



INFORME DE EVALUACIÓN DE 2022
Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa

Donostia, 26 de septiembre de 2024

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



ÍNDICE

1. PRESENTACIÓN	3
2. EVALUACIÓN DE LAS ACCIONES REALIZADAS EN 2022	5
3. SISTEMA DE INDICADORES DE EVALUACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA.....	17
4. BALANCE	45



1. PRESENTACIÓN

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

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

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

Dado que el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio no llegó a presentar al Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa su Plan de Gestión para el año 2022, no ha resultado posible evaluarlo del modo previsto.

A fin de paliar esta circunstancia se redacta este informe con la intención de dar cuenta, por una parte, de las principales actuaciones que durante ese año el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio ha llevado a cabo en esta área.

A continuación, se examinan los resultados obtenidos en el sistema de indicadores establecidos en la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa para su evaluación, y así calcular su grado de ajuste en relación a los objetivos de esta Estrategia y, consecuentemente, estar en disposición de poder realizar una valoración con respecto a su proceso de implementación.

Finalmente, en el último capítulo se hace un balance general de los resultados obtenidos, poniéndolos en relación con los de años anteriores, a efectos de así disponer de una perspectiva más amplia con respecto al conjunto del proceso de despliegue de la Estrategia.



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

Así pues, se redacta este informe de evaluación, octavo desde la entrada en vigor en 2015 de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, al objeto de atender al compromiso en este sentido adquirido por la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Este documento deberá remitirse al Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa para que lo analice y emita su dictamen¹.

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



2. EVALUACIÓN DE LAS ACCIONES REALIZADAS EN 2022

Se presentan a continuación las acciones que la Diputación Foral de Gipuzkoa ha llevado a cabo durante 2022 en el ámbito de la movilidad ciclista. En conjunto, se han acometido parcial o totalmente 27 actuaciones que caben enmarcar en la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, y que en términos económicos han supuesto un desembolso total de 3.396.927,11 euros².

Esta información se presenta estructurada conforme a los 11 ejes estratégicos³ y a los programas de trabajo que la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa prevé desplegar en cada uno de esos ejes. De este modo, se facilita analizar la evolución anual de cada eje, y ponerla en relación con los resultados obtenidos en años anteriores para así examinar su progresión.

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

² Se excluyen de esta cantidad el gasto correspondiente al personal adscrito a esta área en el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio, así como del personal relacionado con la misma, perteneciente a los departamentos de Infraestructuras Viarias, y de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas.

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



2.1. ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

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

Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
1.1 Programa de creación de infraestructuras y servicios municipales	1. Convocatoria de ayudas a ayuntamientos para la redacción de proyectos de construcción, o ejecución de proyectos de construcción, reforma y mejora de vías ciclistas-peatonales.	500.000 €	702.870,83 €	<p>Se lanzó la convocatoria correspondiente al año 2022, mediante la cual se han subvencionado actuaciones promovidas por los ayuntamientos de Arama, Arrasate, Donostia, Eskoriatza, Irun, Legazpi, Orio, Urretxu, Usurbil, Zumaia y Zumarraga.</p> <p>La partida presupuestaria estaba dotada con 500.000 €, pero posteriormente se procedió a tramitar una modificación presupuestaria al objeto de incrementarla en 202.870,83 €.</p>



Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
	2. Convocatoria de ayudas a ayuntamientos para la compra e instalación de módulos de estacionamiento ciclista seguro, tanto permanentes como portátiles.	75.000,00 €	75.000,00 €	Se redactaron las bases y se lanzó la convocatoria correspondiente al año 2022, mediante la cual se subvencionaron actuaciones promovidas por los ayuntamientos de Asteasu, Beasain, Donostia, Ezkio-Itsaso, Getaria, Hernani, Ibarra, Idiazabal, Irura, Legazpi, Ordizia, Urretxu, Usurbil, Zaldibia y Zumarraga.
1.2 Programa de formación en materia de infraestructuras y servicios municipales.	1. Organización de un webinar con ayuntamientos que desarrollan proyectos de movilidad sostenible, para conocer sus necesidades y retos.	Sin determinar	18.485,34 €	El 17 de noviembre se celebró en Donostia la II Jornada «Gipuzkoa en bici», bajo el título «Hacia una movilidad activa más sostenible» Este evento congregó a expertos en el ámbito de la movilidad, que profundizaron en distintos aspectos de interés relacionados con la movilidad ciclista.



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

Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
2.1 Programa de creación de infraestructuras y servicios forales	<p>1. Inversión en nuevos tramos de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción del tramo Elorregi – Arrasate. • Construcción del tramo Astigarragako zeharbidea. • Construcción del tramo Zumarraga – Ormaiztegi (Ezkio-ltsaso). • Otros gastos asociados (redacción de proyectos y estudios, dirección de obra, expropiaciones, etc.) 	2.139.789,74 €	<p>351.510,85 €</p> <p>297.375,01 €</p> <p>100.000,00 €</p> <p>270.340,94 €</p> <p>Total 1.019.226,80 €</p>	<p>Acción ejecutada (convenida con el Ayuntamiento de Arrasate).</p> <p>Acción ejecutada (convenida con el Ayuntamiento de Astigarraga).</p> <p>Acción ejecutada (convenida con el Ayuntamiento de Ezkio-ltsaso).</p>
	2. Actuaciones de señalización de vías ciclistas.		17.145,70 €	



Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
	3. Contratación de las labores de mantenimiento de los puntos de autorreparación de bicicletas instalados en la Red Básica Foral.	Sin determinar	8.269,14 €	
2.2 Programa de conservación de la red foral	1. Realización de labores de conservación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas, incluidas en los contratos integrales de conservación de carreteras.		955.000 €	Acción ejecutada.
	2. Realización de labores de conservación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas, por parte del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio.		61.316,78 €	Acción ejecutada.
	3. Consumo eléctrico y cánones de utilización de bienes de dominio público.		102.335,37 €	Acción ejecutada.
2.3 Programa de reforma y mejora de infraestructuras forales	1. Seguimiento de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas: mantenimiento de contadores, envío de datos, reposición de baterías.		9.381,13 €	Acción ejecutada.



Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
	2. Contratación del suministro de contadores automáticos de aforo peatonal-ciclista.		17.538,95 €	Acción ejecutada.



2.2. ÁREA DE PROMOCIÓN, GESTIÓN Y REGULACIÓN

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

Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
5.1 Programa de estímulo de las redes ciclistas internacionales	1. Seguimiento y apoyo a la red EuroVelo.	1.000,00 €	1.000,00 €	La DFG contribuye al seguimiento de la evolución de la materialización del proyecto EuroVelo en el Estado español, y está adherida desde 2017 al Centro de Coordinación EuroVelo en España.
	2. Continuación de las actividades de seguimiento de EuroVelo que lleva a cabo la Dirección General de Movilidad y Transportes, y del trabajo en común con el Conseil départemental des Pyrénées Atlantiques en el marco del Plan de acción 2020-2024 que se deriva del Convenio de Cooperación transfronteriza.			No ejecutada.
5.2 Programa de estímulo de los productos turísticos que incorporen a la bicicleta	1. Trabajos relativos a estudios y acciones para la promoción de los biogorris y vías verdes en Gipuzkoa.		52.172,54 €	Acción ejecutada.



Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
5.4 Programa de difusión exterior e interior del turismo en bicicleta	1. Labores de digitalización de “vías verdes”.		5.092,89 €	



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

Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
9.3 Programa de promoción de la bicicleta	1. Edición y distribución de la revista «Bizikletaz».		10.357,00 €	Durante 2022 se han publicado 2 números de esta revista, de los 3 previstos, con una tirada de 10.100 ejemplares cada uno.
	2. Lanzamiento de una convocatoria consistente en revisiones gratuitas y puesta a punto de bicicletas de personas poseedoras de la tarjeta MUGI, en el marco de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible.		14.858,52 €	Esta acción se llevó a cabo con la colaboración de 14 comercios de Arrasate, Azpeitia, Donostia, Eibar, Errenteria, Hondarribia, Irun, Tolosa, Zarautz y Zumarraga; y consistió en la oferta de una revisión gratuita y puesta a punto de bicicletas, enseñando la tarjeta Mugi en cualquiera de las tiendas colaboradoras. Posteriormente se sortearon entre las personas participantes 2 bicicletas, 2 bonos de 50 euros para la compra de material ciclista, y 60 recargas de 20 euros en la tarjeta Mugi.
	3. Elaboración de vídeos y materiales de promoción ciclista.		102.881,88 €	
	4. Celebración del Día Mundial de la Bicicleta.		459,80 €	



Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
	5. Cursos de conducción de bicicletas para adultos.		4.796,60 €	
	6. Ayuda al proyecto de diseño de bicicleta de carga impulsado por el Instituto de Formación Profesional Don Bosco, y Gurpilartea.		3.228,66 €	
9.4 Programa de incentivos a las iniciativas de las organizaciones sociales para la promoción de la bicicleta.	Convocatoria anual de ayudas a entidades sin ánimo de lucro que realicen actuaciones en materia de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.	175.000,00 €	32.000,00 €	Se han subvencionado a la Asociación de Comercio, Hostelería y Servicios de Irun «Mugan»; Balazta. Bidasoko bizikletaren aldeko elkarte; Gurpilartea; y a Kalapie, hiriko txirrindularien elkarte.
9.6 Programa de cooperación exterior vinculada a la movilidad sostenible y la bicicleta	Participación en la Red de Ciudades por la Bicicleta, y en la Red « <i>Cities and Regions for Cyclists</i> ».	8.000,00 €	8.000,00 €	Acción ejecutada.



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

Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
10.2 Programa de desarrollo y mejora de otras normativas y recomendaciones relacionadas con la bicicleta.	1. Subvenciones dirigidas a entidades municipales o ayuntamientos, para la realización y/o actualización de diagnósticos y planes de movilidad sostenible.		122.469,80 €	Se lanzó la convocatoria correspondiente al año 2022, mediante la cual se han subvencionado actuaciones promovidas por los ayuntamientos de Amezketza, Donostia-San Sebastián, Hernani, Irura, Lasarte-Oria, Ordizia, Olaberria, Urnieta, Urretxu, Usurbil, y Zarautz.
	2. Contratación de una asistencia técnica para la redacción de la Revisión del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.		19.284,38 €	

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

Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
11.2 Programa de dinamización del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa	1. Encuestación anual a usuarios de la Red Básica Foral, dirigida a realizar un seguimiento de los perfiles y opiniones de los/as usuarios/as.		14.520,00 €	Acción ejecutada.



