalmente, al contrario de lo que ocurre con el parque de vehículos motorizados y sus opciones de aparcamiento. Tampoco existe una información de ese tipo de carácter municipal. En consecuencia, hay dos caminos para estimar el parque de bicicletas existente: la *Encuesta de Condiciones de Vida de Euskadi* (2019) y la *Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte 2024*.

Según la última *Encuesta de Condiciones de Vida de Euskadi*, en 2019, un 61,3% de las familias guipuzcoana disponían de bicicletas en sus hogares. Aplicando a esas cifras la misma ratio que ofrece el Barómetro de la Bicicleta de España 2019 (1,9 bicicletas por hogar), el número de bicicletas disponibles por las familias del Territorio Histórico sería de unas 568.000.

Cuatro años después, las estimaciones a través de la *Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte 2024* son algo más elevadas, pero coherentes con las deducidas de la Encuesta de Condiciones de Vida cinco años antes. En el 72,6% de los hogares guipuzcoanos se cuenta al menos con una bicicleta (excluyendo las infantiles) en

---

<sup>12</sup> Estrategia guipuzcoana de lucha contra el cambio climático 2050 y Plan de Infraestructura Verde de Gipuzkoa.

disposición de uso. La media de bicicletas por hogar se ha elevado considerablemente respecto a la investigación sociológica realizada en 2014, pasando de 1,4 a 2,02.

#### Número de bicicletas en condiciones de utilización por hogar (2014-2023)

	2014	2024
0	36,7	27,4
1	19,1	15,6
2	24,3	21,6
3	10,7	15,4
más de 3	9,3	20
media	1,4	2,02

Fuente: *Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte 2024*. Ingartek.  
Departamento de Sostenibilidad. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2024.

Se puede estimar así que el parque de bicicletas existente en condiciones de uso en Gipuzkoa es de 604.379 unidades.

## 4.2. INTERMODALIDAD

La combinación de la bicicleta con el transporte colectivo es una cadena formada por tres eslabones: el acceso ciclista a las paradas y estaciones, el aparcamiento y las posibilidades de transporte de las bicicletas en los vehículos. El acceso a las estaciones y paradas tiene un considerable margen de mejora en la medida en que lo tiene también la infraestructura viaria ciclista, tanto foral como local, así como el calmado del tráfico alrededor de dichos puntos. La situación actual de los otros dos eslabones se sintetiza a continuación:

#### Intermodalidad bici-transporte ferroviario

	Transporte de bicicletas en los vehículos	Aparcamiento en terminales
Euskotren	Se permite el acceso gratuito de bicicletas a todos los trenes salvo situaciones excepcionales como son las aglomeraciones. Existen espacios habilitados para su colocación. Las bicicletas plegables son admitidas como bulto de mano.	Diversas estaciones disponen aparcabicis seguros a los que se accede con una tarjeta personalizada (Mugi, Bat o Barik), y tras registrarse en la Oficina de Atención al Cliente. Sólo se puede hacer uso de la instalación inmediatamente antes o después de haber realizado en viaje validado. El tiempo máximo de aparcamiento es de cuatro días. Y el horario de acceso el de la estación.
Renfe Cercanías	Se permite el acceso gratuito de bicicletas a los trenes de los servicios de cercanías salvo situaciones excepcionales como son las aglomeraciones. En algunos trenes existen espacios habilitados para su	Solo la estación de Donostia/San Sebastián cuenta con un aparcamiento seguro ubicado adyacente a la estación de autobuses. En el resto de la red hay numerosas estaciones sin dotación de

	colocación. Las bicicletas plegables son admitidas como bulto de mano.	aparcabici en el espacio público.
--	--	-----------------------------------

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de cada compañía.

Las mejoras pendientes en la combinación bici-ferrocarril tienen que ver, en primer lugar, con la dotación de aparcamientos y, sobre todo, aparcamientos seguros en las estaciones. A pesar de la ampliación de la dotación de aparcabici en los últimos años, todavía existen numerosas estaciones de Euskotren y Renfe que carecen de esta infraestructura y son muy escasas las que cuentan con aparcabici protegidos del robo y la intemperie.

Está también pendiente la mejora del acceso a los trenes de Cercanías de Renfe y la habilitación de espacio para colocación de las bicicletas en ellos, pues todavía numerosas composiciones no disponen de esas facilidades, al contrario de lo que ocurre con Euskotren.

En los servicios de autobús que, evidentemente, tienen muchas más limitaciones para el transporte de las bicicletas, la situación es la siguiente:

#### Intermodalidad bici-servicios de autobús

	Transporte de bicicletas en los vehículos
Lurraldebus	Las bicicletas convencionales se admiten gratuitamente en servicios que se presten con autobuses con bodega, en donde serán colocadas. En el resto, su transporte será posible en los autobuses que por sus características lo permitan, y solo en aquellas paradas y líneas que estén señalizadas a tal efecto, con un máximo de 2 bicicletas simultáneas por autobús. Las bicicletas plegables son admitidas en todos los servicios, como un equipaje más.
DBus	Las bicicletas pueden ser transportadas en las 21 líneas de la red que dan servicio a las zonas altas de la ciudad. Esa posibilidad se ha extendido a media docena de líneas durante la vigencia de la Estrategia. El transporte está permitido en horas valle y el acceso se realiza en paradas que se encuentran inmediatamente antes de las zonas en pendiente. También está condicionada a la ocupación de la zona habilitada para ellas y para sillas de ruedas y carritos infantiles.

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de cada compañía.

Existen muchas paradas de importancia de Lurraldebus para la conexión interurbana que no disponen de aparcamientos seguros o convencionales y cuya dotación debería ser analizada.

Las líneas de autobús urbanas de Zarautz, Irún, Hernani, Errenteria y Lasarte-Oria disponen de anejos específicos del Reglamento Armonizado de los servicios integrados en la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa<sup>13</sup>, en los que se establecen condicionantes particulares de la regulación general.

<sup>13</sup> *Reglamento de armonización de los servicios públicos regulares de transporte de personas viajeras por carretera en el ámbito de las administraciones guipuzcoanas integradas en la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa.* Junio de 2023. El 25 de febrero de 2015 se publicó en el



Finalmente, hay que mencionar la combinación de la bicicleta con las líneas de transporte marítimo de corto recorrido. La motora que une el Pasai Donibane y Pasai San Pedro ha tenido en 2024 dos cambios favorables a la intermodalidad con la bici. Por un lado, los servicios se han integrados en la tarjeta Mugi y, por otro, se ha establecido la gratuidad en el transporte de bicicletas. También el barco que atraviesa la Bahía de Txingudi entre Hondarribia y Hendaya permite el transporte de bicicletas.

### 4.3. BICICLETAS PÚBLICAS

Los sistemas de bicicleta pública tienen un referente importante en Donostia/San Sebastián con DBizi, pionero en la incorporación de bicicletas de pedaleo asistido eléctricas. El sistema ha ido evolucionando en términos de tecnología, número de bicicletas y extensión espacial, de manera que, tras la última ampliación, ha llegado a nuevos barrios, algunos en ladera, y arroja los siguientes resultados:

**Cifras de DBizi en 2023**

Nº de viajes	945.642
Nº de abonados/as	10.879
Nº de estaciones	67
Nº de viajes bicicletas mecánicas	356.059 (38% del total)
Nº de viajes bicicletas eléctricas	589.583 (62% del total)
Uso medio diario por bicicleta	5,74
Viajes con duración entre 0 y 15 minutos	80,36%
Viajes con duración entre 16-30 min	16,70%
Viajes con duración > 31 min	2,94%

Fuente: DBus. Memoria anual 2023.

El presupuesto asignado para el sistema en 2024 es de unos 336.000 euros, de manera que cada viaje es subvencionado con aproximadamente 0,3 euros, una vez realizadas las aportaciones derivadas de los pagos de los usuarios, abonos y publicidad.

En 2024 los Ayuntamientos de Donostia/San Sebastián y Astigarraga firmaron un convenio de colaboración para estudiar la viabilidad de ampliar el modelo de Dbizi hasta ese municipio metropolitano. Irun y otros municipios de Oarsoaldea también han analizado las opciones para la implantación de estos sistemas.

### 4.4. APARCAMIENTO DE BICICLETAS

El aparcamiento de bicicletas ofrece diferentes facetas. Por un lado, la disponibilidad de espacio y aparcabicis para amarrar la bicicleta, tanto en origen como en destino. Por otro, la

Boletín Oficial de Gipuzkoa la aprobación por parte de la Diputación Foral de una primera versión de este Reglamento que ya contenía un anexo sobre el transporte de bicicletas.

seguridad que se ofrece ante el robo de bicicletas. Y, por último, la ocupación del espacio público que supone en muchos lugares.

Con el fin de dar visibilidad y favorecer el uso de la bicicleta, los gobiernos locales vienen creando redes de aparcabicis en el espacio público y modificando las regulaciones urbanísticas con el fin de que las edificaciones dispongan de estas instalaciones. Por ejemplo, en el municipio de Donostia/San Sebastián en la actualidad existen 800 puntos de aparcabicis con más de 10.200 plazas.

Esa cifra representa aproximadamente la mitad de las plazas de aparcabicis instaladas en todo el Territorio Histórico, en donde también destacan las 2.400 de Zarautz, las 1.500 de Irun, las 1.100 de Hondarribia o las 950 de Tolosa.

En estos municipios de Gipuzkoa en donde se utiliza más extensivamente la bicicleta esas redes han venido a paliar la falta de opciones para el aparcamiento en edificaciones, sirviendo para el “almacenamiento” de bicicletas, con independencia de la frecuencia de uso que de ellas se realice. De esa manera, una parte de los aparcabicis existentes, sobre todo en el centro urbano, friccionan con otros valores del espacio público como la accesibilidad/supresión de barreras y el patrimonio. En esos aparcabicis, una parte de las bicicletas acaban siendo abandonadas, ocupando plazas que podrían ser empleadas por personas que requieren su uso de manera cotidiana.

Frente a esas redes en el espacio público, en general más expuestas a las inclemencias del tiempo y al robo, la oferta de aparcamientos de bicicletas en las edificaciones está poco desarrollada. Los requerimientos de los planes urbanísticos tienen un efecto lento y limitado a las nuevas construcciones, por lo que la ampliación de la oferta en edificaciones privadas y centros públicos requiere, sobre todo, un esfuerzo de gestión y cambio cultural, lo que se aplica también a los centros de trabajo de la Diputación Foral.

#### 4.5. SINIESTRALIDAD Y ROBOS

Los anuarios estadísticos de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco no ofrecen información de la siniestralidad ciclista desagregada respecto de otros vehículos de dos ruedas, ni tampoco de su distribución territorial. Por consiguiente, la única fuente de datos de siniestralidad ciclista para Gipuzkoa es la ofrecida por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, aunque, este organismo solo publica las cifras de fallecidos en bicicleta desagregados por provincia, pero no las correspondientes a heridos graves ni heridos leves. En 2023 no se produjo ningún fallecido ciclista en Gipuzkoa.

Por tener un orden de magnitud de la siniestralidad en el conjunto de la CAPV, el *Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible en Euskadi 2021-2025* indica que entre 2013 y 2020, el número de personas ciclistas fallecidas en la CAPV se ha mantenido en ratios muy bajos (1,5 anual). Sin embargo, el número de personas heridas se ha incrementado hasta alcanzar en 2020 los 102 ingresos hospitalarios. El 83,3% de las personas ciclistas fallecidas y el 89,1% de las heridas graves son hombres, con un gran diferencial respecto a su distribución en los desplazamientos. El objetivo del Plan es que el

número de personas ciclistas fallecidas se quede en 0 en 2025 y el número de personas ciclistas heridas graves se reduzca a 64.

En cuanto a las sustracciones de bicicletas, la disponibilidad de cifras es reducida; en caso de que se pudieran unificar los registros de las fuerzas policiales, se trataría de cifras muy diferentes a los robos realmente efectuados, dado que muchas personas no formalizan las denuncias.

En cualquier caso, que la sustracción es un problema para la expansión de la movilidad ciclista lo prueba el hecho de que, según la *Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte 2024*, en el 18,7% de los hogares que disponen de bicicletas se manifiesta que en los últimos cinco años les han robado alguna, lo que supone un ligero aumento sobre las cifras registradas en 2014.

A fin de afrontar debidamente este fenómeno, la *Zikloteka, Centro de Documentación de la Bicicleta*, publicará próximamente un informe que caracteriza y profundiza en sus causas.

#### 4.6. LA BICICLETA EN EL ÁMBITO MUNICIPAL

Una parte considerable de las competencias relativas a la movilidad ciclista descansa en los gobiernos locales, por lo que el análisis de sus actuaciones y sus carencias resulta muy revelador para elaborar una estrategia foral de la bicicleta.

Con ese fin, se ha dispuesto de dos fuentes de datos de ámbito municipal. La primera es el conjunto de datos representados en un visor de la web Bizikletaz (<https://www.gipuzkoa.eus/es/web/bizikletaz/hasiera>), el cual ofrece información que va recopilando paulatinamente el Departamento de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa referida a los siguientes aspectos (con indicación de las cifras registradas por cada uno de ellos):

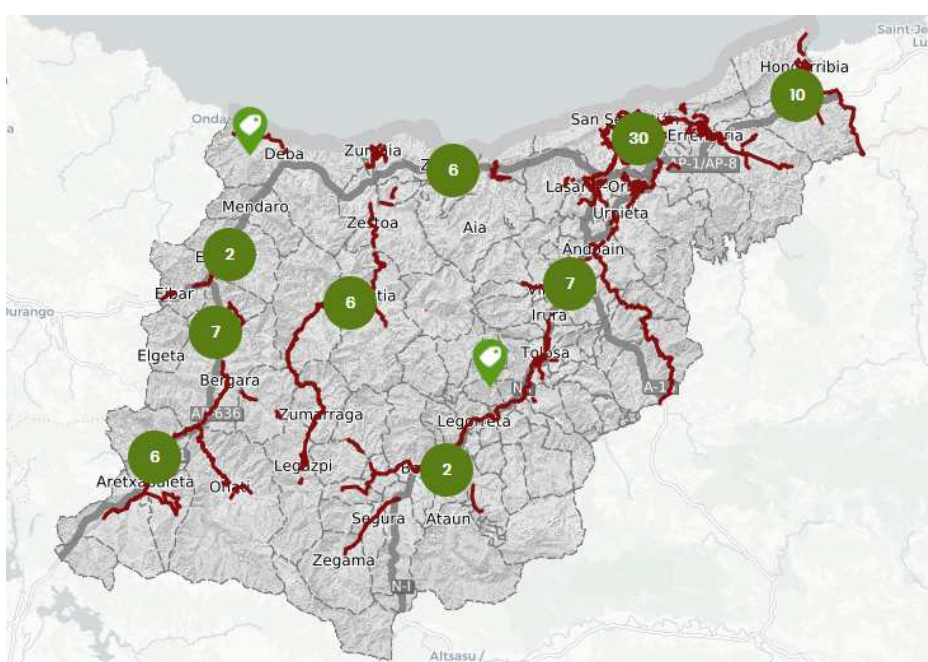
**Servicios disponibles en los municipios de Gipuzkoa**

	Nº
Venta de bicis	80
Alquiler de bicicletas	51
Visitas guiadas en bici	9
Puntos de autorreparación	58
Talleres de reparación	68
Talleres colectivos	3
Empresas del sector de la bicicleta	11
Lavabicis	30
Asociaciones vinculadas a la bicicleta	3
Servicios administrativos relacionados con la bicicleta	3

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa. Web Bizikletaz.

Se comprueba así que existe en Gipuzkoa un ecosistema de actividades, empleos y servicios ciclistas nada desdeñable, aunque evidentemente se encuentra bastante concentrado en los municipios con una mayor normalización del uso de la bicicleta. En la siguiente ilustración se observa, como ejemplo, el modo en que el visor recoge los 80 comercios dedicados a la venta de bicicletas que existen en el Territorio Histórico, junto con la infraestructura ciclista (vías y aparcamientos) existente en cada municipio.

### Comercios de venta de bicicletas en Gipuzkoa



Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa. Web Bizikletaz

La segunda fuente de información de escala municipal es la explotación de un cuestionario específico preparado para esta revisión de la Estrategia de la Bicicleta, en el que se pidió a los ayuntamientos que respondieran a una serie de preguntas sobre planificación, promoción y percepción de la bicicleta en sus municipios. De los 88 municipios de Gipuzkoa, contestaron el cuestionario 30 (34% del total) en los que reside el 73% de su población, siendo sus principales respuestas las siguientes:

### Planificación ciclista

El 50% de los municipios que respondieron al cuestionario cuenta con algún plan de movilidad sostenible que incorpora propuestas de infraestructura ciclista, además 7 de estos municipios disponen de planes de movilidad ciclista. Y dos tercios de los municipios incluyen en su planeamiento urbanístico algún tipo de viario ciclista en el núcleo urbano.





## **Medidas de promoción de la bicicleta**

En la gran mayoría (87%) de los municipios se ha realizado alguna acción de fomento del uso de la bicicleta, orientándose a los siguientes aspectos:

- Calmado de tráfico (67% de los municipios).
- Puntos de reparación y limpieza (43%).
- Cursos de aprendizaje para circular en bicicleta (40%).
- Promoción del uso de la bici a la escuela (37%).
- Mercadillos de bicicletas de segunda mano (30%).
- Ayudas a asociaciones que promueven la bicicleta (17%).

La promoción del uso de la bicicleta para ir al trabajo se ha abordado específicamente en Errenteria, Irura y Zumarraga. Por su parte, en Oñati y Pasaia se han aprobado ordenanzas municipales para la mejora del uso de la bicicleta.

