



**2022ko EBALUAZIO TXOSTENA**  
**Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia**

Donostia, 2024ko irailaren 26a.

**Edorta Bergua**  
(Bizikleta Bideen Plangintzako eta Sustapeneko goi mailako teknikaria)



## AURKIBIDEA

<b>1. AURKEZPENA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. 2022an EGINDAKO EKINTZEN EBALUAZIOA.....</b>	<b>5</b>
<b>3. BIZIKLETAREN ESTRATEGIA EBALUATZEKO ADIERAZLE SISTEMA.....</b>	<b>16</b>
<b>4. BALANTZEA.....</b>	<b>42</b>



## 1. AURKEZPENA

Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia 2014-2022, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren osoko bilkurak 2015eko martxoaren 24an baliozkotua, Foru Aldundiak aldi horretan bizikleten mugikortasunari buruz bultzatu beharreko politika eta jarduera ildoak bideratzen dituen tresna da.

Hori gauzatze aldera, estrategia horrek aurreikusten du urtero kudeaketa plan bat egitea, urtean zehar hedatu beharreko jarduerara programa guztiak bilduko dituen.

Era berean, emaitzak ebaluatzeko mekanismo gisa txosten bat idaztea ezartzen du, dagokion urteko kudeaketa planean aurreikusitako ekintzen gauzatze mailatik eta Estrategiak ezarritako helburuen betetze mailaren adierazle sistemaren emaitzetatik abiatuta.

Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluari ez zionez aurkeztu 2022rako Kudeaketa Plana, ezin izan da aurreikusitako moduan ebaluatu.

Inguruabar hori arintzeko, txosten hau idatzi da, alde batetik, Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak urte horretan arlo horretan egin dituen jarduketara nagusien berri emateko.

Jarraian, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategian ebaluaziorako ezarritako adierazle sisteman lortutako emaitzak aztertuko dira, eta, horrela, estrategia horren helburuekiko egokitzapen maila kalkulatu da, eta, ondorioz, ezarpen prozesuari buruzko balorazioa egin ahal izango da.

Azkenik, azken kapituluan lortutako emaitzen balantze orokorra egiten da, aurreko urteetakoekin alderatuta, Estrategia hedatzeko prozesu osoari buruzko ikuspegi zabalagoa izateko.



Ohartarazi behar da txosten honetan jasotzen diren bizikleta bideak eraikitzeko inbertsioetako batzuk Europako Batzordeak diruz laguntzen dituela, Eskualde Garapeneko Europako Funtsaren (EGEF) bidez. Laguntza horiek ez dute aurrekontu hori handitzen, gauzatutako jarduerak finantzatzen laguntzen baizik.

Horrela, bada, ebaluazio txosten hau idatzi da, zortzigarrena 2015ean Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia indarrean jarri zenetik, Gipuzkoako Foru Aldundiak ildo horretan hartutako konpromisoari erantzuteko.

Agiri hau Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluari bidali beharko zaio, azter dezan eta irizpena eman dezan.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluko araudiak 4. artikuluan ezartzen du bere jarduketa esparrua Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia egin, garatu eta ebaluatzerara mugatzen dela.



## 2. 2022an EGINDAKO EKINTZEN EBALUAZIOA

Jarraian, Gipuzkoako Foru Aldundiak 2022an bizikleta mugikortasunaren arloan egin dituen ekintzak aurkezten dira. Guztira, 27 jarduera egin dira, zati batean edo osorik, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiaren barruan, eta, termino ekonomikoetan, 3.396.927,11 euroko gastua egin da guztira.<sup>2</sup>

Informazio hori 11 ardatz estrategikoen eta Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak ardatz horietako bakoitzean hedatu nahi dituen lan programen arabera egituratuta dago. Horrela, ardatz bakoitzaren urteko bilakaera aztertzea errazten da, eta aurreko urteetan lortutako emaitzekin lotzea, haren aurrerabidea aztertzeko.<sup>3</sup>

Ohartarazi behar da txosten honetan aurkezten diren datu ekonomiko guztiek BEZa barne dutela.

---

<sup>2</sup> Zenbateko horretatik kanpo geratzen dira Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuan arlo horri atxikitako langileei dagozkien gastuak, bai eta arlo horrekin zerikusia duten Bide Azpiegituretako eta Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoetako departamentuetako langileei dagozkienak ere.

<sup>3</sup> Hemen hautatutako programek Gipuzkoako Bizikletaren Estrategian erabilitako zenbakiei jarraitzen diete, identifikatu eta aurreko urteetan egindako txostenekin alderatu ahal izateko. Hori dela eta, zenbait kasutan jauziak gertatzen dira zenbakitze horietan, Estrategiaren indarraldiko zortzi urteetarako aurreikusitako programazio osoa ez baita aldi berean gauzatu.



## 2.1. AZPIEGITURA ETA ZERBITZUEN ARLOA

### 1. Udal azpiegituren eta zerbitzuen sareak osatzea eta hobetzea

Programak	Planifikatutako ekintzak	Aurrekontu zenbatetsia	Aurrekontu exekutatua	Informazio osagarria
1.1 Udal azpiegituren eta zerbitzuak sortzeko programa	1. Udalentzako laguntzen deialdia, bizikleta-oinezkoentzako bideak eraikitzeko, eraberritzeko eta hobetzeko proiektuak idazteko edo gauzatzeko.	500.000 €	702.870,83 €	2022ko deialdia egin zen, eta, horren bidez, diruz lagundu dira Arama, Arrasate, Donostia, Eskoria-tza, Irun, Legazpi, Orio, Urretxu, Usurbil, Zumaia eta Zumarragako udalek sustatutako jarduketak.  Aurrekontu partidak 500.000 € zituen, baina, ondoren, aurrekontu aldaketa bat izapidetu zen, 202.870,83 euroan handitzeko.
	2. Udalentzako laguntzen deialdia, bizikletak seguru aparkatzeko moduluak, iraunkorrek zein eramangarriak, erosi eta instalatu ditzaten.	75.000,00 €	75.000,00 €	Oinarriak idatzi ziren, eta 2022ko deialdia egin zen, zeinaren bidez diruz lagundu baitziren Asteasuko, Beasaingo, Donostiako, Ezkio-ltsasoko, Getariako, Hernaniko, Ibarako, Idiazabalgo, Iru-rako, Legazpiko, Ordiziako, Urretxuko, Usurbilgo, Zaldibiako eta Zumarragako udalek sustatutako jarduketak.



Programak	Planifikatutako ekintzak	Aurrekontu zenbatetsia	Aurrekontu exekutatua	Informazio osagarria
1.2 Udal azpiegituren eta zerbitzuen arloko prestakuntza programa.	1. Webinar bat antolatzea mugikortasun jasagarriko proiektuak garatzen dituzten udalekin, zer premia eta erronka dituzten jakiteko.	Zehaztu gabe	18.485,34 €	Azaroaren 17an, Donostian, «Gipuzkoa bizikletaz» II. Jardunaldia egin zen, «Mugikortasun aktibo iraunkorrago baterantz» izenburupean.  Ekitaldi horretan mugikortasunaren arloko adituak bildu ziren, eta bizikleten mugikortasunarekin lotutako hainbat alderdi interesgarritan sakondu zuten.



## 2. Foru azpiegituren eta zerbitzuen sareak osatzea eta hobetzea

Programak	Planifikatutako ekintzak	Aurrekontu zenbatetsia	Aurrekontu exekutatua	Informazio osagarria
2.1 Foru azpiegiturak eta zerbitzuak sortze-ko programa	<p>1. Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sareko tarte berrietan inbertitzea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elorregi-Arrasate tarte eraikitzea.</li> <li>• Astigarragako zeharbidea eraikitzea.</li> <li>• Zumarraga-Ormaiztegi tarte eraikitzea (Ezkio-Itsaso).</li> <li>• Lotutako beste gastu batzuk (proiektuak eta azterlanak idaztea, obrak zuzentzea, desjabetzeak, etab.)</li> </ul>	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>Guztira 1.019.226,80 €</p>	<p>Gauzatutako ekintza (Arrasateko Udalarekin hitzartua).</p> <p>Gauzatutako ekintza (Astigarragako Udalarekin hitzartua).</p> <p>Gauzatutako ekintza (Ezkio-Itsasoko Udalarekin hitzartua).</p>
	2. Bizikleta bideak seinaleztatzeko jarduketak.			17.145,70 €





Programak	Planifikatutako ekintzak	Aurrekontu zenbatetsia	Aurrekontu exekutatua	Informazio osagarria
	3. Oinarrizko Foru Sarean jarritako bizikletak autokonpontzeko puntu-en mantentze lanak kontratatzea.	Zehaztu gabe	8.269,14 €	
2.2 Foru sarea kontserbatzeko programa	1. Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarea kontserbatzeko lanak egitea, zeinak sartuta baitaude errepideak kontserbatzeko kontratu integralen barruan.		955.000,00 €	Gauzatutako ekintza.
	2. Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarea kontserbatzeko lanak egitea.		61.316,78 €	Gauzatutako ekintza.
	3. Kontsumo elektrikoa eta jabari publikoko ondasunak erabiltzeko kanonak.		102.335,37 €	Gauzatutako ekintza.
2.3 Foru azpiegiturak berritzeko eta hobertzeko programa	1. Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarearen jarraipena: kontagailuak mantentzea, datuak bidaltzea, bateriak birjartzea.		9.381,13 €	Gauzatutako ekintza.



<b>Programak</b>	<b>Planifikatutako ekintzak</b>	<b>Aurrekontu zenbatetsia</b>	<b>Aurrekontu exekutatua</b>	<b>Informazio osagarria</b>
	2. Oinezkoen eta bizikleten edukiera- ko kontagailu automatikoen horni- dura kontratatzea.		17.538,95 €	Gauzatutako ekintza.



## 2.2. SUSTAPENA, KUDEAKETA ETA ERREGULAZIO ARLOA

### 5. Bizikleta aukera turistikoa eta naturarako sarbide bihurtzea

Programak	Planifikatutako ekintzak	Aurrekontu zenbatetsia	Aurrekontu exekutatua	Informazio osagarria
5.1 Nazioarteko bizikleta sareak sustatzeko programa	1. EuroVelo sarearen jarraipena eta laguntza.	1.000,00 €	1.000,00 €	GFAk EuroVelo proiektua Espainiako estatuan gauzatzearen bilakaeraren jarraipena egiten laguntzen du, eta 2017az geroztik EuroVelo Koordinazio Zentroari atxikita dago Espainian.
	2. Mugikortasuneko eta Garraio Publiko Zuzendaritza Nagusiak EuroVeloren jarraipena egiteko jarduerekin jarraitzea, eta Conseil départemental des Pyrénées Atlantique-sekin batera lan egiten jarraitzea, mugaz gaindiko lankidetzaren hitzarmenaren ondoriozko 2020-2024 Ekintza Planaren esparruan.			Ez da gauzatu.
5.2 Bizikletari gehitzen zaizkion turismo produktuak sustatzeko programa	1. Gipuzkoan bidegorriak eta bide berdeak sustatzeko azterlan eta ekintzei buruzko lanak.		52.172,54 €	Gauzatutako ekintza.



Programak	Planifikatutako ekintzak	Aurrekontu zenbatetsia	Aurrekontu exekutatua	Informazio osagarria
5.4 Bizikleta turismoa kanpoan eta barruan zabaltzeko programa	1. "Bide berdeak" digitalizatzeko lanak.		5.092,89 €	

## 9. Gizarteak bizikletari eta mugikortasunari buruz duen pertzepzioa aldatzea

Programak	Planifikatutako ekintzak	Aurrekontu zenbatetsia	Aurrekontu exekutatua	Informazio osagarria
9.3 Bizikleta sustatzeko programa	1. <i>Bizikletaz</i> aldizkaria editatzea eta banatzea.		10.357,00 €	2022an, aldizkari horren 2 ale argitaratu dira, aurreikusitako 3 aleetatik, eta bakoitzetik 10.100 ale argitaratu dira.
	2. Mugikortasun Jasangarriaren Europako Astearen esparruan, Mugi txartela duten pertsonen bizikletak dohain berrikusteko eta prest jartzeko deialdia abiaraztea.		14.858,52 €	Ekintza hori Arrasateko, Azpeitiko, Donostiako, Eibarko, Errenteriako, Hondarribiko, Irungo, Tolosako, Zarauzko eta Zumarragako 14 saltokiren lankidetzarekin gauzatu zen; bizikletak doan aztertze eta prest jartzeko eskaintza egin zen, Mugi txartela erakutsiz edozein denda laguntzailetan. Ondoren, parte hartzaileen artean, 2 bizikleta, 50 euroko 2 bonu eta Mugi txartelerako 20 euroko 60 karga zozkatu ziren.