Programas	Acciones planificadas	Presupuesto estimado	Presupuesto ejecutado	Información complementaria
	2. Co-dirección y financiación de Zikloteka, Centro de Documentación de la Bicicleta de Gipuzkoa.		19.235,00 €	Se ha elaborado una memoria anual que recoge y evalúa toda la actividad desplegada por este Centro, cogestionado por la Diputación Foral de Gipuzkoa y Fundación Cristina Enea.
	3. Elaboración de un visor de infraestructuras, servicios y recursos existentes en Gipuzkoa dirigidos a los/as ciclistas (bidegorris, aparca-bicis, talleres, tiendas, puntos de alquiler, etc.) insertado en el sitio web gipuzkoabizikletaz.eus.	No genera gasto específico.	Sin coste económico.	



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

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

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

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

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

3.1. Indicadores vinculados a los objetivos generales de movilidad

Objetivo nº 1 <i>Incrementar el peso de la bicicleta en la distribución de desplazamientos de Gipuzkoa hasta el 4-5% frente al 2,4% de 2011, sin perder la cuota de los desplazamientos a pie o en transporte colectivo.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
1.1 Porcentaje de desplazamientos en bicicleta respecto al total.	2,5% de los desplazamientos internos (año 2016) ⁴
1.2 Porcentaje de los nuevos desplazamientos en bicicleta que se realizaban anteriormente en cada medio de transporte	Datos no disponibles.
Valoración 😞 <p>1. Entre 2011 y 2016 el porcentaje de desplazamientos en bicicleta en Gipuzkoa respecto al total de desplazamientos internos se incrementó en 1 décima. De esta forma prosiguió muy moderadamente la tendencia ascendente iniciada en 2007, cuando aquéllos suponían el 1,3% del reparto modal.</p> <p>El porcentaje de desplazamientos en bicicleta en Gipuzkoa en 2016 superó ligeramente a la media de la CAPV (2,2%), en donde éstos se incrementaron en un 26% entre 2011 y 2016. En Álava ese porcentaje llegó al 6,8%, y en Bizkaia al 0,6%.</p> <p>Es evidente que este modesto incremento que registra la movilidad ciclista en el conjunto del territorio guipuzcoano esconde grandes diferencias por municipios. Tal es el caso de localidades como Zarautz, Tolosa o Donostia-San Sebastián (en esta última, la movilidad ciclista alcanzó en 2016 un 4,2% del reparto modal⁵, y entre 2011 y 2018 se incrementó un 37,9%⁶), en las que se está produciendo una apreciable normalización del ciclismo en el modo de vida cotidiano.</p>	

⁴ Fuente: «Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2016». Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Gobierno Vasco, 2017. El próximo estudio, correspondiente al año 2021, está previsto que se publique en febrero de 2023.

⁵ Ídem.



No resulta posible conocer los nuevos resultados de este indicador hasta que se publique el próximo estudio sobre la movilidad de la CAPV, que debería ver la luz en febrero de 2023. Los únicos datos que eventualmente nos podrían ayudar a realizar una aproximación cuantitativa a este respecto son los que proporciona la Memoria del Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián correspondiente a 2020⁷; así como los que produce anualmente el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa:

- Los datos que ofrece el Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián, si bien corresponden a la movilidad ciclista de una ciudad con una implantación y una evolución del uso de la bicicleta no generalizable a todo el Territorio, pueden ser de interés dado que se refieren a desplazamientos urbanos, que son los mayoritarios en la movilidad ciclista⁸, y que se realizan en una localidad que alberga a una cuarta parte de la población guipuzcoana.
- Por su parte, el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa realiza aforos anuales que dan cuenta de la movilidad ciclista interurbana de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas. Extrapolar sus datos de evolución al conjunto de la movilidad ciclista guipuzcoana no nos parece idóneo⁹, ya que corresponden a desplazamientos exclusivamente interurbanos y de longitudes superiores a los 3 km¹⁰, que son minoritarios¹¹ en el conjunto de la movilidad ciclista.

Así pues, a partir del dato del 2,5% que representaba el reparto modal ciclista en Gipuzkoa en 2016, y tomando como referencia aproximada el ritmo de evolución del uso de la bicicleta en San Sebastián entre 2017 y 2020 (con un incremento interanual medio del 5,1%), e incluso suponiendo que también en el conjunto de Gipuzkoa se hubieran producido incrementos interanuales equivalentes a los registrados en la Red Básica Foral, estimamos que el reparto modal ciclista en Gipuzkoa en 2021 oscilaría entre el 3-3,8%, y por tanto, parecería bastante improbable que se lograra en 2022 el objetivo del 4-5% fijado por la Estrategia de la Bicicleta.

2. En cuanto a la condición exigida de que el aumento ciclista perseguido no sea a costa de reducir los desplazamientos a pie o en transporte colecti-

⁶ Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián (2021): «*Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián. Memoria 2019-2020*». Esta memoria es la última publicada por esta entidad.

⁷ Ídem.

⁸ El 68% de los desplazamientos ciclistas en Gipuzkoa eran de distancias menores a 3 km. Fuente: Siadeco (2014): «*Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa*». Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias. Diputación Foral de Gipuzkoa.

⁹ Téngase en cuenta la enorme diferencia que se produce en Gipuzkoa en la evolución de los flujos ciclistas en entornos urbanos e interurbanos: en 2018 mientras en la Red Básica Foral se experimentó un aumento del volumen del tráfico ciclista del 29,6% respecto a 2017, en San Sebastián el aumento fue del 2,6%, 11 veces menos.

¹⁰ El 92% de los desplazamientos ciclistas en la Red Básica Foral son de distancias superiores a 3 km, mientras que en el conjunto provincial éstos sólo representan el 32%. Fuente: Deitel (2022): «*Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa 2022*». Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. Diputación Foral de Gipuzkoa; y Siadeco (2014).

¹¹ Véase nota nº 9.



vo, los últimos datos de que se dispone indican que este requisito se cumple en lo referente a los peatones, que durante el periodo 2011 y 2016 pasaron de representar el 45,2% de los desplazamientos al 46,4%; pero no así en el segundo caso, puesto que el transporte público descendió del 10,8% al 9,7%.

Objetivo nº 3

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

Indicadores de seguimiento	Resultados
3.1 Número de usuarios en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	<ul style="list-style-type: none"> • 9.420.177 desplazamientos (estimación). • Variación anual: +36,3% • Variación por cuatrienio: +74,5%
3.2 Número y % de ciclistas en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	<ul style="list-style-type: none"> • 2.427.644 desplazamientos en bicicleta (estimación). • 25,8% del total de desplazamientos realizados. • Variación anual: +64,1% • Variación por cuatrienio: +101,3%



Valoración 😊

1. Se estima que en 2022 se realizaron 9,4 millones de desplazamientos peatonales y ciclistas en la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, la mayor cifra jamás alcanzada hasta la fecha. Este volumen de viajes supone 2,5 millones más que los registrados el año anterior (+36,3%).

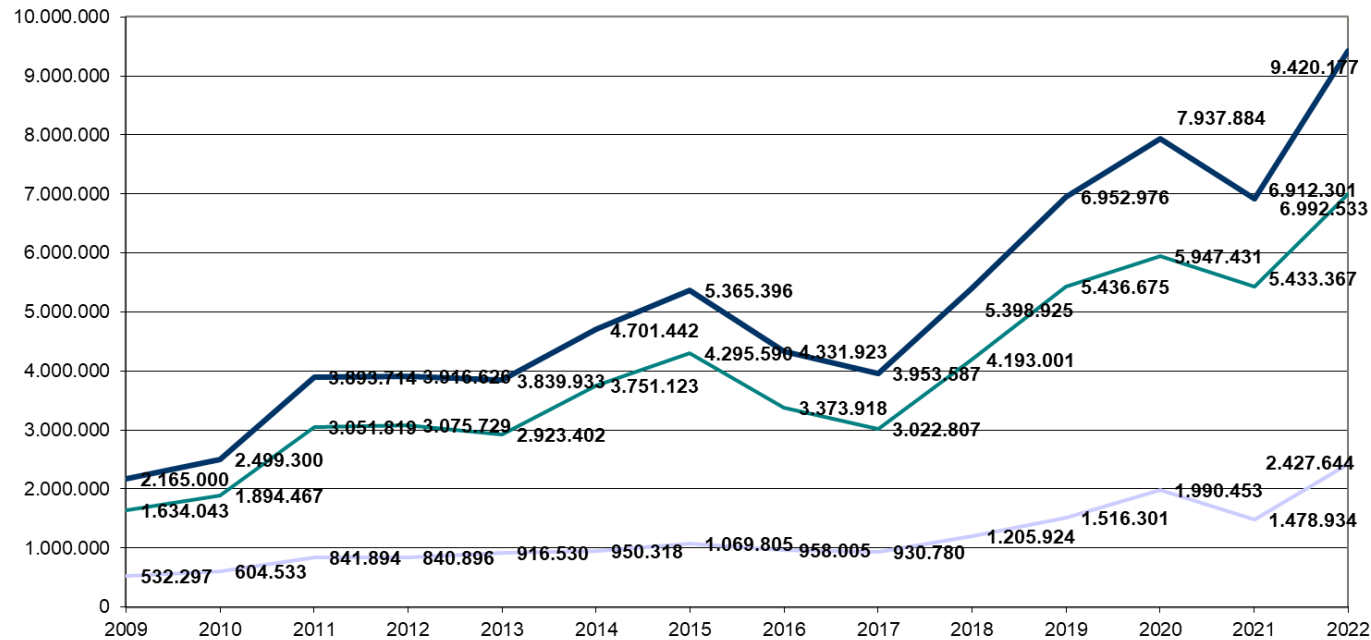
A la hora de interpretar este notable incremento hay que tener en cuenta que, durante 2021, la estación de aforo de Azpeitia – Azkoitia estuvo fuera de servicio; y que la circulación en las vías ciclistas-peatonales de Añorga y de Zumarraga – Azkoitia estuvo suspendida.