## **Percepción sobre la evolución del uso de la bicicleta**

Dos tercios (65,5%) de los ayuntamientos que han respondido el cuestionario consideran que en la actualidad hay un mayor uso cotidiano de la bicicleta que hace diez años; mientras un 24,5% opina que su uso es semejante al de entonces. La otra cara de la moneda es que más de la mitad (55%) opina que uso del automóvil en los desplazamientos diarios permanece igual que hace diez años, mientras que el 31% considera que se hace un mayor uso. Solo Donostia, Arrasate, Lasarte-Oria y Zumarraga consideran que se ha producido una disminución de dicho uso.

Dos terceras parte de las respuestas (69%) consideran que existe conflicto entre el tránsito de bicicletas, viandantes y otro tipo de vehículos. El 23% de los municipios fijan su atención en los conflictos con los automóviles, mientras que el 17% lo hacen con respecto a los peatones. Se trata de municipios heterogéneos en cuanto a tamaño, número de habitantes, características territoriales y urbanas, historia y presencia de bicicletas, etc.

La gran mayoría (86%) de los municipios considera que la bicicleta tiene potencial como medio de transporte, -vinculando este potencial con la adecuación o existencia de infraestructuras ciclistas adecuadas-, por encima en su función deportiva o de ocio; y son escasos los ayuntamientos que se muestran escépticos a este respecto.

Por su parte, las respuestas sobre el futuro de la bicicleta eléctrica son esperanzadoras, en general.

Se puede así concluir que los ayuntamientos, salvo unas pocas excepciones, tienen un elevado margen de mejora en sus políticas de movilidad ciclista, no solo para contribuir a la dotación de los servicios e infraestructuras necesarias, sino para establecer el marco de planificación y las políticas de promoción imprescindibles para la normalización del uso de la bicicleta y el cambio en el modelo de desplazamiento.

## 5. UNA DÉCADA DE POLÍTICA FORAL CICLISTA

Con casi 25 años de trayectoria en materia de movilidad ciclista, la Diputación Foral se ha ido dotando de un entramado normativo y de planificación que, junto a sus programas de actuaciones, convierten a Gipuzkoa en un referente en el ámbito de las políticas ciclistas que se llevan a cabo en España, como lo muestran los siguientes hechos:

- Fue la primera provincia que se dotó de una regulación específica, la Norma Foral 1/2007, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa, máxima disposición normativa del ordenamiento jurídico, para dar soporte a la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, y a la promoción del uso de la bicicleta.
- Fue igualmente pionera en adoptar un instrumento de ordenación territorial (Plan Territorial Sectorial), para planificar y ejecutar su red viaria ciclista.
- Tiene en servicio un total de 430 km de vías para la movilidad ciclista (y peatonal), la ratio más elevada de todas las provincias españolas en términos de longitud de infraestructura ciclista segregada con respecto a la longitud de las carreteras principales.
- Dispone del único Centro de Documentación de la Bicicleta existente en Europa, la *Zikloteka*, seleccionado como práctica de referencia por la Estrategia Estatal por la Bicicleta.
- Participa activamente en las más relevantes redes públicas de promoción de la movilidad ciclista de ámbito estatal e internacional (Centro Nacional de Coordinación de EuroVelo; Red de Ciudades y Territorios por la Bicicleta; *Cities and Regions for Cyclists*).

A todos esos resultados positivos ha contribuido la existencia de una atmósfera social propicia a la movilidad ciclista derivada, sobre todo, de la tenaz actividad en Gipuzkoa de las asociaciones de ciclistas urbanos/as. En ese contexto, la Diputación Foral recibió en 2013 del *XI Premio ConBici a la movilidad sostenible*, distinción que otorga *ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici*, entidad que agrupa a 71 organizaciones de ciclistas urbanos/as del conjunto de España.

Para comprender mejor esa trayectoria, con sus luces y sus sombras, se analizan a continuación los diferentes componentes de la política foral ciclista que forman parte o se propone que formen parte de la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa* para el periodo 2025-2032.

### 5.1. EL ENCAJE INSTITUCIONAL DE LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD CICLISTA

A lo largo de esta última década, periodo en el que ha estado vigente la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, la Diputación Foral ha tenido diversas estructuras competenciales y, consiguientemente, diferentes ubicaciones de las tareas centrales o dinamizadoras de la política de la bicicleta. Por ejemplo, durante la redacción de la Estrategia en 2014, el impulso de la política de movilidad ciclista se realizaba desde el Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias, mientras que, en la actualidad, se lleva a cabo desde el Departamento de Sostenibilidad (*Decreto Foral 4/2023*).

Evidentemente, cualquier esquema del reparto competencial presenta ventajas e inconvenientes, pero lo fundamental para una política con vocación transversal como es la de movilidad ciclista es que se engranen todas las piezas de la maquinaria administrativa que han de moverse coordinadamente para que dicha política tenga éxito. De hecho, la *Estrategia de la Bicicleta*, ahora en revisión, vinculaba los principales programas de actuación con diferentes departamentos del organigrama foral, convirtiendo al documento en un proyecto político transversal.

La distribución de competencias en materia de movilidad ciclista para el actual mandato 2023-2027 se establece a través de dos decretos sucesivos<sup>14</sup> con el objetivo de clarificar las que atañen a las vías ciclistas. La composición vigente de las competencias se ha consolidado con un reciente Decreto Foral<sup>15</sup>, según el cual la política de la bicicleta se ejecuta desde los tres departamentos indicados en la siguiente tabla:

---

<sup>14</sup> Primero se publicó el *Decreto Foral 4/2023, de 30 de junio* de distribución general de competencias de la Diputación. Dicho decreto fue objeto de modificación mediante el *Decreto Foral 6/2023, de 14 de julio*, que clarifica el reparto de funciones en materia de vías ciclistas entre el Departamento de Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio y el Departamento de Sostenibilidad.

<sup>15</sup> *Decreto Foral 7/2024, de 30 de septiembre, de nueva determinación de los departamentos de la Diputación Foral de Gipuzkoa, y de sus áreas de actuación y funciones.*

### Distribución de las principales áreas de actuación y funciones vinculadas directamente con la bicicleta entre los departamentos de la Diputación Foral

Departamento de Sostenibilidad	Departamento de Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio	Departamento de Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial
En materia de infraestructuras de vías ciclistas: planificación y desarrollo de la Red de Vías Ciclistas Forales y actualización del Catálogo; programación de las inversiones y financiación de todas las obras de vías ciclistas; construcción de las infraestructuras de vías ciclistas no integradas en proyectos de construcción de carreteras o cuando su trazado no sea contiguo a la plataforma de la carretera; deslinde y amojonamiento de las vías ciclistas forales; y en colaboración con el Departamento de Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio, traspasos de titularidad y promoción del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas.	Promoción del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas y traspasos de titularidad de las mismas, en colaboración con el Departamento de Sostenibilidad.	En materia de infraestructuras de vías ciclistas: — Construcción de las infraestructuras de vías ciclistas integradas en proyectos de construcción de carreteras, o cuando su trazado sea contiguo a la plataforma de la carretera. — Redacción de proyectos y construcción de aquellas vías ciclistas de nueva construcción que de acuerdo con el Departamento de Sostenibilidad así se considere. — Mantenimiento, conservación, vigilancia y explotación de la red de vías ciclistas incluidas en el Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa.

En el amplio abanico de actuaciones que el Departamento de Sostenibilidad lleva a cabo, al margen de las vinculadas específicamente con las vías ciclistas, hay que destacar las derivadas del *Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa* como los estudios anuales sobre la utilización de las vías ciclistas forales, los estudios monográficos en el ámbito de la bicicleta, o la gestión de la red foral de estaciones de aforos automáticos peatonales y ciclistas.

Además el Departamento de Sostenibilidad asume: la dirección y coordinación técnica de la *Zikloteka, Centro de Documentación de la Bicicleta*, conjuntamente con *Fundación Cristina Enea*; la gestión y secretariado del *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa*; los programas de subvenciones a municipios para la realización de actuaciones de infraestructura ciclista local y la instalación de equipamientos ciclistas; los programas de ayudas a entidades sin ánimo de lucro, para la realización de actuaciones de promoción de la bicicleta; la participación en redes de entidades públicas ciclistas de ámbito estatal e internacional; la página web *Bizikletaz* para la difusión de información y recursos existentes en Gipuzkoa en torno a la movilidad ciclista, etc.

Por otra parte, la *Comisión de Vías Ciclistas*, constituida entre los departamentos de Sostenibilidad y de Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial, representa una herramienta imprescindible para asegurar la adecuada coordinación en esta área de acción compartida. El reparto de tareas entre los dos departamentos pone sobre la mesa la necesidad de aumentar la coherencia entre competencias, recursos económicos recibidos y equipo técnico disponible, tanto en cuanto a la materia de construcción de la Red Ciclista Foral como en cuanto a los programas de promoción del uso de la bicicleta.

La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2014-2022 contemplaba la implicación de 19 Direcciones Generales de esta Diputación Foral, en la ejecución de distintos programas de



actuación relacionados con sus respectivos ámbitos de competencia. Observando la composición departamental actual se pueden atisbar algunas medidas que, en coordinación con el Departamento de Sostenibilidad, estarían en el ámbito competencial de otros Departamentos, tal y como se indica en la siguiente tabla.

Departamentos	Otras competencias vinculadas con la política de la bicicleta
Gobernanza.	Coordinación del parque foral de bicicletas de servicio. Plan de movilidad a los centros de trabajo forales y promoción de la movilidad activa.
Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio.	Promoción de la intermodalidad. Promoción del cicloturismo. Plan de Movilidad Sostenible de Gipuzkoa. Coordinación de sistemas de bicicleta pública. Incorporación de aparcabicis en los centros de trabajo existentes y que se vayan a construir.
Hacienda y Finanzas.	Incentivos fiscales en la compra y uso de la bicicleta.
Equilibrio Territorial Verde.	Gestión y conservación del itinerario ciclista de Leitzaran. Acceso a los espacios naturales en bicicleta. Promoción y regulaciones de uso.
Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes.	Promoción de la bicicleta en eventos culturales. Usos deportivos de la bicicleta y su transición hacia la movilidad cotidiana

## 5.2. DE LA PLANIFICACIÓN A LA GESTIÓN. LA NECESARIA COORDINACIÓN ENTRE LAS DIFERENTES ACCIONES DE GOBIERNO

La política de movilidad ciclista se ha desarrollado en Gipuzkoa a través de un proceso largo y complejo en el que se ha ido sucediendo y aprobando un conjunto de documentos que se corresponden con diferentes categorías de la acción pública que, sin fronteras rígidas, pueden ser descritas con los siguientes términos:

- Regulación
- Planificación
- Gobernanza
- Aspectos técnicos y proyectos de ejecución y mantenimiento
- Gestión/evaluación/programación/financiación

En lo que atañe a la regulación, el hito más importante en estas dos últimas décadas es la *Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 1/2007* aprobada por las Juntas Generales, que fijó tres compromisos clave: elaborar tanto el *Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas* como la *Estrategia de la Bicicleta*, y constituir el *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa*.

En el ámbito de la planificación el documento de referencia es, por tanto, el *Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa* (2013), aprobado mediante la *Norma Foral 2/2013* que, además de definir y programar una red de vías ciclistas para el territorio histórico, reproducía la obligación, previamente fijada por la *Norma Foral 1/2007, de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*, de redactar la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa* (2014), cuya revisión es objeto de este documento y que forma parte de la categoría de la gobernanza de la movilidad ciclista, junto con la constitución, en 2008, del *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa* como órgano asesor, de participación y concertación territorial en materia de política de la bicicleta.

Hay que recordar que esta planificación viaria ciclista tiene su punto de arranque en 1998, impulsada por la iniciativa ciudadana *LehendaBizi*, que abrió un proceso para la creación de una red provincial de vías ciclistas, y el diseño de una política integral de promoción de la bicicleta. Esta iniciativa recibió en 2000 el espaldarazo de las *Juntas Generales de Gipuzkoa*, simbolizando el comienzo de un nuevo escenario para la bicicleta en nuestro Territorio.

En el ámbito técnico el esfuerzo de mayor envergadura se ha centrado a lo largo de las dos últimas décadas en los proyectos de ejecución de vías ciclistas, cuya evolución en términos de calidad es evidente y parcialmente puede atribuirse a la publicación del *Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa-Recomendaciones técnicas para su planificación, proyecto y construcción* (2006). La experiencia acumulada en los proyectos de vías ciclistas tanto en la Comunidad Autónoma del País Vasco, como en otros territorios, aconseja la renovación de esas recomendaciones técnicas para el desarrollo de los proyectos infraestructurales futuros.

Por último, cabe recordar que todas esas categorías de la acción pública vinculada a la bicicleta se despliegan a través de decisiones relativas a la gestión, la evaluación de resultados, la programación y la financiación. De ese modo, la coherencia de las políticas de la bicicleta se juega en esa imbricación entre lo que se planifica, lo que se regula, lo que se programa y lo que se financia y ejecuta realmente.

Dado que las competencias en materia de políticas que afectan a la movilidad ciclista no están asociadas a un único departamento o dirección general, es imprescindible contar con mecanismos de coordinación que permitan aprovechar los recursos y capacidades del conjunto. como son la *Comisión de Coordinación de Vías Ciclistas*, constituida entre los departamentos de Sostenibilidad y de Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial; o, eventualmente, las comisiones de trabajo que contempla el Reglamento del *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa*.

En los informes de evaluación de los planes anuales de gestión de la Estrategia de la Bicicleta (2014), se ha evidenciado que la implicación de las Direcciones Generales forales vinculadas a sus programas ha sido insuficiente y que ello ha añadido barreras para la consecución de los objetivos perseguidos.

Uno de los Ejes de la Estrategia de la Bicicleta en revisión es, precisamente, el que plantea *Reforzar o generar las herramientas de gestión de la política de la bicicleta (eje 11)*. Sin embargo, los programas y medidas derivados de dicho eje se centran únicamente en la dinamización de dos instrumentos de relación externa: el Consejo de la Bicicleta y el

Observatorio de la Bicicleta. Hay, por tanto, una tarea pendiente de incorporar herramientas de gestión coordinada entre los diferentes departamentos y direcciones generales involucradas, de un modo otro, en el desarrollo de la política ciclista que se deriva de esta revisión de la Estrategia de la Bicicleta.

### 5.3. LAS INFRAESTRUCTURAS COMO ELEMENTO DE MAYOR VISIBILIDAD. AVANCES, AJUSTES Y BARRERAS

Un ejemplo de esa necesidad de hacer coherentes las diferentes acciones de gobierno es el desarrollo del elemento más visible de las políticas de la bicicleta, la construcción de las infraestructuras viarias que, lejos de ser un ámbito aislado de la política foral, presenta ramificaciones en una pluralidad de áreas, así como numerosas complicidades con departamentos y entidades adscritas al Gobierno Vasco, sin contar con las exigencias derivadas de las competencias municipales.

A ese respecto, es necesario analizar tanto la situación del *Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa* a través de los trabajos realizados recientemente para su evaluación y reprogramación, que permiten conocer en profundidad el conjunto de avances, ajustes, dificultades, éxitos que muestra la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

En efecto, el *Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa* (PTSVCG) fue aprobado definitivamente mediante la *Norma Foral 2/2013*, que establece, en su artículo 16.2, que el documento deberá ser revisado con un año de antelación respecto de la finalización de los plazos de sus programas de actuación.

De ese modo, se iniciaron en 2022 los correspondientes trabajos de revisión del PTSVCG dando como fruto un Diagnóstico de la situación. A la vista de dicho Diagnóstico el Departamento de Sostenibilidad consideró que no se daban las circunstancias necesarias para proceder a lo que la propia *Norma Foral 2/2013* considera una *Revisión*, dado que se mantenían los objetivos y criterios de ordenación de las vías ciclistas y no se habían cumplido en gran medida sus previsiones de ejecución.

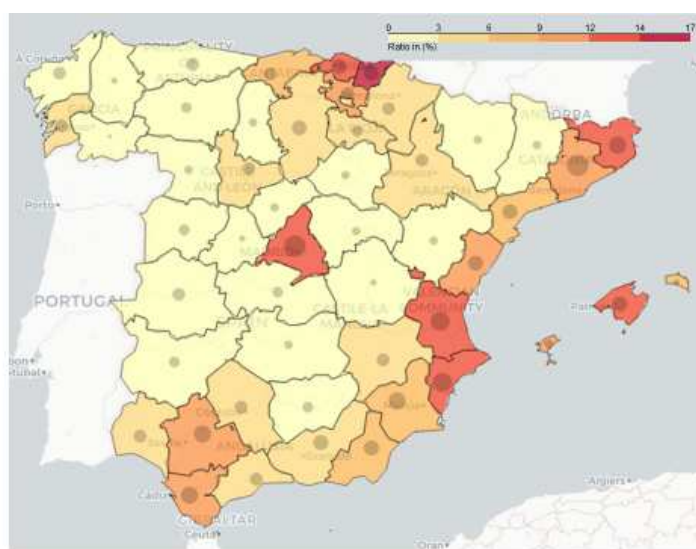
La conclusión de ese proceso de reflexión fue que no procede hacer una revisión sino una reprogramación de las actuaciones en dos cuatrienios para poder completar la Red Básica Foral con unos presupuestos actualizados.

A fecha de junio de 2024 se encuentran ejecutados 241,18 km (54,92%) de los 439,14 km planificados para toda la Red Básica (Local + Foral). Restringiendo el análisis a la Red Básica Foral, cuya construcción es el objeto del compromiso presupuestario y programación del *Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*, la ejecución alcanza 137,82 km (47,53%), quedando pendientes de ejecución otros 152,14 km. Durante el periodo 2014-2023 se han añadido a la Red Básica Foral 40 km.