Programak	Planifikatutako ekintzak	Aurrekontu zenbatetsia	Aurrekontu exekutatua	Informazio osagarria
	3. Bizikleta sustatzeko bideoak eta materialak egitea.		102.881,88 €	
	4. Bizikletaren Munduko Eguna ospatzea.		459,80 €	
	5. Helduentzako bizikletak gidatzeko ikastaroak.		4.796,60 €	
	6. Don Bosco eta Gorpilartea Lanbide Heziketako Institutuak bultzatutako kargako bizikleta diseinatzeko proiekturako laguntza.		3.228,66 €	
9.4 Gizarte erakundeek bizikleta sustatzeko egiten dituzten ekimenei pizgarriak emateko programa.	Bizikletaren erabilera garraibide gisa sustatzeko jarduerak egiten dituzten irabazi asmorik gabeko erakundeentzako laguntzen urteko deialdia.	175.000,00 €	32.000,00 €	Dirulaguntza eman zaie honako hauei: Mugan, Irungo Merkataritza, Ostalaritza eta Zerbitzuen Elkarteak; Balazta, Bidasoko bizikletaren aldeko elkarteak; Gorpilartea; eta Kalapie, hiriko txirrindularien elkarteak.



Programak	Planifikatutako ekintzak	Aurrekontu zenbatetsia	Aurrekontu exekutatua	Informazio osagarria
9.6 Mugikortasun jasangarriari eta bizikletari lotutako kanpo lankidetzako programa	Bizikletaren aldeko Hirien Sarean eta «Cities and Regions for Cyclists» sarean parte hartzea.	8.000,00 €	8.000,00 €	Gauzatutako ekintza.

#### 10. Bizikletaren aldeko plangintza eta arau esparru bat sortzea.

Programak	Planifikatutako ekintzak	Aurrekontu zenbatetsia	Aurrekontu exekutatua	Informazio osagarria
10.2 Bizikletarekin lotutako beste araudi eta gomendio batzuk garatu eta hobetzeko programa.	1. Udal erakundeei edo udalei zuzendutako dirulaguntzak, mugikortasun jasangarriaren diagnostikoak eta planak egiteko eta/edo eguneratzeko.		122.469,80 €	2022ko deialdia egin zen, eta, horren bidez, diruz lagundu dira Amezketako, Donostiako, Hernaniko, Irurako, Lasarte-Oriako, Ordiziako, Olaberriko, Urnietako, Urretxuko, Usurbilgo eta Zarauzko udalek sustatutako jarduketak.
	2. Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren berrikuspina idazteko laguntza teknikoa kontratatzea.		19.284,38 €	



## 11. Bizikletaren politika kudeatzeko tresnak indartzea edo sortzea

Programak	Planifikatutako ekintzak	Aurrekontu zenbatetsia	Aurrekontu exekutatua	Informazio osagarria
11.2 Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia dinamizatzeko programa	1. Oinarrizko Foru Sarearen erabil-tzaileei urtero inkesta egitea, erabil-tzaileen profilen eta iritzien jarrai-pena egiteko.		14.520,00 €	Gauzatutako ekintza.
	2. Zikloteka Gipuzkoako Bizikletaren Dokumentazio Zentroaren kozu-zendaritza eta finantzaketa.		19.235,00 €	Urteko memoria bat egin da, Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Cristina Enea Fundazioak batera kudeatutako zentro horrek egindako jarduera guz-tia bildu eta ebaluatzeko.
	3. Txirringarientzat Gipuzkoan dau-den azpiegitura, zerbitzu eta baliabideen bisore bat egitea (bidegorri-ak, bizikleten aparkalekuak, taile-rrak, dendak, alokairu puntuak, etab.), <i>gipuzkoabizikletaz.eus</i> web-gunean txertatuta.	Ez du gastu espezifikorik sortzen.	Kostu eko-nomikorik gabea.	



### 3. BIZIKLETAREN ESTRATEGIA EBALUATZEKO ADIERAZLE SISTEMA

Lehen esan bezala, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak ebaluatzeko adierazle sistema bat zehazten du, estrategian bertan ezarritako helburuetatik eratorria.

Kapitulu honetan adierazle bakoitzean lortutako emaitzak aztertzen dira, eta, hala badagokio, hasieran planifikatutakoarekiko desbideratzea. Era berean, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak ezartzen dituen helburuekiko egokitzapen maila kalkulatu da, ezarpen prozesuaren balorazio arrazoitua egiteko moduan egon ahal izateko.

Aldez aurretik ohartarazi behar da 2015. urteari dagokion Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiaren lehen ebaluazio txostenean egi-aztatu zela adierazleen heren bati baino gehiagori buruzko informazioa biltzea ezinezkoa zela, bai datu eskuraezinak zirelako, bai urte anitzeko aldizkakotasunarekin argitaratzen zirelako.

Beraz, txosten honetan, emaitzak dituzten adierazleak baino ez dira aztertuko, baina jatorrizko zenbaki multzoa errespetatzen da, errazago identifikatu eta alderatu ahal izateko aurreko urteetan argitaratutako txostenekin eta etorkizunean egiten direnekin.





### 3.1. Mugikortasun helburu orokorrekin lotutako adierazleak

<p><b>1. helburua</b> <i>Bizikletaren garrantzia handitzea Gipuzkoako joan-etorrien banaketan, % 4-5era arte, 2011ko % 2,4aren aldean, oinez edo garraio kolektiboan egindako joan-etorrien kuota galdu gabe.</i></p>	
<b>Adierazleen jarraipena</b>	<b>Emaitzak</b>
1.1 Bizikletaz egiten diren joan-etorrien ehunekoa, guztizkoaren aldean.	Barneko joan-etorrien % 2,5 (2016. urtea) <sup>4</sup>
1.2 Bizikletaz egiten diren joan-etorri berrien ehunekoa, lehen garraiobidez egiten zirenena.	Datuak ez daude erabilgarri.

<sup>4</sup> Iturria: «Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasunaren Azterlana 2016». Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila Eusko Jaurlaritza, 2017. Hurrengo azterlana 2021. urteari dagokio, eta 2023ko otsailean argitaratzea aurreikusten da.



## Balorazioa

1. 2011 eta 2016 artean, Gipuzkoako barruko joan-etorrien guztizkoarekin alderatuta, hamarren bat handitu zen bizikletaz egindako joan-etorrien ehunekoa. Horrela, 2007an hasitako bizikletaren joan-etorrien goranzko joerak oso modu neurritsuan jarraitu zuen, besteen moduzko banaketa % 1,3 zenean.

Gipuzkoan, 2016an, bizikletaz egindako joan-etorrien ehunekoak apur bat gainditu zuen EAEko batezbestekoa (% 2,2), eta % 26 egin zuen gora 2011 eta 2016 artean. Araban ehuneko hori % 6,8ra iritsi zen, eta Bizkaian % 0,6ra.

Argi dago bizikleta bidezko mugikortasunak Gipuzkoako lurralde osoan izan duen hazkunde txiki horrek alde handiak dituela udalerrien arabera. Esate baterako, Zarautz, Tolosa edo Donostian (azken horretan, bizikleta bidezko mugikortasuna banaketa modalaren % 4,2 izan zen 2016an, eta 2011 eta 2018 artean % 37,9 handitu zen), txirringularitzaren normalizazioa nabarmena gertatzen ari da eguneroko bizimoduan.<sup>56</sup>

Ezin dira adierazle horren emaitza berriak ezagutu EAEko mugikortasunari buruzko hurrengo azterlana argitaratu arte. Azterlan hori 2023ko otsailean argitaratu beharko litzateke. Horri buruzko hurbilketa kuantitatibo bat egiten lagun diezaguketen datu bakarrak Donostiako Bizikletaren Behatokiaren 2020ko Memoriak ematen dituenak dira, bai eta Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak urtero ekoizten dituenak ere:<sup>7</sup>

- Donostiako Bizikletaren Behatokiak eskaintzen dituen datuak, bizikletaren erabileraren ezarpena eta bilakaera lurralde osora orokortu ezin diren hiri bateko bizikleten mugikortasunari buruzkoak badira ere, interesgarriak izan daitezke, hiri barruko joan-etorriei buruzkoak baitira –bizikleta bidezko mugikortasunean gehiengoa–, eta Gipuzkoako biztanleriaren laurdena hartzen duen herri batean egiten baitira.<sup>8</sup>
- Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak, berriz, Bizikleta Bideen Foru Sarearen hiriarteko bizikleta bidezko mugikortasunaren berri ematen du urtero. Bilakaerari buruzko datuak Gipuzkoako bizikleta bidezko mugikortasun osora estrapolatzea ez zaigu egokia iruditzen<sup>9</sup>, hiri arteko eta 3 km-tik<sup>10</sup> gorako luzerako joan-etorriei baitagozkie, eta horiek gutxiengoa dira<sup>11</sup> bizikleta bidezko mugikortasun osoan.

<sup>5</sup> *Idem.*

<sup>6</sup> Donostiako Bizikletaren Behatokia (2021): «*Donostiako Bizikletaren Behatokia. 2019-2020ko Memoria*». Memoria hau erakunde honek argitaratutako azkena da.

<sup>7</sup> *Idem.*

<sup>8</sup> Gipuzkoako txirringularien joan-etorrien % 68 3 km-tik beherako distantziakoak ziren. Iturria: Siadeco (2014): «*Gipuzkoan bizikleta garraiobide gisa erabiltzeari buruzko ikerketa soziologikoa*». Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentua. Gipuzkoako Foru Aldundia.

<sup>9</sup> Kontuan izan behar da Gipuzkoan alde izugarria dagoela bizikleta fluxuen bilakaeran hiri inguruneetan eta hiriartekoetan: 2018an, Foru Aldundiaren oinarritzko sarean, % 29,6 handitu zen txirringularitza trafikoaren bolumena 2017arekin alderatuta, eta Donostian, berriz, % 2,6, 11 aldiz gutxiago.

<sup>10</sup> Foru Aldundiaren Oinarritzko Sareko bizikleta bidezko joan-etorrien % 92 3 km-tik gorakoak dira; probintzia osoan, aldiz, % 32 baino ez dira. Iturria: Deitel (2022): «*Gipuzkoako bizikleta bideen erabilerari buruzko azterketa, 2022*» Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua. Gipuzkoako Foru Aldundia; eta Siadeco (2014).

<sup>11</sup> Ikus 9. oharra.



Horrela, bada, 2016an Gipuzkoako bizikleta moduen banaketa % 2,5ekoa izan zela kontuan hartuta, eta Donostian 2017tik 2020ra bitartean bizikletaren erabilerak izan duen bilakaeraren erritmoa gutxi gorabeherako erreferentzia gisa hartuta (urte arteko % 5,1eko batez besteko hazkundearekin), eta Gipuzkoa osoan ere urte arteko hazkundeak Oinarrizko Foru Sarean erregistratutakoen baliokideak izango liratekeela, uste dugu 2021ean Gipuzkoako bizikleta moduen banaketa % 3-3,8 bitartekoa izango litzatekeela, eta, beraz, nekez lortuko litzatekeela 2022an Bizikletaren Estrategiak ezarritako % 4-5eko helburua.

2. Eskatutako baldintzari dagokionez, hau da, lortu nahi den txirrindularitzaren hazkundera oinez edo garraio kolektiboan egindako joan-etorriak murriztearen ondorio ez izateari dagokionez, eskura dauden azken datuek adierazten dute betekizun hori betetzen dela oinezkoen kasuan, 2011 eta 2016 artean joan-etorrien % 45,2 izatetik % 46,4 izatera igaro baitziren; ez, ordea, bigarren kasuan, garraio publikoa % 10,8tik % 9,7ra jaitsi baitzen.