Por otra parte, los datos de aforo correspondientes a 2022 deben tomarse con gran precaución, dado que la mayor parte (18) de las 29 estaciones de aforo no registraron datos a lo largo del año, o durante la mayor parte del mismo. Este hecho es consecuencia del deterioro de estos equipos que va a requerir su sustitución durante 2023 y 2024.

Así pues, en gran medida, las cifras generales que se presentan no son producto directo de los aforos contabilizados, sino que están basadas en estimaciones realizadas a partir de la tendencia que ofrecen los equipos de conteo en funcionamiento, así como en los datos registrados en años anteriores.



**EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE DESPLAZAMIENTOS
EN LA RED BÁSICA FORAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA
(2009 - 2022)**



En términos comparativos, este volumen de desplazamientos equivale al 41% del total de viajeros transportados por Lurraldebus en 2022.

Por su parte, la evolución cuatrienal ha registrado una subida del 74,5%, lo que equivale a 4,02 millones de viajes más con respecto a 2018. Los factores que podemos apuntar a fin de explicar este elevado incremento son, en primer lugar, la incorporación durante 2018 de 10 nuevos contadores a los 19 anteriormente en servicio en la red foral de estaciones de aforos peatonales y ciclistas; y la fuerte tendencia alcista iniciada a partir de



2017 que afecta tanto a peatones como a ciclistas, interrumpida en 2021 por las razones ya apuntadas.

2. Los flujos ciclistas en la Red Básica Foral han alcanzado los 2,43 millones de viajes, la cota más elevada de la serie histórica, y que representan un incremento del 64,1% con respecto a los datos de 2021. Este desmesurado incremento es en esencia, como sea explicado anteriormente, resultado de la inactividad que durante 2021 sufrió la estación de aforo de Azpeitia – Azkoitia; y del cierre de las vías ciclistas-peatonales de Añorga y de Zumarraga – Azkoitia durante ese mismo año.

Por otra parte, la variación cuatrienal de los flujos en bicicleta ha registrado un incremento del 101,3%, tendencia motivada por las razones mencionadas en el punto anterior, y que es sustancialmente mayor que el que se produce en los desplazamientos peatonales, los cuales aumentaron en un 66,8% durante el mismo periodo.

Debemos señalar, asimismo, que el porcentaje de viajes en bicicleta con respecto al total se sitúa en el 25,8%, en la franja superior de la horquilla de valores entre las que oscila la serie histórica (20-25%).

3. Para finalizar, a la hora de valorar los datos contabilizados en la Red Básica Foral hay que tener siempre presente que las intensidades del tráfico ciclista que se observan no son ajenas a factores externos a esta infraestructura viaria, como la evolución del resto de las variables que configuran la movilidad general, las condiciones de ciclabilidad (existencia de redes viarias calmadas y/o de mallados básicos de vías ciclistas, dotación suficiente de aparcamiento para bicicletas, adecuada intermodalidad bicicleta-transporte público, etc.), y los volúmenes de desplazamientos motorizados y velocidades que se registran en los municipios que conecta esta Red.



3.2. Indicadores vinculados a los objetivos infraestructurales

Objetivo nº 4 <i>Completar las infraestructuras urbanas para bicicletas y calmado del tráfico en el 50% de los municipios de Gipuzkoa.</i>																																				
Indicadores de seguimiento		Resultados																																		
4.1 Porcentaje de municipios guipuzcoanos que han incorporado infraestructuras urbanas para bicicletas y/o han establecido medidas de calmado del tráfico en el viario de su competencia.		53 municipios (59,6%) (dato de 2015).																																		
4.2 Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Local, total y desglosada por itinerarios.		<table border="1"> <thead> <tr> <th>ITINERARIO</th> <th>Longitud (km)</th> <th>% de ejecución</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Itinerario nº 1: Donostia – Irun</td> <td>29,2</td> <td>72,1%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku</td> <td>17,8</td> <td>59,9%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 3: Donostia – Beasain</td> <td>25,6</td> <td>74,2%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 4: Valle del Deba</td> <td>12,4</td> <td>63,6%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 5: Valle del Urola</td> <td>8,0</td> <td>84,5%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 6: Bergara – Beasain</td> <td>2,4</td> <td>75,2%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa</td> <td>4,5</td> <td>86,5%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 8: Valle del Leizaran</td> <td>2,9</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>Itinerario nº 9: Valle del Ego</td> <td>1,3</td> <td>25,0%</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>104,1</td> <td>69,6%</td> </tr> </tbody> </table>		ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	29,2	72,1%	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	17,8	59,9%	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	25,6	74,2%	Itinerario nº 4: Valle del Deba	12,4	63,6%	Itinerario nº 5: Valle del Urola	8,0	84,5%	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,4	75,2%	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	4,5	86,5%	Itinerario nº 8: Valle del Leizaran	2,9	100,0%	Itinerario nº 9: Valle del Ego	1,3	25,0%	Total	104,1	69,6%
ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución																																		
Itinerario nº 1: Donostia – Irun	29,2	72,1%																																		
Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	17,8	59,9%																																		
Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	25,6	74,2%																																		
Itinerario nº 4: Valle del Deba	12,4	63,6%																																		
Itinerario nº 5: Valle del Urola	8,0	84,5%																																		
Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	2,4	75,2%																																		
Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	4,5	86,5%																																		
Itinerario nº 8: Valle del Leizaran	2,9	100,0%																																		
Itinerario nº 9: Valle del Ego	1,3	25,0%																																		
Total	104,1	69,6%																																		
Valoración 😊																																				
Este objetivo perseguido por la Estrategia de la Bicicleta se encuentra ya cumplido, puesto que, por una parte, el 60% de los municipios incorporan infraestructuras urbanas para bicicletas (superando, pues, en 10 puntos porcentuales el objetivo marcado); y, por otra, el nivel de ejecución de la Red Básica Local respecto a lo previsto por el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas alcanza ya el 69,6% (lo que supone un aumento de 0,9 puntos por-																																				



centuales en relación a los datos de 2021).

Objetivo nº 5

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

Indicadores de seguimiento	Resultados																																			
5.1 Longitud de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica, total y desglosada por itinerarios.	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1214 561 1668 614">ITINERARIO</th> <th colspan="2" data-bbox="1677 561 2013 614">Longitud (km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1214 620 1668 646">Itinerario nº 1: Donostia – Irun</td> <td data-bbox="1677 620 1825 646"></td> <td data-bbox="1834 620 2013 646">32,1</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 652 1668 678">Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku</td> <td data-bbox="1677 652 1825 678"></td> <td data-bbox="1834 652 2013 678">27,0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 684 1668 710">Itinerario nº 3: Donostia – Beasain</td> <td data-bbox="1677 684 1825 710"></td> <td data-bbox="1834 684 2013 710">60,2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 716 1668 742">Itinerario nº 4: Valle del Deba</td> <td data-bbox="1677 716 1825 742"></td> <td data-bbox="1834 716 2013 742">37,0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 748 1668 774">Itinerario nº 5: Valle del Urola</td> <td data-bbox="1677 748 1825 774"></td> <td data-bbox="1834 748 2013 774">38,6</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 780 1668 805">Itinerario nº 6: Bergara – Beasain</td> <td data-bbox="1677 780 1825 805"></td> <td data-bbox="1834 780 2013 805">6,7</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 812 1668 837">Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa</td> <td data-bbox="1677 812 1825 837"></td> <td data-bbox="1834 812 2013 837">10,6</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 844 1668 869">Itinerario nº 8: Valle del Leizaran</td> <td data-bbox="1677 844 1825 869"></td> <td data-bbox="1834 844 2013 869">22,3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 876 1668 901">Itinerario nº 9: Valle del Ego</td> <td data-bbox="1677 876 1825 901"></td> <td data-bbox="1834 876 2013 901">2,9</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 908 1668 933">Total</td> <td data-bbox="1677 908 1825 933"></td> <td data-bbox="1834 908 2013 933">237,4</td> </tr> </tbody> </table>			ITINERARIO	Longitud (km)		Itinerario nº 1: Donostia – Irun		32,1	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku		27,0	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain		60,2	Itinerario nº 4: Valle del Deba		37,0	Itinerario nº 5: Valle del Urola		38,6	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain		6,7	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa		10,6	Itinerario nº 8: Valle del Leizaran		22,3	Itinerario nº 9: Valle del Ego		2,9	Total		237,4
ITINERARIO	Longitud (km)																																			
Itinerario nº 1: Donostia – Irun		32,1																																		
Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku		27,0																																		
Itinerario nº 3: Donostia – Beasain		60,2																																		
Itinerario nº 4: Valle del Deba		37,0																																		
Itinerario nº 5: Valle del Urola		38,6																																		
Itinerario nº 6: Bergara – Beasain		6,7																																		
Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa		10,6																																		
Itinerario nº 8: Valle del Leizaran		22,3																																		
Itinerario nº 9: Valle del Ego		2,9																																		
Total		237,4																																		
5.2 Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Foral, total y desglosada por itinerarios.	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1214 1019 1668 1072">ITINERARIO</th> <th data-bbox="1677 1019 1825 1072">Longitud (km)</th> <th data-bbox="1834 1019 2013 1072">% de ejecución</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1214 1078 1668 1104">Itinerario nº 1: Donostia – Irun</td> <td data-bbox="1677 1078 1825 1104">3,0</td> <td data-bbox="1834 1078 2013 1104">24,3%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 1110 1668 1136">Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku</td> <td data-bbox="1677 1110 1825 1136">9,3</td> <td data-bbox="1834 1110 2013 1136">34,2%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 1142 1668 1168">Itinerario nº 3: Donostia – Beasain</td> <td data-bbox="1677 1142 1825 1168">34,7</td> <td data-bbox="1834 1142 2013 1168">66,4%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 1174 1668 1200">Itinerario nº 4: Valle del Deba</td> <td data-bbox="1677 1174 1825 1200">24,7</td> <td data-bbox="1834 1174 2013 1200">46,9%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 1206 1668 1232">Itinerario nº 5: Valle del Urola</td> <td data-bbox="1677 1206 1825 1232">30,6</td> <td data-bbox="1834 1206 2013 1232">119,9%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 1238 1668 1264">Itinerario nº 6: Bergara – Beasain</td> <td data-bbox="1677 1238 1825 1264">4,3</td> <td data-bbox="1834 1238 2013 1264">16,2%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 1270 1668 1295">Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa</td> <td data-bbox="1677 1270 1825 1295">6,2</td> <td data-bbox="1834 1270 2013 1295">100,0%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1214 1302 1668 1327">Itinerario nº 8: Valle del Leizaran</td> <td data-bbox="1677 1302 1825 1327">19,4</td> <td data-bbox="1834 1302 2013 1327">100,0%</td> </tr> </tbody> </table>			ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución	Itinerario nº 1: Donostia – Irun	3,0	24,3%	Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	9,3	34,2%	Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	34,7	66,4%	Itinerario nº 4: Valle del Deba	24,7	46,9%	Itinerario nº 5: Valle del Urola	30,6	119,9%	Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	4,3	16,2%	Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	6,2	100,0%	Itinerario nº 8: Valle del Leizaran	19,4	100,0%						
ITINERARIO	Longitud (km)	% de ejecución																																		
Itinerario nº 1: Donostia – Irun	3,0	24,3%																																		
Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	9,3	34,2%																																		
Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	34,7	66,4%																																		
Itinerario nº 4: Valle del Deba	24,7	46,9%																																		
Itinerario nº 5: Valle del Urola	30,6	119,9%																																		
Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	4,3	16,2%																																		
Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	6,2	100,0%																																		
Itinerario nº 8: Valle del Leizaran	19,4	100,0%																																		