Para contextualizar el esfuerzo realizado, se pueden relacionar esas magnitudes con las de otras provincias españolas en los siguientes términos:

- Gipuzkoa cuenta con 5,45 km de red ciclista por cada 10.000 habitantes, frente a 4,06 km de media en las ciudades pertenecientes a la Red de Ciudades y Territorios por la Bicicleta<sup>16</sup>.
- La red ciclista de Gipuzkoa arroja la ratio más elevada de todas las provincias españolas en términos de longitud de infraestructura ciclista segregada con respecto a la longitud de las carreteras principales, tal y como se puede observar en la figura siguiente<sup>17</sup>

#### Ratio de longitud de infraestructura ciclista segregada respecto a la de las carreteras principales



La ciclabilidad de la red, analizada en el documento *Evaluación, reprogramación y actualización presupuestaria del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*<sup>18</sup>, indica que todos los tramos de la Red Básica Foral se encuentran en condiciones favorables de circulación ciclista, con la excepción del que transcurre por el valle del Leitzaran, entre Andoain y Berastegi del Itinerario 8, que es funcional solo para bicicletas de montaña. La satisfacción de las personas que emplean la Red Básica Foral de Vías Ciclistas es elevada, con valoraciones entre 7,3 y 8 puntos en un rango cuyo máximo es 10.

<sup>16</sup> Datos del *Observatorio de la Bicicleta 2022*. Red de Ciudades por la Bicicleta.

<sup>17</sup> [https://european-cyclists-federation.github.io/Visualization/ES/ES\\_map\\_A1.html](https://european-cyclists-federation.github.io/Visualization/ES/ES_map_A1.html). La metodología de estas estimaciones se encuentra en <https://european-cyclists-federation.github.io/Documents/Methodology.pdf>

<sup>18</sup> DAIR Ingenieros. Dirección General de Transición Ecológica. Departamento de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Junio de 2024.

Sin embargo, como se puede observar en la tabla adjunta, el desarrollo de los nueve itinerarios planificados es muy diverso, con dos de ellos completos y otros cuatro con una ejecución inferior al 50% de su kilometraje total.

### Estado actual de ejecución de la Red Básica de Vías Ciclistas

Itinerario	Red Básica Local			Red Básica Foral			RBVCG (local+foral) Totales por itinerario			
	RBL Existente km	RBL Planificada (pendiente) km	% Existente	RBF Existente km	RBF Planificada (pendiente) km	% Existente	km totales Itinerario	km Existentes	km Planificados (pendientes)	% Existente
I-1 Donostia-Irun	29,23	11,79	71,27%	2,97	11,17	21,01%	55,15	32,20	22,95	58,38%
I-2 Donostia-Mutriku	16,37	12,05	57,59%	10,77	44,59	19,45%	83,78	27,14	56,64	32,39%
I-3 Donostia-Beasain	25,81	8,71	74,77%	36,32	30,94	54,00%	101,78	62,13	39,65	61,04%
I-4 Valle del Deba	12,63	7,01	64,31%	25,00	36,71	40,51%	81,34	37,63	43,72	46,26%
I-5 Valle del Urola	8,09	1,47	84,63%	30,17	7,78	79,49%	47,51	38,26	9,25	80,53%
I-6 Bergara-Beasain	2,44	0,81	75,17%	5,50	20,95	20,79%	29,69	7,94	21,75	26,74%
I-7 Valle del Bidasoa	4,54	0,00	100,00%	6,17	0,00	100,00%	10,71	10,71	0,00	100,00%
I-8 Valle del Leizaran	2,93	0,00	100,00%	19,37	0,00	100,00%	22,30	22,30	0,00	100,00%
I-9 Valle del Ego	1,33	3,99	24,96%	1,55	0,00	100,00%	6,87	2,88	3,99	41,88%
<b>Totales</b>	<b>103,36</b>	<b>45,82</b>	<b>69,28%</b>	<b>137,82</b>	<b>152,14</b>	<b>47,53%</b>	<b>439,14</b>	<b>241,18</b>	<b>197,96</b>	<b>54,92%</b>
	149,18			289,96				439,14		

Fuente: *Evaluación, reprogramación y actualización presupuestaria del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*. Departamento de Sostenibilidad. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2024.

El análisis realizado por el citado documento ha permitido estimar los costes y características de los tramos que quedan por ejecutar. Tal y como se puede observar en la siguiente tabla, solo los costes correspondientes a los 152 km restantes de la Red Básica Foral requieren una inversión de unos 208 millones de euros, incluyendo la redacción de proyectos, la obtención del suelo y la ejecución por contrata, lo que contrasta con los aproximadamente 107 millones de euros invertidos desde el inicio de la construcción de la red en 1995.

### Longitud y coste estimado de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas sin ejecutar

Itinerario	Existente (km)	Planificada sin ejecutar (km)	Coste total por itinerario
<b>1 Donostia - Irun</b>	2,97	11,17	26.468.788,32 €
<b>2 Donostia - Mutriku</b>	10,77	44,59	55.815.161,38 €
<b>3 Donostia - Beasain</b>	36,32	30,94	48.204.902,26 €
<b>4 Valle del Deba</b>	25,00	36,71	48.141.209,46 €
<b>5 Valle del Urola</b>	30,17	7,78	3.453.340,65 €
<b>6 Bergara - Beasain</b>	5,50	20,95	25.747.993,52 €
<b>7 Valle del Bidasoa</b>	6,17	0,00	-
<b>8 Valle del Leizaran</b>	19,37	0,00	-
<b>9 Valle del Ego</b>	1,55	0,00	-
<b>TOTAL</b>	<b>137,82</b>	<b>152,14</b>	<b>207.831.395,59 €</b>



Fuente: *Evaluación, reprogramación y actualización presupuestaria del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*. Departamento de Sostenibilidad. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2024.

Para contextualizar esas cifras, es fundamental hacer un recorrido por la inversión realizada anteriormente en la Red Básica Foral de Vías Ciclistas. A ese respecto la siguiente tabla muestra cómo, durante los últimos diez años, la inversión anual media se ha situado en 2,7 millones de euros, con un coste por kilómetro construido de 540.000 euros.

#### Inversiones anuales en la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

Año	Presupuesto ejecutado en euros
2014	3.761.966
2015	2.978.050
2016	1.129.568
2017	1.884.448
2018	1.413.592
2019	3.010.787
2020	3.404.882
2021	970.630
2022	1.232.671
2023	1.933.548
<b>Total</b>	<b>21.720.142</b>
<b>Media anual</b>	<b>2.715.018</b>

Fuente: Elaboración propia a partir del Informe de Evaluación de 2022 de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa. Diputación Foral de Gipuzkoa. 2024; y de la *Evaluación, reprogramación y actualización presupuestaria del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*. 2024.

Estas cifras muestran un desfase de gran envergadura con respecto a las previsiones de inversión del PTSVCG, a lo que se añade un desvío anual de gran envergadura entre los presupuestos consignados para la Red Básica Foral y los presupuestos realmente ejecutados. De hecho, en las ocho anualidades entre 2015 y 2022 el desvío medio ha sido del 45%. Frente a un presupuesto consignado de 29,4 millones de euros en ese periodo, los presupuestos ejecutados ascendieron a solo 16 millones.

Se hace así evidente que a ese ritmo inversor y con esos desvíos presupuestarios no es posible completar la Red Básica Foral de Vías Ciclistas en los plazos y programas planificados. Por ese motivo, se ha realizado un ejercicio de reprogramación de las inversiones bajo el supuesto de una inversión anual de alrededor de 7 millones de euros. El resultado es el que se indica en la siguiente tabla:

#### Reprogramación de las inversiones en la Red Básica Foral de Vías Ciclistas

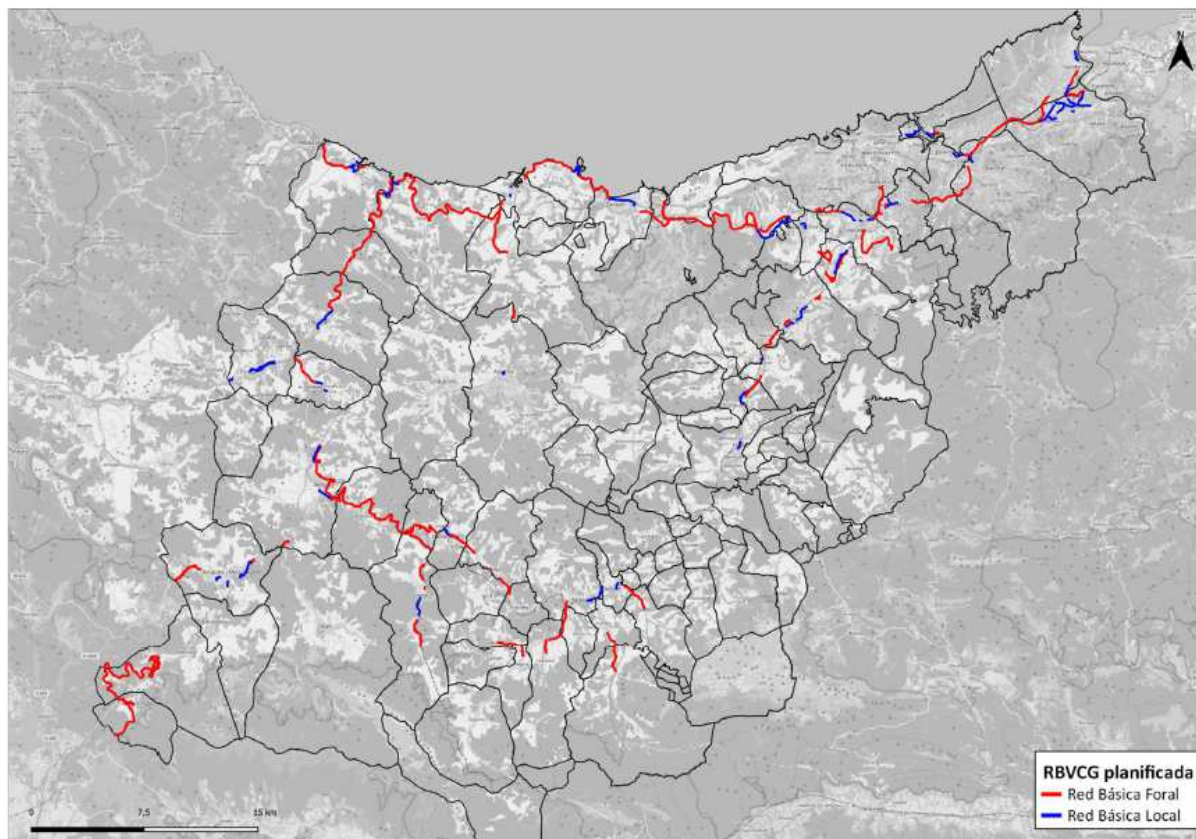


Itinerario	RBF km			1er cuatrienio (2024-2027)			2º cuatrienio (2028-2031)			Fuera de reprogramación			Entorno dominio público carreteras forales		
	Total	Existente	Pendiente	km	%	M€	km	%	M€	km	%	M€	km	%	M€
I-1 Donostia-Irun	14,14	2,97	11,17	4,20	30%	8,28	0,00	0%	0,00	5,99	42%	17,39	0,98	7%	0,79
I-2 Donostia-Mutriku	55,36	10,77	44,59	4,74	9%	10,52	5,38	10%	4,71	14,22	26%	19,74	20,26	37%	20,85
I-3 Donostia-Beasain	67,26	36,32	30,94	4,60	7%	4,60	7,99	12%	10,94	18,35	27%	32,67	0,00	0%	0,00
I-4 Valle del Deba	61,71	25,00	36,71	3,37	5%	8,51	3,47	6%	3,46	21,02	34%	26,82	8,85	14%	9,36
I-5 Valle del Urola	37,95	30,17	7,78	3,77	10%	1,43	1,99	5%	0,82	2,02	5%	1,20	0,00	0%	0,00
I-6 Bergara-Beasain	26,45	5,50	20,95	2,64	10%	0,69	12,18	46%	2,00	6,13	23%	23,06	0,00	0%	0,00
I-7 Valle del Bidasoa	6,17	6,17	0,00												
I-8 Valle del Leizaran	19,37	19,37	0,00												
I-9 Valle del Ego	1,55	1,55	0,00												
<b>Total</b>	<b>289,96</b>	<b>137,82</b>	<b>152,14</b>	<b>23,32</b>	<b>8%</b>	<b>34,03</b>	<b>31,00</b>	<b>11%</b>	<b>21,92</b>	<b>67,73</b>	<b>23%</b>	<b>120,88</b>	<b>30,08</b>	<b>10%</b>	<b>31,00</b>

Fuente: *Evaluación, reprogramación y actualización presupuestaria del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*. Departamento de Sostenibilidad. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2024.

Como se puede observar en la ilustración adjunta, los tramos pendientes de ejecución se localizan en el itinerario costero y, de un modo segmentado en el resto de los itinerarios:

### Tramos de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa pendientes de ejecución



Fuente: *Evaluación, reprogramación y actualización presupuestaria del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*. Departamento de Sostenibilidad. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2024.

En el supuesto de realizarse ese esfuerzo inversor, en el cuatrienio 2024-2027 se añadiría un 8% de la Red Básica Foral (23,3 km) con un coste de 34 millones de euros, mientras que en el cuatrienio 2027-2031 el incremento de dicha red sería de otro 11% (31 km), con un coste de otros 22 millones de euros, quedando todavía fuera de esos periodos una cuarta parte de los tramos planificados. En ese periodo ninguno de los seis itinerarios pendientes quedaría completo, pero algunos tendrían un desarrollo significativo.

Es de gran relevancia comprender la relación entre los kilómetros ejecutados y a ejecutar y su coste económico. Como se puede observar en la tabla adjunta, el coste por kilómetro en los últimos diez años (0,54 millones/km) es muy inferior a los requerimientos del resto de los tramos a ejecutar en el futuro.

**Costes de inversión por kilómetro de los tramos ejecutados y previstos**

	km	Millones de euros	coste por km
Inversión realizada en 2014-2023	40,2	21,72	0,54
Primer cuatrienio	23,2	34,03	1,47
Segundo cuatrienio	31	21,92	0,71
Fuera de programación	67,73	120,88	1,78
Entornos dominio público carreteras forales	30,08	31	1,03
Totales de la reprogramación	152,01	207,83	1,37

Fuente: Elaboración propia a partir de las cifras de la *Evaluación, reprogramación y actualización presupuestaria del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*. 2024.

Este cambio en la situación se deriva parcialmente de la complejidad de la red que queda por ejecutar pues se trata, en buena parte, de tramos más difíciles y costosos de encajar en el territorio, mientras que hasta el momento los que se han ido construyendo no tenían por lo general una complejidad técnica tan elevada.

Se trata, en cualquier caso, de tramos muchas veces de importancia, en la medida en que facilitan la conectividad de los existentes con importantes generadores de viajes y con núcleos de población en los que todavía la bicicleta se encuentra escasamente normalizada.

Otro aspecto fundamental de la infraestructura ciclista son sus necesidades de inversión en conservación y mantenimiento, las cuales se incrementan conforme aumenta la red y van envejeciendo los diferentes tramos. Según el documento de *Evaluación, reprogramación y actualización presupuestaria del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*, el presupuesto destinado a la conservación ordinaria de la Red Básica Foral, incluido sin una partida específica en los contratos integrales de conservación de carreteras, del Departamento de Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial, se puede estimar en alrededor de un millón de euros al año.

Finalmente, cabe reseñar que el desajuste entre la red planificada y la construida no es una mera cuestión de carencias en el esfuerzo inversor. Existen también otras barreras y dificultades que hacen más lento y costoso el avance. Una de ellas es el mencionado encaje y coherencia de los equipos técnicos destinados a ese cometido en la administración foral. Y otra, de gran relevancia, es la complejidad derivada de la presencia de numerosos agentes e instituciones con competencia en un territorio tan denso y complejo como son los valles guipuzcoanos en los que se desarrolla el grueso de la red.

#### 5.4. MÁS ALLÁ DE LAS INFRAESTRUCTURAS. EL PUZLE AMPLIO DE LAS POLÍTICAS DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Como se indicaba en la propia *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa* que es objeto de esta revisión, la infraestructura viaria es una pieza esencial de un puzle mucho más amplio que conforma la política de la bicicleta y que atiende al denominado *Sistema Integral Ciclista*. Este concepto, que se desarrolla en el *Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*,

podría sintetizarse como el conjunto de servicios, infraestructuras y regulaciones que conforman las condiciones de uso de la bicicleta en el Territorio Histórico.

En ese sentido, hay que recordar también que la red de infraestructuras ciclistas no es un fin en sí mismo, sino un elemento para la normalización y socialización del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas para el transporte activo urbano/interurbano de la población en Gipuzkoa. Ello no sería posible sin otros muchos instrumentos, interrelacionados entre sí, que conforman los programas de actuación de la Estrategia que están asociados a los siguientes once ejes estratégicos correspondientes a dos grandes ámbitos o áreas de intervención:

#### ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

1. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios municipales
2. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales
3. Incorporar a las bicicletas a las calzadas: calmado del tráfico
4. Mejorar la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados

#### ÁREA DE PROMOCIÓN, GESTIÓN Y REGULACIÓN

5. Convertir a la bicicleta en una opción turística y de acceso a la naturaleza
6. Incorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y a la salud
7. Incorporar la circulación en bici como elemento de la formación de los escolares
8. Impulsar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral
9. Cambiar la percepción social de la bicicleta y de la movilidad
10. Crear un marco de planificación y normativo de apoyo a la bicicleta
11. Reforzar o generar las herramientas de gestión de la política de la bicicleta

Para evaluar sus propios resultados, la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa* definió un sistema de indicadores asociados a los objetivos establecidos y que se vuelcan en informes anuales específicos.

Sin embargo, el primer *Informe de evaluación de la Estrategia de la Bicicleta*, realizado en 2015 desveló la dificultad de contar con un cuadro de mando completo de dichos indicadores. No fue posible disponer de información sobre un grupo numeroso de los indicadores planteados, bien porque se trataba de datos no accesibles, bien porque se publican con una periodicidad plurianual. Esa carencia pone de manifiesto un desajuste entre los deseos, la ambición y la realidad administrativa de la Estrategia.