### 3. helburua

*Udalerrien arteko joan-etorri aktiboak (oinezkoenak eta txirrindularienak) areagotzea.*

Adierazleen jarraipena	Emaitzak
3.1 Oinarrizko Foru Sarearen jarraipenaren xede diren tarteetako erabiltzaile kopurua. Urteko eta laurteko aldakuntza.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.420.177 joan-etorri (estimazioa).</li> <li>• Urteko aldakuntza % +36,3</li> <li>• Laurtekoaren araberrako aldakuntza: +74,5</li> </ul>
3.2 Oinarrizko Foru Sarearen jarraipenaren xede diren tarteetan dauden txirrindularien kopurua eta ehunekoa. Urteko eta laurteko aldakuntza.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.427.644 joan-etorri bizikletaz (estimazioa).</li> <li>• Egindako joan-etorri guztien % 25,8.</li> <li>• Urteko aldakuntza: +64,1 %</li> <li>• Laurtekoaren araberrako aldakuntza: +101,3</li> </ul>



## **Balorazioa** 😊

1. Estimazioaren arabera, 2022an, oinezko eta txirrindularientzako 9,4 milioi joan-etorri egin ziren Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarean, orain arte inoiz lortu ez den kopururik handiena. Bidaien bolumen hori aurreko urtean baino 2,5 milioi gehiago da (+% 36,3).

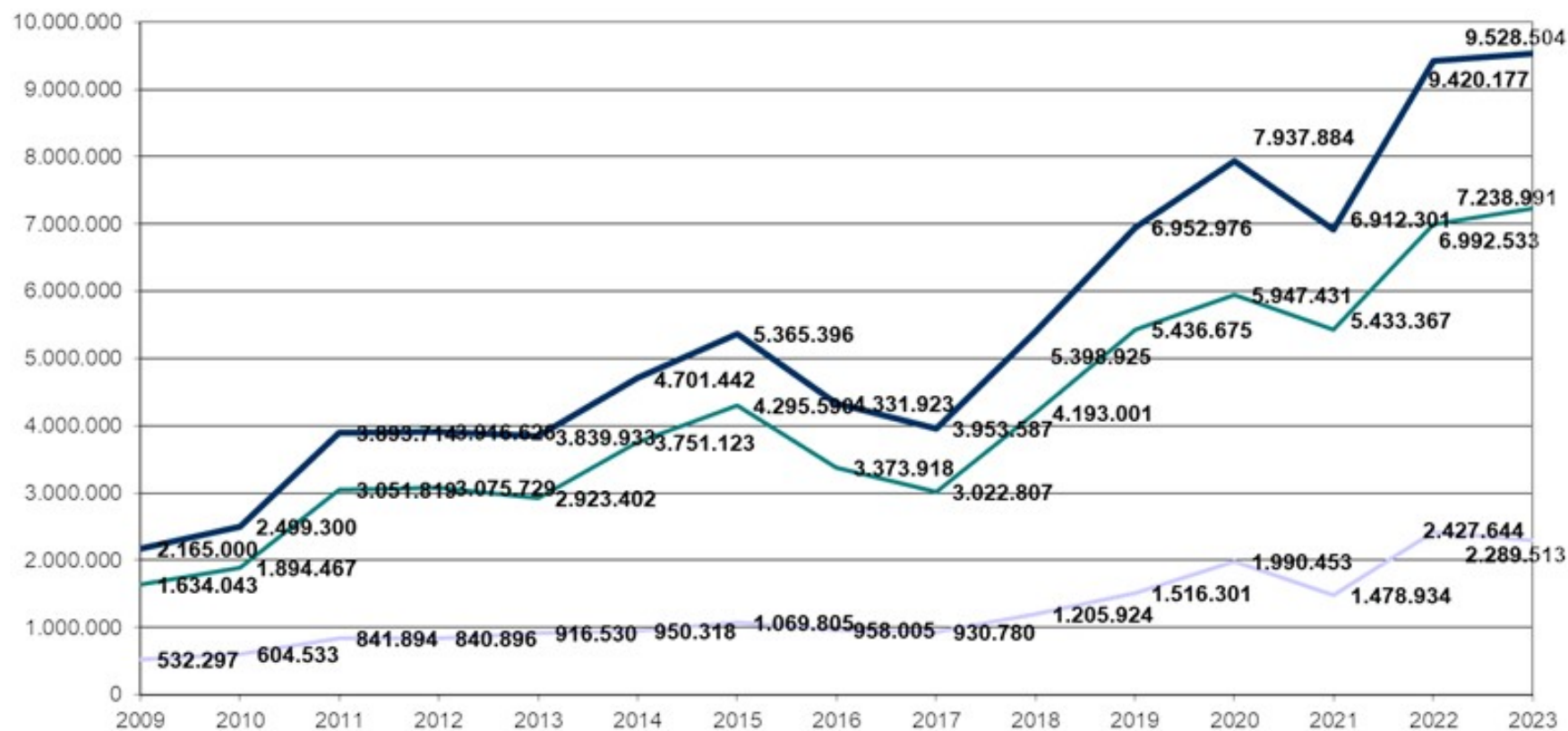
Igoera nabarmen hori interpretatzeko orduan, kontuan hartu behar da 2021ean Azpeitia-Azkoitiko kontagailua zerbitzuz kanpo egon zela, eta Añorgako eta Zumarraga-Azkoiti arteko bizikleta eta oinezkoen bideetako zirkulazioa etenda egon zela.

Bestalde, 2022ko datuak kontu handiz hartu behar dira, 29 kontagailuetatik gehienek (18) ez baitzuten daturik erregistratu urtean zehar edo urtearen zatirik handiengan. Izan ere, ekipo horiek hondatu egin dira, eta 2023an eta 2024an ordeztu egin beharko dira.

Beraz, neurri handi batean, aurkezten diren zifra orokorrak ez dira kontabilizatutako kontagailuen zuzeneko emaitza; funtzionamenduan dauden zenbaketa ekipoek eskaintzen duten joeratik abiatuta egindako zenbatespenetan oinarritzen dira, baita aurreko urteetan erregistratutako datuetan ere.



## Gipuzkoako oinarritzko bizikleta bide sareko desplazamendu kopuruaren bilakaera (2009-2023)





Konparazio terminoetan, desplazamendu bolumen hori Lurrealde busek 2022an garraiatutako bidaiari guztien % 41 da.

Bestalde, lau urtean behingo bilakaerak % 74,5 egin du gora, hau da, 4,02 milioi bidaia gehiago egin dira 2018an baino. Igoera handi hori azaltzeko, faktore hauek aipa ditzakegu: lehenik eta behin, 2018an, 10 kontagailu berri gehitu zaizkie aurretik martxan zeuden 19 kontagailuei, oinezkoentzako eta txirrindularientzako kontagailuen foru sarean; eta, azkenik, 2017tik aurrera hasitako goranzko joera handia, oinezkoei eta txirrindulariei eragiten diena, eta 2021ean eten zena, aipatutako arrazoiengatik.

2. Oinarrizko Foru Sareko bizikleta fluxuak 2,43 milioi bidaiara iritsi dira, serie historikoko kota altuenera, eta % 64,1eko hazkundera adierazten dute 2021eko datuekin alderatuta. Igoera neurrigabe hori, arestian azaldu bezala, 2021ean Azpeitia-Azkoitiko kontagailuak izan zuen jarduerarik ezaren eta urte horretan bertan Añorgako eta Zumarraga-Azkoitiko bizikleta eta oinezkoentzako bideak ixtearen ondorio da.

Bestalde, bizikleta fluxuen lau urteko aldaketak % 101,3ko hazkundera izan du, aurreko puntuan aipatutako arrazoiak bultzatuta, eta oinezkoen joan-etorrietan gertatzen dena baino askoz handiagoa da, % 66,8 hazi baitziren aldi berean.

Adierazi behar dugu, halaber, bizikleta bidaien ehunekoa, guztizkoarekiko, % 25,8koa dela, serie historikoa (% 20-25) mugitzen den balio tartearen goiko tartean dagoena.

3. Amaitzeko, Oinarrizko Foru Sarean zenbatutako datuak baloratzerakoan, kontuan izan behar da beti ikusten den txirrindularitza trafikoaren intentsitateek zerikusia dutela bide azpiegitura horretatik kanpoko faktoreekin, hala nola mugikortasun orokorra osatzen duten gainerako aldagaien bilakaerarekin, txirrindularitza baldintzen (bide sare lasaiak eta/edo bizikleta bideen oinarrizko sareak egotea, bizikletak aparkatzeko behar adinako hornidura izatea, bizikleta-garraio publikoak intermodalitate egokia izatea, etab.) eta sare hori konektatzen duten udalerrietan erregistratzen diren motordun joan-etorrien eta abiaduren bolumenekin.



### 3.2. Azpiegitura helburuei lotutako adierazleak

<b>4. helburua</b> <i>Bizikletentzako hiri azpiegiturak osatzea eta zirkulazioa lasaitzea Gipuzkoako udalerrien % 50ean.</i>																																				
<b>Adierazleen jarraipena</b>		<b>Emaitzak</b>																																		
4.1 Bizikletetarako hiri azpiegiturak txertatu dituzten eta/edo beren eskumeneko bideetan trafikoa arintzeko neurriak ezarri dituzten Gipuzkoako udalerrien ehunekoa.		53 udalerrri (% 59,6) (2015eko datua).																																		
4.2 Tokiko Oinarrizko Sarean gauzatutako bizikleta eta oinezkoentzako bideen luzera eta ehunekoa, guztira eta ibilbideka banakatuta.		<table border="1"> <thead> <tr> <th>IBILBIDEA</th> <th>Luzera (km)</th> <th>% exekutatuta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. ibilbidea: Donostia-Irun</td> <td>29,2</td> <td>% 72,1</td> </tr> <tr> <td>2. ibilbidea: Donostia-Mutriku</td> <td>17,8</td> <td>% 59,9</td> </tr> <tr> <td>3. ibilbidea: Donostia-Beasain</td> <td>25,6</td> <td>% 74,2</td> </tr> <tr> <td>4. ibilbidea: Deba bailara</td> <td>12,4</td> <td>% 63,6</td> </tr> <tr> <td>5. ibilbidea: Urola bailara</td> <td>8,0</td> <td>% 84,5</td> </tr> <tr> <td>6. ibilbidea: Bergara-Beasain</td> <td>2,4</td> <td>% 75,2</td> </tr> <tr> <td>7. ibilbidea: Bidasoa bailara</td> <td>4,5</td> <td>% 86,5</td> </tr> <tr> <td>8. ibilbidea: Leitzaran bailara</td> <td>2,9</td> <td>% 100,0</td> </tr> <tr> <td>9. ibilbidea: Ego bailara</td> <td>1,3</td> <td>% 25,0</td> </tr> <tr> <td><b>Guztira</b></td> <td><b>104,1</b></td> <td><b>% 69,6</b></td> </tr> </tbody> </table>		IBILBIDEA	Luzera (km)	% exekutatuta	1. ibilbidea: Donostia-Irun	29,2	% 72,1	2. ibilbidea: Donostia-Mutriku	17,8	% 59,9	3. ibilbidea: Donostia-Beasain	25,6	% 74,2	4. ibilbidea: Deba bailara	12,4	% 63,6	5. ibilbidea: Urola bailara	8,0	% 84,5	6. ibilbidea: Bergara-Beasain	2,4	% 75,2	7. ibilbidea: Bidasoa bailara	4,5	% 86,5	8. ibilbidea: Leitzaran bailara	2,9	% 100,0	9. ibilbidea: Ego bailara	1,3	% 25,0	<b>Guztira</b>	<b>104,1</b>	<b>% 69,6</b>
IBILBIDEA	Luzera (km)	% exekutatuta																																		
1. ibilbidea: Donostia-Irun	29,2	% 72,1																																		
2. ibilbidea: Donostia-Mutriku	17,8	% 59,9																																		
3. ibilbidea: Donostia-Beasain	25,6	% 74,2																																		
4. ibilbidea: Deba bailara	12,4	% 63,6																																		
5. ibilbidea: Urola bailara	8,0	% 84,5																																		
6. ibilbidea: Bergara-Beasain	2,4	% 75,2																																		
7. ibilbidea: Bidasoa bailara	4,5	% 86,5																																		
8. ibilbidea: Leitzaran bailara	2,9	% 100,0																																		
9. ibilbidea: Ego bailara	1,3	% 25,0																																		
<b>Guztira</b>	<b>104,1</b>	<b>% 69,6</b>																																		
<b>Balorazioa</b> 😊																																				
Dagoeneko beteta dago Bizikletaren Estrategiak lortu nahi duen helburua; izan ere, alde batetik, udalerrien % 60k bizikletetarako hiri azpiegiturak dituzte (beraz, ezarritako helburua ehuneko 10 puntutan gainditzen dute); eta, bestetik, Oinarrizko Tokiko Sarearen gauzatze maila, Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean aurreikusitakoarekin alderatuta, % 69,6ra iristen da (hau da, ehuneko 0,9 puntuko igoera 2021eko datuekin alderatuta).																																				



5. helburua			
<i>Bizikleta Bideen Foru Sarea aurreikusitako azaleraren % 80raino osatzea, egungo sarea bikoiztuz.</i>			
Adierazleen jarraipena	Emaitzak		
5.1 Oinarrizko Sarean egindako bizikleta eta oinezkoentzako bideen luzera, guztira eta ibilbideka banakatuta.	<b>IBILBIDEA</b>	<b>Luzera (km)</b>	
	1. ibilbidea: Donostia-Irun	32,1	
	2. ibilbidea: Donostia-Mutriku	27,0	
	3. ibilbidea: Donostia-Beasain	60,2	
	4. ibilbidea: Deba bailara	37,0	
	5. ibilbidea: Urola bailara	38,6	
	6. ibilbidea: Bergara-Beasain	6,7	
	7. ibilbidea: Bidasoa bailara	10,6	
	8. ibilbidea: Leitzaran bailara	22,3	
	9. ibilbidea: Ego bailara	2,9	
	<b>Guztira</b>	<b>237,4</b>	
5.2 Oinarrizko Foru Sarean gauzatutako bizikleta eta oinezkoentzako bideen luzera eta ehunekoa, guztira eta ibilbideka banakatuta.	<b>IBILBIDEA</b>	<b>Luzera (km)</b>	<b>% exekutatuta</b>
	1. ibilbidea: Donostia-Irun	3,0	% 24,3
	2. ibilbidea: Donostia-Mutriku	9,3	% 34,2
	3. ibilbidea: Donostia-Beasain	34,7	% 66,4
	4. ibilbidea: Deba bailara	24,7	% 46,9
	5. ibilbidea: Urola bailara	30,6	% 119,9
	6. ibilbidea: Bergara-Beasain	4,3	% 16,2
	7. ibilbidea: Bidasoa bailara	6,2	% 100,0
	8. ibilbidea: Leitzaran bailara	19,4	% 100,0
	9. ibilbidea: Ego bailara	1,5	% 100,0
	<b>Guztira</b>	<b>133,7</b>	<b>% 59,9</b>





5.3 Egungo Oinarrizko Foru Sarearen luzeraren desbideratzea, laurteko bakoitzeko planifikatutako Sarearekiko.	90,4 km-ko desbideratze negatiboa 2. laurtekorako planifikatutakoarekin alderatuta (2021ean amaitua).
<p><b>Balorazioa</b> ⓧ</p> <p>1. 2022an, <b>Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Sarea</b> 237,4 km luze izan zen, 2021ean baino 2 km gehiago.</p> <p>Zifra horrek % <b>63,6</b>ko gauzatze maila adierazten du, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planak bere bi programazio laurtekoak amaitzean aurreikusitako Oinarrizko Sarearen guztizko luzerari dagokionez. Beraz, eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren berrikuspenaren ondoren geratzen diren tarteak alde batera utzita, <b>Oinarrizko Sarean bizikleta bide berrietatik 135,9 km egiteke daude.</b><sup>1213</sup></p> <p>2. Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planak aurreikusten zuen bigarren programazio laurtekoa amaitzean (2021. urtea) <b>Oinarrizko Foru Sareak</b> 223,2 km-ko luzera izango zuela. 2022an, Oinarrizko Sareak <b>133,7 km</b>-ko luzera izan du, eta, beraz, <b>89,5 km-ko desbideratze negatiboa</b> erregistratu da.</p> <p>Planifikatutako 9 ibilbideetatik 4ri dagozkien Oinarrizko Foru Sarearen tarte guztiak gauzatu dira:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Nabarmentzekoa da 5. ibilbidea (Urola bailara), % 120ko egikaritze mailarekin, hasieran programatutako 25,3 km-ez gain 5,3 km osagarri eraiki baitira.</li><li>- 7. eta 8. ibilbideei dagozkien foru tarteak (Bidasoa bailara eta Leitzaran bailara), Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planak onartu aurretik martxan zeuden jada.</li><li>- 9. ibilbideari (Ego bailara) dagokion foru tarte osorik eraiki da eta 2020an jarri da martxan.</li></ul> <p>Aipatzekoak dira 6. ibilbidean (Bergara-Beasain) ikusten den gauzatze maila baxua (%16,2) eta baita 1. Ibilbidearena ere (Donostia-Irun), %24,3rekin. Era berean, nabarmentzekoak dira, termino absolutuetan, 4. ibilbideak (Deba bailara) (-28,3 km) eta 6. Ibilbideak (Bergara-Beasain) (-22,2 km) beren garapenean dituzten defizitak.</p>	

<sup>12</sup> Egikaritze maila kalkulatzeko, amaierako guztizko luzeratik (439,8 km) kanpo utzi dira Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planaren berrikuspenera atzeratutako tarteak (66,5 km).

<sup>13</sup> Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana berrikusi arte utzitako 18 tarteetatik 7 partzialki edo guztiz gauzatu dira.



## 6. helburua

*Egungo bizikleta bideak mantentzea eta eraberritzea, egungo funtzionaltasunari eusteko edo hobetzeko.*

### Adierazleen jarraipena

### Emaitzak

6.1 Foru Aldundiaren Oinarrizko Sareko bizikleta eta oinezkoentzako bideen luzera, kontserbazio eta jarraipen protokoloa dutenena, guztira eta ibilbideka banakaturata.

IBILBIDEA	Luzera (km)
1. ibilbidea: Donostia-Irun	3,0
2. ibilbidea: Donostia-Mutriku	9,3
3. ibilbidea: Donostia-Beasain	34,7
4. ibilbidea: Deba bailara	24,7
5. ibilbidea: Urola bailara	30,6
6. ibilbidea: Bergara-Beasain	4,3
7. ibilbidea: Bidasoa bailara	6,2
8. ibilbidea: Leitzaran bailara	19,4
9. ibilbidea: Ego bailara	1,5
<b>Guztira</b>	<b>133,7</b>

### Balorazioa 😊


Gaur egun Oinarrizko Foru Sarean martxan dauden 133,7 kilometroak kontserbatu eta horien jarraipena egiten du Gipuzkoako Foru Aldundiak.

Bide Azpiegituren Departamentua da lan horiek egiteko arduradun nagusia, Leitzaran bailarako 8. ibilbideari dagozkion 19,4 km-ak izan ezik, horiek kudeatzea eta kontserbatzea Ekonomia Sustapeneko, Turismoko eta Landa Inguruneko Departamentuari baitagokio.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Tren plataforma zaharra da, oinezko eta bizikletetarako erabiltzeaz gain, bertan dagoen baso ustiapenari lotutako ibilgailu motordun astunek erabiltzen dute.



### 3.3. Zerbitzuekin lotutako helburuekin lotutako adierazleak

<b>8. helburua</b> <i>Gipuzkoan sareak sortzea alokairu zerbitzuak, bizikleta erregistroak eta lapurreten aurkako sistemak, konponketak, bizikletari buruzko informazioa ematea eta abar eskaintzeko.</i>	
<b>Adierazleen jarraipena</b>	<b>Emaitzak</b>
8.1 Sare horiek egotea (Bai / Ez).	Ez
<p><b>Balorazioa</b> </p> <p>Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak ez zuen helburu horrekin lotutako ekintzarik programatu 2020an, ez eta aurreko urteetan ere. Era berean, ez dago jasota beste erakunde publiko edo pribatu batzuek antzeko ekimenik egin dutenik.</p>	

### 3.4. Helburu politikoekin lotutako adierazleak

<b>11. helburua</b> <i>Bizikletaren Kontseilua administrazioen ekimenak koordinatzeko eta bizikletari buruzko informazioa emateko gune bihurtzea.</i>	
<b>Adierazleen jarraipena</b>	<b>Emaitzak</b>
11.1 Bai / Ez (Adierazle hori zehazteko, Kontseiluaren jarduerak deskribatu eta ebaluatu behar dira)	Ez.



## Balorazioa

Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluak (GBK) hausnarketa prozesu bat egin zuen 2014-2015 aldian, hura berregituratu eta biziberritzeko. Horren arrazoia zera izan zen, Gipuzkoako Foru Aldundiak bizikleta bidezko mugikortasunaren arloan egindako jardueri buruzko informazioa kideei ematea zela bere funtzionamendu dinamika ia bakarra. Bat zetorren esatean Erregelamenduak Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluari esleitzen dizkion gainerako funtzio espezifikoak ez zirela zaindu, eta horrek kideen artean interesik eta motibaziorik gabeko giroa sortzea eragin zezakeela, kontsulta organo gisa izango zuen etorkizuna arriskuan jarritz.

Egindako hausnarketatik, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren balorazio positiboa ondorioztatu zen. Izan ere, bizikleten mugikortasunaren arloko agente nagusiak biltzen dituen organotzat hartzen zen, eta, horri esker, haien arteko topaketa eta trukea ahalbidetzen zen, eta,aldi berean, ahalmen handia esleitzen zitzaion. Organo hori foro dinamikoago eta operatiboago bihurtzeko asmoa zuten, arlo horretan eztabaidatu eta proposamenak egiteko, eta kideen parte hartzea sustatzeko. Horretarako, denbora igaro ahala irautea eta hobetzea bermatuko zioten baliabide egokiak eman nahi zitzaizkion, bai eta tokiko eta eskualdeko ekintzak koordinatzeko eta bultzatzeko gaitasuna ere. Zehazki, 6 lan arlo identifikatu ziren, arlo horietan arreta berezia emateko eta lan batzordeak sortzeko. Era berean, Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren osaera aldatzea eta herritarren foro bat sortzea planteatu zen.

Horri dagokionez, gogorarazi behar da Bizikletaren Estrategiak Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua dinamizatzeko proposatzen zuela aipatutakoen antzeko jarduerak egitea, hala nola bizikletaren politikaren alderdi bereziei buruzko lan batzordeak sortzea; batzorde iraunkor bat sortzea, osoko bilkuren deialdietatik harago Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren lana errazteko eta adostutako biurteko kudeaketa programa baten arabera egindako lanen berri emateko; zereginetarako baliabideak hornitzea, bai idazkaritzarenak bai batzorde iraunkorrenak eta lantaldeenak, eta abar.

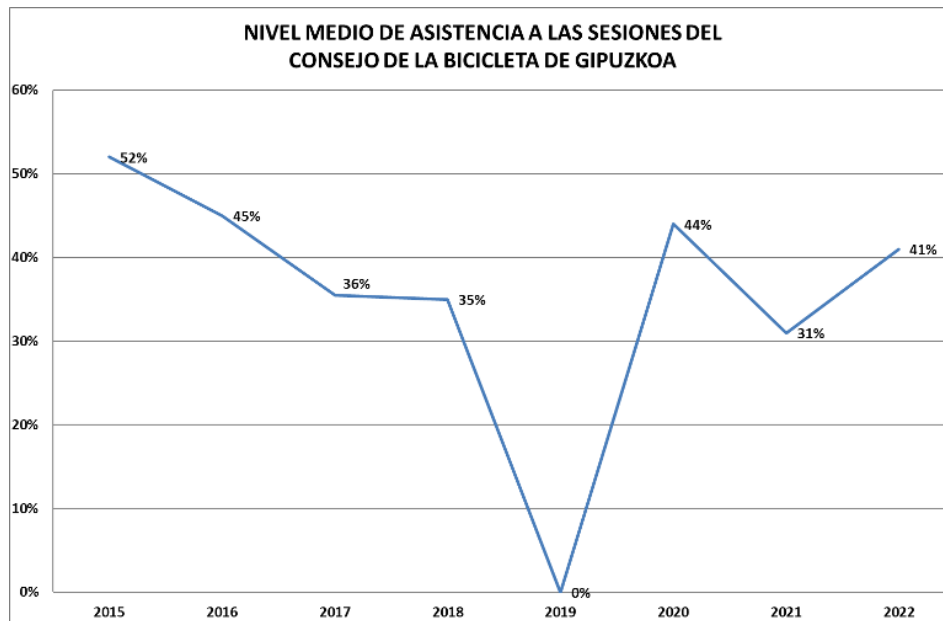
Proposamen horietako bat ere ez da inplementatu orain arte, eta Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren saioetan izandako dinamikak, funtsean, GFAK sustatutako jardueri buruzko informazioa ematea izan du ardatz.

Bestalde, 2015ean Bizikletaren Estrategia abian jarri zenetik, 4 kasutan ez da bete Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluaren Araudian ezarritako urteko gutxieneko 2 saioen muga.

- 2015ean saio bat egin zen, aurreko legegintzaldian, eta bigarrena 2016ko urtarrilera atzeratu zen, foru gobernua aldatu berria zelako.
- 2016an ohiko bi saio egin ziren (2017an bezala), gehi 2015ean atzeratu zena.
- 2018an saio bakar bat egin zen.
- 2019an ez zen saiorik egin.
- 2020an 2 saio egin ziren formatu telematikoan pandemia zela eta.
- 2021ean saio bat egin zen formatu telematikoan.
- 2022an aurrez aurreko saio bat egin zen.



Gure ustez, saioetako batez besteko bertaratze maila Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluak bere kideen artean duen interesaren adierazle gisa hartu daiteke. Hala bada, adierazle horrek beheranzko joera adierazten du 2015etik aurrera, urte horretatik aurrera bertaratze maila % 31 eta % 44 artekoa izan baita (2019an izan ezik, ez baitzen saiorik egin).



Horrenbestez, ondorioztatzen dugu ez dela lortu Gipuzkoako Bizikletaren Kontseilua administrazioen ekimenak koordinatzeko eta bizikletarekin lotutako informazioa emateko gune bihurtzeko helburu estrategikoa.



## 12. helburua

*Gipuzkoako Bizikletaren Behatokia garatzea, bizikleta bidezko mugikortasuna ezagutzeko funtsezko tresna gisa.*

### Adierazleen jarraipena

### Emaitzak

12.1 Bai / Ez  
(Adierazle hori zehazteko, Behatokiaren jar-  
duerak deskribatu eta ebaluatu behar dira).

Bai.

### Balorazioa 😊

2022an zehar, Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiak jarraipena egiten jarraitu du, Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarearen erabilerari eta lurralde horretako bizikleta bidezko mugikortasunari dagokienez.

Hauek dira Gipuzkoako Bizikletaren Behatokiaren helburu nagusiak:

- Aztertzea zenbat, noiz, nola eta zertarako erabiltzen duten txirrindulariek eta oinezkoek Oinarrizko Foru Sarea.
- Sare horren erabilera baldintzatzen duten faktoreak ikertzea.
- Erabiltzaileen iritziak, balorazioak eta eskaerak biltzea eta bideratzea.
- Informazio erabilgarria lortzea, Oinarrizko Foru Sarearen plangintzari eta kudeaketari buruzko erabakiak ahalik eta ondoen hartzeko.

Horretarako, Behatokiak bizikletak eta oinezkoak automatikoki hartzeko estazioen sare bat du (gaur egun 29 kontagailu ditu), bertan egiten diren joan-etorriei buruzko datu jarraituak ematen dituztenak.

Informazio horren garrantzia honako honetan datza: Sare honetan erregistratzen diren fluxuei buruzko ezagutza zehatza eskaintzen du, eta, aldi berean, horien denbora-bilakaeraren kontrola ematen du. Horrela, lortutako datuak funtsezkoak dira bide bakoitzaren erabiltzaile motak eta tarte bakoitzaren bokazioa aztertzeko, baita Oinarrizko Foru Sarearen plangintza eta kontserbazioa dimentsionatzeko ere.

Informazio hori, halaber, ezinbestekoa da jakiteko, alde batetik, sare horren tarte berriak martxan jartzeak oinezkoen eta bizikleten mugikortasuna sustatzeko izango duten eragina, eta, bestetik, gizarteari ezagutarazteko bizikletentzako bide azpiegiturak eraikitzeko eta kontserbatzeko Foru Aldundiaren inbertsioek sortzen duten gizarte eta ingurumen errentagarritasun handia.



Aurten ere, 2013tik Oinarrizko Foru Sareko erabiltzaileen laginei urtero egiten zaien inkesta egin da, erabiltzaileen profil soziologikoak, joan-etorriak eragiten dituzten arrazoiak, joan-etorriak egiteko jarraibideak, gogobetetze maila, iradokizunak eta abar ezagutzeko.

### 13. helburua

*Gipuzkoako Foru Aldundian eragina duten departamentu guztiak bizikletaren politiketan sartzea.*

#### Adierazleen jarraipena

#### Emaitzak

13.1 Bai / Ez

(Adierazle honen zehaztapena departamentuen eta zuzendaritza nagusien jardueren ebaluazioan oinarritu behar da).

Ez.

#### Balorazioa

2022an, dauden 9 foru departamentutik 3k lagundu dute Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiaren ekintzak gauzaten: Bide Azpiegituretakoak; Ingurumeneoak eta Obra Hidraulikoetakoak eta buru den Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak.

Bide Azpiegituretako Departamentua arduratuko da errepideak eraikitzeke proiektuetan sartutako bizikleta bideak eraikitzeaz, bai eta Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarearen ohiko kontserbazioaz, zaintzaz eta ustiapenez ere.

Ingurumeneko eta Obra Hidrauliko Departamentuak teknikoki laguntzen dio Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuari oinarrizko foru sarea garatzen, eta departamentu horrek kudeatzen dituen bizikleta bideak eraikitzeke proiektuak gainbegiratzeko, idazten, izapidetzen eta onartzen, bai eta proiektu horietako obrak kontratatzen eta gauzaten ere.

Bestalde, Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuari dagokio bizikleta bideen plangintza egitea; Gipuzkoako Foru Bizikleta Bideen Sarearen Katalogoa eguneratzea; inbertsioak programatzea eta bizikleta bideen obra guztiak finantzatzea; errepideak eraikitzeke proiektuetan sartuta ez dauden bizikleta bideen azpiegiturek eraikitzea; aparteko kontserbazioa; foru bizikleta bideak mugatzea eta mugarriztatzea; titulartasuna eskualdatzea, eta bizikletaren eta bizikleta bideen erabilera sustatzea.



Beraz, ondorioztatzen da adierazle horri buruz egin daitekeen balorazioa ez dela egokia, Bizikletaren Estrategiak bere jarduera programekin lotzen dituen Foru Aldundiko 19 zuzendaritza nagusietatik 3 baino ez baitira inplikatu.





### 3.5. Zerga eta aurrekontu helburuekin lotutako adierazlea.

14. helburua <i>Garraio azpiegituretan inbertitzeko foru aurrekontuen % 15a oinezkoen eta bizikleten mugikortasunera bideratzea.</i>	
Adierazleen jarraipena	Emaitzak
14.1 Oinarrizko Foru Sarea egiteko gauzatutako eta bideratutako aurrekontua <sup>15</sup> Planifikatutako aurrekontuarekiko desbideratzea.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esleitutako aurrekontua: 2.139.790 €</li> <li>• Gauzatutako aurrekontua: 1.232.671 €</li> <li>• Desbideratzea: % -42,4</li> </ul>
14.2 Oinarrizko Foru Sarea kontserbatzeko gauzatutako eta bideratutako aurrekontua. Planifikatutako aurrekontuarekiko desbideratzea.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esleitutako aurrekontua: Informaziorik gabe.</li> <li>• Gauzatutako aurrekontua: 1.016.317 €<sup>16</sup></li> </ul>
14.3 Oinarrizko Foru Sarea (OFS) eraikitze eta kontserbatzeko gauzatutako eta bideratutako aurrekontuaren ehunekoa, garraio azpiegituretan inbertitzeko guztizko aurrekontuari dagokionez. <sup>17</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inbertsio aurrekontua, guztira: 71.806.356 €<sup>18</sup></li> <li>• OFSren ehunekoa: % 4,39</li> </ul>
<p><b>Balorazioa:</b> 😞</p> <p><b>1. 14.1 Adierazlea</b></p> <p>2022an, <b>Oinarrizko Foru Sarea</b> eraikitze esleitutako guztizko aurrekontua 2,14 milioi eurokoa izan zen, eta horietatik 1,23 milioi egikaritu ziren.</p>	

<sup>15</sup> Eraikuntza proiektuak idaztea eta desjabetzeak barne.

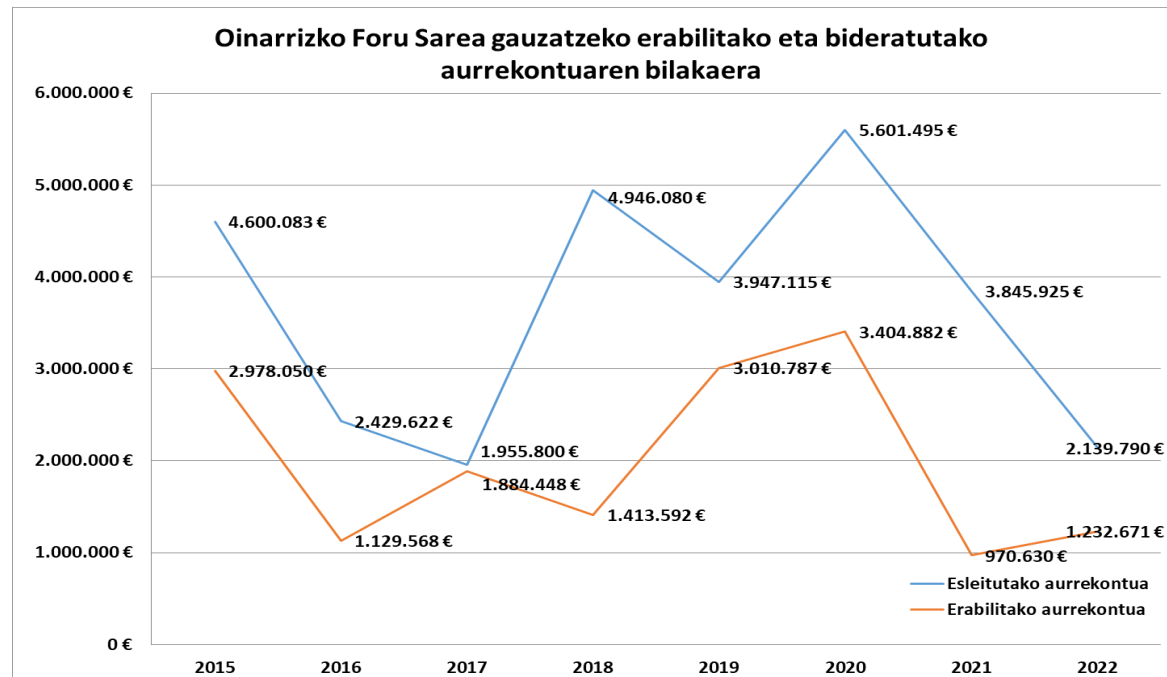
<sup>16</sup> Zenbateko horretan sartzen da Bide Azpiegituretako Departamentuak 2021eko ekitaldian egindako kontserbazio gastua (955.000 euro), gehi Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak 2022an egindakoa (61.317 euro). Bide Azpiegituretako Departamentuak 2022an emandako datu hori sartzearabaki da, errepideak kontserbatzeko kontratu integraletan sartutako kopurua dela kontuan hartuta.

<sup>17</sup> Eraikuntza proiektuak idaztea eta desjabetzeak barne.

<sup>18</sup> 2021 ekitaldiari dagokion datuak.



2022rako esleitutako aurrekontua aurreko urteetakoekin alderatuta, egiaztatu da bigarren txikiena izan dela Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia abian jarri zenetik, eta 2021ean esleitutakoa baino 1,7 milioi euro gutxiagoz hornitu dela.



**Gauzaturako aurrekontua** (1,23 milioi) Bizikletaren Estrategiaren ekitaldi guztietako hirugarren txikiena izan da, nahiz eta aurreko urtekoa baino % 27 handiagoa izan. Gauzatzeko maila horrek % 42,4ko desbideratze negatiboa adierazten du esleitutako aurrekontuarekiko.

## 2. 14.2 Adierazlea

Estimazioaren arabera, Oinarrizko Foru Sarea **kontserbatzeko** exekutatutako eta bideratutako aurrekontua 1.016.317 eurokoa izan zen, Bide Azpi-egituretako Departamentuak (955.000 euro) eta Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak (61.317 euro) egindako gastua barne.



### 3. 14.3 Adierazlea

Oinarrizko Foru Sarea eraikitze eta kontserbatzeko gauzatutako eta bideratutako aurrekontuaren ehunekoa, garraio azpiegituretan inbertitzeko guztizko aurrekontuarekiko, % 4,39 da. Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak garraio azpiegituretan inbertitzeko foru aurrekontuen % 15 oinezkoen eta bizikleten mugikortasunera bideratzea zuen helburu; beraz, emaitza hori ez da nahikoa.

Gogoan izan behar da adierazle hori kalkulatu ahal izan zen urteko ekitaldi bakarrean (2016) pixka bat handiagoa izan zela lortutako emaitza, hau da, garraio azpiegituretako foru inbertsioaren guztizko aurrekontuaren % 4,96.

### 15. helburua

*Mugikortasun aktiborako zerga pizgarriak ezartzea.*

Adierazleen jarraipena	Emaitzak
15.1 Pizgarri horiek egotea (BAI/EZ) eta, baiezkoa bada, haien zenbatekoaren estimazioa.  (Kasu honetan, pizgarrien deskribapena eta bilketa testuingurua behar dira).	Ez

### Balorazioa

Ez da helburu horrekin lotutako jarduerarik egin.



### 3.6. Helburu arautzaileekin lotutako adierazleak

16. helburua <i>Hirigintza eta lurralde araudi bat izatea, bizikleta bere zehaztapenetan sartuko duena.</i>	
Adierazleen jarraipena	Emaitzak
<p>16.1 Bai / Ez</p> <p>(Dagokion organoak onartutako hirigintza edo lurralde plan berri bakoitzak bizikleta mugikortasunarekin lotutako zehaztapenak jaso beharko ditu).</p>	Bai
<p><b>Balorazioa</b> 😊</p> <p>2022an, behin betiko onartu da Idiazabalgo Hiri Antolamenduko Plan Orokorra.</p> <p>HAPO horrek barne hartu ditu Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak bizikleta bidezko mugikortasunarekin lotuta ezartzen dituen zehaztapenak, aurreko urteetan GBBLPSren eraginpeko herriei dagozkien udal plangintzetan egin zen bezala.</p>	



<b>17. helburua</b> <i>Onartzen diren udal hirigintza plan berri guztien zehaztapenetan bizikletaren beharrak sartzea.</i>	
<b>Adierazleen jarraipena</b>	<b>Emaitzak</b>
17.1 Bai / Ez	Bai
17.2 Beren hirigintza plangintzan bizikletarekin lotutako zehaztapenak txertatzen dituzten udal hirigintza planen kopurua.	1 <sup>19</sup>
17.3 Bizikletarekin lotutako zehaztapenak dituzten udal hirigintza planek osatzen duten ehunekoa, udal hirigintza plan guztiekiko.	% 75
<p><b>Balorazioa</b> 😊</p> <p>Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia egiteko 2014an egindako udal inkestan ikus daitekeenez, lurralde horretako 88 udalerrien % 38,6k hiri eremuko bizikleta azpiegiturak zituen hirigintza plangintzan, eta zifra hori % 45,5era igotzen zen hiriarteko bizikleta bideen kasuan.<sup>20</sup></p> <p>Ehuneko hori are handiagoa da 2013ko ekainean Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Plana onartu ondoren udal plangintza eguneratu duten udalen kasuan. Izan ere, 2013ko ekainetik 2022ko abendura bitartean Gipuzkoan onartutako hiri antolamenduko 24 plan orokorretatik 18k (% 75) bizikletarekin lotutako zehaztapenak dituzte.</p>	

<sup>19</sup> Idiazabalgo Hiri Antolamenduko Plan Orokorra.

<sup>20</sup> Lurraldeko biztanleriaren % 96 biltzen duten 73 udalerririk erantzun zioten galdetegiari.



<b>18. helburua</b> <i>Mugikortasun edo trafiko ordenantzak bizikletari egokitzea erregulazio modalitate hori duten Gipuzkoako udalerrien % 75ean.</i>	
<b>Adierazleen jarraipena</b>	<b>Emaitzak</b>
18.1. Bai / Ez	Bai, partzialki.
18.2 Mugikortasun ordenantzetan bizikletaren beharren ikuspegia txertatzen duten Gipuzkoako udalerrien kopurua.	Ezezaguna
<p><b>Balorazioa</b> 😊</p> <p>Estimazioen arabera, Gipuzkoako 7 udalerrik dituzte gaur egun mugikortasunari edo trafikoari buruzko udal ordenantzak, baina kasu bakoitzean ez dabil bizikleta bidezko mugikortasuna zer neurritan txertatzen duten beren araudietan.</p> <p>Helburu hori lortzeko bidean aurrera egiteko, Gipuzkoako Foru Aldundiak 2015ean Mirua 21 aholkularitza enpresari eskatu zion «<i>Gipuzkoako bizikleta eta oinezkoen trafikoari buruzko udal ordenantzetarako edukien proposamena</i>» dokumentua idazteko. Horrela, udalei orientazioa eman nahi zitzaien, bizikleta eta oinezkoen mugikortasuna hobeto txerta zedin trafikoari, espazio publikoari eta mugikortasunari buruzko araudietan.</p> <p>Dokumentu hori eztabaida teknikoaren xede izan zen «Oinezkoen eta bizikleten mugikortasunari buruzko udal ordenantzei buruzko lan jardunaldia»ren esparruan. Jardunaldi hori 2016ko urriaren 19an egin zen, eta jasotako hainbat ekarpenekin batera, «Bizikleta mugikortasuna udal ordenantzetan txertatzeko gomendio teknikoak» gida egiteko oinarria izan zen. Esther Anaya bizikleta mugikortasuneko aholkulariak eta ikertzaileak idatzi zuen, 2018an argitaratu zen, eta Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak zuzendu eta argitaratu zuen.<sup>21</sup></p>	

<sup>21</sup> [https://www.gipuzkoa.eus/documents/33095840/33220323/Ordenantzak+azkena\\_EUS.pdf/87fb99b2-432e-3b5b-1d9f-9eca31cce757?t=1655384183016](https://www.gipuzkoa.eus/documents/33095840/33220323/Ordenantzak+azkena_EUS.pdf/87fb99b2-432e-3b5b-1d9f-9eca31cce757?t=1655384183016)



### 3.7. Ebaluazio adierazleen laburpena

Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak proposatutako helburuak ebaluatzeko ezartzen dituen ebaluazio adierazleei erreparatzen badiegu, honako taula sintetiko hau lortuko dugu, horien irakurketa globala egiteko:<sup>22</sup>

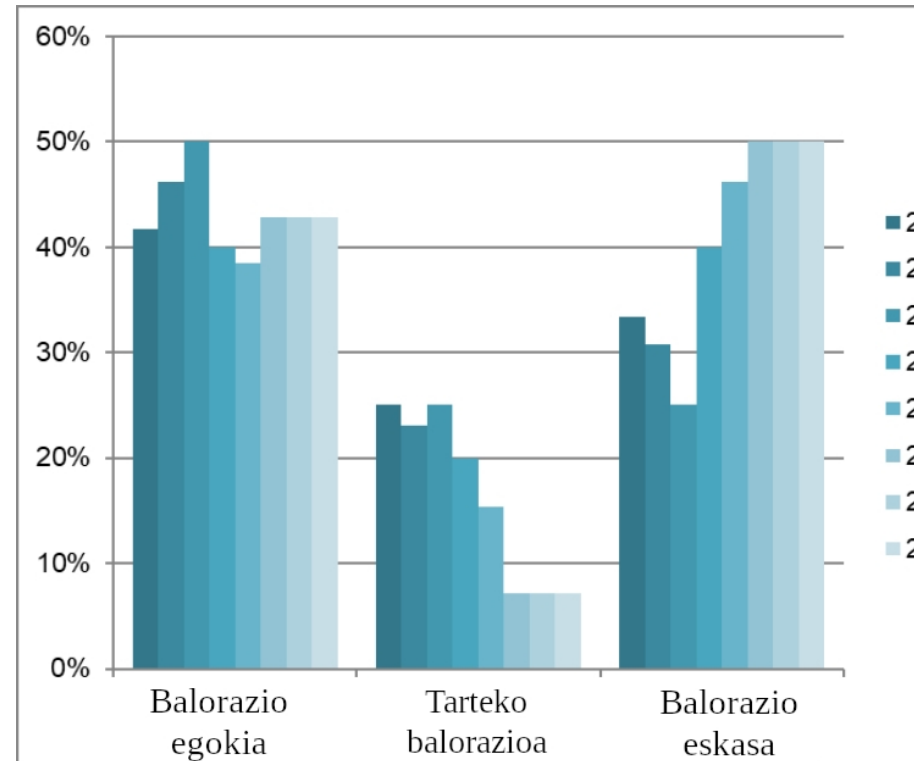
Adierazleen laburpen taula			
1. Mugikortasun adierazleak		-	
2. Azpiegitura adierazleak			
3. Zerbitzu adierazleak	-		-
4. Mugikortasunaren plangintza eta kudeaketa adierazleak	-	-	-
5. Helburu politikoen adierazleak			
6. Fiskalitate eta aurrekontu adierazleak			-
7. Erregulazio adierazleak			

Horrela, bada, Bizikletaren Estrategiari buruzko informazioa duten adierazleetatik honako emaitza global hauek lortu dira:

<sup>22</sup> Lehen esan bezala, urtean behin argitaratzen diren adierazleak baino ez dira aztertzen; izan ere, multzoa osatzen duten adierazleen heren bat baino gehiago maiztasun handiagoarekin argitaratzen dira, edo, hainbat arrazoiengatik, ez daude eskuragarri.



- Balorazio egokia duten adierazleak: 6 (% 43)
- Balorazio ertaina duten adierazleak: 1 (% 7)
- Balorazio eskasa duten adierazleak: 7 (% 50)



Horrenbestez, ebaluatu ahal izan diren Estrategia horren 14 adierazleetatik (guztizkoaren % 78), 7 adierazlek (% 50) balorazio eskasa lortu dute 2022an, ezarritako helburuetara ez iristeagatik; 6 adierazlek (% 43), berriz, balorazio egokia jaso dute, eta 1ek (% 7) balorazio ertaina.

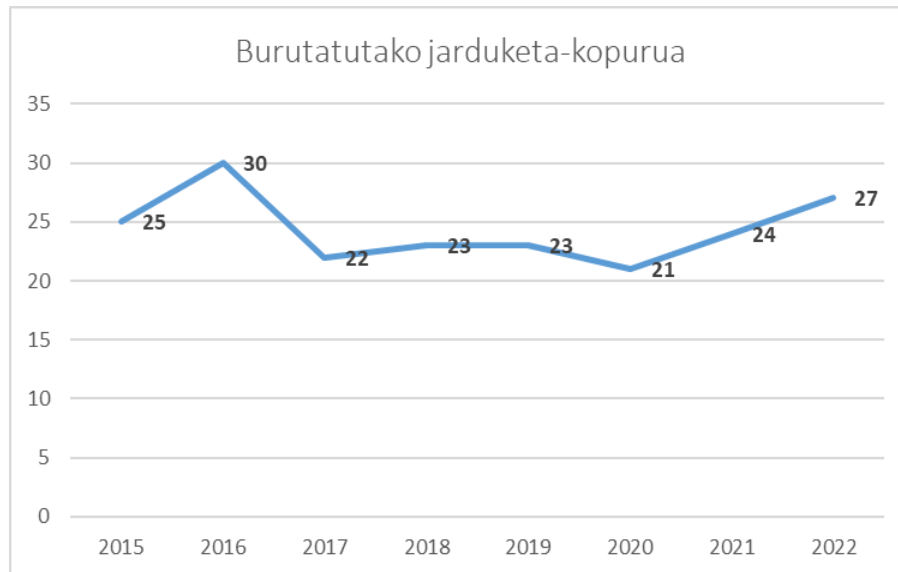
Balorazio bloke horietako bakoitzak denboran zehar izan duen bilakaera aztertzen badugu, bi joera nagusi ikusiko ditugu: balorazio eskasak jasotzen dituzten ebaluazio adierazleen kopuruak gora egin duela, eta balorazio ertainak jasotzen dituztenen kopuruak, berriz, behera egin duela. Egoera hori egonkor mantendu da azken 3 urteetan.





#### 4. BALANTZEA:

1. Ikuspegi orokor batetik, egiaztatu dugu 2022an Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiaren barruan sartuta dauden 27 jarduketa partzialki edo erabat burutu zirela. Horrek esan nahi du igoera txiki bat izan dela aurreko 4 urteetan lortutako emaitzekin alderatuta.



2. 2022ko ekitaldian, Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuko bizikleta mugikortasuneko arloak eta Bide Azpiegituretako Departamentuak 3.396.927,11 euroko aurrekontua gauzatu zuten, aurreko ekitaldikoa bikoiztuz. Igoera nabarmen hori, neurri handi batean, Oinarrizko Foru Sareari kontserbatzeko egindako gastuaren kontabilizazioari zor zaio (955.000 euro), aurreko urteetan ez bezala, urte horietan ezin izan baitzen haren zenbatekoa ezagutu.

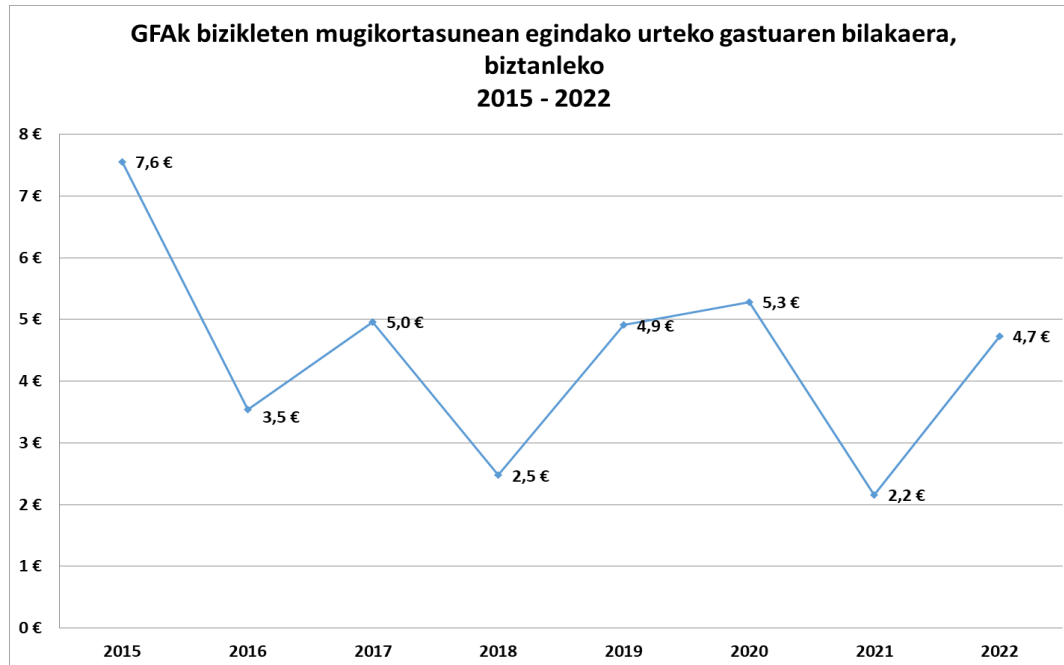


	Gauzatutako aurrekontua				
	Zerbitzuen azpiegiturak		Sustapena, kudeaketa eta erregulazioa		Guztira
	Zenbatekoa	%	Zenbatekoa	%	
<b>2015</b>	5.257.068 €	% 97,5	132.556 €	% 2,5	<b>5.389.624 €</b>
<b>2016</b>	2.415.871 €	% 96,0	101.556 €	% 4,0	<b>2.517.427 €</b>
<b>2017</b>	3.401.392 €	% 96,2	133.193 €	% 3,8	<b>3.534.585 €</b>
<b>2018</b>	1.631.543 €	% 92,3	136.496 €	% 7,7	<b>1.768.039 €</b>
<b>2019</b>	3.390.111 €	% 97,5	130.377 €	% 2,5	<b>3.520.488 €</b>
<b>2020</b>	3.682.056 €	% 96,8	121.838 €	% 3,2	<b>3.803.894 €</b>
<b>2021</b>	1.293.112 €	% 83,2	261.166 €	% 16,8	<b>1.554.278 €</b>
<b>2022</b>	2.986.570 €	% 87,9	410.357 €	% 12,1	<b>3.396.927 €</b>

2022an gauzatutako aurrekontua Gipuzkoako Foru Aldundiak biztanle bakoitzeko 4,7 euroko urteko gastuaren baliokidea da<sup>23</sup>, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak eremu horretara bideratu nahi duen biztanleko 10-12 euroko ratioetik urrun samar<sup>24</sup>, kontuan hartuta magnitude horien azpitik ez dela oso gertagarria bizikletaren erabileran igoera esanguratsuak lortzea

<sup>23</sup> 718.713 biztanle. Iturria: Eustat (2022). «Euskal Autonomia Erkidegoko biztanleria, jaiotza-urtearen, lurralde historikoaren eta sexuaren arabera».

<sup>24</sup> Gogora dezagun proposamen hori nazioarteko hainbat erreferentziatan oinarritzen zela, hala nola Frantziakoan, zeinak biztanleko eta urteko 10 euro inguruko inbertsio beharra aurreikusten baitzuen (Atout France: «Spécial économie du vélo». Paris, 2009); ECF, European Cyclists' Federation-ek ere gomendatzen zuen gutxieneko zifra hori (Press release: «More cycling to avoid air pollution». Brusela, 2018), biztanle bakoitzeko 12,5 euro baino zertxobait gutxiago (10 libra esterlina). Kopuru hori da Erresuma Batuko Parlamentuak bizikleta bidezko mugikortasun politika bat ezartzeko beharrezko gutxienezko zat jotzen duen kopurua (All Party Parliamentary Cycling Group: «Get Britain Cycling», 2013), eta oso urrun dago Herbehereek urtean inbertitzen dituzten 30 euroetatik edo Danimarkak urtean inbertitzen dituen 24 euroetatik.

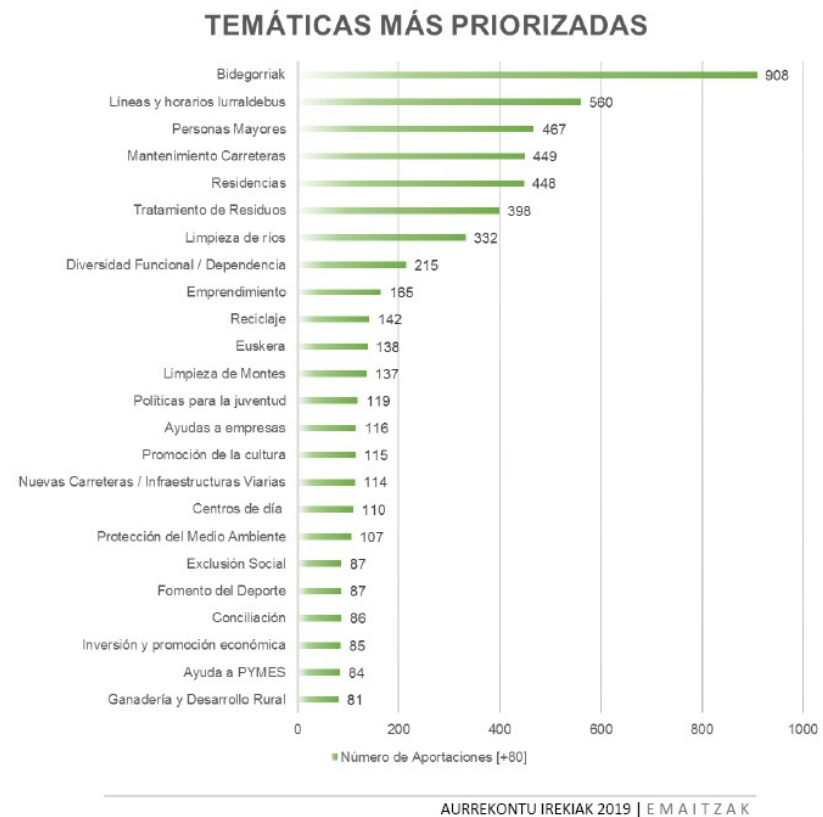


Ahalegin ekonomiko hori betetzea, bestalde, *Gipuzkoan Bizikleta garraiobide gisa erabiltzeari buruzko ikerketa soziologikoan* jasotako iritziak bermatzen du; izan ere, iritzi horren arabera, biztanleriaren gehiengo esanguratsu bat (% 79) oso ados (% 35) edo nahiko ados (% 44) zegoen Gipuzkoan bizikleta bidezko mugikortasuna sustatzeko baliabide publiko gehiago inbertitzeko aukerarekin, eta horrekin ados ez zegoen edo oso ados ez zegoen pertsonen ehunekoa % 20ra mugatzen zen.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> Siadeco (2014)



Gipuzkoako Foru Aldundiak bizikleten mugikortasunaren arloan konpromiso ekonomiko handiagoa hartzearen aldeko herritarren gehiengoaren babes hori berretsi egin zen berriz ere, administrazio honek bere 2015-2019ko Kudeaketa Plan Estrategikoaren esparruan sustatutako «2019ko Aurrekontu Irekiak» partaidetza prozesuaren ondorioz.<sup>26</sup>



<sup>26</sup> Gipuzkoako Foru Aldundia (2018): «*Emaitzen txostena Aurrekontu irekiak 2019*». Gobernantzako eta Gizartearekiko Komunikazioko Departamentua. [https://www.gipuzkoa.eus/documents/917770/3973576/AURREKONTU\\_IREKIAK\\_2019\\_eu.pdf/e63c71a7-dd04-48fa-7b65-4060097abae0](https://www.gipuzkoa.eus/documents/917770/3973576/AURREKONTU_IREKIAK_2019_eu.pdf/e63c71a7-dd04-48fa-7b65-4060097abae0)

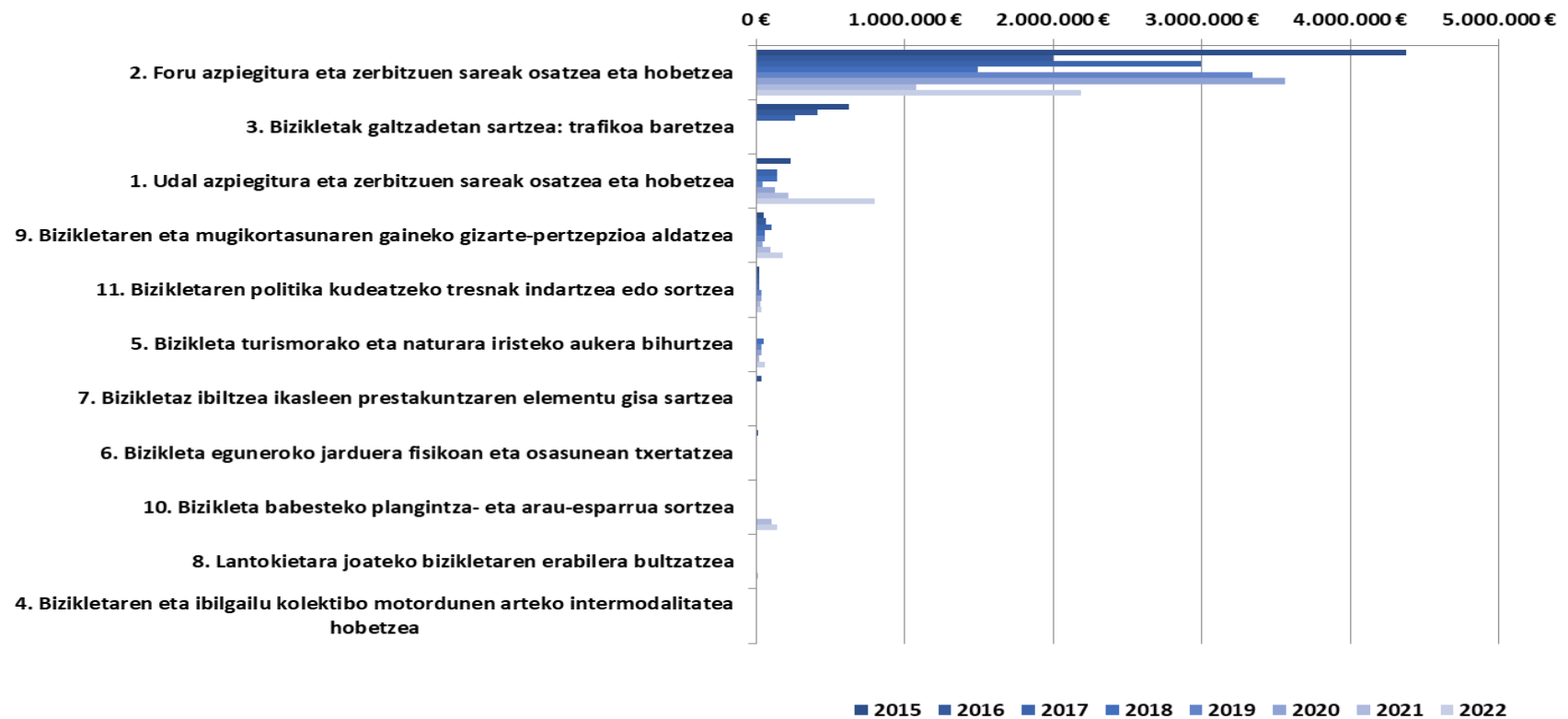


Izan ere, Gipuzkoan bizi ziren 4.420 pertsonak parte hartu zuten prozesu horretan, eta herritarrek gehien lehenetsi zuten gaia, gainerakoekiko alde handiarekin, bizikleta bideei buruzkoa izan zen: bidegorrien zati berriak sortzea, bidegorrien konexioa, mantentze eta kontserbazio lanak, probintzia arteko loturak...

3. Erantsitako grafikoan ikus daitekeenez, Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia ezartzera bideratutako foru aurrekontuaren ahaleginik handiena (% 64,5) berriz ere 2. ardatzean kontzentratu da, «Azpiegitura eta zerbitzuen foru sareak osatzea eta hobetzea»n, alegia. Era berean, nabarmentzekoa da udal azpiegituren sareetan egindako gastua hirukoiztu egin dela, bigarren ardatz estrategiko garrantzitsua baita, eta zenbatekoa oso urrun baitago gainerakoetatik.



## GAUZATUTAKO AURREKONTUAREN BANAKETA, ARDATZEN ETA URTEEN ARABERA Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia





Aurreko ekitaldietan baino neurri handiagoan, 2022an Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarea garatzeko egikaritutako aurrekontua (0,7 milioi euro) nabarmen txikiagoa da GBBLAPn programatutako jarduketak egiteko 2021ean aurreikusitako urteko batez bestekoa (22,22 milioi euro) baino.<sup>27</sup>

4. Azpimarratu behar dugu 2022an ez dela gasturik edo inbertsiorik egin 11 ardatz estrategikoetatik 5etan. Egoera horrek denboran zehar mantendu den joera islatzen du. Izan ere, 4. ardatza ez da inoiz hedatu, eta 6. eta 7. ardatzen esparruan ez da jarduketarik gauzatu ondoz ondoko 6 urtetan.<sup>28</sup>

Bizikleta arloko foru baliabide gehienak azpiegitura eta zerbitzuen ardatza osatzen duten ardatzetan kontzentratu dira (1. ardatza: Udal azpiegituren eta zerbitzuen sareak osatzea eta hobetzea; eta 2. ardatza: Foru azpiegituren eta zerbitzuen sareak osatzea eta hobetzea), egindako ahalegin ekonomikoaren % 87,9 metatzen baitute.

5. Nabarmentzekoa da 9. ardatzean (Bizikletaren eta mugikortasunaren pertzepzio soziala aldatzea) egindako gastuaren igoera, bikoiztu egin baita 2020koarekin alderatuta; baita 10. ardatzean ere (Bizikletari laguntzeko plangintza eta arau esparru bat sortzea), 141.754 euroko gastua gauzatzera igaro baita, udal erakundeek edo udalek sustatutako mugikortasun jasangarriaren diagnostikoak eta planak egiteko eta/edo eguneratzeko dirulaguntzak emateko.

Ardatz estrategikoen hedapen eskaseko egoera hori, Estrategiaren programei lotutako 19 foru zuzendaritza nagusi gehien inplikazioa lortu ez izanarekin batera, eragozpen nabarmena da Estrategiak lortu nahi dituen helburuak lortzeko.

---

<sup>27</sup> Oinarrizko Foru Sarea gauzatzeko kostuaren zenbatekoa, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planak programazioko bi laurtekoetarako aurreikusitakoa, 155.454.277 eurokoa zen, 2011ko oinarrizko urteko prezioen arabera. Kopuru hori EAEko kontsumoko prezioen indizeak 2012tik 2021era bitartean izandako urteko aldakuntzaren arabera eguneratuko da (aldaketa tasa, aurreko urteko abenduaren aldean), eta, ondorioz, 177.789.585,40 eurokoa izango da. Beraz, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen Arloko Planak aurreikusitako programazioa betetzeak urteko batez besteko 22,22 milioi euroko inbertsioa eskatuko zukeen programazioaren 8 urteetan.

<sup>28</sup> 3. ardatza: Bizikletak galtzadetan sartzeari: trafikoa lasaitzea. 4. ardatza: Bizikletaren eta ibilgailu kolektibo motordunen intermodalitatea hobetzea. 6. ardatza: Bizikleta eguneroko jarduerako fisikoan eta osasunean txertatzea. 7. ardatza: Bizikleta zirkulazioa ikasleen prestakuntzarako elementu gisa sartzeari. 8. ardatza: Bizikleta sartzeari lan jarduerako zentroetarako sarbidean.



6. Aurrekontuaren banaketa azpiegitura eta zerbitzuen arlora edo sustapen, kudeaketa eta erregulaziora bideratzearen arabera aztertuta, egiaztatu da gauzatutako kopuruak lehen arlora bideratzen direla nabarmen.

Hala ere, nabarmendu behar dugu sustapen, kudeaketa eta erregulazio arloan egindako gastua nabarmen handitu dela aurreko ekitaldiarekin alderatuta, 149.000 euroan. Kopuru hori da serie historikoan izan duen erregistrorik altuena.

	Gauzatutako aurrekontua							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Azpiegiturak eta zerbitzuak	% 97,5	% 95,8	% 87,7	% 92,3	% 96,3	% 96,8	% 83,2	% 87,9
Sustapena, kudeaketa eta erregulazioa	% 2,5	% 4,2	% 12,3	% 7,7	% 3,7	% 3,2	% 16,8	% 12,1
Guztira	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Gogoratu behar dugu Bizikletaren Estrategiak aurreikusten zuela bere garapenaren lehen urteetan inbertsio ahalegina gehiago zentratuko zela azpiegiturretan eta zerbitzuetan sustapenean, kudeaketan eta erregulazioan baino. Hala ere, defendatzen zuen bi arloen arteko proportzioa orekatu egingo zela hura hedatu eta sareak osatzen joan ahala, horiek baitira inbertsio eskakizun handieneko elementuetako bat.

Ildo horretan, 2022an erregistratutako ehunekoak (% 12,1) ez du lortu strategiaren helburua, hau da, indarraldiko bigarren laurtekoaren amaieran (2022), azpiegiturak aurrekontuaren % 80 izatea, eta sustapenera bideratutako partidak % 20. Ez da ahaztu behar sustapen, kudeaketa eta erregulazio jarduerak indartzeko asmo hori honako honetan oinarritzen dela: gizarte testuinguruan eragiteko gaitasuna dutenez, jarduera horiek ezinbestekoak dira bizikletarantzko transferentzia modalaren maila esanguratsuak lortzeko.

Helburu hori ez da behar bezala betetzen, eta zuzenean eragiten dio 11 ardatz estrategikoetatik 8ren garapen eraginkorrari, bai eta strategiak ezartzen dituen 18 helburuetatik 10en betetze mailari ere (politikoak, fiskalak eta aurrekontuetakoak, arau-tzaileak eta mugikortasunaren plangintzari eta kudeaketari lotutakoak), eta helburu horiek arlo honi lotuta daude.





Azkenik, ohartarazi behar da sustapen eta kudeaketa arloari bultzada emateko, nahitaez, bizikleta bidezko mugikortasunaren eremuari atxikitako langile gehiago behar direla, Bizikletaren Estrategiak eskatzen duen bezala, hura gabe ezinbestekotzat jotzen baita bere programak hedatzea. Horri dagokionez, azpimarratu behar da 2022an bizikletaren eta bizikleta bideen erabilera sustatzeko eta kudeatzeko erdi mailako teknikaria txertatu zela 2021ean sortutako plazan. Hori oso garrantzitsua da, eta komenigarria litzateke gaur egun arlo horri atxikita dauden langileak gehitzea.<sup>29</sup>

7. Txosten honetan zehatz-mehatz azaldu den bezala, ez dirudi nahikoa izango denik Gipuzkoako bizikleta bidezko joan-etorriek 2011 eta 2016 artean izan zuten bilakaera positiboa (moduen banaketaren % 2,4tik % 2,5era), ez eta 2016-2022 al-dian Foru Aldundiaren Oinarrizko Sareko bizikleta bidezko hiriarteko bidaien urte arteko batez besteko igoera handia (% 15,9) ere, Bizikletaren Estrategian ezarritako helburua lortzeko, hau da, 2022an bizikleta bidezko mugikortasunak gure lurraldeko banaketa modalaren % 4-5 izatea.

Bistan denez, bizikleta bidezko mugikortasuna Gipuzkoan sartzeko kuota ez dago soilik Oinarrizko Foru Sarearen hedaduraren mende (eta erabiltzaile kopuruaren igoeraren mende), eremu horretan oinarritzen baita, funtsean, Foru Aldundiaren aha-legina. Hiri inguruneetan gertatzen dira aurrerapenak eta atzerakadak, eta zerikusia dute mugikortasun orokorra osatzen duten gainerako aldagaien bilakaerarekin (hirigintza eredua, esparru ekonomiko eta fiskala, garraio azpiegituren politika orokorra eta hiri mugikortasunaren kudeaketa, trafiko motordunaren abiadura eta intentsitateak), baita udalerrri bakoitzean erregistratzen diren txirrindularitza baldintzekin ere (bide sare lasaiak eta/edo bizikleta bideen oinarrizko sareak egotea, bizikletentzako aparkaleku zuzkidura nahikoa, bizikleta garraio publikoa intermodalitate egokia, eta abar).

Era berean, gogoan izan behar da modu jasangarrienen aldeko banaketa modala modu esanguratsuan aldatzea lortzea ezin dela egon egituratu nahi den Bizikleta Sistema Integralaren egokitasunaren mende soilik. Horrek probintzia eta toki mailako

---

<sup>29</sup> Gipuzkoako Bizikletaren Estrategiak honako hau defendatzen du berariaz: «Antolamenduaren ikuspegitik, Gipuzkoako Foru Aldundiaren konpromisoak bizikleta bidezko mugikortasunaren eremuari atxikitako langileez hornitzea ekarri beharko luke, Estrategiaren helburuekiko proportzionalki dimentsionatuta. Horrek ekarriko luke gaur egun zeregin horietarako izendatuta dauden langileen kopurua nabarmen handitzea». «Zehazki, bizikleta sustatzeko zereginak bi lan eremutan banatu behar dira: herritarren arteko komunikazioa eta bizikletaren erabilerarekin lotutako informazioaren kudeaketa; eta bizikletaren politikaren koordinazioa eta administrazio garapena.



mugikortasun eredu osoaren gaineko jardun integrala eskatzen du, eta Bizikletaren Estrategiaren ekintza eremua eta auke-  
rak gainditzen ditu.

Bizikletaren Estrategiak, beraz, ez ditu ahaztu behar zuzenean txirrindularitzari lotuak ez diren esku hartze eremu horiek,  
zeinek mugak jartzen baitizkiete bizikletaren aukerei edo, aitzitik, horiek estimulatu eta indartzen baitituzte. Era berean, guztiz  
jabetu behar da toki eta eskualde eremuak funtsezko eginkizuna duela modu aktiboen aldeko mugikortasun politikak bultza-  
tzeko, eta ezinbestekoa dela toki administrazioak indartzea eta haiekin lankidetzan aritzea, estrategia honen helburuak lor-  
tzeko bidean aurrera egiteko.

Bestalde, uste dugu aipatutako baldintzatzaile horiek guztiek, Estrategiak berak aldez aurretik identifikatuak, ez luketela oz-  
topo izan behar foru ekintzak bere esku utzitako erronkei jarraipena emateko eta agerian geratu diren faktore kritikoei aurre  
egiteko.

Asmo horrekin, «*Gipuzkoako Bizikletaren Estrategia 2015-2018 ebaluatzeko lau urteko txostenean*» adierazitako gomendio-  
ak errepikatzen ditugu. Gomendio horiek honako hauek dira: jarduketa programen hedapen handiagoa iradokitzea; lortu nahi  
diren helburuekin koherentea den zuzkidura ekonomikoa esleitzea; departamentuen arteko inplikazio zabalagoa ehuntzea;  
eta bizikleten plangintzara eta sustapenera bideratutako baliabide pertsonalak areagotzea, horiek gabe pentsaezina baita  
programak gauzatzea.

Donostia, 2024ko irailaren 30a.

**Sin.: Edorta Bergua**

Bizikleta Bideen Plangintzako eta Sustapeneko goi mailako teknikaria