	<p>Itinerario nº 9: Valle del Ego 1,5 100,0%</p> <p>Total 133,7 59,9%</p>
5.3 Desviación de la longitud de la Red Básica Foral existente en relación con la Red planificada para cada uno de los cuatrienios.	Desviación negativa de 90,4 km con respecto a la planificada para el 2º cuatrienio (finalizado en 2021).
<p>Valoración 😞</p> <p>1. En 2022 la longitud de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa fue de 237,4 km, 2 km más que en 2021.</p> <p>Esta cifra representa un nivel de ejecución del 63,6% con respecto a la longitud total¹² de la Red Básica prevista por el PTSVCG al finalizar sus dos cuatrienios de programación. Por tanto, y excluyendo los tramos pospuestos a la Revisión del PTSVCG¹³, restan por ejecutar en la Red Básica 135,9 km de nuevas vías ciclistas.</p> <p>2. El PTSVCG preveía que al finalizar el segundo cuatrienio de programación (año 2021), la Red Básica Foral alcanzara una longitud de 223,2 km. La longitud existente en 2022 ha sido de 133,7 km, por lo que se ha registrado una desviación negativa de 89,5 km.</p> <p>Se han ejecutado en su totalidad los tramos de la Red Básica Foral correspondientes a 4 de los 9 itinerarios planificados:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Destaca el Itinerario nº 5 (Valle del Urola) con un nivel de ejecución del 120%, al haberse construido 5,3 km complementarios a los 25,3 km inicialmente programados. – Los tramos forales correspondientes a los itinerarios nº 7 y nº 8 (Valle del Bidasoa y Valle del Leitzarain), que ya se encontraban en servicio con anterioridad a la aprobación del PTSVCG. – El tramo foral correspondiente al Itinerario nº 9 (Valle del Ego) se ha construido en su totalidad y entró en servicio en 2020. <p>Hay que señalar los bajos niveles de ejecución que se aprecian en el Itinerario nº 6 (Bergara – Beasain), con un 16,2%; y el Itinerario nº 1 (Donostia</p>	

¹² Para el cálculo del nivel de ejecución se han excluido de la longitud total final (439,8 km) los tramos pospuestos a la Revisión del PTSVCG (66,5 km).

¹³ 7 de los 18 tramos pospuestos a la Revisión del PTSVCG han sido parcial o totalmente ejecutados.



– Irun) con un 24,3%. Asimismo, sobresalen en términos absolutos los déficits en su desarrollo que acumulan el Itinerario nº 4 (Valle del Deba) (-28,3 km), y el Itinerario nº 6 (Bergara – Beasain) (-22,2 km).

Objetivo nº 6

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

Indicadores de seguimiento

Resultados

6.1 Longitud de vías ciclistas-peatonales de la Red Básica Foral que cuentan con protocolo de conservación y seguimiento, total y desglosada por itinerarios.

ITINERARIO	Longitud (km)
Itinerario nº 1: Donostia – Irun	3,0
Itinerario nº 2: Donostia – Mutriku	9,3
Itinerario nº 3: Donostia – Beasain	34,7
Itinerario nº 4: Valle del Deba	24,7
Itinerario nº 5: Valle del Urola	30,6
Itinerario nº 6: Bergara – Beasain	4,3
Itinerario nº 7: Valle del Bidasoa	6,2
Itinerario nº 8: Valle del Leitzaran	19,4
Itinerario nº 9: Valle del Ego	1,5
Total	133,7

Valoración 😊

La totalidad de los 133,7 km actualmente en servicio de la Red Básica Foral son objeto de conservación y seguimiento por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa.



El Departamento de Infraestructuras Viarias es el principal responsable de la realización de estas labores, excepto de los 19,4 km correspondientes al Itinerario nº 8, Valle del Leitzaran¹⁴, cuya gestión y conservación compete al Departamento de Promoción Económica, Turismo y Medio Rural.

¹⁴ Se trata de una antigua plataforma ferroviaria que, además de su uso peatonal y ciclista, es utilizada por vehículos motorizados pesados vinculados a la explotación forestal allí existente.



3.3. Indicadores vinculados con los objetivos relacionados con los servicios

<p>Objetivo nº 8 <i>Creación de redes en el ámbito de Gipuzkoa para la oferta de servicios de alquiler, registros de bicicleta y sistemas antirrobo, reparación, intercambio de información relacionada con la bicicleta, etc.</i></p>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
8.1 Existencia de dichas redes (Sí / No).	No
<p>Valoración 😞</p> <p>El Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio no programó en 2020, ni en años anteriores, acciones relacionadas con este objetivo. Tampoco se tiene constancia de que hayan surgido iniciativas similares por parte de otras instancias públicas o privadas.</p>	



3.4. Indicadores vinculados con los objetivos políticos

Objetivo nº 11 <i>Convertir el Consejo de la Bicicleta en un espacio de coordinación de iniciativas de las diferentes administraciones y de intercambio de información relacionada con la bicicleta.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
11.1 Sí / No (La determinación de este indicador debe apoyarse en una descripción y evaluación de las actividades del Consejo)	No.
<p>Valoración 😞</p> <p>El Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa (CBG) llevó a cabo entre 2014-2015 un proceso de reflexión para su reestructuración y revitalización. El motivo de ello fue la constatación compartida de que su dinámica de funcionamiento se centraba casi exclusivamente en proporcionar información a sus miembros sobre las actuaciones de la Diputación Foral de Gipuzkoa en el ámbito de la movilidad ciclista. Se coincidía en apreciar que se habían descuidado el resto de funciones específicas que el Reglamento le atribuye al CBG, lo cual se entendía que podría propiciar la aparición de un clima de desinterés y desmotivación entre sus miembros, poniendo así en riesgo su futuro como órgano consultivo.</p> <p>De la reflexión realizada se concluyó una valoración positiva del CGB, al que se consideraba un órgano que integra a los principales agentes del ámbito de la movilidad ciclista, lo que posibilita el encuentro e intercambio entre ellos, al tiempo que se le atribuía un gran potencial. Sus expectativas iban dirigidas a transformar este órgano en un foro más dinámico y operativo, que debatiera y realizara propuestas en este ámbito, y fomentara la participación de sus miembros. Para ello se deseaba que se le dotara de los recursos adecuados que aseguraran su permanencia y mejora en el tiempo, y que dispusiera de capacidad coordinadora y tractora de la acción local y comarcal. En concreto, se identificaron 6 áreas de trabajo en las que centrar su atención, y que darían lugar a la creación de sus correspondientes Comisiones de trabajo. Asimismo, se planteó una reforma de la composición del CBG y la creación de un foro ciudadano.</p> <p>A este respecto, es preciso recordar que la Estrategia de la Bicicleta proponía para la dinamización del CBG la realización de actuaciones similares a las mencionadas, como la creación de comisiones de trabajo sobre aspectos particulares de la política de la bicicleta; la creación de una comisión per-</p>	



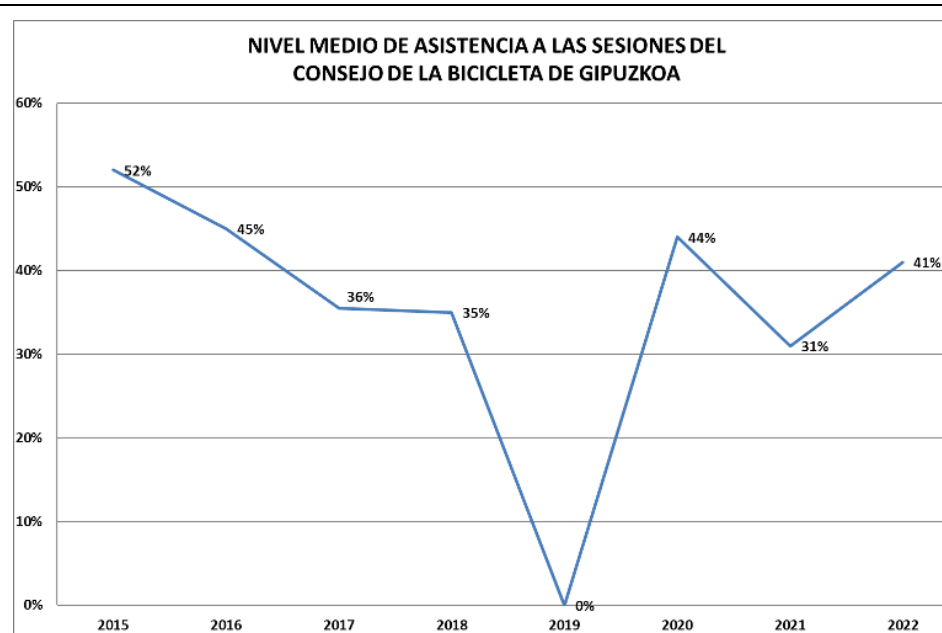
manente que facilitara el trabajo del CBG más allá de las convocatorias de plenario, y que diera cuenta de las labores acometidas según un programa de gestión bianual consensuado; la dotación de recursos para las labores, tanto de la secretaría como de la comisión permanente y los grupos de trabajo, etc.