Las siguientes tablas sintetizan la situación de los indicadores para los diferentes objetivos señalados en la Estrategia según el *Informe de Evaluación* de 2022, ofreciendo un panorama de los propios avances realizados y los aspectos que no han evolucionado como se esperaba. Se indica si hay disponibilidad de información y, en caso afirmativo, si se valora el resultado del indicador como adecuado, insuficiente o intermedio:

Indicadores vinculados a los objetivos **generales de movilidad**:

Objetivos	Valoración de los resultados de los indicadores asociados
1. Incrementar el peso de la bicicleta en la distribución de	Insuficiente





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.	
2. Incorporar un perfil más equilibrado de personas que emplean la bicicleta, con mayor proporción de mujeres y de jóvenes y menores que en la actualidad.	Sin disponibilidad de información <sup>19</sup>
3. Incrementar los desplazamientos activos (peatonales y ciclistas) entre municipios.	Suficiente

Indicadores vinculados a los objetivos **infraestructurales**:

Objetivos	Valoración de los resultados de los indicadores asociados
4. Completar las infraestructuras urbanas para bicicletas y calmado del tráfico en el 50% de los municipios de Gipuzkoa.	Adecuada
5. Completar la Red Foral de Vías Ciclistas hasta el 80% de la extensión prevista, duplicando la red actual.	Insuficiente
6. Mantener y reformar las Vías Ciclistas existentes para que conserven o mejoren su funcionalidad actual.	Adecuada

Indicadores vinculados con los objetivos relacionados con los **servicios**:

Objetivos	Valoración de los resultados de los indicadores asociados
7. Incorporación sólida de la bicicleta en la cadena del transporte colectivo (tanto en lo que atañe a los vehículos como a las estaciones, accesos, medios de pago y tarifas).	Sin disponibilidad de información
8. 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.	Insuficiente

<sup>19</sup> No hay datos publicados para la distribución del uso de la bicicleta por edad y Territorio Histórico, pero sí por sexo y Territorio Histórico.

Indicadores vinculados con los objetivos de **planificación y gestión de la movilidad**:

Objetivos	Valoración de los resultados de los indicadores asociados
9. Planes de movilidad a los centros de trabajo en un 25% de las áreas de actividad de Gipuzkoa	Sin disponibilidad de información
10. Programas de Camino Escolar extendidos a un 50% de los centros educativos de Gipuzkoa	Sin disponibilidad de información

Indicadores vinculados con los objetivos **políticos**:

Objetivos	Valoración de los resultados de los indicadores asociados
11. 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.	Insuficiente
12. Desarrollar el Observatorio de la Bicicleta como una herramienta fundamental del conocimiento de la movilidad ciclista.	Adecuada
13. Incorporar a todos los departamentos concernidos de la Diputación Foral de Gipuzkoa a las políticas de la bicicleta.	Insuficiente

Indicadores vinculados con los objetivos **fiscales y presupuestarios**:

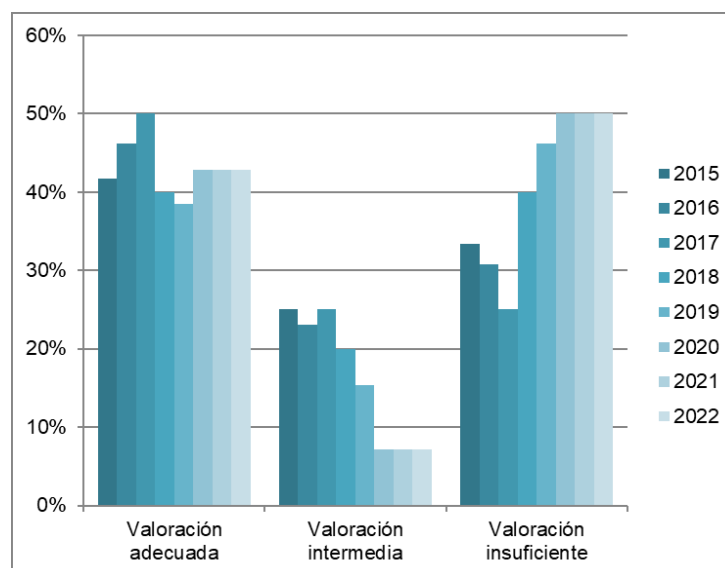
Objetivos	Valoración de los resultados de los indicadores asociados
14. Dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte a la movilidad peatonal y ciclista.	Insuficiente
15. Establecer incentivos fiscales a la movilidad activa.	Insuficiente

Indicadores vinculados con los objetivos **regulatorios**:

Objetivos	Valoración de los resultados de los indicadores asociados
16. Disponer de una normativa urbanística y territorial que incorpore a la bicicleta en sus determinaciones.	Adecuada
17. Incorporar las necesidades de la bicicleta en las determinaciones de todos los nuevos planes urbanísticos municipales que sean aprobados.	Adecuada
18. Adaptar las ordenanzas de movilidad o tráfico a la bicicleta en un 75% de los municipios guipuzcoanos que cuentan con dicha modalidad de regulación	Intermedia

Por consiguiente, de las 18 agrupaciones de indicadores de la Estrategia solo se han podido evaluar 14 y, de ellos, el 50% obtienen una valoración insuficiente en 2022. Comparando esos resultados de 2022 con los de las anualidades anteriores, se puede observar la estabilidad en esas valoraciones en los últimos tres años.

### Evolución de la valoración de los indicadores de seguimiento de la Estrategia de la Bicicleta



Fuente: *Informe de Evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa de 2022*. Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2023.

Esta situación de estancamiento a lo largo de todo el periodo de vigencia de la Estrategia pone en cuestión la idoneidad y la eficacia de los mecanismos previstos para su coordinación, seguimiento y evaluación, lo que sugiere un necesario y drástico cambio de planteamiento en relación a esos aspectos del documento.

Para completar la imagen del desarrollo de la Estrategia es pertinente relacionar la inversión en su pieza estrella, la Red Foral de Vías Ciclistas, y la asignada a promoción, gestión y regulación de la bicicleta. Dejando a un lado las inversiones en conservación y mantenimiento, en el periodo 2015-2022, la inversión en promoción, gestión y regulación ha supuesto el 9% de la absorbida por la construcción de la infraestructura: una media de 178.000 frente a 2 millones de euros anuales. Ese porcentaje contrasta con el 20% previsto al final del periodo de vigencia de la *Estrategia de la Bicicleta*.

Por consiguiente, no solo se ha producido una inversión mucho menor de lo previsto en la Red Básica Foral, sino también inversiones anuales también mucho más reducidas de las planteadas por la Estrategia en materia de promoción y gestión de la política ciclista.

Esa doble disminución de las previsiones explica el desfase entre las inversiones necesarias estimadas por la Estrategia y las cifras reales. En contraste con una cifra global de entre 7 y 8,5 millones de euros al año o 10-12 euros por habitante, la realidad ha sido que solo en 2015 se alcanzó esa intensidad inversora, manteniéndose en el resto del periodo 2015-2022 en un rango de entre 2,2 y 5,3 euros por habitante. La conclusión evidente es que la barrera presupuestaria ha mermado enormemente el desarrollo de la Estrategia de la Bicicleta.



## 6. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

De una manera sintética, las conclusiones de este diagnóstico son:

- A. **Marco estratégico de la bicicleta.** En los últimos ocho años se ha producido un notable avance en la consideración institucional de la bicicleta como medio de transporte, destacando su incorporación a las políticas europeas y de la Administración Central.
- B. **Marco regulatorio.** Los cambios legislativos de los últimos años en la Comunidad Autónoma del País Vasco, y la próxima novedad de una legislación estatal de movilidad, permiten cimentar un nuevo escenario propicio a la movilidad ciclista y su inserción en la planificación de la movilidad.
- C. **Evolución tecnológica.** La extensión del proceso de digitalización de la información y la irrupción de la bicicleta de pedaleo asistido eléctrico ofrecen nuevas oportunidades de extensión de la movilidad ciclista, debilitando en este último caso algunos de los prejuicios sobre la viabilidad de algunos recorridos en bicicleta.
- D. **Uso de la bicicleta.** La evolución del uso de la bicicleta en Gipuzkoa no ha cumplido las expectativas de la Estrategia de la Bicicleta de 2014, por lo que la normalización de este medio de transporte sigue siendo lejana en la mayoría de los municipios.
- E. **Uso de la Red Foral de Vías Ciclistas.** El uso creciente de esta red, por parte de peatones (75%) y ciclistas (25%), y la valoración positiva que reciben son claros signos de un éxito colectivo que ha permitido el afloramiento de una demanda latente, así como una muestra de su potencial para la mejora de la calidad de vida de la población. Sin embargo, los motivos por los que las personas pedalean en esta red siguen siendo mayoritariamente (81%) recreativos y deportivos, alejándose del objetivo de la Estrategia de normalizar la bicicleta como medio de desplazamiento cotidiano. La satisfacción de la población es alta con respecto a esta infraestructura.
- F. **Perfiles ciclistas y no ciclistas.** Los rasgos sociológicos de las personas que utilizan la bicicleta y las que están alejadas de este medio de transporte sugieren un cierto encasillamiento de posiciones y percepciones que resta oportunidades de extender el uso de la bicicleta en determinados sectores.
- G. **Intermodalidad.** En la última década se ha mejorado la combinación de la bicicleta con el transporte colectivo, con las limitaciones que ofrecen los distintos servicios, pero todavía queda pendiente alguno de los eslabones que la conforman: acceso, aparcamiento y transporte. En particular, se requiere un esfuerzo de mejora de la ciclabilidad alrededor de las estaciones y paradas, así como incrementar los sistemas aparcamiento en las mismas, incluyendo los aparcabicis protegidos y seguros.
- H. **Bicicleta pública.** El éxito del sistema de bicicleta pública DBizi de Donostia/San Sebastián, con su combinación de bicicletas convencionales y bicicletas de pedaleo asistido eléctrico, está sirviendo para dinamizar las posibilidades de su extensión a otros municipios metropolitanos.



- I. **Aparcabicis.** La oferta de aparcamientos para bicicletas en el espacio público ha ido incrementándose en los últimos años alcanzando un total de aproximadamente 20.500 plazas en el Territorio Histórico, de las cuales la mitad se localiza en Donostia/San Sebastián. Esta oferta no puede aumentar ilimitadamente por su ocupación del espacio público y, por tanto, se requiere también aplicar políticas para incentivar la instalación de aparcabicis en edificaciones privadas y centros públicos.
- J. **Red ciclista.** El elemento más llamativo de la política de la bicicleta foral es la construcción de la Red Foral de Vías Ciclistas, que ha tenido durante los últimos diez años un crecimiento significativo, a pesar de no alcanzar las previsiones de la planificación. De esa manera, con una Red Básica Foral de Vías Ciclistas de 138 km en 2024, que se aproxima a la mitad de la planificada, Gipuzkoa se sitúa comparativamente con otros territorios en unos niveles elevados en términos de longitud de la infraestructura ciclista. Los retos para el futuro de esta red tienen que ver no solo con su ampliación, sino con su conectividad y su engarce con los tramos de competencia municipal que también faltan por ejecutar.
- K. **Coordinación interdepartamental.** En el ámbito foral, la política de la bicicleta ha tenido diferentes encajes departamentales y repartos competenciales que han mostrado la necesidad de articular una gobernanza coherente y que asegure la debida coordinación entre los departamentos concernidos, a fin de no restar eficacia al desarrollo de la política ciclista. La Comisión de Coordinación de Vías Ciclistas, entre los departamentos de Sostenibilidad, y de Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial representa una herramienta imprescindible para asegurar la adecuada coordinación en esta área de acción compartida. Esta iniciativa podría ser complementada mediante la constitución de comisiones de trabajo en el seno del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, dirigidas a velar por la coordinación interdepartamental y la incorporación de la bicicleta en los criterios de actuación de varias áreas de gobierno de la Diputación.
- L. **Ejecución de la política ciclista.** Se observa una falta significativa de actuaciones y de resultados positivos en un número considerable de áreas de la política foral ciclista, al tiempo que se siguen realizando acciones sin contar con la bicicleta. Por otra parte, el importante esfuerzo realizado en el desarrollo de la infraestructura ciclista ha quedado, sin embargo, muy alejado de lo planificado en términos de kilómetros ejecutados. Para completar la red ciclista y garantizar su funcionalidad, y poder desplegar el resto de programas de actuación de esta área, se requiere un incremento elevado del esfuerzo económico para el siguiente periodo, y que debe ser acompañado de una dotación de personal acorde con los programas que se prevén lanzar.
- M. **Evaluación y gestión.** Los mecanismos previstos para la evaluación y seguimiento la Estrategia de la Bicicleta se han traducido en documentos que, sin embargo, no han servido para cambiar el rumbo de las políticas ciclistas que no estaban alcanzando los resultados previstos.





## 7. LA HOJA DE RUTA PARA EL PERIODO 2025-2032

### 7.1. EL PLANTEAMIENTO GENERAL DE LA ESTRATEGIA DE 2014

La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa de 2014 definía, desde la perspectiva foral, una hoja de ruta de la política de movilidad ciclista. El propósito era de integrar en esa hoja de ruta todos aquellos aspectos que podían favorecer el uso de la bicicleta, con el fin de convertirla en una de las principales alternativas al uso excesivo del vehículo privado motorizado.

El subrayado de la perspectiva foral es relevante en la medida en que se trata de un documento que se plantea desde la Diputación Foral de Gipuzkoa, lo que no impide, sino al contrario, estimula, que otras administraciones, instituciones y agentes puedan contribuir a cumplir sus compromisos.

Para ello la Estrategia de 2014 pretendía:

- a) *Organizar de modo sistematizado la política de la bicicleta y las principales líneas de actuación que en esta materia debe impulsar la Diputación Foral de Gipuzkoa y, en especial, el Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias. El objetivo último sería articular un Sistema Integral Ciclista orientado a lograr un incremento significativo del número de personas que utilizan la bicicleta.*
- b) *Promover social e institucionalmente un proceso de cambio de valores y hábitos de la población, favorable a la movilidad ciclista, teniendo en cuenta las diferentes realidades y necesidades de mujeres y hombres, o de menores y personas adultas.*
- c) *Situar al Territorio Histórico de Gipuzkoa en parámetros europeos de normalización del uso de la bicicleta, y colocarla así en el grupo de regiones que impulsan y trabajan por una movilidad más sostenible.*

Sobre ese marco general de objetivos se precisaban otros más particulares que, a través de indicadores de referencia, permitirían la evaluación posterior de la ejecución de la propia Estrategia.

La hoja de ruta que establecía el documento de 2014 se articulaba a través de los siguientes ejes estratégicos:

1. *Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios municipales*
2. *Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales*
3. *Incorporar a las bicicletas a las calzadas: calmado del tráfico*
4. *Mejorar la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados*
5. *Convertir a la bicicleta en una opción turística y de acceso a la naturaleza*
6. *Incorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y a la salud*

7. *Incorporar la circulación en bici como elemento de la formación de los escolares*
8. *Impulsar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral*
9. *Cambiar la percepción social de la bicicleta y de la movilidad*
10. *Crear un marco de planificación y normativo de apoyo a la bicicleta*
11. *Reforzar o generar las herramientas de gestión de la política de la bicicleta*

Cada uno de estos ejes, por su parte, se desarrollaba a través de programas específicos de intervención y éstos, a su vez, en medidas concretas.

## 7.2. LOS NUEVOS EJES ESTRATÉGICOS

A la luz del diagnóstico elaborado previamente, la hoja de ruta de la Estrategia de la Bicicleta de 2014 sigue siendo de utilidad en términos generales.

En primer lugar, para el periodo 2025-2032, la nueva Estrategia plantea **desde la perspectiva foral una política de movilidad ciclista integral**, que permita alcanzar como objetivo general la **normalización del uso de la bicicleta**, es decir, que se convierta en una de las alternativas sólidas al uso excesivo del automóvil privado motorizado.

En segundo lugar, aun reconociendo que se trata de una iniciativa impulsada y que afecta a la propia Diputación Foral de Gipuzkoa, pretende **generar un marco propicio** para que otras administraciones, instituciones y agentes contribuyan al mismo fin general de normalización de la bicicleta, sin cuyo concurso no será posible cumplir los compromisos concretos que posteriormente se describirán.

Esos dos aspectos de la nueva Estrategia sintetizan de algún modo las otras dos pretensiones de la anterior: la de promover un cambio cultural favorable a la movilidad ciclista y la de situar al Territorio Histórico entre las regiones de referencia en esa materia.

En ese marco general, sin embargo, se plantea ahora una nueva configuración de los ejes estratégicos, a la vista de la experiencia acumulada en esta década y de los cambios descritos en el diagnóstico. De ese modo los ejes estratégicos se simplifican de la siguiente manera:

- Eje 1. Infraestructura para la movilidad ciclista y calmado del tráfico
- Eje 2. Servicios para la movilidad ciclista
- Eje 3. Promoción de la bicicleta en sus diferentes facetas
- Eje 4. Participación, gestión y coordinación institucional

### Eje 1. Infraestructura para la movilidad ciclista y calmado del tráfico.

Se incorporan a esta línea estratégica todos los elementos que permiten configurar un entorno viario para la bicicleta cómodo y seguro, es decir, un entorno con infraestructuras



segregadas o especializadas para la movilidad ciclista y, también, con infraestructuras generales de movilidad en las que a través del calmado del tráfico la bicicleta pueda coexistir con los vehículos motorizados.

Aunque la Red Básica Foral de Vías Ciclistas es una pieza clave de este eje, evidentemente, ese entorno viario favorable para la movilidad ciclista tiene que ser más amplio, tiene que diluir las fronteras administrativas, de manera que las personas que emplean la bicicleta no perciban diferencias de calidad, comodidad y seguridad cuando la titularidad de las vías cambia.

## **Eje 2. Servicios para la movilidad ciclista.**

Se engloba en esta línea estratégica todo un conjunto de elementos que facilitan el uso de la bicicleta, desde los que garantizan la seguridad en su aparcamiento, a los que establecen cadenas de intermodalidad con el transporte público, pasando por la ciclogística y todo el ecosistema de comercios, talleres y servicios vinculados al uso urbano, deportivo, recreativo o turístico de la bicicleta.

Por la naturaleza de estos servicios, muchos de ellos de iniciativa privada y otros dependientes de los gobiernos locales, la administración foral tendrá, sobre todo, una función tractora, estimulando y orientando la generación de oportunidades para su creación.

## **Eje 3. Promoción de la bicicleta en sus diferentes facetas**

Esta línea estratégica pretende contribuir al cambio social con respecto a la bicicleta y sus posibilidades de utilización. Para ello plantea el desarrollo de todos los instrumentos que son habituales actualmente en la política de movilidad ciclista foral y, también, algunos nuevos que en otros lugares están dando buenos resultados.

La promoción habitual que ya realiza la Diputación Foral con difusión de información, apoyo económico a iniciativas municipales y de asociaciones, publicaciones y centro de documentación, organización de eventos, etc., se completa con incentivos de nuevo tipo vinculados a acciones de promoción de la movilidad ciclista por parte de empresas, gestoras de polígonos de actividad, centros educativos, etc.

Además, se plantea como novedad, el desarrollo de iniciativas de promoción de carácter más global, en el espacio y en el tiempo, abriendo oportunidades que en la actualidad se circunscriben a un espacio municipal y a una anualidad.

## **Eje 4. Participación, gestión y coordinación institucional pro-bici**

Esta última línea estratégica atraviesa a las otras tres en la medida en que plantea los mecanismos de gestión y coordinación requeridos para hacer realidad la política de movilidad ciclista foral. Coordinación horizontal entre los principales departamentos forales implicados y coordinación vertical con otras administraciones e instituciones. A la luz de la experiencia previa, este eje propone un conjunto de herramientas que buscan una mayor simplicidad y efectividad para garantizar mejores resultados, así como un sistema de



evaluación y seguimiento de los mismos también más apropiado a los recursos y capacidades disponibles.

La nueva Estrategia apuesta por seguir fortaleciendo el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa como elemento central de los procesos de participación, propiciando la formación de grupos de trabajo en su seno que dinamicen los debates y la generación de propuestas.

## 8. OBJETIVOS PARA LA MOVILIDAD CICLISTA EN EL PERIODO 2025-2032

### 8.1. REFLEXIONES AL HILO DE LOS OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA DE 2014.

Los objetivos que se planteaba la Estrategia de la Bicicleta en 2014 para que se cumplieran en el año 2022 trataban de *mantener un equilibrio entre ambición y conocimiento de las limitaciones físicas, económicas y sociales existentes en Gipuzkoa*. Tal y como se ha indicado en el Diagnóstico de esta revisión de la Estrategia, las limitaciones de inversión en este periodo han lastrado los resultados esperados, pero es evidente que la consecución de algunos objetivos está asimismo condicionada por otras limitaciones sociales, políticas y culturales.

La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa planteaba bajo el signo de la normalización una serie de objetivos agrupados en categorías, que requieren ser revisados:

Objetivos generales de movilidad 2014
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.
Incorporar un perfil más equilibrado de personas que emplean la bicicleta, con mayor proporción de mujeres y de jóvenes y menores que en la actualidad.
Incrementar los desplazamientos activos (peatonales y ciclistas) entre municipios.

Como se ha mencionado en el Diagnóstico, la duplicación prevista en el uso de la bicicleta se ha estancado en porcentajes del reparto modal semejantes a los de hace diez años, aunque la normalización si se ha notado en determinados municipios de Gipuzkoa. Ese hecho sugiere que la ambición para los próximos cuatro años no puede incrementarse demasiado, pues se requerirían escenarios *disruptivos* como los planteados en las *Cuentas de la Bicicleta 2024*<sup>20</sup> elaboradas por la Coordinadora de Defensa de la Bicicleta (ConBici), en donde para el año 2032 se podría alcanzar en el ámbito de España una cuota modal del 10% para la bicicleta.

Esa cifra del 10% del reparto modal ciclista es semejante a la propuesta por la Red de Ciudades por la Bicicleta en el Senado en abril de 2022 y está alineada con los objetivos estratégicos que persigue la acción de *European Cyclists' Federation* (ECF) y *Cycling*

<sup>20</sup> Las Cuentas de la Bicicleta 2024. ConBici Herramienta Climática. Gea21.



*Industries Europe* (CIE)<sup>21</sup>. Sin embargo, cuadruplicar el uso de la bicicleta en ocho años, parece una meta fuera del alcance de las políticas que pueda desarrollar una entidad con las competencias y posibilidades de la Diputación Foral, requiriéndose el esfuerzo coordinado de los gobiernos locales, el Gobierno Vasco y otras instituciones.

El calificativo de disruptivo desde luego encaja en ese elevado cambio modal para el conjunto del Territorio Histórico, pues para llegar a las cifras indicadas se debe producir una profunda y rápida transformación del modelo de movilidad de Gipuzkoa, algo que no parece viable sin la presencia de fenómenos sociales, políticos y económicos de un inmenso calado.

En esa misma publicación de las *Cuentas de la Bicicleta 2024*, frente al escenario *tendencial* que, como su nombre indica, estima una evolución del uso de la bicicleta similar a la de la última década y, al margen del *disruptivo*, se plantea un escenario de *transición socioecológica*. En este escenario, coherente con los compromisos climáticos del Gobierno central, la bicicleta cubriría un 5% de los desplazamientos cotidianos. Se trata, por tanto, de cifras con el mismo orden de magnitud que las planteadas para Gipuzkoa en 2014 y que podrían servir ahora también de referencia para 2032.

*Como ya se decía en la Estrategia de la Bicicleta de 2014, los objetivos generales de movilidad solo pueden alcanzarse a través de una intervención decidida para la creación de un nuevo equilibrio entre los diferentes medios de transporte y, en particular, entre la bicicleta y el automóvil. Duplicar el peso de la bicicleta en los desplazamientos sin que sea a costa de los viajes peatonales o en transporte colectivo, es un reto difícil en el que se habrán de poner en juego tanto medidas de estímulo de la movilidad ciclista como medidas de disuasión del uso del automóvil.*

Hay que considerar, además, que se trata de objetivos para el conjunto del Territorio Histórico de Gipuzkoa, en el que una parte de la población vive en contextos geográficos y urbanísticos más desfavorables para la bicicleta que los núcleos urbanos de referencia en la normalización del uso de ese medio de desplazamiento.

A todo ello se suma que la consecución de ese aumento del reparto modal ciclista es en gran medida dependiente de otras políticas urbanas y territoriales y, por tanto, no cabe pensar que su logro pueda recaer exclusivamente en la acción tractora que la Estrategia pueda impulsar.

Los otros objetivos vinculados a la movilidad establecidos en 2014, que buscaban normalizar el uso de la bicicleta entre las mujeres, la juventud y la infancia, tienen una cierta redundancia con el primero, pues alcanzar cifras elevadas de uso de la bicicleta solo puede conseguirse si se incorporan esos sectores al uso cotidiano. Además, al no estar asociados esos objetivos a una cifra de referencia, son más difíciles cualificar.

#### Objetivos infraestructurales 2014

<sup>21</sup> Nota de prensa conjunta de ECF y CIE anunciando la continuidad de su colaboración y los objetivos estratégicos de la misma : <https://ecf.com/civicrm/mailling/view?id=5158&reset=1>

Completar las infraestructuras urbanas para bicicletas y calmado del tráfico en el 50% de los municipios de Gipuzkoa.

Completar la Red Foral de Vías Ciclistas hasta el 80% de la extensión prevista, duplicando la red actual.

Mantener y reformar las vías ciclistas existentes para que conserven o mejoren su funcionalidad actual.

La intencionalidad del primero de los objetivos infraestructurales es positiva, pero su descripción literal es muy ambigua por muchos motivos. En primer lugar, porque completar las infraestructuras urbanas para bicicletas no es algo definido por unos planes concretos que abarquen el 50% de los municipios de Gipuzkoa. La propia mención a la mitad de los municipios del Territorio Histórico encierra una disonancia, pues no son comparables en términos de necesidades de infraestructura las ciudades de mayor tamaño con los pequeños pueblos. Y, en segundo lugar, la mención al calmado del tráfico también resulta poco concreta, pues calmar el tráfico es un proceso de transformación en profundidad del diseño y gestión del viario más que el resultado de un proyecto, por muy significativo que pueda resultar en un determinado lugar.

Los otros dos objetivos de esta categoría tienen una orientación más clara, en cuanto a que su pretensión es el desarrollo y el mantenimiento de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, una red perfectamente delimitada en el *Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*. La cuestión, como se ha indicado en el Diagnóstico, es que a lo largo de esta última década la red no ha evolucionado tal y como estaba previsto, alejándose de alcanzar el 80% de los kilómetros totales. En 2024 se encuentran ejecutados 241 km (55%) de los 439 km planificados para toda la Red Básica (Local + Foral), pero la ejecución de la Red Básica Foral representa 138 km (48%).

En el ámbito local debe remarcarse que, si bien el grado de ejecución de la Red Básica Local contemplada por este Plan Territorial Sectorial es del 69% (103 km), durante el periodo de vigencia de la Estrategia se han construido 29 nuevos kilómetros en esta Red, a los que añadir otros 187 km de vías ciclistas locales ajenas a este Plan. Este notable esfuerzo municipal ha sido respaldado por los programas de subvenciones a municipios que la Diputación Foral de Gipuzkoa viene implementado anualmente para la realización de actuaciones de infraestructura ciclista local.

Aun así, hay partes del Territorio Histórico en donde todavía la conectividad ciclista es muy limitada, restringiendo el potencial de uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos. El documento *Evaluación, reprogramación y actualización presupuestaria del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*<sup>22</sup> da pistas mucho más sólidas sobre los objetivos que se podrían alcanzar y los costes que tendría en los dos próximos cuatrienios, lo cual sirve de

<sup>22</sup> DAIR Ingenieros. Dirección General de Transición Ecológica. Departamento de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Junio de 2024.

referencia perfectamente para establecer los nuevos objetivos de esta Estrategia de la Bicicleta para el periodo 2025-2032.

#### Red Básica Foral de Vías Ciclistas construida y prevista en los próximos dos cuatrienios

	km
Longitud de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas	290
Tramos ejecutados hasta 2024	138
Programación para el primer cuatrienio	23
Programación para el segundo cuatrienio	31
Fuera de programación	68
Entornos del dominio público de las carreteras forales	30
Longitud de la Red Básica Foral construida o programada para 2032	192
Longitud de la Red Básica Foral construida o programada para 2032 si se añaden los tramos de los entornos del dominio público de las carreteras forales	222

Fuente: Elaboración propia a partir de las cifras de la *Evaluación, reprogramación y actualización presupuestaria del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*. 2024.

De la tabla anterior se deduce que si se ejecutaran los tramos programados en los dos cuatrienios la Red Básica Foral de Vías Ciclistas alcanzaría un total de 192 km (66% del total previsto), pero si además se construyen los 30 km que discurren en los entornos del dominio público de las carreteras forales, la red alcanzaría 222 km, representando el 77% del total previsto.

Objetivos relacionados con los servicios 2014
Incorporación sólida de la bicicleta en la cadena del transporte colectivo (tanto en lo que atañe a los vehículos como a las estaciones, accesos, medios de pago y tarifas).
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.

En el Diagnóstico de esta revisión de la *Estrategia de la Bicicleta* se dedica uno de los apartados a la situación actual de la intermodalidad apuntando a las mejoras establecidas en la última década y, también, a las carencias y oportunidades que quedan pendientes. Dadas las limitaciones que ofrece la combinación entre la bicicleta y el autobús, el esfuerzo parece que debe dirigirse sobre todo a mejorar la combinación de la bicicleta con los dos sistemas ferroviarios existentes en Gipuzkoa (Euskotren y Renfe), estableciéndose objetivos tanto en materia de accesos y aparcamientos como, con mayor cautela, en relación al transporte de bicicletas en los trenes, aspecto éste que compete a los operadores ferroviarios, y afectado por la legislación europea que establece una dotación mínima de plazas para bicicletas en los nuevos trenes o en aquellos que sean acondicionados.

Programar las actuaciones de creación de aparcamientos de bicicleta permitirá concretar parcialmente ese objetivo genérico que se estableció en 2014 de *incorporación sólida de la bicicleta en la cadena del transporte colectivo*.

El segundo de los objetivos de esta categoría plantea la creación de un conjunto de servicios de los cuales el que más incidencia pueda tener es el de la bicicleta de “alquiler”, que en la actualidad se denominan como sistemas de bicicleta pública. El éxito de uno de estos sistemas, el implantado en Donostia/San Sebastián con la denominación DBizi, puede facilitar la extensión de estos sistemas a otros municipios ubicados en ámbitos urbanos densos, sobre todo en Donostialdea.

Objetivos de planificación y gestión de la movilidad 2014
Planes de movilidad a los centros de trabajo en un 25% de las áreas de actividad de Gipuzkoa.
Programas de Camino Escolar extendidos a un 50% de los centros educativos de Gipuzkoa.

El primer objetivo de esta categoría, el dedicado a los planes de movilidad a los centros de trabajo, tiene un marco diferente al de 2014, al estar dichos planes regulados en Euskadi desde la aprobación de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, a través de su artículo 32:

*Artículo 32. – Planes de movilidad de centros de trabajo.*

*En los términos que se establezca en las disposiciones dictadas en desarrollo de esta ley, los establecimientos a los que se refiere esta sección deberán disponer, en los centros de trabajo donde trabajen más de 100 personas por cada turno, de un plan de transporte al centro de trabajo, que incluya medidas para posibilitar el uso de transportes públicos o de vehículos alternativos de titularidad privada. El número de 100 personas por cada turno incluirá a todas las que trabajen en el centro, tanto en régimen de contratación directa como personas autónomas o pertenecientes a empresas subcontratadas*

Esta legislación fue reforzada con la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, que dispone también de un artículo dedicado a ese tipo de planes:

*Artículo 17. – Planes de movilidad de centros de trabajo.*

*1.– La elaboración y aprobación de los planes de movilidad de centros de trabajo se ajustará a lo dispuesto en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, y a su normativa de desarrollo.*

*2.– Los planes de movilidad de centros de trabajo respetarán las previsiones de los planes de movilidad sostenible que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.*

El artículo 16 de la misma ley, dedicado a los planes de movilidad urbana, dispone un mecanismo de colaboración de los municipios con la Diputación Foral de Gipuzkoa que podría permitir garantizar un tratamiento adecuado de la movilidad peatonal y ciclista en el planeamiento de la movilidad municipal:

*5.– Los municipios podrán solicitar la colaboración al órgano con competencias en materia de transporte y movilidad sostenible de la diputación foral correspondiente al objeto de hacer efectiva la cooperación interadministrativa en la elaboración de los planes de movilidad urbana.*

*Las diputaciones forales deberán colaborar en la elaboración de los citados planes en los municipios de entre 5.000 y 20.000 habitantes, previa solicitud municipal.*

Por consiguiente, ese primer objetivo de esta categoría debe ser revisado desde la perspectiva de la nueva legislación vasca de movilidad y sostenibilidad energética.

Con respecto a los programas de Camino Escolar, que tienen el objetivo en la Estrategia de la Bicicleta de 2014 de alcanzar al 50% de los centros educativos de Gipuzkoa, no existen mecanismos para conocer su cumplimiento. Es más, al tratarse de procesos que deben replicarse conforme accede cada año nuevo alumnado y nuevas familias a los centros educativos, el valor numérico queda relativizado, por lo que parece mejor un planteamiento más cualitativo y de resultados en términos de acceso a pie y en bicicleta.

También es importante abrir el concepto de Camino Escolar al tratamiento más completo que ofrecen los programas denominados de Entornos Escolares, en los que los centros educativos son el punto de irradiación de transformaciones más amplias del barrio en el que se sitúan, facilitando la caminabilidad, la ciclabilidad, la habitabilidad, la convivencia y la adaptación climática del conjunto de calles que los envuelven.

Objetivos políticos 2014
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.
Desarrollar el Observatorio de la Bicicleta como una herramienta fundamental del conocimiento de la movilidad ciclista.
Incorporar a todos los departamentos concernidos de la Diputación Foral de Gipuzkoa a las políticas de la bicicleta.

Estos objetivos políticos genéricos han estado presentes en la política foral desde la aprobación de la Estrategia de la Bicicleta de 2014, aunque han tenido unos resultados diversos que podrían ser mejorados si se plantean y desarrollan herramientas que faciliten que las intenciones se conviertan en realidades más tangibles y eficaces.



**Objetivos fiscales y presupuestarios 2014**

Dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte forales a la movilidad peatonal y ciclista.

Establecer incentivos fiscales a la movilidad activa.

El objetivo de dedicar un porcentaje de los presupuestos forales a la movilidad peatonal y ciclista es muy dependiente de las decisiones políticas de cada mandato e incluso de cada anualidad presupuestaria. La experiencia de esta última década es que no se han cumplido las expectativas planteadas en la *Estrategia de la Bicicleta 2014*, tal y como se ha indicado en el Diagnóstico realizado para esta revisión con respecto a los presupuestos para la bicicleta. Parece por tanto necesario formular ese objetivo de otra manera sin que pierda la fuerza de los compromisos.