Ninguna de estas propuestas se ha implementado hasta la fecha y la dinámica mantenida en las sesiones del CBG se ha seguido centrando, esencialmente, en proporcionar información sobre las actuaciones promovidas por la DFG.

Por otra parte, desde el arranque de la Estrategia de la Bicicleta en 2015, en 4 ocasiones no se ha llegado a celebrar el mínimo de 2 sesiones al año establecido en el Reglamento del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

- En 2015 se celebró 1 sesión durante la legislatura anterior, y la segunda se pospuso a enero de 2016, dado el reciente cambio del gobierno foral.
- En 2016 fueron 2 las sesiones ordinarias (al igual que en 2017), a la que hay que añadir la pospuesta en 2015.
- En 2018 tuvo lugar 1 sesión.
- En 2019 no se celebró ninguna sesión.
- En 2020 se celebraron 2 sesiones en formato telemático, por motivo de la pandemia.
- En 2021 tuvo lugar 1 sesión en formato telemático.
- En 2022 se celebró 1 sesión presencial.

Estimamos que el nivel medio de asistencia a las sesiones cabe considerarse como un indicador del interés que despierta el CBG entre sus miembros. Pues bien, este indicador muestra una tendencia menguante a partir de 2015, año a partir del cual dicho nivel de asistencia ha oscilado entre el 31% y el 44% (exceptuando el año 2019, en el que no se llegó a celebrar ninguna sesión).



Por consiguiente, concluimos que no se ha logrado el objetivo estratégico de convertir al CBG en espacio de coordinación de iniciativas de las diferentes administraciones, y de intercambio de información relacionada con la bicicleta.



Objetivo nº 12 <i>Desarrollar el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa como una herramienta fundamental del conocimiento de la movilidad ciclista.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
12.1 Sí / No (La determinación de este indicador debe apoyarse en una descripción y evaluación de las actividades del Observatorio).	Sí.
<p>Valoración 😊</p> <p>A lo largo de 2022 el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa ha seguido desarrollando sus labores de seguimiento del uso de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas y de la movilidad ciclista en este Territorio.</p> <p>Los objetivos principales del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analizar cuánto, cuándo, cómo y con qué finalidades usan ciclistas y peatones la Red Básica Foral. - Investigar los factores que condicionan el uso de esta Red. - Recoger y encauzar las opiniones, valoraciones y peticiones de sus usuarios. - Obtener información útil dirigida a optimizar la toma de decisiones respecto a la planificación y gestión de la Red Básica Foral. <p>Para ello, el Observatorio cuenta con una red de estaciones de aforo automático de bicicletas y peatones (dotada actualmente de 29 contadores), que suministran datos continuos sobre los desplazamientos que en la misma se realizan.</p> <p>La importancia de esta información estriba en que ofrece un conocimiento detallado sobre los flujos que se registran en esta Red, a la par que proporcionan un control sobre su evolución temporal. De esta manera, los datos obtenidos resultan esenciales para analizar los tipos de usuarios de cada vía y la vocación de cada tramo, así como para dimensionar la planificación y conservación de la Red Básica Foral.</p> <p>Además, esta información es imprescindible para conocer, por un lado, el impacto de la puesta en servicio de los nuevos tramos de esta Red en el fomento de la movilidad peatonal y ciclista; y por otro, para dar a conocer a la sociedad la elevada rentabilidad social y medioambiental que generan las</p>	



inversiones forales efectuadas en la construcción y conservación de las infraestructuras viarias ciclistas.

Un año más, se ha llevado a cabo la encuestación anual que se viene realizando desde 2013 a muestras de usuarios de la Red Básica Foral, al objeto de conocer sus perfiles sociológicos, los motivos generadores de desplazamientos, pautas de desplazamiento, grado de satisfacción, sugerencias, etc.

Objetivo nº 13

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

Indicadores de seguimiento	Resultados
13.1 Sí / No (La determinación de este indicador debe apoyarse en la evaluación de las actividades de los diferentes departamentos y sus direcciones generales).	No.

Valoración 🙄

Durante 2022 han colaborado en la ejecución de las acciones de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, 3 de los 9 departamentos forales existentes: Infraestructuras Viarias; Medio Ambiente y Obras Hidráulicas; y quien la lidera, el de Movilidad y Ordenación del Territorio.

El Departamento de Infraestructuras Viarias es el responsable de la construcción de vías ciclistas integradas en los proyectos de construcción de carreteras; así como de la conservación ordinaria, vigilancia y explotación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas.

El Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas colabora técnicamente con el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio en el desarrollo de la Red Básica Foral; y en la supervisión, redacción, tramitación y aprobación de los proyectos de construcción de las vías ciclistas gestionadas por dicho Departamento, al igual que en la contratación y ejecución de las obras de estos proyectos.



Por su parte, corresponde al Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio la planificación de vías ciclistas; actualizar el Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa; programar las inversiones y financiar todas las obras de vías ciclistas; construir las infraestructuras de vías ciclistas no integradas en proyectos de construcción de carreteras; la conservación extraordinaria; deslinde y amojonamiento de las vías ciclistas forales; traspasos de titularidad; y promoción del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas.

Por consiguiente, se concluye que la valoración que cabe realizar con respecto a este indicador no es satisfactoria, al haberse implicado sólo 3 de las 19 direcciones generales de esta Diputación que la Estrategia de la Bicicleta vincula a sus programas de actuación.

3.5. Indicadores vinculados con los objetivos fiscales y presupuestarios

Objetivo nº 14 <i>Dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte a la movilidad peatonal y ciclista.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
14.1 Presupuesto ejecutado y destinado a la ejecución de la Red Básica Foral ¹⁵ . Desviación en relación con presupuesto planificado.	<ul style="list-style-type: none"> • Presupuesto consignado: 2.139.790 € • Presupuesto ejecutado: 1.232.671 € • Desviación: -42,4%
14.2 Presupuesto ejecutado y destinado a la conservación de la Red Básica Foral. Desviación en relación con presupuesto planificado.	<ul style="list-style-type: none"> • Presupuesto consignado: Sin información • Presupuesto ejecutado: 1.016.317 €¹⁶
14.3 Porcentaje que representa el presupuesto ejecutado y destinado a la construcción y conservación de la Red Básica Foral (RBF) ¹⁷ con respecto al presupuesto total de inversión en infraestructuras de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> • Total del presupuesto de inversión: 71.806.356 €¹⁸ • Porcentaje que representa la RBF: 4,39%
Valoración: 🚫	
1. Indicador 14.1	
En 2022 el presupuesto total consignado para la construcción de la Red Básica Foral ascendió a 2,14 millones de euros, de los que se ejecutaron	

¹⁵ Incluidas la redacción de los proyectos constructivos y las expropiaciones.

¹⁶ Esta cantidad incluye el gasto en conservación realizado por el Departamento de Infraestructuras Viarias correspondiente al ejercicio de 2021 (955.000 euros), sumado al efectuado en 2022 por el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio (61.317 euros). Se ha optado por incluir este dato proporcionado por el Departamento de Infraestructuras Viarias en 2022, estimando que se trata de una cantidad estable incorporada en los contratos integrales de conservación de carreteras.

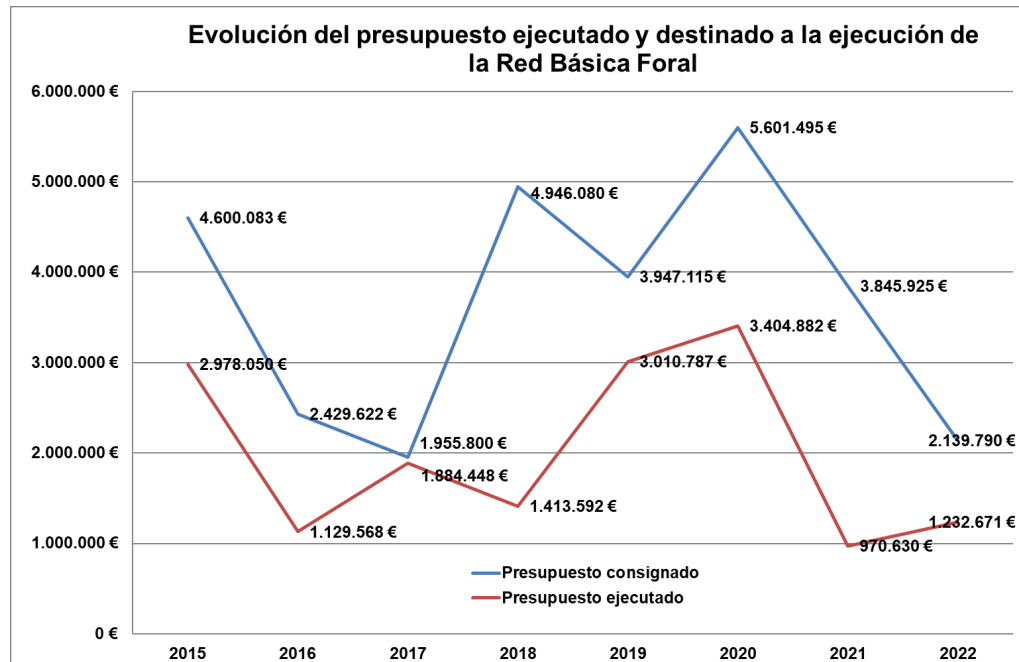
¹⁷ Incluidas la redacción de los proyectos constructivos y las expropiaciones.

¹⁸ Datos correspondientes al ejercicio de 2021.



1,23 millones.