Con respeto a los incentivos fiscales, el marco regulatorio vasco se ha modificado el año pasado con *Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi* en la que se abre la opción de innovaciones fiscales en aras de la movilidad sostenible, tanto en cuanto a la aplicación de nuevos gravámenes, como al establecimiento de beneficios fiscales:

*Artículo 28. – Financiación de las políticas de movilidad y fiscalidad del transporte.*

*3.– Las administraciones públicas vascas competentes en materia tributaria promoverán, previa consulta al departamento con competencias de transporte de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco, el uso de la fiscalidad y de otros instrumentos de política económica para contribuir a los objetivos de la presente ley.*

*4.– A tal efecto, las administraciones públicas vascas podrán establecer, en el ámbito de sus competencias, entre otras, las siguientes medidas fiscales y financieras:*

*a) La creación de tasas y cánones, o el establecimiento de gravámenes sobre las existentes.*

*b) La creación de tributos u otros instrumentos fiscales que desincentiven determinadas actividades que vayan en detrimento de los objetivos de esta ley.*

*c) El establecimiento de reducciones, bonificaciones o exenciones para las actividades que fomenten actuaciones que tengan por finalidad cumplir con los objetivos de esta ley.*

También existe un punto de apoyo para incentivar la movilidad ciclista en la *Norma Foral 2/2014, de 17 de enero, sobre el Impuesto de Sociedades*, en cuyo artículo 65 se establecen varias opciones para la deducción de la cuota líquida de inversiones en movilidad sostenible.

**Objetivos regulatorios 2014**

Disponer de una normativa urbanística y territorial que incorpore a la bicicleta.

Incorporar las necesidades de la bicicleta en las determinaciones de todos los nuevos planes urbanísticos municipales que sean aprobados.

Adaptar las ordenanzas de movilidad o tráfico a la bicicleta en un 75% de los municipios guipuzcoanos que cuentan con dicha modalidad de regulación.

La Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi tiene en su artículo 3 dedicado a los principios de actuación de las administraciones públicas vascas el siguiente principio:

*i) La coordinación de los planes territoriales, urbanísticos y energéticos con los planes de movilidad sostenible, en el marco de las Directrices de Ordenación Territorial.*

Por otra parte, dispone en su capítulo II dedicado al Fomento de la Movilidad Sostenible el siguiente artículo con tres apartados de interés:

*Artículo 8. – Fomento de la movilidad activa.*

*1.– Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco promoverán los desplazamientos a pie y por medios no motorizados, con base en criterios de proximidad, ambientales, económicos y de seguridad.*

*2.– El planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanística tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas y avenidas promoviendo el calmado del tráfico y dando atención preferente a su uso peatonal, teniendo en cuenta su coexistencia con otros medios de transporte sin motor.*

*3.– Los edificios destinados a servicios públicos y las estaciones ferroviarias y de autobuses se dotarán de aparcamientos para bicicletas.*

*4.– Los nuevos edificios residenciales deberán dotarse de emplazamientos seguros y resguardados para bicicletas, en una proporción de, al menos, 1,5 plazas de bicicleta por vivienda nueva construida. Reglamentariamente podrá establecerse un coeficiente mayor al señalado en este apartado.*

De esa manera, los dos primeros objetivos de esta categoría están de alguna manera incorporados a la legislación, por lo que deberían ser revisados en su formulación en aras de garantizar el cumplimiento de la regulación.

Por último, el objetivo de adaptación de las ordenanzas de movilidad al tráfico de bicicletas también parece requerir una revisión, en la medida en que se publicaron unas *Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales*<sup>23</sup> que facilitan tanto la redacción de dichas ordenanzas como su análisis por parte de la ciudadanía y las instituciones implicadas. El objetivo numérico establecido

<sup>23</sup> Esther Anaya. Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2017.



debería ser replanteado para orientarlo a que todas las nuevas ordenanzas tengan en cuenta a la movilidad activa.

\*\*\*

En conclusión, el cuadro de objetivos de la Estrategia de la Bicicleta de 2014 debe ser actualizado, matizado y simplificado para dar respuesta al nuevo contexto de la bicicleta descrito en el Diagnóstico en los términos en los que se han ido describiendo a lo largo de este apartado.

## 8.2. LOS OBJETIVOS PARA EL PERIODO 2025-2032

Siguiendo el criterio de clarificación y simplificación descrito para los ejes estratégicos y en virtud de las reflexiones realizadas en el apartado anterior sobre el carácter y el cumplimiento de los objetivos de la Estrategia de la Bicicleta de 2014, se plantea a continuación un nuevo cuadro de objetivos para el periodo 2025-2032. Por un lado, se plantea un objetivo general, marco, vinculado a la normalización de la movilidad ciclista y al presupuesto a dedicar a la misma; y, por otro, se plantean objetivos relacionados con los cuatro ejes estratégicos que integran esta nueva Estrategia.

### A. Objetivo general.

De movilidad para 2032
Incrementar el peso de la bicicleta en la distribución de desplazamientos de Gipuzkoa hasta el 4-5% frente al 2,4% de 2021.

Este objetivo es coherente con los diferentes documentos estratégicos y planes que tienen diferentes departamentos de la Diputación Foral de Gipuzkoa para hacer frente a los grandes retos ambientales y climáticos a través de una transición socioecológica justa. En particular, la *Estrategia Guipuzcoana de Lucha Contra el Cambio Climático 2050 - Gipuzkoa Klima 2050*<sup>24</sup>, la *Estrategia de Sostenibilidad Energética de Gipuzkoa 2050 (Gipuzkoa Energia 2050)* y la *Hoja de ruta para apoyar la descarbonización competitiva del tejido empresarial de Gipuzkoa*.

Así, en la estrategia *Gipuzkoa Energia 2050* contiene en su línea de actuación 1.7 *Hacia un sector público foral cero emisiones GEI energéticas*, la siguiente medida: *Acción 1.7.7 Movilidad en el SPF y adaptación de las flotas de vehículos a bajas emisiones*. En su descripción se menciona la necesidad de *Mejorar la movilidad ciclista laboral* como herramienta para alcanzar los objetivos estratégicos.

Por su parte, la meta 2 de la *Estrategia Guipuzcoana de Lucha Contra el Cambio Climático 2050 - Gipuzkoa Klima 2050* tiene dos líneas de acción vinculadas a esta Estrategia de la Bicicleta: *Fomentar la movilidad no motorizada* y *Mejorar los sistemas de gestión y la intermodalidad del transporte público*.

No obstante, ha de tenerse presente que los avances en este objetivo no dependen exclusivamente de la acción impulsada desde el Departamento de Sostenibilidad, ni siquiera de la de toda la institución foral. Otros muchos agentes han de venir a sumarse a la acción

<sup>24</sup> Aprobada por *Decreto Foral 18/2018, de 29 de mayo*.

foral si se desean resultados positivos y duraderos. La Estrategia de la Bicicleta ha de contribuir a lograr ese efecto movilizador de agentes.

## B. Objetivos por eje estratégico.

Eje 1. Infraestructura para la movilidad ciclista y calmado del tráfico. Objetivos para 2032
1.1 Completar la Red Básica Foral de Vías Ciclistas hasta el 75% de su extensión prevista.
1.2 Mejora continua en explotación, conservación y rehabilitación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas existente.
1.3 Apoyar a los ayuntamientos en la ejecución de la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales.
1.4 Impulsar las técnicas de calmado del tráfico en las diferentes redes viarias del Territorio Histórico, propiciando su aplicación y el debate técnico y ciudadano al respecto.

Eje 2. Servicios para la movilidad ciclista. Objetivos para 2032
2.1 Desarrollar la intermodalidad de la bicicleta y el sistema de transporte colectivo público en Gipuzkoa (tren y autobús).
2.2 Apoyar a los ayuntamientos en la dotación de aparcabicis y otros equipamientos en la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales.

Eje 3. Promoción de la bicicleta en sus diferentes facetas. Objetivos para 2032
3.1 Impulsar el conocimiento de la bicicleta y de las vías ciclistas a través de las herramientas del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa.
3.2 Impulsar la información y comunicación sobre la bicicleta y de las vías ciclistas.
3.3 Apoyar a los ayuntamientos y entidades públicas comarcales en sus iniciativas de promoción de la movilidad ciclista cotidiana en sus municipios y comarcas: centros de trabajo/comerciales, centros escolares/FP/universitarios y otros equipamientos generadores de viajes en bicicleta.
3.4 Apoyar a las asociaciones ciclistas locales (a.s.l) en sus iniciativas sociales de incentivación de la bicicleta como medio de transporte en los municipios de Gipuzkoa.





3.5 Impulsar la formación y sensibilización en seguridad vial y coexistencia de los/las ciclistas en su relación con los peatones y los vehículos motorizados.

3.6 Impulsar la inclusión de la movilidad activa —ciclista y peatonal— en los planes de movilidad del territorio y en los planes de movilidad a los centros de trabajo.

3.7 Propiciar el uso de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa para el conocimiento respetuoso de la Infraestructura Verde de Gipuzkoa localizada en su entorno inmediato.

3.8 Acoger adecuadamente el cicloturismo nacional e internacional, integrándolo en el tránsito normal cotidiano de la Red Básica de Vías Ciclistas, como infraestructura viaria de interés general.

#### Eje 4. Participación, gestión y coordinación institucional

##### Objetivos para 2032

4.1 Desarrollar el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa como órgano de participación y debate a través de la creación de nuevas dinámicas y comisiones de trabajo sobre aspectos específicos de las políticas de movilidad ciclista de la Estrategia.

4.2 Establecer herramientas de coordinación entre los diferentes departamentos forales con competencias en política de movilidad ciclista, así como con aquellos que sin tenerlas cuentan con políticas que afectan a la bicicleta.

4.3 Fortalecer la participación de la Diputación Foral de Gipuzkoa en los foros y entidades de promoción y coordinación de la política ciclista en los que intervienen los diferentes niveles de administración y gobierno

4.4 Disponer de unas herramientas de gestión de la Estrategia sencillas y efectivas, que permitan también su evaluación y seguimiento.

## 9. PROGRAMAS, MEDIDAS, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

### 9.1. PROGRAMAS Y MEDIDAS

La actualización, clarificación y simplificación realizada anteriormente con respecto a los ejes estratégicos y los objetivos se replica también a la hora de elaborar las propuestas de actuación de esta Estrategia de la Bicicleta para 2025-2032, que se concreta en los siguientes programas y medidas que, en unos casos, responden a un periodo largo de tiempo, superior a una anualidad y, en otros, responden a necesidades a satisfacer en un año.

La relación de programas y medidas, así como los Departamentos y agentes competentes, sigue la lógica expuesta anteriormente de los ejes estratégicos.

#### Eje 1. Infraestructura para la movilidad ciclista y calmado del tráfico.

<i>Programa/medida</i>	<i>Departamentos competentes</i>
<b>Objetivo 1.1</b> Completar la Red Básica Foral de Vías Ciclistas hasta el 75% de su extensión prevista.	
1.1.1 Proyecto y construcción de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas establecido en el documento de <i>Evaluación y reprogramación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa</i> y programación anual de los departamentos competentes. Iluminación de vías ciclistas.	Sostenibilidad Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial
1.1.2 Actualización del Manual de recomendaciones técnicas de proyecto y construcción de vías ciclistas de Gipuzkoa.	Sostenibilidad Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial
<b>Objetivo 1.2</b> Mejora continua en la explotación, conservación y rehabilitación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas Existente.	
1.2.1 Actualización del Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales (NF 1/2007. Art.9) .	Sostenibilidad
1.2.2 Inventario de elementos patrimoniales de las vías ciclistas incluidas en el Catálogo. Incorporación al GIS.	Sostenibilidad Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial
1.2.3 Explotación, conservación y rehabilitación de las vías ciclistas incluidas en el Catálogo.	Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial
1.2.4 Monitorización y seguimiento de las vías ciclistas forales: (1) Mantenimiento y mejora de la red foral de estaciones de aforos ciclistas-peatonales; explotación de datos e informe anual de volumen de desplazamientos; (2) Informe bienal de ciclabilidad y (3) Encuesta anual de percepción de los usuarios.	Sostenibilidad

1.2.5 Información y atención a consultas, quejas y sugerencias de los usuarios. Publicación de avisos de incidencias en la web.	Sostenibilidad Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial
1.2.6 Mejora de la seguridad vial, de la coexistencia y de la información en las vías ciclistas forales. (1) Actualización del Catálogo Oficial de Señales de las Vías Ciclistas Forales y, (2) Renovación de la señalética.	Sostenibilidad Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial
1.2.7 Mejora y mantenimiento de la red de estaciones de auto-reparación de las vías ciclistas forales.	Sostenibilidad
1.2.8 Explotación y conservación de la vía ciclista foral en el Biotopo del Leizaran (tramo 08 002F Andoain- Berastegi/Urtokozubieta)	Equilibrio Territorial Verde
<b>Objetivo 1.3</b> Apoyar a los ayuntamientos en la ejecución de la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales.	
1.3.1 Línea de subvenciones a los ayuntamientos para proyecto y construcción y mejora de tramos de la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales (conexión acción 2.3.1). Revisión de bases	Sostenibilidad
<b>Objetivo 1.4</b> Impulsar las técnicas de calmado del tráfico en las diferentes redes viarias del territorio, propiciando su aplicación y el debate técnico y ciudadano al respecto	
1.4.1 Estudio y elaboración de recomendaciones técnicas de calmado de tráfico que permitan la mejora de la seguridad vial de los/as ciclistas en el entorno de la Red Básica de Vías Ciclistas, Foral y Local (conexión con acción 1.1.2).	Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial Sostenibilidad
1.4.2 Actuaciones-piloto de calmado del tráfico en la red foral de carreteras y valoración.	Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial Sostenibilidad
1.4.3 Apoyo a los ayuntamientos a través de la línea de subvenciones (medida 1.3.1).	Sostenibilidad

## Eje 2. Servicios para la movilidad ciclista.

Programa/medida	Departamentos competentes
<b>Objetivo 2.1</b> Desarrollar la intermodalidad de la bicicleta y el sistema de transporte colectivo público en Gipuzkoa (tren y autobús)	
2.1.1 Diagnóstico y hoja de ruta de mejora de la intermodalidad de la bicicleta y el sistema de transporte colectivo público en Gipuzkoa (tren y autobús)	Sostenibilidad Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio
2.1.2 Estudio de viabilidad de implantación de sistemas de bicicleta pública supramunicipales.	Sostenibilidad Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio
2.1.3 Experiencia piloto de bicicleta pública supramunicipal.	Sostenibilidad Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio

2.1.4 Otras acciones de mejora de la intermodalidad	Sostenibilidad Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio
2.1.5 Grupo de trabajo de la intermodalidad de la bicicleta con el sistema de transporte colectivo público.	Sostenibilidad Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio
<b>Objetivo 2.2</b> Apoyar a los ayuntamientos en la dotación de aparcabici y otros equipamientos en la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales.	
2.2.1 Línea de subvenciones a los ayuntamientos para la dotación de aparcabici y otros equipamientos en la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales (conexión acción 1.3.1). Revisión de bases.	Sostenibilidad Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio

### Eje 3. Promoción de la bicicleta en sus diferentes facetas.

<i>Programa/medida</i>	<i>Departamentos competentes</i>
<b>Objetivo 3.1</b> Impulsar el conocimiento de la bicicleta y de las vías ciclistas a través de las herramientas del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa.	
3.1.1 Observación y análisis crítico de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas Existente: volumen de uso ciclista-peatonal de las vías, condiciones de ciclabilidad, percepción/satisfacción de los usuarios, otros (conexión acciones 1.2.4, 1.2.5)	Sostenibilidad
3.1.2 Investigación sociológica sobre la percepción y uso de la bicicleta en Gipuzkoa. Deberá llevarse a cabo al final del periodo de vigencia de la Estrategia de la Bicicleta en 2032, a efectos comparativos con las realizadas en 2014 y 2023.	Sostenibilidad
3.1.3 Estudios monográficos y publicaciones.	Sostenibilidad
3.1.4 Seguimiento y monitorización de la Red Básica Local de Vías Ciclistas y de la Red Total. Actualización del GIS y visor de la web Bizikletaz.	Sostenibilidad
3.1.5 Seguimiento y actualización del directorio de servicios (paradas, establecimientos de venta, alquiler y reparación, aparcabici, auto-reparación, lavabici y otros). Actualización del visor de la web Bizikletaz.	Sostenibilidad
3.1.6 Centro de documentación de la bicicleta de Gipuzkoa-Zikloteka. Centro único en el Estado. Actualización del convenio de colaboración. Sinergias con otros agentes interesados en materia de documentación (Estado, RedBici, ConBici, revistas, etc.)	Sostenibilidad
<b>Objetivo 3.2</b> Impulsar la información y comunicación sobre la bicicleta y de las vías ciclistas	

3.2.1 Mejora y mantenimiento de la web Bizikletaz y aplicaciones. Visor de la red total, avisos e incidencias, zonas/ámbitos ciclables de Gipuzkoa (prevista app planificador de itinerarios ciclistas), noticias, publicaciones, políticas y planes, consejos y preguntas frecuentes, señalética, mapa descargable, información sobre el Consejo de la Bicicleta. Boletín y otras mejoras en material de comunicación.	Sostenibilidad
3.2.2 Mapa plastificado (zonas ciclables de Gipuzkoa).	Sostenibilidad
3.2.3 Celebración de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible. Cursos en centros escolares (metodología “Una bici más”).	Sostenibilidad
3.2.4 Asistencia a eventos para intercambio de buenas prácticas.	Sostenibilidad
3.2.5 Diseño y desarrollo de un plan de comunicación.	Sostenibilidad
<b>Objetivo 3.3</b> Apoyar a los ayuntamientos y entidades públicas comarcales en sus iniciativas de promoción de la movilidad ciclista cotidiana en sus municipios y comarcas: centros de trabajo/comerciales, centros escolares/FP/universitarios y otros equipamientos generadores de viajes en bicicleta.	
3.3.1 Línea de subvención “MUNICIPIO/COMARCA CICLISTA DE GIPUZKOA”. destinada a ayuntamientos y entidades públicas comarcales para proyectos que incluyan paquetes de medidas integradas de promoción de la movilidad ciclista cotidiana en entornos de centro de trabajo/comerciales, centros escolares/FP/Universitarios u otros equipamientos municipales/comarcales generadores de viajes en bicicleta (centros culturales, deportivos, residencias...). Será necesario elaborar <u>un catálogo de las medidas tipo</u> que se considerarán bajo el concepto de promoción, entre las que puede tener cabida también el impulse de la ciclogística. Esta línea de subvención podrá combinarse con las ayudas a inversión (medida 1.3.1) y será, presumiblemente, más sólida o exitosa, cuando se despliegue en las “zonas ciclables de Gipuzkoa” aquellas que ya van teniendo una mayor densidad de infraestructuras ciclistas forales y locales, y que van ofreciendo una mayor potencialidad para acoger ciclistas cotidianos. El ayuntamiento y/o entidad pública comarcal deberán ejercer de interlocutores ante los demás agentes participantes en el proyecto.	Sostenibilidad
<b>Objetivo 3.4</b> Apoyar a las asociaciones ciclistas locales en sus iniciativas sociales de incentivación de la bicicleta como medio de transporte en los municipios de Gipuzkoa.	
3.4.1 Línea de subvención para asociaciones ciclistas locales (s.a.l) en sus iniciativas sociales de incentivación y cambio en la percepción de la bicicleta como medio de transporte en los municipios de Gipuzkoa.	Sostenibilidad
<b>Objetivo 3.5</b> Impulsar la formación y sensibilización en seguridad vial y coexistencia de los/las ciclistas en su relación con los peatones y los vehículos motorizados.	
3.5.1 Programa de formación y sensibilización apoyado en las herramientas de mejora de la seguridad vial, coexistencia y la información en las vías ciclistas forales (acción 1.2.6)	Sostenibilidad



3.5.2 Apoyo al análisis de la problemática existente del uso de la bicicleta, convencional y eléctrica, en entornos y espacios naturales, evitando su fricción con los valores de los ecosistemas y con otros usos como el senderismo. Selección de buenas prácticas informativas, comunicativas y regulatorias.	Sostenibilidad Equilibrio Territorial Verde
<b>Objetivo 3.6</b> Impulsar la inclusión de la movilidad activa —ciclista y peatonal— en los planes de movilidad del territorio y en los planes de movilidad a los centros de trabajo.	
3.6.1 Asegurar la inclusión de la movilidad activa —ciclista y peatonal— en el <i>Plan de Movilidad Sostenible de Gipuzkoa</i> , impulsado por el Dpto. de Movilidad, a través de un programa de medidas concretas.	Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio Sostenibilidad
3.6.2 Impulsar la inclusión de la movilidad activa —ciclista y peatonal— en el Plan de Movilidad a los centros de trabajo de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Estudio y adecuación de los centros forales al aparcamiento de bicicletas. Estudio del parque de bicicletas foral y potenciación de su uso.	Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio Sostenibilidad
3.6.3 Seguimiento de los planes de movilidad al trabajo derivados de la <i>Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi</i> . con el fin de garantizar que cubren las necesidades de la movilidad peatonal y ciclista y, también, de aportar soluciones a los problemas de acceso a los centros de trabajo allí donde sea posible.	Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio
<b>Objetivo 3.7</b> Propiciar el uso de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa para el conocimiento respetuoso de la Infraestructura Verde de Gipuzkoa que se sitúa en su entorno más inmediato.	
3.7.1 Elaboración de materiales de difusión de la Infraestructura Verde de Gipuzkoa que se sitúa en el entorno inmediato de la Red Básica, apoyados en la web Bizikletaz (acción 3.2.1), mapa plastificado (3.2.2) y el sitio web de la Red de Infraestructura Verde de Gipuzkoa (también de la Dirección de Transición Ecológica) (presupuesto incluido en acciones 3.2.1 y 3.2.2).	Sostenibilidad
<b>Objetivo 3.8</b> Acoger adecuadamente el cicloturismo nacional e internacional, integrándolo en el tránsito normal cotidiano de la Red Básica de Vías Ciclistas, como infraestructura viaria de interés general.	
3.8.1 Asegurar la buena señalización informativa de la Red Básica (presupuesto incluido en la acción 1.2.6).	Sostenibilidad
3.8.2 Asegurar una información adecuada sobre la extensión y estado de la Red Básica en los soportes de comunicación (presupuesto incluido en las acciones 3.2.1 y 3.2.2).	Sostenibilidad

#### Eje 4. Participación, gestión y coordinación institucional.

Programa/medida	Departamentos competentes
<b>Objetivo 4.1</b> Desarrollar el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa como órgano de participación y debate a través de la creación de nuevas dinámicas y comisiones de trabajo sobre aspectos específicos de las políticas de movilidad ciclista de la Estrategia.	

4.1.1 Promover la dinamización del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, a través de la creación de comisiones de trabajo —de carácter técnico, buscando la operatividad— sobre aspectos específicos de las políticas de movilidad ciclista de la Estrategia y, en su caso, contando también con la participación de agentes externos al organismo.	Sostenibilidad
<b>Objetivo 4.2</b> Establecer herramientas de coordinación entre los diferentes departamentos forales con competencias en política de movilidad ciclista, así como con aquellos que sin tenerlas cuentan con políticas que afectan a la bicicleta.	
4.2.1 Establecer y/o consolidar instrumentos de coordinación entre los diferentes departamentos forales con competencias titulares —directas— en la política de movilidad ciclista.	Sostenibilidad Infraestructura Viarias y Estrategia Territorial Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio
4.2.2 Propiciar la comunicación y colaboración con otros departamentos forales con políticas que afectan a la bicicleta y/o a las vías ciclistas.	Sostenibilidad Otros departamentos
<b>Objetivo 4.3</b> Fortalecer la participación de la Diputación Foral de Gipuzkoa en los foros y entidades de promoción y coordinación de la política ciclista en los que intervienen los diferentes niveles de administración y gobierno.	
4.3.1 Mantener y difundir el impulso pionero de la Diputación Foral de Gipuzkoa en materia de política ciclista en aquellas redes y foros en los que ya participa: la <i>Red de Ciudades y Territorios por la Bicicleta</i> (RedBici), Cities&Regions for Cyclists (ECF), la <i>Coordinadora en defensa de la bici</i> (ConBici) y el Centro de Coordinación Eurovelo en España. Cabrá, también, considerar la participación en la todavía no constituida <i>Red interadministrativa de responsables de asuntos relacionados con la bicicleta</i> que forma parte de las previsiones de la <i>Estrategia Estatal por la Bicicleta</i> .	Sostenibilidad
<b>Objetivo 4.4</b> Disponer de unas herramientas de gestión de la Estrategia sencillas y efectivas, que permitan también su evaluación y seguimiento.	
4.4.1 Elaboración de un informe anual de utilización y desarrollo de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas.	Sostenibilidad
4.4.2 Elaboración de un informe cuatrienal de evaluación de la Estrategia de la Bicicleta con indicadores de cumplimiento de los objetivos.	Sostenibilidad

## 9.2. PRESUPUESTO Y PROGRAMACIÓN TEMPORAL DE LA ACCIÓN PARA EL PERIODO 2025-2027

El presupuesto en euros de la presente Estrategia de la Bicicleta para el periodo 2025-2027, correspondiente al actual mandato foral, se compone de las siguientes cantidades y conceptos para cada eje, en donde las abreviaturas y tramas se corresponden con la siguiente leyenda:

- Sostenibilidad = SOS
- Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial = IV
- Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio = MOV
- Equilibrio Territorial Verde= ETV

	Departamento competente. Medios propios
	Departamento competente

Los nombres de las medidas han sido abreviados, únicamente a los efectos de aligerar las tablas.

EJE 1. Infraestructura para la movilidad ciclista y calmado del tráfico.	Departamentos competentes	2025	2026	2027
OBJETIVO 1.1 Completar la Red Básica Foral de Vías Ciclistas hasta el 75% de su extensión prevista.				
1.1.1 Proyecto y construcción de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas	SOS	8.927.600	8.826.000	8.898.000
	IV	127.000	1.473.000	2.000.000
1.1.2 Actualización del Manual de recomendaciones técnicas	SOS			40.000
	IV			
<b>Subtotales Objetivo 1.1 - año</b>		<b>9.054.600</b>	<b>10.299.000</b>	<b>10.938.000</b>
OBJETIVO 1.2 Mejora continua en la explotación, conservación y rehabilitación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas Existente.				
1.2.1 Actualización del Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales	SOS			
1.2.2 Inventario de elementos patrimoniales de las vías ciclistas forales	SOS	25.000	25.000	
	IV	40.000	20.000	10.000



1.2.3 Explotación, conservación y rehabilitación de las vías ciclistas incluidas en el Catálogo.	IV	4.230.000	4.900.000	3.900.000
1.2.4 Monitorización y seguimiento de las vías ciclistas forales (aforos, ciclabilidad, percepción)	SOS	90.000	80.000	80.000
1.2.5 Información y atención a consultas, quejas y sugerencias de los usuarios.	SOS			
	IV			
1.2.6 Mejora de la seguridad vial, de la coexistencia y de la información en las vías ciclistas forales	SOS	58.000	198.000	20.000
	IV			
1.2.7 Mejora y mantenimiento de la red de estaciones de auto-reparación de las vías ciclistas forales.	SOS	20.000	20.000	20.000
1.2.8 Explotación y conservación de la vía ciclista foral en el Biotopo del Leitzaran	ETV			
<b>Subtotales Objetivo 1.2 - año</b>		<b>4.463.000</b>	<b>5.243.000</b>	<b>4.030.000</b>
<b>OBJETIVO 1.3 Apoyar a los ayuntamientos en la ejecución de la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales.</b>				
1.3.1 Subvenciones a los ayuntamientos: proyecto, construcción y mejora de Red Básica Local y otras vías ciclistas locales (conexión acción 2.3.1).	SOS	700.000	700.000	700.000
<b>Subtotales Objetivo 1.3 - año</b>		<b>700.000</b>	<b>700.000</b>	<b>700.000</b>
<b>OBJETIVO 1.4 Impulsar las técnicas de calmado del tráfico en las diferentes redes viarias del territorio, propiciando su aplicación y el debate técnico y ciudadano al respecto</b>				
1.4.1 Elaboración de recomendaciones técnicas de calmado de tráfico en el entorno de la Red Básica de Vías Ciclistas (conexión con acción 1.1.2).	SOS		40.000	
	IV		40.000	
1.4.2 Actuaciones-piloto de calmado del tráfico en la red foral de carreteras y valoración.	IV	250.000	250.000	250.000
1.4.3 Subvenciones a los ayuntamientos (presupuesto incluido en medida 1.3.1)	SOS			
<b>Subtotales Objetivo 1.4 - año</b>		<b>250.000</b>	<b>330.000</b>	<b>250.000</b>
<b>TOTALES EJE 1 - año</b>		<b>14.467.600</b>	<b>16.572.000</b>	<b>15.918.000</b>

<b>EJE 2. Servicios para la movilidad ciclista.</b>	Departamentos competentes	2025	2026	2027
OBJETIVO 2.1 Desarrollar la intermodalidad de la bicicleta y el sistema de transporte colectivo público en Gipuzkoa (tren y autobús)				



2.1.1 Diagnóstico y hoja de ruta de mejora de la intermodalidad de la bicicleta y el sistema de transporte colectivo público en Gipuzkoa (TREN Y AUTOBUS)	SOS	100.000		
	MOV	15.000		
2.1.2 Estudio de viabilidad de implantación de sistemas de bicicleta pública supramunicipales.	SOS		50.000	
	MOV			
2.1.3 Experiencia piloto de bicicleta pública supramunicipal	SOS		50.000	
	MOV			
2.1.4 Otras acciones de mejora de la intermodalidad	SOS		50.000	50.000
	MOV		15.000	15.000
2.1.5. Grupo de trabajo de la intermodalidad de la bicicleta con el sistema de transporte colectivo público.	SOS			
	MOV			
<b>Subtotales Objetivo 2.1 - año</b>		<b>115.000</b>	<b>165.000</b>	<b>65.000</b>
<b>OBJETIVO 2.2 Apoyar a los ayuntamientos en la dotación de aparcabici y otros equipamientos en la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales.</b>				
2.2.1 Línea de subvenciones a los ayuntamientos para aparcabici y otros equipamientos en la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales (conexión acción 1.3.1).	SOS			
		100.000	100.000	100.000
<b>Subtotales Objetivo 2.2 - año</b>		<b>100.000</b>	<b>100.000</b>	<b>100.000</b>
<b>TOTALES EJE 2 - año</b>		<b>215.000</b>	<b>265.000</b>	<b>165.000</b>

<b>EJE 3. Promoción de la bicicleta en sus diferentes facetas.</b>	Departamentos competentes	2025	2026	2027
<b>OBJETIVO 3.1 Impulsar el conocimiento de la bicicleta y de las vías ciclistas a través de las herramientas del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa.</b>				
3.1.1 Observación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas Existente (conexión acciones 1.2.4, 1.2.5)	SOS			
3.1.2 Investigación sociológica sobre la percepción y uso de la bicicleta en Gipuzkoa.	SOS			
3.1.3 Estudios monográficos y publicaciones.	SOS	20.000	20.000	20.000
3.1.4 Seguimiento y monitorización de la Red Básica Local de Vías Ciclistas y de la Red Total. Actualización de GIS y web.	SOS			
3.1.5 Seguimiento y actualización del directorio de servicios. Actualización web.	SOS			
3.1.6 Centro de documentación de la bicicleta de Gipuzkoa-Zikloteka.	SOS	30.000	30.000	30.000



<b>Subtotales Objetivo 3.1 - año</b>		<b>50.000</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>
<b>OBJETIVO 3.2 Impulsar la información y comunicación sobre la bicicleta y de las vías ciclistas</b>				
3.2.1 Mejora y mantenimiento de la web Bizikletaz y aplicaciones.	SOS	32.400	60.000	60.000
3.2.2 Mapa plastificado (zonas ciclables de Gipuzkoa)	SOS	20.000	20.000	20.000
3.2.3 Celebración de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible.	SOS	60.000	60.000	60.000
3.2.4 Asistencia a eventos para intercambio de buenas prácticas	SOS	15.000	15.000	15.000
3.2.5 Diseño y desarrollo de un plan de comunicación.	SOS		18.000	15.000
<b>Subtotales Objetivo 3.2 - año</b>		<b>127.400</b>	<b>173.000</b>	<b>170.000</b>
<b>OBJETIVO 3.3 Apoyar a los ayuntamientos y entidades públicas comarcales en sus iniciativas de promoción de la movilidad ciclista cotidiana en sus municipios y comarcas.</b>				
3.3.1 Línea de subvención “MUNICIPIO/COMARCA CICLISTA DE GIPUZKOA”	SOS		100.000	100.000
<b>Subtotales Objetivo 3.3 - año</b>			<b>100.000</b>	<b>100.000</b>
<b>OBJETIVO 3.4 Apoyar a las asociaciones ciclistas locales en sus iniciativas sociales de incentivación de la bicicleta como medio de transporte en los municipios de Gipuzkoa.</b>				
3.4.1 Línea de subvención para asociaciones ciclistas locales (s.a.l) para iniciativas sociales.	SOS	70.000	70.000	70.000
<b>Subtotales Objetivo 3.4 - año</b>		<b>70.000</b>	<b>70.000</b>	<b>70.000</b>
<b>OBJETIVO 3.5 Impulsar la formación y sensibilización en seguridad vial y coexistencia de los/las ciclistas en su relación con los peatones y los vehículos motorizados.</b>				
3.5.1 Programa de formación y sensibilización (conexión con acción 1.2.6)	SOS		18.000	60.000
3.5.2 Apoyo al análisis del uso de la bicicleta en entornos y espacios naturales.	SOS		18.000	
<b>Subtotales Objetivo 3.5 - año</b>			<b>36.000</b>	<b>60.000</b>
<b>OBJETIVO 3.6 Impulsar la inclusión de la movilidad activa —ciclista y peatonal— en los planes de movilidad del territorio y en los planes de movilidad a los centros de trabajo.</b>				



3.6.1 Asegurar la inclusión de la movilidad activa — ciclista y peatonal— en el Plan de Movilidad Sostenible de Gipuzkoa.	SOS			
	MOV			
3.6.2 Impulsar la inclusión de la movilidad activa — ciclista y peatonal— en el Plan de Movilidad a los centros de trabajo de la Diputación.	SOS			
	MOV			
3.6.3 Seguimiento de los planes de movilidad al trabajo derivados de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.	MOV			
<b>Subtotales Objetivo 3.6 - año</b>				
OBJETIVO 3.7 Propiciar el uso de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa para el conocimiento respetuoso de la Infraestructura Verde de Gipuzkoa que se sitúa en su entorno más inmediato.				
3.7.1 Elaboración de materiales de difusión de la Infraestructura Verde de Gipuzkoa que se sitúa en el entorno inmediato de la Red Básica (presupuesto incluido en acciones 3.2.1 y 3.2.2)	SOS			
<b>Subtotales Objetivo 3.7 - año</b>				
OBJETIVO 3.8 Acoger adecuadamente el cicloturismo nacional e internacional, integrándolo en el tránsito normal cotidiano de la Red Básica de Vías Ciclistas, como infraestructura viaria de interés general.				
3.8.1 Asegurar la señalización informativa de la Red Básica (presupuesto incluido en acción 1.2.6)	SOS			
	IV			
3.8.2 Asegurar la información adecuada sobre la extensión y estado de la Red Básica en los soportes de comunicación (presupuesto incluido acciones 3.2.1 y 3.2.2)	SOS			
<b>Subtotales Objetivo 3.8 - año</b>				
<b>TOTALES EJE 3 - año</b>		<b>247.400</b>	<b>429.000</b>	<b>450.000</b>

<b>EJE 4. Participación, gestión y coordinación institucional.</b>	Departamentos competentes	2025	2026	2027
OBJETIVO 4.1 Desarrollar el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa como órgano de participación y debate a través de la creación de nuevas dinámicas y comisiones de trabajo sobre aspectos específicos de las políticas de movilidad ciclista de la Estrategia.				
4.1.1 Dinamización del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.	SOS			



Subtotales Objetivo 4.1 - año				
OBJETIVO 4.2 Establecer herramientas de coordinación entre los diferentes departamentos forales con competencias en política de movilidad ciclista, así como con aquellos que sin tenerlas cuentan con políticas que afectan a la bicicleta.				
4.2.1 Establecer y/o consolidar instrumentos de coordinación entre los diferentes departamentos forales con competencias titulares –directas– en la política de movilidad ciclista.	SOS - IV - MOV			
4.2.2 Propiciar la comunicación y colaboración con otros departamentos forales con políticas que afectan a la bicicleta y/o a las vías ciclistas.	SOS OTROS DEPTOS.			
Subtotales Objetivo 4.2 - año				
OBJETIVO 4.3 Fortalecer la participación de la Diputación Foral de Gipuzkoa en los foros y entidades de promoción y coordinación de la política ciclista en los que intervienen los diferentes niveles de administración y gobierno.				
4.3.1 Mantener el impulso pionero de la Diputación en materia de política ciclista en aquellas redes y foros en los que ya participa.	SOS	12.000	12.000	12.000
Subtotales Objetivo 4.3 - año		12.000	12.000	12.000
OBJETIVO 4.4 Disponer de unas herramientas de gestión de la Estrategia sencillas y efectivas, que permitan también su evaluación y seguimiento.				
4.4.1 Elaboración de un informe anual de utilización y desarrollo de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas.	SOS			
4.4.2 Elaboración de un informe cuatrienal de evaluación de la Estrategia de la Bicicleta.	SOS			
Subtotales Objetivo. 4.4 - año				
TOTALES EJE 4 - año		12.000	12.000	12.000



La combinación de los presupuestos contemplados en todos los ejes se refleja en euros en la siguiente tabla:

	2025	2026	2027	Total €
<b>Eje 1</b>	14.467.600	16.572.000	15.918.000	46.957.600
<b>Eje 2</b>	215.000	265.000	165.000	645.000
<b>Eje 3</b>	247.400	429.000	450.000	1.126.400
<b>Eje 4</b>	12.000	12.000	12.000	36.000
<b>Todos los ejes</b>	14.942.000	17.278.000	16.545.000	<b>48.765.000</b>

A mediados de 2027, cuando dé comienzo la siguiente legislatura —así como el proyecto de presupuestos de 2028—, deberá programarse y presupuestarse el siguiente cuatrienio.