De la comparación del presupuesto consignado para 2022 con los correspondientes a los años anteriores se constata que éste ha sido el segundo más bajo desde el lanzamiento de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, y dotado con 1,7 millones menos que el consignado en 2021.



El **presupuesto ejecutado** (1,23 millones) ha sido el tercero menor de todos los ejercicios de la Estrategia de la Bicicleta, si bien fue un 27% mayor al del año anterior. Este nivel de ejecución representa una desviación negativa del 42,4% con respecto al presupuesto consignado.



2. Indicador 14.2

Se estima que el presupuesto ejecutado y destinado a la **conservación** de la Red Básica Foral ascendió a 1.016.317 euros, cantidad que incluye el gasto realizado por los departamentos de Infraestructuras Viarias (955.000 euros), y de Movilidad y Ordenación del Territorio (61.317 euros).

3. Indicador 14.3

El porcentaje que representa el presupuesto ejecutado y destinado a la construcción y conservación de la Red Básica Foral con respecto al presupuesto total de inversión en infraestructuras de transporte asciende al 4,39%. El objetivo establecido a este respecto por la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa aspiraba a dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte a la movilidad peatonal y ciclista, por lo que este resultado cabe considerarlo insuficiente.

Cabe recordar que el único ejercicio anual en el que fue posible calcular este indicador (2016), el resultado obtenido fue ligeramente superior, suponiendo el 4,96% del presupuesto total de inversión foral en infraestructuras de transporte.

Objetivo nº 15

Establecer incentivos fiscales a la movilidad activa.

Indicadores de seguimiento

Resultados

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

No

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

Valoración 😞



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



3.6. Indicadores vinculados con los objetivos regulatorios

Objetivo nº 16 <i>Disponer de una normativa urbanística y territorial que incorpore a la bicicleta en sus determinaciones.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
<p>16.1 Sí / No</p> <p>(Cada nuevo plan urbanístico o territorial aprobado por el órgano correspondiente deberá incorporar determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista).</p>	Sí
<p>Valoración 😊</p> <p>Durante 2022 ha obtenido la aprobación definitiva el Plan General de Ordenación Urbana de idiazabal.</p> <p>Este PGOU ha incorporado las determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista que establece el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, al igual que lo hicieron en años anteriores los planeamientos municipales aprobados correspondientes a localidades concernidas por el PTSVCG.</p>	



Objetivo nº 17 <i>Incorporar las necesidades de la bicicleta en las determinaciones de todos los nuevos planes urbanísticos municipales que sean aprobados.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
17.1 Sí / No	Sí
17.2 Número de planes urbanísticos municipales que incorporan en su planeamiento urbanístico determinaciones relacionadas con la bicicleta.	1 ¹⁹
17.3 Porcentaje que suponen los planes urbanísticos municipales que incorporan determinaciones relacionadas con la bicicleta, respecto del total de planes urbanísticos municipales.	75%
<p>Valoración 😊</p> <p>La encuestación municipal realizada en 2014 con motivo de la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa mostraba que el 38,6% de los 88 municipios²⁰ de este Territorio incorporaban en su planeamiento urbanístico infraestructuras ciclistas de ámbito urbano, ascendiendo esa cifra al 45,5% cuando se trataba de vías ciclistas interurbanas.</p> <p>Este porcentaje es aún mayor en el caso de los ayuntamientos que han actualizado su planeamiento municipal con posterioridad a la aprobación del PTSVCG en junio de 2013. En efecto, 18 (75%) de los 24 Planes Generales de Ordenación Urbana aprobados en Gipuzkoa desde junio de 2013 hasta diciembre de 2022, incorporan determinaciones relacionadas con la bicicleta.</p>	

¹⁹ Plan General de Ordenación Urbana de Idiazabal.

²⁰ Un total de 73 municipios respondió al cuestionario, en donde reside el 96% de la población de este territorio.



Objetivo nº 18 <i>Adaptar las ordenanzas de movilidad o tráfico a la bicicleta en un 75% de los municipios guipuzcoanos que cuentan con dicha modalidad de regulación.</i>	
Indicadores de seguimiento	Resultados
18.1 Sí / No	Sí, parcialmente.
18.2 Número de municipios guipuzcoanos que incorporan en sus ordenanzas de movilidad la perspectiva de las necesidades de la bicicleta.	Se desconoce.
<p>Valoración 😊</p> <p>Se estima en 7 el número de municipios guipuzcoanos que disponen en la actualidad de ordenanzas municipales de movilidad o tráfico, si bien se desconoce en cada caso el grado en que incorporan la movilidad ciclista en sus regulaciones.</p> <p>A fin de avanzar en la consecución de este objetivo, la Diputación Foral de Gipuzkoa encargó en 2015 a la consultora Mirua 21 la redacción del documento «<i>Propuesta de contenidos para las ordenanzas municipales relativas al tráfico ciclista-peatonal en Gipuzkoa</i>». De este modo se pretendía orientar a los municipios a fin de lograr una mayor integración de la movilidad ciclista y peatonal en sus regulaciones relativas al tráfico, espacio público y movilidad.</p> <p>Este documento fue objeto de debate técnico en el marco de la «<i>Jornada de trabajo sobre Ordenanzas Municipales de movilidad peatonal y ciclista</i>», celebrada el 19 de octubre de 2016, y junto con distintas aportaciones recabadas, constituyó la base para la elaboración de la guía «<i>Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales</i>»²¹, redactada por Esther Anaya, consultora e investigadora de movilidad ciclista, y publicada en 2018, y dirigida y publicada por el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio.</p>	

²¹ http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/%20Ordenantzak+azkena_ES/beb69a2f-a043-46e6-b523-c209f5278af6



3.7. Síntesis de los indicadores de evaluación

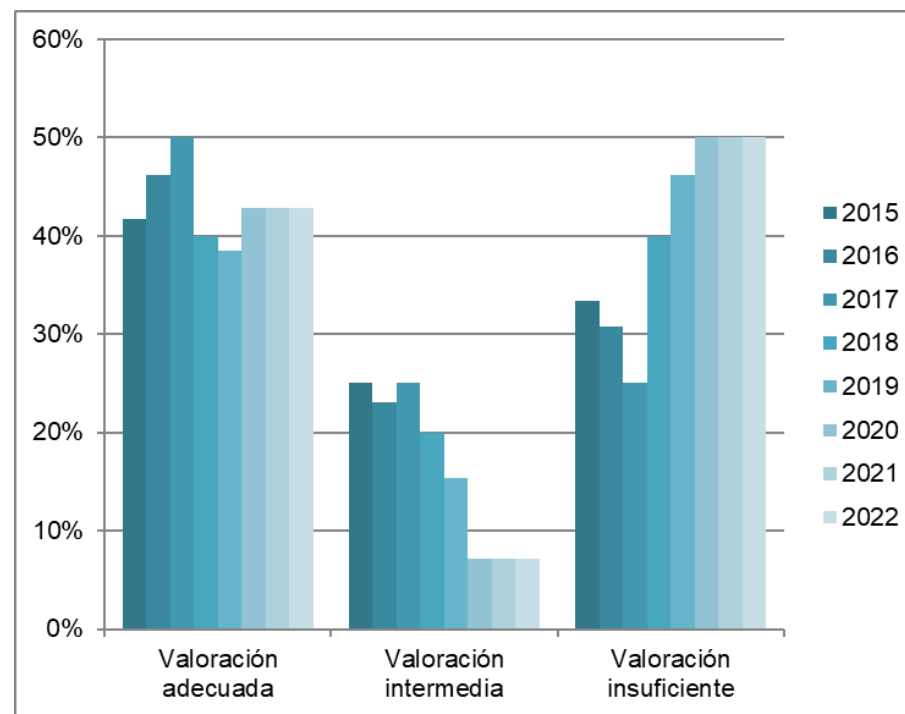
Si atendemos a los indicadores de evaluación que establece la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa²² a efectos de evaluar los distintos objetivos propuestos, se obtiene el siguiente cuadro sintético que nos facilita una lectura global de los mismos:

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

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

²² Como ya se ha indicado anteriormente, sólo se analizan aquellos indicadores que se publican con una periodicidad anual, puesto que más de un tercio de los indicadores que componen la batería se publican con una frecuencia superior o, por distintas razones, no están accesibles.

- Indicadores con valoración adecuada: 6 (43%)
- Indicadores con valoración intermedia: 1 (7%)
- Indicadores con valoración insuficiente: 7 (50%)



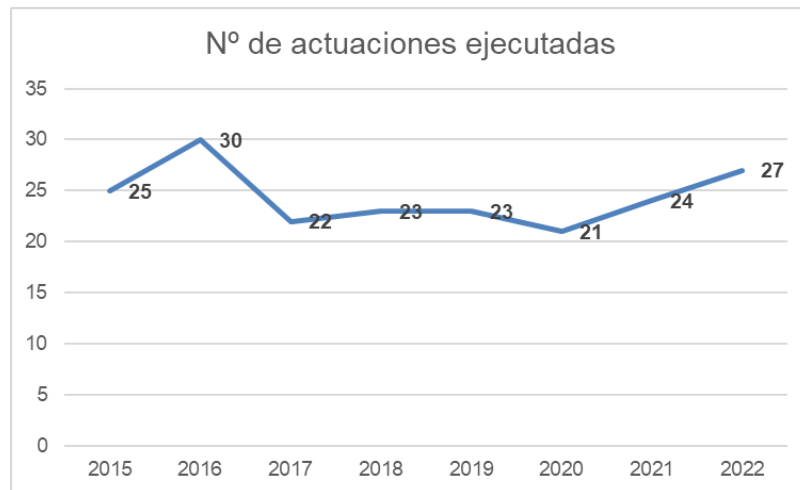
Por consiguiente, se concluye que de los 14 indicadores de esta Estrategia que ha sido posible evaluar (el 78% del total), 7 de ellos (50%) obtienen una valoración insuficiente en 2022 al no alcanzar las metas fijadas; mientras que 6 (43%) reciben una valoración adecuada, y 1 (7%) una valoración intermedia.

Si examinamos cómo han evolucionado cada uno de estos bloques de valoraciones a lo largo del tiempo, se constatan dos tendencias principales: el aumento del número de indicadores de evaluación que reciben valoraciones insuficientes, y el descenso de los que obtienen valoraciones intermedias. Esta situación se ha mantenido estable en los 3 últimos años.



4. BALANCE

1. Desde una perspectiva global comprobamos que a lo largo de 2022 se han acometido parcial o totalmente 27 actuaciones que caben enmarcar en la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa. Esto significa un ligero incremento con respecto a los resultados obtenidos durante los 4 años anteriores.



2. Durante el ejercicio 2022 el área de movilidad ciclista del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio, y el Departamento de Infraestructuras Viarias ejecutaron un presupuesto de 3.396.927,11 euros, doblando el correspondiente al ejercicio anterior. Este notable aumento se debe en buena medida a la contabilización del gasto realizado en conservación de la Red Básica Foral (955.000 euros), a diferencia de años precedentes, en los que no fue posible conocer el monto del mismo.

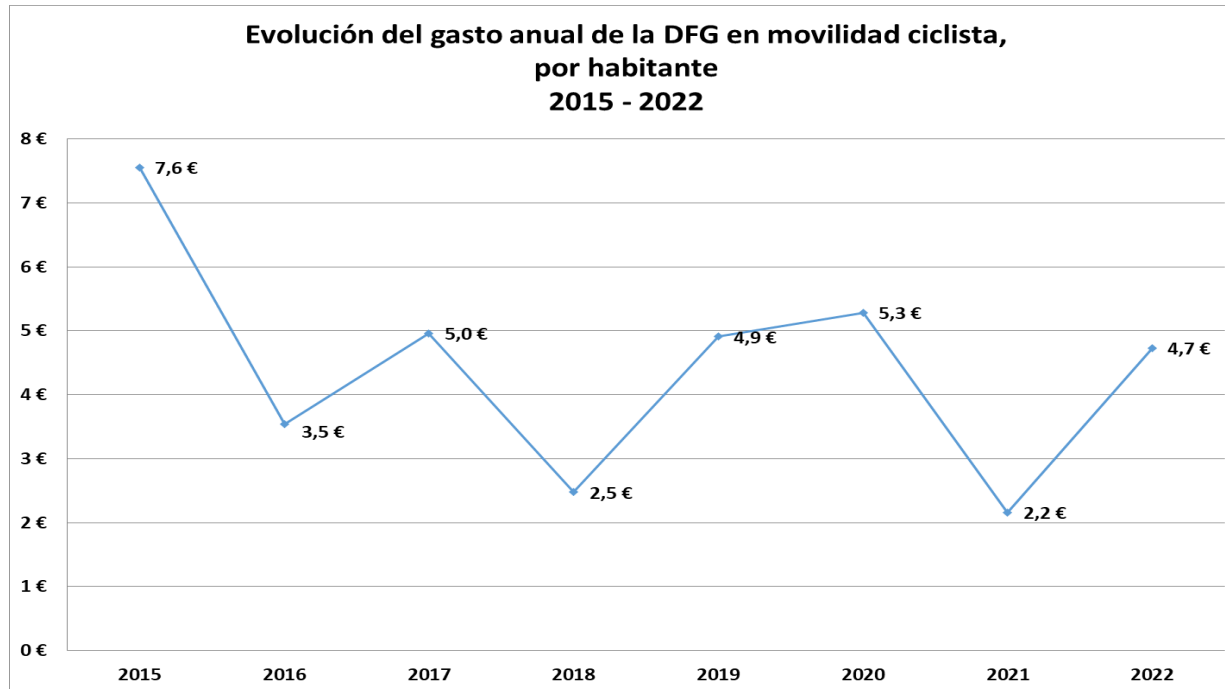


	Presupuesto ejecutado				
	Infraestructuras y servicios		Promoción, gestión y regulación		Total
	Cuantía	%	Cuantía	%	
2015	5.257.068 €	97,5%	132.556 €	2,5%	5.389.624 €
2016	2.415.871 €	96,0%	101.556 €	4,0%	2.517.427 €
2017	3.401.392 €	96,2%	133.193 €	3,8%	3.534.585 €
2018	1.631.543 €	92,3%	136.496 €	7,7%	1.768.039 €
2019	3.390.111 €	97,5%	130.377 €	2,5%	3.520.488 €
2020	3.682.056 €	96,8%	121.838 €	3,2%	3.803.894 €
2021	1.293.112 €	83,2%	261.166 €	16,8%	1.554.278 €
2022	2.986.570 €	87,9%	410.357 €	12,1%	3.396.927 €

El presupuesto ejecutado en 2022 equivale a un gasto anual de la Diputación Foral de Gipuzkoa de 4,7 € por habitante²³, sensiblemente alejado del ratio de 10-12 € por habitante al año que la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa propugna destinar a este ámbito²⁴, considerando que por debajo de estas magnitudes resulta poco probable conseguir aumentos significativos en el uso de la bicicleta.

²³ 718.713 habitantes. Fuente: EUSTAT (2022). «Población de la C.A. de Euskadi por año de nacimiento, según el territorio histórico y el sexo».

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



El cumplimiento de este esfuerzo económico está, por otra parte, avalado por la opinión recogida en la «*Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa*»²⁵, según la cual una mayoría significativa de la población (79%) se manifestaba muy de acuerdo (35%) o bastante de acuerdo (44%) con la oportunidad de invertir más recursos públicos a la promoción de la movilidad ciclista en Gipuzkoa, en tanto que el porcentaje de personas poco o nada de acuerdo con ello se limitaba a un 20%.

²⁵ Siadeco (2014).

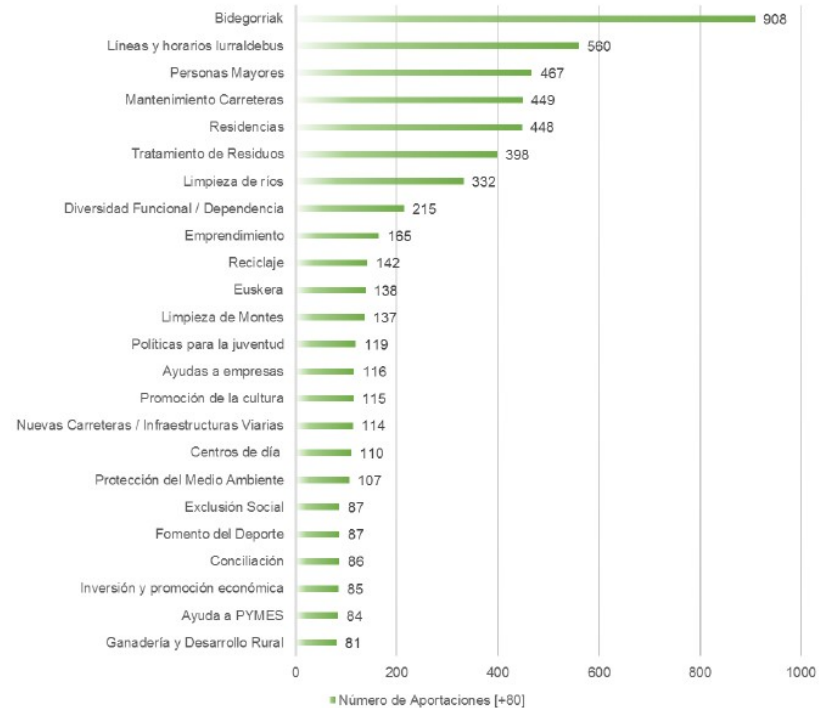


Este mayoritario apoyo ciudadano a favor de que la Diputación Foral de Gipuzkoa asuma un mayor compromiso económico en el ámbito de la movilidad ciclista se vio nuevamente confirmado con motivo del proceso participativo «Presupuestos Abiertos 2019», impulsado por esta administración en el marco del su Plan Estratégico de Gestión 2015 – 2019²⁶.

²⁶ Diputación Foral de Gipuzkoa (2018): «Informe de resultados. Aurrekontu irekiak 2019». Departamento de Gobernanza y Comunicación con la sociedad. https://www.gipuzkoa.eus/documents/917770/3973576/AURREKONTU_IREKIAK_2019_es.pdf/e63c71a7-dd04-48fa-7b65-4060097abae0



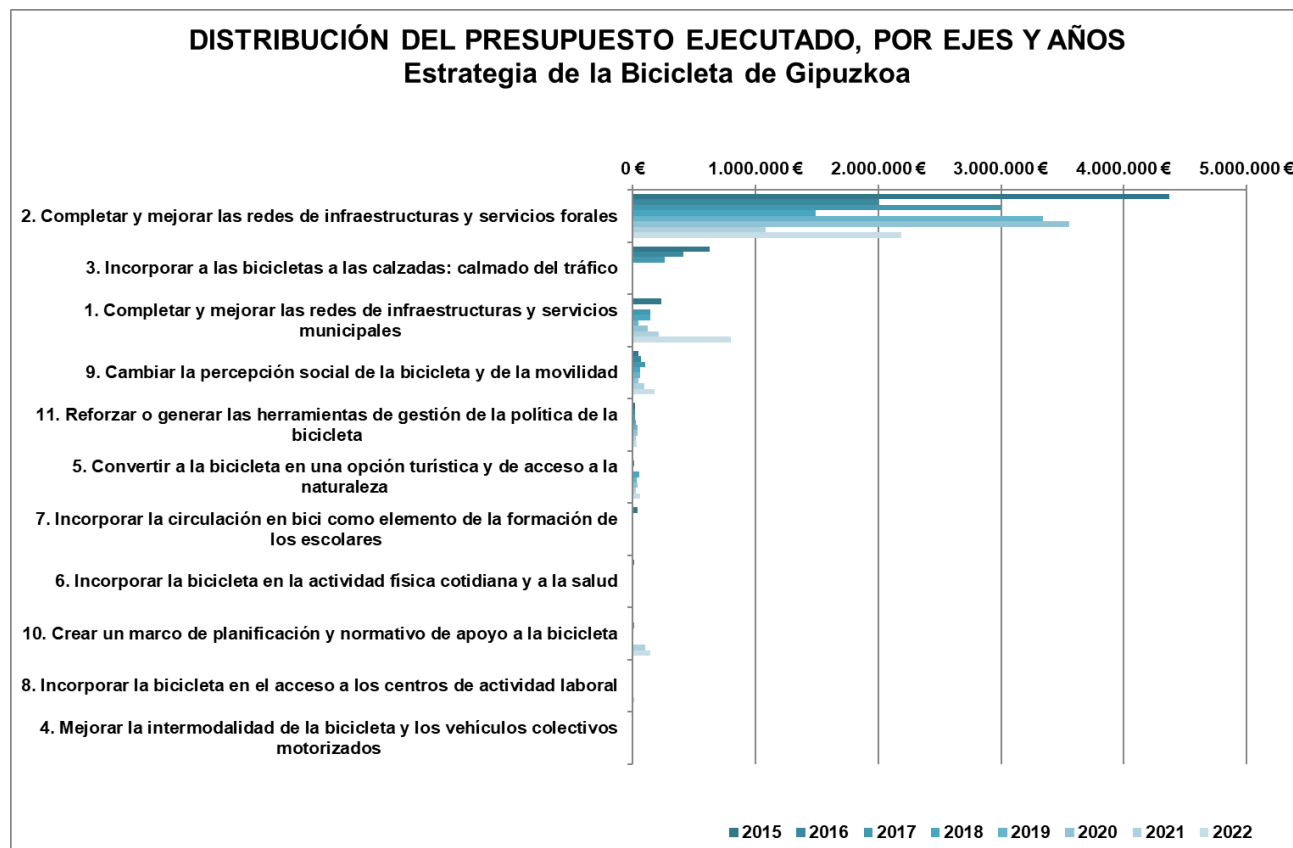
TEMÁTICAS MÁS PRIORIZADAS



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

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

3. Como se puede apreciar en el gráfico adjunto, una vez más el grueso (64,5%) del esfuerzo presupuestario foral destinado a la implementación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa se ha vuelto a concentrar en el eje nº 2 «Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales». Asimismo, cabe destacar que se ha triplicado el gasto realizado en las redes de infraestructuras municipales, segundo eje estratégico en importancia, y muy distanciado en su cuantía con respecto al resto.





En mayor medida de lo que ha venido ocurriendo en ejercicios anteriores, el presupuesto ejecutado en 2022 para el desarrollo de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas (0,7 millones de euros), resulta significativamente inferior a la media anual de 22,22 millones necesarios para llevar a cabo las actuaciones programadas en el PTSVCG²⁷, estimado en 2021.

4. Debemos subrayar que en 2022 no se ha producido ningún gasto o inversión en 5 de los 11 ejes estratégicos²⁸. Esta situación refleja una tendencia que se ha mantenido en el tiempo. En efecto, el eje nº 4 nunca se ha desplegado, y en el marco de los ejes nº 6 y nº 7 no se ha llegado a ejecutar ninguna actuación durante 6 años consecutivos.

El grueso de los recursos forales en el área ciclista se ha concentrado en los ejes que componen el área de infraestructuras y servicios (Eje nº 1. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios municipales; y Eje nº 2. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales), y que acumulan el 87,9% del esfuerzo económico efectuado.

5. Cabe reseñar el incremento del gasto efectuado en el eje nº 9 (Cambiar la percepción social de la bicicleta y de la movilidad), que se ha doblado en relación al 2020; y en el eje nº 10 (Crear un marco de planificación y normativo de apoyo a la bicicleta), que ha pasado a ejecutar un gasto de 141.754 euros dirigidos a subvencionar la realización y/o actualización de diagnósticos y planes de movilidad sostenible, promovidos por entidades municipales o ayuntamientos.

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

²⁷ La cantidad del coste de ejecución de la Red Básica Foral, previsto por el PTSVCG para los dos cuatrienios de programación, era de 155.454.277 euros, según precios de año base 2011. Actualizando dicha cantidad en función de la variación anual del Índice de Precios al Consumo de la CAPV entre 2012 y 2021 (tasa de variación sobre diciembre del año anterior), la cifra resultante es de 177.789.585,40 euros. Así pues, el cumplimiento de la programación prevista por el PTSVCG habría exigido una inversión media anual de 22,22 millones de euros durante sus 8 años de programación.

²⁸ Eje nº 3. Incorporar a las bicicletas a las calzadas: calmado del tráfico; Eje nº 4. Mejorar la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados; Eje nº 6. Incorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y a la salud; Eje nº 7. Incorporar la circulación en bici como elemento de la formación de los escolares; Eje nº 8. Incorporar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral.



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

No obstante, debemos destacar que el gasto realizado en el ámbito de promoción, gestión y regulación ha aumentado notablemente este año con respecto al ejercicio anterior en 149.000 euros, cantidad que representa su registro más alto en la serie histórica.

	Presupuesto ejecutado							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Infraestructuras y servicios	97,5%	95,8%	87,7%	92,3%	96,3%	96,8%	83,2%	87,9%
Promoción, gestión y regulación	2,5%	4,2%	12,3%	7,7%	3,7%	3,2%	16,8%	12,1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

En este sentido, el porcentaje registrado en 2022 (12,1%) no ha logrado alcanzar el objetivo de la Estrategia de lograr que, al final de su segundo cuatrienio de vigencia (2022), las infraestructuras representaran el 80% del presupuesto, y las partidas destinadas a la promoción el 20%. No hay que olvidar que este deseo por reforzar las actuaciones de promoción, gestión y regulación se basa en la constatación de que, por su capacidad de incidencia en el contexto social, éstas resultan imprescindibles de cara a lograr unos niveles significativos de transferencia modal hacia la bicicleta.



Es insuficiente cumplimiento de este objetivo afecta directamente al desarrollo efectivo de 8 de los 11 ejes estratégicos, así como el cumplimiento de 10 de los 18 objetivos que establece la Estrategia (políticos, fiscales y presupuestarios, regulatorios, y vinculados a la planificación y gestión de la movilidad), y que se hallan vinculados a este área.

Finalmente, es preciso advertir de que este impulso al área de promoción y gestión requiere ineludiblemente de una mayor dotación de personal adscrito al ámbito de la movilidad ciclista, tal como reclama la Estrategia de la Bicicleta²⁹, sin la cual resulta inimaginable que sea factible el despliegue de sus programas. A este respecto, hay que destacar que en 2022 se incorporó la técnica media de Promoción y Gestión del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas, a la plaza creada en 2021, hecho de gran importancia y que convendría ir acompañado de una ampliación del personal actualmente adscrito a esta área.

7. Como ya se ha explicado con detalle en este informe, no parece probable que la evolución ligeramente positiva que registró el total de desplazamientos ciclistas en Gipuzkoa entre 2011 y 2016 (del 2,4% al 2,5% del reparto modal), ni el fuerte incremento medio interanual (15,9%) de los viajes interurbanos en bicicleta en la Red Básica Foral durante el periodo 2016-2022, resulten suficientes para alcanzar el objetivo fijado de la Estrategia de la Bicicleta de que la movilidad ciclista represente en 2022 el 4-5% del reparto modal en nuestro Territorio.

Evidentemente, la cuota de penetración de la movilidad ciclista en Gipuzkoa no depende en exclusiva de la extensión de la Red Foral Básica (y del correspondiente aumento de sus usuarios/as), ámbito el que se focaliza esencialmente el esfuerzo foral. Los avances y retrocesos que se producen tienen lugar en entornos urbanos, y no son ajenos a la evolución del resto de las variables que configuran la movilidad general (modelo urbanístico, marco económico y fiscal, política general de infraestructuras de transporte y la gestión de la movilidad urbana, velocidades e intensidades del tráfico motorizado); ni a las condiciones de ciclabilidad (existencia de redes viarias calmadas y/o de mallados básico de vías ciclistas, dotación suficiente

²⁹ La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa expresamente propugna que «Desde un punto de vista organizativo, el compromiso de la Diputación Foral de Gipuzkoa debería implicar una dotación de personal adscrito al ámbito de la movilidad ciclista, proporcionalmente dimensionada a los objetivos de la Estrategia. Esto supondría realizar una sustancial ampliación del personal actualmente asignado a esas tareas». «En particular, se requiere una distribución de tareas de estímulo de la bicicleta en dos áreas de trabajo: comunicación ciudadana y gestión de la información relacionada con el uso de la bicicleta; y coordinación y desarrollo administrativo de la política de la bicicleta.



de aparcamiento para bicicletas, adecuada intermodalidad bicicleta-transporte público, etc.), que se registran en cada municipio.

Asimismo, hay que ser conscientes de que lograr alterar significativamente el reparto modal a favor de los modos más sostenibles no puede recaer en exclusiva en la idoneidad del Sistema Integral Ciclista que se persigue estructurar. Esto requiere una actuación integral sobre el conjunto del modelo de movilidad a escala provincial y local, lo cual rebasa el ámbito de acción y las posibilidades de la Estrategia de la Bicicleta.

La Estrategia de la Bicicleta debe, por tanto, no perder de vista esas áreas de intervención no directamente ciclistas, pero que ponen límites a las opciones de la bicicleta o, por el contrario, las estimulan y potencian. Asimismo, resulta preciso tomar plena consciencia del papel clave que representa el ámbito local y comarcal a efectos de impulsar políticas de movilidad a favor de los modos activos, y de la imprescindible necesidad de fortalecer y colaborar con las administraciones locales para avanzar en la consecución de los objetivos de esta Estrategia.

Por otra parte, estimamos que todos estos condicionantes mencionados, por otra parte ya identificados previamente por la propia Estrategia, no deberían ser óbice para que la acción foral perseverare en la prosecución de los retos que tiene encomendados y hacer frente a los factores críticos que se han evidenciado.

Con esta intención, nos permitimos volver a reiterar las recomendaciones señaladas en el «*Informe cuatrienal de evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2015 – 2018*», dirigidas a sugerir un mayor despliegue de sus programas de actuación; a asignar una dotación económica coherente con las metas perseguidas; a tejer una implicación interdepartamental más amplia; y a incrementar los recursos personales dedicados al área de planificación y promoción ciclista, sin los cuales resulta impensable lograr la ejecución de sus programas.

San Sebastián, 30 de septiembre de 2024



Fdo. Edorta Bergua
Técnico Superior de Planificación y Promoción de Vías Ciclistas