Cabe señalar que el Programa 160 de Bicicleta y Vías Ciclistas del Departamento de Sostenibilidad está incluido en el *Plan Estratégico 2024-2027 de la Diputación Foral de Gipuzkoa*, tributando al objetivo de dicho plan HE. 4.3 *Avanzar hacia una movilidad intermodal e interconectada, eficiente, sostenible, accesible y segura, centrada en las personas y que refuerce la vertebración del territorio, fomentando el transporte como servicio público a la ciudadanía.*

### 9.3. INDICADORES VINCULADOS A LOS OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA

A continuación, se describe la batería de indicadores que servirá de base para la elaboración del documento de evaluación cuatrienal de la Estrategia de la Bicicleta que se ha planteado anteriormente.

#### Eje 1. Infraestructura para la movilidad ciclista y calmado del tráfico

OBJETIVOS	INDICADORES
1.1 Completar la Red Básica Foral de Vías Ciclistas hasta el 75% de su extensión prevista <sup>25</sup> .	1.1.1 Longitud de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Foral. Total y porcentaje sobre la red prevista desglosada por itinerarios. 1.1.2 Longitud de las vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica de Vías Ciclistas. Total y porcentaje sobre la red prevista desglosada por itinerarios.
1.2 Mejora continua en explotación, conservación y rehabilitación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas existente.	1.2.1. Longitud de vías ciclistas-peatonales de la Red Básica Foral que son objeto de conservación ordinaria por parte del Departamento de Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial, total y desglosada por itinerarios. 1.2.2. Valoración global del estado general de la Red Básica Foral, por parte de ciclistas y peatones. 1.2.3. Redacción del informe anual sobre los datos de aforo de la Red Básica Foral (SI / PARCIALMENTE / NO). 1.2.4. Actualización del Catálogo Oficial de Señales de las Vías Ciclistas Forales (SI/NO). 1.2.5. Inventario de elementos patrimoniales de las vías ciclistas incluidas en el Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa (SI/NO).
1.3 Apoyar a los ayuntamientos en la ejecución de la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales.	1.3.1. Presupuesto anual ejecutado del programa de ayudas forales a ayuntamientos, para proyecto, construcción y mejora de tramos de la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales. 1.3.2. Número de municipios beneficiarios del programa de ayudas programa de ayudas forales a ayuntamientos, para proyecto, construcción y mejora de vías ciclistas.
1.4 Impulsar las técnicas de calmado del tráfico en las diferentes redes viarias del Territorio Histórico, propiciando su aplicación y el debate técnico y ciudadano al	1.4.1. Número de actuaciones de calmado del tráfico ejecutadas en la red viaria foral. 1.4.2. Presupuesto anual ejecutado en actuaciones de calmado del tráfico ejecutadas en la red viaria foral. 1.4.3. Elaboración de recomendaciones técnicas de calmado del tráfico la Red Básica de Vías Ciclistas (SI/NO).

<sup>25</sup> En el horizonte de la nueva reprogramación del PTSVCG.



respecto.	
-----------	--

## Eje 2. Servicios para la movilidad ciclista

OBJETIVOS	INDICADORES
2.1 Desarrollar la intermodalidad de la bicicleta y el transporte colectivo público (tren y autobús)	<p>2.1.1. Número de actuaciones de mejora de accesos ciclistas y/o de dotación de aparcamientos seguros en estaciones ferroviarias.</p> <p>2.1.2. Número de municipios guipuzcoanos que cuentan con sistemas de bicicleta pública.</p> <p>2.1.3. Puesta en marcha de un grupo de trabajo para el desarrollo de la intermodalidad bicicleta-transporte colectivo público (SI/NO).</p>
2.2 Apoyar a los ayuntamientos en la dotación de aparcabici y otros equipamientos en la Red Básica Local de Vías Ciclistas y otras vías ciclistas locales.	<p>2.3.1. Presupuesto anual ejecutado del programa de ayudas forales a ayuntamientos, para la dotación de aparcabici y otros equipamientos ciclistas.</p> <p>2.3.2. Número de municipios beneficiarios del programa anual de ayudas forales a ayuntamientos, para la dotación de aparcabici y otros equipamientos ciclistas.</p>

### Eje 3. Promoción de la bicicleta en sus diferentes facetas

OBJETIVOS	INDICADORES
3.1 Impulsar el conocimiento de la bicicleta y de las vías ciclistas a través de las herramientas del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa.	<p>3.1.1. Redacción de informe anual sobre las personas usuarias de la Red Básica Foral (SI/NO).</p> <p>3.1.2. Redacción de informe anual sobre los datos de aforo de la Red Básica Foral (SI/NO).</p> <p>3.1.3. Actualización anual del SIG de monitorización de la Red Total de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, y de los servicios y equipamientos ciclistas (SI/NO).</p> <p>3.1.4. Vigencia del convenio de colaboración entre la Diputación Foral de Gipuzkoa y Fundación Cristina Enea para el funcionamiento del Centro de Documentación de la Bicicleta «Zikloteka» (SI/NO).</p>
3.2 Impulsar la información y comunicación sobre la bicicleta y de las vías ciclistas.	<p>3.2.1. Mantenimiento de la web <i>Bizikletaz</i> (SI/NO).</p> <p>3.2.2. Publicación del mapa actualizado de vías ciclistas de Gipuzkoa (SI/NO).</p> <p>3.2.3. Elaboración de una aplicación digital para dispositivos móviles y ordenadores de planificación de itinerarios ciclistas de Gipuzkoa (SI/NO).</p>
3.3 Apoyar a los ayuntamientos y entidades públicas comarcales en sus iniciativas de promoción de la movilidad ciclista cotidiana en sus municipios y comarcas: centros de trabajo/comerciales, centros escolares / FP/ universitarios y otros equipamientos generadores de viajes en bicicleta.	<p>3.3.1. Programa foral de ayudas a ayuntamientos y entidades públicas comarcales para la promoción de la movilidad ciclista (SI/NO).</p> <p>3.3.2. Número de municipios beneficiarios del programa foral de ayudas a ayuntamientos y entidades públicas comarcales para la promoción de la movilidad ciclista.</p> <p>3.3.3. Presupuesto anual ejecutado del programa foral de ayudas a ayuntamientos y entidades públicas comarcales para la promoción de la movilidad ciclista.</p>
3.4 Apoyar a las asociaciones ciclistas locales en sus iniciativas sociales de incentivación de la bicicleta como medio de transporte en los municipios de Gipuzkoa.	<p>3.4.1. Número de asociaciones beneficiarias del programa foral de ayudas a asociaciones para financiar acciones de promoción del uso de la bicicleta.</p> <p>3.4.2. Presupuesto anual ejecutado del programa foral de ayudas a asociaciones para financiar acciones de promoción del uso de la bicicleta.</p>
3.5 Impulsar la formación y sensibilización en seguridad vial y coexistencia de los/las ciclistas en su relación con los peatones y los vehículos motorizados.	<p>3.5.1. Programa de formación y sensibilización (SI/NO).</p> <p>3.5.2. Programa de selección de buenas prácticas acerca del uso de la bicicleta en entornos y espacios naturales (SI/NO).</p> <p>3.5.3. Nivel de satisfacción, en una escala de 0 a 10 puntos, de las personas asistentes al programa de formación, con respecto a las acciones realizadas.</p>
3.6 Impulsar la inclusión de la movilidad activa —ciclista y peatonal— en los planes de	<p>3.6.1. Inclusión de medidas favorables a la movilidad activa en el Plan de Movilidad Sostenible de Gipuzkoa (SÍ/NO y valoración cualitativa).</p>





movilidad del territorio y en los planes de movilidad a los centros de trabajo.	<p>3.6.2. Inclusión de medidas favorables a la movilidad activa en el Plan de Movilidad a los centros de trabajo de la Diputación Foral de Gipuzkoa (SÍ/NO y valoración cualitativa).</p> <p>3.6.3. Programa de seguimiento de los planes de movilidad al trabajo (SI/NO y valoración cualitativa).</p>
3.7 Propiciar el uso de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa para el conocimiento respetuoso de la Infraestructura Verde de Gipuzkoa localizada en su entorno inmediato.	3.7.1. Elaboración de materiales de difusión de la Infraestructura Verde de Gipuzkoa situada en el entorno de la Red Básica (SI/NO).
3.8 Acoger adecuadamente el cicloturismo nacional e internacional, integrándolo en el tránsito normal cotidiano de la Red Básica de Vías Ciclistas, como infraestructura viaria de interés general.	<p>3.8.1. Diseño y ejecución de un programa de mejora de la señalización de la Red Básica Foral (SI / PARCIALMENTE / NO).</p> <p>3.8.2. Publicación del mapa actualizado de vías ciclistas de Gipuzkoa (SI/NO).</p> <p>3.8.3. Elaboración de una aplicación digital de planificación de itinerarios ciclistas de Gipuzkoa, para dispositivos móviles y ordenadores (SI/NO).</p>



#### Eje 4. Participación, gestión y coordinación

OBJETIVOS	INDICADORES
4.1 Desarrollar el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa como órgano de participación y debate a través de la creación de nuevas dinámicas y comisiones de trabajo sobre aspectos específicos de las políticas de movilidad ciclista de la Estrategia.	4.1.1. Puesta en marcha en el seno del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, de las comisiones de trabajo para desarrollar la intermodalidad bicicleta-transporte colectivo, e impulsar la creación de sistemas supralocales de bicicletas públicas (SI / NO).
4.2 Establecer herramientas de coordinación entre los diferentes departamentos forales con competencias en política de movilidad ciclista, así como con aquellos que sin tenerlas cuentan con políticas que afectan a la bicicleta.	4.2.1. Vigencia de la Comisión de Coordinación de Vías Ciclistas entre los departamentos de Sostenibilidad, y de Infraestructuras Viarias y Estrategia Territorial o de las fórmulas de coordinación que pudieran sustituirla en caso de modificación de las competencias departamentales. (SI/NO). 4.2.2. Comisión de Coordinación entre los departamentos de Sostenibilidad, y el de Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio, para desarrollar la intermodalidad bicicleta-transporte colectivo e impulsar la creación de sistemas supralocales de bicicletas públicas (SI/NO). 4.2.3. Establecimiento de canales de comunicación y/o de colaboración en materia de movilidad ciclista con los departamentos de Equilibrio Territorial Verde, Gobernanza, y Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes (SI/PARCIALMENTE/NO, y valoración cualitativa).
4.3 Fortalecer la participación de la Diputación Foral de Gipuzkoa en los foros y entidades de promoción y coordinación de la política ciclista en los que intervienen los diferentes niveles de administración y gobierno.	4.3.1. Vigencia de las membresías de la Diputación Foral de Gipuzkoa en la Red de Ciudades y Territorios por la Bicicleta, <i>Cities &amp; Regions for Cyclists</i> y el Centro de Coordinación EuroVelo en España (SI / PARCIALMENTE / NO).
4.4 Disponer de unas herramientas de gestión de la Estrategia sencillas y efectivas, que permitan también su evaluación y seguimiento.	4.4.1. Informe anual de evaluación de indicadores de utilización y desarrollo de la Red Básica Foral (SI / PARCIALMENTE / NO). 4.4.2. Informe cuatrienal de evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa (SI/NO).

## 9.4. INDICADORES PARA LOS INFORMES ANUALES DE EVALUACIÓN DE LA ESTRATEGIA

Para el seguimiento de esta Estrategia de la Bicicleta 2025-2032 se plantea la elaboración de un informe anual de evaluación apoyado en la batería de indicadores que se describe a continuación, para cuya estimación se utilizará la información que proporciona tanto el Sistema de Información Geográfica del *Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa*, como la red foral de estaciones de aforos peatonales y ciclistas y la encuesta a usuarios/as de la Red Básica Foral de vías ciclistas de Gipuzkoa, que se realiza anualmente.

Los indicadores se agrupan en cuatro categorías: movilidad, infraestructura, servicios y gestión.

### 1. Indicadores de Movilidad

- 1.1. Número total de desplazamientos ciclistas en los tramos objeto de aforo de la Red Básica Foral. Variación anual.
- 1.2. Número total de desplazamientos peatonales en los tramos objeto de aforo de la Red Básica Foral. Variación anual.
- 1.3. Número total de desplazamientos en los tramos objeto de aforo de la Red Básica Foral. Variación anual.
- 1.4. Porcentaje de desplazamientos ciclistas respecto al total de desplazamientos en los tramos objeto de aforo de la Red Básica Foral, por sexo y total. Variación anual.
- 1.5. Porcentaje de peatones respecto al total de usuarios de la Red Básica Foral, por sexo y total. Variación anual.
- 1.6. Porcentaje de ciclistas respecto al total de usuarios de la Red Básica Foral, por sexo y total. Variación anual.
- 1.7. Porcentaje de ciclistas cotidianos/as, es decir, que se desplazan por motivo de trabajo, estudio, compras y gestiones, respecto al total de ciclistas de la Red Básica Foral, por sexo y total. Variación anual.
- 1.8. Porcentaje de ciclistas deportivos y recreativos, respecto al total de ciclistas de la Red Básica Foral, por sexo y total. Variación anual.

### 2. Indicadores de Infraestructura

- 2.1. Longitud de las vías ejecutadas de la Red Básica y proporción sobre la red total prevista en la reprogramación del PTSVCG, desglosada por itinerarios. Variación anual.
- 2.2. Longitud de las vías ejecutadas de la Red Básica Foral y proporción sobre la red total prevista en la reprogramación del PTSVCG, desglosada por itinerarios. Variación anual.
- 2.3. Longitud de la Red Total de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Variación anual.
- 2.4. Longitud de la red viaria ciclista de Gipuzkoa por 10.000 habitantes. Variación anual.



- 2.5. Valoración del estado general de la Red Básica Foral, desglosada por sexo y tipo de usuario (ciclista / peatón)<sup>26</sup>. Variación anual.
- 2.6. Plazas de estacionamiento ciclista público en Gipuzkoa por 10.000 habitantes. Variación anual<sup>27</sup>.

### **3. Indicadores de Servicios**

- 3.1. Número y porcentaje de establecimientos comerciales dedicados a la venta, reparación y/o alquiler de bicicletas, por 10.000 habitantes. Variación anual<sup>28</sup>.

### **4. Indicadores de Gestión**

- 4.1. Presupuestos consignado y ejecutado, destinados a la ejecución de la Red Básica Foral. Desviación en relación con el presupuesto consignado. Variación anual.
- 4.2. Presupuestos consignado y ejecutado, destinados a la promoción de la bicicleta como medio de transporte. Desviación en relación con el presupuesto consignado. Variación anual.
- 4.3. Presupuesto foral destinado a la movilidad ciclista. Ratio por habitante. Variación anual.
- 4.4. Número de personal técnico foral con dedicación superior al 50% de su carga horaria a labores vinculadas directamente a la movilidad ciclista. Variación anual.
- 4.5. Número de sesiones celebradas del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa. Variación anual.
- 4.6. Número de estaciones de aforo en servicio en la Red Básica Foral. Variación anual.
- 4.7. Número y porcentaje de tramos en servicio de la Red Básica Foral carentes de estación de aforo planificada. Variación anual.

---

<sup>26</sup> Esta valoración se extraerá de la encuesta anual a usuarios/as de la Red Básica Foral de vías ciclistas de Gipuzkoa.

<sup>27</sup> Datos a obtener del Sistema de Información Geográfica del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa.

<sup>28</sup> Datos a obtener del Sistema de Información Geográfica del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa.