

# EVALUACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA Y REPROGRAMACIÓN DE SUS ACTUACIONES

DOCUMENTO: MEMORIA  
JUNIO 2024





## **EQUIPO DE TRABAJO**

### **DIRECCIÓN DEL TRABAJO**

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

Dirección General de Transición Ecológica

### **EQUIPO REDACTOR**

DAIR INGENIEROS S.L.

Carmen del Río Lopez

Irene San Sebastián Lasa

Ainhoa Cuartango Almeida

Jon Bemposta Rubio

## CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO INSTITUCIONAL.....	18
1.1.-	Presentación.....	18
1.2.-	Marco jurídico y competencial foral en vías ciclistas.....	22
1.3.-	Sinergias del programa de bicicleta y vías ciclistas con otras políticas y programas del Departamento de Sostenibilidad.....	26
2	NOVEDADES EN EL MARCO DE PLANIFICACIÓN.....	28
2.1.-	Marco de planificación.....	28
2.2.-	Directrices de Ordenación del Territorio (DOT).....	30
2.2.1.-	Directrices recomendatorias.....	31
2.2.2.-	Directrices vinculantes.....	38
2.2.3.-	Resumen.....	39
2.3.-	Planes Territoriales Parciales (PTP).....	41
2.3.1.-	Plan Territorial Parcial de Donostialdea – Bajo Bidasoa.....	43
2.3.2.-	Plan Territorial Parcial de Tolosaldea.....	48
2.4.-	Planes Territoriales Sectoriales (PTS).....	55
2.4.1.-	Plan Territorial Sectorial de Ordenación de márgenes y arroyos de la CAPV (Vertientes Cantábrica y Mediterránea).....	56
2.4.2.-	Plan Territorial Sectorial Agroforestal.....	61
2.5.-	Catálogos y Determinaciones de Paisaje.....	64
2.5.1.-	Catálogo de paisaje de Urola-Kosta.....	65
2.5.2.-	Catálogo de paisaje de Donostialdea – Bajo Bidasoa.....	66
2.6.-	Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU).....	68
2.6.1.-	Planes de Movilidad Urbana Sostenible.....	76
2.7.-	Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV (PDIC).....	78
2.8.-	Planeamientos ciclistas internacionales y limítrofes.....	82
2.8.1.-	Proyecto Ederbidea (2016-2019).....	83
2.8.2.-	PTS Vías Ciclistas Bizkaia.....	85
2.8.3.-	PTS Vías Ciclistas e itinerarios verdes de Álava.....	87
2.8.4.-	Plan Director de Movilidad Activa de Navarra.....	89
2.8.5.-	Schema Regional Des Veloroutes 2020-2030.....	92
2.9.-	Otras normativas y planes de protección.....	94
2.9.1.-	Normativa de costas.....	96
2.10.-	Planes Estratégicos.....	98
2.10.1.-	Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente (EU).....	98

2.10.2.- Master Plan Europeo para la promoción de la bicicleta (EU) .....	99
2.10.3.- Estrategia estatal de movilidad segura, sostenible y conectada 2030 (ESP) .	100
2.10.4.- Proyecto de ley estatal de movilidad sostenible (ESP).....	101
2.10.5.- Estrategia estatal por la bicicleta (ESP) .....	103
2.10.6.- Ley de Movilidad Sostenible (CAPV).....	104
2.10.7.- Estrategia vasca de cambio climático KLIMA 2050 (CAPV) .....	106
2.10.8.- Estrategia gipuzkoana de lucha contra el cambio climático 2050 (GI).....	107
2.10.9.- Misión de la nueva movilidad de Gipuzkoa (GI).....	108
<b>3 MARCO NORMATIVO.....</b>	<b>112</b>
3.1.- Urbanismo .....	113
3.1.1.- Proyecto Decreto de regulación de los estándares urbanísticos .....	113
3.2.- Medio Ambiente .....	114
3.2.1.- Decreto 90/2014, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la CAPV.....	114
3.2.2.- Ley 4/2015, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo ..	114
3.2.3.- Ley 9/2021, de conservación del patrimonio natural de Euskadi .....	114
3.2.4.- Ley 10/2021, de administración ambiental de Euskadi .....	115
3.3.- Cambio climático y sostenibilidad energética.....	116
3.3.1.- Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética española .....	116
3.3.2.- RDL 29/2021, por la que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables .....	117
3.3.3.- Ley 4/2019, de sostenibilidad energética de la comunidad autónoma del País Vasco .....	117
3.3.4.- Ley 1/2024, de transición energética y cambio climático del País Vasco .....	119
3.4.- Tráfico y Movilidad.....	120
3.4.1.- RDL 6/2015, del texto refundido sobre la ley de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial.....	120
3.4.2.- Anteproyecto ley de movilidad sostenible española .....	121
3.4.3.- Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi .....	123
3.5.- Cultura y deporte .....	127
3.5.1.- Ley 6/2019, de patrimonio cultural vasco.....	127
3.5.2.- Ley 2/2023, de la actividad física y del deporte .....	128
3.6.- Normativa municipal .....	130
<b>4 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERAL Y CICLISTA.....</b>	<b>131</b>
4.1.- Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca de 2021 .....	131

4.1.1.- Pautas generales de movilidad.....	131
4.1.2.- Movilidad ciclista .....	139
4.1.3.- Movilidad global en Gipuzkoa .....	140
4.2.- Intermodalidad: Transportar la bicicleta en el tren y en el autobús.....	143
4.2.1.- La bicicleta en el tren.....	145
4.2.2.- La bicicleta en el autobús .....	147
4.3.- Cobertura de servicios ciclistas .....	149
4.3.1.- Venta y reparación .....	150
4.3.2.- Alquiler .....	153
4.3.3.- Aparcamiento .....	156
4.3.4.- Logística .....	165
4.3.5.- Pump Tracks o Bike Parks .....	168
4.3.6.- Áreas de descanso .....	169
4.4.- Movilidad activa del futuro .....	174
4.4.1.- Vías ciclistas rápidas .....	174
4.4.2.- Tecnología en la planificación ciclista.....	182
4.4.3.- Ciclismo eléctrico.....	188
4.4.4.- Zonas de Bajas Emisiones .....	197
4.4.5.- La movilidad al trabajo .....	203
4.4.6.- La movilidad del cuidado .....	212
5 SITUACIÓN DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA.....	216
5.1.- Grado de ejecución de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa .....	217
5.2.- Inversión realizada y ritmo de ejecución .....	230
5.3.- Condiciones de ciclabilidad de la Red Básica Foral Existente .....	233
5.3.1.- Análisis de ciclabilidad.....	233
5.3.2.- Inventario de intersecciones ciclistas.....	240
5.4.- Dotación de aparcamientos ciclistas.....	242
5.4.1.- Modelos de aparcamiento para bicicletas .....	244
5.4.2.- Estándares mínimos para la dotación de aparcabicis .....	251
5.5.- Uso de las vías ciclistas.....	255
5.5.1.- Volumen de desplazamientos y tipos de usuarios .....	255
5.5.2.- Análisis de las personas usuarias y su percepción .....	262
5.6.- Conclusiones.....	267
6 EVALUACIÓN DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES (RED BÁSICA FORAL).....	268
6.1.- Indicadores de seguimiento de los efectos ambientales positivos del PTSVCG	

.....	270
6.1.1.- Captación de usuarios del vehículo motorizado privado .....	270
6.1.2.- Reducción de emisiones CO <sub>2</sub> -eq.....	270
6.2.- Indicadores de seguimiento de los impactos ambientales de las obras y del grado de cumplimiento de medidas preventivas, protectoras o compensatorias.....	271
6.2.1.- Superficie de hábitats de interés comunitario afectada con las obras .....	271
6.2.2.- Consumo de suelo rural para la construcción de la RBFP .....	272
6.2.3.- Presupuesto destinado a actuaciones de restauración ambiental en obras ...	274
6.3.- Indicadores en fase de gestión y explotación .....	275
6.3.1.- Indicadores de seguimiento de los efectos de riesgos ambientales .....	275
6.3.2.- Indicadores de seguimiento de labores de conservación y mantenimiento de las vías ciclistas .....	277
6.4.- Conclusiones.....	279
7 INSTRUMENTOS DE ACTUACIÓN .....	280
7.1.- Política de la bicicleta y órganos de participación .....	281
7.1.1.- Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.....	281
7.1.2.- Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa .....	291
7.2.- Proyecto, construcción y explotación de la RFVCG.....	293
7.2.1.- Catálogo de Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa .....	293
7.2.2.- Manual de recomendaciones técnicas para el proyecto y construcción de vías ciclistas de Gipuzkoa.....	293
7.3.- Gestión de tráfico ciclistas-peatonales en la RBVCG.....	294
7.3.1.- Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa.....	294
7.3.2.- Catálogo de señales de la RBFVCG .....	299
8 ESTIMACIÓN ECONÓMICA.....	300
8.1.- Costes de construcción .....	301
9 REPROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES.....	306
9.1.- Criterios de programación y asignación de prioridades establecidos en el PTSVCG .....	306
9.2.- Reprogramación de actuaciones.....	308
10 CONCLUSIONES.....	314



## ANEXOS

### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

- I-1: Donostia-Irun
- I-2: Donostia-Mutriku
- I-3: Donostia-Beasain
- I-4: Valle del Deba
- I-5: Valle del Urola
- I-6: Bergara-Beasain
- I-7: Valle del Bidasoa
- I-8: Valle del Leizaran
- I-9: Valle del Ego

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Marco de planificación que regula las actuaciones sobre el territorio y la movilidad en la CAPV. Fuente: PTSVCB.....	29
Ilustración 2. Red Básica de Itinerarios Ciclables en el marco de las Directrices de Ordenación Territorial. Fuente: DOT .....	32
Ilustración 3. Ejes de Transformación de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Fuente: DOT..	35
Ilustración 4. Red ciclable de Donostialdea contemplado en el PTSVCG y en el PTP de Donostialdea. Fuente: PTP Donostialdea.....	46
Ilustración 5. Plan Territorial Parcial de Tolosaldea. Fuente: PTP Tolosaldea .....	51
Ilustración 6. Red de vías ciclables de Tolosaldea.....	54
Ilustración 7. Red de Itinerarios Ciclables de la CAPV. Fuente: DOT.....	78
Ilustración 8. Red de Itinerarios Ciclables de la CAPV.....	80
Ilustración 9. Mapa del itinerario ciclable del proyecto transfronterizo Ederbidea (2016-2019). Fuente: Vías Verdes.....	84
Ilustración 10. Itinerarios ciclables de Bizkaia. Fuente: PTS Vías Ciclistas Bizkaia .....	85
Ilustración 11. Puntos de encuentro con Gipuzkoa: Ermua-Eibar y Ondarroa-Mutriku. Fuente: PTS Vías Ciclistas Bizkaia .....	86
Ilustración 12. Red Foral de Vías Ciclistas. Fuente: PTS Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava88	
Ilustración 13. Red de Itinerarios Verdes. Fuente: PTS Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava	88
Ilustración 14. Red Básica para la Movilidad Activa de Navarra. Fuente: Plan Director de Movilidad Activa de Navarra .....	90
Ilustración 15. Estado de la Red Básica para la Movilidad Activa en el ámbito de su confluencia con Gipuzkoa. Fuente: Plan Director de Movilidad Activa de Navarra.....	91
Ilustración 16. Esquema Regional de Vías Ciclables de Nueva Aquitania. Fuente: Esquema Regional de Vías Ciclables .....	92
Ilustración 17. Estado de la Red francesa en el ámbito de su confluencia con Gipuzkoa. Fuente: Ederbide .....	93
Ilustración 18. Áreas Temáticas y Bloques de Acción. Fuente: Estrategia Estatal por la Bicicleta, MITMA.....	104
Ilustración 19. Evaluación del alcance de los objetivos. Fuente: Primera evaluación de la Estrategia KLIMA 2050 (2021). .....	107
Ilustración 20. Metodología de innovación orientada a misiones. Fuente: Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa.....	109
Ilustración 21. Mapa de los principales agentes del ecosistema. Fuente: Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa.....	110
Ilustración 22. Distribución de desplazamientos según comarca de origen. Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. ....	136
Ilustración 23. Distribución de desplazamientos según comarca de destino. Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021.....	137
Ilustración 24. Puntos de Auto-Reparación (Hondarribia y Tolosa).....	150
Ilustración 25. Lavaderos para bicicletas (Azkoitia y Orio).....	150
Ilustración 26. Localización de bicicletas de alquiler NextBike. Fuente: NextBike .....	155
Ilustración 27. Estacionamiento subterráneo para bicicletas en la Estación de Autobuses de Donostia-San Sebastián.....	157
Ilustración 28. Estacionamiento para bicicletas en la travesía de Loiola en Donostia-San Sebastián. ....	157
Ilustración 29. Aparcamiento de bicicletas en un patio de la Parte Vieja (Tolosa).....	158
Ilustración 30. Ejemplos de la problemática de los aparcamientos en entornos urbanos en	



Donostia-San Sebastián y Tolosa. ....	159
Ilustración 31. Aparcamiento de emergencia en Leiden (Países Bajos).....	160
Ilustración 32. Aparcamiento de emergencia en Leiden (Países Bajos).....	160
Ilustración 33. Aparcamiento para estudiantes (Barcelona).....	161
Ilustración 34. Aparcamiento con capacidad para carga eléctrica en Riga (Letonia). ....	162
Ilustración 35. Aparcamiento de bicicletas cerrado con capacidad para carga eléctrica instalado en Madrid. ....	163
Ilustración 36. Aparcamiento subterráneo automatizado en Tokio (Japón). ....	163
Ilustración 37. Aparcabicis propiedad de la empresa HP Valves en Hengelo (Holanda). ....	164
Ilustración 38. Aparcabicis en un local de Bilbao la Vieja (Bilbao).....	164
Ilustración 39. Aparcabicis para bicicletas de carga en Donostia - San Sebastián. ....	166
Ilustración 40. Aparcabicis para bicicletas de carga en la Estación Central de Malmo (Suecia)....	167
Ilustración 41. Bicicletas de carga disponibles en el sistema público de alquiler “Veligo” de Paris (Francia).....	167
Ilustración 42. Pump Track de arena en Intxaurrondo (Donostia) y Pump Track de asfalto en Arrobitxulo (Astigarraga).....	168
Ilustración 43. Área ciclista de Soto del Real (Madrid).....	170
Ilustración 44. Área de descanso (Eslovaquia). ....	171
Ilustración 45. Centro de Interpretación del Valle Leitzaran (Andoain).....	171
Ilustración 46. Vías ciclistas rápidas de los Países Bajos. ....	175
Ilustración 47. Vías La vía ciclista rápida <i>Autobahn</i> de Alemania. ....	176
Ilustración 48. Vías Masterplan de la movilidad Frankfurt Rhein Main. ....	176
Ilustración 49. Vía ciclista rápida de la <i>Supercykelstier</i> (Dinamarca). ....	177
Ilustración 50. Plataforma de consulta de la red implementada en Dinamarca .....	178
Ilustración 51. Aplicación web ‘ <i>The Supercykelstier</i> ’ – <i>Greater Copenhagen</i> . ....	178
Ilustración 52. The Cycle Superhighways (Londres). ....	179
Ilustración 53. Vías Representación esquemática de la vía ciclista rápida entre Malmo y Lund (Suecia).....	180
Ilustración 54. Plataforma web de consulta de la red implementada en Bélgica. ....	181
Ilustración 55. Aplicación web y móvil Vlaanderen Fietsland (Bélgica) .....	185
Ilustración 56. Mapa de calor del cicloturismo en Flandes (07/08-2021).....	186
Ilustración 57. Datos registrados a partir de contadores en tiempo real de la red ciclista de Flandes. ....	186
Ilustración 58. Uso de infraestructura por ciclistas deportivos en la región de Utrecht. Fuente: Strava.....	187
Ilustración 59 Consideración de otros instrumentos existentes. Fuente: Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE).....	199
Ilustración 60. Espacio ocupado por el mismo número de personas desplazándose en autobús (izquierda), en bicicleta (centro) y en automóvil (izquierda). Fuente: Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE).....	199
Ilustración 61. <i>Plataforma web Cycling with clean air</i> . ....	202
Ilustración 62. Consumo de energía del sector del transporte en España (2016). Fuente: La movilidad al trabajo: un reto pendiente. ....	204
Ilustración 63. Costes de un automóvil en propiedad. Fuente: La movilidad al trabajo: un reto pendiente. ....	205
Ilustración 64. Jerarquía de prioridades de movilidad en el espacio público urbano. Elaboración propia .....	205
Ilustración 65. Ejemplo de la Diputación de Barcelona. Fuente: La movilidad al trabajo: un reto pendiente. ....	208

Ilustración 66. Ejemplo de un certificado "CFE". Fuente: DFB .....	209
Ilustración 67. Categorización de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Elaboración propia .....	219
Ilustración 68. Tramos de la RBVCG pendientes de ejecución. Elaboración propia .....	220
Ilustración 69. Itinerario 8 "Valle del Leitzarán". Cerca de la frontera con Leiza. Fotografía propia. ....	234
Ilustración 70. Itinerario 8 "Valle del Leitzarán". Fotografía propia. ....	235
Ilustración 71. Itinerario 8 "Valle del Leitzarán". Fotografía propia. ....	235
Ilustración 72. Itinerario 7 "Valle del Bidasoa". Fotografía propia. ....	235
Ilustración 73. Itinerario 7 "Valle del Bidasoa". Fotografía propia .....	235
Ilustración 74. Itinerario 4. "Valle del Deba". Fotografía propia.....	236
Ilustración 75. Itinerario 5 "Valle del Urola". Fotografía propia. ....	236
Ilustración 76. Itinerario 1 "Donostia-Irun". Fotografía propia.....	237
Ilustración 77. Itinerario 9 "Valle del Ego". Fotografía propia. ....	237
Ilustración 78. Intersección ciclista-peatón-vehículo a motor sin señalización ciclista. Itinerario 5. ....	239
Ilustración 79. Intersección ciclista-peatón-vehículo a motor de nueva construcción sin señalización ciclista. Itinerario 6. Fotografía propia. ....	239
Ilustración 80. Intersección ciclista-peatón-vehículo a motor con señalización vertical y horizontal ciclista específica. Itinerario 7. ....	239
Ilustración 81. Intersección ciclista-peatón-vehículo a motor con paso ciclista, pero sin señalización vertical dirigida al tráfico motorizado. Itinerario 9.....	239
Ilustración 82. Ejemplo ficha inventario de intersecciones. Elaboración propia. ....	241
Ilustración 83. Dimensiones recomendadas para el aparcabici U invertida. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA). ....	244
Ilustración 84. Aparcabici U-invertida. Fuente: Ciclogreen.....	244
Ilustración 85. Aparcabicis bolardos adaptados. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA). ....	245
Ilustración 86. Dimensiones tipo de soporte de rueda. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).....	245
Ilustración 87. Aparcabicis soporte de rueda. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA). ....	246
Ilustración 88. Dimensiones tipo de soportes de rueda alto-bajo. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA). ....	246
Ilustración 89. Aparcabicis de rueda alto-bajo con y sin poste de fijación central. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA). ....	247
Ilustración 90. Aparcabicis soportes de pared. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA). ....	247
Ilustración 91. Aparcabicis soportes de doble altura. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).....	249
Ilustración 92. Aparcabicis cerrados. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA). ....	250
Ilustración 93. Aparcabicis bicihangares. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA). ....	251
Ilustración 94. Nº de desplazamientos por kilómetro de la Red Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021).....	259
Ilustración 95. Nº de desplazamientos ciclistas por kilómetro de la Red Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021).....	261
Ilustración 96. Encuestados que usan su bicicleta como medio de transporte dos o más veces por	



---

semana (%). Fuente: Statista.....	297
Ilustración 97. Comparativa entre los conteos de bicicletas por país durante los días laborables en los primeros cuatrimestres de 2019 y 2022. Fuente: Eco Counter.....	297
Ilustración 98. Comparativa entre los conteos de bicicletas por país durante los fines de semana en los primeros cuatrimestres de 2019 y 2022. Fuente: Eco Counter.....	298
Ilustración 99. Comparativa entre la media semanal de conteos de bicicletas en los primeros cuatrimestres de 2019 y 2022. Fuente: EcoCounter. ....	298
Ilustración 100. Tendencia general (comparativa 2019 y 2022). Fuente: Eco Counter.....	298

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Resumen de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) del País Vasco. Elaboración propia. ....	40
Tabla 2. Planes Territoriales Parciales de Gipuzkoa. Elaboración propia. ....	42
Tabla 3. Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa. Elaboración propia. ....	45
Tabla 4. Modificación del Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa. Elaboración propia. ....	47
Tabla 5. Plan Territorial Parcial de Tolosaldea. Elaboración propia. ....	51
Tabla 6. Propuesta de la red del Plan de Movilidad Ciclista de Tolosaldea. Elaboración propia. ....	53
Tabla 7. Tramos de la red de vías ciclables de la comarca de Tolosaldea. Elaboración propia. ....	53
Tabla 8. Planes Territoriales Sectoriales. Elaboración propia. ....	56
Tabla 9. Especificaciones del PTS de Ordenación de márgenes y arroyos de la CAPV. Elaboración propia. ....	60
Tabla 10. Especificaciones del PTS Agroforestal. Elaboración propia. ....	63
Tabla 11. Catálogos y Determinaciones de Paisaje tramitados hasta la fecha. Elaboración propia. ....	64
Tabla 12. Estado de los Planes Generales de Ordenación Urbana de los municipios de Gipuzkoa. Elaboración propia. ....	70
Tabla 13. Determinaciones de los Planes Generales de Ordenación Urbana posteriores a 2013. Elaboración propia. ....	75
Tabla 14. Tramitación de los Planes de Movilidad en municipios de más de 5.000 habitantes. Elaboración propia. ....	77
Tabla 15. Niveles jerárquicos de la Red de Itinerarios Ciclables de la CAPV. Elaboración propia. ...	79
Tabla 16. Planeamientos ciclistas limítrofes. Elaboración propia. ....	82
Tabla 17. Planes de protección naturalísticos. Elaboración propia. ....	95
Tabla 18. Relación de los planes estratégicos. Elaboración propia. ....	98
Tabla 19. Marco normativo. Elaboración propia. ....	112
Tabla 20. Tabla comparativa de las figuras de planeamiento del ámbito estatal y de la comunidad autónoma. Elaboración propia. ....	126
Tabla 21. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y Territorio Histórico (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	131
Tabla 22. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad en la CAPV (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	132
Tabla 23. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y grupo de edad en la CAPV (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	132
Tabla 24. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y sexo en la CAPV (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	132
Tabla 25. Caracterización de la ciudadanía según modos agrupados, edad y sexo (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	134
Tabla 26. Caracterización de la ciudadanía según motivos agrupados, edad y sexo (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	135
Tabla 27. Distribución de los desplazamientos de las personas residentes de la CAPV según origen y destino geográfico (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. ....	136
Tabla 28. Distribución de los desplazamientos según el tipología y modo de transporte (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	139
Tabla 29. Distribución de los desplazamientos en bicicleta según ámbito territorial (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	140
Tabla 30. Desplazamientos según tipo y Territorio Histórico de residencia. Fuente: Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2021. Elaboración propia. ....	141

Tabla 31. Distribución de desplazamientos internos por modo en Gipuzkoa. Fuente: Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2021. Elaboración propia.....	142
Tabla 32. Desplazamientos internos por comarcas en Gipuzkoa (%). Fuente: Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2021. Elaboración propia.....	142
Tabla 33. Programas estratégicos de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa. Elaboración propia. ....	144
Tabla 34. Puntos de venta, talleres de reparación y puntos de autorreparación de bicicletas en Gipuzkoa. Fuente: Bizikletaz. Elaboración propia. ....	151
Tabla 35. Puntos de alquiler de bicicletas en Gipuzkoa. Fuente: Bizikletaz. Elaboración propia. .	153
Tabla 36. Tarifas de aparcamiento público para bicicletas en Donostia. Elaboración propia. ....	157
Tabla 37. Bike Parks. Elaboración propia. ....	168
Tabla 38. Pasos para elaborar un Plan de movilidad segura y sostenible en la empresa. Elaboración propia. ....	207
Tabla 39. Estado actual de ejecución de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (km y %). Elaboración propia. ....	217
Tabla 40. Parámetros geométricos del análisis de ciclabilidad. Elaboración propia. ....	233
Tabla 41. Firmes y pavimentos del análisis de ciclabilidad. Elaboración propia.....	234
Tabla 42. Continuidad y conectividad del análisis de ciclabilidad. Elaboración propia. ....	236
Tabla 43. Seguridad y comodidad del análisis de ciclabilidad. Elaboración propia. ....	238
Tabla 44. Observaciones del análisis de ciclabilidad. Elaboración propia.....	239
Tabla 45. Variables analizadas en el inventario de intersecciones. Elaboración propia.....	240
Tabla 46. Exigencias a los aparcabicis según duración del aparcamiento. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA). ....	243
Tabla 47. Resumen de los distintos modelos de aparcabicis, pros y contras y campo de aplicación. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA). ....	248
Tabla 48. Dimensiones de referencia soportes de doble altura. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).....	250
Tabla 49. Número de viajes en los itinerarios de la Red Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia. ....	256
Tabla 50. Nº de desplazamientos ciclistas por kilómetro de la Red Foral. Elaboración propia. ....	258
Tabla 51. Nº de desplazamientos por kilómetro de la Red Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia. ....	260
Tabla 52. Nº de desplazamiento por kilómetro de la Red Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia. ....	261
Tabla 53. Indicadores propuestos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del PTSVCG vigente. Fuente: (Ekolur).....	268
Tabla 54. Tramos ejecutados en los dos cuatrienios del PTSVCG. Elaboración propia. Fuente: (Ekolur).....	269
Tabla 55. Afecciones en los dos cuatrienios planificados. Elaboración propia. Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG (Ekolur). ....	272
Tabla 56. Distribución de la ocupación de suelo rural por cuatrienios. Elaboración propia. Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG (Ekolur).....	273
Tabla 57. Tramos que presentan riesgo de inundación. Elaboración propia. Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG (Ekolur). ....	275
Tabla 58. Tramos localizados en la zona de afección acústica de infraestructuras de transporte. Elaboración propia. Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG	



(Ekolur).....	277
Tabla 59. Coste y consumo de electricidad (kWh/año) en la RBE. Elaboración propia. Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG (Ekolur).....	277
Tabla 60. Indicadores vinculados a los objetivos generales de movilidad.....	283
Tabla 61. Indicadores vinculados a los objetivos infraestructurales. ....	286
Tabla 62. Indicadores vinculados a los objetivos relacionados con los servicios.....	287
Tabla 63. Indicadores vinculados con los objetivos de planificación y gestión de la movilidad... ..	287
Tabla 64. Indicadores vinculados con los objetivos políticos.....	288
Tabla 65. Indicadores vinculados con los objetivos fiscales y presupuestarios.....	288
Tabla 66. Indicadores vinculados con los objetivos regulatorios.....	289
Tabla 67. Síntesis de los resultados recogidos en el Informe de Evaluación de 2020. ....	290
Tabla 68. Valoración de los resultados recogidos en el Informe de Evaluación de 2020. ....	291
Tabla 69. Capítulos de obra y sus características. Elaboración propia. ....	302
Tabla 70. Coste económico por capítulos de obra. Elaboración propia. ....	302
Tabla 71. Coste económico asociado al alumbrado. Elaboración propia. ....	303
Tabla 72. Coste de ejecución de los tramos de red planificados según las secciones tipo propuestas. Elaboración propia. ....	304
Tabla 73. Coste de ejecución de las obras singulares. Elaboración propia.....	304
Tabla 74. Coste de ejecución de la RBFP. Elaboración propia. ....	305
Tabla 75. Reprogramación de las actuaciones de la RBFVCG. Elaboración propia.....	311
Tabla 76. Resumen de reprogramación de las actuaciones de la RBF. Elaboración propia.....	312



## ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Municipios de Gipuzkoa con Planes Territoriales Parciales. Elaboración propia .....	42
Mapa 2. Áreas Funcionales que tienen Catálogos de Paisaje. Elaboración propia.....	65
Mapa 3. Afección de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas sobre el planeamiento urbano. Elaboración propia. ....	70
Mapa 4. Planes de Movilidad en Gipuzkoa. Elaboración propia. ....	77
Mapa 5. Puntos de venta de bicicletas en Gipuzkoa. Elaboración propia. ....	151
Mapa 6. Talleres de reparación en Gipuzkoa. Elaboración propia. ....	152
Mapa 7. Puntos de autorreparación en Gipuzkoa. Elaboración propia. ....	152
Mapa 8. Puntos de alquiler de bicicletas en Gipuzkoa. Elaboración propia. ....	154
Mapa 9. Aparcamientos para bicicletas en Gipuzkoa. Elaboración propia.....	156
Mapa 10. Puntos de estacionamiento para bicicletas de carga en Donostia. Elaboración propia.	165
Mapa 11. Pump Tracks en Gipuzkoa. Elaboración propia.....	169
Mapa 12. Situación actual del Itinerario 1 "Donostia-Irun" (RBVCG). Elaboración propia.....	221
Mapa 13. Situación actual del Itinerario 2 "Donostia-Mutriku" (RBVCG). Elaboración propia. ....	222
Mapa 14. Situación actual del Itinerario 3 "Donostia-Beasain" (RBVCG). Elaboración propia. ....	223
Mapa 15. Situación actual del Itinerario 4 "Valle del Deba" (RBVCG). Elaboración propia. ....	224
Mapa 16. Situación actual del Itinerario 5 "Valle del Urola" (RBVCG). Elaboración propia. ....	225
Mapa 17. Situación actual del Itinerario 6 "Bergara-Beasain" (RBVCG). Elaboración propia.....	226
Mapa 18. Situación actual del Itinerario 7 "Valle del Bidasoa" (RBVCG). Elaboración propia.....	227
Mapa 19. Situación actual del Itinerario 8 "Valle del Leizaran" (RBVCG). Elaboración propia.....	228
Mapa 20. Situación actual del Itinerario 9 "Valle del Ego" (RBVCG). Elaboración propia. ....	229

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Caracterización de la ciudadanía según modo de transporte (2021) (%). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	133
Gráfico 2. Comparativa de la caracterización de la ciudadanía según modo de transporte (2016-2021) (%). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	134
Gráfico 3. Caracterización de la ciudadanía según motivo (2021) (%). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	135
Gráfico 4. Distribución de desplazamientos internos por motivo en Gipuzkoa (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	138
Gráfico 5. Distribución de desplazamientos internos por modo en Gipuzkoa (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	138
Gráfico 6. Distribución de los desplazamientos en bicicleta según motivo (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia. ....	139
Gráfico 7. Distribución de los desplazamientos según motivo. Fuente: Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2021. Elaboración propia. ....	141
Gráfico 8. Presupuesto consignado y ejecutado, destinado a la construcción de la Red Básica Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2023). Elaboración propia. ....	230
Gráfico 9. Presupuesto previsto por el PTSVCG y el ejecutado para la construcción de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (en euros acumulados actualizados). Elaboración propia. ....	231
Gráfico 10. Ejecución anual de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (km). Elaboración propia. ....	231
Gráfico 11. Presupuesto foral ejecutado destinado a la promoción de la movilidad ciclista (en euros). Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2023). Elaboración propia. ....	232
Gráfico 12. Evolución del número de desplazamientos de la Red Básica Foral (2014-2021). Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia. ....	256
Gráfico 13. Número de desplazamientos por itinerario de la Red Básica Foral (2014-2021). Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia. ....	257
Gráfico 14. Número de desplazamientos en la Red Básica Foral por itinerarios objeto de aforo. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia. ....	260
Gráfico 15. Evaluación anual de la distribución de ciclistas por género. Elaboración propia. ....	262
Gráfico 16. Evolución anual por edad. Elaboración propia. ....	263
Gráfico 17. Evolución anual de los motivos de desplazamiento de las personas ciclistas. Elaboración propia. ....	265
Gráfico 18. Usos del suelo afectados por la ejecución de los tramos de la Red Básica Foral en los dos cuatrienios del PTSVCG. Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG (Ekolur). ....	271
Gráfico 19. Evolución del volumen de los desplazamientos ciclistas (2009-2020). Elaboración propia. Fuente: Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa. ....	296





## 1 INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO INSTITUCIONAL

### 1.1.- Presentación

El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (en adelante PTSVCG) fue aprobado definitivamente —y por unanimidad— mediante la Norma Foral 2/2013, de 10 de junio, y es la figura de ordenación territorial empleada para estructurar con rango de ley una red viaria ciclista que atraviese sus comarcas, enlace sus principales localidades y establezca conexiones con los territorios colindantes. Y ello con el fin último de contribuir a articular un sistema integral ciclista orientado a socializar el uso de la bicicleta para el transporte urbano e interurbano en Gipuzkoa, además de dar respuesta al ocio y al turismo ciclista, así como a la movilidad peatonal.

La Norma Foral 2/2013, de aprobación del **PTSVCG**, establece en su artículo 16.2 que éste **deberá ser revisado con un año de antelación respecto de la finalización de los plazos de sus programas de actuación**, lo que implicaba la necesidad de hacerlo en 2020.

Además, en el artículo 16.3 señala que esta Revisión ha de seguir el mismo procedimiento que para su aprobación primera, lo cual implica realizar el *iter* procedimental contemplado, tanto en la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio de la CAPV, como en la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa, para la elaboración de anteproyectos de Norma Foral y de proyectos de disposiciones de carácter general. Se añaden otras obligaciones, como la Evaluación Estratégica Ambiental, la Evaluación de Impacto de Género y la realización de un Proceso de Deliberación Participativa, trámites todos ellos regulados por sus respectivas disposiciones sectoriales, e instruidos por sus respectivos órganos competentes.

Es preciso advertir, sin embargo, que el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio no llegó a adoptar acuerdo o resolución de inicio de la revisión del PTSVCG conforme a las disposiciones que lo han de regular, por lo que, en sentido estricto, **el proceso para su revisión no fue formalmente iniciado**.

Sin perjuicio de lo anterior, ante el vencimiento del citado plazo establecido en el referido artículo 16.2 y, tras informar al Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, **el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio** de esta Diputación **estimó pertinente proceder a la elaboración del documento técnico de Avance de la Revisión del PTSVCG.**

Para ello y, tras la sustanciación del correspondiente procedimiento abierto, en septiembre de 2022 fue adjudicado el **contrato de “Redacción del documento de Avance de la Revisión del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa”** a Dair Ingenieros, S.L.

Los trabajos objeto del mencionado contrato contemplan una **1ª Fase de diagnóstico**, en la que se ha realizado una recopilación exhaustiva de información, así como su análisis. Durante esta fase, si bien de manera extra-procedimental, se han realizado reuniones y consultas con numerosos agentes: otros departamentos forales, y otras administraciones y agentes implicados. Asimismo, se han realizado encuestas on-line y diversas acciones divulgativas, todo lo cual ha permitido recabar opiniones y sugerencias respecto a la movilidad activa y a la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, lo que ha contribuido a completar el diagnóstico de la situación existente.

El **Departamento de Sostenibilidad**, competente en materia de bicicleta y vías ciclistas desde el pasado 30 de junio (Decreto Foral 4/2023), **tras el completo análisis de dicho diagnóstico**, ha comprobado que en el mismo **no se formula ningún replanteamiento de objetivos ni de criterios generales con respecto a los ya establecidos en el PTSVCG aprobado en 2013**, sino que se siguen recogiendo y asumiendo, de manera expresa, los vigentes.

La actualización del marco territorial, legislativo, social y de planificación recoge distintas novedades que se han producido desde la entrada en vigor del PTSVCG, pero ninguna de ellas afecta a la ubicación y características de la red planificada, ni requiere variar los criterios de ordenación originales.

De otra parte, en cuanto a la situación de la Red Básica Foral construida, **el diagnóstico pone en evidencia un muy bajo grado de ejecución**, respecto del ritmo previsto. Los

presupuestos forales desde 2013 hasta la actualidad han sido 5,6 veces inferiores al esfuerzo inversor programado por el PTSVCG para sus dos cuatrienios de programación (2013-2021). Ello ha tenido como consecuencia directa que se encuentren **pendientes de ejecución 152,14 km de los 289,96 km** con que cuenta la Red Básica Foral prevista en el PTSVCG. Es decir, **la Red Básica Foral ha sido ejecutada solamente en un 52,46%**.

También se desprende del diagnóstico, en buena lógica, la conveniencia de una **reprogramación de la ejecución de los tramos pendientes** con arreglo a los criterios de priorización establecidos, así como la **actualización a precios actuales de la estimación presupuestaria conforme a la situación real y previsiones** de los recursos económicos y humanos **del Departamento**.

Conviene recordar en este punto que la Norma Foral 2/2013, de aprobación del PTSVCG establece en su artículo 16.1 que *“Se entiende por revisión la alteración general de determinaciones o previsiones incluidas en el PTSVCG por la adopción de nuevos criterios de ordenación de las vías ciclistas.”*.

De todo lo expuesto, se concluye que **en el momento actual no se dan las circunstancias necesarias para proceder** a lo que la propia Norma Foral 2/2013 considera una **“Revisión”**, dado que no solo no se ha producido ninguna alteración general de sus determinaciones o previsiones por la adopción de nuevos criterios de ordenación de las vías ciclistas, sino que dichas determinaciones y previsiones están todavía sin cumplirse en gran medida.

Por tanto, **se concluye que lo que procede en los siguientes años es, ante todo, construir completamente la Red Básica Foral con arreglo al PTSVCG en vigor**, a la reprogramación de la ejecución de los tramos en los dos siguientes cuatrienios y a unos presupuestos actualizados.

A tales efectos, el Departamento se atenderá a la vigencia indefinida que le confiere al PTSVCG su carácter de norma reglamentaria.



Finalmente, es intención del Departamento **exponer a través de este documento definitivo** los principales contenidos que se han desprendido de la exhaustiva 1ª fase de diagnóstico y que adquieren el carácter de una **evaluación de diez años (2013-2023)** de andadura del PTSVCG vigente, así como la mencionada **reprogramación y actualización presupuestaria**, y demás contenidos que vienen a responder a las necesidades actuales del Departamento de cara a **recuperar la buena marcha de ejecución y terminar**, lo antes posible, **la completa construcción y puesta en servicio de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**.

*Departamento de Sostenibilidad*

Junio de 2024

## 1.2.- Marco jurídico y competencial foral en vías ciclistas

La **Norma Foral 1/2007, de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa** dio carta de naturaleza jurídica al concepto de vía ciclista como infraestructura viaria específica para el desarrollo de la movilidad no motorizada, preferentemente ciclista, en Gipuzkoa.

Uno de los objetos de dicha norma (artículo 1.2) es la regulación de la planificación, proyecto, construcción, modificación, conservación, explotación, uso y defensa de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa, como infraestructura básica para el desarrollo y máxima potenciación de la movilidad ciclista peri-interurbana en Gipuzkoa.

Y, en concreto, en cuanto a la planificación y construcción de las vías ciclistas forales, prevé expresamente (artículo 19.1) la elaboración de un Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa, cuya aprobación definitiva debe realizarse por norma foral de las Juntas Generales (artículo 21.2).

A ello se dio cumplimiento mediante **la Norma Foral 2/2013, de 10 de junio, por la que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**. Los objetivos y criterios que fundamentalmente persigue y establece esta norma vigente son los siguientes:

1. La articulación territorial del Territorio Histórico de Gipuzkoa mediante una red de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad no motorizada interurbana (MNMI), es decir, para los tráficos ciclista y peatonal.
2. El trazado de una red para la MNMI segura, cómoda y conectiva para la potenciación del uso de la bicicleta como medio de transporte.
3. El trazado y caracterización en términos de ordenación territorial de la citada red MNMI.



4. La actualización y adecuación definitiva en términos de ordenación del territorio de la propuesta realizada en el Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
5. El trazado de dicha Red en concordancia con lo establecido en la Norma Foral de Vías Ciclistas de Territorio Histórico de Gipuzkoa y con los cuerpos de recomendaciones técnicas creados a tal efecto por la Dirección General de Medio Ambiente.
6. La constitución de un Sistema General de Comunicación Ciclista y la definición de criterios para asegurar el paso de la red por las poblaciones, para el deslinde de las redes urbana e interurbana, de cara a su futura ordenación en términos de funcionalidad y gestión, así como para su adecuada conexión con las redes ciclistas forales-locales existentes o en previsión.
7. La coherencia y coordinación con el planeamiento urbanístico municipal.
8. El diagnóstico de la situación actual de la red, la definición de las actuaciones a realizar, su priorización y programación en el tiempo, la estimación económica de las actuaciones y la disposición de los instrumentos de desarrollo del Plan.
9. La determinación de su impacto ambiental y el establecimiento de los criterios para su adecuado encaje en términos medio ambientales, así como para sustanciar adecuadamente el procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental.

Como ya se ha indicado en la Presentación, el objeto de este documento es realizar una evaluación del grado de cumplimiento (2013-2023) del PTSVCG vigente, así como la reprogramación y actualización presupuestaria de sus determinaciones pendientes de ejecución. Asimismo, este documento realizará un repaso de las principales novedades en materia de normativa y planificación multi-sectorial, así como otros aspectos de interés para la mejora continua de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas.

Por otra parte, conviene recordar la atribución de las competencias en materia de vías ciclistas en la Diputación Foral de Gipuzkoa a lo largo de sus más de 30 años de trayectoria:

- **1993 - Junio de 2011**

Dirección de Medio Ambiente - Departamento de Obras Hidráulicas y Medio Ambiente.

- **Julio de 2011 - Junio de 2015**

Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias.

- **Julio de 2015 - Junio de 2023**

Dirección General de Movilidad y Transporte Público - Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio.

Departamento de Infraestructuras Viarias.

- **Julio de 2023**

○ **Dirección General de Transición Ecológica - Departamento de Sostenibilidad**

Según el Decreto Foral 6/2023, de 14 de julio, por el que se modifica el Decreto Foral 4/2023, de 30 de junio, de determinación de los departamentos de la Diputación Foral de Gipuzkoa, y de sus áreas de actuación y funciones, le corresponde:

*“... j) En materia de infraestructuras de vías ciclistas: planificación y desarrollo de la Red de Vías Ciclistas Forales y actualización del Catálogo; programación de las inversiones y financiación de todas las obras de vías ciclistas; construcción de las infraestructuras de vías ciclistas no integradas en proyectos de construcción de carreteras; conservación extraordinaria; deslinde y amojonamiento de las vías ciclistas forales; y en colaboración con el Departamento de Movilidad, Turismo y Ordenación del Territorio, traspasos de titularidad y promoción del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas.”*



## Departamento de Infraestructuras Viarias

Según artículo 12.c del Decreto Foral 4/2023, de 30 de junio, de determinación de los departamentos de la Diputación Foral de Gipuzkoa, y de sus áreas de actuación y funciones, le corresponde:

*“... c) En materia de infraestructuras de vías ciclistas:*

- Construcción de las infraestructuras de vías ciclistas integradas en proyectos de construcción de carreteras, cuando su trazado sea contiguo a la plataforma de la carretera.*
- Conservación ordinaria, vigilancia y explotación de la red de vías ciclistas incluidas en el Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa.”*

Finalmente, conviene tener presente que la gestión titular del **camino del Plazaola en Leitzarán** (coincidente con el tramo foral 08 002F del *Itinerario 8. Valle del Leitzarán* de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa), ha sido y es competencia de la Dirección General de Montes y Medio Natural – Departamento de Equilibrio Territorial Verde, dada su condición de órgano gestor del Biotopo Protegido del Río Leitzarán.

### 1.3.- Sinergias del programa de bicicleta y vías ciclistas con otras políticas y programas del Departamento de Sostenibilidad

El programa de bicicleta y vías ciclistas que impulsa el Departamento de Sostenibilidad presenta sinergias con otras de sus políticas estratégicas:

La **Estrategia Guipuzcoana de Lucha contra el Cambio Climático 2050** —Gipuzkoa Klima 2050—, aprobada por Decreto Foral 18/2018, de 29 de mayo, incluye en su *Meta 2. Caminar hacia un transporte sin emisiones*, la línea de actuación *2.2 Fomentar la movilidad no motorizada*, con las acciones: *2.2.1 Desarrollo de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa*, *2.2.2 Culminar el desarrollo de las infraestructuras ciclistas forales previstas en el PTSVCG*, *2.2.3 Conservación, mejora y explotación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*, y *2.2.4 Impulsar las políticas ciclistas locales y comarcales*. Consciente de la relevancia que tiene el impulso de los medios de transporte no motorizados en la descarbonización del transporte de personas y, en definitiva, en la reducción de emisiones GEIs, el sistema de seguimiento y evaluación de Gipuzkoa Klima 2050 monitoriza e informa anualmente los avances en las mencionadas acciones.

La **Estrategia de Sostenibilidad Energética de Gipuzkoa 2050** —Gipuzkoa Energía 2050—, aprobada por Decreto Foral 14/2021, de 21 de diciembre, a su vez enmarcada en Gipuzkoa Klima 2050 (Metas 1 y 9), contiene numerosas medidas de apoyo a la movilidad sostenible (planificación local y comarcal de la movilidad, movilidad eléctrica...), que resultan del todo sinérgicas con el programa de bicicleta y vías ciclistas.

La **Hoja de Ruta de Descarbonización de los sectores productivos de Gipuzkoa** que se va a impulsar a lo largo de la presente legislatura, y que está muy especialmente dirigida a PYMEs y miniPYMEs, cuenta con numerosas acciones dirigidas a promover la reducción de la huella de carbono asociada a la movilidad y transporte de personas y mercancías en los centros de trabajo y producción, establecimientos, etc. Un ejemplo de clara sinergia entre ambos programas es el impulso de medidas de promoción de la movilidad ciclista y peatonal en el acceso a los centros de trabajo.

Finalmente, cabe destacar el programa de **impulso de la Red de Infraestructura Verde de**



---

**Gipuzkoa**, que plantea acciones dirigidas a promover el acceso ciclista-peatonal de la población a la naturaleza, utilizando para ello la propia Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

## 2 NOVEDADES EN EL MARCO DE PLANIFICACIÓN

### 2.1.- Marco de planificación

La Ordenación del Territorio es una competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas reconocida por la Constitución Española (art.148.1.3). Así, en el ejercicio de sus competencias y mediante la Ley 4/1990, de 31 de mayo, el Gobierno Vasco estableció el marco de la planificación territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, donde se definen las figuras de planeamiento supramunicipal por orden de jerarquía normativa. Los instrumentos dispuestos son las Directrices de Ordenación Territorial para ordenar el ámbito de la CAPV (DOT), los Planes Territoriales Parciales para ordenar las Áreas Funcionales delimitadas por las DOT (PTP) y los Planes Territoriales Sectoriales que inciden en el territorio en torno a una materia concreta (PTS). El artículo 16 de la Ley de Ordenación Territorial establece dos escalas para el desarrollo de los Planes Territoriales Sectoriales, la autonómica y la foral. Dentro de la segunda se encuadra el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas aprobado por las Juntas Generales de Gipuzkoa y se trata de un instrumento para la ordenación de la infraestructura territorial para el desarrollo de la movilidad activa de Gipuzkoa.

Los instrumentos de ordenación territorial prevalecen sobre la planificación municipal que define la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco, de manera que la ordenación de escala municipal debe subordinarse a los preceptos que emanan de las figuras de ordenación del territorio, como el PTS de Vías Ciclistas.

Además, desde el año 2013 se han aprobado y publicado nuevos instrumentos de planificación y estrategias que inciden directamente sobre la Red Básica de Vías Ciclistas ordenada por el PTS y que marcan nuevos hitos para la consecución de los objetivos de descarbonización marcados por la hoja de ruta europea. Al fin y al cabo, el transporte incide directamente en el Cambio Climático, por lo que son necesarias medidas alternativas para conseguir un cambio modal efectivo.

Asimismo, y en la medida de que la movilidad traspasa las fronteras y no puede ser

entendida dentro de unos límites geográficos concretos, es necesario tomar en consideración el planeamiento territorial limítrofe para dar continuidad a la red y extender los objetivos territoriales a los ámbitos colindantes. La planificación de la red de vías ciclistas se desarrolla en varias escalas (europea, comarcal y provincial) y todas ellas se tendrán en consideración a la hora de planificar una red conectada.

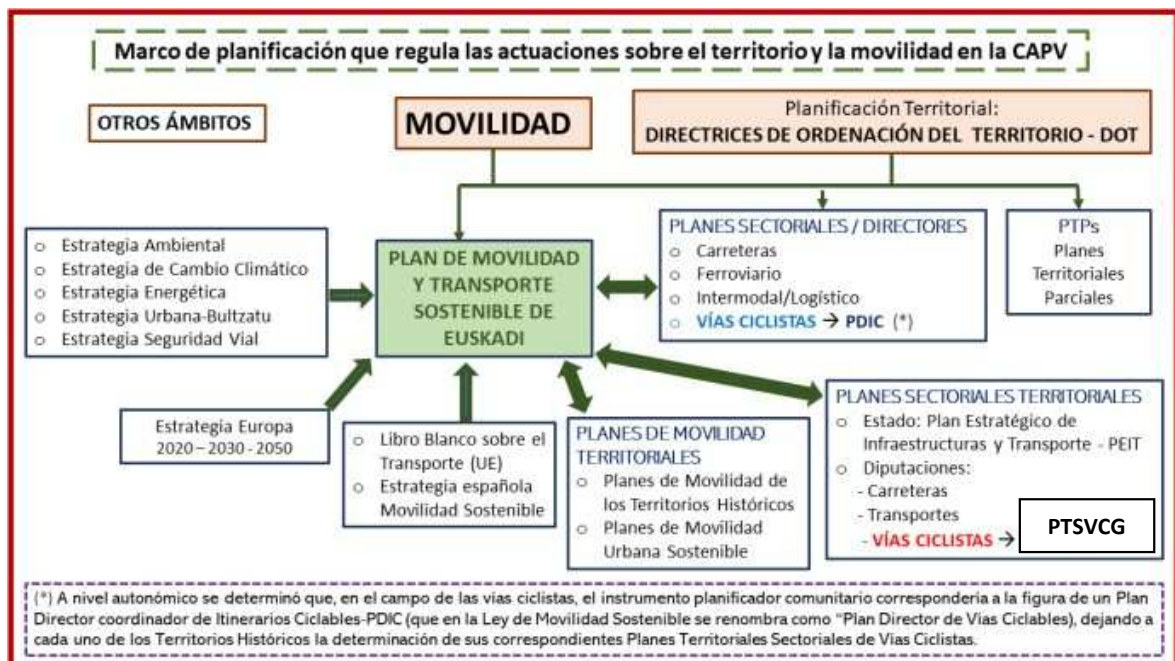


Ilustración 1. Marco de planificación que regula las actuaciones sobre el territorio y la movilidad en la CAPV. Fuente: PTSVCB

En los siguientes apartados se analizarán todas aquellas figuras de planificación que tienen incidencia sobre el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa y que pueden ser recomendatorias o vinculantes, dependiendo del carácter de los documentos de ordenación o de los documentos estratégicos publicados desde el año 2013.

## 2.2.- Directrices de Ordenación del Territorio (DOT)

Las DOT tienen tres funciones que se resumen en construir un marco de referencia para las políticas sectoriales o para la actividad urbanística de los municipios, formular el conjunto de criterios y normas que orienten y regulen los procesos de asentamiento en el territorio de las actividades para garantizar el equilibrio territorial y prever las acciones territoriales que requieran la acción conjunta con el Estado u otras Comunidades Autónomas.

Mediante el **Decreto 28/1997**, de 11 de febrero, se aprobaron las primeras Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Estas primeras directrices articulaban el modelo territorial en tres grandes apartados como eran el medio físico, el sistema de asentamiento y las infraestructuras, que no hacían referencia expresa a la bicicleta como medio de transporte, dado que la apuesta era clara hacia la potenciación de sistemas de transporte público de alta capacidad y por la intermodalidad.

En 2015 y por orden del Consejo del Gobierno Vasco empezó un periodo de revisión del modelo territorial que terminó definiendo las nuevas Directrices de Ordenación Territorial que se aprobaron definitivamente mediante el **Decreto 128/2019**, de 30 de julio. Las bases de la nueva estrategia territorial se alinean con los retos territoriales identificados en la “Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible” aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, en los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y en la “Nueva Agenda Urbana (HABITAT III)” aprobada en Quito, así como en la “Agenda Territorial de la Unión Europea 2020, Pacto de Ámsterdam” y la “Declaración Vasca”, sucesora de la pionera Carta de Aalborg adoptada por la Conferencia Europea de Ciudades y Pueblos Sostenibles proyectando un territorio o una política de ordenación territorial que tiene por visión ser una estrategia territorial sostenible, inclusiva, inteligente, equilibrada, interrelacionada y participativa. Además, las directrices se alinean con el reto del cambio climático que tanta incidencia tiene sobre el territorio que habitamos.

Así, las bases del modelo de las Directrices de Ordenación tienen por visión ser una estrategia territorial sostenible, inclusiva, viva, inteligente, equilibrada, interrelacionada y participativa, con especial atención a la movilidad sostenible como parte del cambio.

El modelo territorial está definido por ocho apartados, de los cuales la “Movilidad y Logística” tiene incidencia directa en el PTSVCG, sin olvidar otras materias que mencionan la movilidad ciclista como elemento a integrar en la regeneración urbana y territorial (ejes de transformación/ecobulevares), como clave en el impulso turístico y la puesta en valor del paisaje y como medio para la promoción de la accesibilidad universal y la salud entre otras cuestiones.

La “Movilidad y Logística” (capítulo VI, DOT) en clave de sostenibilidad, contiene un apartado dedicado exclusivamente a los medios no motorizados como son la movilidad peatonal y ciclista, ya que, frente a enfoque anteriores, la movilidad sostenible prioriza la proximidad y la accesibilidad sobre los desplazamientos y el transporte, discriminando positivamente la marcha a pie, la bicicleta y el transporte colectivo.

Las directrices que influyen en la ordenación territorial pueden ser recomendatorias o vinculantes y se analizarán aquellas con incidencia directa sobre el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

### 2.2.1.- Directrices recomendatorias

#### **Movilidad multimodal (art. 25)**

- 1.- Combinar distintos modos de transporte público que conformen modelos de gestión integral de movilidad haciendo del conjunto de la CAPV un territorio accesible.
- 2.- **Utilizar modos de transporte público limpios** como los trenes, los tranvías, los autobuses eléctricos y las **bicicletas, incluidas las eléctricas.**
- 5.- **Concebir las estaciones de autobuses con criterios de intermodalidad, integrándolas con las estaciones ferroviarias de cercanías y con los principales nodos de acceso a la red de transportes**, tales como aeropuertos y estaciones de alta velocidad, **así como con la movilidad ciclista (incluidos sistemas de alquiler de bicicletas).**
- 6.- **Incluir, en el desarrollo de ecobulevares, plataformas reservadas** para el transporte

colectivo y **para peatones y bicicletas**, como estructuras para articular las diferentes piezas urbanas y localizar nuevos desarrollos y espacios de centralidad.

8.- Prever para las propuestas de nuevos desarrollos residenciales o de actividades económicas una **accesibilidad** adecuada mediante el vehículo privado a motor, a pie, en bicicleta y transporte público.

### **Movilidad ciclista (art. 26)**

La movilidad ciclista está ganando terreno como alternativa modal para la movilidad a nivel local, dado su carácter de medio de transporte blando, medioambientalmente sostenible, energéticamente eficiente y socialmente sano y equitativo.

Las Directrices recogen la Red Básica de Itinerarios Ciclables propuesta por el Plan Director de la Comunidad Autónoma que incorpora los preceptos del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Compuesta por trece recorridos con una longitud aproximada de 1.057 km y que conecta los municipios donde reside el 90% de la población de la CAPV, así como las principales áreas de empleo y actividades económicas actuales y los principales equipamientos de rango supramunicipal.



Ilustración 2. Red Básica de Itinerarios Ciclables en el marco de las Directrices de Ordenación Territorial. Fuente: DOT



1. Establecer vías peatonales atractivas, seguras, accesibles y cómodas e instalando elementos mecánicos, como, por ejemplo, escaleras y rampas mecánicas, pasillos rodantes y ascensores y funiculares que faciliten los traslados peatonales.
2. **Favorecer una red ciclista segura, coherente, accesible, continua, sin interrupciones de trazado y fácil de comprender**, que busque las rutas más cortas para fomentar el uso de la bicicleta, que evite pendientes excesivas, así como las interferencias con el tráfico rodado y el tráfico peatonal y que quede protegida de las condiciones climatológicas extremas.
3. Considerar el uso de la bicicleta, incluida la eléctrica, en cuanto a aparcamientos y puntos de recarga se refiere.
4. El Planeamiento Territorial debiera:
  - a) Desarrollar en los PTP a nivel de Área Funcional el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV e itinerarios peatonales creando una malla de conexiones entre los núcleos.
  - b) Incorporar a su contenido el Camino de Santiago, el Camino Ignaciano, la Senda del Mar, la Ruta del Vino y el Pescado, el Sendero Histórico, la Ruta del Pastoreo en Álava y el Camino Natural del Ebro.
5. El *Planeamiento Urbanístico* debiera desarrollar y articular adecuadamente la movilidad peatonal y ciclista a escala local y, concretamente:
  - a) Asegurar la accesibilidad peatonal y ciclista a los nuevos desarrollos mediante una red local que garantice la conectividad.
  - b) Asegurar el paso de la red peatonal y ciclista por las poblaciones, dando continuidad a la trama interurbana y teniendo en cuenta el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV o los Planes Territoriales Sectoriales de los Territorios Históricos.

- c) Promover, en el medio urbano, la peatonalización de las calles o el repunte del uso de la bicicleta, no con el objetivo de sacar a los vehículos de las calles, sino mejorando las conexiones para caminantes y ciclistas para que esto suceda de modo natural.
- d) Diseñar las vías peatonales y ciclistas con criterios de integración paisajística y con un mobiliario urbano adecuado que permita el disfrute del territorio y del paisaje.
6. Priorizar el peatón sobre la bicicleta en las vías urbanas que determinen los ayuntamientos.
7. **Facilitar el alquiler y/o el aparcamiento de bicicletas** tanto en el interior de los edificios, como en aparcamientos y espacios públicos y especialmente en puntos de intermodalidad (estaciones ferroviarias y de autobuses).

### **Ejes de Transformación (art. 9)**

Los Ejes de Transformación se definen como corredores de movilidad orientados al soporte de sistemas de transporte colectivo y de desplazamiento de mínimo impacto, como es la movilidad no motorizada, utilizando infraestructuras ya existentes entre otros usos vinculados.

- 7.- Incorporar plataformas reservadas para los sistemas de transporte colectivo y dotar a las estaciones el carácter de nodos de centralidad urbana, con diversidad de usos de viviendas, centros de trabajo y equipamientos, así como de aparcamientos que puedan contribuir a **facilitar el intercambio y la conexión con los principales ejes peatonales y ciclistas.**

En la Comunidad Autónoma hay en total de 13 Ejes de Transformación, de los cuales 5 se encuentran en Gipuzkoa:

- A. Área Funcional de Bajo Deba: el Eje de Transformación del Bajo Deba.
- B. Área Funcional de Alto Deba: el Eje de Transformación del Alto Deba.
- C. Área Funcional de Urola Kosta: el Eje de Transformación del Urola.
- D. Área Funcional de Goierri: la conexión entre los Ejes de Transformación del Urola y del Oria.
- E. Área Funcional de Tolosaldea: el Eje de Transformación del Oria.

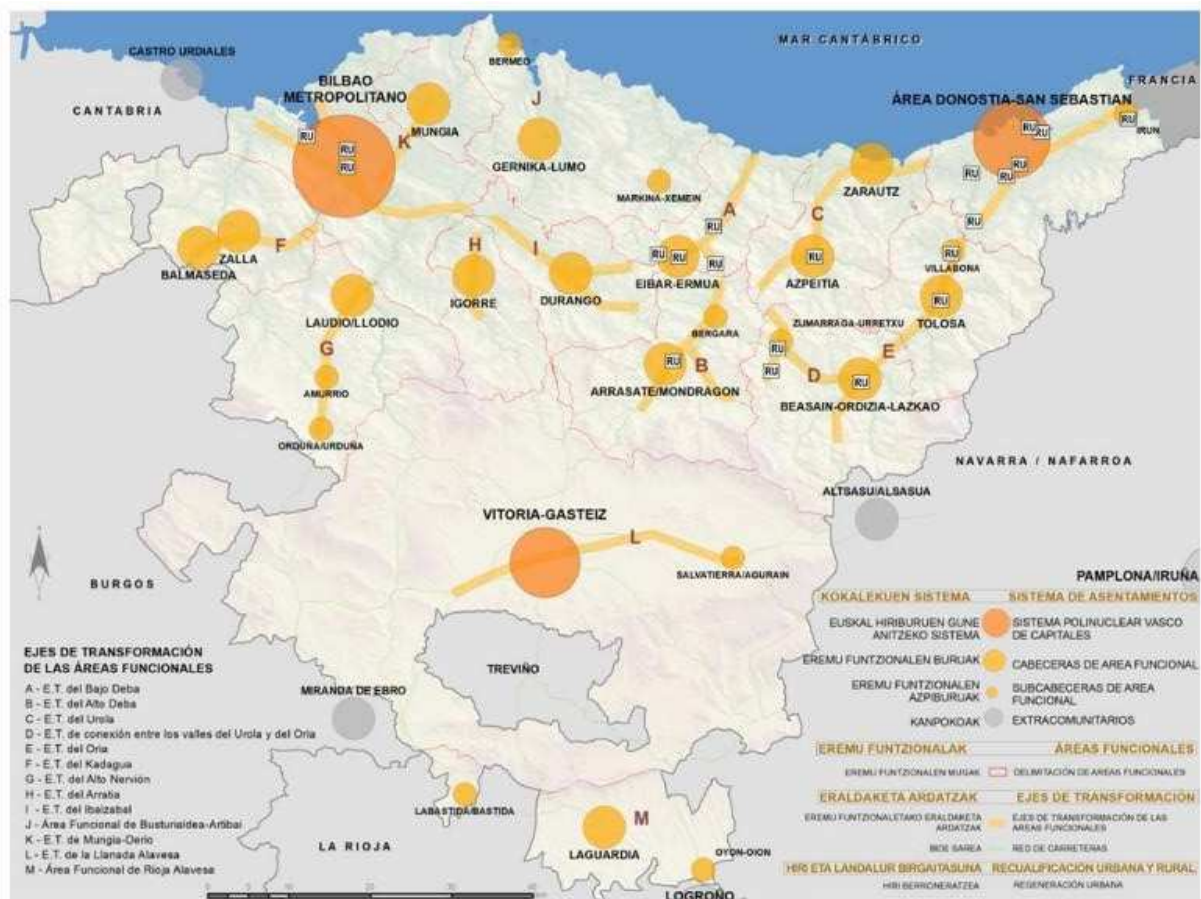


Ilustración 3. Ejes de Transformación de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Fuente: DOT.

### **Regeneración Urbana (art. 8)**

La regeneración urbana tiene como objetivo impulsar la reutilización y el reciclado del territorio, desarrollando nuevos usos en espacios que ya está urbanizados.

2.- El *planeamiento territorial y urbanístico* desarrollarán en materia de regeneración urbana las siguientes determinaciones:

- a) **Priorizar en la reordenación del viario** las vías destinadas a transporte público; posibilitando especialmente el transporte mediante vehículos eléctricos y la distribución limpia de mercancías, y reservando espacios destinados a infraestructuras de recarga eléctrica de vehículos y la **instalación de aparcamientos y puestos de alquiler de bicicletas**.

### **Paisaje (art. 21)**

El paisaje aporta a la ordenación del territorio un enfoque que ha de ser trabajado necesariamente de manera transversal y en el caso del presente documento se aborda desde la perspectiva de la movilidad no motorizada que puede ser el medio de transporte limpio y sostenible que permita el acceso a las zonas paisajísticas declaradas de interés en los instrumentos para la protección, gestión y ordenación del paisaje que se tramiten al amparo del Decreto 90/2014.

1. **Fomentar la restauración y conservación de los paisajes fluviales**, eliminando construcciones degradantes, preservando la vegetación de ribera, **potenciando una red de caminos peatonales y ciclistas** y recuperando sus elementos de comunicación (puentes, puertos fluviales o embarcaderos), de producción (molinos, ferrerías, astilleros de ribera), de habitación o de ocio.

### **Recursos Turísticos (art. 24)**

Los recorridos e itinerarios peatonales y ciclistas vinculados al ocio, al disfrute de la naturaleza, la cultura, el patrimonio o el paisaje o que permitan el acceso a otros recursos turísticos son considerados potenciales turísticos vinculados al territorio.

1. Considerar como elementos singulares desde su potencial turístico los siguientes:

b) Los recorridos peatonales y ciclistas.

### **Accesibilidad Universal (art. 29)**

La accesibilidad universal debe tener un carácter prioritario y transversal que requiere de su integración en las diversas políticas territoriales y sectoriales que afectan, entre otras, a la ordenación del territorio y al urbanismo, por lo que es un requisito indispensable en el diseño de la red ciclable y las directrices territoriales en relación con la movilidad ciclista.

1. El *planeamiento territorial y urbanístico* en materia de accesibilidad universal debiera desarrollar la siguiente directriz:

c) **Vincular la posible incorporación de nuevos suelos al desarrollo urbano a su previa integración en la red** de accesibilidad mediante transporte público, **peatonal y ciclista**.

### **Salud (Art. 32)**

La salud constituye un tema transversal que en el marco de las decisiones en la ordenación pueden constituir palancas de influencia ineludible para promover la salud, como puede ser la movilidad activa en el marco de este documento.

3.- Propiciar el uso de espacio verdes y/o áreas naturales conectados entre sí y con el medio urbano por **corredores peatonales, red ciclista** o transporte público.

4.- **Promover la movilidad activa mediante:**

- a) La ejecución de desarrollos urbanos densos y compactos con uso mixto del suelo y calles accesibles bien conectadas.
- b) El diseño de entornos caminables, eliminando barreras que dificulten la realización de actividad física.
- c) El **impulso a las distintas formas de movilidad activa** (a pie, en bicicleta u otro modo no motorizado).

## 2.2.2.- Directrices vinculantes

### Ordenación y uso del Medio Físico

Las directrices en materia de ordenación y uso del medio físico constituyen criterios de imposición, de exclusión o de alternancia entre varios criterios admisibles.

Aunque la movilidad no motorizada, peatonal y ciclista se introduce en la mayoría de las directrices recomendatorias, no encaja de forma clara en ningún uso preestablecido en la matriz de Ordenación del Medio Físico, lo que se deriva en diversas interpretaciones sobre su inclusión en un uso determinado y, por tanto, su regulación según los distintos planes de ordenación sectorial.

La movilidad no motorizada, peatonal-ciclista, se puede incluir en los siguientes usos:

#### 2.c.2. Ocio y esparcimiento

2.c.2.a. *Recreo extensivo*: uso y disfrute con fines de ocio, turismo, educación e interpretación del medio natural, en base a actividades blandas, sin equipamientos significativos (...).

2.c.4. *Recreo intensivo*: uso y disfrute con fines de ocio, turismo, educación e interpretación del medio natural, en base a equipamientos de ocio y/o acogida que implican la adaptación a un espacio localizado para actividades recreativas de distinto tipo (...).

#### 2.c.4. Infraestructuras

2.c.4.a. *Vías de transporte*: autopistas, autovías, carreteras, ferrocarriles junto con sus instalaciones complementarias, como estaciones de ferrocarril y estaciones de servicio. Asimismo, esta categoría de infraestructuras incorpora otros canales dedicados al transporte de personas o mercancías con similar impacto sobre el medio físico.

A pesar del cambio de tendencia, el uso de las infraestructuras de vías peatonales y ciclistas

no se pueden enmarcar en ninguno de los usos establecidos por las directrices, y que con posterioridad han sido recogidos en el resto del planeamiento territorial.

### 2.2.3.- Resumen

En la tabla siguiente se resumen las Directrices de Ordenación Territorial definidos en los apartados previos, divididos en dos grandes bloques: directrices recomendatorias y directrices vinculantes.

	Capítulo	Sección	Art.	Implicación
<b>DIRECTRICES RECOMENDADAS</b>	<b>III. HABITAT URBANO</b>	<b>III. 1. Ejes de transformación</b>	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rediseñar los tramos de carreteras que han perdido su funcionalidad en eco bulevares que sirvan de soporte viario.</li> <li>- Incorporar plataformas reservadas para los sistemas de transporte colectivo, así como de aparcamientos que puedan contribuir a facilitar el intercambio y la conexión con los principales ejes ciclistas.</li> </ul>
		<b>III. 2. Regeneración urbana</b>	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Priorizar en la ordenación del viario la instalación de aparcamiento y puestos de alquiler de bicicletas.</li> </ul>
	<b>IV. PAISAJE, PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL Y RECURSOS TURÍSTICOS</b>	<b>IV.1. Paisaje</b>	21	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fomentar la restauración y conservación de los paisajes fluviales potenciando una red de caminos ciclistas.</li> <li>- Integrar los recorridos costeros a través de su acondicionamiento y señalización para el uso ciclista.</li> </ul>
		<b>IV.4. Recursos turísticos</b>	24	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Considerar como elemento singular desde su potencial turístico los recorridos ciclistas.</li> </ul>
	<b>VI. MOVILIDAD Y LOGISTICA</b>	<b>VI.1. Movilidad multimodal</b>	25	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilizar modos de transporte público limpios como las bicicletas, incluidas las eléctricas.</li> <li>- Concebir las estaciones de autobuses con criterios de intermodalidad, integrándolas con la movilidad ciclista.</li> <li>- Incluir, en el desarrollo de ecobulevares plataformas reservadas para peatones y bicicletas.</li> </ul>

	Capítulo	Sección	Art.	Implicación
		<b>Movilidadciclista</b>	26	- Favorecer una red ciclista segura, coherente, accesible, continua, sin interrupciones de trazado y fácil de comprender.
				- Considerar el uso de la bicicleta, incluida la eléctrica, en cuanto a aparcamientos y puntos de recarga.
				- Desarrollar el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV. - Desarrollar y articular adecuadamente la movilidad peatonal y ciclista a escala local. - Facilitar el alquiler y/o el aparcamiento de bicicletas.
<b>VII. CUESTIONES TRANSVERSALES</b>		<b>VII.1. Accesibilidad universal</b>	29	- Vincular la posible incorporación de nuevos suelos al desarrollo urbano a su previa integración en la red ciclista.
		<b>VII.4. Salud</b>	32	- Propiciar el uso de espacios verdes y/o áreas naturales conectados entre sí y con el medio urbano con la red ciclista. - Promover la movilidad activa mediante el impulso a las distintas formas de movilidad activa en bicicleta.
<b>DIRECTRICES VINCULANTES</b>	<b>I. MEDIO FISICO</b>	<b>I.1. Ordenación del medio físico</b>	3	- La movilidad ciclista no se puede incluir en los usos planteados en la Matriz.

Tabla 1. Resumen de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) del País Vasco. Elaboración propia.



### 2.3.- Planes Territoriales Parciales (PTP)

Las Directrices de Ordenación Territorial definen las denominadas “Áreas Funcionales” que constituyen un eslabón intermedio entre la escala de la CAPV o del Territorio Histórico y la escala municipal.

En la Comunidad Autónoma se han definido 15 Áreas Funcionales de las cuales 6 se encuentran íntegramente o parcialmente en Gipuzkoa. Los Planes Territoriales Parciales son las figuras de planeamiento de las correspondientes Áreas Funcionales sobre los que recae gran parte de las determinaciones para la configuración de las diferentes áreas del territorio y tienen incidencia directa en la planificación sectorial.

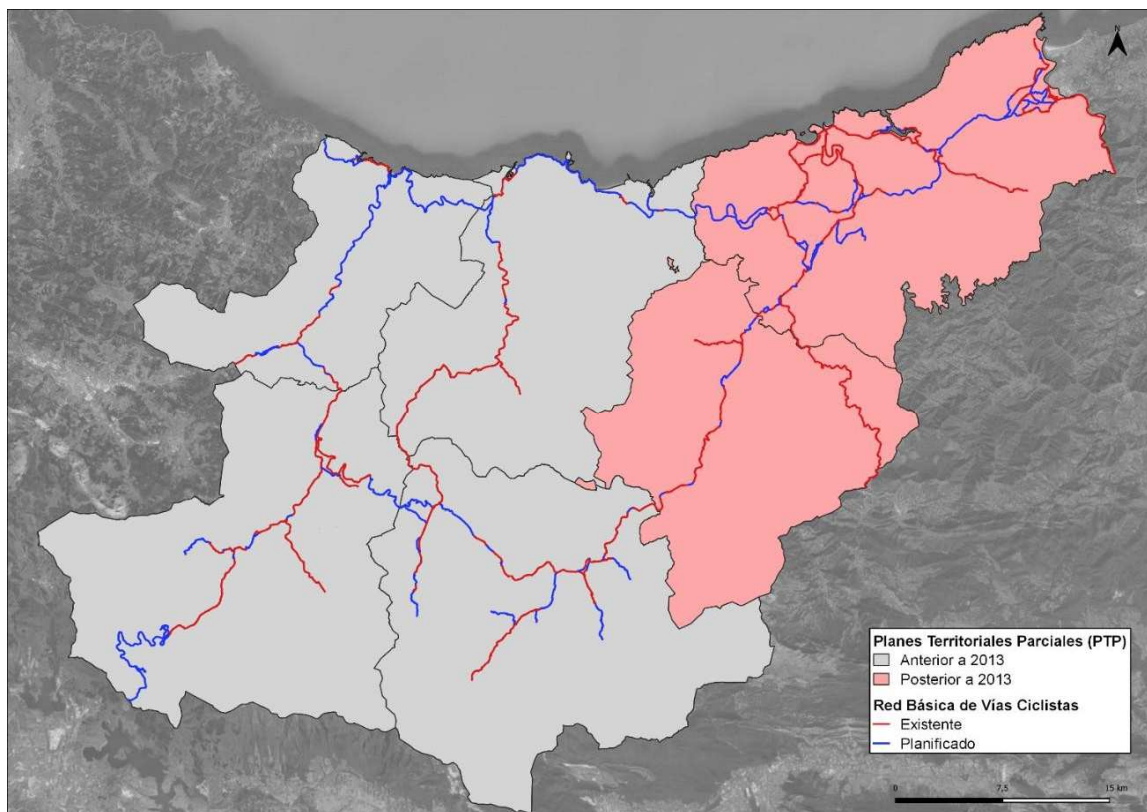
En la tabla siguiente y en el mapa que se adjunta se pueden observar las seis Áreas Funcionales, que cuentan con sus Planes Territoriales Parciales aprobados y en gris, aquellos PTP que han sido aprobados después de la entrada en vigor del PTS de Vías Ciclistas en el año 2013:

Área funcional	Municipios	Aprobación definitiva
<b>Bajo Deba</b>	Deba, Eibar, Elgoibar, Ermua, Mallabia, Mendaro, Mutriku, Soraluze-Placencia de las Armas.	Decreto 86/2005 (12.04.2005)
<b>Alto Deba</b>	Antzuola, Aramaio, Aretxabaleta, Bergara, Elgeta, Eskoriatza, Leintz Gatzaga, Arrasate-Mondragón, Oñati.	Decreto 87/2005 (12.04.2005) <i>Corrección de errores:</i> BOPV Nº133 (13.07.2005)
<b>Urola Kosta</b>	Aia, Aizarnazabal, Azkoitia, Azpeitia, Beizama, Errezil, Getaria, Orio, Zarautz, Zestoa, Zumaia.	Decreto 32/2006 (21.02.2006) <i>Corrección de errores:</i> BOPV Nº93 (18.05.2006)
<b>Goierri</b>	Altzaga, Arama, Ataun, Beasain, Ezkio-Itsaso, Gabiria, Gainza, Idiazabal, Itsasondo, Lazkao, Legazpi, Legorreta, Mutiloa, Olaberria, Ordizia, Ormaiztegi, Segura, Urretxu, Zaldibia, Zegama, Zerain, Zumarraga.	Decreto 52/2016 (29.09.2009)
<b>Donostialdea Bajo-Bidasoa</b>	Andoain, Astigarraga, Errenteria, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Donostia-San Sebastián, Urnieta, Usurbil.	Decreto 112/2016 (27.07.2016)

Área funcional	Municipios	Aprobación definitiva
<b>Tolosaldea</b>	Abaltzisketa, Aduna, Albiztur, Alegia, Alkiza, Altzo, Amezketza, Anoeta, Asteasu, Baliarrain, Belauntza, Berastegi, Berrobi, Bidania-Goiatz, Elduain, Gaztelu, Hernialde, Ibarra, Ikaztegieta, Irura, Larraul, Leaburu, Lizartza, Orendain, Orexa, Tolosa, Villabona, Zizurkil	Decreto 64/2020 (19.05.2020)

Tabla 2. Planes Territoriales Parciales de Gipuzkoa. Elaboración propia.

Se empleará la misma metodología de análisis empleado por el PTSVCG vigente para analizar los dos PTP aprobados con posterioridad a su entrada en vigor, y que recogen los preceptos de ordenación de las vías ciclistas.



Mapa 1. Municipios de Gipuzkoa con Planes Territoriales Parciales. Elaboración propia

### 2.3.1.- Plan Territorial Parcial de Donostialdea – Bajo Bidasoa

Plan Territorial Parcial de Donostialdea – Bajo Bidasoa	
<b>Ámbito</b>	<p><b>Área Funcional:</b> Donostialdea - Bajo-Bidasoa</p> <p><b>Comarcas:</b> Donostialdea, Bajo-Bidasoa</p> <p><b>Municipios:</b> Andoain, Astigarraga, Donostia-San Sebastián, Errenteria, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta, Usurbil</p>
<b>Tramitación</b>	<p>Plan Territorial Parcial 2016.</p> <p>Aprobado definitivamente mediante Decreto 121/2016, de 27 de julio.</p> <p>Publicación en BOPV nº 153 de 12.08.2016</p>
<b>Consideración de la movilidad no motorizada</b>	<p><b>Documento I. Bases de partida. Estudios y planos de información</b></p> <p>2.6.- RED DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES: red de paseos peatonales y bidegorris</p> <p>4.3.- RED BÁSICA DE ACCESIBILIDAD INTERURBANA PEATONAL Y CICLISTA:</p> <p>La planificación general de los itinerarios blandos interurbanos peatonales y ciclistas y la promoción y construcción de los mismos será una cuestión específica objeto de planificación compatibilizada, debiendo tutelarse al efecto por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Gobierno Vasco que los planteamientos municipales y las planificaciones de las administraciones sectoriales tengan presente y resuelvan convenientemente esta cuestión durante sus procesos de tramitación y aprobación.</p> <p>Así mismo, procederá que las administraciones superiores (Diputación Foral de Gipuzkoa y Gobierno Vasco) acometan directamente la promoción de estos itinerarios de forma subsidiaria a la iniciativa municipal.</p> <p>Propuestas de nuevos itinerarios peatonales y ciclistas: Conexión Lasarte-Andoain a través de uno de los ramales de la A-1.</p> <p><b>Documento II. Determinaciones y propuestas de Ordenación Territorial</b></p> <p>4.3.- RED BÁSICA DE ACCESIBILIDAD INTERURBANA PEATONAL Y CICLISTA</p> <p>Además de incorporar la red básica planteada por el PTSVCG, se añaden algunos nuevos itinerarios como la conexión Lasarte-Andoain y un paseo al borde de la zona de Plaiaundi(Irun). La red básica incorpora como elementos adscritos los servicios complementarios.</p> <p><b>Documento III. Normas de Ordenación</b></p> <p><b>Artículo 14.-</b> La red básica de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista.</p> <p>La configuración de una red interurbana de circuitos primarios de accesibilidad peatonal y ciclista es una determinación vinculante del PTP. Esta red se deberá disponer por los itinerarios más cortos, cómodos, seguros y agradables que resulte factible, y con criterios de prioridad y preferencia, o cuando menos de coexistencia sobre las redes de comunicaciones viarias y ferroviarias. Como criterio general, se propone su disposición preferible a lo largo de los valles de los ríos y bahías, y a través de los puntos bajos de los collados en los corredores de interconexión entre valles.</p>

### Plan Territorial Parcial de Donostialdea – Bajo Bidasoa

#### Consideración de la movilidad no motorizada

El Esquema General del Modelo de Movilidad recogido en el plano nº3 del Plan Territorial Parcial plantea una red de itinerarios de carácter básico, principalmente dirigida a la configuración de las conexiones interurbanas, ya que se constata que la accesibilidad interna de los núcleos urbanos ya se está resolviendo a escala municipal. En esta red básica se integran todas las propuestas planteadas para el área funcional en el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, incluyendo, entre otras, alguna propuesta de nuevos itinerarios peatonales y ciclistas como la conexión Lasarte-Andoain a través de los dos ramales de la N-1 y un paseo de borde blando por la zona de Plaiaundi de Irun.

La red básica de accesibilidad tiene en cuenta, así mismo, los servicios de traslado de orilla a orilla en bote, la reutilización de las plataformas y túneles ferroviarios desafectados y los nuevos servicios de comunicación vertical más significativos, considerando el conjunto de todos estos elementos como partes constitutivas de un servicio público prioritario.

En la funcionalidad de todos los elementos adscritos a esta red básica peatonal y ciclista de accesibilidad interurbana, la prioridad preferencial reside en el tránsito peatonal, quedando supeditado a éste el tráfico ciclista y a ambos, los tráficos motorizados de baja intensidad.

La planificación general de los itinerarios blandos interurbanos peatonales y ciclistas, y la promoción y construcción de los mismos será una cuestión específica objeto de planificación compatibilizada.

**Artículo 25.-** Área de Carácter Estratégico de Lasarte-Oria, Altos de Zubietta y Aritzeta

Futura red de itinerarios peatonales y ciclistas:

Nuevo itinerario por la margen izquierda del río Oria entre Lasarte-Oria, Zubietta y Usurbil.

Nuevo itinerario Oria, Eskuzaitzeta, túnel en el collado de Letabide, Arzabaleta, Santuenea, Usurbil.

**Artículo 26.-** Área de Carácter Estratégico del Corredor del Urumea

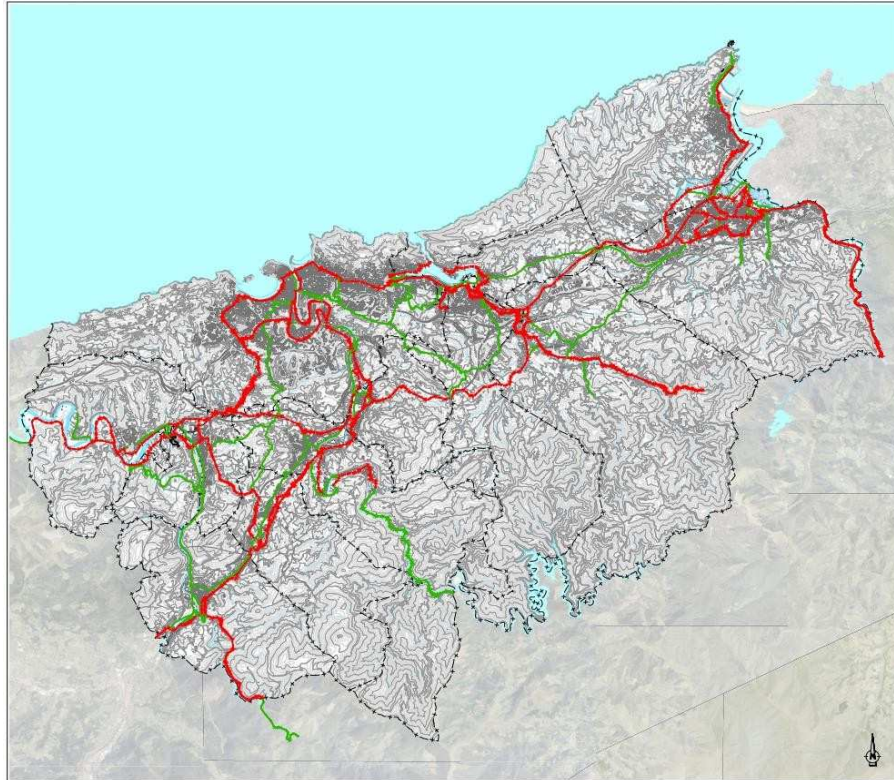
Red de itinerarios peatonales y ciclistas de continuidad interurbana a disponer en el corredor del Urumea.

Los trazados y las características principales de estos itinerarios deberán ser definidos como elementos estructurantes de escala supramunicipal en el Plan Especial de Ordenación Integrada y posteriormente incorporados en el planeamiento municipal.

**Artículo 28.-** Área de Carácter Estratégico del Corredor Lezo-Gaintzurizketa  
Consolidación de todos los itinerarios peatonales y ciclistas interurbanos previstos en el Modelo de Movilidad del PTP.



Plan Territorial Parcial de Donostialdea – Bajo Bidasoa					
Consideración de la movilidad no motorizada	<p><b>Artículo 29.-</b> Área de Carácter Estratégico de Txingudi Espacio Protegido de Txingudi Se propone la ordenación de un nuevo paseo peatonal y ciclista por el borde de la bahía de Txingudi entre Oxinbiribil y Hondarribia. Permeabilización en el centro de Irun con nuevas conexiones urbanas peatonales, ciclistas y viarias. Nuevo paseo peatonal y ciclista por el borde de la bahía de Txingudi entre Oxinbiribil y Hondarribia.</p> <p><b>Artículo 38.-</b> La perspectiva de género y la vida cotidiana Equipamiento y accesibilidad</p> <p>- (...) Resulta esencial, que los equipamientos dotacionales no sólo se puedan acceder mediante una red de transporte público viario o ferroviario, sino que también es importante que se acceda a las mismas bien de manera peatonal o de manera ciclista.</p> <p><b>Disposición Transitoria Primera.-</b> En todo caso, los Planes Territoriales Sectoriales vigentes a la entrada en vigor de este Plan Territorial Parcial se adaptarán a lo dispuesto en el mismo, con excepción de lo previsto en la disposición adicional cuarta de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.</p>				
	<p><b>Materialización de la propuesta</b></p> <p><b>Documento IV. Planos</b> 3.1.- RED DE VÍAS PEATONALES Y CICLISTAS</p>				
Inversión prevista y programada	<p><b>Documento V. Programa de ejecución y estudio económico-financiero</b> Cap.4. Actuaciones sectoriales de desarrollo de elementos de la red de transporte y comunicaciones.</p> <p>4.1. Red de Itinerarios Interurbanos peatonales y ciclistas</p>				
	<b>2016-2019</b>	<b>2020-2023</b>	<b>2024-2027</b>	<b>2028-2031</b>	<b>2031 en adelante</b>
	6 millones €	6 millones €	6 millones €	6 millones €	-

Tabla 3. Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa. Elaboración propia.



BIZIKLETA BIDEEN LAP

PTS DE VÍAS CICLISTAS

-  BURUTUTAKO TARTEAK.  
TRAMOS EJECUTADOS.
-  BURUTUGABEKO EDO IKERKETA ZAIN DAUDEN TARTEAK.  
TRAMOS NO EJECUTADOS O PENDIENTES DE ESTUDIO ALTERNATIVO.

DONOSTIALDEA LZP

PTP DONOSTIALDEA

-  OINEZKOEN ETA BIZIKLETA BIDEEN SAREKO PROPOSAMEN BERRIAK.  
NUEVAS PROPUESTAS RED PEATONAL Y CICLISTA.

Ilustración 4. Red ciclable de Donostialdea contemplado en el PTSVCG y en el PTP de Donostialdea. Fuente: PTP Donostialdea

Modificación del Plan Territorial Parcial de Donostialdea – Bajo Bidasoa, Relativa a las determinaciones del paisaje	
<b>Tramitación</b>	<p>Modificación Plan Territorial Parcial mayo 2020. Aprobado definitivamente mediante Decreto 154/2020, de 22 de septiembre. Publicación en BOPV nº 209 de 22.10.2020</p>
<b>Consideración de la movilidad no motorizada</b>	<p><b>Normas de Ordenación</b></p> <p><b>Artículo 5.-</b> Determinaciones de carácter general para el conjunto del Área Funcional</p> <p style="padding-left: 40px;">4. Facilitar a la ciudadanía el acceso y disfrute del paisaje (G.4).</p> <p>Integrar en la red de itinerarios paisajísticos otros itinerarios deportivos o recreativos ya proyectados o en proyecto. En especial, dentro de esta red se potenciarán los bidegorris, tanto a nivel urbano como a nivel interurbano, y su conexión con los territorios vecinos, que den continuidad a la red foral actual en el marco del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se les dotará de unas condiciones de trazado lo más atractivas posibles y vinculadas preferentemente a los espacios de mayor interés paisajístico. Garantizarán, en cualquier caso, el respeto de los valores naturales del paisaje que presentan. Se tendrán en cuenta las limitaciones que establezca el planeamiento sectorial vigente.</li> <li>- La base del diseño de las infraestructuras asociada, como el firme de las sendas, pasos y puentes, infraestructuras, mobiliario etc. Debe estar sustentada en el principio de integración paisajística.</li> <li>- Se recomienda para la selección de los materiales, que éstos puedan integrarse en el paisaje en el que se sitúan.</li> <li>- Se propone la mejora visual del entorno por donde discurren. Para ello sería recomendable acometer estudios específicos que determinen los puntos o aspectos mejorables del paisaje íntimamente ligado a estos tramos.</li> </ul>

Tabla 4. Modificación del Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa. Elaboración propia

### 2.3.2.- Plan Territorial Parcial de Tolosaldea

Plan Territorial Parcial de Tolosaldea	
<b>Ámbito</b>	<p><b>Área Funcional:</b> Tolosaldea  <b>Comarcas:</b> Tolosaldea  <b>Municipios:</b> Abaltzisketa, Aduna, Albiztur, Alegia, Alkiza, Altzo, Amezketta, Anoeta, Asteasu, Baliarrain, Belauntza, Berastegi, Berrobi, Bidania-Goiatz, Elduain, Gaztelu, Hernialde, Ibarra, Ikaztegieta, Irura, Larraul, Leaburu, Lizartza, Orendain, Oresa, Tolosa, Villabona, Zizurkil.</p>
<b>Tramitación</b>	<p>Plan Territorial Parcial enero 2019.  Aprobado definitivamente mediante Decreto 64/2020, de 19 de mayo.  Publicación en BOPV nº 110 de 12.06.2020.</p>
<b>Consideración de la movilidad no motorizada</b>	<p><b>Documento A. Memoria</b>  No hay un apartado específico que describa la red de itinerarios peatonales y ciclistas. 3.4.1.d.- Propuestas para el Sistema de Transportes y Comunicaciones: RED VIARIA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de la articulación comarcal, especialmente entre las dos poblaciones principales y la estructuración interna mediante la creación de una nueva estructura de enlace urbano en el ámbito estratégico del eje Villabona-Irura- Anoeta-Tolosa.</li> <li>- Recuperación de la continuidad urbana, en base a las adecuadas intervenciones de ampliación del actual vial superior de la autovía e integración del inferior en la red principal de accesibilidad local, con posibilidades para un tráfico peatonal y ciclista funcional y ambientalmente digno.</li> <li>- Creación de una Red de Itinerarios Ciclistas y Peonales de carácter interurbano que, sin perjuicio de la función dotacional que en su caso posea, forme parte de la estructura viaria integral del modelo.</li> <li>- Consideración de los llamados “ejes de articulación interurbana” pertenecientes a la red de accesibilidad local, como elementos viarios de conexión, con carácter de “alameda” que permita un uso grato y seguro para peatones y ciclistas, adecuando su diseño a la capacidad física del itinerario.</li> </ul> <p>Ejes: Ibarra-Berrobi, Lizartza-Txarama, Benta Haundi-Alegia, Alegia-Ikaztegieta, Ikaztegieta-Legorreta.</p>



### Plan Territorial Parcial de Tolosaldea

#### Consideración de la movilidad no motorizada

#### Documento B. Normas de Ordenación

Artículo 27.- El modelo integral del sistema de transporte y comunicaciones viarias.

Red Interurbana Peatonal y Ciclista:

- Red Básica de conexión interurbana de itinerarios peatonales y ciclistas apoyados mayoritariamente en la red principal y secundaria de accesibilidad local. Esta red de preferencia peatonal sobre el tráfico ciclista y/o los posibles tráficos motorizados en el caso de coexistencia con los mismos, posibilitará conexiones eficaces con los sistemas de transportes públicos de alta capacidad.

Red de Recorridos Ambientales:

- La Red de Recorridos ambientales, sin perjuicio de la función dotacional que, en su caso posea, forma parte de la estructura viaria integral del Modelo Territorial y se apoya mayoritariamente en las Redes complementarias y secundaria de accesibilidad y la de acceso a los núcleos rurales, incluyendo bandas peatonales y ciclistas.

Artículo 28.- Propuestas para el sistema de transporte y comunicaciones.

Red Principal de Accesibilidad Local:

- Recuperación de la continuidad urbana, hoy rota, entre Tolosa y Alegia, en base a las adecuadas intervenciones de ampliación del actual vial superior de la autovía e integración del inferior en la red principal de accesibilidad local, con posibilidades para un tráfico peatonal y ciclista funcional y ambientalmente digno.
- Potenciación de las conexiones entre las ciudades-cabecera y los núcleos urbanos más próximos, mediante la creación de nuevas vías y/o transformación de las vías de tráfico existentes en ejes de continuidad urbana, concebidos como alamedas o paseos arbolados de coexistencia peatonal-ciclista, con acera, banda de rodadura para bicis e hilera de árboles sobre cinta verde ajardinada, denominados "Ejes de Articulación Interurbana".

Ejes de centralidad urbana entre: Benta-Haundi, Tolosa, Anoeta, Irura, Villabona y Aduna, integrándose el tramo de Villabona-Tolosa en la operación de ordenación del eje del Oria.

Villabona-Asteasu, Tolosa-Txarama y travesías de Alegia, Ikaztegieta, Lizartza y Berrobi.

Ejes de articulación interurbana entre: Ibarra-Berrobi, Lizartza-Txarama, Benta-Haundi-Alegia, Alegia-Ikaztegieta, Ikaztegieta-Legorreta.

Plan Territorial Parcial de Tolosaldea						
Consideración de la movilidad no motorizada	<p>Resto de Redes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de las condiciones técnico-funcionales del eje histórico transversal de Berastegi-Tolosa-Azpeitia-Elgoibar y especialmente de la conexión de Tolosa con la autovía a Navarra a través de Berastegi y resolución de los problemas locales de acuerdo al objeto de creación de una red de Itinerarios Ciclistas y Peatonales de carácter interurbano que forma parte de la estructura integral del Modelo con progresiva adaptación a formas de transporte no motorizadas.</li> </ul> <p>Artículo 43.- Actuaciones preferentes de nuevo desarrollo de equipamientos y espacios libres. Equipamientos e infraestructuras de las áreas rurales y en el medio natural.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Red de Recorridos Ambientales: Constituye un sistema integrado de itinerarios de conexión de los principales núcleos de población, con los Núcleos de Acceso al Territorio y con las Áreas Recreativas propuestas. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Paseos peatonales y ciclistas (bidegorriak) en la red principal de accesibilidad local.</li> <li>- Rutas blandas entre elementos de interés natural, patrimonial y turístico.</li> <li>- Otros itinerarios y circuitos peatonales.</li> </ul> </li> </ul> <p>Artículo 44.- INTERVENCIONES ESTRATÉGICAS. C) Del Sistema Relacional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- C3. Creación de una Red de Itinerarios Ciclistas y Peatonales de carácter interurbano que formen parte de la estructura viaria integral del Modelo.</li> </ul>					
	Materialización de la propuesta	<p><b>Documento D. Planos</b> O.2.1.- RED DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES VIARIAS</p>				
Inversión prevista y programada	<p><b>Documento C. Estudio económico-financiero y programa de ejecución</b> OPERACIONES EN LA RED DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTES</p>					
		<b>2017 2020</b>	<b>2021 2024</b>	<b>2025 2028</b>	<b>2029 2032</b>	<b>TOTAL</b>
	B. Red Principal Accesibilidad Local					
	5. Conexión peatonal-ciclista Villabona-Irura por margen derecha	-	1.00	1.00		2.00

Plan Territorial Parcial de Tolosaldea							
Inversión prevista y programada		2017 2020	2021 2024	2025 2028	2029 2032	TOTAL	
	B. Red Principal Accesibilidad Local						
	7. Recuperación de la continuidad urbana Tolosa-Alegia	-	-	5.00	-	5.00	
	11. Ejes de articulación interurbana	3.00	3.00	3.00	3.00	12.00	

Tabla 5. Plan Territorial Parcial de Tolosaldea. Elaboración propia

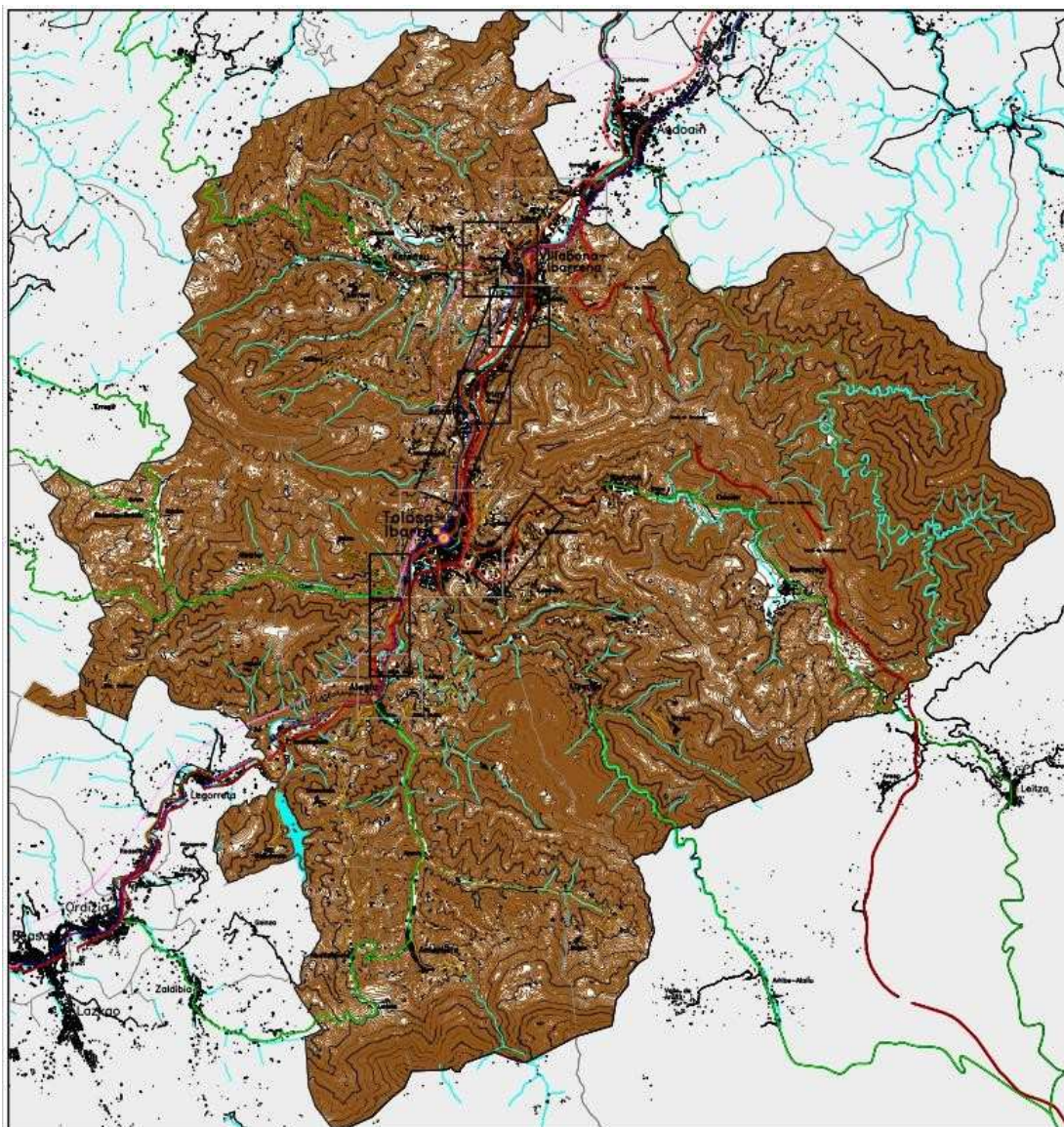


Ilustración 5. Plan Territorial Parcial de Tolosaldea. Fuente: PTP Tolosaldea

### 2.3.2.1.- Tolosaldeko bizikleta mugikortasun plana

Tolosaldea es la única Área Funcional que tramitó un Plan de Movilidad en Bicicleta en abril de 2012, antes de que se aprobase definitivamente el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa u cuyos preceptos no se incluyen en el documento vigente. Tiene como objetivo la visibilización y la eliminación de barreras que impiden el despegue del uso de la bicicleta en el ámbito comarcal. De cara a lograr esa normalización en la utilización de la bicicleta como medio de transporte, el documento se compone de tres apartados:

1. Planificación de una red de nivel comarcal que complemente y se integre en la red propuesta para el ámbito de Gipuzkoa.
2. Anteproyectos de tres travesías urbanas que se consideran de gran importancia, como son Zizurkil, Villabona e Irura.
3. Propuesta de medidas complementarias para el fomento del uso de la bicicleta, acordado con los municipios y los recursos disponibles.

Cuando se redactó el documento, Tolosaldea tenía ejecutadas 13,7 km de vías ciclistas: 10,7 km de vías periurbanas y 3 km de vías urbanas, y algunas de ellas no están recogidas en el PTSVCG. Tolosaldea ha ejecutado el 60% de la Red Básica de Vías Ciclistas y el 32% de todas las vías que se plantean en este documento.

Se plantean en total 42 km de vías ciclistas, se les suman otros 19 km a los 23 km planteados en el PTS. De esos 42 km, 30 km son de titularidad foral (periurbanas) y 12 km son del ámbito municipal (urbano).

	Estado	Distancia	Total
Red Básica Foral (RBF)	Ejecutado	10,74 km	
	Planificado	6,46 km	
	Propuesto	13,19 km	
<b>TOTAL RBF</b>			<b>30,39 km</b>
Red Básica Local (RBL)	Ejecutado	3,01 km	
	Planificado	2,41 km	
	Propuesto	6,38 km	
<b>TOTAL RBL</b>			<b>11,80 km</b>
<b>TOTAL RBF + RBL</b>			<b>42,189 km</b>

Tabla 6. Propuesta de la red del Plan de Movilidad Ciclista de Tolosaldea. Elaboración propia

Tramos de la red que se plantea para estructurar la red de vías ciclables de la comarca de Tolosaldea:

Tramo	Longitud	Municipios		Ejecutado	Sin Ejecutar	Otros
03 010F	2,4 km	Aduna	Villabona	25%	75%	PTS
03 011L	1,3 km	Villabona		100%		PTS
03 032L	0,650 km	Zizurkil		50%	50%	PTS
03 033F	3,1 km	Zizurkil	Asteasu	100%		PTS
03 012F	1,5 km	Villabona	Irura		100%	PTS
	1,0 km	Irura	Anoeta		100%	Se mod. el PTS
03 014F	2,2 km	Anoeta	Tolosa	100%		PTS
03 015L	5,0 km	Tolosa		50%	50%	Más tramos
	1,0 km	Ibarra		75%	25%	
	1,1 km	Ibarra	Apattarreka		100%	
	2,3 km	Ibarra	Belauntza		100%	
	5,0 km	Tolosa	Lizartza	20%	80%	
03 016F	3,3 km	Tolosa	Alegia	100%		
03 017F	0,450 km	Alegia			100%	PTS
03 018F	1,8 km	Alegia	Ikaztegieta	100%		PTS
	6,0 km	Alegia	Amezketeta		100%	
03 019F	0,600 km	Ikaztegieta			100%	PTS
	<b>38,8 km</b>	<b>TOTAL</b>		<b>68%</b>	<b>32%</b>	

Tabla 7. Tramos de la red de vías ciclables de la comarca de Tolosaldea. Elaboración propia.

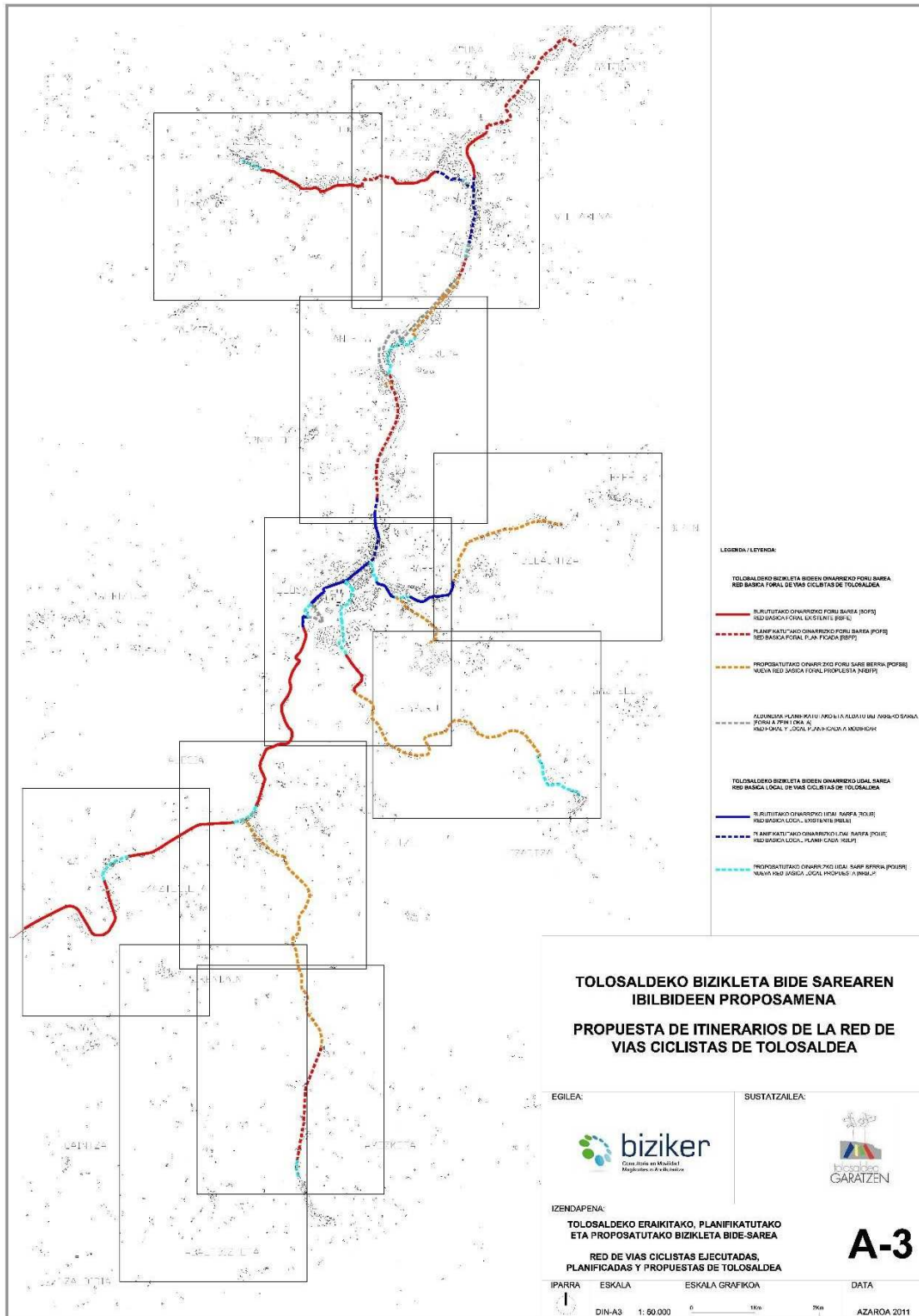


Ilustración 6. Red de vías ciclables de Tolosaldea.

## 2.4.- Planes Territoriales Sectoriales (PTS)

Los Planes Territoriales Sectoriales constituyen la planificación sectorial, propugnada desde una perspectiva territorial integradora y de respeto a las determinaciones establecidas por las DOT y los PTP.

Hasta la fecha se han aprobado diez Planes Territoriales Sectoriales (PTS) de los cuales, sólo dos son posteriores a la entrada en vigor del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa señalados en gris y hay dos en tramitación que cuentan con la Orden de Inicio:

Estado	Ámbito	PTS	Aprobación definitiva
Aprobados	Medioambiental	Ordenación de ríos y arroyos Vertiente cantábrica. Modificación vertiente cantábrica. Vertiente mediterránea. Modificación vertiente mediterránea.	Decreto 415/1998 (22.12.1998) <b>Decreto 449/2013 (19.11.2013)</b> Decreto 455/1999 (28.12.1999) <b>Decreto 449/2013 (19.11.2013)</b>
		Protección y ordenación del litoral de la CAPV.	Decreto 43/2007 (13.03.2007)
		Zonas húmedas Modificación.	Decreto 160/2004 (27.07.2004) Decreto 231/2012 (30.10.2012)
		Agroforestal.	<b>Decreto 177/2014 (16.09.2014)</b>
	Infraestructuras	Nueva red ferroviaria de la CAPV.	Decreto 41/2001 (27.02.2001)
		Energía eólica.	Decreto 104/2002 (14.05.2002)
		Carreteras de Álava-Araba.	Norma Foral 30/1998 (23.11.1998)
		Carreteras de Bizkaia.	Norma Foral 208/2007
		Residuos urbanos de Gipuzkoa.	Decreto Foral 24/2009 (21.07.2009)
	Vías Ciclistas de Gipuzkoa.	Norma Foral 2/2013 (10.06.2013)	
Suelo	Creación pública de suelo para actividades económicas y equipamientos comerciales.	Decreto 262/2004 21.12.2004)	

Estado	Ámbito	PTS	Aprobación definitiva
En tramitación	Medioambiental	Revisión de protección y ordenación del litoral de la CAPV.	Orden de Inicio 24.03.2021
	Infraestructuras	Energías renovables en Euskadi.	Orden de Inicio 22.03.2021

Tabla 8. Planes Territoriales Sectoriales. Elaboración propia.

#### 2.4.1.- Plan Territorial Sectorial de Ordenación de márgenes y arroyos de la CAPV (Vertientes Cantábrica y Mediterránea)

Este PTS desarrolla y pormenoriza las Directrices de Ordenación Territorial relativas a las aguas superficiales, aunque ha de apuntarse que utiliza las DOT de 1997 como marco territorial y no las directrices vigentes de 2019.

La modificación tiene como objeto refundir en un único texto los documentos normativos de ambos Planes Territoriales Sectoriales, en el que se introducen algunos cambios normativos puntuales y las pertinentes actualizaciones legislativas: como los criterios sobre protección contra inundaciones y de uso del suelo en función de su grado de inundabilidad (Real Decreto 9/2008, de 11 de enero, de modificación del Reglamento del Dominio Público Hidráulico y Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación), y en sintonía con el desarrollo normativo del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental y del Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental.

##### Ámbito de aplicación y zonificación

El conjunto de las franjas de suelo de 100 metros de anchura situadas a cada lado de la totalidad de los cursos de agua de la Comunidad Autónoma del País Vasco, así como las franjas de suelo de 200 metros de anchura situadas en el entorno de sus embalses, lagos y lagunas.

En el entorno espacial de las rías la aplicación de los criterios de ordenación de márgenes se coordinará con la Ley de Costas (Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988). En tal sentido, además de las limitaciones que para los terrenos colindantes con el dominio público marítimo-terrestre impone la Ley de Costas y del procedimiento regulado en el Decreto 196/1997, sobre



autorizaciones de uso en la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre, se tendrán en cuenta los siguientes:

- Regulación de las declaraciones en los Biotopos Protegidos de la Ría de Iñurritza, del tramo litoral Deba-Zumaia y del Valle de Leitzaran.
- Ordenación derivada del Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales de Txingudi.
- Ley 3/1998, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco (derogado por la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi) en los ámbitos de las rías incluidas en el Catálogo Abierto de Espacios Naturales Relevantes como son la Desembocadura del Urola, Dunas y Ría de Iñurritza y los Enclaves de Marisma en la Ría del Oria.

Además, los márgenes de los ríos y arroyos se zonifican y/o tramifican a través del PTS en tres componentes: medioambiental, hidráulica y urbanística.

### **Régimen del Suelo**

E.2.3. *Régimen específico del suelo y actuaciones en las áreas inundables incluidas dentro de la zona de flujo preferente*: como criterio general los ámbitos fluviales adscritos a las zonas de flujo preferente deberán preservarse de usos urbanísticos intensivos, ocupaciones edificatorias y elementos infraestructurales, salvo los inherentes al medio fluvial. El régimen general de los usos del suelo en las áreas inundables incluidas dentro de la zona de flujo preferente es la siguiente:

- Los **usos permitidos** deberán adecuarse a lo dispuesto en el art. 9.2 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico y serán los que no presentes vulnerabilidad frente a las avenidas, y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dicha zona:

- 3) Usos recreativos, públicos y privados.
- 5) Cruces de infraestructuras de comunicaciones.

- Los **usos no autorizados** serán los siguientes:

- 5) Rellenos de todo tipo, acopios de materiales de cualquier tipo de residuo, máxime cuando ocasionen una reducción significativa de la sección de desagüe, cuando puedan ocasionar la contaminación o degradación del Dominio Público Hidráulico o puedan flotar o ser arrastrados provocando la obstrucción de obras de drenaje, puentes, etc.
- 7) Infraestructuras lineales diseñadas de modo tendente al paralelismo con el cauce, con excepción de las de saneamiento, abastecimiento y otras canalizaciones subterráneas que, en todo caso, salvo zonas puntuales en que no exista solución viable, deberán situarse fuera de la zona de servidumbre del dominio público hidráulico.

*E.2.4. Régimen específico del suelo y actuaciones en las áreas inundables por la avenida de 100 años de periodo de retorno situadas fuera de la zona de flujo preferente:*

- En ámbitos de carácter rural y zonas no urbanizadas con carácter general no serán admisibles infraestructuras puntuales e infraestructuras lineales dispuestas de forma paralela al cauce ni la realización de actuaciones de modificación de la morfología del terreno (encauzamientos, rellenos etc.).
- En ámbitos **urbanizados o parcialmente desarrollados**, como criterio general se tratará de conservar los usos urbanísticos preexistentes, adoptando medidas correctoras que permitan actuar sobre el riesgo de inundación.

*E.2.5. Régimen específico del suelo y actuaciones en las áreas inundables por la avenida de 100 a 500 años de periodo de retorno:*

En estas zonas es recomendable adoptar usos compatibles con su condición natural de inundabilidad, aunque, sobre todo en las áreas ya urbanizadas o parcialmente desarrolladas se podrán posibilitar nuevas actuaciones urbanísticas o infraestructuras lineales (comunicaciones, infraestructuras puntuales, etc.)

## Régimen de Usos

No hay referencias expresas a vías ciclistas que se podrían incluir en la normativa específica para “márgenes ocupadas por infraestructuras de comunicaciones interurbanas” (igual que en el PTS vigente, al no cambiar las especificaciones de este apartado).

En las márgenes consideradas según la componente urbanística como márgenes ocupadas por infraestructuras de comunicaciones interurbanas, se aplicará el régimen de retiros mínimo establecido para las márgenes en ámbito rural, con la particularidad de que en este caso se deberá asumir inevitable la incidencia sobre el medio natural:

- 50 metros para los embalses y los tramos de ríos con cuenca afluyente  $C > 100 \text{ km}^2$  (tramos de niveles III, IV, V y VI).
- 30 metros para los tramos de ríos con cuenca afluyente  $10 < C < 100 \text{ km}^2$  (tramos nivel I y II).
- 15 metros para los arroyos con cuenca afluyente  $1 < C < 10 \text{ km}^2$  (tramos de nivel 0).
- Para las escorrentías o cursos de agua con cuenca afluyente menor a  $1 \text{ km}^2$  (tramos de nivel 00) será de aplicación lo establecido en la Ley de Aguas.

Respecto a los retiros a los cauces de las obras públicas y de los elementos de la red general de comunicaciones interurbanas:

- Criterios contenidos en las normas que al efecto se contemplen en el Plan Hidrológico de la Demarcación correspondiente.
- Mantenimiento, salvo imposibilidad excepcional, de la Franja de Servidumbre de 5 metros establecida en la Ley de Aguas, que especifica que en la zona de servidumbre no se podrán realizar rellenos y que, de manera general, se deberán mantener libres de afección, y de 6 metros en la Ley de Costas.
- Conservación, salvo imposibilidad específicamente justificada, de los elementos de interés natural y de la vegetación de ribera.

## Compatibilidad

Especificaciones		
Ámbito de aplicación	General	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 100 metros a cada lado de los cursos del agua.</li> <li>- 200 metros en los embalses, lagos y lagunas.</li> </ul>
	Rías	- Ley 2/2013, Ley de Costas.
	Espacios singulares	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regulación de las declaraciones en los Biotopos Protegidos de la Ría de Iñurritza, del Tramo Litoral Deba-Zumaia y del Valle de Leitzaran.</li> <li>- Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales de Txingudi.</li> <li>- Ley 3/1998, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco en los ámbitos de las rías incluidas en el Catálogo Abierto de Espacios Naturales Relevantes.</li> </ul>
Zonificación	Medioambiental	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interés Naturalístico Preferente.</li> <li>- Vegetación bien conservada.</li> <li>- Riesgo de Erosión, Deslizamientos y/o Vulnerabilidad de Acuíferos.</li> <li>- Necesidad de recuperación.</li> </ul>
	Hidráulica	- 8 categorías basadas en la cuenca.
	Urbanística	- Márgenes ocupadas por Infraestructuras de Comunicaciones Interurbanas.
Régimen del suelo	Área inundable Zona de flujo preferente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- NO PERMITIDOS: Usos recreativos y cruce de infraestructuras que no presenten vulnerabilidad.</li> <li>- PERMITIDOS: Rellenos de todo tipo, infraestructuras lineales.</li> </ul>
	100 años de periodo de retorno	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RURAL Y NO URBANIZADO: No son admisibles las infraestructuras lineales.</li> <li>- URBANIZADO: Conservar los usos preexistentes.</li> </ul>
	100-500 años de periodo de retorno	- Se admiten actuaciones urbanísticas o infraestructuras lineales.
Régimen de usos	Márgenes ocupadas por infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50 metros en <math>C &gt; 100 \text{ km}^2</math> (tramos de niveles III, IV, V y VI).</li> <li>- 30 metros en <math>10 &lt; C &lt; 100 \text{ km}^2</math> (tramos nivel I y II).</li> <li>- 15 metros en <math>1 &lt; C &lt; 10 \text{ km}^2</math> (tramos de nivel 0).</li> <li>- <math>C &gt; 1 \text{ km}^2</math> (tramos de nivel 00) Ley de Aguas.</li> </ul>
	Red general de comunicaciones interurbanas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Criterios del Plan Hidrológico de la Demarcación.</li> <li>- 5 metros de Servidumbre y 6 metros en la Ley de Costas.</li> <li>- Conservación de los elementos de interés natural y la vegetación de ribera.</li> </ul>

Tabla 9. Especificaciones del PTS de Ordenación de márgenes y arroyos de la CAPV. Elaboración propia.

#### 2.4.2.- Plan Territorial Sectorial Agroforestal

Este PTS se desarrolló al amparo de las Directrices de Ordenación Territorial de 1997 como desarrollo de las Categorías de Ordenación del Medio Físico y pormenorizando la Matriz para la Ordenación del Medio Físico. Hay que apuntar que las categorías y la configuración de la Matriz de Ordenación del Medio Físico no han sufrido cambios en las Directrices de Ordenación Territorial aprobadas en 2019.

#### Ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación se extiende a la totalidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, excluidas las áreas urbanas preexistentes, entendidas estas como los suelos clasificados como suelo urbano y urbanizable.

Asimismo, están excluidos del ámbito de aplicación zonas derivadas de la coordinación de este instrumento con la Planificación Ambiental o Territorial como son los Parques Naturales (Aizkorri-Aratz, Aralar, Pagoeta y Aiako Harria) y Biotopos Protegidos (Ría de Iñurritza, Tramo Litoral Deba-Zumaia y Valle de Leitzarán) y los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000. En lo que respecta a la franja costera, los usos en el dominio público marítimo-terrestre y la zona de servidumbre se regirán por lo dispuesto en la Ley de Costas.

#### Directrices

Dos son los aspectos que se tendrán que tener en consideración:

*Artículo 19.- Protección e integración medioambiental y paisajística.*

2. Para la Instalación de construcciones e infraestructuras en SNU, en áreas afectadas por el Condicionante Superpuesto de Paisajes Poco Alterados o en aquellos otros ámbitos de elevada fragilidad visual que determine el planeamiento municipal, podrá requerirse la realización de una evaluación de su incidencia sobre el paisaje.

*Artículo 21.- Caminos rurales.*

1. Se considerará como uso preferente de los caminos rurales, el acceso de las y los

agricultores a sus explotaciones, la circulación de vehículos relacionada con el desarrollo de las actividades agrícolas, ganaderas y forestales, así como aquellas actividades complementarias turísticas y artesanales ejercidas por las personas agricultoras en sus explotaciones agrarias y las que tengan por objeto la conservación del medio natural.

2. Se consideran como usos compatibles con los señalados en el punto anterior el tránsito a pie y ciclable (...).

### **Régimen de Usos**

La sistematización general de los usos del suelo y actividades está definida en artículo 23 de la normativa del PTS, y tal y como se apuntó en el correspondiente apartado de las DOT, no se hace referencia expresa a las vías ciclistas. Por ello, se tendrán en cuenta los mismos usos relacionados con la movilidad ciclista y la infraestructura ligada a la misma:

- 2.c.2. **Ocio y esparcimiento**: Adaptación y uso de áreas recreativas y construcciones o grandes instalaciones ligadas al recreo intensivo.

- 2.c.2.a *Recreo extensivo*: en general, en este uso se excluyen tanto los desarrollos edificatorios como instalaciones o elementos de la red viaria.

- 2.c.2.b. *Recreo intensivo*: se diferencian dos tipologías, como son la adaptación y uso de áreas recreativas y las actividades que implican la construcción de edificios o grandes instalaciones.

- 2.c.4. **Infraestructuras**

- 2.c.4.a *Vías de transporte*: en esta categoría se incorporan otros canales dedicados al transporte de personas con similar impacto sobre el medio físico como la que producen las autopistas, autovías, carreteras y ferrocarriles y se excluyen las edificaciones.

2.c.4.b. *Caminos rurales y pistas* (se incorporan en la Matriz de Ordenación): pistas de comunicación entre núcleos de población emplazadas en el medio natural, con independencia de las condiciones técnicas de construcción y pavimentación y de su titularidad, que no se integren en la red de carreteras de rango superior. Las condiciones de uso se ajustarán a los criterios establecidos en la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa.

### Compatibilidad

Especificaciones		
Ámbito de aplicación	General	- Suelo No Urbanizable de la CAPV.
	Excluidos	- Parques Naturales. - Biotopos Protegidos de la Ría de Iñurritza, del Tramo Litoral Deba- Zumaia y del Valle de Leizaran. - Red Ecológica Europea Natura 2000.
Directrices	Protección e integración medioambiental y paisajística	- Evaluar la incidencia en paisajes poco alterados.
	Caminos rurales	- Tránsito ciclable permitido.
Régimen de usos	Ocio y esparcimiento	- RECREO EXTENSIVO - RECREO INTENSIVO
	Infraestructuras	- VÍAS DE TRANSPORTE - CAMINOS RURALES Y PISTAS

Tabla 10. Especificaciones del PTS Agroforestal. Elaboración propia.

## 2.5.- Catálogos y Determinaciones de Paisaje

Los Catálogos de Paisaje son documentos de carácter descriptivo y prospectivo que abarcan los ámbitos de las Áreas Funcionales definidas por las Directrices de Ordenación del Territorio, para establecer las bases conceptuales necesarias para gestionar el territorio del Área Funcional en base a los recursos paisajísticos. Por lo que respecta a los objetivos, dos son los que tienen incidencia sobre la movilidad activa, como son la identificación de actividades a realizar y la localización de rutas.

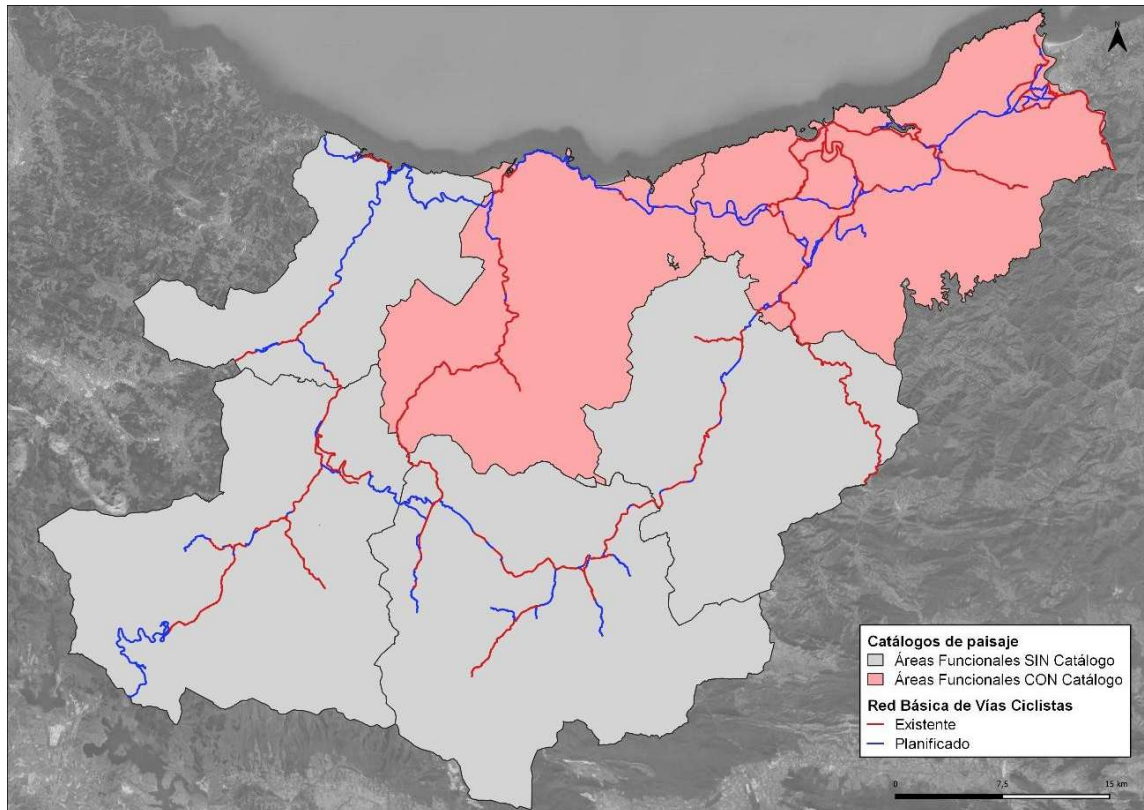
Área funcional	Municipios	Publicación
<b>Bajo Deba</b>	Deba, Eibar, Elgoibar, Ermua, Mallabia, Mendaro, Mutriku, Soraluze-Placencia de las Armas.	
<b>Alto Deba</b>	Antzuola, Aramaio, Aretxabaleta, Bergara, Elgeta, Eskoriatza, Leintz Gatzaga, Arrasate-Mondragón, Oñati.	
<b>Urola-kosta</b>	Aia, Aizarnazabal, Azkoitia, Azpeitia, Beizama, Errezil, Getaria, Orio, Zarautz, Zestoa, Zumaia.	Mayo 2012
<b>Goierry</b>	Altzaga, Arama, Ataun, Beasain, Ezkio-Itsaso, Gabiria, Gainza, Idiazabal, Itsasondo, Lazkao, Legazpi, Legorreta, Mutiloa, Olaberria, Ordizia, Ormaiztegi, Segura, Urretxu, Zaldibia, Zegama, Zerain, Zumarraga.	
<b>Donostialdea Bajo-Bidasoa</b>	Andoain, Astigarraga, Erreenteria, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Donostia-San Sebastián, Urnieta, Usurbil.	Julio 2016
<b>Tolosaldea</b>	Abaltzisketa, Aduna, Albiztur, Alegia, Alkiza, Altzo, Amezketza, Anoeta, Asteasu, Baliarrain, Belauntza, Berastegi, Berrobi, Bidania-Goiatz, Elduain, Gaztelu, Hernalde, Ibarra, Ikaztegieta, Irura, Larraul, Leaburu, Lizartza, Orendain, Orexa, Tolosa, Villabona, Zizurkil.	

Tabla 11. Catálogos y Determinaciones de Paisaje tramitados hasta la fecha. Elaboración propia.

Los Catálogos redactados se dividen en dos partes y las determinaciones son recogidas por los PTP de las Áreas Funcionales:

- Etapa 1. Identificación y caracterización del paisaje.
- Etapa 2. Objetivos de calidad paisajística y acciones.





Mapa 2. Áreas Funcionales que tienen Catálogos de Paisaje. Elaboración propia.

### 2.5.1.- Catálogo de paisaje de Urola-Kosta

#### Etapa 1

En el apartado de “Los paisajes de las infraestructuras” (1.6.4.) así como en las “Dinámicas en el paisaje de las infraestructuras” (1.9.3.) se hace referencia a la existencia de las vías verdes peatonales y ciclables (Lasao-Azpeitia-Azkoitia, Zarautz-Getaria), “*en muchos puntos arboladas y que permiten hacer un uso territorial del paisaje*”.

Respecto a la evolución del paisaje, el documento plantea la creación de una red alternativa para el transporte y la movilidad no motorizados. Entre ellas la finalización de la red ciclista del corredor del Urola, pasando por Oikia y Aizarnazabal y su continuación en la vega de Ibai-Eder, y la ordenación de un itinerario ciclista por el litoral.

#### Etapa 2

- *Criterio 01.2* (desarrollos vinculados con los asentamientos urbanos): **Promover la articulación entre los desarrollos urbanos y los entornos periurbanos**, naturales y

rurales, estableciendo la ordenación de los suelos de cesión preferentemente en las fronteras urbanas (espacios de ocio y contacto con la naturaleza, paseos, circuitos ciclistas, juegos y deportes, áreas recreativas, etc.).

- *Criterio 02.5* (accesos a los núcleos): **Fomentar la integración urbana y paisajística de los recorridos urbanos existentes**, una vez que se haya desarrollado la reducción de la calzada o de arcones, incremento del arbolado, ampliación de aceras, o implantación de itinerarios ciclistas.
- *Criterio 2*: **Extender la sensibilización por el cuidado y mejora del paisaje**, más allá de las obligaciones legales y normativas, a las diferentes administraciones públicas cuyas políticas sectoriales tienen incidencia en el paisaje, entre las que se encuentran las vías ciclistas.

### 2.5.2.- Catálogo de paisaje de Donostialdea – Bajo Bidasoa

#### Etapas

Uno de los puntos que se recoge para la determinación de las unidades de paisaje de Donostialdea-Bajo Bidasoa son las vistas desde las principales rutas y puntos de contemplación y disfrute del paisaje teniendo en cuenta la posibilidad del observador de contemplar el paisaje que le rodea. Así se identificaron los caminos y senderos (itinerarios a pie o en bicicleta) de máxima afluencia, como son las Vías Verdes de Arditurri, Bidasoa y Plazaola-Leitzarán.

#### Etapas

G.4. Facilitar a la ciudadanía el acceso y disfrute del paisaje: Se recomienda impulsar una red de itinerarios turísticos, compuesta por vías transitables por vehículos a motor y por vías turístico- deportivas para uso no motorizado. En especial, se potenciarán los ejes ciclables, tanto a nivel urbano como a nivel interurbano, y su conexión con los territorios vecinos, que den continuidad a la red foral desplegada por los ayuntamientos y la Diputación en el marco del PTS de Vías Ciclistas. Se plantean las siguientes condiciones para su implantación y diseño:



- Se les dotará de unas condiciones de trazado lo más atractivas posibles y vinculadas preferentemente a los espacios de mayor interés paisajístico. Garantizarán, en cualquier caso, el respeto de los valores naturales del paisaje que presentan y las limitaciones que se derivan de la protección que con respecto a las mismas establece el planeamiento sectorial vigente especialmente estricto en conservación de los recursos naturales y gestión del medio hídrico.
- La base del diseño de las infraestructuras asociadas, como el firme de las sendas, pasos y puentes, infraestructuras, mobiliario, etc., debe estar sustentada en el principio de integración paisajística.
- Se recomienda para la selección de los materiales que éstos puedan camuflarse en el paisaje en el que se sitúan.
- Se propone la mejora visual del entorno por donde discurren: camuflaje de infraestructuras mediante pantallas visuales, mejora visual de construcciones, etc. centrandose las acciones en la mejora visual del entorno inmediato por el que transcurren estas relevantes vías, es decir el propio trazado y sus límites. Para ello sería recomendable acometer estudios específicos que determinen los puntos o aspectos mejorables del paisaje íntimamente ligado a estos tramos.

## 2.6.- Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU)

Los Planes Generales de Ordenación Urbana tienen que adaptar y recoger lo que se establece en los planes de ordenación territorial vigentes a la hora de su tramitación, por lo que aquellos PGOU redactados con posterioridad al año 2013 debieran de recoger lo indicado por el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (*en gris*).

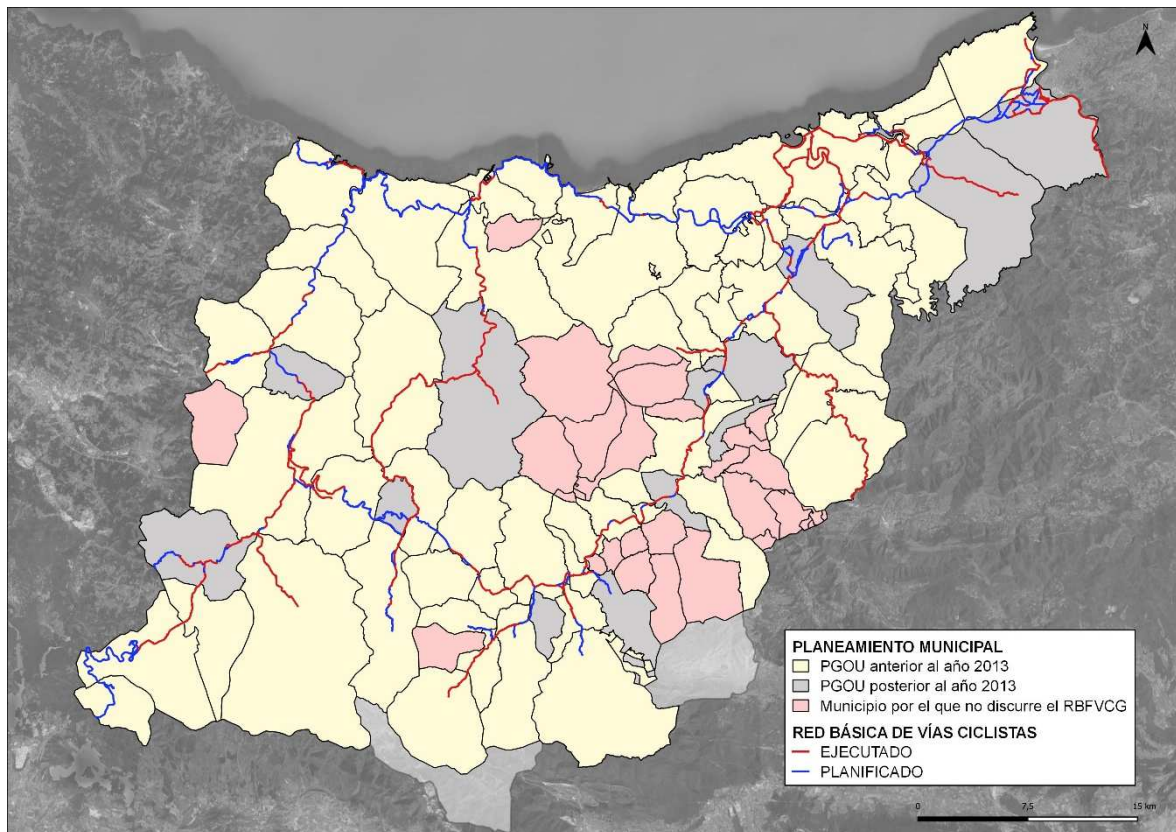
Los municipios por los cuales no discurre la RBFVCG se han sombreado *en rojo*.

Área funcional	Municipio	Población	Plan	Aprob. Def.	Revisión
Bajo-Deba	Deba	5.441	NNSS	30.01.2007	
	Eibar	27.497	PGOU	22.12.2006	AVANCE
	Elgoibar	11.464	PGOU	29.11.2012	
	Mendaro	1.983	PGOU	15.07.2008	
	Mutriku	5.284	NNSS	23.07.2007	
	Soraluze-Plasencia de las Armas	3.903	PGOU	22.11.2016	
Alto Deba	Antzuola	2.081	NNSS	29.09.2003	ACUERD. INICIO
	Aretxabaleta	7.108	NNSS	21.05.2001	ACUERD. INICIO
	Bergara	14.584	PGOU	25.05.2009	
	Elgeta	1.141	NNSS	04.03.2005	
	Eskoriatza	4.131	NNSS	29.02.2000	
	Leintz-Gatzaga	211	NNSS	23.07.1987	
	Arrasate-Mondragon	21.867	PGOU	22.03.2016	
	Oñati	11.428	NNSS	12.04.2005	AVANCE
Urola-Kosta	Aia	2.056	NNSS	26.05.2009	
	Aizarnazabal	795	PGOU	18.02.2020	
	Azkoitia	11.657	NNSS	19.06.2007	
	Azpeitia	15.191	PGOU	17.09.2013	
	Beizama	144	PGOU	15.10.2018	
	Errezil	578	PGOU	19.01.2021	
	Getaria	2.794	NNSS	15.07.2008	
	Orio	6.096	PGOU	21.05.2012	AVANCE
	Zarautz	23.271	PGOU	13.02.2008	
	Zestoa	3.769	NNSS	18.07.2002	AVANCE
Zumaia	10.124	NNSS	25.01.2005	AVANCE	
Goierri	Altzaga	177	NNSS	23.08.1990	AVANCE
	Arama	200	PGOU	18.10.2016	
	Ataun	1.697	NNSS	26.12.2005	
	Beasain	13.949	NNSS	16.10.2007	APROB. INICIAL
	Ezkio-Itsaso	614	NNSS	05.05.2006	AVANCE
	Gabiria	502	NNSS	23.03.2005	
	Gainza	126	NNSS	22.12.1999	

Área funcional	Municipio	Población	Plan	Aprob. Def.	Revisión
	Idiazabal	2.281	NNSS	22.07.1987	APROB. INICIAL
	Itsasondo	658	PGOU	29.07.2010	
	Lazkao	6.007	NNSS	12.06.2007	
	Legazpi	8.367	PGOU	27.06.2008	ACUERD. INICIO
	Legorreta	1.440	NNSS	26.10.2010	
	Mutiloa	256	NNSS	10.09.1998	
	Olaberria	938	PGOU	19.05.2015	
	Ordizia	10.420	NNSS	30.07.1999	AVANCE
	Ormaiztegi	1.248	PGOU	02.08.2011	
	Segura	1.461	NNSS	24.05.1996	
	Urretxu	6.773	PGOU	14.09.2021	
	Zaldibia	1.636	PGOU	11.12.2018	
	Zegama	1.550	NNSS	31.01.2006	
	Zerain	282	NNSS	16.03.2011	
	Zumarraga	9.668	NNSS	31.05.2006	
Donostialdea Bajo-Bidasoa	Andoain	14.631	PGOU	19.05.2011	
	Astigarraga	7.185	PGOU	20.10.2009	
	Errenteria	39.219	PGOU	26.02.2004	AVANCE
	Hernani	20.362	NNSS	11.04.2011	
	Hondarribia	16.852	NNSS	30.09.1997	APROB. INICIAL
	Irun	62.933	PGOU	28.01.2015	
	Lasarte-Oria	18.893	NNSS	01.04.2005	AVANCE
	Lezo	6.062	PGOU	21.12.2010	
	Oiartzun	10.291	PGOU	25.03.2015	
	Pasaia	15.867	NNSS	31.10.1997	ACUERD. INICIO
	Donostia-San Sebastián	188.102	PGOU	19.11.2010	ACUERD. INICIO
	Urnieta	6.197	PGOU	15.10.2013	
	Usurbil	6.132	NNSS	06.09.2011	AVANCE
Tolosaldea	Abaltzisketa	312	PGOU	15.10.2013	
	Aduna	482	NNSS	05.12.2007	
	Albiztur	316	PGOU	19.09.2017	
	Alegia	1.762	PGOU	14.09.2021	
	Alkiza	362	NNSS	09.12.1996	
	Altzo	447	PGOU	18.10.2011	
	Amezketza	945	NNSS	14.11.2006	AVANCE
	Anoeta	2.086	PGOU	15.05.2018	
	Asteasu	1.549	NNSS	15.05.2007	ACUERD. INICIO
	Baliarrain	153	NNSS	10.09.2003	
	Belauntza	253	PGOU	27.10.2015	
	Berastegi	1.099	PGOU	25.09.2012	
	Berrobi	598	NNSS	23.03.2010	
	Bidania-Goiatz	534	PGOU	16.12.2014	
	Elduain	244	NNSS	31.08.2000	AVANCE
	Gaztelu	173	NNSS	13.03.1998	
Hernialde	321	PGOU	14.04.2015		

Área funcional	Municipio	Población	Plan	Aprob. Def.	Revisión
	Ibarra	4.220	PGOU	20.02.2018	
	Ikaztegieta	485	PGOU	30.03.2010	
	Irura	1.877	PGOU	19.12.2011	
	Larraul	259	NNSS	14.10.2003	AVANCE
	Leaburu	380	PGOU	18.12.2018	
	Lizartza	625	NNSS	18.09.2007	
	Orendain	230	NNSS	16.10.2003	
	Orexa	117	NNSS	17.11.1998	AVANCE
	Tolosa	19.795	PGOU	03.03.2009	
	Villabona	5.864	PGOU	09.01.2013	
	Zizurkil	3.001	PGOU	03.05.2011	

Tabla 12. Estado de los Planes Generales de Ordenación Urbana de los municipios de Gipuzkoa. Elaboración propia.



Mapa 3. Afección de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas sobre el planeamiento urbano. Elaboración propia.

En la tabla siguiente se pretende analizar cómo recogen los nuevos PGOU lo establecido por el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, tanto en la memoria, como en la normativa y la documentación gráfica:

Municipio	Aprob. Definitiva	PTS Vías Ciclistas de Gipuzkoa
Soraluze-Plasencia de Las Armas	22.11.2016	<p><b>Memoria</b> II.9.6. El sistema de comunicaciones Se concreta el trazado incluido en el PTS, aprovechando el trazado ferroviario abandonado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vía Ciclista del Valle del Deba (Bergara/Málzaga)</li> </ul> <p><b>Normativa</b> Artículo 8.- Sistematización general de los usos urbanísticos 8.5.c. Uso de circulación ciclista: consiste en la actividad de desplazamiento de las personas mediante la bicicleta. Tiene el carácter de uso de servicio básico y se considerará autorizado en la totalidad de las zonas de uso global sin necesidad de que dicha circunstancia se señale de manera expresa.</p> <p><b>Plano</b> III.3_MOVILIDAD URBANA</p>
Arrasate-Mondragón	22.03.2016	<p><b>Normativa</b> Artículo 7.B.- SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES Viario de Circulación No Motorizada, pudiendo ser viarios mixtos peatonales y de bicicletas o exclusivos de cada uno de ellos. Dentro de este sistema el plan general incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vía Ciclista del Valle del Deba</li> <li>- Alameda Gernika y su prolongación hasta Gesalibar</li> <li>- Bidegorri entre Etxaluze y Garagartza.</li> <li>- Nuevo bidegorri entre Etxaluze y Musakola.</li> <li>- Nuevo Bidegorri entre Arimazubi y Maala.</li> </ul> <p><b>Plano</b> 02- Estructura Territorial General</p>
Azpeitia	17.09.2013	<p><b>Memoria</b> II.11.2_Desarrollos industriales de Lasao: Ejecución del bidegorri comarcal II.11.3_Desarrollos industriales del entorno de Urrestilla: Ejecución del bidegorri del Valle Ibaieder</p> <p><b>Normativa</b> Artículo 24.- Régimen general de edificación, uso y dominio de la zona global "E.10 Carreteras y Vías Urbanas Principales" Autorización para la implantación de "Bidegorris" cuando su implantación se estime posible y conveniente.</p> <p><b>Plano</b> II.5.1_RED VIARIA</p>

<p><b>Olaberria</b></p>	<p>19.05.2015</p>	<p>Medidas para reducir las afecciones sobre la movilidad-sostenibilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ejecutar un bidegorri en la acera que discurre al lado del vial N-1-417-A y que continuará junto a la carretera GI-2632 hacia Beasain.</li> </ul> <p>Se hace mención a dicho bidegorri en muchos de los ámbitos urbanístico.</p>
<p><b>Urretxu</b></p>	<p>14.09.2021</p>	<p><b>Memoria</b> II.5. Criterios derivados de los PTS Diseño de la Red Ciclista incorporando dos itinerarios que se cruzan en el área urbana de Urretxu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vía del Urola (Azkoitia/Urretxu/Legazpia)</li> <li>- Beasain-Bergara</li> </ul> <p><b>Normativa</b> Artículo 17.- Régimen urbanístico de las zonas globales “E. Redes de comunicación y transporte (Sistema General)”. Zona “E.3. Vías ciclistas (S.G.)”: zona conformada por la red de vías ciclistas de carácter estructural del municipio.</p> <p><b>Plano</b> II.1_Zonificación Global (Término Municipal) III.4_Red para la Movilidad Urbana en el Municipio</p>
<p><b>Zaldibia</b></p>	<p>11.12.2018</p>	<p><b>Memoria</b> 6.1. Modelo Territorial El trazado del ramal I-3.7 se incorpora al planeamiento como Sistema General Viario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eje I-3.7 Ordizia-Zaldibia</li> </ul> <p><b>Normativa</b> Artículo 41.- Vías interurbanas (E.11) Uso propiciado: circulación rodada (pública) Usos admisibles: circulación bicicletas (público) y peatonal (acera)</p> <p>Artículo 43.- Vías peatonales y/o ciclables (E.13) a) Uso propiciado: circulación peatonal o ciclista (pública), respetando la segregación de cada una de las circulaciones cuando el perfil transversal de la vía así lo prevé.</p> <p>Artículo 44.- Caminos rurales principales (E.20) a) Usos propiciados: circulación rodada, peatonal y bicicletas (pública).</p> <p><b>Plano</b> NOR 1.1_Ordenación estructural</p>



Irun	28.01.2015	<p><b>Memoria</b></p> <p>6.1.5. Contemplación de los criterios de Movilidad Sostenible</p> <p>El PGOU recoge los trazados que permiten garantizar la posterior ejecución de la red de carriles bici, de acuerdo con el PTS y el PMUS:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Itinerario I-1</li> <li>- Itinerario I-7</li> </ul> <p>3.1.2. Principales condicionantes medioambientales</p> <p>Se añaden conexión del centro con los núcleos existentes al sur de la autopista:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ibarrola-Meaka</li> <li>- Olaberria</li> <li>- Urune</li> </ul> <p><b>Normativa</b></p> <p>Artículo 2.2.2.- Sistematización de la Calificación Global Sistema General de comunicaciones (C)</p> <p><b>Plano</b></p> <p>E.22_T10_Movilidad Sostenible</p>
Oiartzun	25.03.2015	<p><b>Memoria</b></p> <p>II.10.3. Movilidad no motorizada. Movilidad peatonal y ciclista</p> <p>El PGOU incorpora la Vía Verde de Arditurri del PTS y amplía la red ciclista:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Itinerario I-1.10</li> <li>- Conexiones a los barrios periféricos (Ergoien, Altzibar e Iturriotz).</li> <li>- Conexión de Gurutze con los parques de Urkabe y Elizalde Norte.</li> <li>- Conexión de Altzibar – Karrika</li> <li>- Potenciación y mejora de la conexión Gurutze – Karrika atravesando la GI-3420 y el bidegorri Altzibar / Ergoien.</li> <li>- Conexión de la red interna con los polígonos de Ugaldetxo</li> <li>- Lintzirin – Lanbarren.</li> <li>- Conexión con la zona industrial Itturin (Lezo).</li> </ul> <p><b>Normativa</b></p> <p>Artículo 19.- Régimen de usos urbanísticos del suelo. Sistema de transporte y comunicaciones (E)</p> <p>Artículo 40.- Fomento de la accesibilidad sostenible y del transporte público.</p> <p><b>Plan</b></p> <p>E-3_Red Básica de Comunicaciones</p>

<p><b>Urnieta</b></p>	<p>15.10.2013</p>	<p><b>Memoria</b> Ordenación en materia de movilidad. Movilidad peatonal y ciclista. Objetivo del PGOU para incentivar la movilidad sostenible: - <u>PTS Vías Ciclables</u>: conexión con los municipios limítrofes. Adecuación de dos caminos existentes: a) Camino Santiago. b) Plazaola. c) Continuidad a los tramos junto al ferrocarril. - Red de la <u>trama urbana</u>: a) Remodelación y estructuración de la c/ Idiazabal b) Itinerarios ciclables en las nuevas ordenaciones. c) Ejecución y complementación del itinerariodiscontinuo junto al ferrocarril. d) Redacción de un proyecto específico.</p> <p><b>Normativa</b> Artículo 13.- Régimen general de edificación y uso en las zonas globales (E.1.- SISTEMA GENERAL VIARIO -SG.V-) Artículo 15.- Régimen general de edificación, uso y dominio aplicable en las zonas de uso pormenorizado (e.1.- RED DE COMUNICACIÓN VIARIA)</p> <p><b>Plano</b> II.10.2_Red de Comunicaciones</p>
<p><b>Alegia</b></p>	<p>14.09.2021</p>	<p><b>Memoria</b> 5.4. Movilidad y transporte Los tramos de carretera existentes: - GI-2131, antigua N-1: la plataforma viaria de esta carretera incluye el Itinerario "I-3 Donostia-Beasain" de la Red Básica de Vías Ciclistas. 6.4. Ordenación general No se incorpora un carril-bici en la reordenación de la GI-2131.</p> <p><b>Normativa</b> Artículo 16.- Sistema General de Red Viaria (E.10) E.10.2. Vías urbanas (red viaria, peatonal y aparcamientos), Bidegorri y Caminos Vecinales.</p> <p><b>Plano</b> II-6_Ordenación general ilustrativa</p>

<p><b>Anoeta</b></p>	<p>15.05.2018</p>	<p><b>Memoria</b> 5.2. Bidegorri El PTS prevé el bidegorri que discurre en sentido nort-sur entrazado sensiblemente paralelo al río Oria. Se proyecta un bidegorri que una el centro con la zona de equipamientos Polideportivo-Escolar. <b>Normativa</b> Artículo 1.6.1.3.- Bidegorri (D.1.3.) <b>Plano</b> 08_Infraestructura Viaria</p>
<p><b>Ibarra</b></p>	<p>20.02.2018</p>	<p><b>Memoria</b> - Criterios de sostenibilidad en relación con la movilidad y la accesibilidad. - Complementación y mejora de la trama de calles y jerarquización de la misma, reservando vías para el tránsito exclusivo de peatones y ciclistas. Se plantea asimismo la delimitación de zona 30. - Criterios para proteger los sistemas fluviales. Se proyecta un itinerario peatonal y ciclista completo, paralelo e inmediato al cauce del río Zelai. <b>Normativa</b> Artículo 15.- Régimen general de edificación, uso y dominio de la zona global “E. Red Viaria (S.G.)” a) Uso característico: circulación rodada (motorizada, ciclista...) y peatonal. Artículo 25.- Régimen general de edificación, uso y dominio de las parcelas y/o espacios de tipología “e. Red Viaria” a) Uso característico: circulación rodada (motorizada, ciclista...) y peatonal. <b>Plano</b> IV.4_Red para la movilidad urbana en el municipio</p>
<p><b>Villabona</b></p>	<p>09.01.2013</p>	<p><b>Memoria</b> Se recoge el trazado del PTSVCG. - Eje I-3. Donostia-Beasain <b>Normativa</b> Artículo 92.- Clasificación de los usos generales y definición de los usos específicos (5. Usos de Comunicaciones) Tendrán consideración de vías ciclistas, las infraestructuras viarias específicas para el desarrollo de la movilidad no motorizada, preferentemente ciclista, que están recogidas en el PTSVCG y en consecuencia vinculadas a las determinaciones y previsiones de la misma. <b>Plano</b> III.1_Ordenación pormenorizada</p>

Tabla 13. Determinaciones de los Planes Generales de Ordenación Urbana posteriores a 2013. Elaboración propia.

## 2.6.1.- Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son obligatorios en los municipios con más de 5.000 habitantes según la Ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de Euskadi. Así, en la tabla siguiente se han seleccionado aquellos municipios de Gipuzkoa que cuentan con más de 5.000 habitantes de cara a analizar el grado de cumplimiento de la obligatoriedad de tramitar el PMUS:

Área Funcional	Municipio	Población	PMUS	Marco temporal
<b>Bajo-Deba</b>	Deba	5.441		
	Eibar	27.497		
	Elgoibar	11.464		
	Mutriku	5.284	PM	
<b>Alto-Deba</b>	Aretxabaleta	7.108		
	Bergara	14.584		
	Arrasate-Mondragon	21.867		
	Oñati	11.428	PMUS	2013
<b>Urola-Kosta</b>	Azkoitia	11.657		
	Azpeitia	15.191	PMUS	05.2022
	Orio	6.096		
	Zarautz	23.271	PMUS	En tramitación
	Zumaia	10.124		
<b>Goierrri</b>	Beasain	13.949	PM	
	Lazkao	6.007		
	Legazpi	8.367	PMUS	06.2017
	Ordizia	10.420	PMUS	En tramitación
	Urretxu	6.773	PMUS conjunta	
	Zumarraga	9.668		
<b>Donostialdea Bajo-Bidasoa</b>	Andoain	14.631	PM	
	Astigarraga	7.185	PMUS	04.2021
	Errenteria	39.219	PM para bicicletas y peatones	
	Hernani	20.362	PM	
	Hondarribia	16.852	PMUS / ORDENANZA	09.2019
	Irun	62.933	PMUS	En tramitación (2023-2027)
	Lasarte-Oria	18.893		
	Lezo	6.062		
	Oiartzun	10.291		
	Pasaia	15.867		

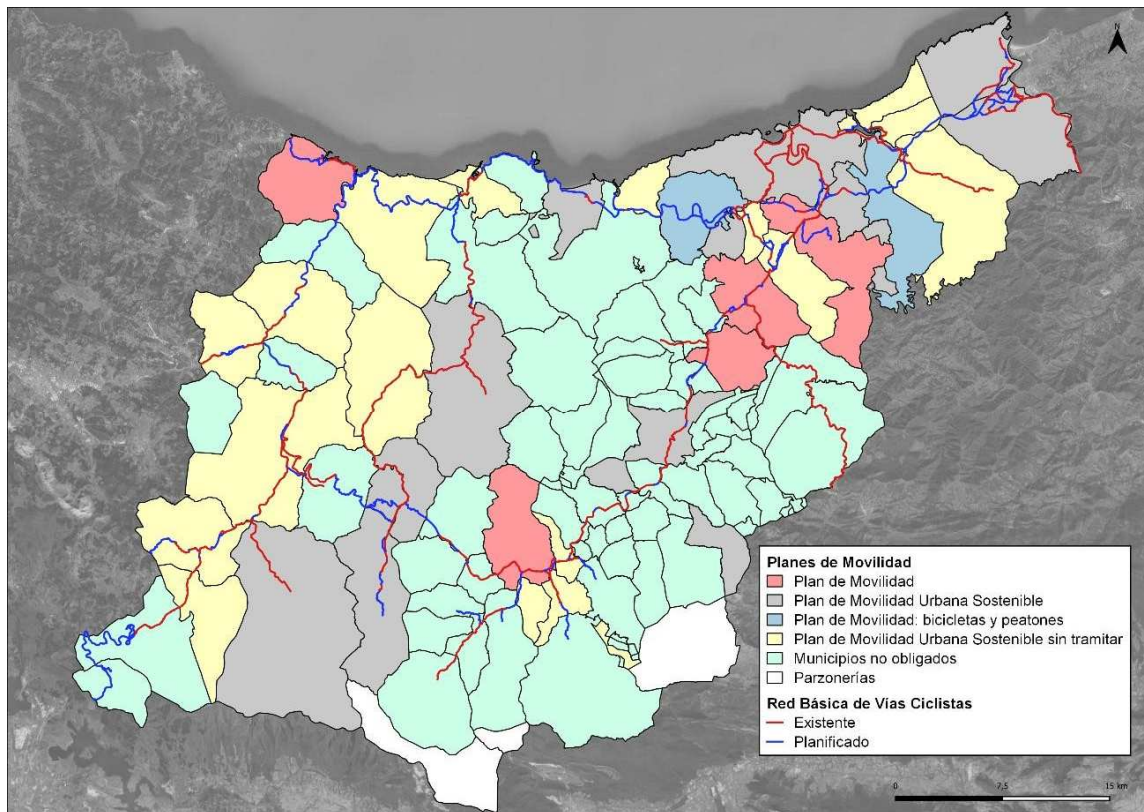
Área Funcional	Municipio	Población	PMUS	Marco temporal
	Donostia-San Sebastián	188.102	PMUS	2008-2024
	Urnieta	6.197		
	Usurbil	6.132	PM para bicicletas y peatones	
Tolosaldea	Tolosa	19.795	PMUSI	01.2020
	Villabona	5.864	PM	

Tabla 14. Tramitación de los Planes de Movilidad en municipios de más de 5.000 habitantes. Elaboración propia.

*PMUS: Plan de Movilidad Urbana Sostenible*

*PMUSI: Plan de Movilidad Urbana Sostenible Integrada*

*PM: Plan de Movilidad*



Mapa 4. Planes de Movilidad en Gipuzkoa. Elaboración propia.

Los planes de movilidad urbana sostenible, son planes estratégicos para el fomento de la movilidad sostenible de los municipios, por lo que deberían recoger medidas reales para el impulso de la movilidad activa y, por lo tanto, hacer mención a los documentos estratégicos territoriales que se han redactado hasta ahora.

## 2.7.- Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV (PDIC)

El Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV, publicado en julio del 2016 por el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, se configura como una *“herramienta dinámica de planificación y de coordinación estratégica de las infraestructuras para la movilidad en bicicleta en la Comunidad Autónoma Vasca, con la finalidad de valorizar, facilitar y promover la utilización de la bicicleta como modo de transporte”*. Aunque el Plan está todavía sin aprobar, es importante tomarlo en consideración dado que las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) remiten al mismo la planificación de las vías ciclables.



Ilustración 7. Red de Itinerarios Ciclables de la CAPV. Fuente: DOT

Aunque la planificación interurbana de las vías ciclistas de cada Territorio Histórico se concreta mediante sus correspondientes Planes Territoriales Sectoriales, como es el caso del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, el Plan Director tiene el propósito de coordinar la ordenación para garantizar la continuidad y funcionalidad de los itinerarios ciclables.

Se plantean 13 itinerarios que forman una estructura mallada que alcanza 1.057 km de longitud, de los cuales 630 km están pendientes de ser ejecutados, y que articula una red conectada que proporciona soluciones ciclables de acceso a los principales equipamientos

y centros de atracción turística. Además de garantizar las conexiones dentro de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la red busca enlazar con las redes de las provincias y países limítrofes, que en caso de Gipuzkoa corresponden a la conexión Irún-Hendaia y la de Navarra por el Valle del Bidasoa (Bera), y el Valle de Leizaran (Leitza).

Asimismo, la red se estructura en tres niveles jerárquicos, tal y como se observa en la siguiente tabla:

	Conectividad	Funcionalidad a nivel de Red	Marco de intervención institucional, GV
<b>RED NIVEL 1</b>	Conexión ciudades > 25.000hab.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conexión TH</li> <li>- Conexión CCAA</li> <li>- Alternativa EuroVelo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Financiación y/o cofinanciación de la redacción de proyecto.</li> <li>- Construcción y/orehabilitación.</li> </ul>
<b>RED NIVEL 2</b>	Conexión ciudades > 10.000hab.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conexión Áreas Funcionales</li> <li>- Articulación Áreas Funcionales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cofinanciación de la redacción de proyecto.</li> <li>- Cofinanciación de la obra en el caso de actuaciones singulares.</li> </ul>
<b>RED NIVEL 3</b>	Integración municipios < 10.000 hab.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Red Nivel Área Funcional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cofinanciación en la elaboración de estudios de viabilidad y proyecto</li> </ul>

Tabla 15. Niveles jerárquicos de la Red de Itinerarios Ciclables de la CAPV. Elaboración propia.



Ilustración 8. Red de Itinerarios Ciclables de la CAPV.

Además de configurar la red de infraestructuras ciclables de carácter interurbano, anteriormente comentada, en el ámbito de la Comunidad Autónoma, el documento ejecutivo del PDIC publicado apunta lo siguiente:

- a) Se deberán de respetar las competencias de las diferentes administraciones provinciales y locales para generar un modelo desconcentrado y sujeto al principio de colaboración participativa, y apunta lo siguiente:
  - Las Normas Forales de Vías Ciclables establecen un marco normativo de las infraestructuras y su instrumento regulador como son los PTS dentro del marco competencial foral en materia de “carreteras o caminos” (Ley 3/1979, sobre el Estatuto de Autonomía y Ley 27/1983 sobre los Territorios Históricos).
  - Las Diputaciones Forales establecerán las bases para la planificación, proyección, explotación y financiación de las vías ciclistas de cada Territorio Histórico.





- Las Diputaciones Forales son los responsables de estructurar el desarrollo de los ámbitos interurbanos de las redes territoriales ciclistas mientras que los Entes Locales se ocuparán de desarrollar los tramos urbanos. Serán necesarios los criterios y fórmulas de colaboración para garantizar la continuidad y conectividad de las redes interurbanas y urbanas.
  - La Red Básica mantendrá su continuidad e interrelación entre las diferentes provincias, para lo cual se tendrán que establecer nuevas vías de comunicación entre los entes públicos para garantizar el carácter continuo y lineal de las redes de vías ciclables.
- b) Los criterios del marco de colaboración del Gobierno Vasco implican una participación concertada del Gobierno Vasco en el desarrollo de la red básica, además de dinamizar las estructuras e instrumentos de gestión. Los criterios respecto a la prioridad de los tramos que componen la red marcarán los ámbitos de concertación y cooperación.

## 2.8.- Planeamientos ciclistas internacionales y limítrofes

Para integrar y conectar la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, articulada en el PTSVCG vigente, con el resto de redes planteadas en los Territorios Históricos, Comunidades Autónomas y países colindantes, habrá que tener en cuenta la planificación y ordenación de las vías ciclables de los territorios limítrofes:

Ámbito	Normas y planes	Tramitación	Sección
<b>Internacional</b>			
<b>EUROVELO 1</b>	Proyecto Ederbidea 2016-2019		<b>1</b>
<b>Limítrofes</b>			
<b>Bizkaia</b>	PTS Vías Ciclistas de Bizkaia	Consejo de Gobierno de la DFB(27.04.2021) Aprobación Definitiva (NF 5/2023, de 22 de marzo)	<b>2</b>
	Norma foral de vías ciclistas forales de Bizkaia	Norma Foral 10/2014 (27.06.2014)	
<b>Álava-Araba</b>	PTS Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava	Orden Foral 130/2019 (24.03.2019) Aprobación definitiva (NF 9/2023, de 8 de marzo)	<b>3</b>
	Norma foral de vías ciclistas del Territorio Histórico	Norma Foral 4/2010 (08.03.2010)	
	Norma foral de itinerarios verdes del Territorio Histórico	Norma Foral 1/2012 (23.01.2012)	
	Estrategia de la bicicleta de Álava	19.10.2021	
<b>Navarra</b>	Plan Director de Movilidad Activa 2022-2030	11.01.2022	<b>4</b>
<b>Aquitaine (fr)</b>	Schema regional des Veloroutes 2020-2030	03.2020	<b>5</b>

Tabla 16. Planeamientos ciclistas limítrofes. Elaboración propia

### 2.8.1.- Proyecto Ederbidea (2016-2019)

Ederbidea o “camino bonito” es un proyecto impulsado por la Diputación Foral de Gipuzkoa, el Gobierno de Navarra, el Departamento de Pirineos Atlánticos, los ayuntamientos de San Juan de Luz, Hendaya, Biarritz, Irun e Imotz; la Comunidad de la Aglomeración Pays Basque, la Asociación Cederna Garalur, el Consorcio Turístico del Plazaola y la Agrupación turística Baztan-Bidasoa Turismo Elkargoa. Recibió el apoyo del programa Interreg Poctefa y fue cofinanciado por la Unión Europea a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEDER. Se trata de una iniciativa de cooperación transfronteriza que tiene como misión el desarrollo de una política común en Navarra, Gipuzkoa y los Pirineos Atlánticos, que potencie el uso de la bicicleta tanto en su vertiente turística y de ocio, como en los desplazamientos cotidianos.

Entre los objetivos, este proyecto se proponía avanzar en la conexión entre Pamplona, Donostia-San Sebastián y Baiona a través de una infraestructura ciclable de 240 km, de los cuales 90 de nueva creación, y una política común que potencia el uso de la bici con el fin de reducir las emisiones contaminantes y avanzar en la sostenibilidad del transporte, descongestionar la circulación, mejorar la salud de la población y crear un producto turístico común.

Hasta la actualidad, el proyecto Ederbidea ha conseguido la creación de nuevas vías e itinerarios ciclistas, la mejora de la seguridad y el incremento de la señalización, así como acciones de sensibilización, formación y fomento del cicloturismo y el desarrollo de la ruta EuroVelo1 en Navarra.



Ilustración 9. Mapa del itinerario ciclable del proyecto transfronterizo Ederbidea (2016-2019). Fuente: Vías Verdes

## 2.8.2.- PTS Vías Ciclistas Bizkaia

El Consejo de Gobierno de la Diputación Foral de Bizkaia, promotor y órgano sustantivo del PTSVCB, ha aprobado definitivamente el documento tras el apoyo casi unánime de los grupos políticos representados en las Juntas Generales de Bizkaia en el año 2023 (Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo).

El objeto del PTS es establecer objetivos, prioridades y mejoras en la Red Funcional de Vías Ciclistas de Bizkaia, a la vez que recoge previsiones, planes y proyectos de los instrumentos de planeamiento en vigor tal y como marca la Norma Foral 10/2014 de Vías Ciclistas Forales.

La red ciclista de Bizkaia se configura en siete itinerarios ciclables que alcanzan una longitud total de 350 km y que permite interconectar mediante infraestructuras viales ciclistas las principales áreas urbanas de Bizkaia.

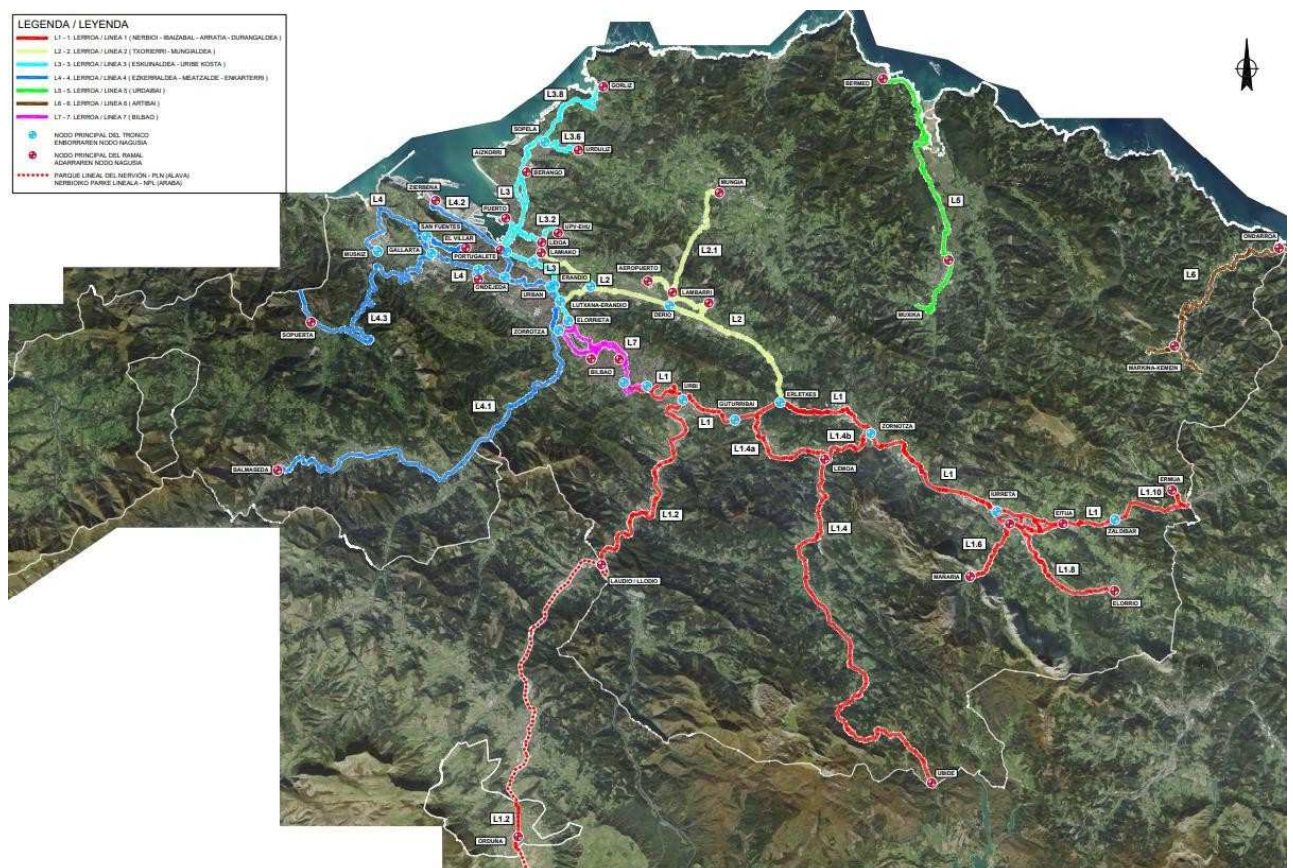


Ilustración 10. Itinerarios ciclables de Bizkaia. Fuente: PTS Vías Ciclistas Bizkaia

## Estado de la RED OBJETO “ROP” en el ámbito de su confluencia con Gipuzkoa

La Red propuesta para el Territorio Histórico de Bizkaia tiene dos puntos de encuentro con la red guipuzcoana, entre los términos municipales de Ermua-Eibar y Ondarroa-Mutriku.

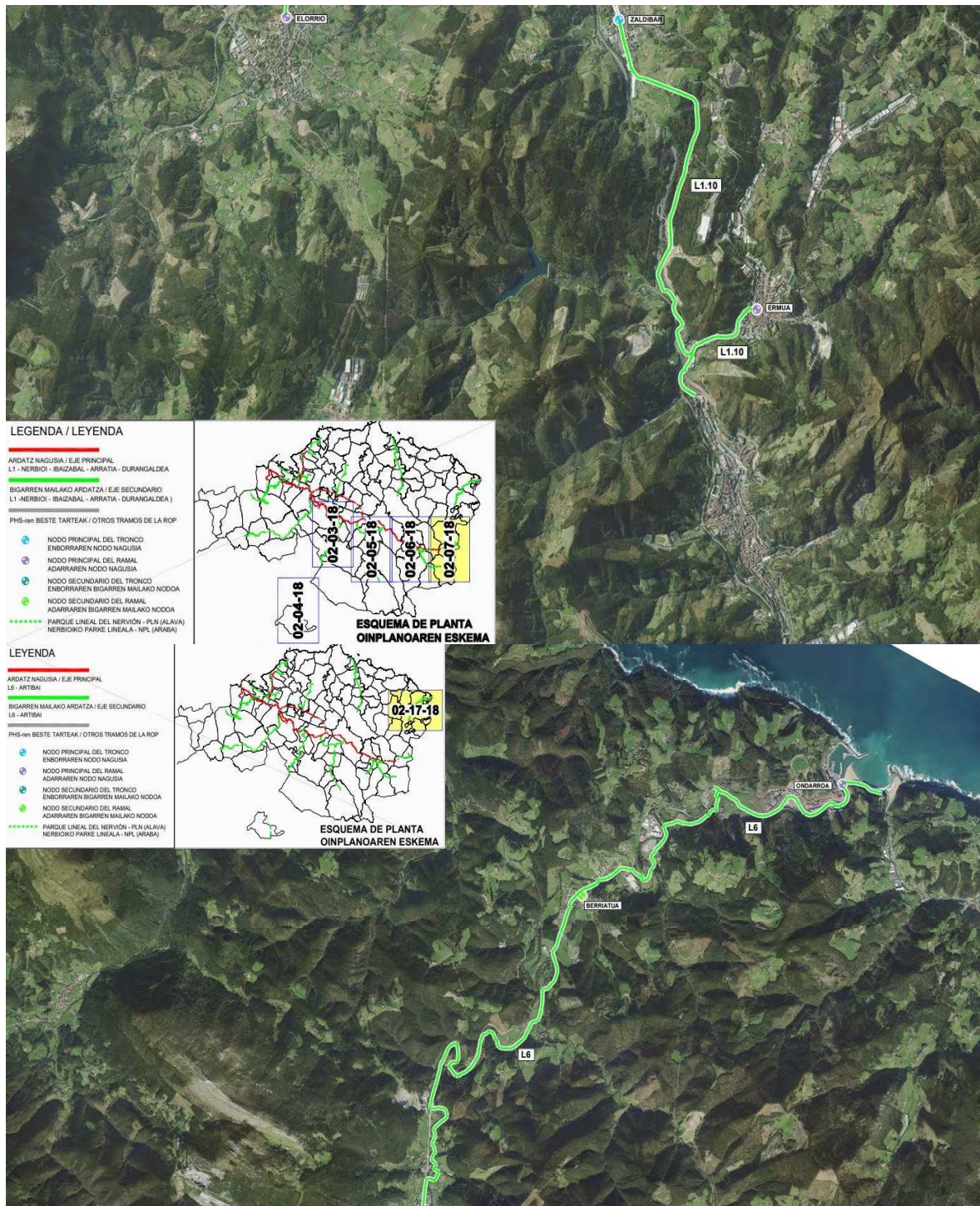


Ilustración 11. Puntos de encuentro con Gipuzkoa: Ermua-Eibar y Ondarroa-Mutriku. Fuente: PTS Vías Ciclistas Bizkaia

### 2.8.3.- PTS Vías Ciclistas e itinerarios verdes de Álava

El PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava ha sido aprobado definitivamente por la Norma Foral 9/2023, de 8 de marzo. Tal y como se expone en la memoria del documento el objetivo del PTS es “dar encaje, en el marco de la ordenación del territorio de la CAPV y del Territorio Histórico de Álava, a la Red Foral de Vías Ciclistas y a la Red de Itinerarios Verdes de Álava.

Para ello, se propone una estructura tipo malla, cuyo objetivo es cubrir la extensión del territorio alavés, generando rutas circulares y estructurando las Cuadrillas entre sí. La red alavesa se estructura en dos redes diferenciadas entre sí:

- **Red Foral de Vías Ciclistas:** vinculada a la movilidad cotidiana obligada, considerando como tales los desplazamientos cotidianos directos que alcanzan un máximo de 10 km que representan unos 52 minutos de trayecto. Esta red se constituye por 11 itinerarios que alcanzan una longitud total entre 37,33 y 38,22 km.
- **Red de Itinerarios Verdes:** vinculada a la movilidad de ocio y turismo, permitirá el acceso al territorio y a sus espacios naturales. Esta red está conformada por un total de 50 itinerarios, de los cuales 26 itinerarios son existentes y 24 itinerarios planificados. Entre los itinerarios existentes se diferencia los itinerarios Verdes Catalogados (10 itinerarios) que alcanzan una longitud de 302 km.

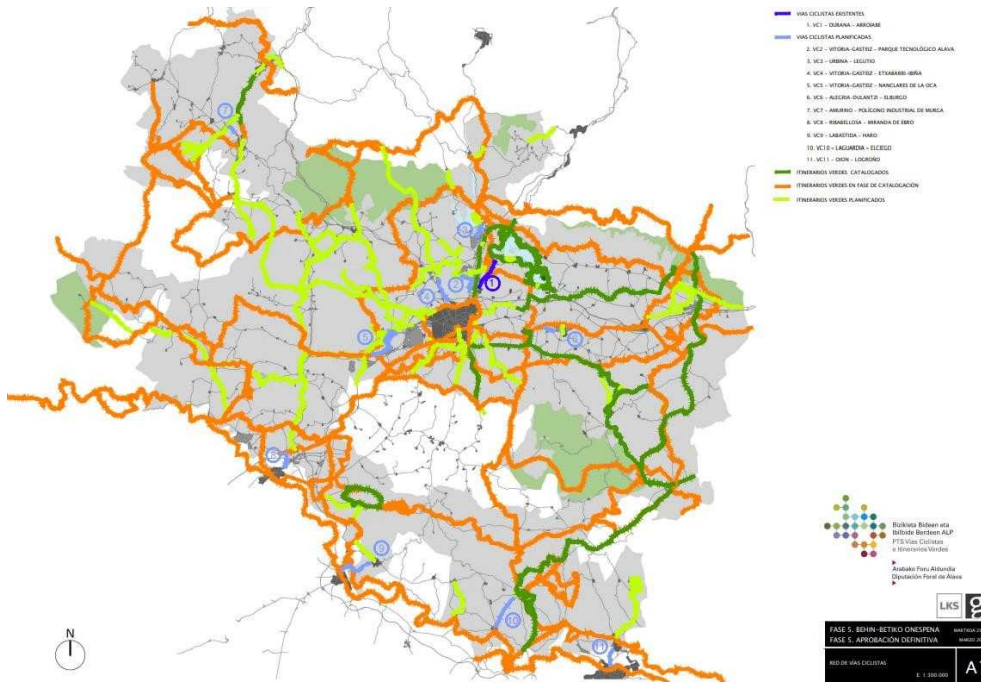


Ilustración 12. Red Foral de Vías Ciclistas. Fuente: PTS Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava

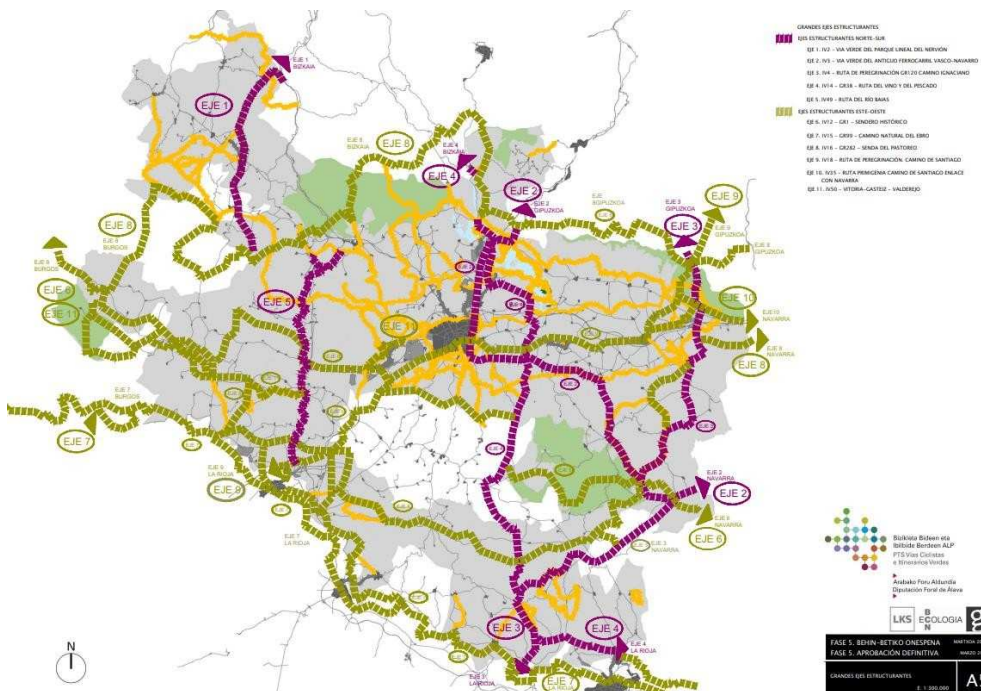


Ilustración 13. Red de Itinerarios Verdes. Fuente: PTS Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava



De la red de itinerarios verdes definida, se extrae el concepto de Grande Ejes Estructurantes, que permiten lograr objetivos de conectividad intraterritorial y con los territorios limítrofes y otras rutas externas. Los itinerarios de la Red Foral de Vías Ciclistas no tienen continuidad en Gipuzkoa, mientras que la Red de Itinerarios Verdes, se adentra en el territorio guipuzcoano.

- **Itinerarios Verdes Existentes Catalogados:**

IV3 \_ VIA VERDE DEL ANTIGUO FERROCARRIL VASCO-NAVARRO Puerto de Arlaban.

IV4 \_ RUTA DE PEREGRINACIÓN GR120 – CAMINO IGNACIANO Leizarrate.

- **Itinerarios Verdes Existentes en Fase de Catalogación:**

IV16 \_ GR282 – SENDA DEL PASTOREO Arantzazu, Oñati.

IV18 \_ RUTA DE PEREGRINACIÓN – CAMINO DE SANTIAGO Tunel de San Adrián, Aizkorri-Aratz.

- **Itinerarios Verdes Planificados:**

IV47 \_ IBARRA-ARAMAIO / ARRASATE Gesalibar, Arrasate.

#### **2.8.4.- Plan Director de Movilidad Activa de Navarra**

A principios del año 2022, se publicó una versión inicial del Plan Director de Movilidad Activa de Navarra (2022-2030) como desarrollo de la acción prevista en el Plan Director de Movilidad Sostenible de Navarra, con el objetivo de avanzar en el cumplimiento del objetivo de la Estrategia de Especialización Inteligente de Navarra (S3) buscando mejorar los indicadores de eficiencia energética y reducción de emisiones totales de gases de efecto invernadero.

Su propósito principal es mejorar la accesibilidad al territorio de la Comunidad Foral y fomentar el uso de los modos de transporte no motorizados, tanto en los desplazamientos cotidianos como en el ámbito recreativo y deportivo, propiciando con ello un trasvase modal desde los modos motorizados particulares.

El Plan Director ha definido una Red Básica para la Movilidad Activa de Navarra constituida por 31 itinerarios cuya longitud total ascienda a 1.736,2 km y se compone de dos tipologías:

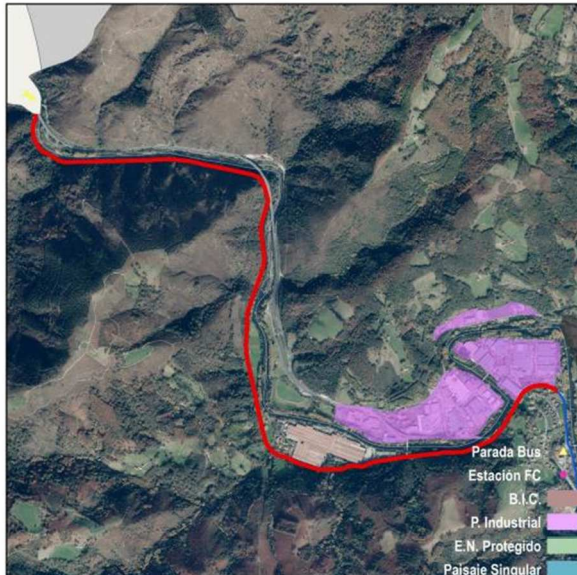
- **Red Arterial:** con una longitud de 1.283,7 km y estructurada en 14 itinerarios, esta red engloba los principales recorridos que vertebran el conjunto del territorio conectando las principales poblaciones o estas con sus territorios vecinos de otras Comunidades Autónomas o Francia.
- **Red Complementaria:** la longitud de esta red es de 498,7 km y consta de 17 itinerarios que conectan y mallan la Red Arterial atendiendo a relaciones de movilidad suprarregional o planteando alternativas a dicha red.



Ilustración 14. Red Básica para la Movilidad Activa de Navarra. Fuente: Plan Director de Movilidad Activa de Navarra

La Red Básica consta de 3 itinerarios colindantes con Gipuzkoa: dos arterias y un itinerario complementario:

**A-03 EUROVELO 1**



**Tramo 01: Gipuzkoa - Bera**

Longitud: 5,2 km

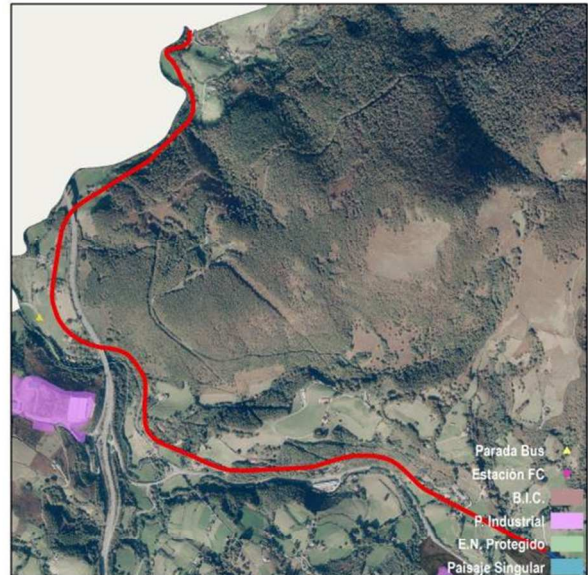
Municipios: Lesaka

Pendiente media: 8,8 %

Tramo que discurre íntegramente por el municipio de Lesaka, a orillas del Bidasoa, coincidiendo con el tramo de la Vía Verde del Bidasoa entre la frontera con Gipuzkoa y el núcleo urbano de Bera.

Se trata de un tramo actualmente acondicionado y en servicio.

**A-04 PLAZAOLA**



**Tramo 01: Gipuzkoa - Leitza**

Longitud: 4,6 km

Municipios: Leitza

Pendiente media: 3,6 %

Tramo que discurre íntegramente por el municipio de Leitza, coincidiendo con el tramo de la Vía Verde del Plazaola entre la frontera con Gipuzkoa y el núcleo urbano de Leitza, al que bordea por el norte.

Se trata de un tramo actualmente acondicionado y en servicio.

**C-02 Lekunberri - Gipuzkoa**

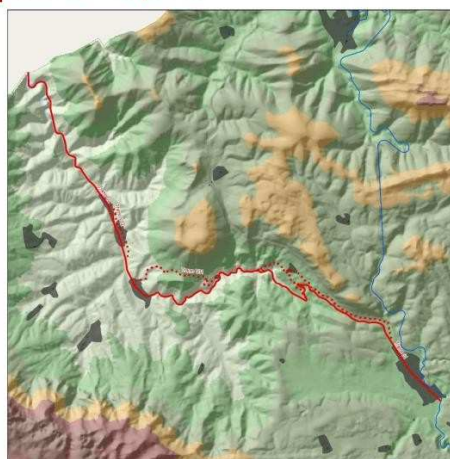


Ilustración 15. Estado de la Red Básica para la Movilidad Activa en el ámbito de su confluencia con Gipuzkoa. Fuente: Plan Director de Movilidad Activa de Navarra

### 2.8.5.- Schema Regional Des Veloroutes 2020-2030

El Esquema Regional de Vías Ciclables adoptado a finales de mayo de 2020 persigue tres objetivos, como son el desarrollo de una red equilibrada para la totalidad del territorio de Nouvelle-Aquitaine, la promoción de las vías que puede producir un beneficio estimado en más de 100 millones de euros para el año 2030, y la creación de una oferta de servicios y promociones para los diferentes usuarios y actores que participan en el desarrollo y uso de la red planificada.

El esquema gira en torno a dos columnas vertebrales como son la EuroVelo 1-La Véloodyssée y Eurovelo 3-La Scandibérique, así como en torno a rutas nacionales como La Vélo Francette (V43), el Canal des 2 mers a vélo (V80), la Véloroute du piémont pyrénéen (V81), la Véloroute de la vallée du Lot (V86), V87, V90, V91, La Flow Vélo (V92), V93 y V94.



Ilustración 16. Esquema Regional de Vías Ciclables de Nueva Aquitania. Fuente: Esquema Regional de Vías Ciclables

La Red Francesa limita en dos puntos en la frontera que mantiene con Gipuzkoa entre Irun y Hendaia, y que une la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa y el itinerario 1 de EuroVelo perteneciente a la Costa Atlántica.

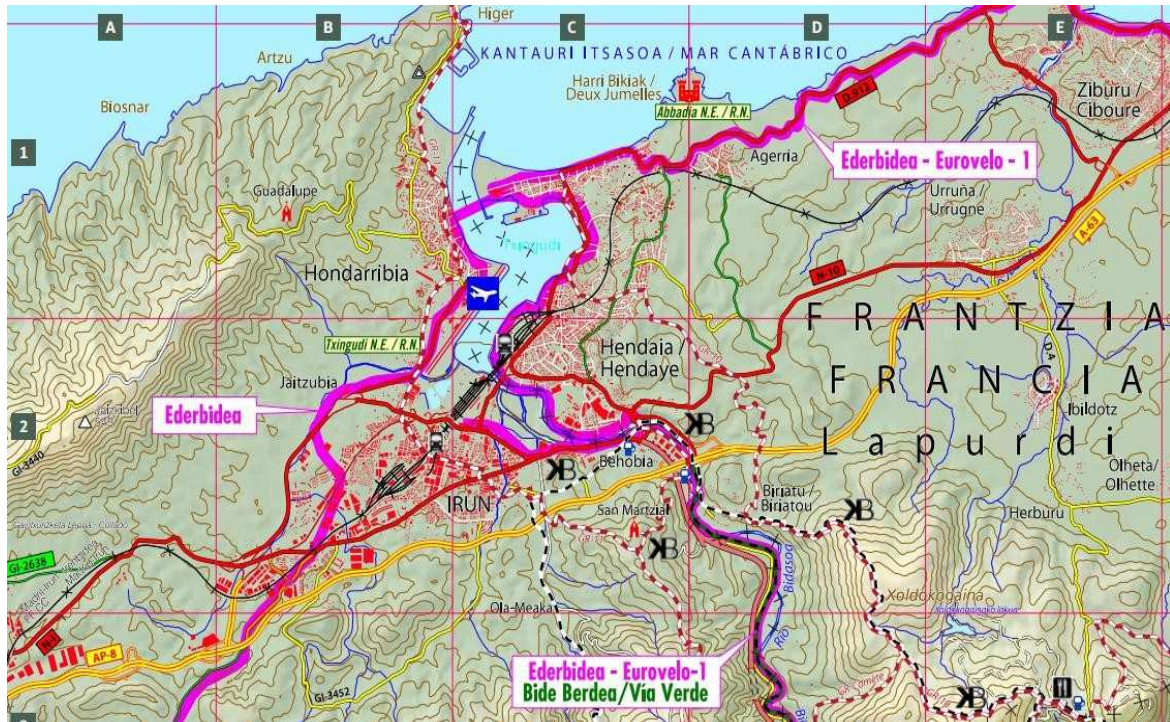


Ilustración 17. Estado de la Red francesa en el ámbito de su confluencia con Gipuzkoa. Fuente: Ederbide



## 2.9.- Otras normativas y planes de protección

En el marco de la ordenación territorial y planificación inciden otros planes y figuras de protección, que, de forma global o específica, establecen directrices, determinaciones o compromisos para la protección del medio ambiente en general o de aspectos naturales protegidos. Los planes y figuras analizadas por el PTSVCG en vigor son las siguientes y se marcan en gris aquellas que han sido modificadas con posterioridad a su aprobación, y en rojo los que han perdido su vigencia:

Ámbito	Planes	Aprobación definitiva
Medioambiental	NORMATIVA DE COSTAS	Ley 2/2013, de protección y uso sostenible del litoral Modificación de la Ley 2/1988, de Costas
	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES DEL ÁREA DE TXINGUDI	(29.07.1994)
	PLAN RECTOR DE USO Y GESTIÓN PARQUE NATURAL AIAKO HARRIA	Decreto 87/2002 (16.04.2002)
	PLAN DE ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES ÁREA DE AIZKORRI-ARATZ	Decreto 75/2006 (04.04.2006)
	PLAN DE ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES TRAMO LITORAL DEBA-ZUMAIA	Decreto 33/2009 (10.02.2009)
	PLAN ESPECIAL DEL BIOTOPO PROTEGIDO RÍA DE IÑURRITZA	(18.07.2006)
	DECLARACIÓN DEL BIOTOPO PROTEGIDO VALLE DEL LEITZARAN	Decreto 416/1995 (29.09.1995)



Ámbito	Planes	Aprobación definitiva
	RED NATURA 2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aizkorri-Aratz (ES2120002)</li> <li>- Ría del Urola (ES2120004)</li> <li>- Alto Oria (ES2120005)</li> <li>- Iñurritza (ES2120009)</li> <li>- Ría del Oria (ES2120010)</li> <li>- Río Araxes (ES2120012)</li> <li>- Río Leizaran (ES2120013)</li> <li>- Río Urumea (ES2120015)</li> <li>- Aiako Harria (ES2120016)</li> <li>- Txingudi-Bidasoa (ES2120018)</li> </ul> <p>SIN INCIDENCIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arno (ES212001)</li> <li>- Pagoeta (ES2120006)</li> <li>- Garate-San Barbara (ES2120007)</li> <li>- Hernio-Gazume (ES212008)</li> <li>- Ulia (ES2120014)</li> <li>- Jaizkibel (ES2120017)</li> </ul>
Otros	ESTRATEGIA AMBIENTAL VASCA DE DESARROLLOSOSTENIBLE 2002-2020	
	PROGRAMAS MARCO AMBIENTALES DE LA CAPV2002-2006 / 2007-2010	

Tabla 17. Planes de protección naturalísticos. Elaboración propia.



### 2.9.1.- Normativa de costas

La nueva Ley 2/2013, de protección y uso sostenible del litoral modificó el artículo 3 en el que se definía el alcance de los bienes de dominio público marítimo-terrestre (DPMT), ya que se tendrán en cuenta los efectos del cambio climático. Así, son bienes del dominio público marítimo-terrestre “la ribera del mar y de las rías (...) hasta donde alcancen las olas en los mayores temporales conocidos. Esta zona se extiende también por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible el efecto de las mareas”. Son parte del DPMT las playas y las bermas y dunas.

En el caso del PTSVCG, afecta especialmente a las redes I-1 e I-2 que atraviesan la costa gipuzkoana.

#### Servidumbre de protección

La servidumbre de protección recaerá sobre una zona de 100 metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar y podrá ser ampliado otros 100 metros cuando sea necesario para asegurar la efectividad de la servidumbre, en atención a las peculiaridades del tramo de costa de que se trate. En las márgenes de los ríos hasta donde sean sensibles las mareas, la extensión de esta zona se podrá reducirse hasta un mínimo de 20 metros, en atención a las características geomorfológicas, a sus ambientes de vegetación, y su distancia respecto de la desembocadura, conforme a los que reglamentariamente se disponga.

Con carácter ordinario, sólo se permitirán en esta zona, las obras, instalaciones y actividades que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación (...), así como las instalaciones deportivas descubiertas. En todo caso, la ejecución de terraplenes, desmontes o tala de árboles deberán cumplir las condiciones que se determinen reglamentariamente para garantizar la protección del dominio público (art.25).





### **Servidumbre de tránsito**

La servidumbre de tránsito recaerá sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar. Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos.

### **Servidumbre de acceso al mar**

La servidumbre de acceso público y gratuito al mar recaerá, en la forma que se determina en los números siguientes, sobre los terrenos colindantes o contiguos al dominio público marítimo-terrestre, en la longitud y anchura que demanden la naturaleza y finalidad del acceso.

## 2.10.- Planes Estratégicos

La publicación de los Planes Estratégicos que giran alrededor de la movilidad sostenible, con mención especial al fomento de la movilidad activa ha sido incesante en los últimos años, tal y como refleja la tabla siguiente:

Ámbito	Planes	Publicación
Europa	ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INTELIGENTE	Diciembre 2020
	MASTER PLAN PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA	Mayo 2021
España	ESTRATEGIA ESTATAL DE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA 2030	Diciembre 2021
	PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	En trámite
	ESTRATEGIA POR LA BICICLETA	Junio 2021
Euskadi	PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	En trámite
	ESTRATEGIA VASCA DE CAMBIO CLIMÁTICO. KLIMA2050	Julio 2015
Gipuzkoa	ESTRATEGIA GUIPOUZCOANA DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO. KLIMA 2050	Mayo 2018
	MISIÓN DE LA NUEVA MOVILIDAD	Mayo 2021

Tabla 18. Relación de los planes estratégicos. Elaboración propia.

A continuación, se analizan los documentos para reflejar los diferentes puntos de vista y alcance de los Planes Estratégicos en el fomento de la movilidad ciclista.

### 2.10.1.- Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente (EU)

La Estrategia publicada el 9 de diciembre de 2020 sienta las bases para que el sistema de transporte de la Unión Europea pueda conseguir la transformación ecológica y digital y sea más resiliente ante futuras crisis.

La hoja de ruta marcada por la Comisión Europea se basa en los siguientes apartados:

- Impulso al transporte **intermodal**.
- Transporte automatizado y conectado.

- Reflejo del impacto que tiene sobre el medio ambiente en el **precio de transporte**.
- Intensificación de la producción y utilización de **combustibles alternativos y sostenibles**.
- Transporte **menos contaminante**, sobre todo en las ciudades.

El documento se compone de 82 iniciativas divididas en diez áreas de trabajo estratégicas denominadas “iniciativas emblemáticas”, de las cuales, el tercero apunta en la necesidad de potenciar un reparto modal con la inclusión de la movilidad activa.

### 2.10.2.- Master Plan Europeo para la promoción de la bicicleta (EU)

En el Congreso de Transporte, Salud y Medioambiente celebrado en Viena en mayo de 2021, los ministros de Transporte, Salud y Medioambiente de los Estados miembro de la región Pan-Europea adoptaron por unanimidad el Master Plan para la promoción de la bicicleta. El objetivo es promocionar el ciclismo por su contribución a generar modos de vida más sostenibles, mejorar el medioambiente, la salud y seguridad, la inclusión social y la prosperidad económica y, en general, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Para ello, el Master Plan cuenta con una serie de recomendaciones basadas en evidencias y buenas prácticas recogidas a lo largo de la región, las cuales buscan promover la movilidad ciclista a nivel nacional. A continuación, se recogen las principales líneas de actuación en las que se clasifican estas recomendaciones:

- Desarrollo e implementación de **políticas ciclistas a nivel nacional**, apoyadas por un plan ciclista nacional.
- **Mejorar el marco legislativo** para el fomento de la movilidad ciclista.
- Construcción de una **infraestructura ciclista** adecuada.
- Proporcionar mecanismos de financiación eficientes y sostenibles.
- Incluir la bicicleta en los procesos de planeamiento y facilitar la multimodalidad.



- **Promover la bicicleta** a través de los incentivos y la gestión de la movilidad.
- Mejorar la seguridad y la salud.
- **Mejorar las estadísticas** obtenidas de la movilidad ciclista, para su monitorización y evaluación comparativa o “benchmarking”.
- Fomentar el cicloturismo.
- Hacer uso de las nuevas tecnologías y la innovación.
- **Fomentar la movilidad ciclista** para lograr una red de transportes más resiliente.

### 2.10.3.- Estrategia estatal de movilidad segura, sostenible y conectada 2030 (ESP)

Para hacer frente a los nuevos retos planteados en el sector de la movilidad, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha diseñado la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, también denominada “es.movilidad”, apoyada por el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible. La Estrategia fue aprobada el 10 de diciembre de 2021 por el Consejo de Ministros y sometida a un proceso de participación pública mediante el Diálogo Abierto de Movilidad con actores del ecosistema de la movilidad y a partir de encuestas y talleres territoriales.

El principal aliciente para la elaboración de la Estrategia tiene que ver con la necesidad de actuar ante los nuevos cambios experimentados en materia de la movilidad, como es la mayor concentración de población en ciudades y zonas periurbanas (con impactos negativos en la congestión del tráfico, en la salud de las personas y en la despoblación del mundo rural), la necesidad de avanzar en la descarbonización de la economía y las oportunidades que supone la introducción masiva de la tecnología.

El documento desarrolla 9 ejes estratégicos que se componen de más de 40 líneas de actuación con más de 150 medidas concretas.

- EJE 1: Movilidad para todos.
- EJE 2: Nuevas políticas inversoras.
- EJE 3: Movilidad segura.
- EJE 4: Movilidad de bajas emisiones.
- EJE 5: Movilidad inteligente.
- EJE 6: Cadenas logísticas intermodales.
- EJE 7: Conectando Europa y conectados al mundo.
- EJE 8: Aspectos sociales y laborales.
- EJE 9: Evolución y transformación del MITMA.

#### **2.10.4.- Proyecto de ley estatal de movilidad sostenible (ESP)**

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible aprobado en diciembre de 2022 y que se espera que entre en vigor a finales del año 2023, se desarrolla en un contexto de grandes cambios dentro de la movilidad y el transporte, donde la movilidad ha pasado a considerarse un derecho para todos (según el Informe del Parlamento Europeo sobre movilidad urbana sostenible). Las necesidades de movilidad de las personas cada vez son más diversas, por lo que es necesario avanzar *“desde la política de transportes a la política de movilidad sostenible de personas y mercancías que ha de guardar relación con las políticas económicas, sociales y ambientales”*.

Los principales motivos para elaborar la Ley de Movilidad Sostenible son los siguientes:

- La movilidad es un factor esencial para facilitar los desplazamientos de las personas a los núcleos de trabajo y a los servicios públicos esenciales como la educación y sanidad.
- El reto contra el cambio climático y la salud de la ciudadanía exige la adaptación del sistema del transporte hacia una movilidad activa y una movilidad compartida.



- Es necesario adaptar el marco jurídico para poner las nuevas herramientas tecnológicas al servicio de las personas.
- Es importante garantizar que las inversiones públicas se centran en aquello que genera mayor valor social.

Es por eso que la Ley se basa en cuatro grandes pilares:

1. La movilidad como un derecho social

- a) Situando al ciudadano en el centro de las políticas públicas.
- b) Facilitando una movilidad inclusiva y universal.
- c) Implementando soluciones de movilidad para todas las personas.
- d) Priorizando el dar respuestas a las necesidades de movilidad cotidiana.

2. Una movilidad limpia y saludable

- a) Impulsando una movilidad más respetuosa con la salud y el medio ambiente, principalmente en ámbitos urbanos.
- b) Promoviendo la movilidad activa en bicicleta y a pie.
- c) Reforzando la sostenibilidad y la resiliencia del sistema de transportes de mercancías.

3. Un sistema de transporte digital e innovador

- a) Impulsando la digitalización del transporte para un mejor servicio.
- b) Con datos abiertos de transporte para mejores servicios.
- c) Promoviendo la implantación de soluciones innovadoras de movilidad: sandbox de movilidad.



#### 4. Invertir al servicio de los ciudadanos

- a) Dando la importancia que merece a la seguridad y el mantenimiento de infraestructuras.
- b) Reforzando la participación en la toma de decisión de inversiones públicas.
- c) Mejorando la justificación de las decisiones de inversión pública.
- d) Garantizando la transparencia y la rendición de cuentas.
- e) Garantizando la contribución del Estado en el sostenimiento del transporte urbano.

#### 2.10.5.- Estrategia estatal por la bicicleta (ESP)

En el año 2021 se aprobó la Estrategia Estatal por la Bicicleta con el objetivo de impulsar el uso de la bicicleta en todos sus ámbitos, entendiendo que este modo aporta valor para la sociedad en muchos ámbitos, como, por ejemplo, la movilidad, la salud, el medio ambiente, la economía o el turismo. La Estrategia se entiende como una de las actuaciones fundamentales dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, incluyéndose dentro del eje de actuación 1, “Movilidad para todos”.

Para lograr sus objetivos, la Estrategia desarrolla un conjunto de medidas con las que pretende dar respuesta a cinco prioridades:

1. Avanzar en la movilidad sostenible a través de un **cambio modal a la bicicleta**.
2. Promover la vida saludable mediante la **movilidad activa**.
3. Aprovechar el potencial del **cicloturismo**.
4. Fomentar y proteger el **ocio y el deporte** en bicicleta.
5. Coordinar la acción del Estado en el **impulso de la bicicleta**.

En torno a estas prioridades, se han analizado las aportaciones que la bicicleta puede ofrecer, y se han redactado propuestas concretas de mejora que se pueden poner en marcha a corto y medio plazo, en todos los campos que abarca la acción por la bicicleta. La

propuesta se estructura en 10 áreas temáticas en las cuales se plantean unos objetivos específicos, que se desarrollan en 28 bloques de acciones, tal y como se puede observar en la ilustración que se adjunta.



Ilustración 18. Áreas Temáticas y Bloques de Acción. Fuente: Estrategia Estatal por la Bicicleta, MITMA.

### 2.10.6.- Ley de Movilidad Sostenible (CAPV)

La presente Ley aprobada el 9 de noviembre de 2023, es un instrumento de planificación, en el ámbito territorial de la CAPV, que tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías para lograr el desarrollo integral de una movilidad sostenible y segura desde la perspectiva social, económica y ambiental.

Los objetivos de la Ley son:

- Configurar un sistema de transporte único integrado, coordinado y sin ineficiencias en la CAPV.





- Fomentar un sistema de transporte innovador, resiliente, avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes.
- Contribuir a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica, el consumo de energía, así como los efectos derivados del cambio climático.
- Implantar medidas disuasorias del uso del vehículo privado a motor promoviendo la movilidad activa.
- Priorizar el transporte público y colectivo, optando por medios que consuman combustibles alternativos.
- Proporcionar una oferta de transporte público que garantice la accesibilidad universal.
- Impulsar el equilibrio territorial de la CAPV y la competitividad de su tejido económico mediante una red de infraestructuras de transporte que potencien la conectividad.
- Potenciar la intermodalidad en el transporte de personas y mercancías a partir de una red de transporte público y de centros logísticos integrada y coordinada.
- Introducir los medios informáticos, telemáticos y las nuevas tecnologías en general, en la gestión del transporte y de la movilidad sostenible, tanto en lo relativo al pago como a la información a las personas viajeras.
- Articular un sistema de relación interadministrativa organizado mediante un método de planificación estructural.

La ley obligará a los municipios de más de 5.000 habitantes a abordar la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible y también la redacción de planes de movilidad al trabajo, entre otras medidas.



### 2.10.7.- Estrategia vasca de cambio climático KLIMA 2050 (CAPV)

En el año 2011, la Unión Europea marcó una hoja de ruta de cara a 2050 para reducir en un 80% las emisiones del GEI respecto a los niveles de 1990, con objetivos intermedios del 40% para el año 2030 y del 60% para el año 2040. Sobre ese marco se plantea la Estrategia de Cambio Climático del País Vasco 2050 que localiza los objetivos teniendo en cuenta la realidad de nuestra sociedad. Asimismo, Euskadi se ha fijado al año 2050 el objetivo de alcanzar un consumo de energía renovable del 40% sobre el consumo final.

El otro gran objetivo que persigue la estrategia es el de asegurar la resiliencia del territorio vasco al cambio climático. Para conseguir las metas marcadas, se plantean 9 metas y 24 líneas de actuación que recogen 70 actuaciones.

#### **Meta 2: Caminar hacia un transporte sin emisiones**

La adaptación al cambio climático es un área menos conocida que la mitigación, y la relación existente entre los impactos ligados al cambio climático y los sectores a los que afecta depende, a su vez, de muchas interrelaciones. Así, al igual que para mitigar los efectos del cambio climático, se han identificado líneas de actuación y acciones que ayuden en la adaptación. Sólo uno de los sectores hace referencia al cambio modal hacia una movilidad activa: el sector de infraestructuras lineales.

#### **Evaluación**

**Meta 2:** El transporte es la principal fuente de emisiones de GEI de Euskadi (34% en 2019). Las emisiones de este sector han aumentado un 9% desde 2015 y las energías renovables representan un 6,8% de su consumo de energía final. Se puede afirmar, que el sector del transporte está aún lejos de su descarbonización, ya que sigue siendo altamente dependiente de los combustibles fósiles y representa el sector con mayores emisiones.

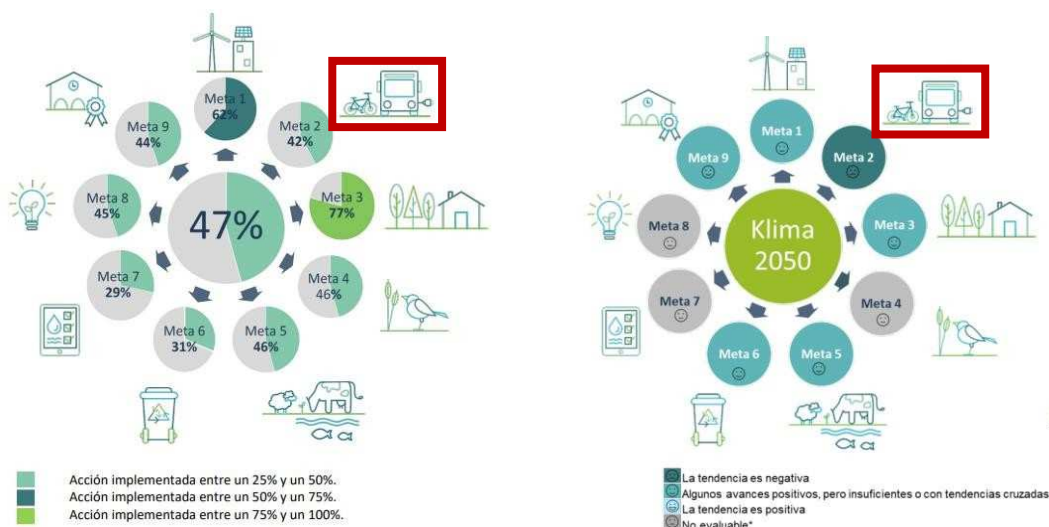


Ilustración 19. Evaluación del alcance de los objetivos. Fuente: Primera evaluación de la Estrategia KLIMA 2050 (2021).

### 2.10.8.- Estrategia gipuzkoana de lucha contra el cambio climático 2050 (GI)

Una de las directrices principales de la Estrategia Guipuzcoana de Lucha Contra el Cambio Climático, es la alineación de sus objetivos y actuaciones con la estrategia KLIMA 2050, facilitando el cumplimiento completo de los objetivos estratégicos del País Vasco.

En línea con la estrategia vasca de cambio climático, se pretende lograr la resiliencia del territorio frente a los impactos del cambio climático, así como promover y facilitar la llamada “justicia climática” y la igualdad de mujeres y hombres.

Para lograr los objetivos marcados en esta estrategia, se ha elaborado un plan de acción que consta de 9 metas, 37 líneas de actuación y 99 actuaciones.

En relación con la movilidad ciclista, la estrategia guipuzcoana recoge las siguientes metas y líneas de actuación:

#### **Meta 2: Caminar hacia un transporte sin emisiones**

Una de las líneas de actuación de esta meta es el fomento de la movilidad no motorizada.

#### **Meta 3: Incrementar la eficiencia y resiliencia del territorio**

Promover una red de infraestructura verde de Gipuzkoa y desfragmentar el Territorio.

### 2.10.9.- Misión de la nueva movilidad de Gipuzkoa (GI)

El 27 de mayo de 2022, la Diputación Foral de Gipuzkoa ha publicado un informe desarrollado en el marco del proyecto Gipuzkoa Deep Demonstration que tiene como objetivo situar la sostenibilidad entre los pilares del Modelo Gipuzkoa. El marco de la iniciativa tiene dos áreas prioritarias como son la Alimentación Sostenible y la Nueva Movilidad. La definición de la Misión de la Nueva Movilidad es la siguiente:

*“Para 2030 Gipuzkoa desarrollará una experiencia de movilidad intermodal e interconectada altamente eficiente, sostenible, accesible y segura centrada en las personas, que fortalezca la vertebración del territorio.”*

La Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible:

<p>9 INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURAS</p>	<p style="text-align: center;"><b>ODS 9 “Industria, innovación e infraestructura”</b></p> <p>Este ODS hace referencia a la construcción de infraestructuras resilientes, la promoción de la industrialización inclusiva y sostenible y el fomento de la innovación. La meta N°1 del ODS 9 consisten en desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad como medio para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano.</p>
<p>10 REDUCCIÓN DE LA DESIGUALDAD</p>	<p style="text-align: center;"><b>ODS 10 “Reducción de las desigualdades”</b></p> <p>El desarrollo de la nueva movilidad, desde una perspectiva social, contribuye a garantizar la inclusión social de todas las personas, un elemento que se contempla en la meta N°2 de este ODS. Precisamente, la Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa busca garantizar una movilidad accesible universalmente, vertebrando el territorio y proporcionando un mejor acceso a servicios de movilidad a grupos sociales desfavorecidos y a las diferentes geografías que integran el territorio.</p>
<p>11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES</p>	<p style="text-align: center;"><b>ODS 11 “Ciudades y comunidades sostenibles”</b></p> <p>El ODS 11 reconoce el impacto que tiene la rápida urbanización en el número creciente de habitantes en barrios con infraestructuras inadecuadas y sobrecargadas, lo que, a su vez, impacta negativamente en la contaminación del aire. En esta línea, la meta N°1 del ODS 11 persigue asegurar el acceso de todas las personas a servicios básicos, adecuados, seguros y asequibles. Asimismo, la meta N2 persigue garantizar el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, y prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad y a grupos sociales desfavorecidos.</p>


ODS 13 "Acción por el clima"	
	<p>El ODS 13 está vinculado a la emergencia climática por la que están atravesando los diferentes países del mundo, y plantea la necesidad de desplegar medidas efectivas que permitan combatir el cambio climático. En concreto, la meta N°2 establece la necesidad de incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales. Tal y como reconoce la Comisión Europea en el Pacto Verde Europeo, el transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases efecto invernadero a nivel mundial, lo que evidencia la necesidad de contribuir al ODS 13 a través de una transición hacia un modelo de movilidad más sostenible y respetuoso con el medioambiente.</p>

Ilustración 20. Metodología de innovación orientada a misiones. Fuente: Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa

La Nueva Movilidad hace referencia a las formas de movilidad que impulsan la transición hacia un modelo más sostenible e inteligente como son:

1. **Movilidad conectada:** movilidad a través de vehículos con la capacidad de conectarse a dispositivos cercanos a través de redes inalámbricas.
2. **Conducción autónoma:** uso de la tecnología para que los vehículos no requieran de intervención humana.
3. **Movilidad compartida:** hace referencia al compartido de medios de transporte.
4. **Movilidad eléctrica:** movilidad que hace uso de uno o más motores eléctricos para generar locomoción.
5. **Micromovilidad:** uso de vehículos muy ligeros como alternativa para viajes de distancias cortas.
6. **Nueva movilidad urbana y equilibrio territorial:** nuevos hábitos de movilidad y conexión territorial.

Así, la bicicleta es parte de dicha transformación como nueva forma de movilidad especialmente a nivel local, dado su carácter de medio de transporte blando y medioambientalmente sostenible.

La Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa no se puede entender sin los actores que operan en el sector del transporte y movilidad, por lo que el documento recoge un mapa con los principales agentes del ecosistema de la nueva movilidad del Territorio. De los 135 agentes identificados, hay varios que fomentan la movilidad activa como factor clave para el cambio:



Ilustración 21. Mapa de los principales agentes del ecosistema. Fuente: Misión de la Nueva Movilidad de Gipuzkoa

Como consecuencia, la Misión se configura en 9 Áreas Programáticas que son los ejes de actuación interrelacionadas, donde trabajan a la vez varios sectores y agentes del ecosistema y donde la bicicleta forma parte de cuatro de las áreas como elemento clave de la transformación:

1. Impulso al transporte intermodal y accesible: despliegue de un modelo híbrido de movilidad donde coexistan soluciones para largas (trenes, etc.) y cortas (**bicicletas eléctricas y otros medios de última milla**) distancias.
2. Mobility as a Service (MaaS), nuevos modelos de movilidad centrados en las personas: Hub de micro movilidad en las ciudades (patinetes, bicicletas etc.)
3. Transporte público eficiente como herramienta para la vertebración del territorio.
4. Transaccionar hacia un modelo más eléctrico y sostenible.



- 
5. Descongestión del tráfico.
  6. Impulso a la movilidad conectada.
  7. Gestión de la movilidad basada en el dato.
  8. **Impulso a la movilidad activa.**

### 3 MARCO NORMATIVO

Desde la aprobación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa en el año 2013, la producción legislativa ha estado marcada por los acuerdos internacionales adoptados para paliar los efectos del cambio climático que afectan directamente al sector de la movilidad por ser uno de los principales emisores de contaminación a nivel global.

Son cinco los ejes donde se enmarcan las normativas que se ha publicado en la última década:

Ámbito	Planes	Norma
<b>Urbanismo</b>	REGULACIÓN DE LOS ESTÁNDARES URBANÍSTICOS	PROYECTO
<b>Medioambiente</b>	PROTECCIÓN, GESTIÓN Y ORDENACIÓN DEL PAISAJE EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA CAPV	DECRETO 90/2014
	PREVENCIÓN Y CORRECCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL SUELO	LEY 4/2015
	CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL DE EUSKADI	LEY 9/2021
	ADMINISTRACIÓN AMBIENTAL DE EUSKADI	LEY 10/2021
<b>Cambio climático y sostenibilidad energética</b>	CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA ESPAÑOLA	LEY 7/2021
	MEDIDAS URGENTES EN EL ÁMBITO ENERGÉTICO PARA EL FOMENTO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA, EL AUTOCONSUMO Y EL DESPLIEGUE DE ENERGÍAS RENOVABLES	RDL 29/2021
	SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO	LEY 4/2019
	TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y CAMBIO CLIMÁTICO DEL PAÍS VASCO	LEY 1/2024
<b>Tráfico y movilidad</b>	TEXTO REFUNDIDO SOBRE LA LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS Y SEGURIDAD VIAL	RDL 6/2015
	MOVILIDAD SOSTENIBLE ESPAÑOLA	PROYECTO
	MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI	LEY 11/2023
<b>Cultura y deporte</b>	PATRIMONIO CULTURAL VASCO	LEY 6/2019
	ACTIVIDAD FÍSICA Y DEPORTE	LEY 2/2023

Tabla 19. Marco normativo. Elaboración propia.

A continuación, se expondrán el objeto, así como el articulado y las afecciones sobre las vías ciclistas, si los hubiera.





### 3.1.- Urbanismo

#### 3.1.1.- Proyecto Decreto de regulación de los estándares urbanísticos

Recientemente, el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, ha presentado el Proyecto de Decreto de Regulación de los estándares urbanísticos con el objetivo de actualizar los estándares urbanísticos a las demandas actuales. Entre las actualizaciones incluidas en este texto, destaca la adecuación de la ordenación y el cumplimiento del estándar urbanístico referente al aparcamiento, de la cual se desprenden estos dos apartados:

*La dotación de aparcamientos a ordenar en terrenos destinados a dotaciones públicas se destinará:*

- El 50% a vehículos motorizados convencionales de cuatro o más ruedas.
- El otro **50% a bicicletas**.

*La dotación de aparcamientos a ordenar en parcelas de titularidad privada se destinará:*

- El 50% a vehículos a motor de cuatro o más ruedas.
- El otro **50% restante a bicicletas**.

La inclusión de estos apartados, en los que se introduce la consideración de un espacio dedicado exclusivamente a la bicicleta, es un importante reflejo del apoyo y fomento por parte de las instituciones a este modo de transporte, ya que son este tipo de herramientas las que definen un marco normativo que acaba provocando cambios sustanciales en los patrones de movilidad. Por ello, es más que recomendable realizar este tipo de actualización o revisiones normativas, tanto a nivel supramunicipal como local.



## 3.2.- Medio Ambiente

### 3.2.1.- Decreto 90/2014, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la CAPV

Desde el año 2009, la Comunidad Autónoma Vasca se encuentra adherida al Convenio Europeo del Paisaje aprobado por el Consejo de Europa el 20 de octubre de 2000. Por ello, las políticas de ordenación territorial deben integrar el paisaje para garantizar la conservación de los valores paisajísticos y fomentar su promoción e influir en la sensibilización, la formación y la investigación.

Uno de los objetivos es garantizar la adecuada integración paisajística de las intervenciones sobre el territorio y especialmente aquellas correspondientes a las infraestructuras de cara a dar al paisaje un valor económico diferenciador y recurso turístico y poner en valor como proyección cultural de la sociedad vasca y como expresión de su identidad.

Se han analizado y tenido en consideración las determinaciones del paisaje publicadas para las Áreas Funcionales de Donostialdea-Bajo Bidasoa y Urola-Kosta (Ver apartado 2.3.4).

### 3.2.2.- Ley 4/2015, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo

El objetivo de la ley es establecer un régimen jurídico aplicable a los suelos contaminados y alterados existentes en el ámbito de la Comunidad Autónoma Vasca, de cara a preservar el medio ambiente y la salud de la sociedad, fijando obligaciones específicas para las actividades e instalaciones potencialmente contaminantes de suelo y el régimen para la realización de investigaciones y reparaciones de la calidad del suelo.

Por Orden de 21 de diciembre de 2017 se actualizó el inventario de suelos que soporten o hayan soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo.

### 3.2.3.- Ley 9/2021, de conservación del patrimonio natural de Euskadi

El importante desarrollo legislativo en materia ambiental que se ha publicado recientemente ha propiciado la aprobación de una nueva ley para la conservación del patrimonio natural de cara a preservar los espacios naturales y la biodiversidad desde un



enfoque integral de patrimonio natural, mejorar la coordinación entre los diferentes niveles administrativos encargados de su gestión integrarse con otras políticas transversales como las de cambio climático y favorecer nuevas oportunidades en el sector primario, para conjugar la protección del patrimonio natural con desarrollo económico y social.

### **Articulado**

#### *Artículo 40.- Acceso y tránsito*

1. En los espacios protegidos del patrimonio natural, tanto el acceso como el tránsito y el aparcamiento de vehículos solo podrá realizarse por los viales acondicionados para tal fin. Fuera de estos solo se podrá acceder, transitar y aparcar para labores de vigilancia o por razones de emergencia y, previa autorización del órgano competente en la gestión de dicho espacio, para el aprovechamiento de los recursos o gestión de explotaciones que desarrollen actividades económicas permitidas, así como en el ejercicio de servidumbres de paso u otros derechos legítimos que pudieran existir.

#### **3.2.4.- Ley 10/2021, de administración ambiental de Euskadi**

La ley pretende establecer el marco normativo para la protección, conservación y mejora del medio ambiente de la Comunidad Autónoma del País Vasco, determinando los derechos y deberes de las personas físicas y jurídicas.

### **Articulado**

#### *Artículo 60.- Evaluación ambiental.*

1. Se someterán preceptivamente al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental los planes, programas y proyectos, y sus modificaciones y revisiones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, con el fin de garantizar un elevado nivel de protección ambiental y de promover un desarrollo sostenible.



## Afección

El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa en vigor fue sometido a Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, con arreglo a lo dispuesto en la legislación vigente en el momento de su tramitación (Ley 3/1998, General de Protección del Medio Ambiente; y Decreto 183/2003, regulador del procedimiento de dicha evaluación). El Informe de Sostenibilidad Ambiental resultante forma parte inalienable del documento del PTSVCG (Documento D, de Memoria; y Documento D, Planos de Condicionantes Ambientales), a la par que del texto de la Norma Foral 2/2013, de aprobación definitiva (BOG nº113, de 14/06/2013- Anexo II).

Así mismo, el *Anexo II.E. Proyectos que deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada*, establece en su apartado 9.n la obligatoriedad de someterse a dicho procedimiento a las nuevas vías ciclistas-peatonales en una longitud continua o discontinua igual o superior a 2km que discurren por áreas no urbanizadas.

Los trazados de las vías ciclistas-peatonales contemplados en el PTSVCG no discurren normalmente por áreas no urbanizadas (véase capítulo 6, de Evaluación de los aspectos ambientales de la RBFVCG), lo que no quita para que pudiera surgir algún caso en que sí resulte preceptivo someter el proyecto de trazado del nuevo tramo a una evaluación de impacto ambiental simplificada.

### **3.3.- Cambio climático y sostenibilidad energética**

#### **3.3.1.- Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética española**

El objeto de la ley es facilitar la descarbonización de la economía española, su transición a un modelo circular, de modo que se garantice el uso racional y solidario de los recursos; y promover la adaptación a los impactos del cambio climático y la implantación de un modelo de desarrollo sostenible que genere empleo decente y contribuya a la reducción de las desigualdades.

La Ley pone encima de la mesa distintos instrumentos para alcanzar los objetivos marcados como son los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima (PNIEC, artículo 4) y la

Estrategia de Descarbonización a 2050 (artículo 5). Asimismo, en la disposición final octava, promueve la redacción de un Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y financiación del transporte.

### Articulado

*Artículo 14.- Promoción de movilidad sin emisiones.*

2.- Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

b) **Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo**, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verde intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.

### **3.3.2.- RDL 29/2021, por la que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables**

El RDL hace hincapié y establece las bases para la instalación de recarga de vehículos eléctricos para fomentar la movilidad eléctrica mediante el despliegue de la infraestructura de recarga.

### **3.3.3.- Ley 4/2019, de sostenibilidad energética de la comunidad autónoma del País Vasco**

La presente ley tiene por objeto el establecimiento, de acuerdo con la orientación general de la política energética, de los pilares normativos de la sostenibilidad energética en los ámbitos de las administraciones públicas vascas y del sector privado, articulando los deberes y obligaciones básicos que unas y otros deben cumplir y que se orientan fundamentalmente al impulso de medidas de ahorro y eficiencia energética, y de promoción e implantación de energías renovables.



## Articulado

### *Artículo 7.- Ordenación del territorio y urbanismo.*

1. De acuerdo con los principios que inspiran esta ley, los instrumentos de ordenación del territorio, de planeamiento urbanístico y de infraestructuras del transporte deberán incluir un estudio de sostenibilidad energética, en los términos establecidos en dicha ley.
2. Estarán sujetos a lo anterior los siguientes instrumentos:
  - a) Las directrices de ordenación territorial, los planes territoriales parciales y los planes territoriales sectoriales.
3. El estudio sobre sostenibilidad energética incluirá los siguientes aspectos:
  - a) Evaluación de la adaptación a las exigencias de sostenibilidad energética.
  - b) Evaluación de la implantación de energías renovables en los edificios y las infraestructuras.
  - c) Estudio de movilidad, a los efectos del consumo energético, incluyendo alternativas al uso del transporte privado y políticas de impulso de la movilidad no motorizada y la no movilidad.
  - d) Estudio del alumbrado público exterior, a los efectos de evaluar los niveles y tiempos de iluminación óptimos para cada espacio público. (...)
4. Los instrumentos urbanísticos correspondientes deberán prever estaciones de recarga de uso público en los entornos urbanos (...), así como espacios para facilitar el uso y el aparcamiento de bicicletas.

#### *Artículo 24.- Planes de movilidad*

1. En el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente ley, los municipios con más de 5.000 habitantes deberán contar con un plan de movilidad urbana. Las Diputaciones Forales adoptarán planes de movilidad para cubrir la movilidad interurbana del resto del territorio no cubierto por lo establecido en el párrafo precedente.

#### *Artículo 32.- Planes de movilidad de centros de trabajo.*

En los términos que se establezca en las disposiciones dictadas en desarrollo de esta ley, los establecimientos a los que se refiere esta sección deberán disponer, en los centros de trabajo donde trabajen más de 100 personas por cada turno, de un plan de transporte al centro de trabajo, que incluya medidas para posibilitar el **uso de transportes públicos o de vehículos alternativos de titularidad privada.**

#### **3.3.4.- Ley 1/2024, de transición energética y cambio climático del País Vasco**

Aprobado el 8 de febrero de 2024, la Ley tiene por objeto establecer el marco jurídico ~~este~~ para alcanzar la neutralidad climática en Euskadi de cara al año 2050 y aumentar la resiliencia de su territorio al cambio climático, mediante una transición justa y sostenible, social, económica y medioambiental, que garantice la equidad y la solidaridad.

#### **Articulado**

#### *Artículo 31.- Movilidad sostenible.*

1. Las Administraciones públicas vascas en el marco de sus respectivas competencias **fomentarán una movilidad más sostenible mediante la promoción de la movilidad activa peatonal y ciclista**, y los modos de transporte más eficientes y menos contaminantes siguiendo criterios de ahorro y eficiencia energética, de coste y de vida útil del producto, bien o servicio, así como la utilización de energías alternativas que contribuyan a la descarbonización del transporte.

### 3.4.- Tráfico y Movilidad

#### 3.4.1.- RDL 6/2015, del texto refundido sobre la ley de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial

El objeto de esta ley es regular el tráfico, la circulación de todos los vehículos y la seguridad vial. El texto refundido integra, debidamente regularizados, aclarados y armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990 y las leyes que lo han modificado.

En Gipuzkoa existen numerosos tramos que, a falta de ser ejecutados, no tienen alternativa al discurrir por los arcenes de las carreteras, por lo que el cumplimiento y el análisis de la reglamentación sobre la circulación y la seguridad vial se vuelve imprescindible, en aquellos tramos interurbanos sin infraestructura ciclista.

#### Articulado

*Artículo 25.- Conductores, peatones y animales.*

4. El conductor de una bicicleta tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos:

- Cuando circule por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.
- Cuando para entrar en otra vía el vehículo gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.
- Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

5. Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos no podrán circular por las aceras. Reglamentariamente se fijarán las excepciones que se determinen.





### 3.4.2.- Anteproyecto ley de movilidad sostenible española

El objeto es establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y las empresas puedan disfrutar de movilidad sostenible, justa e inclusiva como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y calidad del aire.

Entre los principios rectores del fomento de la movilidad sostenible se encuentran, la seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto, la cohesión social y territorial, la sostenibilidad ambiental, social y económica, prestar servicio al desarrollo económico sostenible, la digitalización, la resiliencia del sistema de transporte, el cumplimiento de los compromisos internacionales, la transparencia, sensibilización y participación ciudadanas y el fomento de la ciudad de proximidad.

El anteproyecto ley plantea la creación del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir la coordinación, la colaboración y la eficacia de las políticas públicas de movilidad y los transportes, compuesta por estos cuatro elementos:

1. Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes (artículo 8): cooperación eficaz y coherente de la Administración General del Estado, de las comunidades y de las administraciones locales en materia de transportes y movilidad.
2. Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles (artículo 11): máximo órgano consultivo en materia de movilidad y transportes.
3. Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) (artículo 13): garantizar para todos los actores información relativa a la movilidad de cara a aportar una visión integrada que permita el análisis, facilite la gestión de la movilidad, mejore el diseño de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes y aporte transparencia para el diseño de las políticas públicas.
4. Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) (artículo 15): marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones

orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad que haga posible la colaboración, cooperación y coordinación en la actuación de las administraciones públicas y los servicios implicados, así como el nivel de adaptación de las infraestructuras a los requerimientos de movilidad.

### **Articulado**

*Artículo 23.- Instrumento de planificación en materia de transportes y movilidad de las Comunidades Autónomas.*

1. Las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de su competencia, podrán aprobar los instrumentos de planificación en materia de transporte y movilidad.
2. Los instrumentos de planificación (...) deberán ser coherentes con el DOMOS para las CCAA que lo hubieran informado positivamente.
  - a) Planes de Movilidad Sostenible de Entidades Locales (artículo 24): los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado, que deberá ser revisado, al menos, cada cinco años.
  - b) Planes de Movilidad Sostenible para grandes centros de actividad (artículo 25): se estudiarán los centros que deban disponer de planes de movilidad.
  - c) Planes de transporte sostenible al trabajo (artículo 26): los centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 personas por turno deberán disponer de planes de transporte.

*Artículo 39.- Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.*

1. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado de la bicicleta en trayectos urbanos e interurbanos.



### 3.4.3.- Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi

Tal y como se contempla en la Exposición de Motivos *“el concepto de movilidad sostenible lleva implícito la necesidad de un planteamiento integrado y multimodal que responda adecuadamente a las necesidades de la ciudadanía en materia de transporte de personas y mercancías y que, a su vez, contribuya a reducir o minimizar el impacto de carácter ambiental y social que se deriva del modelo de transporte actual, hecho que requiere la contribución de las administraciones públicas y de la sociedad vasca en su conjunto”*.

Entre sus objetivos se encuentran la contribución a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, con la consecuente reducción de la contaminación atmosférica y acústica, el consumo de energía, así como los efectos derivados del cambio climático. También se implantarán **medidas disuasorias del uso de vehículo privado a motor promoviendo la movilidad activa**. Para conseguir los objetivos será necesario articular un sistema de relación interadministrativa organizado mediante un método de planificación estructural (artículo 4).

#### Articulado

##### *Artículo 8.- Fomento de la movilidad activa.*

- 1- Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco **promoverán los desplazamientos a pie y medios no motorizados**, con base en criterios de proximidad, ambientales, económicos y de seguridad.
2. El planeamiento urbanístico de ejecución urbanística tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y avenidas promoviendo la pacificación del tráfico y dando preferente a su uso peatonal.
3. Los edificios destinados a servicios públicos, las estaciones ferroviarias y de autobuses se dotarán de aparcamientos para bicicletas.
4. Los nuevos edificios residenciales deberán dotarse de emplazamientos seguros y resguardados para bicicletas.



*Artículo 11.- Fomento de la educación y concienciación en materia de movilidad sostenible.*

Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco **fomentarán el desarrollo y puesta en práctica de políticas en materia de educación y divulgación desde el punto de vista de la movilidad sostenible**, con el fin de concienciar a la ciudadanía de su necesidad y respeto.

*Artículo 13.- Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.*

1. Los instrumentos de planificación previstos (...) constituyen la herramienta que posibilita un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Los distintos planes deberán concretar en el respectivo ámbito territorial, la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente ley mediante el establecimiento de las actuaciones que se consideren oportunas para alcanzarlos.
2. La planificación de la movilidad sostenible se realizará mediante los siguientes instrumentos:
  - a) Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi (artículo 14): constituye el marco estratégico para la implantación de una política de transporte basado en la coordinación e integración intermodal destinados a la movilidad de las personas y la logística de mercancías.
  - b) Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos (artículo 15): desarrollan en su ámbito geográfico los principios y objetivos establecidos.
  - c) Planes de Movilidad Urbana (artículo 16): son el instrumento de planificación de la movilidad sostenible en el entorno municipal, obligatorios para los municipios mayores de 5.000 habitantes.
  - d) Planes de Movilidad de Centros de Trabajo (artículo 17).
3. Las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación de la movilidad



sostenible relacionados en el párrafo anterior deberán ser tenidas en cuenta en la elaboración y formulación de los instrumentos de planificación ambiental, energética, territorial, urbanística y de infraestructuras.

*Artículo 18.- Planeamiento urbanístico y movilidad sostenible.*

1. El planeamiento urbanístico establecerá determinaciones de movilidad sostenible, integrando criterios de movilidad peatonal y ciclista y de seguridad vial en el diseño de las calles y espacios públicos, así como una adecuada accesibilidad de la ciudadanía al transporte público.
2. Los municipios garantizarán la coordinación del planeamiento urbanístico con la planificación de la movilidad sostenible.

*Artículo 19.- Indicadores de evaluación y seguimiento.*

1. Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos (...) establecerán las fórmulas de evaluación y seguimiento de su ejecución con base en indicadores referidos en términos homologables a estándares de la UE y en concreto:
  - a) Indicadores referentes a los efectos ambientales de la movilidad, tales como emisión de gases invernadero, contaminación atmosférica, contaminación acústica o consumo energético.
  - b) Indicadores referentes al sistema de movilidad, tales como accesibilidad, seguridad, eficiencia de los sistemas, capacidad, oferta y demanda, calidad del servicio, intermodalidad, reparto del viario público o grado de congestión.
  - c) Indicadores socioeconómicos, tales como costes sociales o impacto en la salud.

Tanto el anteproyecto ley del ámbito estatal como la ley 11/2023, de movilidad sostenible de Euskadi plantean diferentes instrumentos para la planificación de la movilidad sostenible a impulsar y que se comparan en la siguiente tabla:

<b>ANTEPROYECTO LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE ESPAÑOLA</b>	<b>LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI</b>
CONFERENCIA TERRITORIAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE	
CONSEJO SUPERIOR DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE	
ESPACIO DE DATOS INTEGRADO DE MOVILIDAD	
DOCUMENTO DE ORIENTACIONES PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	
INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA ESTATAL ENMOVILIDAD	
	PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI
	PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LAS ENTIDADES LOCALES	PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
PLANES DE TRANSPORTE SOSTENIBLE AL TRABAJO	PLANES DE MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO
PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA GRANDES CENTROS DE ACTIVIDAD	

Tabla 20. Tabla comparativa de las figuras de planeamiento del ámbito estatal y de la comunidad autónoma.  
Elaboración propia

## 3.5.- Cultura y deporte

### 3.5.1.- Ley 6/2019, de patrimonio cultural vasco

Mediante esta ley se establece el régimen jurídico del patrimonio cultural vasco de la CAPV, con el fin de garantizar su protección, conservación y puesta en valor, así como de posibilitar su conocimiento, investigación, difusión y disfrute por todas las personas en condiciones de accesibilidad universal.

#### **Articulado**

*Artículo 9.- Categorías de protección del patrimonio inmueble.*

- a) Monumento.
- b) Conjunto monumental.
- c) Zona arqueológica o paleontológica.
- d) Jardín histórico.
- e) Itinerario cultural: vía de comunicación cuyo significado cultural está relacionado con el intercambio y diálogo entre localidades, regiones y países diferentes.
- f) Espacio cultural: ámbito natural, terrestre, costero o fluvial, rural, urbano o periurbano en el que se identifican significados diversos, tanto tangibles como intangibles.

*Artículo 47.- Adecuación del ordenamiento urbanístico, territorial y medioambiental a la protección cultural.*

Los instrumentos de ordenación territorial o urbanística, así como los planes o programas sectoriales que incidan sobre bienes integrantes del patrimonio cultural vasco, establecerán una ordenación compatible con la protección otorgada a los bienes culturales y a las zonas de presunción arqueológica.

## Afección

Parte de los itinerarios de las vías ciclistas de Gipuzkoa transcurren junto a bienes del patrimonio cultural vasco. Además de lo ya dispuesto en el *Informe de Sostenibilidad Ambiental del PTSVCG* (Documento A, de Memoria; y Documento D, Planos de Condicionantes Ambientales), se estará a lo dispuesto en la ley 6/2019 de Patrimonio Cultural Vasco a los efectos de incorporar y respetar las disposiciones sobre delimitación y régimen de protección de los bienes protegidos.

### **3.5.2.- Ley 2/2023, de la actividad física y del deporte**

En el nuevo régimen jurídico para la actividad física y el deporte de la Comunidad Autónoma del País Vasco, adquieren un mayor protagonismo el fomento y la promoción de la actividad física y el deporte, el objetivo de lograr un deporte más inclusivo, la incorporación de buena gobernanza, la eliminación de las desigualdades, etc.

## Articulado

*Artículo 10.- Medidas generales y especiales.*

- b) Realizar campañas para promover los desplazamientos activos a pie, en bicicleta o en otros medios rodados.

*Artículo 12.- Medidas en materia de educación.*

- c) Promover el desplazamiento activo del alumnado, profesorado y demás personal de aquellos, favoreciendo la implantación de instalaciones para el aparcamiento de bicicletas y otros medios de desplazamiento activo.

*Artículo 13.- Medidas en materia de transporte, carreteras y seguridad vial.*

- b) Mejorar los servicios de transporte a fin de permitir y fomentar los desplazamientos en bicicleta y en otros medios activos.
- d) Establecer limitaciones a los desplazamientos motorizados en los espacios destinados





a peatones y personas usuarios de bicicletas, con excepción de las personas con discapacidad.

*Artículo 14.- Medidas en materia de urbanismo.*

c) Integrar políticas de planificación urbana que fomenten los desplazamientos activos a pie, en bicicleta o en otros medios activos.



### 3.6.- Normativa municipal

Tal y como se especifica en la Ley de Tráfico corresponde a los municipios *“la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas”*.

Poniendo el foco en un marco de actuación más local, es importante considerar la importancia de las iniciativas o normativas municipales a la hora de fomentar la movilidad ciclista en los núcleos urbanos. Los ayuntamientos, disponen de las herramientas normativas necesarias para planificar, tanto el reparto modal de la superficie urbana, como la capacidad de estacionamiento de los municipios, lo que supone disponer de competencia suficiente para redistribuir el tejido urbano y favorecer determinados modos de desplazamiento.

Para ello, una de las herramientas más utilizadas por los ayuntamientos, es la aprobación de ordenanzas que determinen los servicios mínimos a incorporar en las nuevas promociones urbanísticas. De esta forma, es posible reducir el espacio dedicado a la movilidad motorizada, e incluso mejorar la infraestructura ciclista del término municipal.

Así, la Diputación Foral publicó las *“Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales”*, de cara a proporcionar una guía para la elaboración de ordenanzas municipales que regulen la circulación, tráfico o movilidad. Actualmente en el caso de Gipuzkoa son 7 los municipios que afirman que disponen de alguna regulación relacionada con la movilidad ciclista y peatonal.

Un buen ejemplo de este tipo de políticas locales, es la aprobación de la *“Ordenanza de mejora ambiental e incorporación de la perspectiva de género en la construcción de edificios de viviendas y oficinas”* aprobada por el Ayuntamiento de Durango (Bizkaia), mediante la que se determina la obligación de que los nuevos edificios tanto residenciales como de oficinas, incluyan *“uno o varios recintos destinados a los aparcamientos de bicicletas en suelo privado vinculado al edificio”*. El documento, también incluye las condiciones y capacidad mínima con las que ha de contar cada uno de estos espacios (ver apartado 5.6).

## 4 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERAL Y CICLISTA

En este apartado se analizarán los resultados que ha arrojado el Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca de 2021 y se recogerán las nuevas tendencias de la movilidad activa.

### 4.1.- Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca de 2021

El estudio de la Movilidad refleja las principales características de la movilidad de las personas que residen en la CAPV en 2021, elaborado por Ingartek Consulting S.L. con la colaboración del Observatorio del Transporte de Euskadi-OTEUS. Se trata de un análisis en profundidad desarrollado a partir de las encuestas de datos procedentes de monética en el transporte público y de telefonía móvil.

#### 4.1.1.- Pautas generales de movilidad

Tal y como se evidencia en los datos que el análisis publica, la tendencia a desplazarse cada vez es más notoria, ya que 3 de cada 4 personas en la CAPV realiza al menos un desplazamiento en día laborable, siendo alrededor de un cuarto de la población restante la que no realiza desplazamientos<sup>1</sup>.

Desplazamientos	Álava-Araba		Bizkaia		Gipuzkoa	
	Personas habitantes	%	Personas habitantes	%	Personas habitantes	%
1	2.328	0,8	11.706	1,1	6.247	0,9
2	110.287	35,8	429.762	39,9	259.980	38,5
3	10.154	3,3	53.258	4,9	31.207	4,6
4	75.315	24,4	206.665	19,2	138.155	20,5
5 o más	29.117	9,4	97.215	9	59.144	8,8
No se desplazan	81.012	26,3	277.412	25,8	180.221	26,7
<b>TOTAL</b>	<b>308.212</b>	<b>100</b>	<b>1.076.018</b>	<b>100</b>	<b>674.953</b>	<b>100</b>

Tabla 21. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y Territorio Histórico (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

<sup>1</sup> Hay que tener en cuenta que no se han contabilizado los desplazamientos a pie que suponen un tiempo inferior a 5 minutos.

Desplazamientos	CAPV	
	Personas habitantes	%
1	20.281	0,98
2	800.029	38,85
3	94.619	4,59
4	420.135	20,40
5 o más	185.476	9,00
No se desplazan	538.645	26,16
<b>TOTAL</b>	<b>2.059.185</b>	<b>100</b>

Tabla 22. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad en la CAPV (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

Según el grupo de edad, la cantidad de población en función de los desplazamientos realizados es muy similar en todos los grupos de edad.

Desplazamientos	7-19		20-44		45-64		65 y más	
	Personas hab.	%	Personas hab.	%	Personas hab.	%	Personas hab.	%
1	1.351	0,5	8.792	1,5	5.595	0,8	4.545	0,9
2	116.511	42	239.544	39,9	268.261	39,7	175.713	34,7
3	10.388	3,7	30.021	5	34.810	5,1	19.400	3,8
4	61.483	22,2	119.628	19,9	146.223	21,6	92.800	18,3
5 o más	8.907	3,2	64.712	10,8	76.554	11,3	35.303	7
No se desplazan	78.591	28,3	137.221	22,9	144.775	21,4	178.058	35,2
<b>TOTAL</b>	<b>277.231</b>	<b>100</b>	<b>599.918</b>	<b>100</b>	<b>676.217</b>	<b>100</b>	<b>505.818</b>	<b>100</b>

Tabla 23. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y grupo de edad en la CAPV (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

En relación con el género, hay una mayor movilidad entre los hombres que entre las mujeres.

Desplazamientos	CAPV		
	Hombres (%)	Mujeres (%)	Total (%)
1	1	1,3	0,7
2	38,9	39,3	38,4
3	4,6	4,5	4,6
4	20,4	22,1	18,8
5 o más	9	8,9	9,1
No se desplazan	26,2	23,9	28,3
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Tabla 24. Caracterización de la ciudadanía según tipología de movilidad y sexo en la CAPV (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

De entre las personas que declaran realizar algún desplazamiento, el 49,2% lo hace en automóvil y el 46,6% andando, lo que en conjunto representa el 98,3%.

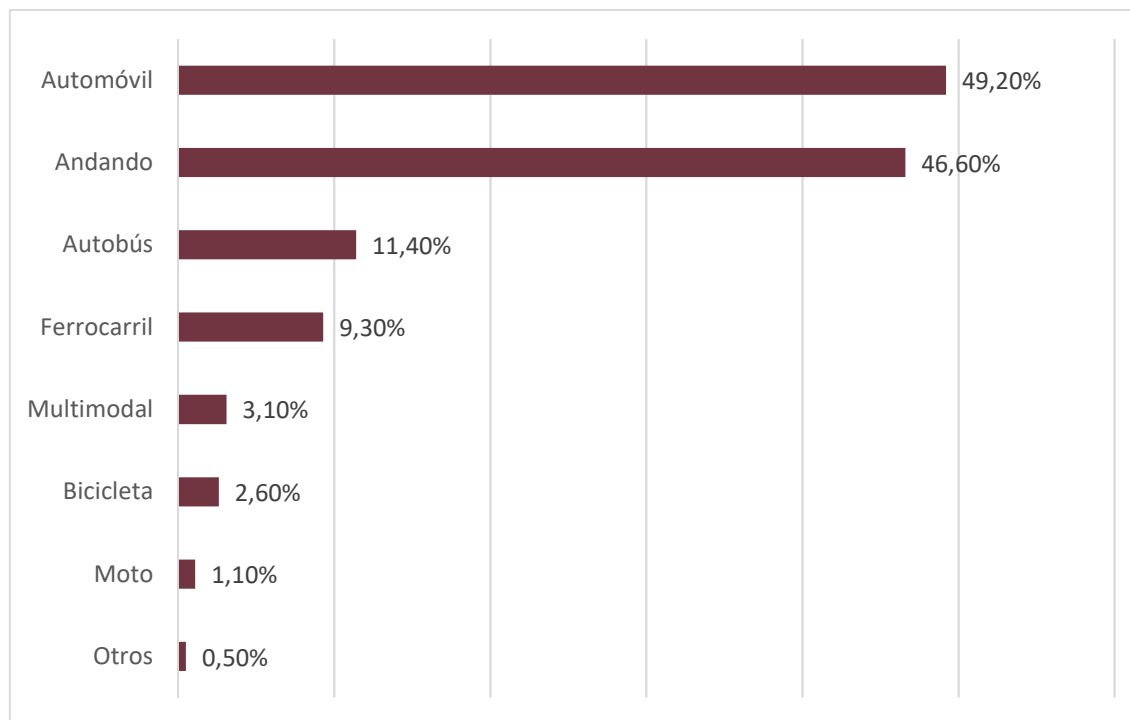


Gráfico 1. Caracterización de la ciudadanía según modo de transporte (2021) (%). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

Con respecto a la encuesta realizada en 2016, el uso del automóvil ha incrementado un 5,34%<sup>2</sup> y, por ende, la simultánea reducción de la movilidad peatonal, -4,76%. Asimismo, el uso de la bicicleta no ha experimentado grandes cambios, en los últimos años solamente ha aumentado un 0,2%. Es decir, mientras que el vehículo motorizado privado ha ganado adeptos, la movilidad activa los ha perdido.

También han aumentado moderadamente los modos de transporte englobados en la categoría de otros, donde se recogen los usuarios de los vehículos de movilidad personal (VMP). Este tipo de vehículos motorizados de propulsión eléctrica no están del todo integrados en la sociedad, ya que la percepción que tiene la ciudadanía es negativa y la información y el conocimiento que se tiene de estos es escasa.

<sup>2</sup> Para poder realizar la comparativa, se han extrapolado los datos extraídos de la encuesta del 2021 ya que estos se han analizado sobre un 123,8%, mientras que los de la encuesta del 2016 sobre un 100%.

Además, la normativa regulatoria es confusa y no se tiene muy claro el horizonte de estos vehículos.

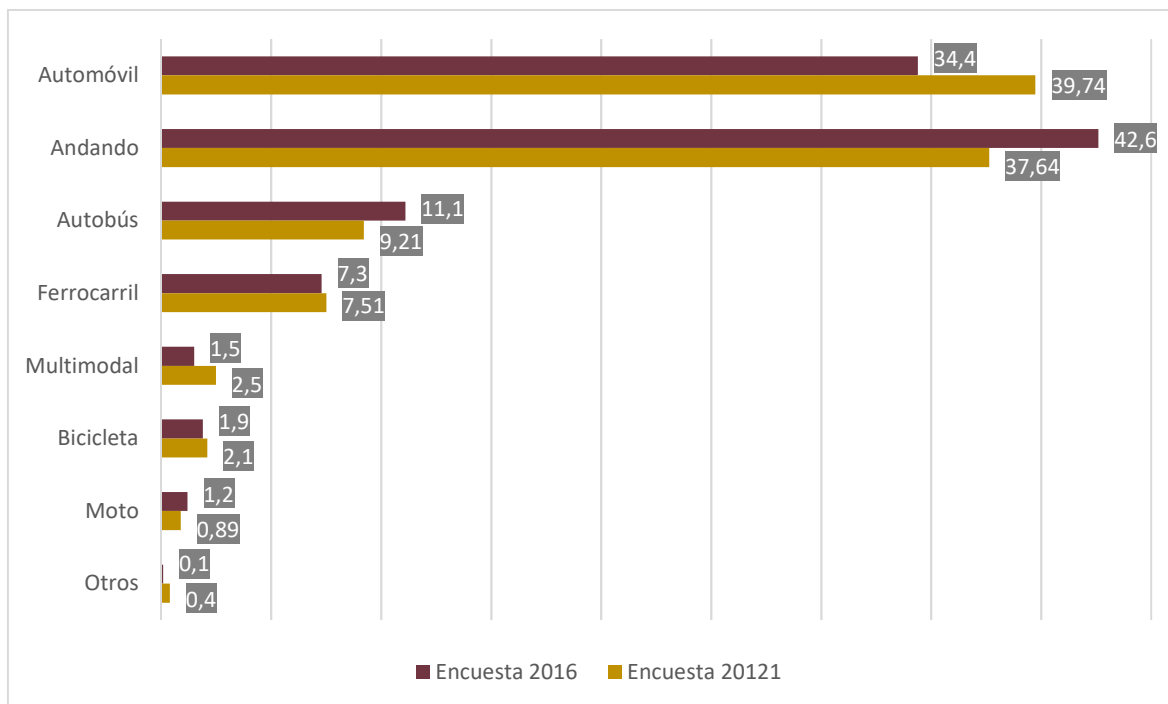


Gráfico 2. Comparativa de la caracterización de la ciudadanía según modo de transporte (2016-2021) (%). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

Las opciones de movilidad de las mujeres difieren de las de los hombres, ya que se muestra una tendencia superior modos de transporte colectivos (autobús y ferrocarril) y andando, en detrimento del vehículo privado.

%	Total			7-19			20-44			45-64			65 y más		
	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M
<b>No motorizado</b>	49,1	44,3	53,9	54,1	53	55,4	37,5	32,4	42,6	41,5	35,2	47,8	75	71,9	77,8
<b>Motorizado individual</b>	50,3	58,9	41,8	33	33,4	32,5	62,1	72	52,2	60,9	71,9	49,9	26,8	33,9	20,5
<b>Motorizado colectivo</b>	20,7	16,4	24,9	36,6	37	36,2	21,8	15,3	28,4	18,2	11,5	24,9	13,5	12,7	14,1
<b>Multimodal y otros</b>	3,6	3,3	3,9	4,5	5	4	4,6	4,1	5	3,1	2,6	3,7	2,3	2	2,6

Tabla 25. Caracterización de la ciudadanía según modos agrupados, edad y sexo (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

El trabajo (44,2%) es el principal motivo por el que se genera mayor número de desplazamientos, seguido del ocio (30,4%), muy lejanos del tercer motivo, los estudios (16,7%).

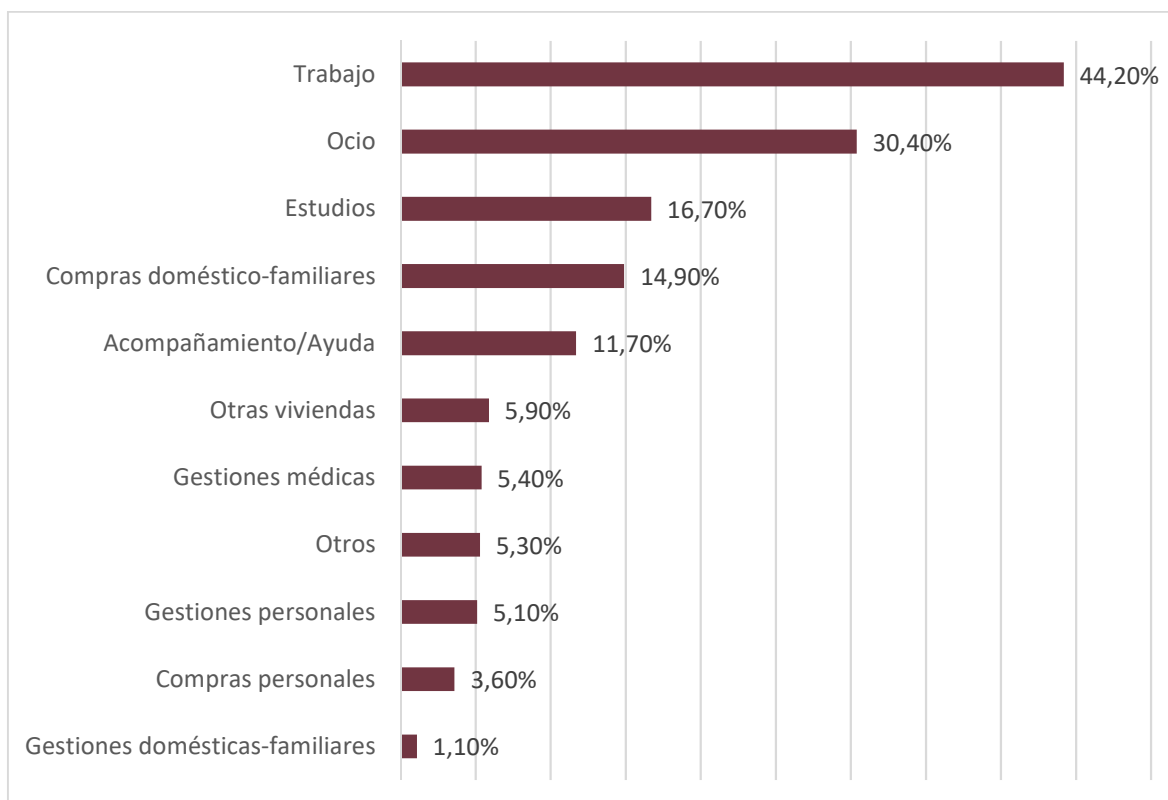


Gráfico 3. Caracterización de la ciudadanía según motivo (2021) (%). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

Analizando los motivos que generan los desplazamientos para hombres y mujeres, la distribución es bastante similar, aunque las actividades relacionadas con el acompañamiento recaen ligeramente más sobre las mujeres, mientras que el trabajo y el ocio tienen mayor peso porcentual entre los desplazamientos de los hombres.

%	Total			7-19			20-44			45-64			65 y más		
	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M
<b>Ocupacional</b>	60,9	64,2	57,6	92	91,5	92,5	78	80,6	75,3	70,2	75,1	65,4	2,8	3	2,7
<b>Gestiones, compras y otros</b>	53	48,6	57,3	13,2	13,1	13,3	48,4	43,3	53,6	56,5	51,7	61,4	77,8	74,6	80,7
<b>Ocio</b>	30,4	32,1	28,7	25,2	28,8	21,3	21,3	23	19,6	23	22,9	23,1	58,4	63,5	53,8

Tabla 26. Caracterización de la ciudadanía según motivos agrupados, edad y sexo (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

Hay que resaltar que los residentes en la CAPV realizan un total de 6.500.277 desplazamientos en un día laborable medio y se caracterizan por un fuerte carácter interno, es decir, tanto el origen como el destino de estos viajes se localizan dentro de la Comunidad Autónoma Vasca, el 98,8% del total.

Provincia origen	Provincia destino				TOTAL
	Álava-Araba	Bizkaia	Gipuzkoa	Externa	
Álava	12,3	1,5	0,6	0,2	14,6
Bizkaia	1,6	50,7	2,2	0,3	54,7
Gipuzkoa	0,5	2,3	27,2	0,2	30,1
Externa	0,2	0,2	0,2	0	0,6
<b>TOTAL</b>	<b>14,6</b>	<b>54,6</b>	<b>30,1</b>	<b>0,6</b>	<b>100</b>

Tabla 27. Distribución de los desplazamientos de las personas residentes de la CAPV según origen y destino geográfico (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021.

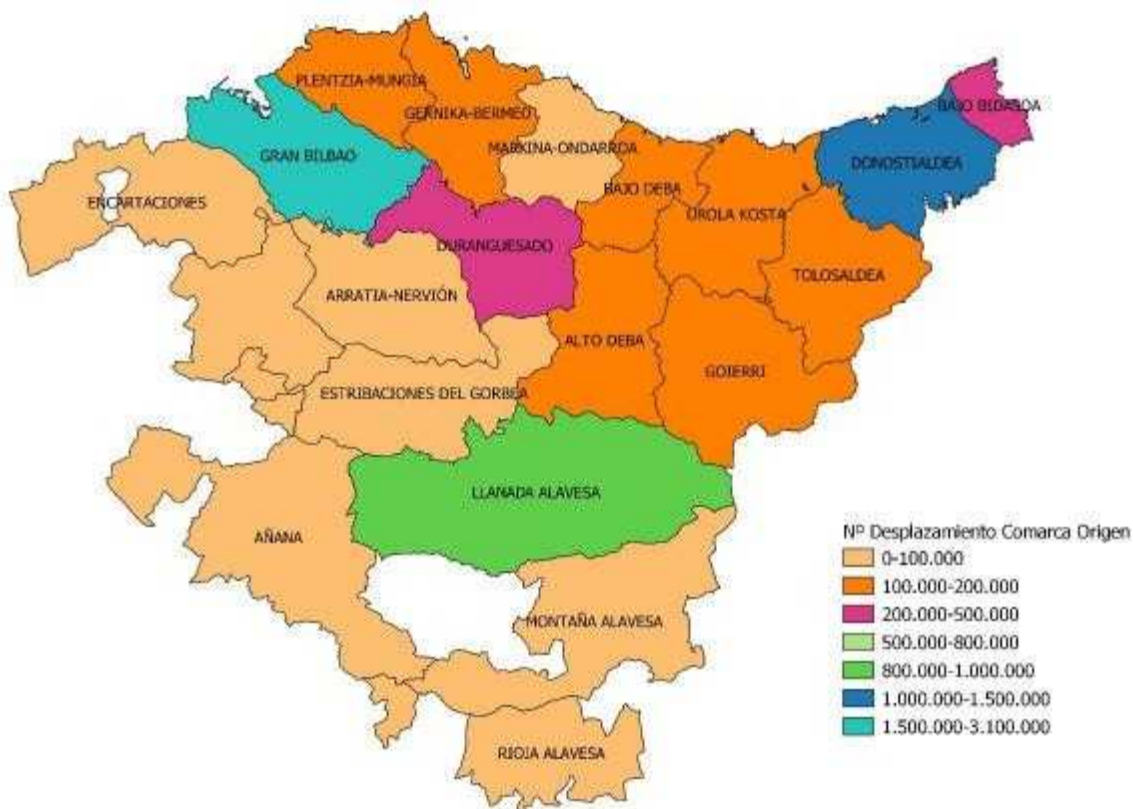


Ilustración 22. Distribución de desplazamientos según comarca de origen. Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021.





Ilustración 23. Distribución de desplazamientos según comarca de destino. Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021.

Fijando el foco en Gipuzkoa, se realizan diariamente un total de 1.766.848 desplazamientos internos. El motivo de trabajo representa el 30,6% de los viajes, seguido del ocio (23,2%). La mayoría de los desplazamientos internos en el Territorio Histórico se realizan andando (41,6%), muy seguido del automóvil (40,1%).

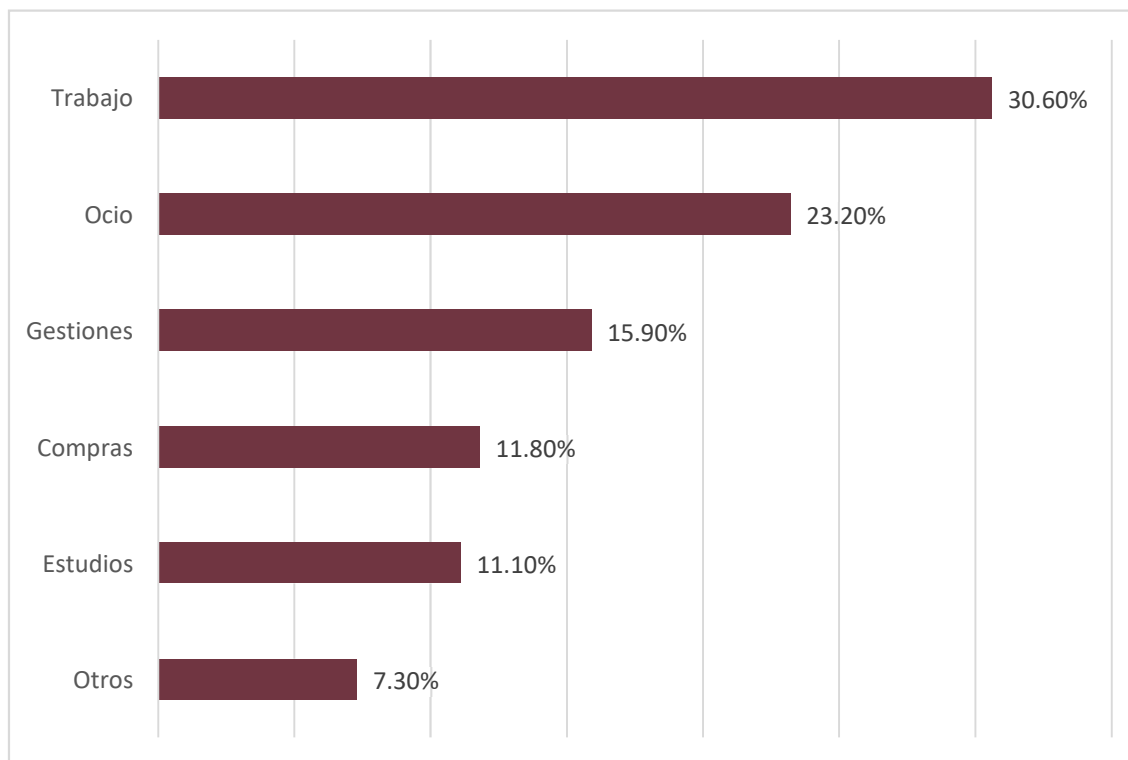


Gráfico 4. Distribución de desplazamientos internos por motivo en Gipuzkoa (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

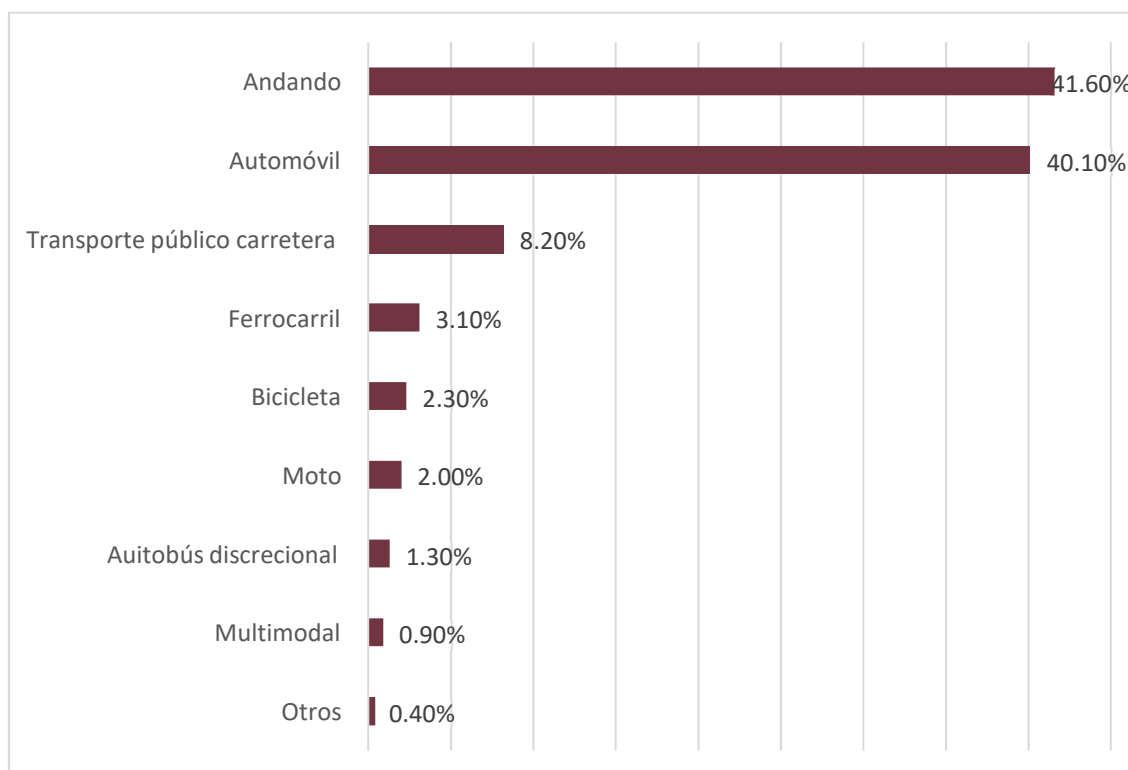


Gráfico 5. Distribución de desplazamientos internos por modo en Gipuzkoa (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

Por lo que a la modalidad de los desplazamientos se refiere, en los desplazamientos de menor distancia, los medios no motorizados tienen relevancia, mientras que a medida que va incrementándose la distancia a recorrer, van perdiendo su protagonismo a favor de los medios motorizados.

Modo	Intra-municipal	Intra-comarcal	Intra-territorial	Inter-territorial	Exterior	TOTAL
Andando	63,5	9,7	0,9	1,1	2,4	42,4
Bicicleta	2,5	0,8	1	0,1	0,6	1,9
Automóvil	22,4	57,3	79,1	85,8	89,1	39,8
Moto	0,9	1,2	0,4	0	0,7	0,8
Autobús	6,5	10,8	7,2	5,5	1,9	7,1
Ferrocarril	3,3	16,6	6,6	1,2	0	5,8
Otros	0,5	2,9	4,7	6,2	4,7	1,9
Multimodal	0,5	2,9	4,7	6,2	4,7	1,9
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Tabla 28. Distribución de los desplazamientos según el tipología y modo de transporte (%) (2021).

Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

#### 4.1.2.- Movilidad ciclista

Haciendo un análisis más exhaustivo de la bicicleta, diariamente se realizan **120.565 desplazamientos en bicicleta en la CAPV**, el 1,9% del total de los desplazamientos. La mayoría de los desplazamientos se realizan por motivo laboral (44,2%), seguido del ocio (23,5%) y en menor medida por los estudios (15,4%).

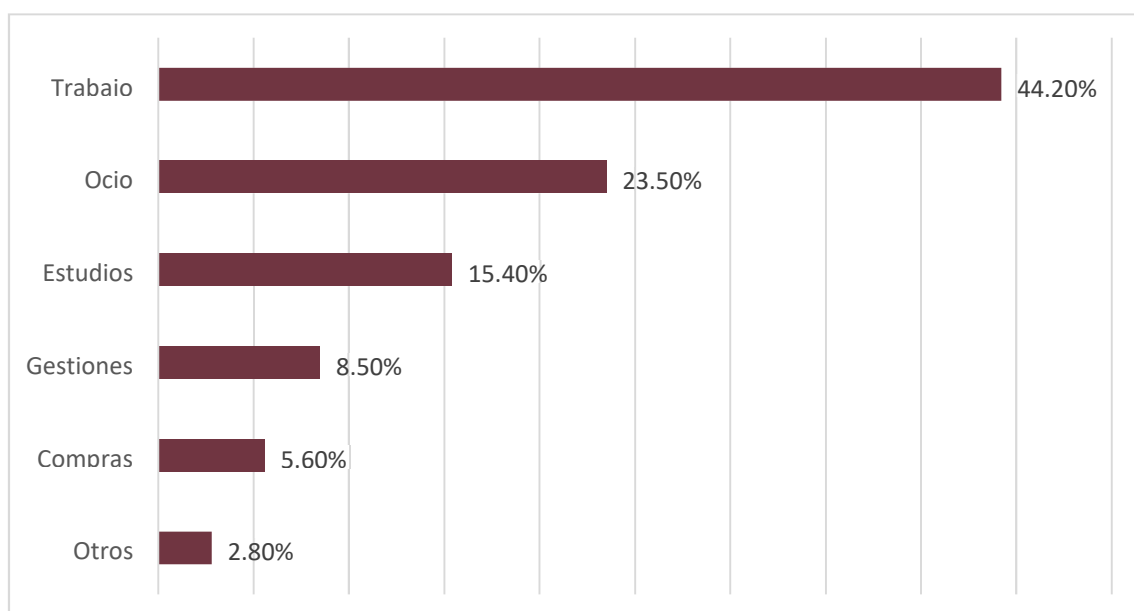


Gráfico 6. Distribución de los desplazamientos en bicicleta según motivo (%) (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

La gran mayoría de los desplazamientos en bicicleta son de carácter intramunicipal (86,9%), seguido de los desplazamientos intracomarciales que solo representan el 7,5%, siendo residuales los desplazamientos intraterritoriales o interterritoriales.

Tipo de desplazamiento	Desplazamientos	%
Intramunicipal	104.742	86,9
Intracomarcial	8.995	7,5
Intraterritorial	5.753	4,8
Interterritorial	561	0,5
Exterior	513	0,4
<b>TOTAL</b>	<b>120.565</b>	<b>100</b>

Tabla 29. Distribución de los desplazamientos en bicicleta según ámbito territorial (2021). Fuente: Estudio de la movilidad de la CAPV 2021. Elaboración propia.

Resaltar que, mientras que en 2016 se realizaban 147.456 desplazamientos en bicicleta en la CAPV (un 2,2% del total), en 2021 la cifra descendía a los 120.565 (1,9%). En los dos años, el principal motivo para el desplazamiento en bicicleta ha sido el trabajo. En el caso de los estudios, en los últimos años el porcentaje ha pasado del 21,4% al 15,4%, una acusada bajada. El valor porcentual de los desplazamientos de ocio también ha disminuido, pero en relación con la bajada de los desplazamientos totales. Y tal y como se ha apuntado, tanto en 2016 como en 2021, más del 85% de los desplazamientos en bicicleta son intramunicipales.

En el caso de Gipuzkoa, la tendencia es la misma, durante el año 2016 se realizaron un total de 53.193 (2,5%) desplazamientos en bicicleta, mientras que en 2021 la cifra disminuía a 41.619 (2,3%).

#### 4.1.3.- Movilidad global en Gipuzkoa

Gipuzkoa tiene por objeto fomentar una movilidad sostenible, potenciando el transporte público y la intermodalidad además de facilitar el uso de la bicicleta y fortalecer la presencia de vías peatonales.

Por ello, se han estudiado las variables que permiten conocer el estado actual de la movilidad en Gipuzkoa.

Según el Estudio de la Movilidad de la CAPV (2021), Gipuzkoa registra un total de

**1.9657.829 desplazamientos** en días laborables; de los cuales, el 90% son desplazamientos internos, es decir, con origen y destino en Gipuzkoa. Con origen en Gipuzkoa y Bizkaia y Álava como destino, las cifras descienden hasta el 7,58% y el 1,65%, respectivamente.

En función de la **tipología del desplazamiento**, los desplazamientos intramunicipales son los más copiosos (59,6%), aunque el porcentaje de los desplazamientos intraterritoriales es el más alto en comparación con Bizkaia y Álava.

	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa	
	Total	%	Total	%	Total	%
<b>Intramunicipal</b>	736.961	79,1	2.238.649	61,8	<b>1.162.142</b>	<b>59,6</b>
<b>Intracomarcal</b>	37.059	4,0	736.732	20,3	<b>379.889</b>	<b>19,5</b>
<b>Intraterritorial</b>	28.842	3,1	316.879	8,8	<b>224.751</b>	<b>11,5</b>
<b>Interterritorial</b>	104.789	11,3	293.519	8,1	<b>160.746</b>	<b>8,2</b>
<b>Exterior</b>	23.599	2,5	34.722	1,0	<b>20.999</b>	<b>1,1</b>

Tabla 30. Desplazamientos según tipo y Territorio Histórico de residencia. Fuente: Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2021. Elaboración propia.

El **motivo principal** del desplazamiento es el trabajo (30,6%), seguido por el ocio (23,2%).

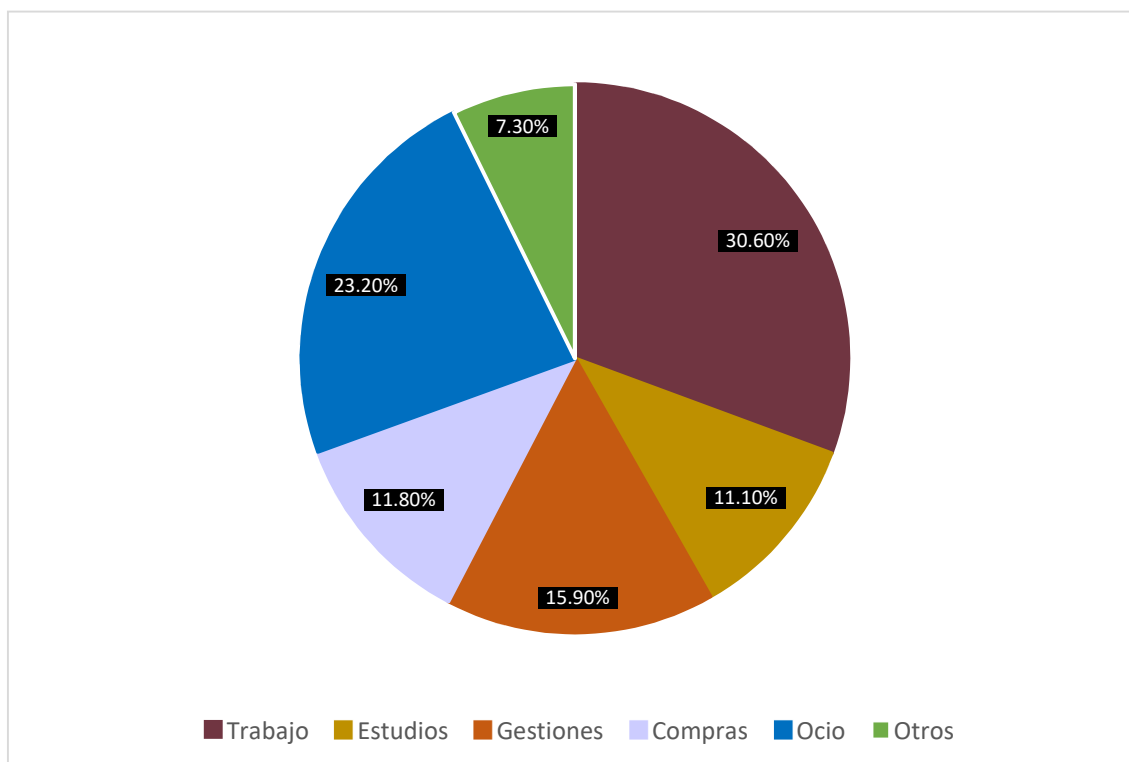


Gráfico 7. Distribución de los desplazamientos según motivo. Fuente: Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2021. Elaboración propia.

La mayoría de los desplazamientos internos se realizan a pie (41,6%), sin embargo, es el Territorio Histórico donde más se utiliza el automóvil (40,1%) para la realización de estos viajes, seguido por el transporte colectivo por carretera en una menor medida 8,2%.

Modo de desplazamiento	Desplazamientos	%
A pie	735.337	41,6
Bicicleta	40.788	2,3
Automóvil	709.152	40,1
Moto	36.079	2,0
Autobús discrecional	22.842	1,3
Transporte público carretera	145.652	8,2
Ferrocarril	55.200	3,1
Otros	6.354	0,4
Multimodal	15.443	0,9

Tabla 31. Distribución de desplazamientos internos por modo en Gipuzkoa. Fuente: Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2021. Elaboración propia.

La generación de los desplazamientos internos adquiere mayor significancia que los generados y/o atraídos del resto del TH.

Origen	Destino								TOTAL
	Bajo Bidasoa	Bajo Deba	Alto Deba	Donostialdea	Donostia-San Sebastián	Goierrri	Tolosaldea	Urolakosta	
Bajo Bidasoa	10,1	0	0,1	0,9	0,6	0,1	0,1	0,1	12
Bajo Deba	0	5,7	0,2	0,1	0,3	0,1	0,1	0,2	6,6
Alto Deba	0,1	0,2	5,9	0,2	0,2	0,2	0	0,2	6,6
Donostialdea	0,8	0,1	0,2	14,4	3,3	0,3	0,5	0,4	20,0
Donostia-San Sebastián	0,6	0,2	0,1	3,6	28,2	0,3	0,4	0,5	33,8
Goierrri	0	0,1	0,2	0,3	0,4	5,6	0,3	0,2	7,0
Tolosaldea	0,1	0,1	0	0,6	0,4	0,3	4,1	0,2	5,7
Urola Costa	0,1	0,2	0,1	0,4	0,5	0,2	0,2	6,1	7,8
<b>TOTAL</b>	<b>11,8</b>	<b>6,6</b>	<b>6,9</b>	<b>20,5</b>	<b>33,9</b>	<b>6,9</b>	<b>5,6</b>	<b>7,9</b>	<b>100</b>

Tabla 32. Desplazamientos internos por comarcas en Gipuzkoa (%). Fuente: Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2021. Elaboración propia.



## 4.2.- Intermodalidad: Transportar la bicicleta en el tren y en el autobús

La bicicleta combinada con otras modalidades de transporte colectivo como el tren y el autobús facilita los desplazamientos de media y larga distancia, sin tener que recurrir al vehículo motorizado individual.

La intermodalidad otorga libertad y flexibilidad al ciclista, estimula el uso del transporte público y permite realizar trayectos más eficaces. Para ello, las medidas dirigidas a facilitar la intermodalidad son esenciales. A escala nacional, el MITMA ha elaborado la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada en la que se incluyen medidas destinadas a fortalecer la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público. Cabe destacar la **Estrategia Estatal por la Bicicleta** en la que se recogen una serie de acciones concretas como:

- **Impulsar la coordinación entre agentes** para la instalación de aparcamientos de bicicletas en las estaciones.
- Impulsar el **desarrollo de políticas comerciales** que faciliten la información sobre la intermodalidad.
- **Diseñar un logotipo** para representar el concepto de intermodalidad bicicleta-transporte público.
- Fomentar la colaboración de los gestores del transporte público con **plataformas de promoción y difusión**.
- Planificar y construir **estaciones de tren, de autobús y de aeropuerto integradas con redes ciclistas** urbanas y periurbanas.
- Elaborar **guías para la implementación de servicios de préstamos y aparcamientos de bicicletas** en estaciones intermodales.
- **Integrar progresivamente material rodante** cuyo diseño facilite la intermodalidad.
- **Elaborar sistemas de reserva de plazas para viajeros ciclistas** en trenes de media y larga distancia.

- Desarrollar soluciones de **abonos de transporte y billetes únicos**, integrados con los sistemas de bicicleta compartida.
- **Incluir la bicicleta en las plataformas multiviaje.**

La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa también establece como uno de los ejes estratégicos la mejora de la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados, en el que se determinan un total de 6 medidas clasificadas en 2 programas.

Programas	Acciones
<b>4.1 Programa de estímulo de la intermodalidad bicicleta-ferrocarril</b>	Colaboración con los operadores ferroviarios para la habilitación de espacio para el transporte de bicicletas en los trenes y para la regulación de su uso.
	Colaboración con los operadores para la creación de aparcabicis en las estaciones.
<b>4.2 Programa de estímulo de la intermodalidad bicicleta-autobús</b>	Análisis de las opciones técnicas y operativas de transporte de bicicletas en las bodegas de los autobuses.
	Incorporación de la opción de transporte de bicicletas en el Reglamento de Viajeros.
	Incorporación de la opción de transporte de bicicletas en los pliegos de condiciones de las concesiones de líneas de autobús interurbanas.
	Colaboración con los operadores para la creación de aparcabicis en terminales y paradas.

Tabla 33. Programas estratégicos de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa. Elaboración propia.





#### 4.2.1.- La bicicleta en el tren

##### Renfe

La operadora Renfe fomenta el uso de la bicicleta permitiendo transportar gratuitamente una bicicleta por viajero siempre que se cumplan una serie de condiciones y los usuarios se responsabilicen de cargar y descargar su bicicleta y de garantizar la seguridad y comodidad de los demás pasajeros.

- *Trenes de cercanía:*

- Las bicicletas tienen que colocarse en los espacios destinados para ello o, si no los hubiera, en las plataformas de acceso de los trenes sin invadir los pasillos.
- Las bicicletas plegables, siempre que sus dimensiones no sumen entre las tres más de 180 cm, pueden transportarse sin coste y dentro de una funda.

- *Trenes de media distancia:*

- Es obligatorio realizar una reserva previa en el proceso de compra del billete (Extra Bicicleta). En caso de utilizar un abono es necesario pasar por la taquilla de la estación.
- Es importante seguir la señalización para bicicletas tanto en el embarque como dentro del tren.
- Los viajeros en grupo con más de 3 bicicletas deberán ser autorizados previamente. Solo en caso de grupos autorizados se podrá sobrepasar el límite máximo de bicicletas para cada coche o tren.

- *Trenes de larga distancia y de Alta Velocidad o Avant:*

- Se admite transportar gratuitamente una bicicleta por viajero, siempre que, sus dimensiones no sumen entre las tres más de 250cm, vaya plegada o desmontada y dentro de una funda, los pedales estén desmontados y el manillar girado 90 grados y se realice una reserva previa en el proceso de

compra del billete (Extra Bicicleta).

- Las condiciones serán diferentes según la tipología del tren (camas, literas...).

### **Adif**

Adif promueve el uso de la bicicleta e impulsa la multimodalidad con la instalación de aparcamientos seguros en 42 estaciones de tren. Estos aparcamientos responden al modelo Bichangar Rocket, un sistema preparado para un uso intensivo que, además, protege las bicicletas de las condiciones meteorológicas adversas, el robo y el vandalismo.

*“Este tipo de aparcamiento modular, cerrado y cubierto ocupa la mitad de una plaza de coche y tiene un bajo impacto visual por su limitada altura (inferior a 1,5m). Además, el modelo es sostenible y autónomo energéticamente al alimentarse con la energía fotovoltaica que carga las baterías, por lo que su instalación no requiere obra civil ni conexión a la red eléctrica. [...] Dispondrán de un sistema inteligente de apertura. Así, el control de acceso se realizará desde la app de registro y reserva de plaza, a través de una conexión segura de Bluetooth entre el teléfono y la cerradura electromecánica”*

Es una iniciativa alineada con la estrategia de movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y responde a los objetivos del acuerdo suscrito con la asociación Red de Ciudades por la Bicicleta.

### **Euskotren**

El servicio ferroviario vasco Euskotren también permite transportar gratuitamente una bicicleta por persona, en el vagón intermedio señalizado. Para ello ha establecido un horario en el que los usuarios tendrán la posibilidad de viajar con sus bicicletas. Sin embargo, en caso de aglomeraciones, averías y otras incidencias, se guarda el derecho de impedir el acceso de las bicicletas.

---

## ETS

El área de transportes trabaja en la multimodalidad entre el ferrocarril y la bicicleta, con la existencia de aparcabicis en algunas estaciones ferroviarias como Irun (Colón) o Amara, y a través de colaboraciones interinstitucionales con el objetivo de fomentar la bici-tren en entornos urbanos. La utilización de estos aparcamientos para bicicletas se realiza mediante la tarjeta monedero (Mugi, Barik o Bat) y solamente son accesibles para personas usuarias de Euskotren en el horario del servicio comercial de ferrocarril.

### **4.2.2.- La bicicleta en el autobús**

#### Lurreldebus

En las líneas de autobuses interurbanos Lurreldebus de la Diputación Foral de Gipuzkoa y en las de Euskotren está permitido transportar gratuitamente una bicicleta por viajero, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- Debe transportarse en la bodega del autobús y dentro de una funda.
- Solamente en caso de no superar el 60% del número máximo de personas de pie autorizadas se podrá transportar en cabina.
- Tienen prioridad las personas en sillas de ruedas y las sillas de niños, por lo que, si ya hay alguna de estas en cabina, no está permitido el transporte de bicicletas en ella.
- No se pueden transportar simultáneamente más de dos bicicletas.
- Está permitido transportar bicicletas plegables en el interior de todos los autobuses completamente gratis.

#### Autobús urbano Donostia-San Sebastián (DBUS)

Permite el acceso gratuito de bicicletas en las líneas que dan servicio a las zonas altas de la ciudad, en determinadas franjas horarias. Las paradas donde se permite el acceso a las bicicletas están identificadas con un dispositivo colocado en la parte superior de las marquesinas.





Solo se permite un máximo de dos bicicletas por autobús, siempre que no haya ninguna silla de ruedas o coche de niños. En caso de gran afluencia de viajeros en la parada habilitada, el resto de viajeros tendrá prioridad frente a la bicicleta.

**Condiciones generales relativas al transporte de bicicletas en los autobuses:**

**ANEXO II 'Acceso de bicicletas'. LURRALDEBUS:** Reglamento de armonización de los servicios públicos regulares de transporte de personas viajeras por carretera en el ámbito de las administraciones guipuzcoanas integradas en la autoridad territorial del transporte de Gipuzkoa.

Establece que se admite el acceso de bicicletas plegadas en todos los servicios de Lurraldebus y, además, el acceso de las bicicletas convencionales en los autobuses que dispongan de bodega o maletero donde irán guardadas. En caso de no contar con bodega o maletero, la bicicleta convencional podrá ser transportada siempre y cuando el número de personas de pie no supere el 60% del aforo máximo autorizado en el vehículo. En localidades que cuenten con más de una parada, las bicicletas convencionales deberán ser embarcadas en la última parada del núcleo urbano.

**ANEXO I 'Acceso de bicicletas': Aplicado a los SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO.**

**ANEXO II 'Acceso de bicicletas en las líneas interurbanas de Ekialdebus y en el transporte público urbano de Irun y Erreterria'. EKIALDEBUS**



### 4.3.- Cobertura de servicios ciclistas

Además de una adaptada red de infraestructuras, el impulso y la implantación de una movilidad no motorizada requiere de una serie de servicios que contribuyan a facilitar y amenizar el desplazamiento en bicicleta, dado que al igual que en los medios motorizados, la bicicleta además de ser un medio de transporte, necesita mantenimiento para desplazarse con seguridad.

Estos servicios son cada vez más importantes de cara a la promoción de la bicicleta, ya que su uso requiere de servicios adicionales imprescindibles. Hasta ahora, las políticas de la movilidad ciclista se han centrado en generar infraestructura ciclista, de cara a fomentar el uso, pero se han olvidado, que al igual que los vehículos a motor, los vehículos no motorizados también necesitan talleres de reparación y plazas de aparcamiento. Además, las bicicletas eléctricas han puesto de manifiesto la necesidad de generar aparcamientos seguros dado su elevado coste.

Es importante crear una oferta de servicios en torno a la movilidad ciclista que facilite el acceso universal no solo en entornos urbanos, sino para que la bicicleta se convierta en una opción entre los que se desplazan entre municipios en los tres ámbitos prioritarios: uso cotidiano, interurbano y recreativo.

En el presente apartado se va a analizar cartográficamente la cobertura de un conjunto de servicios que ofrecen medios específicos para el uso de la bicicleta, tanto tradicional como eléctrica, a lo largo de la infraestructura ciclista. La cercanía de los mismos, marcará su efectividad y utilización por parte de los usuarios de la bicicleta.

Hasta el día de hoy, se han cartografiado los siguientes servicios adicionales y que se analizarán a continuación:

- Venta y reparación de bicicletas
- Alquiler de bicicletas
- Aparcamiento de bicicletas

- Logística en bicicleta
- Pump tracks o Bike parks
- Áreas de descanso para ciclistas y peatones

#### 4.3.1.- Venta y reparación

Un mayor dinamismo en el sector del ciclismo se traduce en la generación de nuevas oportunidades ante un modelo de movilidad en auge que requiere de poca inversión inicial y negocios basados en productos sostenibles y saludables.

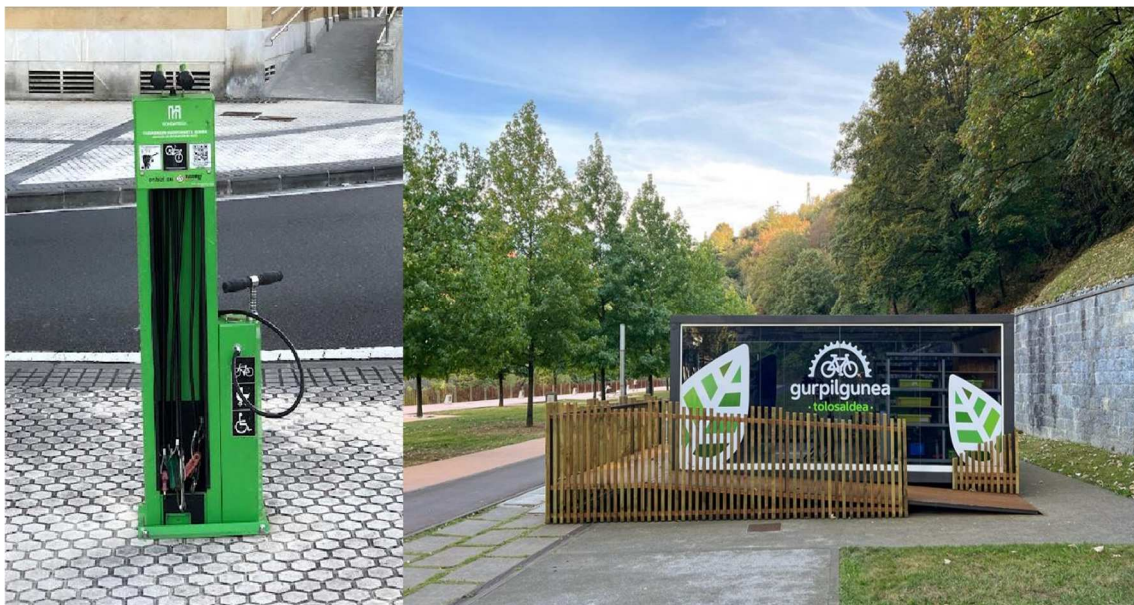


Ilustración 24. Puntos de Auto-Reparación (Hondarribia y Tolosa)



Ilustración 25. Lavaderos para bicicletas (Azkoitia y Orio).

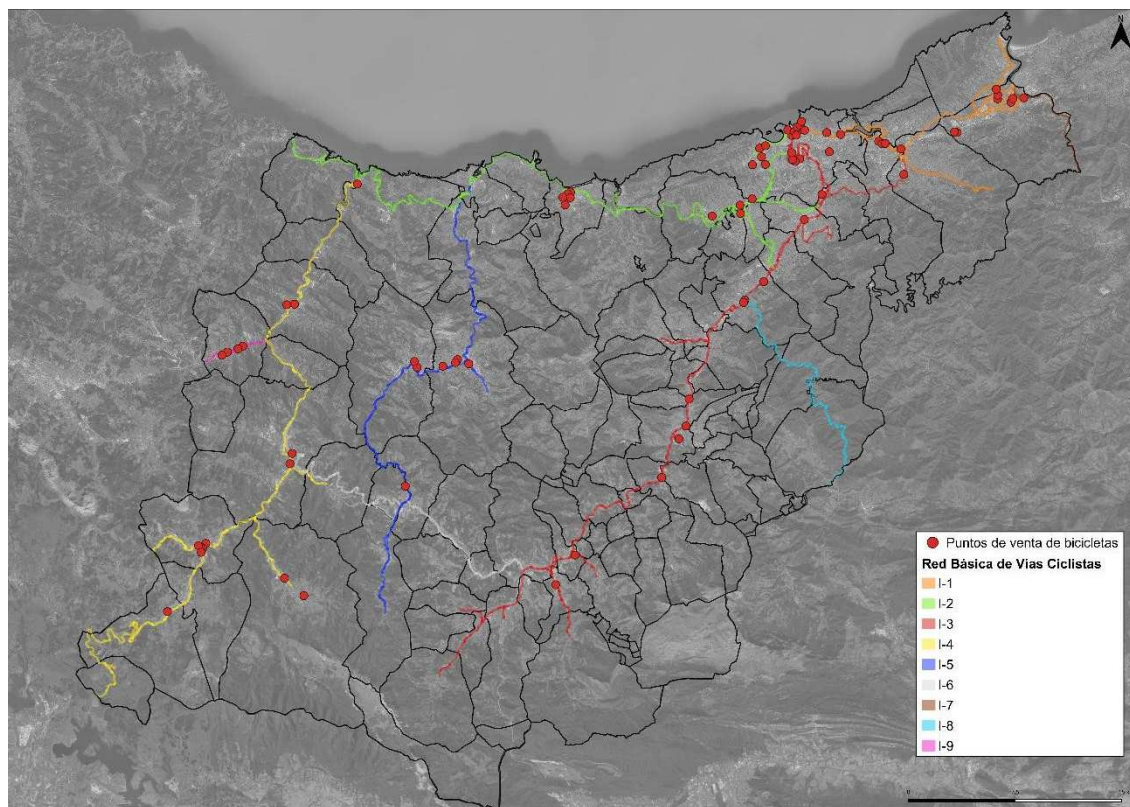
El mantenimiento de bicicletas ha sido reconocido como cualificación profesional en el Real Decreto 297/2021, de 27 de abril publicado en el BOE, y por la que se establecen determinadas cualificaciones profesionales.

La disponibilidad de puntos de venta y talleres de bicicletas o puntos de autorreparación a lo largo de la infraestructura ciclista aporta valor añadido, proporcionando al usuario una experiencia de mayor calidad. Para que estos sistemas sean eficaces deben contar con el número necesario de estaciones y una red que llegue a todos.

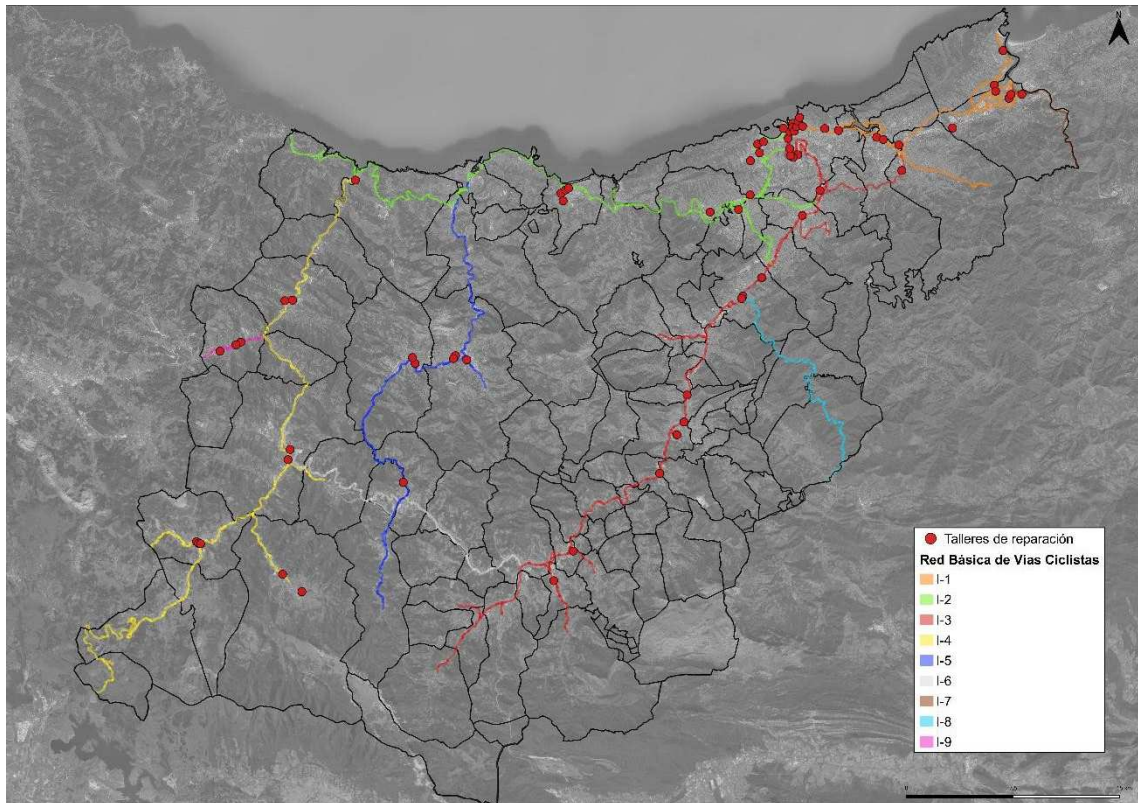
Comarcas	Puntos de venta	Talleres de reparación	Autorreparación
Bajo deba	7	6	0
Alto deba	10	7	3
Urola-Kosta	11	9	2
Goierri	3	3	15
Donostialdea	35	32	13
Bajo-bidasoa	8	7	6
Tolosaldea	4	4	6
<b>Gipuzkoa</b>	<b>78</b>	<b>68</b>	<b>45</b>

Tabla 34. Puntos de venta, talleres de reparación y puntos de autorreparación de bicicletas en Gipuzkoa.

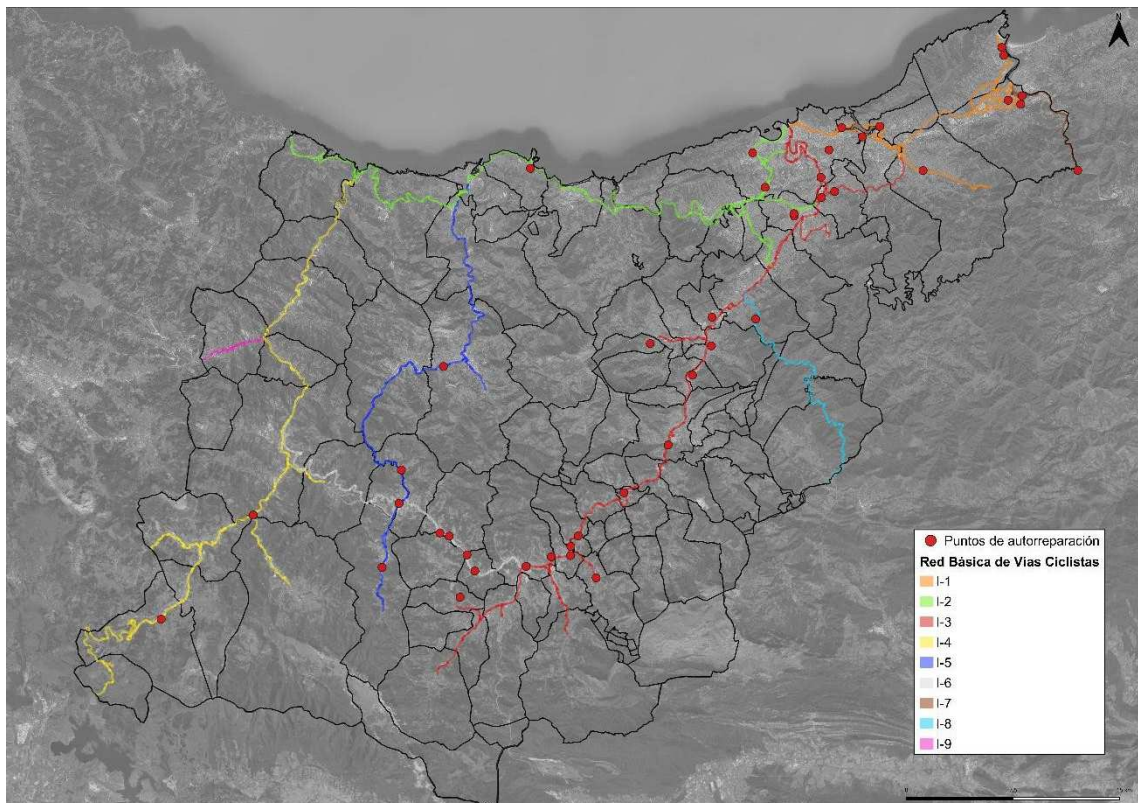
Fuente: Bizikletaz. Elaboración propia.



Mapa 5. Puntos de venta de bicicletas en Gipuzkoa. Elaboración propia.



Mapa 6. Talleres de reparación en Gipuzkoa. Elaboración propia.



Mapa 7. Puntos de autorreparación en Gipuzkoa. Elaboración propia.



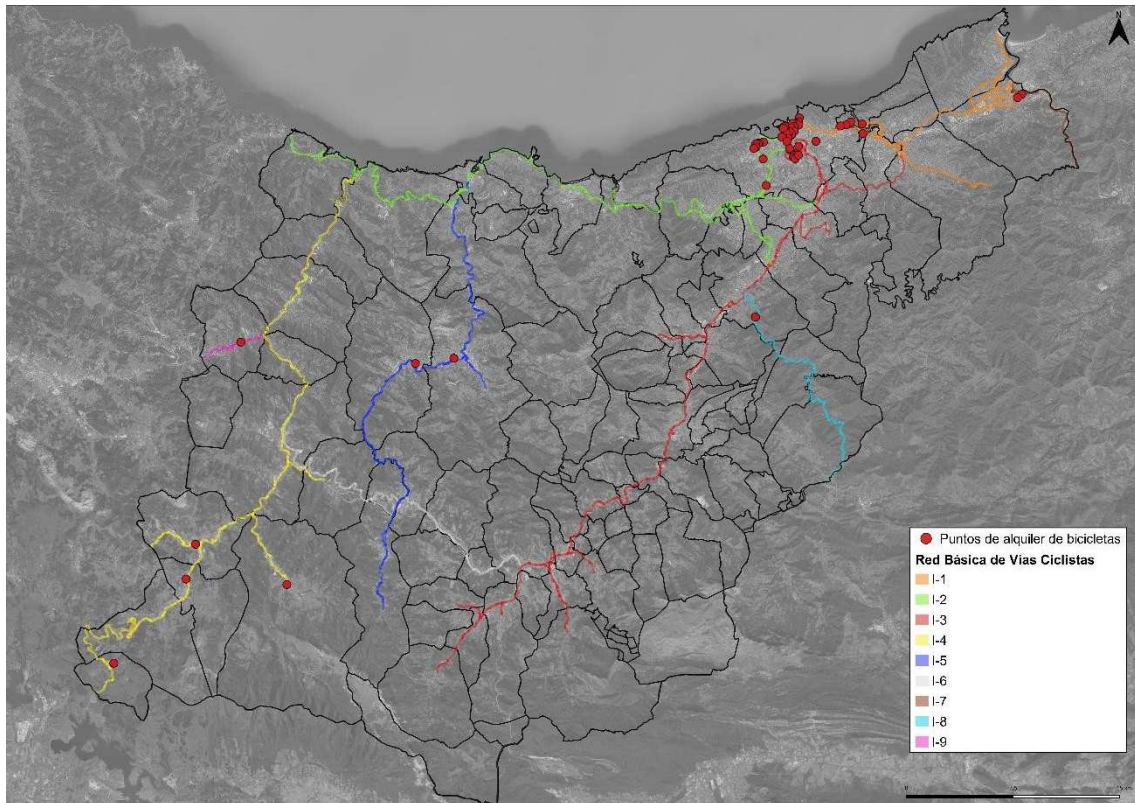
#### 4.3.2.- Alquiler

El alquiler de bicicletas facilita el acceso a una bicicleta a aquellos que no disponen de dicho medio de transporte, favoreciendo una movilidad enfocada para toda la ciudadanía. Existen dos modelos de alquiler: el convencional (por hora, día o semana) y el alquiler público. Este último ha tenido un mayor auge y más desde que se alquilan bicicletas eléctricas, que ha supuesto poder superar aquellas barreras topográficas que tanto abundan en el territorio vasco.

En Gipuzkoa, sólo Donostia-San Sebastián (dBizi) y Pasaia (Bizibadia) disponen de puntos de alquiler de bicicletas públicas. Por ello, sería conveniente extender la implantación de este tipo de servicios a otros municipios, facilitando el acceso de una parte mayor de la población a este tipo de sistemas. Sin embargo, únicamente se recomienda su instalación en áreas urbanas lo suficientemente extensas y densas como para que puedan alcanzar unas tasas elevadas de rotación diaria por bicicleta, permitiendo un equilibrio aceptable en su balance socioeconómico y ambiental.

Comarcas	Puntos de alquiler
Bajo deba	1
Alto deba	4
Urola-kosta	2
Goierra	0
Donostialdea	41
Bajo-bidasoa	2
Tolosaldea	0
<b>Gipuzkoa</b>	<b>50</b>

Tabla 35. Puntos de alquiler de bicicletas en Gipuzkoa. Fuente: Bizikletaz. Elaboración propia.



Mapa 8. Puntos de alquiler de bicicletas en Gipuzkoa. Elaboración propia.

#### 4.3.2.1.- Referencias de bicicleta pública compartida a nivel territorial

- **BizkaiBizi (Bizkaia)**

La Diputación Foral de Bizkaia ha puesto en marcha el servicio de bicicleta pública compartida “BizkaiBizi” para los desplazamientos inter e intramunicipales del entorno metropolitano de Bilbao (Barakaldo, Berango, Bilbao, Erandio, Getxo, Leioa, Portugalete, Santurtzi y Sestado). Un total de 650 bicicletas, 1.300 anclajes y 77 estaciones de aparcamiento y recarga para impulsar la movilidad interurbana a una población de más de 700.000 habitantes.

- **AMBici (Barcelona)**

Un transporte sostenible de bicicleta compartida para el área metropolitana de Barcelona con un total de 2.600 bicicletas eléctricas y 263 estaciones de aparcamiento que dará servicio a casi 1,2 millones de ciudadanos a través de un abono metropolitano integrado con el servicio de Bicing.

Un proyecto gestionado por Transportes Metropolitanos de Barcelona y cofinanciado por el Plan de recuperación, transformación y resiliencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

- **NextBike: el sistema de bicicleta compartida de España**

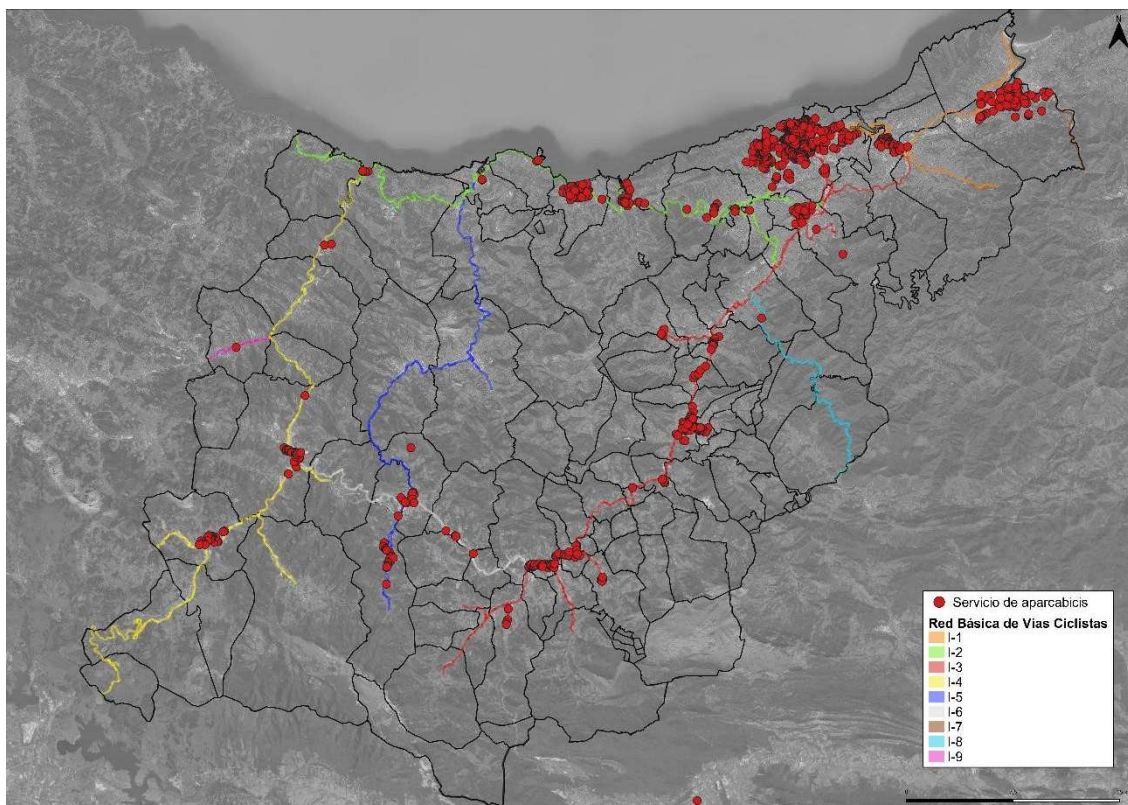
NextBike es una empresa alemana líder en alquiler de bicicletas con un parque de más de 40.000 bicicletas repartidas en 27 países de 4 continentes. Es a su vez, la empresa que gestiona el servicio de alquiler de bicicletas de Donostia-San Sebastián y Bilbao en Bizkaia.



Ilustración 26. Localización de bicicletas de alquiler NextBike. Fuente: NextBike

### 4.3.3.- Aparcamiento

El Territorio Histórico de Gipuzkoa cuenta con un total de 1.622 puntos de aparcamiento destinados a las bicicletas con una oferta total de 16.531 plazas y un servicio de estacionamiento público para bicicletas en 30 municipios de Gipuzkoa.



Mapa 9. Aparcamientos para bicicletas en Gipuzkoa. Elaboración propia.

Hay en total 11 puntos de aparcamientos protegidos disponibles, 7 de ellos en Donostia-San Sebastián, y un punto en Andoain, Irun, Tolosa y Oñati. Este tipo de aparcamientos son necesarios para impulsar el uso de la bicicleta, a fin de garantizar su estacionamiento seguro; requisito éste aún mayor para el fomento de los ciclos eléctricos, ya que, debido a su elevado coste, su extensión está condicionada a la existencia de unas dotaciones mínimas que aseguren su aparcamiento en condiciones de seguridad.



Ilustración 27. Estacionamiento subterráneo para bicicletas en la Estación de Autobuses de Donostia-San Sebastián.



Ilustración 28. Estacionamiento para bicicletas en la travesía de Loiola en Donostia-San Sebastián.

Tipo de abono	Características	Coste
<b>Max 6</b>	Permite aparcar la bicicleta tantas veces como se quiera durante un mes natural con un periodo consecutivo máximo de 6 días sin retirarla del aparcamiento.	6 euros/mes
<b>Max 3</b>	Permite aparcar la bicicleta tantas veces como se quiera durante un mes natural con un periodo consecutivo máximo de 3 días sin retirarla del aparcamiento	3 euros/mes
<b>Max 1</b>	Permite aparcar la bicicleta durante 24 horas. El exceso de días sin retirarla se penalizará con 1€/día.	1 euro/día

Tabla 36. Tarifas de aparcamiento público para bicicletas en Donostia. Elaboración propia.

Condiciones de uso (Donostia-San Sebastián):

[https://www.donostia.eus/info/ciudadano/t\\_bicis.nsf/voWebContenidosId/BD7ECDBBFACDEF7AC125859F00263189/%24file/condiciones\\_dbizi\\_parking.pdf](https://www.donostia.eus/info/ciudadano/t_bicis.nsf/voWebContenidosId/BD7ECDBBFACDEF7AC125859F00263189/%24file/condiciones_dbizi_parking.pdf)



Ilustración 29. Aparcamiento de bicicletas en un patio de la Parte Vieja (Tolosa).

Algunos municipios están habilitando aparcamientos cubiertos y de acceso restringido en aquellos espacios urbanos carentes de uso, como pueden ser los patios de manzana. Identificar estos espacios y los locales vacíos que con una pequeña intervención pueden solucionar el problema del aparcamiento seguro de las bicicletas, puede ser clave para el auge de la movilidad ciclista.

A pesar de disponer de un alto número de aparcamientos, los problemas que se están generando por el incremento del número de bicicletas en los entornos urbanos es considerable y visible, por lo que se tendrán que habilitar nuevos espacios para el estacionamiento de bicicletas, tanto en los entornos urbanos como en los centros de trabajo:

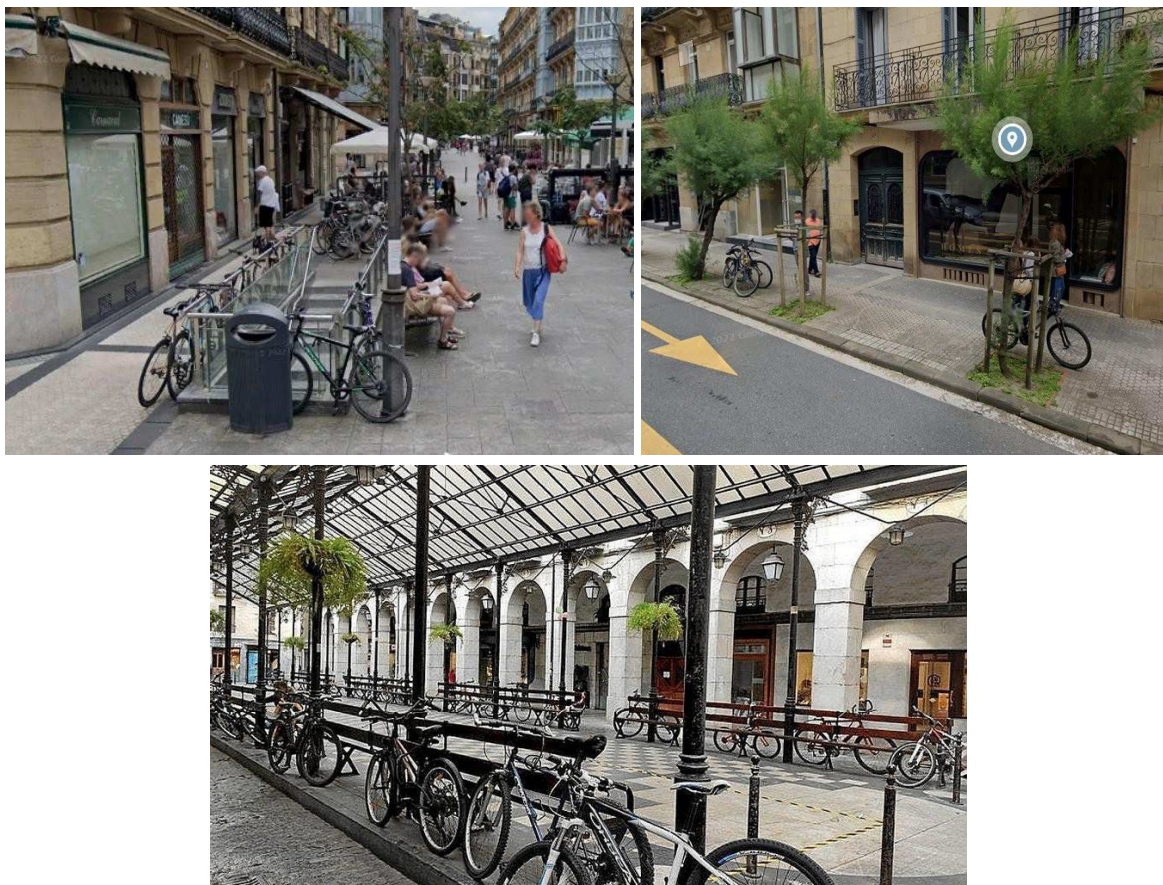


Ilustración 30. Ejemplos de la problemática de los aparcamientos en entornos urbanos en Donostia-San Sebastián y Tolosa.

#### 4.3.3.1.- Referencias de aparcamientos para bicicletas

Tomando como referencia los países europeos en los que el uso de la bicicleta está más extendido, la solución más habitual pasa hacer frente a la falta de espacio para el estacionamiento de bicicletas, es la instalación de aparcamientos de gran capacidad. Este tipo de aparcamientos, facilitan el estacionamiento en dos alturas y permiten un mayor aprovechamiento del espacio público.

Como se muestra en las siguientes imágenes, en determinados casos la acuciante necesidad de plazas de estacionamiento ha provocado el desarrollo de soluciones imaginativas, que permiten ampliar en gran medida el número de plazas para el aparcamiento de bicicletas, aprovechando un espacio que hasta ese momento estaba dedicado al automóvil. Se trata del proyecto Leiden Central Station, donde gracias a la instalación de estos sistemas de gran capacidad, se obtuvieron 920 plazas para bicicletas corrientes y 100 plazas para bicicletas de carga o de grandes dimensiones.



Ilustración 31. Aparcamiento de emergencia en Leiden (Países Bajos).



Ilustración 32. Aparcamiento de emergencia en Leiden (Países Bajos).

Hay que destacar, que este tipo de sistemas de aparcamiento, también pueden adaptarse a proyectos de una menor escala. Precisamente, en la siguiente imagen se muestra su instalación en un alojamiento para estudiantes de Barcelona, en el que se ha adaptado la capacidad de la instalación a las necesidades de los residentes.





Ilustración 33. Aparcamiento para estudiantes (Barcelona).

Otra de las problemáticas principales relacionada con el aparcamiento de las bicicletas, es la falta de infraestructura adaptada a la movilidad eléctrica. Si bien, como se ha comentado anteriormente, en el territorio se están llevando a cabo diferentes proyectos que buscan mejorar la capacidad y calidad del estacionamiento, también es necesario instalar sistemas que permitan la carga de bicicletas eléctricas mientras se encuentran estacionadas.

En este campo, existen soluciones muy variadas dependiendo de las necesidades de cada proyecto, sin embargo, podría realizarse una clasificación general diferenciando entre aparcamientos abiertos o cerrados.

A modo de referencia, en la siguiente imagen, se muestran varios aparcabicis con capacidad de carga eléctrica instalados en diferentes países europeos, Letonia, Dinamarca, Reino Unido etc.



Ilustración 34. Aparcamiento con capacidad para carga eléctrica en Riga (Letonia).

Como se puede apreciar, se trata de aparcabicis al aire libre con un diseño similar a los tradicionales, con la diferencia de que permiten la recarga de las baterías mientras la bicicleta esta estacionada.

Por otro lado, también es posible instalar puntos de estacionamiento cerrados, lo que aporta un nivel de seguridad mayor, a la vez que ofrece la posibilidad de recargar bicicletas eléctricas. Estos sistemas son similares a los aparcamientos cerrados que actualmente están instalados en Gipuzkoa, con la particularidad de que tienen unas dimensiones más reducidas de tal forma que es posible ubicarlos en los espacios destinados al estacionamiento de automóviles, paralelos a la calzada.



Ilustración 35. Aparcamiento de bicicletas cerrado con capacidad para carga eléctrica instalado en Madrid.

Por supuesto, cuando se trata de sistemas de estacionamiento cerrados o cubiertos, la variedad disponible también es increíblemente amplia, siendo los sistemas más complejos los que almacenan las bicicletas en el subsuelo y cuentan con sistemas totalmente automatizados para su entrega y recepción.



Ilustración 36. Aparcamiento subterráneo automatizado en Tokio (Japón).

Aunque no es lo más habitual debido al coste de su implantación, estos sistemas automatizados ofrecen grandes ventajas desde el punto de vista de la seguridad y el aprovechamiento del espacio urbano.

Los aparcamientos de bicicletas cerrados también resultan una alternativa muy interesante para el fomento de la movilidad ciclista en el acceso a los centros de trabajo y en las zonas residenciales, para que los usuarios puedan aparcar la bicicleta en origen y destino de los trayectos realizados desde la residencia habitual a los centros de trabajo.



Ilustración 37. Aparcabis propiedad de la empresa HP Valves en Hengelo (Holanda).

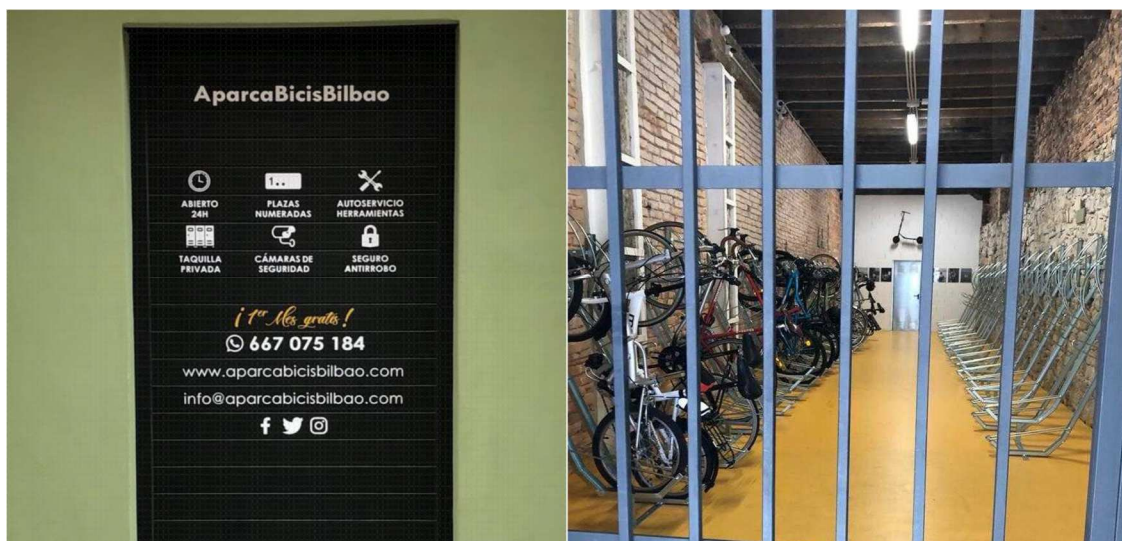


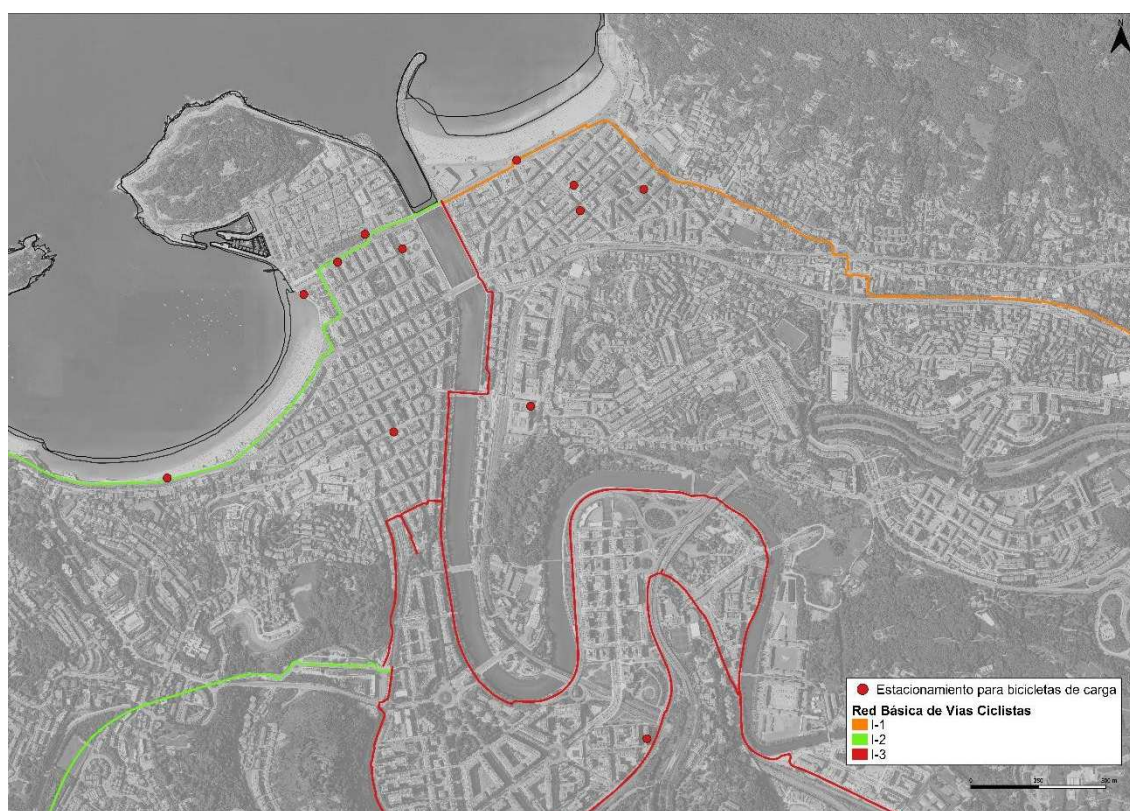
Ilustración 38. Aparcabis en un local de Bilbao la Vieja (Bilbao).

#### 4.3.4.- Logística

Las *cargo bikes* o bicicletas de carga son una modalidad de transporte sostenible dirigido a diferentes modalidades de uso: de reparto, para familias con niños pequeños, para transportar mercancías...

En esta línea, Donostia-San Sebastián, junto con Vitoria-Gasteiz y otras ciudades europeas, participa en el proyecto City Changer Cargo Bike (CCCB) para la promoción de este tipo de movilidad urbana mediante bicicletas de carga con el fin de ofrecer operaciones logísticas más sostenibles, mejorar los espacios públicos, integrar a los ciudadanos y reducir la congestión del tráfico.

En Donostia-San Sebastián, la empresa Txita ha sido la que ha implementado este medio de transporte, en primer lugar, como bici-taxi y, en segundo lugar, como transporte para el reparto de envíos dentro de la ciudad.



Mapa 10. Puntos de estacionamiento para bicicletas de carga en Donostia. Elaboración propia.

Dicho esto, y con el objetivo de extender el uso de las bicis de carga, se han de analizar las necesidades y requerimientos que tienen estas bicicletas. En este sentido, una de las necesidades principales es la disponibilidad de aparcabicis adaptados a este tipo de modelos, ya que los sistemas de aparcamiento tradicionales complican en gran medida el estacionamiento de bicicletas de carga o de grandes dimensiones.

Actualmente, es posible encontrar algunos aparcamientos de este tipo en San Sebastián, aunque su uso está principalmente destinado al alquiler municipal de este tipo de vehículos, por lo que sería conveniente extender su uso y garantizar la disponibilidad para usuarios particulares.



Ilustración 39. Aparcabicis para bicicletas de carga en Donostia - San Sebastián.

A modo de ejemplo, se muestra la instalación de este tipo de aparcamientos en países como Suecia, donde el uso de las bicicletas de carga es más habitual, y la infraestructura ciclista ha alcanzado un elevado nivel de desarrollo. En la siguiente imagen se puede apreciar como las zonas de estacionamiento para bicicletas desarrolladas en este país, cuentan tanto con aparcamientos tradicionales como con sistemas adaptados a las *cargo bikes*, lo que facilita y fomenta los desplazamientos con estos vehículos.



Ilustración 40. Aparcabicis para bicicletas de carga en la Estación Central de Malmo (Suecia).

Por otro lado, también existen iniciativas europeas que han logrado fomentar el uso de las bicicletas de carga, mediante la implementación de este tipo de modelos en los sistemas públicos de alquiler de bicicletas. Es decir, que, en lugar de disponer de diferentes servicios de alquiler, han logrado unificar en el sistema municipal, la oferta de bicicletas tradicionales y de carga.

Este es el caso de París, donde varios modelos de bicicletas de carga se han incluido en el sistema público de alquiler, Veligo.



Ilustración 41. Bicicletas de carga disponibles en el sistema público de alquiler “Veligo” de París (Francia).

#### 4.3.5.- Pump Tracks o Bike Parks

También resulta relevante mencionar los recientes espacios habilitados para el uso de las bicicletas: *Pump Track* o *bike park*. Son circuitos cerrados de arena o asfalto en el que el ciclista pone a prueba su técnica combinada con la velocidad sin tener que desplazarse a la montaña.

En los últimos años se han construido cuatro *Pump Tracks* en Gipuzkoa con intención de incrementar el número.

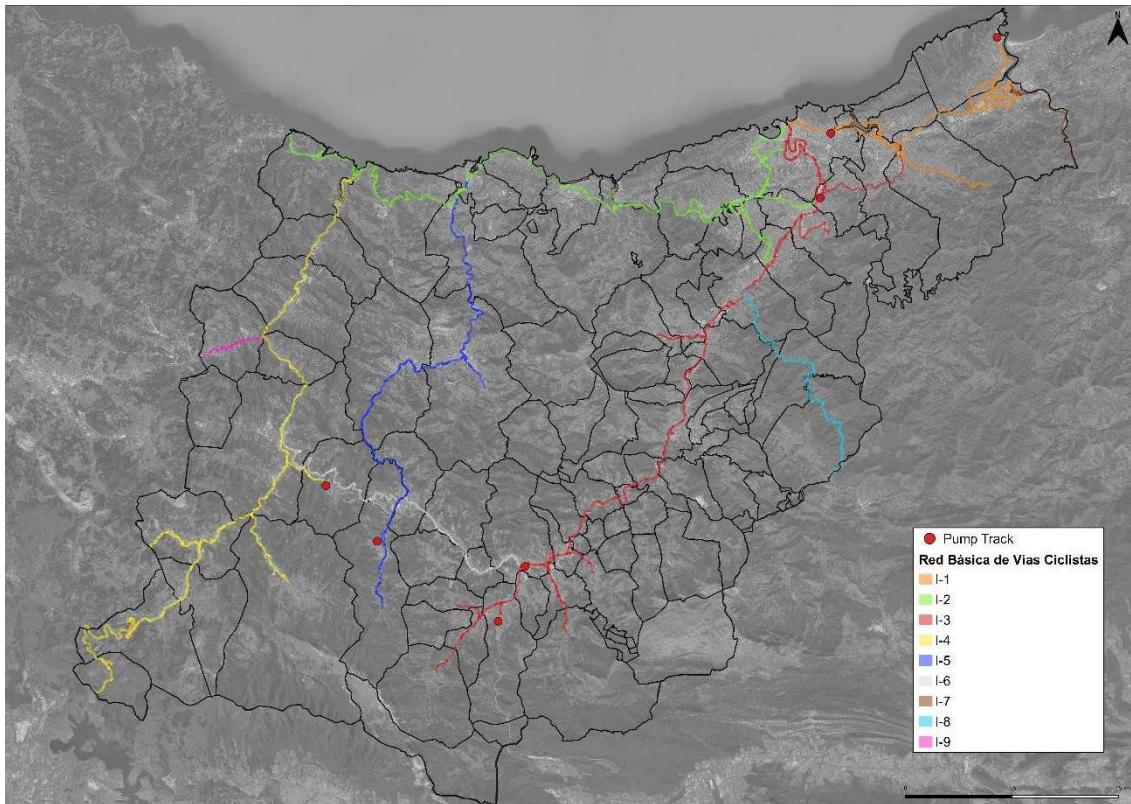


Ilustración 42. Pump Track de arena en Intxaurreondo (Donostia) y Pump Track de asfalto en Arrobitxulo (Astigarraga)

Comarcas	Bike parks
Bajo deba	0
Alto deba	1
Urola-kosta	0
Goierri	3
Donostialdea	2
Bajo-bidasoa	1
Tolosaldea	0
Gipuzkoa	7

Tabla 37. Bike Parks. Elaboración propia.





Mapa 11. Pump Tracks en Gipuzkoa. Elaboreción propia.

#### 4.3.6.- Áreas de descanso

Otro aspecto importante a la hora de lograr un fomento adecuado de la movilidad ciclista, es la disponibilidad de áreas de descanso ubicadas en determinados puntos de las rutas ciclistas. De esta manera, los usuarios disponen de una zona adaptada que cuenta con las comodidades necesarias para garantizar el descanso, y resguardarse de las condiciones climáticas.

Dependiendo las características de la ruta y la ubicación del área de descanso, es habitual que estas zonas cuenten también con servicios o herramientas que permitan realizar reparaciones sencillas en las bicicletas. Sin embargo, también existen zonas que ofrecen una gama de servicios más amplia, como recambios, comida o puestos para limpiar la bicicleta. No obstante, generalmente las áreas de descanso que cuentan con este tipo de facilidades son de propiedad privada, por lo que suele tratarse de negocios particulares.

A continuación, se presentan diferentes ejemplos de áreas de descanso para ciclistas, tratando de representar las diferentes alternativas existentes.

En esta imagen se muestra un área ciclista de gestión privada que ofrece una gran variedad de servicios y cuenta con máquinas de vending disponibles las 24 h.



Ilustración 43. Área ciclista de Soto del Real (Madrid).

Aunque normalmente las áreas de descanso suelen estar asociadas a espacios naturales o zonas de interés turístico, por lo que el mobiliario que disponen suele ser más básico y se intenta integrar los elementos del área en el paisaje para causar menos impacto y poder disfrutar del entorno de manera más natural, como se muestra en las imágenes siguientes.

Estas áreas pueden disponer de tótem de herramientas que permite realizar reparaciones sencillas de forma gratuita.



Ilustración 44. Área de descanso (Eslovaquia).



Ilustración 45. Centro de Interpretación del Valle Leitzaran (Andoain).



#### 4.3.6.1.- Características de las áreas de descanso

Es necesario definir las características de las áreas de descanso para que estas respondan a las necesidades de los usuarios de las vías ciclistas a las que dan servicio. Las diferentes administraciones del ámbito nacional, las han definido de la siguiente manera:

##### **Ayuntamiento de Madrid**

*"Las áreas de descanso están distribuidas de forma regular a lo largo del Anillo Verde Ciclista. La mayoría están dotadas de bancos, fuentes de agua potable, arcos para apoyar o candar la bici, plano informativo del anillo y en ocasiones varios aparatos de gimnasia".*

##### **Gobierno de Cataluña**

*"En las áreas de descanso y otros lugares de interés alrededor de una vía ciclista, se instalarán paneles de información sobre las rutas ciclistas, los servicios, los lugares de interés, etc., para ayudar mediante la información gráfica".*

##### **Junta de Andalucía**

*"En ellos debe disponerse de un equipamiento mínimo con aparcamientos para bicicletas, bancos, mesas y papeleras. Si es posible, puede instalarse también una fuente de agua. Son además una ubicación idónea para la instalación de cartelería informativa sobre el recorrido. Dependiendo de la superficie disponible puede además crearse una zona arbolada, que proporcione sombra a la zona de estancia y acompañarse de plantaciones arbustivas, con carácter más ajardinado".*



## Diputación Foral de Gipuzkoa (Manual de Vías Ciclistas de Gipuzkoa)

---

### Áreas de descanso

---

En los itinerarios de tipo interurbano recreativo es conveniente la creación escalonada de espacios de parada y descanso en los que se ofrezca un equipamiento básico compuesto al menos por aparcabicis, papeleras, bancos y mesas, en número adecuado a la cantidad de usuarios previstos; así como una fuente de agua potable allí donde sea posible. Estos espacios pueden ser también muy adecuados para ofrecer información sobre el propio recorrido en forma de paneles u otros sistemas.

Una superficie de 60 metros cuadrados puede ser suficiente para la creación de estas áreas de descanso que, obviamente, se deben situar en lugares agradables y tranquilos, preferentemente arbolados, los cuales pueden ser creados como complemento de la vía ciclista.

## 4.4.- Movilidad activa del futuro

### 4.4.1.- Vías ciclistas rápidas

Las rutas ciclistas rápidas son vías de alta calidad que permiten la conexión entre ciudades y entre lugares residenciales y de trabajo y que tienen como principales características sus anchuras, que permiten la circulación de dos ciclistas en paralelo, sus trazados directos y la escasa presencia de intersecciones a lo largo del recorrido. En países europeos donde la bicicleta es el elemento fundamental de la movilidad, ya se han implantado este tipo de vías.

- **MaasWaalPad (Países Bajos)**

El país por excelencia de las bicicletas ha construido la vía rápida MaasWaalpad de 12 km que conecta las provincias de Gelderland, Noord-Brabant y Limburg y los municipios de Cuijk, Mook en Middelaar, Heumen y Nijmegen.





Ilustración 46. Vías ciclistas rápidas de los Países Bajos.

- **Autobahn (Alemania)**

Alemania es otro de los países a destacar. Al margen de su papel principal en la construcción de automóviles, el país está en proceso de construir nueve vías rápidas para bicicletas con el objetivo de conectar la región de Frankfurt Rhein Main y hacer más atractivo y seguro el uso de la bicicleta.

Actualmente, la Autobahn ciclista Darmstadt-Frankfurt cuenta con una vía de en torno a 40 km de longitud y 4 m de ancho. Es una vía de alta calidad que ha incorporado iluminación inteligente con sensor de movimiento y recargable con energía solar, papeleras específicas diseñadas para ciclistas, con una abertura más amplia e inclinada en torno a 25º, estaciones de mantenimiento en postes junto a áreas de descanso donde se pueden encontrar un conjunto de herramientas básicas para reparar la bicicleta en caso necesario y barandillas en las intersecciones para hacer más segura la parada y el arranque.



Ilustración 47. Vías La vía ciclista rápida *Autobahn* de Alemania.

### Radwege-Offensive – Erstes Maßnahmenpaket

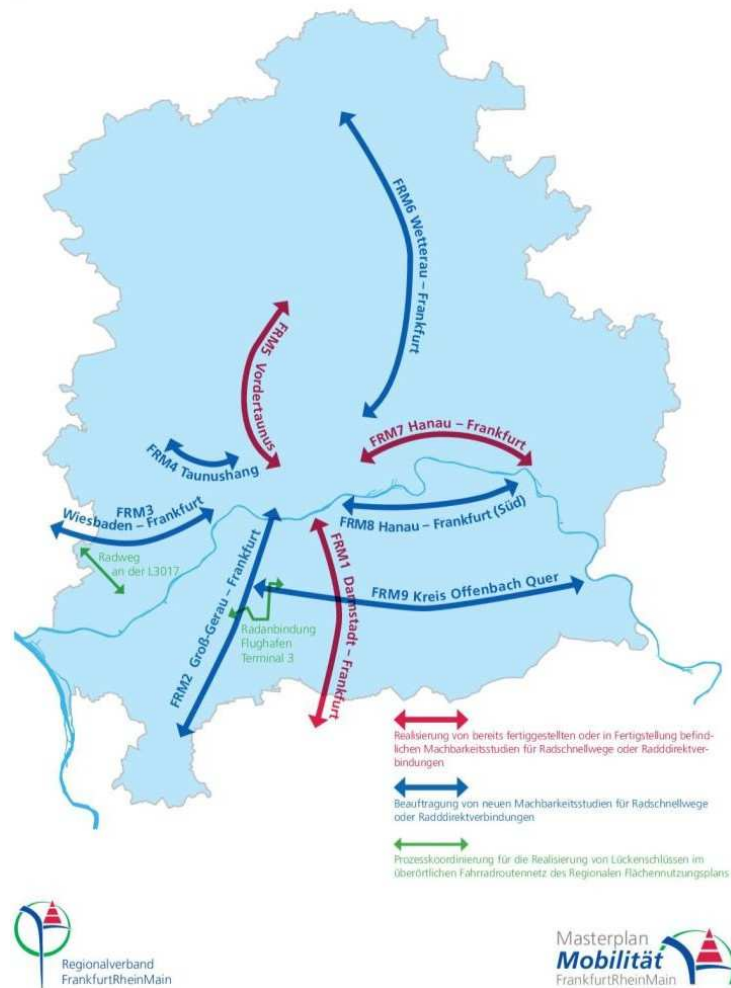


Ilustración 48. Vías Masterplan de la movilidad Frankfurt Rhein Main.



- **The Supercykelstier – Greater Copenhagen (Dinamarca)**

La Supercykelstier es una red de vías ciclistas rápidas en la región de Copenhague. Una vez completada la red contará con una longitud de 500 km y conectará la capital con más de 20 municipalidades cercanas.

Gracias a la gran calidad de las carreteras y servicios técnicos como la coordinación de los tiempos semafóricos, los usuarios tendrán la posibilidad de trasladarse desde sus casas hasta diferentes centros de actividad a una velocidad media de 20 km/h.

Para la configuración total de la red, se han planificado 60 rutas de alta velocidad, 30 de las cuales ya se encuentran ejecutadas y abiertas al público. Algunas de estas rutas aprovecharán las calzadas o itinerarios existentes, mientras que otras serán de nueva construcción. En el caso de las rutas que ya están abiertas al público, y cuyo desarrollo se ha realizado sobre los itinerarios existentes, se ha apreciado un incremento del 23% en el número de usuarios en días laborables.



Ilustración 49. Vía ciclista rápida de la *Supercykelstier* (Dinamarca).



RUTER

NYHEDER

PRESSE

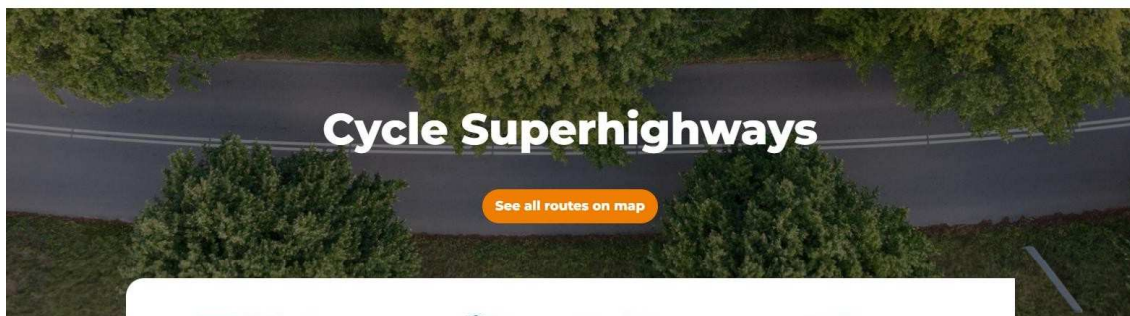
DOKUMENTER

OM OS

KONTAKT

SØG

EN



km 850+ km

31 municipalities

60+ routes



Cycling offers huge benefits for the individual as well as for society, but it requires highly prioritized biking conditions if the bike is to succeed as a competitive mean of transportation.

Ilustración 50. Plataforma de consulta de la red implementada en Dinamarca

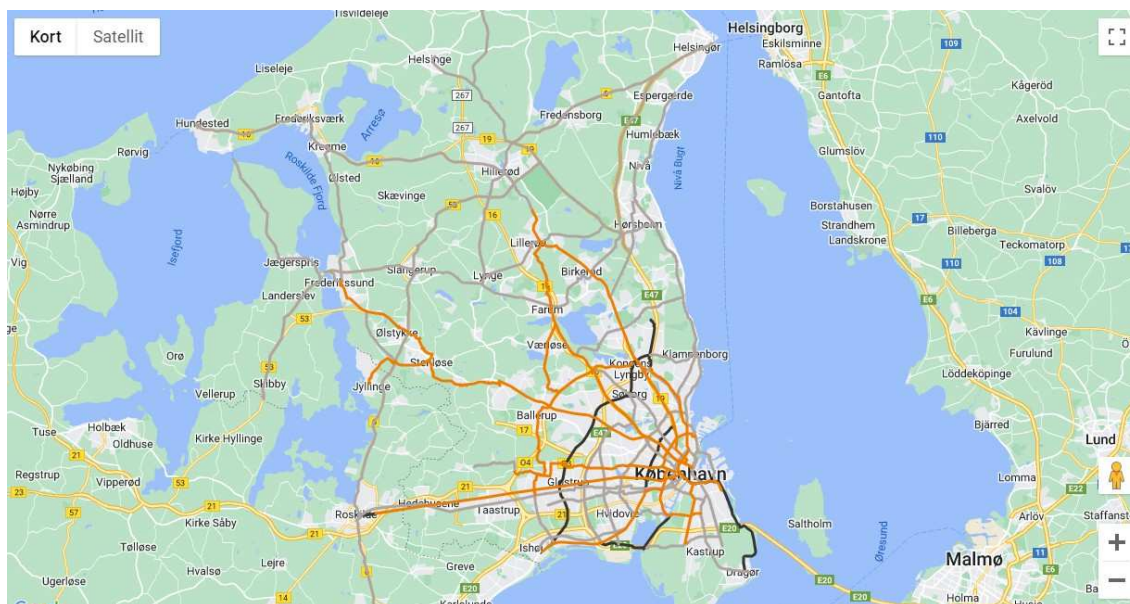


Ilustración 51. Aplicación web 'The Supercykelstier' – Greater Copenhagen.

- **The Cycle Superhighways – London (UK)**

Londres es la ciudad más grande de Europa que dispone de una red de vías ciclistas rápidas. Esta red denominada “Barclays Cycle Superhighways” permite desplazarse de una forma más rápida, segura y directa entre el centro de Londres y las zonas periféricas, además es fácilmente reconocible gracias al color azul de su pavimento.

En comparación con los datos del año 2000, las autoridades municipales, esperan lograr en 2026 un incremento del 400% en el uso de la bicicleta.



Ilustración 52. The Cycle Superhighways (Londres).

- **The Supercykelväg – Malmö – Lund (Suecia)**

Como ya se ha mencionado anteriormente, Suecia es también uno de los países con mayor tradición ciclista de Europa, por lo que no es de extrañar que cuente con proyectos de vías ciclistas rápidas.

En este caso, se trata de la primera línea ciclista rápida de 4 carriles en toda Suecia, y conectará las ciudades de Malmö y Lund, atravesando las localidades de Hjärup, Åkarp y Arlööv. Debido a su conexión con Copenhague a través del puente Øresund, Malmö es una de las ciudades más dinámicas del país, y en Lund se encuentra una de las universidades más importantes de la región, y algunas de las zonas industriales de referencia. Por ello, la construcción de una vía rápida ciclista entre estos dos municipios se considera un proyecto de mejora para la movilidad de la región.



Ilustración 53. Vías Representación esquemática de la vía ciclista rápida entre Malmö y Lund (Suecia).

- **Fietsnelwegen (Bélgica)**

Bélgica está desarrollando una extensa red de vías ciclistas rápidas que permita a los usuarios desplazarse desde sus hogares hasta sus centros de trabajo a través de itinerarios amplios, de alta calidad y bien conservados.

Una iniciativa de las cinco provincias que componen Flandes (Antwerp, Limburg, East Flanders, Flemish Brabant y West Flanders) con el patrocinio de la Región de Bruselas.

La idea trata de generar una red ciclista de alta calidad que conecte todas las ciudades flamencas; una red rápida de más de 2.700 km de vías. Han generado una plataforma donde recogen la información sobre la red y los distintos itinerarios y el nivel de ejecución de los mismos, así como un branding cuidado para la identificación de las vías y los destinos.

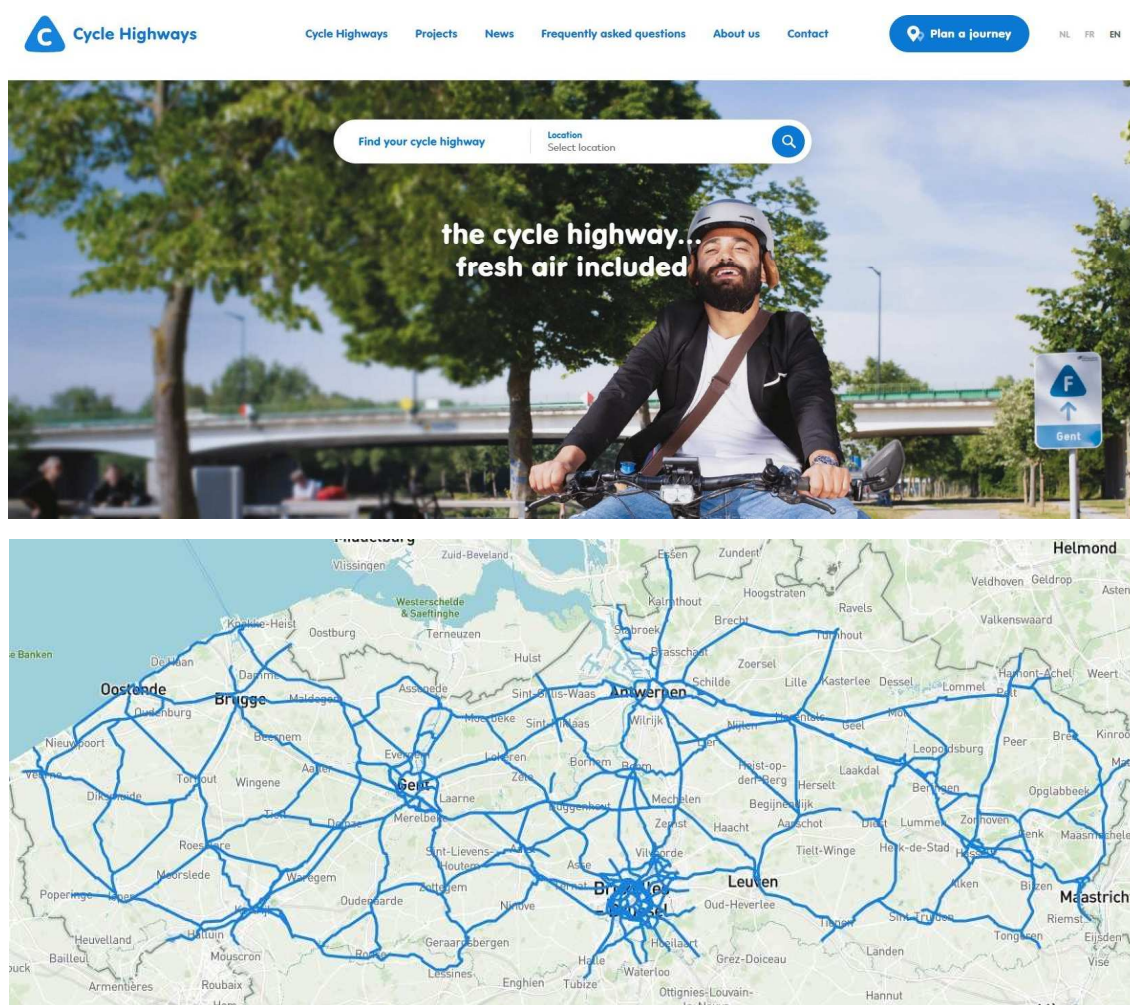


Ilustración 54. Plataforma web de consulta de la red implementada en Bélgica.

#### 4.4.2.- Tecnología en la planificación ciclista

Con el creciente uso de la bicicleta y las continuas innovaciones tecnológicas en materia de movilidad y transporte, la práctica ciclista se ha vuelto más atractiva tanto para los desplazamientos urbanos como para los interurbanos. La tecnología está contribuyendo que el uso de la bicicleta supere el entorno del ocio y se pueda emplear en las tareas diarias, dado que la electrificación del medio ha puesto la bicicleta al alcance de muchos usuarios.

No solo es importante mantener el foco en la electrificación de la flota ciclista, también hay que desarrollar un modelo inteligente basado en la disponibilidad, cada vez mayor, del Big Data y las diferentes herramientas tecnológicas que permiten una adecuada planificación y gestión de la bicicleta y un uso satisfactorio de los usuarios.

Actualmente, se está desarrollando una nueva forma de entender y planificar la ciudad que conlleva a proyectar, también, un nuevo modelo de movilidad. La movilidad como servicio (MaaS) es el nuevo concepto de movilidad intermodal que ofrece a los usuarios la comodidad de combinar el transporte público, la bicicleta compartida y otros servicios a través de una plataforma que permite planificar (rutas, viajes...), comprar billetes (pagando únicamente por los servicios utilizados y con un sistema unificado) y viajar de forma óptima para no recurrir al vehículo motorizado individual. Es un sistema que impulsa una movilidad sostenible social, económica y medioambientalmente hablando.





Los datos en tiempo real constituyen una parte fundamental a la hora de trabajar en el concepto de movilidad inteligente y sostenible. A los profesionales disponer de datos en vivo les permite conocer el comportamiento de la población para después tomar decisiones óptimas relacionadas con los problemas y las necesidades detectadas. En muchas ciudades europeas ya se han desarrollado plataformas de movilidad inteligente específicas para ciclistas (Colonia, Oporto y Trikala, por ejemplo) y aplicaciones de móvil (Citymapper, por ejemplo) donde los usuarios pueden interactuar añadiendo cualquier tipo de incidencia, condiciones, recomendaciones, etc. Es una oportunidad para que cualquier modalidad ciclista pueda planificar su viaje, por ejemplo, los desplazamientos cotidianos como ir al trabajo, donde se pueden consultar los recorridos disponibles, los tiempos de viaje en bicicleta, etc. La tecnología ofrece herramientas adicionales para mejorar la experiencia del ciclismo.

#### 4.4.2.1.- Obtención de datos para la planificación ciclista

Como se ha mencionado anteriormente, el desarrollo de la planificación actual, debe estar sujeto al diseño de modelos inteligentes basados en la disponibilidad de datos fehacientes y actualizados. Precisamente, gracias a la cantidad de aplicaciones informáticas y herramientas tecnológicas que actualmente se utilizan para la realización de desplazamientos en bicicleta, a día de hoy es posible disponer de una gran cantidad de información que permite conocer en detalle los patrones de la movilidad ciclista. De hecho, gracias los sistemas GPS que incorporan este tipo de herramientas, no solo es posible obtener información relativa a las preferencias de los usuarios o los itinerarios más demandados, sino que también se conocen parámetros como las velocidades de circulación, desnivel, reparto diario de la actividad ciclista, perspectiva de género etc.

Por lo tanto, a la hora de obtener información en la que basar la planificación ciclista, es de vital importancia tener en cuenta los datos que ofrecen este tipo de aplicaciones, ya que además de obtener una información tan detallada como la que se ha indicado anteriormente, cuentan con un importante número de usuarios a nivel mundial, lo que reafirma la validez de las conclusiones extraídas.

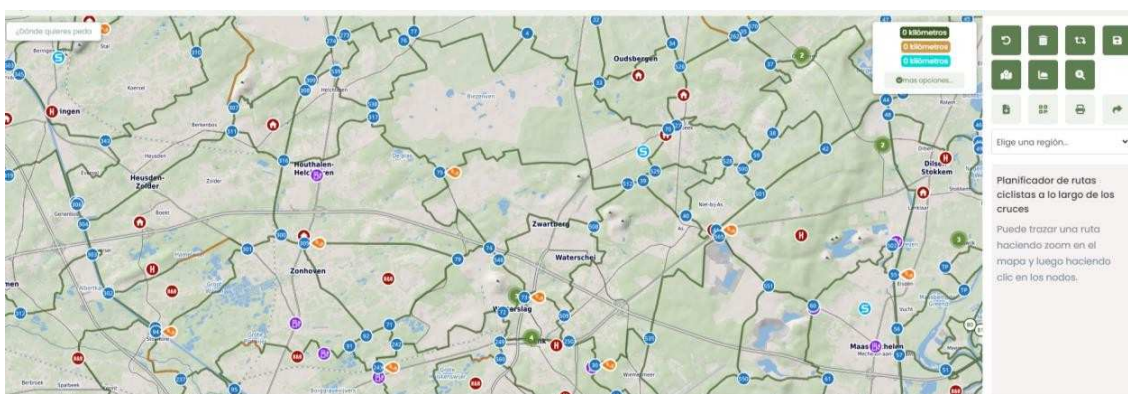
Los datos móviles constituyen una nueva fuente de obtención de datos basada en el uso de la señal de los dispositivos inteligentes. Estos no solo ayudan a la hora de realizar un buen diagnóstico a partir de los patrones de movilidad detectados, también son beneficiosos para elaborar un análisis de demanda, en este caso, de los futuros usuarios de la bicicleta y de las vías ciclistas de Gipuzkoa. Sin embargo, la obtención de datos de telefonía móvil aplicables a la movilidad ciclista presenta ciertas limitaciones, ya que a pesar de que a partir de estos datos se pueden obtener las matrices origen-destino para un número importante de modos de desplazamiento, no son aplicables a todos los sistemas de transporte, ya que en ocasiones no permiten distinguir el medio utilizado. Además, no permite la obtención de los motivos del viaje, tan solo habitualmente los desplazamientos casa-trabajo basado en su frecuencia y estancia en horas pico.

- **Vlaanderen Fietsland (Bélgica)**

La aplicación Vlaanderen Fietsland fue creada en 2015 basada en el sitio web Flanders Cycling Country fundada en 2005 con el objetivo de ofrecer a los ciclistas un servicio digital donde consultar recorridos en bicicleta en la región de Flanders. El éxito fue tal que las opciones del software crecieron ofreciendo una mayor calidad del servicio a los usuarios. En 2019 Vlaanderen-Fietsland.be fue transferida en 2019 a NodeMapp Bike con un planificador de rutas ciclistas que se caracteriza por la representación de cada cruce mediante un número identificador y la unión de estos con la finalidad de crear rutas de un punto a otro pudiendo ser identificados.





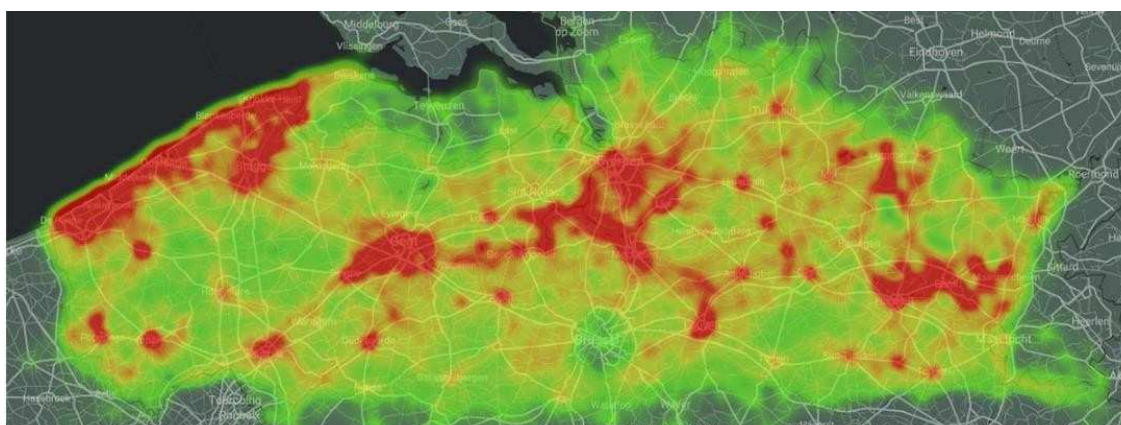


 NodeMapp



Ilustración 55. Aplicación web y móvil Vlaanderen Fietsland (Bélgica)

Resulta interesante mostrar la siguiente imagen donde se representan las zonas ciclistas más populares de Flandes a partir de un mapa de calor. Los espacios con mayor actividad ciclista se corresponden con las ciudades más grandes a lo largo de la red fluvial. Además, el servicio también realiza informes estadísticos en el que se recogen en tablas las intersecciones, ciudades, provincias y regiones más populares, obtenidas a través de la interacción de los usuarios en el planificador de ruta.



Mapa de calor cicloturismo en Flandes julio-agosto 2021 (© vlaanderen-fietsland.be/Google Maps)

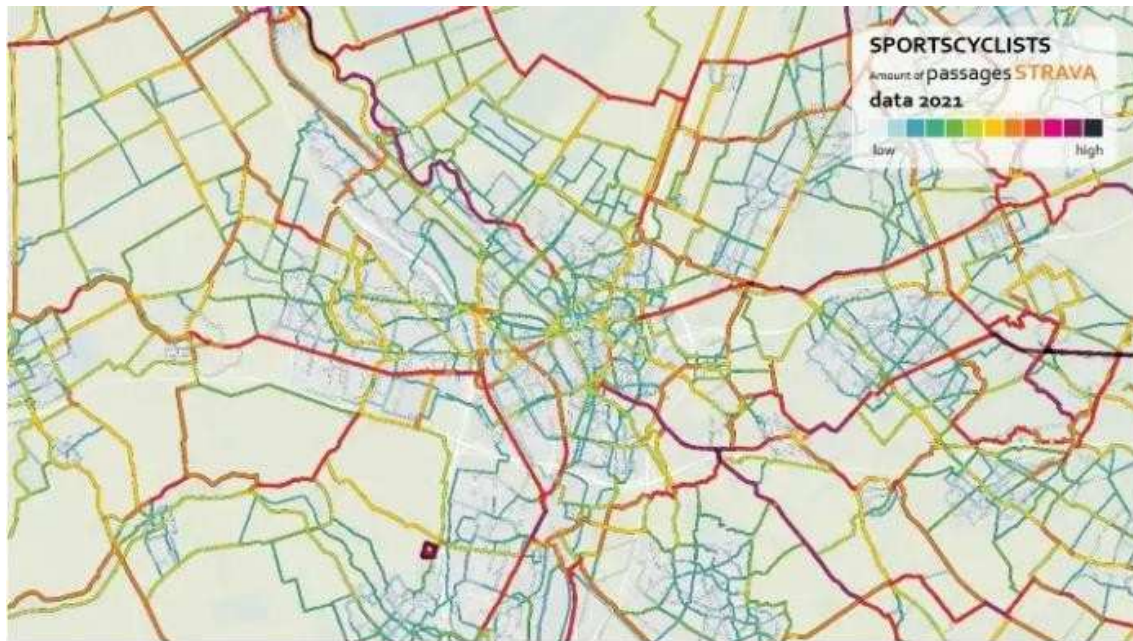
Ilustración 56. Mapa de calor del cicloturismo en Flandes (07/08-2021)

#	Cruce de bicicletas	# en una ruta	#	Ciudad	Relación de popularidad
1	cruce 550 (Moasmechelen - 'Ciclismo por el Heide')	3.269	1	Brujas	394
2	cruce 88 (Lier - puente sobre Netekanaal)	2.859	2	Hasselt	378
3	cruce 34 (Damme - puente sobre Damse Vaart)	2.575	3	Gante	324
4	cruce 91 (Genk - 'Ciclismo a través del agua')	2.569	4	Lovaina	277
5	salida 51 (Rumst - Puente Azul para Bicicletas)	2.566	5	Amberes	176
6	salida 70 (Nieuwpoort - Ganzepoot)	2.510	6	Malinas	160
7	cruce 3 (Bornem - puente Scheilat)	2.498			
8	salida 98 (Koksijde - canal Plassendale-Dunkirk, Wulpen)	2.210			
9	salida 33 (Lovaina - Diestsepoort)	2.062			
10	salida 31 (Gante - Puente del matadero)	2.058			

Ilustración 57. Datos registrados a partir de contadores en tiempo real de la red ciclista de Flandes.

- **Strava Metro**

Strava la red social deportiva, dispone del mayor registro de datos de la movilidad activa que ayuda a entender los patrones de movilidad, identificar oportunidades y evaluar el impacto de las infraestructuras.



Usage of infrastructure by sports cyclists in the Utrecht region

Ilustración 58. Uso de infraestructura por ciclistas deportivos en la región de Utrecht. Fuente: Strava

- **Otros**

A modo de referencia, se recogen algunas de las aplicaciones más utilizadas por los usuarios de la bicicleta:

- Bike Citizens
- Komoot
- Sports Tracker
- Trailforks (Ciclismo de montaña)
- TrainingPeaks
- Runtastic Road o Mountain Bike
- Wikiloc



#### 4.4.3.- Ciclismo eléctrico

El desarrollo y la comercialización de la bicicleta eléctrica se atribuye al incremento del interés por el ciclismo y, en los últimos años, por la bicicleta eléctrica, aunque la electrificación de la bicicleta no es una idea nueva, fue planteada por primera vez en 1895.

A pesar de ser un sector en auge, la implantación de la bicicleta eléctrica en actuaciones promovidas por las instituciones es muy limitada.

El **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, estrategia nacional para canalizar ayudas europeas**, menciona la movilidad eléctrica, en su conjunto, como medida para la transición energética ligada a una movilidad sostenible, segura y conectada. En la descripción de inversiones y reformas del Plan se contempla la inversión C1.12 *“Plan de Incentivos a la instalación de puntos de recarga públicos y privados, a la adquisición de vehículos eléctricos y de pila de combustible y líneas de impulso a proyectos singulares y de innovación en electro movilidad, recarga e hidrógeno verde”*, que hace referencia, entre otros, a la implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas para su uso en la movilidad obligada en el medio urbano.

El **Marco Estratégico de Energía y Clima, PNIEC**, considera la movilidad eléctrica como un eje clave del Plan para el cumplimiento de los objetivos de emisiones de gases de efecto invernadero y la penetración de energías renovables en el transporte, pero no menciona la bicicleta en sí misma.

*“La movilidad desempeña un papel esencial en el desarrollo de las actividades económicas y para el bienestar de los ciudadanos. Por lo tanto, tal y como establece el Marco de Energía y Clima, resulta necesario avanzar hacia sistemas de movilidad más eficientes, sostenibles, pero también fiables, seguros y accesibles”.*

La **Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo** analiza el desarrollo y las oportunidades de la movilidad eléctrica como pieza clave para alcanzar la neutralidad climática a 2050. Establece que hay que seguir fomentando el cambio modal de los medios de transporte individuales más contaminantes y consumidores de energías, hacia otros más respetuosos como la bicicleta.

La **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada (2030)** es la hoja de ruta en materia de transporte y movilidad. Se sustenta sobre 8 ejes estratégicos, de los cuales, los siguientes mencionan la movilidad ciclista:

- Eje 1 – Movilidad para todos. Trata de priorizar la movilidad activa (bicicleta y peatón). Hace referencia a proyectos europeos como la Ley francesa d’Orientation des Mobilités, que incluye entre sus medidas, un forfait para ir al trabajo en bicicleta, aplicable tanto al sector público como al privado. Busca impulsar planes de transporte sostenibles al trabajo.
- Eje 5 – Movilidad inteligente. Menciona las bicicletas eléctricas como opción de movilidad compartida, una alternativa cada vez más atractiva frente al vehículo privado. El objetivo es facilitar los desplazamientos desde el origen al destino final, simplificando al máximo el valor añadido, junto con el mayor aprovechamiento del tiempo de viaje.

*“Para fidelizar al usuario en estos nuevos hábitos de movilidad, resultará imprescindible mejorar su experiencia durante el viaje, por lo que deberá proporcionarse información en tiempo real que le mantenga informado sobre su desarrollo y facilite la resolución de incidencias”.*

*“Se valorará incluir los datos de los servicios de alquiler de bicicletas que se prestan en muchas ciudades o aportar información complementaria de valor para la planificación y realización de los viajes”.*

El objetivo es conseguir modos de transporte más sostenibles para reducir las emisiones y mejorar la calidad del aire, reducir la congestión del tráfico, optimizar los recursos destinados al transporte, ofrecer una accesibilidad a una movilidad de calidad a colectivos que carecen de alternativa privada, etc.

- Eje 8 – Aspectos sociales y laborales. Señala la importancia de ofrecer información, promoción y sensibilización sobre los efectos negativos del tráfico motorizado y los efectos positivos de circular en bicicleta en ámbitos urbanos e interurbanos.

*“Es básica la difusión y puesta en conocimiento de cuáles con las infraestructuras y servicios a disposición del alquiler público de bicicletas, estacionamientos seguros para bicicletas, etc.”.*

La **Estrategia Estatal por la Bicicleta** tiene por objeto impulsar la bicicleta con la finalidad de **coordinar las diferentes políticas** y acciones en torno a la promoción de este medio desde todos sus ángulos; desde la movilidad hasta sus beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo, por el desarrollo empresarial del sector o como base para un turismo basado en la bicicleta. En el documento estratégico consta la importancia de contemplar las necesidades específicas de la bicicleta eléctrica, descritas en la Directiva (UE) 2018/844, sobre eficiencia energética, en los estacionamientos para las bicicletas.

*“Las instituciones tienen la necesidad de conocer nuevas alternativas para la práctica del ciclismo que, aunque permiten acceder a la práctica del ciclismo a cualquier persona, en algunos sectores son consideradas como un riesgo para el medio ambiente, como, por ejemplo, el uso de bicicletas eléctricas o problemas de erosión del suelo. Por lo tanto, sería recomendable que se realizaran estudios de impacto ambiental que analicen el uso de estos vehículos en las vías ciclistas”.*

#### 4.4.3.1.- Marco de acción

La **Estrategia Estatal por la Bicicleta** añade a lo anterior:

*“La falta de catalogación clara de determinados tipos de bicicletas con asistencia eléctrica es una incertidumbre a la que se enfrentan muchos usuarios, actuales o potenciales. Esta situación puede llegar a crearles cierta inseguridad jurídica. Para superar este obstáculo, sería necesario disponer de una regulación actualizada para poder elaborar un catálogo claro y uniforme de todos los tipos de ciclos y de su legislación aplicable en función de sus características, potencia, tipo de uso, etc.”*

Según el Reglamento General de Vehículos (**Real Decreto 2822/1998**) se consideran los siguientes conceptos:

- Ciclo: Todo vehículo provisto de al menos dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales.



- Bicicleta: Ciclo de dos ruedas.
- Ciclo de pedaleo asistido: Ciclo, equipado con pedales y un motor eléctrico auxiliar, que no puede ser propulsado exclusivamente por medio de ese motor auxiliar.

#### 4.4.3.2.- Normativa aplicable a día de hoy

- La normativa más elevada para poder comercializar bicicletas eléctricas es la **Normativa Europea EN 15194:2009**, por la que se validan, certifican y homologan las bicicletas con pedaleo asistido y sus componentes dentro de la CE.
- **Real Decreto 2406/1985**
- **Real Decreto 2822/1998**, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, modificado por el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas.
- **Real Decreto 82/1999**, de 22 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 2406/1985, de 20 de noviembre (posteriormente modificado y derogado este por el **RD 339/2014**), por el que se declaran de obligado cumplimiento las especificaciones técnicas de las bicicletas y sus partes y piezas y su homologación por el Ministerio de Industria y Energía.
- **Directiva 2006/42/CE**, de 17 de mayo, relativa a las máquinas.
- **Directiva 2004/ 108/CE**, de 15 de diciembre, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilización electromagnética.
- **Normativa BATSO** (Battery Safety Organization) para baterías.
- **Reglamento (UE) Nº 168/2013** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas (quedan excluidas de la homologación dispuesta en el citado Reglamento las



bicicletas con pedaleo asistido-eléctrico-, con arreglo a lo dispuesto en su artículo 2.2.h:

*“Las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear. Estos ciclos quedan exentos de autorización administrativa para circular, seguro obligatorio y automatización administrativa para conducir”. “No es objeto de esta Institución el tratamiento de conductas infractoras cometidas circulando con bicicletas de pedaleo asistido, al tener estas la consideración de bicicleta a todos los efectos”.*

- La **instrucción 2019/S-149 TV-108** de la DGT dicta:

*“La rápida proliferación en las zonas urbanas de los denominados vehículos de movilidad personal (VMP) y de las bicicletas de pedaleo asistido, así como su riesgo de comercialización sin disponer de toda la información necesaria, exige aclarar definiciones de este tipo de vehículos y de las normas de circulación aplicables, con objeto de que los usuarios y los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y regulación del tráfico conozcan los requisitos, derechos y obligaciones, así como de los comportamientos prohibidos cuando de circula con ellos”.*

- Adicionalmente, la **Directiva 2002/24/CE**, sentencia que:

*“Las bicicletas eléctricas están exentas de homologación de esta directiva si: Están equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima de 250W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa cuando la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h, o antes si el ciclista deja de pedalear o presiona los frenos. Cumpliendo con ambos requisitos, la bicicleta eléctrica es a todos los efectos una bicicleta convencional y, por tanto, ha de ser homologada para circular por la vía pública según el Real Decreto 2406/1985”.*

En definitiva, la bicicleta eléctrica se considera una bicicleta en todos sus efectos.





#### 4.4.3.3.- Características que debe reunir una bicicleta eléctrica

Según la normativa vigente, para que un vehículo sea clasificado como una bicicleta eléctrica debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Tener 2 ruedas: el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, define la bicicleta como un ciclo de dos ruedas.
- Contar con un motor eléctrico: independientemente de la ubicación del motor, siempre tendrá una potencia máxima de 250W.
- Alcanzar una velocidad máxima asistida de 25 km/h: se puede superar esta velocidad siempre y cuando sea por el propio esfuerzo del ciclista, no del motor.
- Activar el motor con el pedaleo: a diferencia de los ciclomotores, las bicicletas eléctricas cuentan con un motor eléctrico que se enciende con el pedaleo. Si deja de hacerlo o llega a la velocidad máxima, el motor se apaga. Por eso los modelos con acelerador no son bicicletas de pedaleo asistido, sino ciclomotores L1e-B.

Además de:

- Disponer de doble sistema de frenado.
- Timbre.
- Luces de posición.
- Señalización trasera.

El uso del casco no es obligatorio para los ciclistas mayores de 16 años que se desplacen por zonas urbanas, si por interurbanas.

Según lo que determina la Instrucción aclaratoria de la DGT, estos son los requisitos para conducir una bicicleta eléctrica:



- No se necesita disponer de un permiso o licencia de conducción.
- No se necesita matriculación ni homologación.
- No se necesita un seguro obligatorio.
- No es necesario cumplir con las normas de circulación como los ciclomotores y los ciclos de motor de dos ruedas.

Según la normativa de la Dirección General de Tráfico, las bicicletas deben circular (en orden de prioridad):

1. Carril bici
2. Calzada
3. Acera

- Recorrido interurbano:

1. Carril específico para bicis
2. Arcén derecho

- Prohibidos (al igual que con la bicicleta tradicional):

- o Autopistas
- o Autovías. Excepción: los ciclistas mayores de 14 años pueden circular por el arcén derecho de la autovía.
- o Paseos marítimos y peatonales
- o Carriles bus-taxi



#### 4.4.3.4.- Estudio del impacto de las bicicletas eléctricas

La **Estrategia Estatal por la Bicicleta** considera la bicicleta eléctrica como una solución a los condicionantes orográficos de algunos territorios donde el uso de la bicicleta resulta realmente complicado. Además, también reconocen que las personas con movilidad reducida deben optar por este tipo de vehículos, entre otros (triciclos, handcycles...).

Sin embargo, el uso de las bicicletas eléctricas puede ser un riesgo para el medio ambiente, sobre todo en aquellas rutas ciclables en el entorno rural y natural. Por ello, es recomendable que se realicen estudios de impacto ambiental para analizar el uso de estos vehículos en las vías ciclistas.

**Otros autores**<sup>3</sup> que han estudiado las bicicletas eléctricas, confirman que este es el vehículo eléctrico que más se utiliza, a pesar de las pocas ayudas públicas que recibe, como se ha comentado anteriormente, y que tan necesarias son para lograr un modelo de movilidad más sostenible.

La bicicleta eléctrica actúa como un activo estratégico dentro del ciclismo y la movilidad activa pues contribuye en un aumento de la demanda potencial y en el trasvase de los desplazamientos en vehículos motorizados privados hacia la bicicleta. Sin embargo, noticias recientes demuestran que, en ciudades como Barcelona, la movilidad activa ha crecido en los últimos años a costa de restar viajero/as del transporte público, mientras que los usuarios del coche siguen utilizando el vehículo privado motorizado para desplazarse; incluso se puede hablar de un ligero incremento de los desplazamientos interurbanos en coche<sup>4</sup>.

Los avances tecnológicos ejercen un papel fundamental en la adecuación y consolidación de este tipo de vehículos no motorizados con el objetivo de garantizar una movilidad más segura, cómoda y conectada a todos los usuarios. Entre las ventajas de la bicicleta eléctrica

---

<sup>3</sup> La bicicleta en el país de la (auto)movilidad eléctrica (E. Bergua, 2020):  
<https://institucional.us.es/revistas/habitat/13/HyS-13-07.pdf>

<sup>4</sup> El uso del coche apenas se ha reducido en Barcelona en los últimos cuatro años (C. Blanchar, 2022):  
<https://elpais.com/espana/catalunya/2023-07-11/el-uso-del-coche-apesnas-se-ha-reducido-en-barcelona-en-los-ultimos-cuatro-anos.html>



destacan:

- Mejoras en la salud de los usuarios.
- Aumento de la distancia del recorrido y la velocidad.
- Reducción del esfuerzo físico y ayuda al arranque.
- Elemento puntero en el sistema de logística de última milla en áreas urbanas.
- Menor dependencia de los combustibles fósiles y más sostenible con el medio ambiente.
- Tránsito de los desplazamientos en automóvil a la bicicleta eléctrica.

Asimismo, no son solo ventajas lo que ofrece la bicicleta eléctrica, también presenta riesgos como la siniestralidad, los conflictos con los peatones, el coste económico, el mantenimiento y la dependencia técnica, la conversión de los ciclistas convencionales a eléctricos, etc. El principal motivo de siniestralidad y conflicto con los peatones, es la potencia máxima que pueden alcanzar este tipo de vehículos.

La electrificación de la bicicleta necesita de una infraestructura ciclista adecuada para funcionar de manera correcta y que resulte exitosa. Para ello, es muy importante contar con espacios modernos y seguros para el estacionamiento de las bicicletas eléctricas. Al mismo tiempo que el número de estos vehículos aumenta, la disponibilidad de aparcamiento también lo tiene que hacer, sin embargo, la tendencia creciente de estos últimos es mucho más lenta. Es por eso que, la Federación Europea de Ciclistas (ECF) pedía en 2018 a los miembros de la CE que apoyen la enmienda 405: *“Los Estados miembro garantizarán que en todos los edificios nuevos y en todos los edificios que se sometan a una renovación importante, al menos un espacio para bicicletas, bicicletas de carga, bicicletas eléctricas, pedelec, se crean armazones, sillas de ruedas y cochecitos; el espacio será común, cubierto, antirrobo, libre de barreras arquitectónicas y proporcional al número de usuarios del edificio; el espacio podría crearse cerca del edificio, en caso de imposibilidad técnica documentada”*<sup>5</sup>. A partir de 2027, será obligatorio en todos los edificios residenciales y no

<sup>5</sup> 62 millones de bicicletas eléctricas en 2030 en la UE necesitan un hogar (F. Küster, 2017):



residenciales nuevos y renovados de Europa, que cuenten con más de tres plazas de aparcamiento para coches, disponer de al menos 2 plazas de aparcamientos para bicicletas.

Prueba de la importancia estratégica que representa el ciclismo eléctrico, es la reciente adopción (octubre de 2023), por parte de la Comisión Europea de la «*Declaración europea sobre el uso de la bicicleta*<sup>6</sup>», en la que se hace referencia al papel que pueden desempeñar las bicicletas eléctricas a fin de dar respuesta a las necesidades de movilidad cotidiana. Más en concreto, esta Declaración expresa el compromiso de la Unión Europea y de sus Estados miembros, junto con las autoridades regionales y locales, de apoyar el despliegue de puntos de recarga para bicicletas eléctricas en la planificación urbana y en las plazas de aparcamiento para bicicletas dentro y fuera de los edificios, así como para apoyar el uso seguro de las bicicletas eléctricas.

El Centro de Documentación de la Bicicleta de Gipuzkoa «Zikloteka», consciente del papel potencial del ciclismo eléctrico en el marco de las políticas locales de movilidad, ha publicado el informe «*Las bicicletas de pedaleo asistido y las políticas locales de movilidad*<sup>7</sup>» (Alfonso Sanz, 2023), que ofrece una visión que incluye, tanto los beneficios y posibilidades del ciclismo eléctrico, como sus límites y riesgos; junto con un abanico de objetivos y propuestas enfocadas a arrojar luz sobre la manera de plantear y acometer las políticas municipales en este ámbito.

#### 4.4.4.- Zonas de Bajas Emisiones

Bajo el paraguas de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE de ahora en adelante), los gobiernos municipales luchan contra la contaminación y el cambio climático restringiendo el acceso a vehículos con determinadas características con la finalidad de reducir las emisiones derivadas de la movilidad y mejorar la calidad del aire. La Ley de Cambio Climático y Transición Energética obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer ZBE antes del 2023 e integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las

<https://ecf.com/news-and-events/news/62-million-electric-bicycles-2030-eu-need-home>

<sup>6</sup> <https://esmovilidad.transportes.gob.es/noticias/declaracion-europea-de-la-bicicleta>

<sup>7</sup> <https://www.gipuzkoa.eus/documents/33095840/0/las-bicicletas-de-pedaleo-asistido-y-las-politicas-locales-de-movilidad.pdf/b2424af6-d64f-e952-a9b1-8a5eb827931d?t=1706696116335>

zonas de bajas emisiones.

Las ZBE forman parte de las zonas medioambientales de España junto con las Áreas Centrales de Cero Emisiones (ACCE). Estas se pueden dividir en tres o cuatro tipos diferentes: ZBE temporal, ZBE permanente, ACCE y Zonas APR/SER.

- **ZBE temporal:**

*“Es una zona determinada en la que se producen restricciones del tráfico temporales en caso de un episodio de contaminación, como limitaciones a la velocidad, otro tipo de restricciones o incluso la obligación de llevar el distintivo para poder ingresar. Al término del episodio de contaminación se levantará la zona ZBE”.*

- **ZBE permanente:**

*“Es una zona determinada en la que existen restricciones a la circulación de manera permanente, como un sistema de pegatinas medioambientales obligatorias para poder ingresar u otro tipo de restricciones. Asimismo, podrían excluirse del sistema en los próximos años nuevas clases de distintivo, de manera que los vehículos con dichas pegatinas no podrían acceder más a estas zonas”.*

- **ACCE:**

*“Es una zona determinada en la que los vehículos con motor de combustible fósil no pueden ingresar a medio o largo plazo. Solo pueden ingresar vehículos eléctricos y de hidrógeno, así como, en casos especiales, determinados vehículos híbridos o de gas natural”.*

- **Zonas APR/SER:**

*“Los residentes de una zona de bajas emisiones tienen unas condiciones especiales. Estas tienen que ver con los distintivos admitidos y las posibilidades de aparcar. Por ello se combinan a veces las ZBE con las llamadas Áreas de Prioridad Residencial (APR), que ofrecen facilidades para los vecinos o establecen una gestión de aparcamientos especiales, la cual se denomina Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)”.*

Como medida estratégica complementaria, las ciudades están apostando por potenciar el uso de la bicicleta en las ZBE.



Ilustración 59 Consideración de otros instrumentos existentes. Fuente: Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE).



Ilustración 60. Espacio ocupado por el mismo número de personas desplazándose en autobús (izquierda), en bicicleta (centro) y en automóvil (derecha). Fuente: Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE).

En el marco de las ayudas a ayuntamientos asociadas a la Inversión 1 del Componente 1 del **Plan de Recuperación, “Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano”**, se han diferenciado un conjunto de actuaciones relativas a la movilidad en bicicleta que se han disgregado de la siguiente manera:

- La bicicleta es clave para la mitigación del cambio climático, no solo en los espacios urbanos más céntricos, también para la implantación y desarrollo de corredores ciclistas en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios colindantes, centros educativos, etc. con las ZBE.



- Creación de una red de infraestructuras específica cohesionada, segura, cómoda, fácilmente accesible, adecuadamente señalizada y balizada, permeable en el resto de vías, interconectada y con unas características técnicas homogéneas que facilite la incorporación de nuevos usuarios y garantice la permanencia de los existentes.
- Aumentar el número y la calidad de los servicios públicos y privados de préstamos de bicicletas.
- Desarrollar microplataformas logísticas para el apoyo a las operaciones de ciclologística.
- Establecer ayudas y favorecer la intermodalidad y la interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y bonos de uso.
- Elaborar ordenanzas que afiancen un estacionamiento de bicicletas seguro y fácilmente accesible.
- Fomento de la cultura y la formación vial para una circulación segura.
- Medidas de calmado de tráfico en vías compartidas como límites de velocidad (plataforma única, pasos de peatones elevados...).
- Promoción del uso de la bicicleta al trabajo y difusión por parte del Ayuntamiento (las empresas que facilitan la movilidad en bicicleta al trabajo), trayectos urbanos recomendados, información del tráfico rodado e información sobre las condiciones meteorológicas.

Para evaluar si se obtienen resultados positivos tanto en los hábitos de movilidad de la sociedad como en el cambio climático, se deben determinar una serie de indicadores que valoren las conclusiones finales. De acuerdo a este Plan, se van a presentar solamente indicadores relacionados con la bicicleta en las ZBE. Por ejemplo: reparto y variación modal en modos activos (por desplazamientos/tipo), red de transporte público (fomento de la intermodalidad) (número de líneas, longitud, cobertura, velocidad, etc.), proximidad de la



población a itinerarios ciclistas, dotación de aparcamientos para bicicletas, etc.

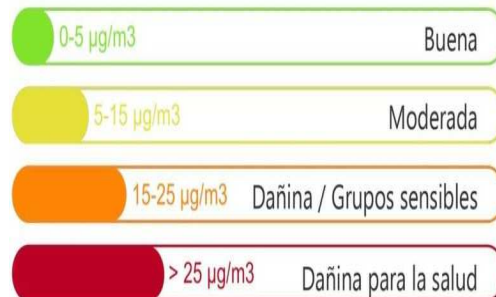
### “Cycling with clean air” o Pedaleando con aire limpio

Pedaleando con aire limpio es un proyecto coordinado por la entidad estatal para la promoción de la bicicleta ConBici junto con voluntarios de sus entidades socias, y que tiene por objeto medir la calidad del aire en tiempo real usando monitores de partículas PM2,5 para visibilizar la falta de un cambio modal que permita mejorar la calidad de vida en las ciudades.

Actualmente están midiendo la calidad del aire en tiempo real en 14 ciudades españolas (entre las que no aparece ninguna ciudad vasca, pero si ciudades como Barcelona, Burgos, Gijón, Madrid, Málaga, Zaragoza, entre otras) por zonas donde habitualmente se mueven ciclistas y peatones.



ESCALA DE CONTAMINACIÓN POR PARTICULAS DE 2.5  $\mu\text{m}$  de la  
Organización Mundial de la Salud (OMS)



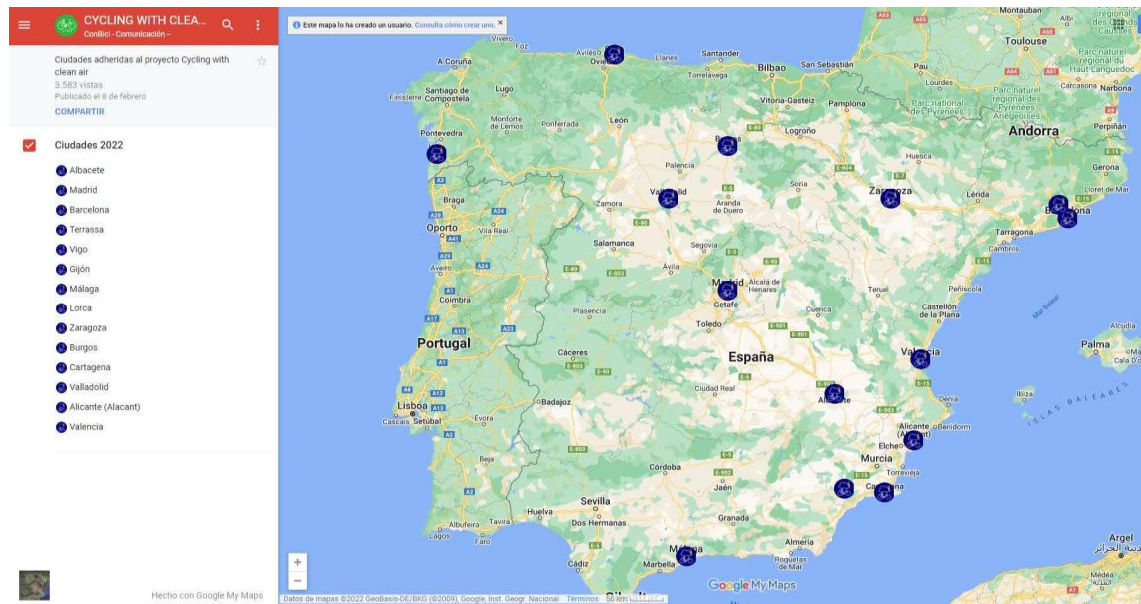


Ilustración 61. Plataforma web Cycling with clean air.

Los resultados esperados de la iniciativa se basan en la difusión y sensibilización de medidas contra el cambio climático, incidir en la participación ciudadana y en los sectores políticos para mejorar la calidad del aire mediante la co-creación.

Color	Categoría	Mensaje para la salud	Significado	Recomendaciones
	Buena	<b>Sin riesgo</b>	La calidad del aire es satisfactoria y existe poco o ningún riesgo para la salud.	Se puede realizar cualquier actividad al aire libre.
	Regular	<b>Moderado</b>	La calidad del aire es aceptable, sin embargo, en el caso de algunos contaminantes, las personas que parte de los grupos sensibles pueden presentar síntomas moderados.	Los grupos sensibles deben considerar limitar los esfuerzos prolongados al aire libre.
	Mala	<b>Daño para los grupos sensibles</b>	Quienes pertenecen a los grupos sensibles pueden experimentar efectos en la salud. El público en general usualmente no es afectado.	Los grupos sensibles deben limitar los esfuerzos prolongados al aire libre.
	Muy mal	<b>Daño para la salud</b>	Todos pueden experimentar efectos en la salud. Quienes pertenecen a los grupos sensibles pueden experimentar efectos graves en la salud.	Los grupos sensibles deben evitar el esfuerzo prolongado al aire libre. La población en general debe limitar el esfuerzo prolongado al aire libre.



#### 4.4.5.- La movilidad al trabajo

La transformación en la configuración de las ciudades de un modelo compacto a un modelo articulado, poco sostenible, ha generado nuevas formas de entender la ciudad que están propiciando un cambio modal hacia una movilidad más segura y sostenible. La movilidad al trabajo es uno de los retos pendientes de actuación.

A diferentes escalas se está trabajando en la aprobación de normativa y elaboración de planes que sirvan como hoja de ruta para que los centros de trabajo adopten diferentes medidas de gestión de los desplazamientos y los medios de transporte.

El **Proyecto de Ley Estatal de Movilidad Sostenible** en su Artículo 26. Planes de Transporte sostenible al trabajo, determina que, en el plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las entidades públicas y las empresas del sector privado deberán disponer de planes de transporte sostenible al trabajo para aquellos centros con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno. Estos deberán ser objeto de seguimiento para la posterior evaluación del nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan en el plazo de 2 años desde su aprobación y cada dos años. Los planes incluirán soluciones que impulsen la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica y la movilidad compartida. Además, los centros de trabajo de más de 1.000 trabajadores situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y empresas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o nulas emisiones.

En esta línea, el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía -adscrita al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico- y la Dirección General de Tráfico - correspondiente al Ministerio del Interior- ha elaborado el documento **“La movilidad al trabajo: un reto pendiente”** en el que se presenta y se contextualiza la temática desde la caracterización del modelo territorial y socioeconómico actual, los impactos de la movilidad “insostenible”, la cultura de la movilidad sostenible, los ámbitos de actuación y los Planes de Transporte al Trabajo (PTT).

La movilidad motorizada individual o la movilidad insostenible, según el documento recientemente mencionado, presenta una colección de impactos directos e indirectos para el conjunto de la sociedad. En primer lugar, factores sociales como mayor nivel de accidentalidad donde los accidentes laborales in itinere, es decir, en el trayecto del domicilio al trabajo o viceversa, aumentan progresivamente por encima de los accidentes laborales durante la jornada; una notable exclusión a las personas que no disponen de vehículo privado a motor y que no pueden acceder al centro de trabajo donde en ese punto del territorio no existe otra alternativa de transporte como el colectivo o los modos activos; y copiosas congestiones de tráfico que provocan una significativa pérdida de tiempo de los trabajadores y, en consecuencia, una disminución del bienestar de estos y de la competitividad de las empresas. En segundo lugar, impactos ambientales y de salud pública como la ineficiencia energética, la contaminación del aire, el cambio climático, la contaminación acústica, la ocupación del espacio de un urbanismo extensivo y difuso y la inactividad física. En tercer lugar, unos costes económicos poco sostenibles.



Ilustración 62. Consumo de energía del sector del transporte en España (2016). Fuente: La movilidad al trabajo: un reto pendiente.

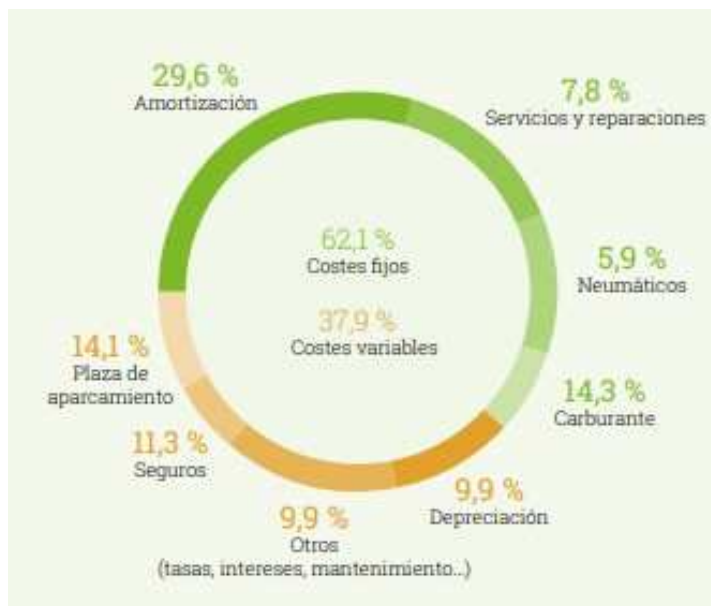


Ilustración 63. Costes de un automóvil en propiedad. Fuente: La movilidad al trabajo: un reto pendiente.

Teniendo en cuenta que el objetivo es introducir alternativas frente a la movilidad tradicional, es preciso que se produzca un trasvase de los hábitos de los ciudadanos y que se reparta de manera equitativa el espacio público teniendo en cuenta no solo la capacidad de las vías para absorber flujos sino también el uso que se hace de ellas para que sean más seguras, confortables y accesibles.



Ilustración 64. Jerarquía de prioridades de movilidad en el espacio público urbano. Elaboración propia



Como denominador común, la movilidad activa es el medio de desplazamiento más sostenible en todas sus dimensiones como alternativa a la movilidad motorizada privada. A fin de poner en conjunto toda la información recabada, para que se materialice el cambio y se implanten nuevas formas de desplazamiento, es necesario elaborar Planes de Transporte al Trabajo (PTT de ahora en adelante).

Echando la vista atrás, los Planes de Transporte al Trabajo tienen su origen en Estados Unidos en los años 80 del siglo pasado, introduciéndose en Europa en la década de los 90, siendo los Países Bajos el primer país en implantarlos. No llegan a España hasta la recomendación de su redacción en la Estrategia de Movilidad Sostenible de 2010 y en la Ley de Economía Sostenible de 2011. A día de hoy, siguen sin ser de obligatoriedad, aunque el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de 2022 ha anunciado su obligación para empresas de más de 500 trabajadores en los primeros 18 meses desde la aprobación de la Ley, como se ha mencionado anteriormente.

Los PTT son estudios técnicos que sirven para analizar la situación de la movilidad de la empresa, entidad pública, polígono industrial o cualquier tipo de centro de actividad económica.

La Dirección General de Tráfico (DGT), en colaboración con el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS), ha publicado el “**Plan Tipo de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa**”. La implicación del Plan es especialmente necesaria en los centros laborales situados en polígonos empresariales o en grandes edificios a los que se desplaza un gran número de usuarios.



Elaboración del plan de movilidad segura y sostenible en la empresa	
<b>1. Fase preliminar: Implicar y reflexionar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implicar a la Dirección.</li> <li>- Hacer partícipes a los trabajadores y sus representantes.</li> <li>- Asignar funciones y responsabilidades.</li> </ul>
<b>2. Elaboración del diagnóstico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Análisis de la movilidad.</li> <li>- Análisis de los accidentes.</li> <li>- Análisis de la gestión de los desplazamientos.</li> </ul>
<b>3. Evaluación de riesgos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluar los riesgos estimando su magnitud para priorizarlos.</li> </ul>
<b>4. Establecimiento de objetivos e indicadores del Plan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definir los objetivos a alcanzar y los indicadores de evaluación asociados.</li> <li>- Favorecer el consenso.</li> <li>- Priorizar y planificar las acciones y asignar recursos y responsabilidades.</li> </ul>
<b>5. Implantación de acciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestión y mantenimiento de los vehículos.</li> <li>- Vía y entorno.</li> <li>- Gestión de los desplazamientos en jornada e in itinere.</li> <li>- Seguridad de las comunicaciones.</li> <li>- Formación en seguridad vial.</li> <li>- Sensibilización.</li> </ul>
<b>6. Seguimiento y evaluación del Plan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Obtener el valor de los indicadores y su grado de consecución.</li> <li>- Establecer nuevas medidas o redefinir las existentes.</li> </ul>

Tabla 38. Pasos para elaborar un Plan de movilidad segura y sostenible en la empresa. Elaboración propia.

Los objetivos del Plan deberían estar orientados a tres aspectos fundamentales:

1. Reducir el número de desplazamientos en vehículos privados motorizados, promoviendo el cambio modal hacia modos más sostenibles de transporte como la bicicleta o el transporte público.
2. Rebajar las cifras de accidentalidad vial tanto en jornada de trabajo como in itinere.
3. Disminuir las emisiones contaminantes y el consumo energético.



Ilustración 65. Ejemplo de la Diputación de Barcelona. Fuente: La movilidad al trabajo: un reto pendiente.



Para promocionar e impulsar el uso de la bicicleta en los viajes al trabajo, las siguientes actuaciones pueden resultar motivadoras:

- Creación de aparcamientos para bicicletas
- Instalación de duchas y vestuarios
- Inclusión dentro de la retribución flexible el pago kilométrico para ir en bicicleta al trabajo
- Impulso de sellos de calidad para la implementación de medidas de fomento del uso de la bicicleta para los desplazamientos al trabajo, etc.

Respecto a la última estrategia mencionada, el certificado CFE o Cycle-Friendly Employer es un estándar de calidad a escala europea que se otorga a las empresas como reconocimiento al esfuerzo por fomentar el uso cotidiano de la bicicleta entre los trabajadores. El polo industrial de Durangaldea (Bizkaia) es un ejemplo de la adhesión de polígonos industriales a la Estrategia CFE y el consecuente incremento de los usuarios de la bicicleta gracias a una infraestructura específica en los centros de trabajo que influye proporcionalmente en el volumen de uso de la bicicleta.



Ilustración 66. Ejemplo de un certificado "CFE". Fuente: DFB



#### 4.4.5.1.- En bicicleta al trabajo: Gipuzkoa

En el Territorio Histórico de Gipuzkoa también se trabaja en reforzar la idea de desplazarse en bicicleta al trabajo para convertir esta práctica en un nuevo hábito dentro de los trabajadores.

Una de las iniciativas es la **“Estrategia de promoción de la movilidad ciclista y peatonal en el acceso a los puestos de trabajo”** elaborada por el Departamento de Desarrollo Sostenible de la Diputación Foral de Gipuzkoa 2011. La estrategia tiene por objeto aumentar el número de trabajadores que acuden a sus puestos de trabajo andando o en bicicleta, mediante el refuerzo de la red de vías ciclistas-peatonales de Gipuzkoa para los desplazamientos cotidianos, el incremento de la seguridad y la comodidad de los ciclistas y peatones, la visibilidad de los problemas sociales, económicos y ambientales y las ventajas de paliarlos mediante modos activos, entre otros.

Otro de los proyectos de la Diputación Foral de Gipuzkoa es el elaborado por el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio **“Bizikletaz lanera”** que pretende potenciar modos de transporte más sostenibles al trabajo, sobre todo, fomentando la bicicleta en los trayectos interurbanos laborales. Tiene su origen en 2014 en la comarca de Debagoiena, con la colaboración de los Ayuntamientos de Aretxabaleta, Arrasate, Eskoriatza y Oñati. Se trata de una campaña de comunicación y sensibilización que tiene como objetivos:

- Concienciar a la ciudadanía acerca de los problemas de movilidad urbana, sobre todo, los generados alrededor de los centros de trabajo. Asimismo, transmitirles la necesidad de practicar una movilidad más sostenible en los desplazamientos al trabajo.
- Facilitar información clara y concisa sobre las opciones existentes para desplazarse al trabajo en bicicleta o andando, para evitar utilizar vehículos a motor.
- Facilitar la posibilidad de experimentar personalmente el desplazamiento en bicicleta o a pie, para que puedan conocer sus ventajas.



Por último, cabe destacar el proyecto foral **“Al trabajo en bicicleta”** elaborado por los Departamentos de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas y de Movilidad y Ordenación del Territorio, junto con los Ayuntamientos de Oarsoaldea, la asociación ciclista Gurpil Artea y el centro educativo Don Bosco, para la realización de un diagnóstico del estado actual de los polígonos industriales, a través de encuestas y trabajo de campo en diferentes días, horas y condiciones climatológicas, junto con propuestas de mejoras para la implantación de la bicicleta como medio de transporte al trabajo.

Con los resultados obtenidos del mencionado diagnóstico, se puede confirmar que gran parte de las empresas no conoce, o no está familiarizada, con la legislación en materia de movilidad y con los diferentes planes y proyectos en relación. Por todo ello, la implicación de las empresas objeto de estudio en movilidad sostenible es escasa. El 85% dice no aplicar criterios diferenciados para la movilidad sostenible dentro de la propia actividad y movilidad de los y las trabajadoras. Muchos consideran que los caminos y los accesos del polígono y alrededores son inseguros para implantar un proyecto de movilidad sostenible en la empresa, a pesar de que el 70% es consciente de las ventajas que supone el desplazarse al trabajo en bicicleta. En definitiva, el 70% de las empresas considera que la movilidad sostenible no es un nicho de mercado o modelo de negocio que aporte beneficios para la empresa. En el lado opuesto, se encuentran las y los trabajadores, de los cuales el 73% estaría dispuesto/a a sustituir el coche o la moto por medios de transporte menos contaminantes y sostenibles. Para ello, sugieren la instalación de vestuarios y duchas y crear caminos más seguros para ir andando o en bicicleta. También aumentar las líneas y la frecuencia del transporte público, ya que de esta manera pueden aumentar los viajes intermodales.



#### 4.4.6.- La movilidad del cuidado

El término ‘movilidad del cuidado’ es un concepto acuñado por la arquitecta-urbanista Inés Sánchez de Madariaga en el año 2008. “*Se trata de una categoría paraguas que comprende todos los viajes realizados por personas adultas para atender a las tareas de cuidado de personas dependientes y el mantenimiento del hogar*”<sup>8</sup>. Reconoce la necesidad de evaluar e identificar los viajes diarios relacionados con las actividades del cuidado, normalmente una labor no remunerada como acompañar a menores al colegio, a actividades extraescolares o practicar deporte, hacer la compra, hacer recados, visitar o acompañar familiares enfermos y ancianos, etc.

La mayoría de ellos suelen identificarse como viajes complejos debido a la falta de medios de transporte adecuados, en combinación con la ubicación de los equipamientos y espacios donde se realizan las tareas de cuidado. Esto genera grandes complicaciones a la hora de conciliar el día a día de las personas.

Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en el mundo hay un total de 381 millones de trabajadores que se dedican a este tipo de trabajo (año 2020), 249 millones son mujeres y 132 millones hombres. Asimismo, Inés Sánchez de Madariaga en su encuesta del estudio “Movilidad del Cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte”<sup>9</sup> (2020), afirma que son las mujeres las que realizan más este tipo de desplazamientos.

Algunas de las conclusiones del mencionado estudio, que se pueden extrapolar a otros territorios:

- Mejorar los conceptos operativos y las políticas de transporte y movilidad para hacerlas más equitativas y sensibles a las necesidades de todas las personas.
- La importancia que tienen los datos etnográficos para comprender los patrones de

<sup>8</sup> <https://www.uik.eus/es/curso/movilidad-del-cuidado-reto-un-transporte-mas-igualitario#:~:text=La%20E2%80%9Cmovilidad%20del%20cuidado%20es,y%20el%20mantenimiento%20de%20hogar.>

<sup>9</sup> <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/78364/49168>



movilidad.

- Ciertos patrones de movilidad que los planificadores y responsables de la formulación de políticas dan por sentado como universales representan solo la movilidad de una parte específica de la población.
- Una comprensión adecuada de la movilidad vinculada al empleo es un aspecto muy importante en la formulación de políticas, en particular para la planificación de las horas punta.

Desde la perspectiva de género, existen notables diferencias en el uso del transporte público y privado. Las diferencias en el comportamiento de la movilidad vienen determinadas por las razones que motivan a cada sexo a desplazarse. Los desplazamientos relacionados con el trabajo son mayoritarios en los hombres (44,7% frente al 30,5% de las mujeres), mientras que las actividades que engloban el cuidado son mayoritarias en las mujeres (5,4% frente al 2,9% en los hombres). A la hora de desplazarse, la mujer prefiere hacerlo caminando, mientras que los hombres lo hacen en automóvil.

#### 4.4.6.1.- La bicicleta en los desplazamientos del cuidado

A día de hoy, con el incremento de la movilidad activa y la concienciación sobre la movilidad como un derecho social, y relacionado con el comportamiento de los desplazamientos de la movilidad del cuidado en función del género, la bicicleta constituye una opción por la que cada vez más usuarios apuestan.

Aunque todavía no se ha consolidado como tal, la bicicleta tiene relevantes beneficios en ese tipo de viajes, que son mayoritarios en mujeres. Como se ha mencionado anteriormente, las mujeres son las que mayor uso hacen del transporte público y las que más caminan, por lo que la bicicleta puede ser un buen aliado o una óptima alternativa para realizar estas tareas. Entre los beneficios destacan:

- Ahorro de tiempo.
- Ahorro económico.



- Ahorro de múltiples variables como el estrés, un servicio impredecible, etc.
- Beneficios para la salud física y mental.
- El estudio “Apoyando el Uso de la bicicleta en los Viajes de Cuidado”<sup>10</sup> del “Informe de Perspectivas” de BYCS & Bernard van Leer Foundation, menciona el beneficio de la bicicleta en aspectos sociales de los cuidadores:
  - Mejora la interacción entre el cuidador y la persona cuidada y ofrece oportunidades de aprendizaje temprano a los más pequeños.
  - Refuerza los sentimientos de conexión social y pertenencia a la comunidad.

Este mismo estudio destaca las principales barreras a las que se enfrentan los responsables de las tareas del cuidado, que pueden venir agravadas por la edad, el género y otros factores como el estatus socioeconómico de estos.

- Inseguridad vial por la falta de una cómoda, segura y conectada infraestructura ciclista.
- Inseguridad personal y percepción de riesgo.
- Percepción socioeconómica negativa.
- Escaso y costoso acceso a equipos adecuados.

#### 4.4.6.2.- La movilidad del cuidado en Gipuzkoa

La movilidad del cuidado está directamente relacionada con el género y viceversa y así lo ha recordado la Diputada Foral de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa en el Congreso del Observatorio de Urbanismo con Perspectiva de Género en Asturias (2022).

---

<sup>10</sup> [https://bycs.org/wp-content/uploads/2023/08/MobCare\\_PolicyBrief\\_2.2\\_ES.pdf](https://bycs.org/wp-content/uploads/2023/08/MobCare_PolicyBrief_2.2_ES.pdf)



El Territorio Histórico de Gipuzkoa trabaja para avanzar hacia un modelo asentado sobre los nuevos criterios de igualdad, sostenibilidad y cohesión territorial mediante políticas forales sobre la movilidad del cuidado y la perspectiva de género.

En este contexto, el municipio de Irun ha sido pionero en Euskadi tras contratar a la cátedra UNESCO de Género del departamento de Urbanismo y Ordenación Territorial de la Universidad Politécnica de Madrid -liderado por Inés Sánchez de Madariaga- para la realización de un estudio que analice no solo los desplazamientos al trabajo o centros educativos, sino todos los viajes cotidianos teniendo en cuenta todos los rangos de edad (2018).



## 5 SITUACIÓN DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

El objetivo de este apartado es ofrecer una visión general evaluativa del grado de ejecución de la Red Básica (tanto local como foral) y de su uso y condiciones de ciclabilidad, conforme a los 9 itinerarios que la estructuran; también se recogerán brevemente algunos aspectos relacionados con su gestión.

Para realizar el diagnóstico de la Red Foral, se analizarán los diferentes informes y estudios que se han realizado en los últimos años.



## 5.1.- Grado de ejecución de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

El análisis del estado actual de ejecución de la RBVCG, cuyo resumen puede consultarse en la tabla 47, ha sido realizado con arreglo a la clasificación establecida en el PTSVCG.

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

Tabla 39. Estado actual de ejecución de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (km y %). Elaboración propia.



Así, los 9 itinerarios que componen la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG) han sido divididos en Red Básica Foral (RBF, de tramos interurbanos) y Red Básica Local (RBL, de tramos urbanos que completan la articulación territorial). Las redes foral y local, a su vez, han sido desglosadas en los tramos ya existentes (ejecutados) y los aún planificados (pendientes de ejecución). Se añaden las cuentas totales (RBL, RBF, cada itinerario y RBVCG). Los datos se ofrecen en kilómetros, pero también como porcentaje ejecutado (referido al total de km correspondiente).

Actualmente, **se encuentran contruidos 241,18 km (54,92%)** de los 439,14 km previstos para **toda la RBVCG**.

Si nos centramos en la **Red Básica Foral, se encuentran contruidos 137,82 km (47,53%)** de sus 289,96 km, **encontrándose pendientes de ejecución**, por tanto, los otros **152,14km**.

El detalle de **situación de ejecución** de los tramos de la RBVCG para cada uno de los nueve Itinerarios puede consultarse en los **planos del Anexo**.

A continuación, se incluyen algunos mapas generales, así como la situación general de cada uno de los itinerarios.

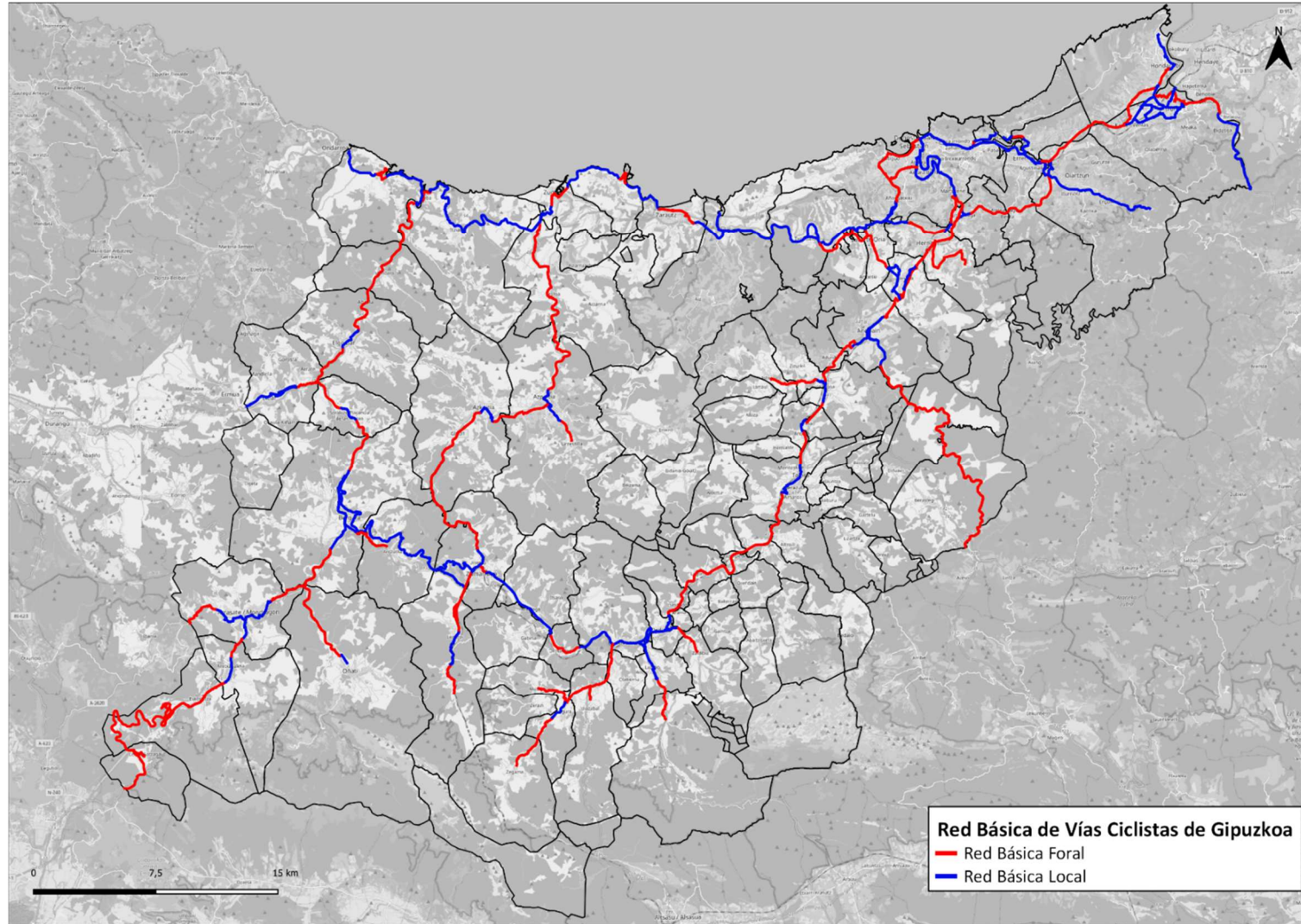


Ilustración 67. Categorización de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Elaboración propia

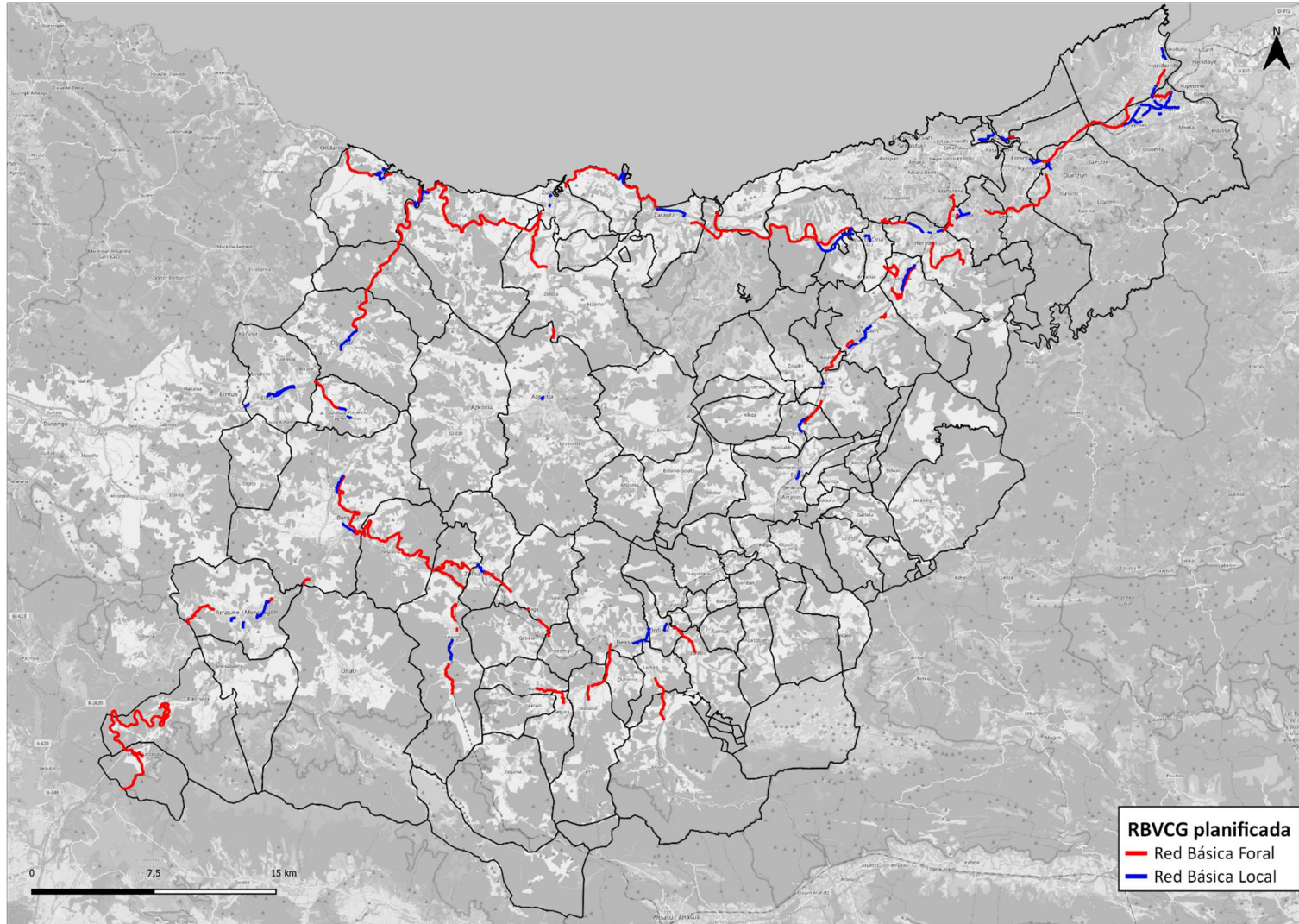
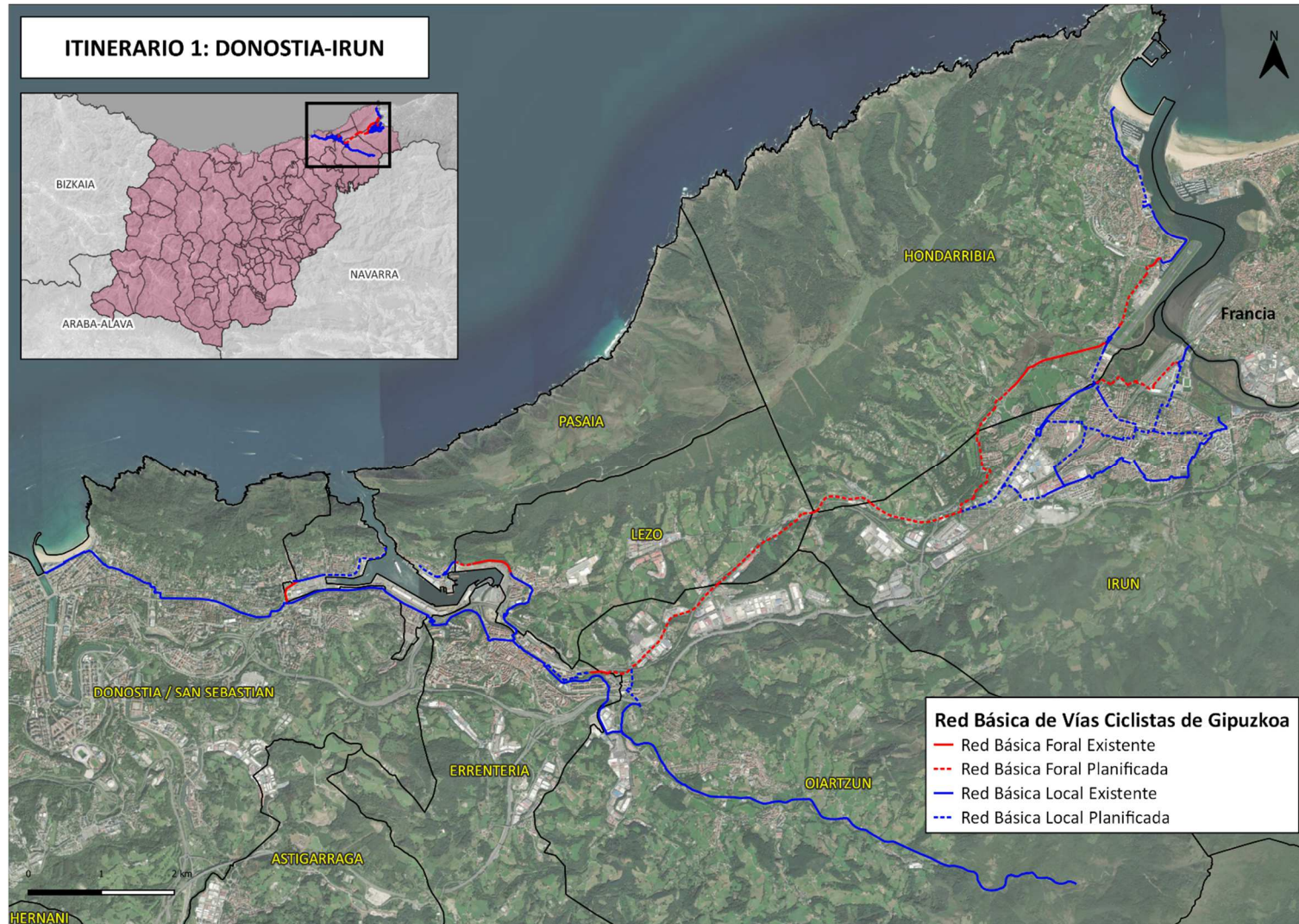
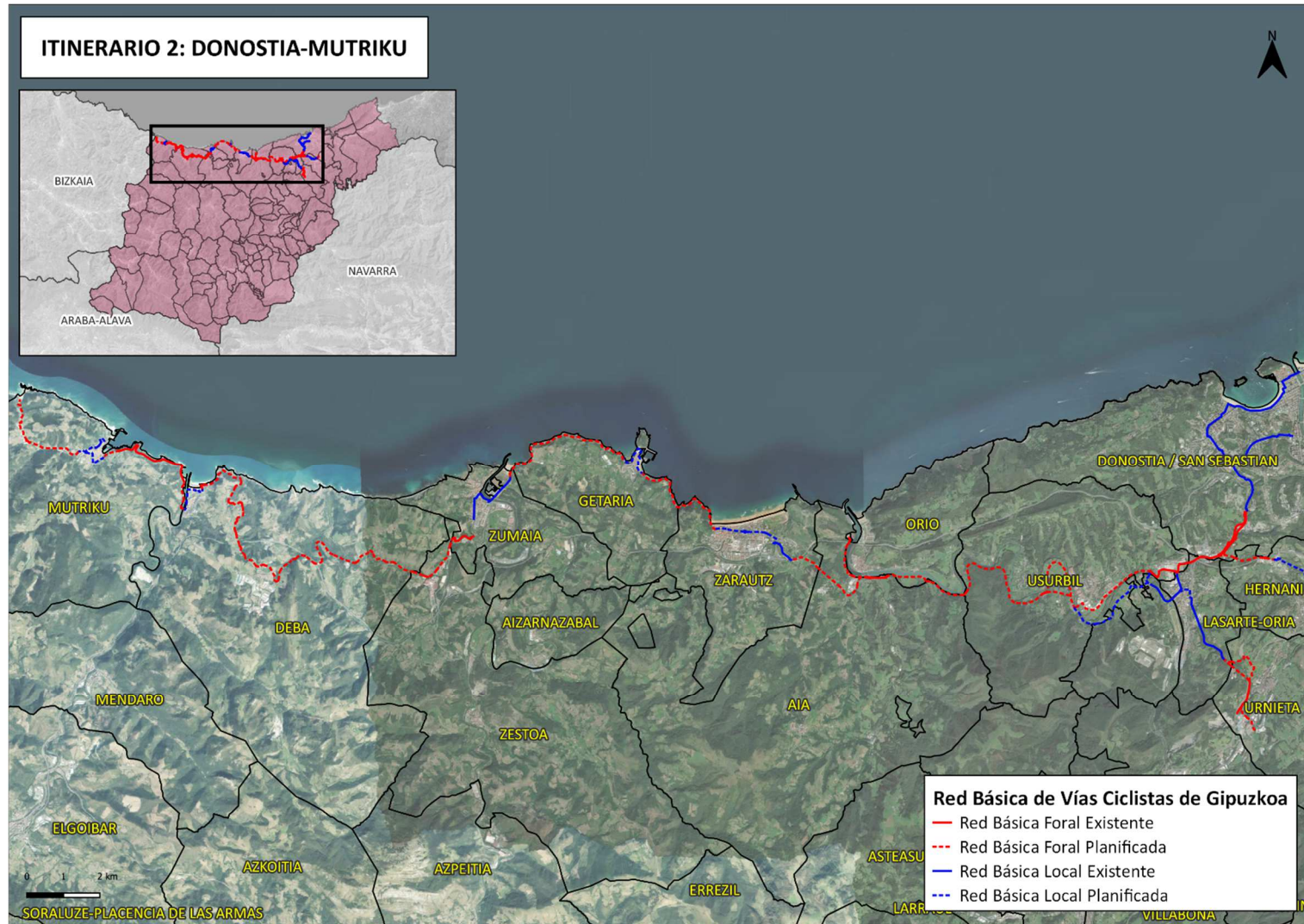


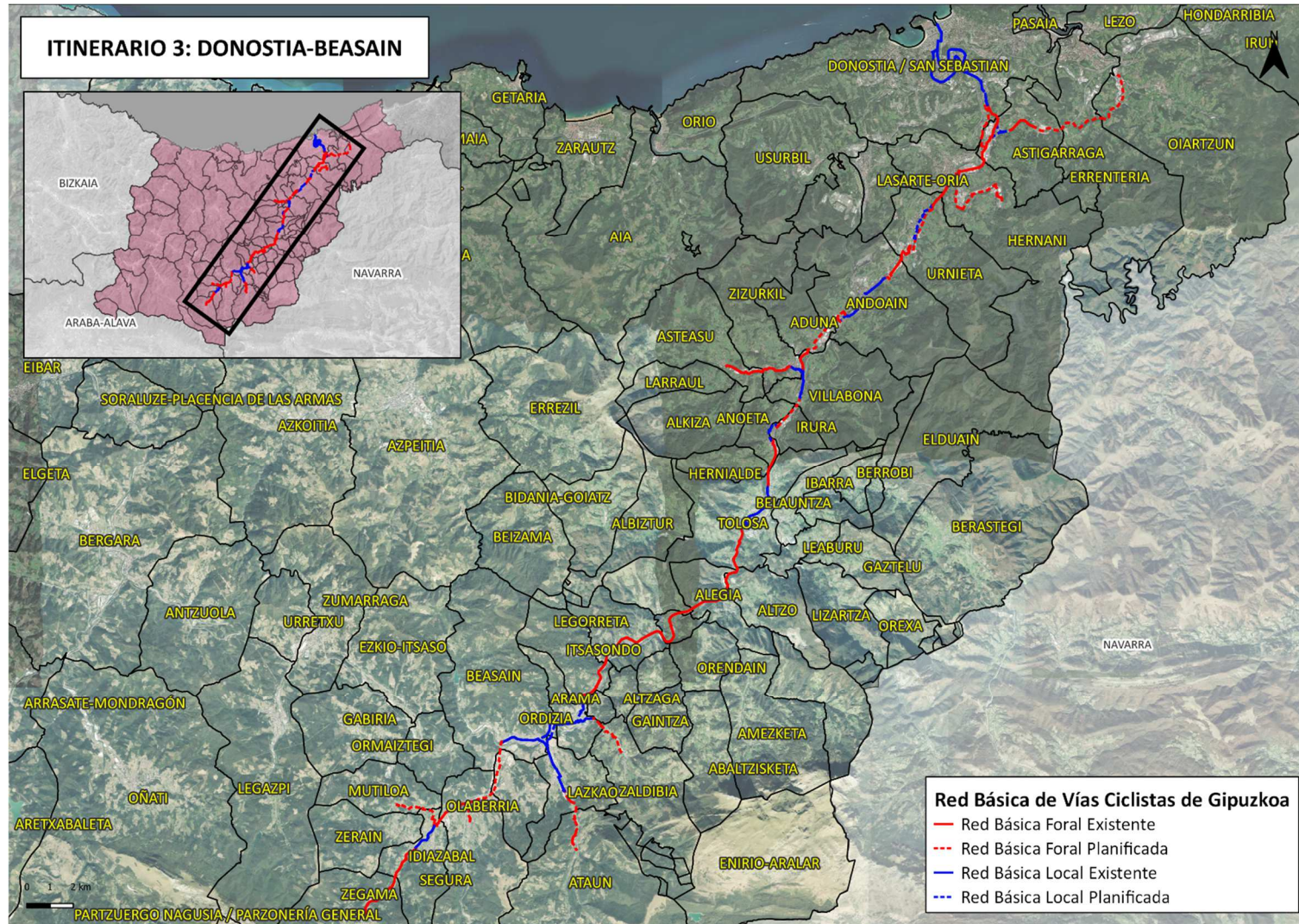
Ilustración 68. Tramos de la RBVCG pendientes de ejecución. Elaboración propia.



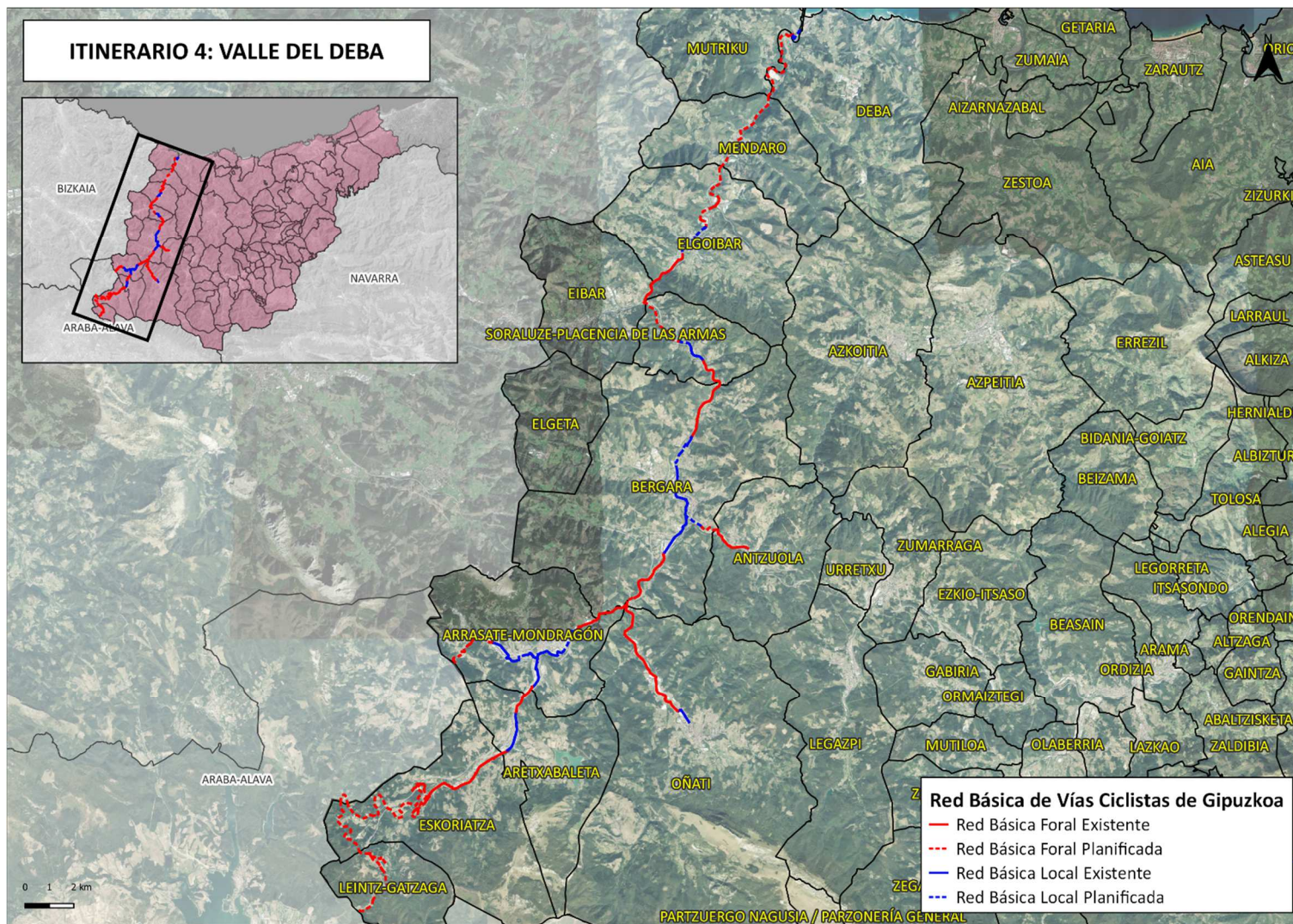
Mapa 12. Situación actual del Itinerario 1 "Donostia-Irun" (RBVCG). Elaboración propia.



Mapa 13. Situación actual del Itinerario 2 "Donostia-Mutriku" (RBVCG). Elaboración propia.

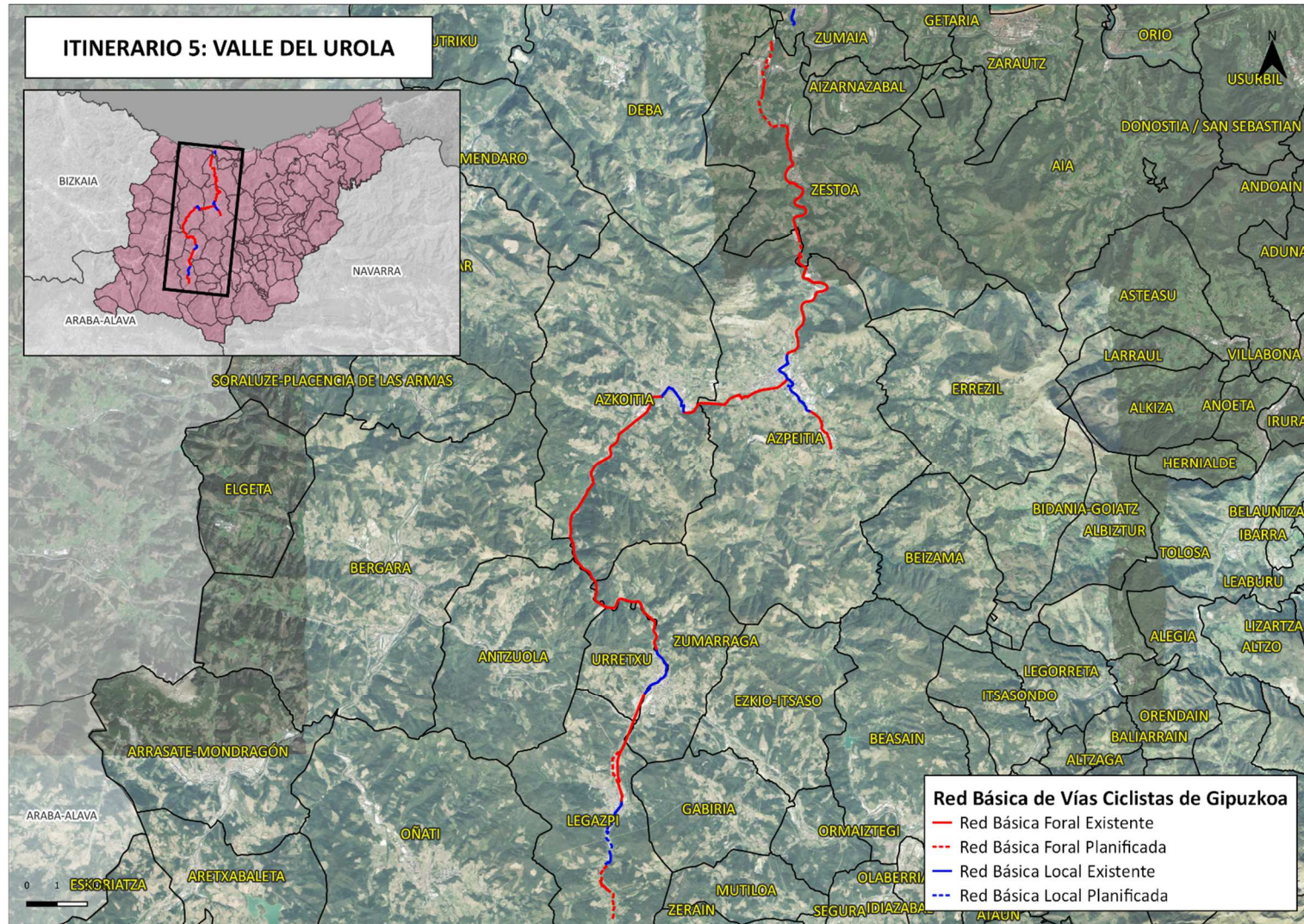


Mapa 14. Situación actual del Itinerario 3 "Donostia-Beasain" (RBVCG). Elaboración propia.

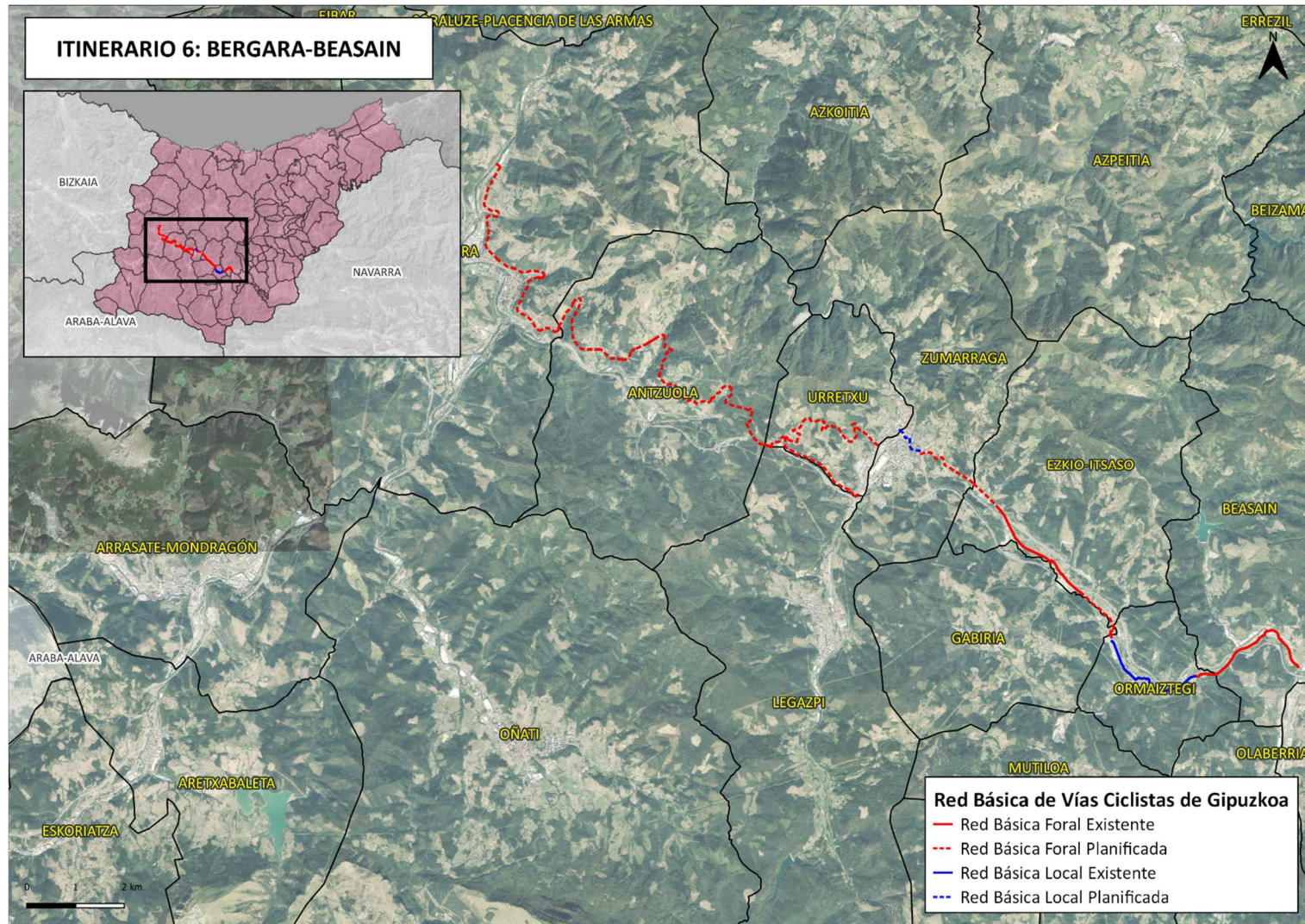


Mapa 15. Situación actual del Itinerario 4 "Valle del Deba" (RBVCG). Elaboración propia.



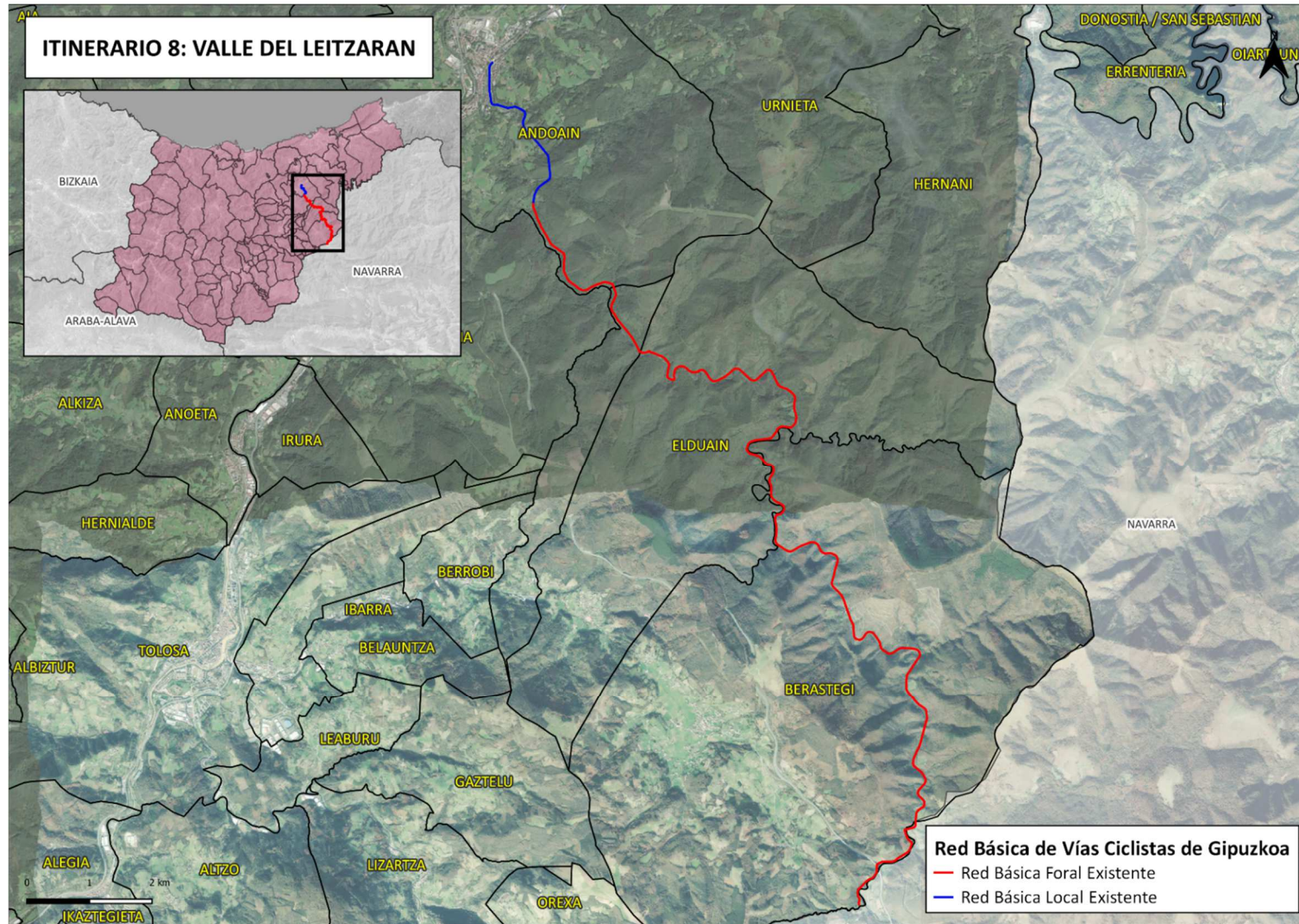


Mapa 16. Situación actual del Itinerario 5 "Valle del Urola" (RBVCG). Elaboración propia.

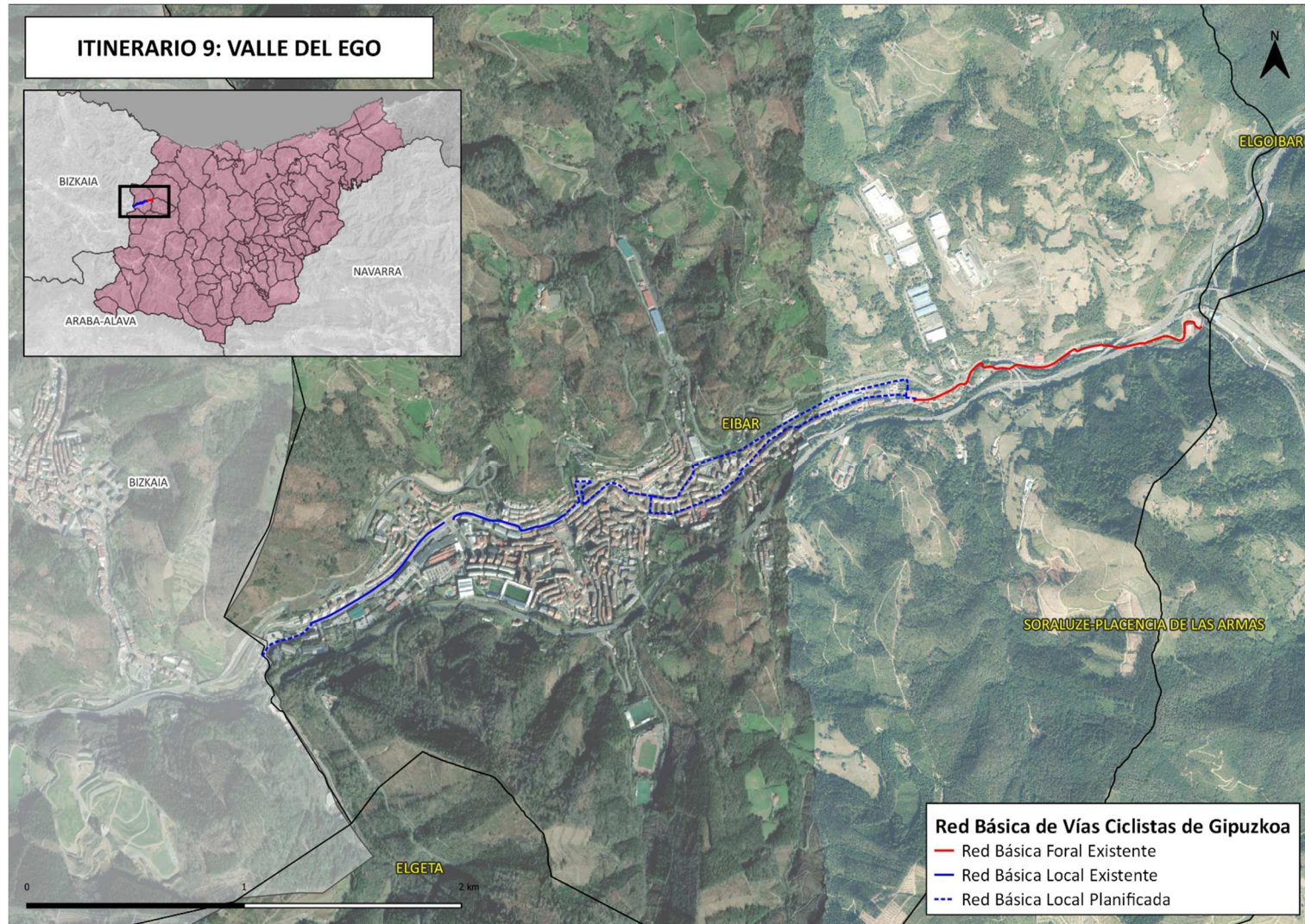


Mapa 17. Situación actual del Itinerario 6 "Bergara-Beasain" (RBVCG). Elaboración propia.





Mapa 19. Situación actual del Itinerario 8 "Valle del Leizaran" (RBVCG). Elaboración propia.



Mapa 20. Situación actual del Itinerario 9 "Valle del Ego" (RBVCG). Elaboración propia.

## 5.2.- Inversión realizada y ritmo de ejecución

Desde que fue aprobado el PTSVCG hasta la actualidad, la inversión realizada en la ejecución de la Red Básica Foral **ha sido 5,6 veces inferior a lo programado**. Y si bien es cierto que el ritmo inversor aprobado se halla siempre supeditado a la disponibilidad presupuestaria general de la Diputación Foral de Gipuzkoa, es evidente que el esfuerzo realizado ha sido notablemente inferior, como puede verse en los gráficos a continuación, año por año, así como en cuenta acumulada.

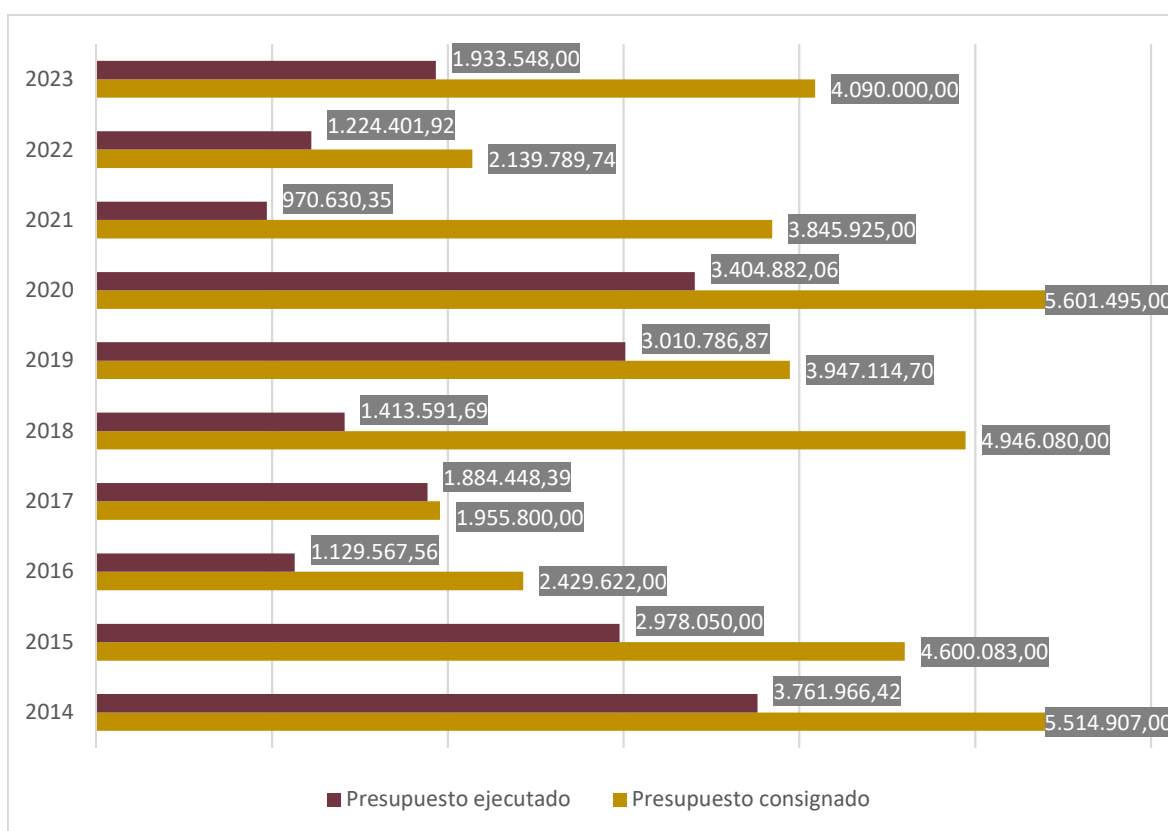


Gráfico 8. Presupuesto consignado y ejecutado, destinado a la construcción de la Red Básica Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2023). Elaboración propia.

Ha de tenerse en cuenta que, con anterioridad a la aprobación del PTSVCG en 2013, ya se habían construido unos cuantos tramos de la Red Básica Foral, lo cual puede verse en el siguiente gráfico de ejecución anual en kilómetros al origen del programa foral de vías ciclistas en 1995.

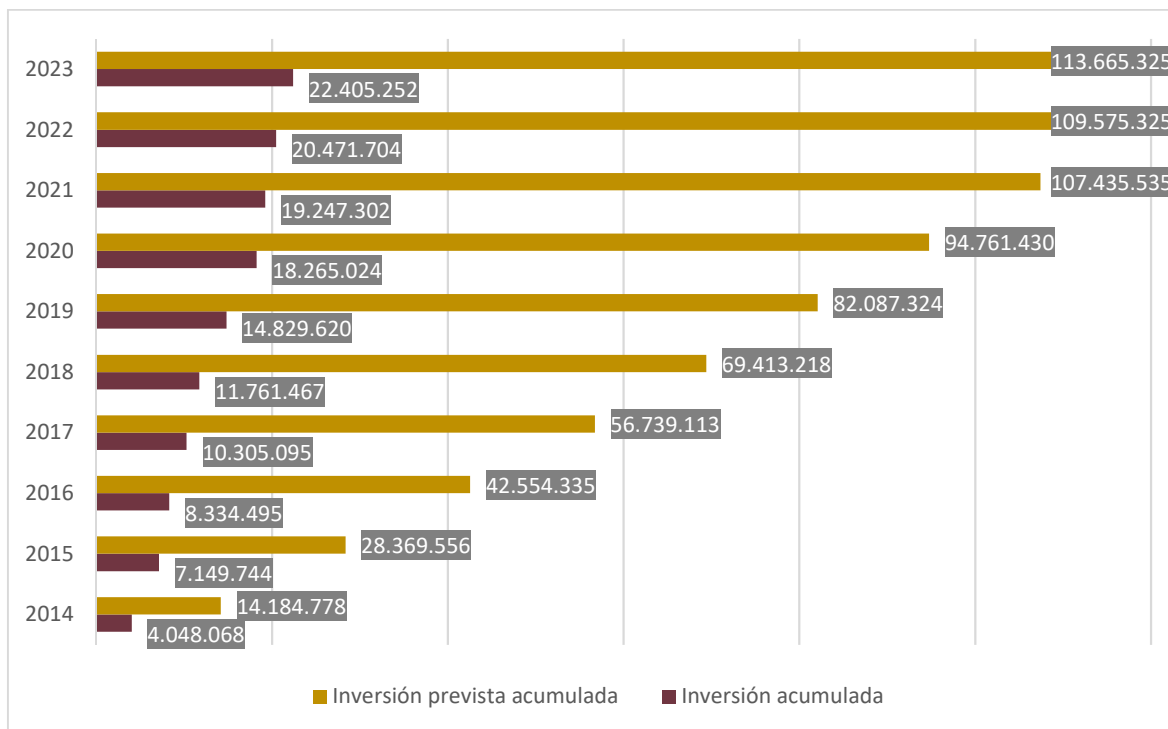


Gráfico 9. Presupuesto previsto por el PTSVCG y el ejecutado para la construcción de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (en euros acumulados actualizados). Elaboración propia.

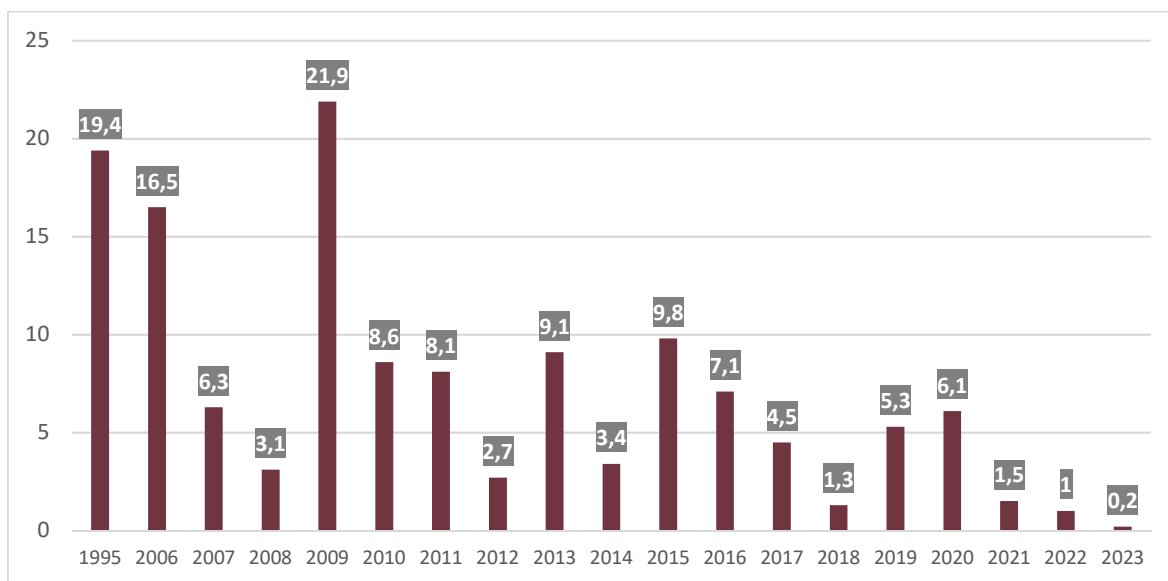


Gráfico 10. Ejecución anual de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (km). Elaboración propia.

En cuanto al **presupuesto destinado a la conservación ordinaria de la Red Básica Foral**, ha de señalarse que no cuenta con una partida presupuestaria específica, sino que su cuantía está incluida en los contratos integrales de conservación ordinaria de carreteras, del Departamento de Infraestructuras Viarias. Sin embargo, a partir de algunos datos facilitados por ese Departamento, se ha realizado una estimación, resultando un

presupuesto medio anual de 1.059.000€ de conservación ordinaria de los tramos de red incluidos en el Catálogo Oficial de las Vías Ciclistas Forales.

### Promoción de la bicicleta

El PTSVCG estimaba destinar 150.000 euros anuales entre 2014 y 2021 a la promoción de la movilidad ciclista, pero con la actualización de la variación anual del índice de Precios al Consumo de la CAPV entre 2012 y 2020, la cuantía equivaldría a 1.240.112€, por lo que el presupuesto foral ejecutado fue un 19,1% superior a la cantidad planteada. Posteriormente, las cuantías ejecutadas también han sido considerablemente superiores a esa cifra (1.050.762€ y 330.000€, en 2022 y 2023, respectivamente).

Así pues, a lo largo del periodo 2014-2023, el **presupuesto foral ejecutado y destinado a la promoción de la bicicleta** como medio de transporte, ascendió a un total de 2,86 millones de euros.

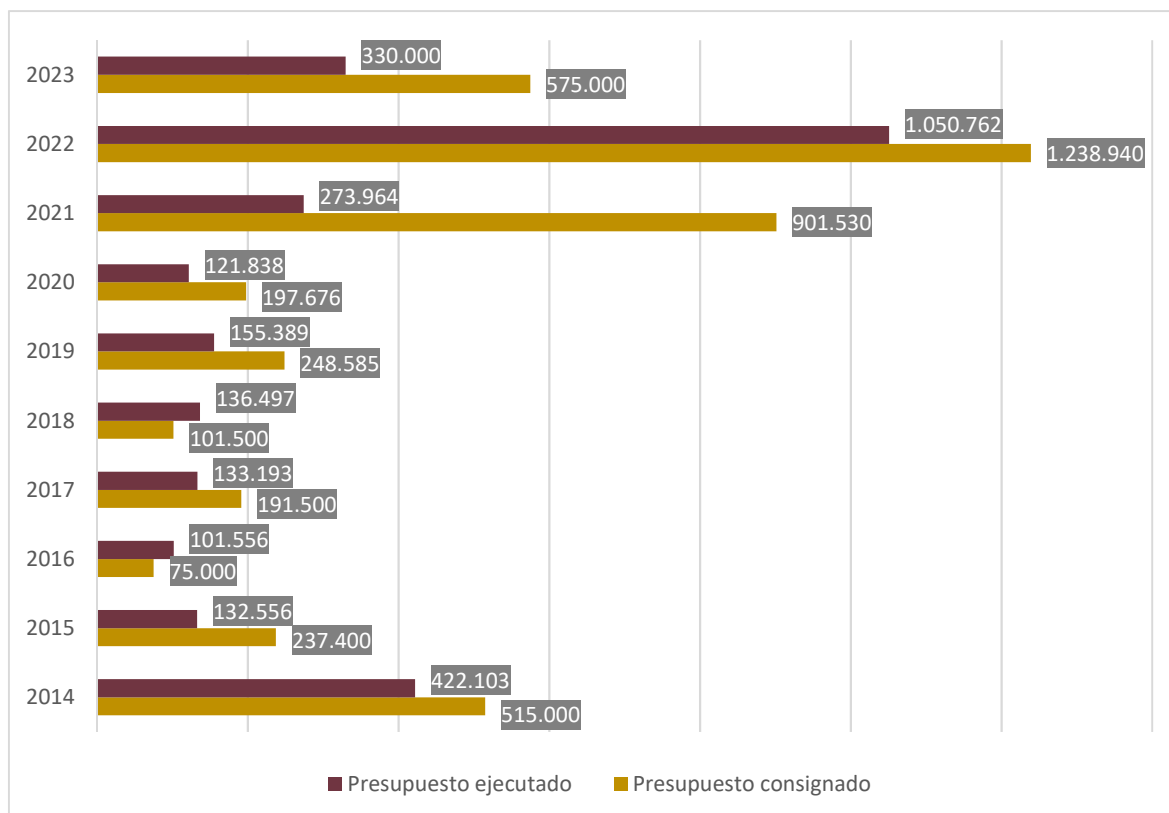


Gráfico 11. Presupuesto foral ejecutado destinado a la promoción de la movilidad ciclista (en euros). Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2023). Elaboración propia.



### 5.3.- Condiciones de ciclabilidad de la Red Básica Foral Existente

El objetivo de este apartado es ofrecer una visión general de las condiciones de ciclabilidad de la Red Básica Existente de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Para ello, se ha evaluado cada uno de los tramos existentes en los nueve itinerarios, en cuanto a los diferentes aspectos que condicionan un uso ciclista cómodo y seguro de las vías ciclistas, incluyéndose también un inventario de intersecciones con otro tipo de vías.

#### 5.3.1.- Análisis de ciclabilidad

La evaluación de la ciclabilidad se ha realizado en base a las siguientes áreas de estudio:

1. Parámetros geométricos.
2. Firmes y pavimentos.
3. Continuidad y conectividad.
4. Seguridad y comodidad.
5. Otros.

Al mismo tiempo, cada área se ha analizado en función de una serie de variables que han permitido conocer la problemática existente y reconocer casos concretos que necesitan mayor atención de conservación y explotación.

El estudio consta de un conjunto de archivos en formato Excel que se anexan al presente documento.

#### Parámetros geométricos

A la hora de analizar los parámetros geométricos, se han estudiado las siguientes variables:

Parámetros geométricos			
Tipología	Dirección carriles	Anchura	Pendiente (%)
- Carril-bici. - Carril-bici protegido. - Acera-bici. - Pista-bici. - Senda ciclable. - Vía compartida.	Unidireccional. Bidireccional.	En metros.	0-10 >10

Tabla 40. Parámetros geométricos del análisis de ciclabilidad. Elaboración propia.

## Firmes y pavimentos

En cuanto al firme y el pavimento se han estudiado las siguientes variables:

Firmes y pavimentos					
Tipo de superficie	Estado de la superficie				
	Baches-grietas	Firme	Dureza y compactación	Nivel de componentes sueltos	Tamaño de componentes sueltos
- Asfalto. - Adoquín. - Hormigón. - Gravilla. - Zahorra. - Madera.	Sí. No.	Correcto. Regular. Deficiente. Muy deficiente.	Buena. Mala. Regular.	Bajo. Medio. Alto.	Fino. Medio. Grueso.
Firmes y pavimentos					
Estado de la superficie					
Rugosidad		Rebaje de bordillos		Drenaje	
Correcta. Deficiente.		Correcto. Deficiente.		Correcto. Deficiente.	

Tabla 41. Firmes y pavimentos del análisis de ciclabilidad. Elaboración propia.

La mayoría de las vías ciclistas de la RBE se encuentran en condiciones favorables de circulación, excepto el Itinerario 8 Valle del Leizaran.



Ilustración 69. Itinerario 8 "Valle del Leizaran". Cerca de la frontera con Leiza. Fotografía propia.



Ilustración 70. Itinerario 8 "Valle del Leitzarán".  
Fotografía propia.



Ilustración 71. Itinerario 8 "Valle del Leitzarán".  
Fotografía propia.

El I-8 se caracteriza por una senda-bici que une el municipio guipuzcoano de Andoain con la frontera navarra por Leitzza, a través de un pavimento muy irregular de tipo gravilla-zahorra y con elevada presencia de elementos medio-gruesos sueltos. Además, el drenaje es deficiente, encontrando charcos y, en consecuencia, barro que obstaculiza el paso ciclista. Esta situación es consecuencia del uso regular de esta vía por parte de vehículos pesados vinculados a la explotación forestal allí existente. El uso de este tramo de la Red Básica Foral viene establecido en la Orden Foral nº35, de 20 de mayo de 2011, del Departamento de Equilibrio Territorial Verde. Las condiciones de ciclabilidad del I-8 están orientadas al usuario de montaña.

El resto de itinerarios cuentan con vías, en su mayoría, de buena calidad, algunos tramos con grietas y baches aparentes, pero de muy baja afección para la circulación ciclista. A pesar de ello, se echa de menos la asignación de un material uniforme en las vías que facilite el tránsito de los usuarios, así como la identificación inmediata de las vías ciclistas.



Ilustración 72. Itinerario 7 "Valle del Bidasoa". Fotografía propia.



Ilustración 73. Itinerario 7 "Valle del Bidasoa". Fotografía propia.

Las vías con mayor prioridad para realizar labores de conservación son las que presentan un firme irregular.



Ilustración 74. Itinerario 4. "Valle del Deba". Fotografía propia.



Ilustración 75. Itinerario 5 "Valle del Urola". Fotografía propia.

### Continuidad y conectividad

En el ámbito de la continuidad y conectividad se han estudiado las siguientes variables:

Continuidad y conectividad				
Pasarelas (Puentes)	Túneles (Pasos inferiores)	Conexión		Continuidad
		Centros atractores-generadores	Paradas de transporte público	
Sí. No.	Sí. No.	- Polígonos Industriales. - Universidades y centros de estudio superiores. - Centros de investigación. - Parques Tecnológicos.	Autobús. Tren. -	Sí. No.

Tabla 42. Continuidad y conectividad del análisis de ciclabilidad. Elaboración propia.

Hay una notable discontinuidad en las vías ciclistas generando situaciones de confusión y conflicto entre los diferentes usuarios tanto en las intersecciones que no cuentan con una buena solución, como en aquellos casos en los que las vías no cuentan con continuidad,

acabándose inesperadamente. Asimismo, la falta de señalización vertical en estos casos acrecienta el problema.

Además, hay que apuntar que falta conexión con los centros atractores-generadores de actividad, ya que, hasta ahora, la planificación se ha centrado en la unión municipal y no tanto en la provisión de buenas conexiones con los polos de atracción mencionados en el análisis.

En cuanto a la intermodalidad con el transporte colectivo, aunque la Red Básica transcurre cercana a estaciones de ferrocarril y a las paradas más importantes de autobús, ésta presenta limitaciones derivadas de la concurrencia de distintos factores, como son la reducida oferta de espacio para su carga en los vagones; las incómodas condiciones de embarque de las bicicletas, en algunos casos; y las limitadas posibilidades reales de transportarlas en los autobuses

La falta de aparcamientos en los alrededores de los polos de atracción y estaciones dificulta un cambio modal y el uso diario de la bicicleta.



Ilustración 76. Itinerario 1 "Donostia-Irun". Fotografía propia.



Ilustración 77. Itinerario 9 "Valle del Ego". Fotografía propia.

### **Seguridad y comodidad**

En lo que respecta a la seguridad y comodidad de las vías ciclistas, se han estudiado las siguientes variables:

Seguridad y comodidad					
Señalización vertical			Señalización horizontal		
Dotación	Estado de conservación	Selección del tipo de señal	Dotación	Estado de conservación	Selección del tipo de señal
Suficiente. Insuficiente.	Correcto. Deficiente. -	Correcta. Deficiente. -	Suficiente. Insuficiente.	Correcto. Deficiente. -	Correcta. Deficiente. -

Seguridad y comodidad			
Puntos conflictivos		Alumbrado	Mobiliario urbano y servicios
Ciclista-peatón	Ciclista-vehículo a motor		
Sí. Coexistencia. Sí. No.	Sí. Coexistencia. Sí. No.	Suficiente. Insuficiente.	- Elementos de sombra. - Zonas de descanso. - Aparcabicis. - Puntos de autorreparación. - Lavabicis. - Otros.

Tabla 43. Seguridad y comodidad del análisis de ciclabilidad. Elaboración propia.

La falta de señalización es una de las principales causas de inseguridad y de conflicto entre usuarios, especialmente en los tramos con intersecciones y en vías compartidas con los peatones o el tráfico motorizado. Es imprescindible informar al tráfico motorizado de la presencia de ciclistas con la señal P-22, ya que la presencia de señalización horizontal y vertical dirigida a los ciclistas no exime la colocación de señalización vertical ciclista dirigida al tráfico motorizado.

La señalización ciclista tiene que ser visible por todos los usuarios, igual que las señales para los vehículos a motor; con la finalidad de reducir el riesgo y concienciar a la sociedad de un desarrollo real de la movilidad activa, tanto a nivel urbano como a escala interurbana.

En cuanto al alumbrado, este suele ser insuficiente en la mayoría de los tramos analizados. En aquellos que disponen de alumbrado, el problema suele venir de la conservación y el mantenimiento.

Respecto al mobiliario urbano y servicios, se ha dedicado un apartado al estudio de dichas áreas en este documento (ver apartado 4.3).



Ilustración 78. Intersección ciclista-peatón-vehículo a motor sin señalización ciclista. Itinerario 5.



Ilustración 79. Intersección ciclista-peatón-vehículo a motor de nueva construcción sin señalización ciclista. Itinerario 6. Fotografía propia.



Ilustración 80. Intersección ciclista-peatón-vehículo a motor con señalización vertical y horizontal ciclista específica. Itinerario 7.



Ilustración 81. Intersección ciclista-peatón-vehículo a motor con paso ciclista, pero sin señalización vertical dirigida al tráfico motorizado. Itinerario 9.

## Otros

Otros
<b>Observaciones</b>
Limpieza. Estado del barandado. Otros.

Tabla 44. Observaciones del análisis de ciclabilidad. Elaboración propia.

También resulta pertinente señalar la acusada presencia de hojas caídas de los árboles en las vías ciclistas, generando situaciones de peligro tanto para los peatones como para los ciclistas. Además del estado del barandado en aquellos puntos con grandes desniveles que, por falta de mantenimiento, pueden generar situaciones de inseguridad para los usuarios.

### 5.3.2.- Inventario de intersecciones ciclistas

Junto al análisis de ciclabilidad, se ha elaborado un inventario de intersecciones ciclistas de la RBE de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, en formato de fichas que se anexan al presente documento, y que ha ayudado a completar la evaluación de la situación actual de las vías ciclistas.

El inventario se ha llevado a cabo analizando una serie de aspectos concretos con el objetivo de garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios en los cruces ciclistas a lo largo de los nueve itinerarios. A continuación, se muestra la base del estudio elaborado y un ejemplo de ficha.

Variables	Resultados
<b>Conflicto entre usuarios</b>	Ciclista-peatón. Ciclista-vehículo a motor. Ciclista-peatón-vehículo a motor.
<b>Iluminación</b>	Sí/No.
<b>Visibilidad</b>	Buena. Regular. Mala.
<b>Señalización vertical</b>	Sí/No.
<b>Señalización horizontal</b>	Sí/No.
<b>Semaforización</b>	Sí. Específica ciclista. Sí. No específica ciclista. No.
<b>Tipo de pavimento</b>	Asfalto. Adoquín. Hormigón. Gravilla. Zahorra. Madera. Mixto.
<b>Elementos singulares</b>	Glorieta. Puente. Paso inferior. No.
<b>Calmdo de tráfico</b>	Resalto. Estrechamiento de calzada. Urbanismo táctico. Radar. No.
<b>Observaciones</b>	-

Tabla 45. Variables analizadas en el inventario de intersecciones. Elaboración propia.



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

ETORKIZUNA  
ORAIN  
En futuro

**INVENTARIO DE INTERSECCIONES DEL ITINERARIO 4 'VALLE DEL DEBA'**

**'DEBARROA' 4. IBILBIDEKO ELKARGUNEEN INBENTARIOA**

**4.01**
**Tramo 04 006F**
**Elgoibar-Maltzaga**

Municipio	Elgoibar	
Conflicto entre usuarios	Ciclista-peatón-vehículo a motor	Coordenadas UTM
		547168.19 4784119.63
Iluminación	Sí	Visibilidad
		Buena
Señalización vertical	Sí	Semaforización
		No
Tipo de pavimento	Mixto	Señalización horizontal
		Sí
Elementos singulares	No	Calmado de tráfico
		No
Observaciones	Acceso a viviendas. Excepto vehículos autorizados. Barandado en buen estado.	

**1**

Ilustración 82. Ejemplo ficha inventario de intersecciones. Elaboración propia.

#### 5.4.- Dotación de aparcamientos ciclistas

Un equipamiento complementario de la RBFVCG, pero sin duda esencial, son los aparcamientos ciclistas. Una dotación adecuada viene definida por la densidad y ubicación de sus elementos, entre otros.

Tal y como se recoge en la Norma Foral 1/2007 *“Se procurará la dotación de aparcamientos necesaria y justificada atendiendo al uso concreto de cada vía ciclista, procediéndose a su colocación estratégica asociada a aquellos puntos de mayor demanda (origen-destino)”*. Es decir, la distribución de estacionamiento ciclista en el territorio debe ofrecer suficiente cobertura a los centros generadores y atractores de viajes.

En este sentido, se debe considerar estudiar la implantación de aparcamiento para bicicletas en los tramos de la Red Básica Foral, siempre y cuando las vías ciclistas cumplan ciertos requisitos; con el fin último de fomentar la movilidad activa y garantizar la seguridad y comodidad de los ciclistas.

Para ello, tal y como se establece en la “Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista” del MITMA (2023), se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

1. La distancia máxima aceptable entre el aparcamiento y el destino. Depende de la duración de la estancia: cuánto más corta, menor debe ser la distancia.
2. Deben ser accesibles tanto en bicicleta como a pie, evitando obstáculos.
3. La visibilidad y seguridad es importante para evitar conflictos y situaciones de riesgo. Tienen que tener buena visibilidad para los transeúntes y en puntos con buena iluminación nocturna.
4. La intensidad media diaria de peatones. Deben colocarse en zonas concurridas.
5. La demanda existente y potencial ciclista.

Una vez se haya tomado la decisión de dotar de aparcamiento a las bicicletas en un punto concreto, es importante tener en cuenta, al menos, las siguientes **cuestiones técnicas**:

1. Su instalación debe efectuarse fuera de las aceras y espacios peatonales, recomendando su ubicación en las bandas de aparcamiento en calzada, concretamente en las bandas de servicio y justo antes de los pasos peatonales para garantizar la visibilidad.
2. Las instalaciones tienen que ser seguras, funcionales y atractivas para generar confianza en los usuarios.
3. La tipología del aparcamiento variará en función del uso de la vía ciclista.
4. En aparcamientos de larga estancia es importante la estabilidad y seguridad de la instalación.
5. En aparcamientos de corta estancia es importante la accesibilidad y facilidad de aparcar.

Exigencias	Corta duración (<2 horas)	Media duración (2-5 horas)	Larga duración (>5 horas)
Acceso fácil y rápido	Muy importante	Importante	Relevante
Comodidad de aparcar la bici	Muy importante	Importante	Relevante
Estabilidad y apoyo	Relevante	Importante	Muy importante
Seguridad contra robo y vandalismo	Relevante	Importante	Muy importante
Protección climática	Relevante	Importante	Muy importante
Servicios	Ninguna relevancia	Ninguna relevancia	Relevante
Enchufes para bicis eléctricas	Importante	Importante	Muy importante

Tabla 46. Exigencias a los aparcabicis según duración del aparcamiento. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).

6. La RBF debe ofrecer aparcabicis en las estaciones de tren y autobús para fomentar la intermodalidad en los centros de trabajo (polígonos industriales y parques tecnológicos y científicos) y educativos, así como en los centros comerciales. Se recomienda que en los centros de trabajo vayan acompañados de vestuarios y duchas. También es interesante en puntos recreativos y de ocio dónde haya una afluencia elevada de usuarios.
7. En relación con el punto anterior, se puede reflexionar sobre la creación de áreas de descanso en las que el ciclista disponga de aparcabicis, así como de elementos de descanso y sombra.

#### 5.4.1.- Modelos de aparcamiento para bicicletas

Existe una gran variedad de modelos de aparcabicis en función de las características y condiciones del lugar y de las necesidades del usuario.

##### 1) Soporte U-Invertida

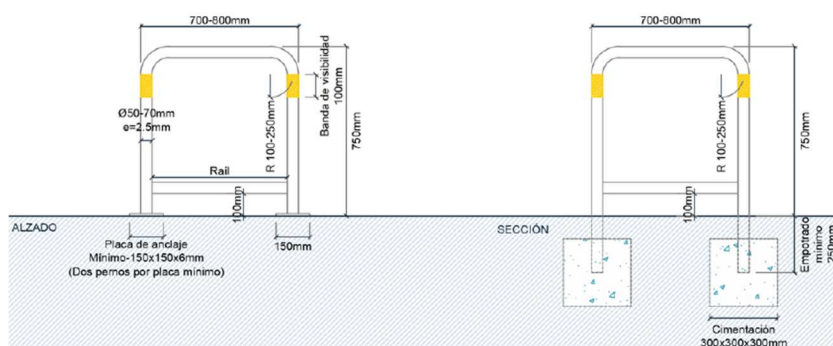


Ilustración 83. Dimensiones recomendadas para el aparcabicis U invertida. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).

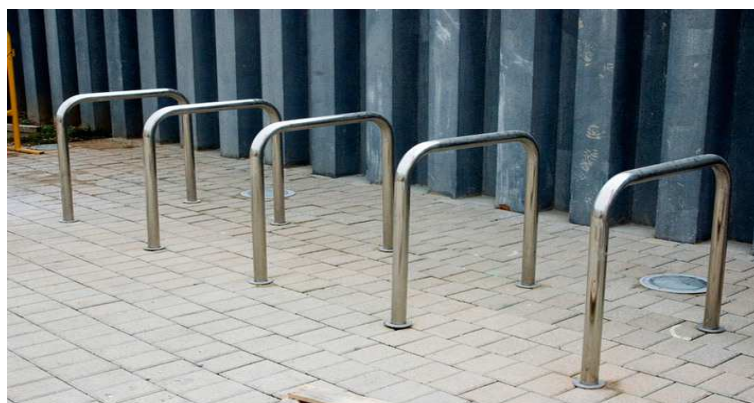


Ilustración 84. Aparcabicis U-invertida. Fuente: Ciclogreen.

## 2) Soporte post&ring o bolardos adaptados



Ilustración 85. Aparcabicis bolardos adaptados. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).

## 3) Soporte de rueda, horquilla o media luna

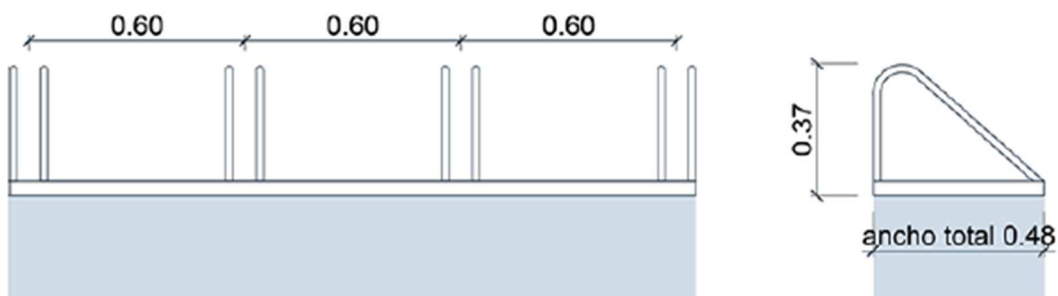


Ilustración 86. Dimensiones tipo de soporte de rueda. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).



Ilustración 87. Aparcabicis soporte de rueda. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).

#### 4) Soportes de rueda alto-bajo

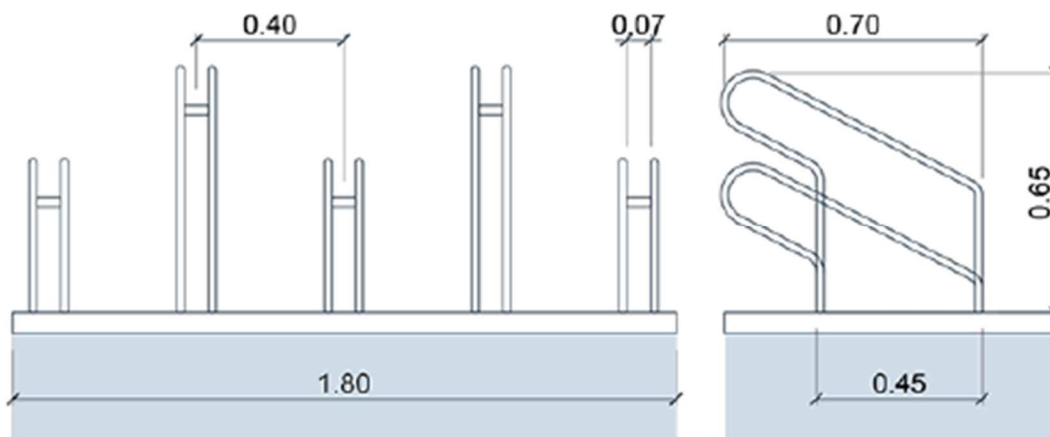


Ilustración 88. Dimensiones tipo de soportes de rueda alto-bajo. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).



Ilustración 89. Aparcabicis de rueda alto-bajo con y sin poste de fijación central. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).

## 5) Soportes de pared y de techo

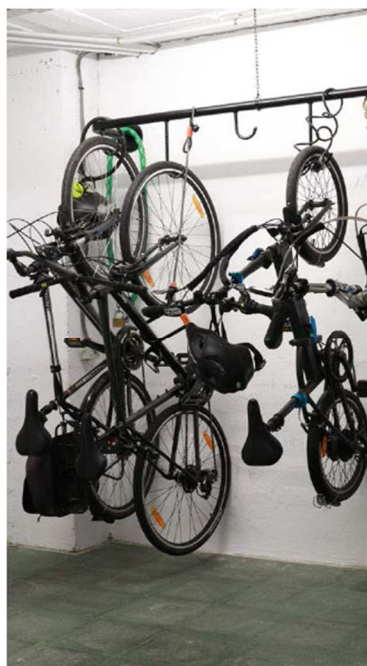


Ilustración 90. Aparcabicis soportes de pared. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).

A continuación, se muestra una **tabla resumen** con las características y aplicabilidad de cada uno de los modelos citados.

Modelo	Ventaja	Inconveniente	Recomendable para:	Coste relativo	Espacio ocupado
<b>U invertida</b>	- Gran seguridad. Permite candar ruedas y cuadro y dos bicicletas a la vez.	- Ocupa bastante espacio. - Caso de candar dos bicicletas, estas se pueden enganchar entre sí. - Inestabilidad de la bicicleta en pendientes o con excesiva carga.	- Espacios públicos. - En acera o calzada. - Para duraciones de estancia cortas y medias.	Medio	Medio
<b>Bolardo con anillo</b>	- Menor ocupación del espacio. - Flexibilidad para candar la bicicleta en diversos ángulos.	- Poca versatilidad para doble candado de bicicletas.	- Espacios públicos en acera. - Para duraciones de estancia corta.	Bajo	Bajo
<b>Soporte de rueda</b>	- Modelo sencillo y económico. - Poca intrusión visual cuando no hay bicicleta candada.	- Solo permiten anclar la rueda delantera. - Dificultad en el candado y riesgo de doblar la rueda.	- Para gestiones de corta duración. - En zonas transitadas o en zonas cerradas o vigiladas y en aparcamientos en itinerarios recreativos.	Bajo	Medio
<b>Soporte de rueda alto-bajo</b>	- Bajo coste y poco espacio.	- Solo permiten anclar la rueda delantera. - Dificultad en el candado sobre todo con bicicletas de gran peso y riesgo de doblar la rueda. - Recomendable acompañar de barra para candado del cuadro.	- Zonas de poco espacio disponible y/o una demanda alta (bloques de viviendas, residencias de estudiantes o estaciones de intermodalidad).	Bajo	Bajo
<b>Soporte de pared y de techo</b>	- Requieren muy poco espacio en planta.	- Requieren un gran esfuerzo por parte del usuario para colocar la bicicleta en vertical. - Inapropiado para bicicletas con carga.	- Zonas de uso ocasional o con espacio reducido (trastero, residencia).	Medio	Bajo

Tabla 47. Resumen de los distintos modelos de aparcabicis, pros y contras y campo de aplicación. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).



Asimismo, existe otra tipología de sistemas de aparcamiento para agrupar bicicletas de manera segura.

### 1) Soportes de doble altura

- Alto aprovechamiento del espacio.
- Los niveles superiores deben tener asistencia de gas o resorte para subir y bajar la bicicleta y garantizar la accesibilidad.
- Ambos niveles del dispositivo deben estar equipados con una barra que permita asegurar el marco y al menos una rueda.
- Es aconsejable asignar un número único a cada bastidor individual para poder informar de las posibles variaciones.

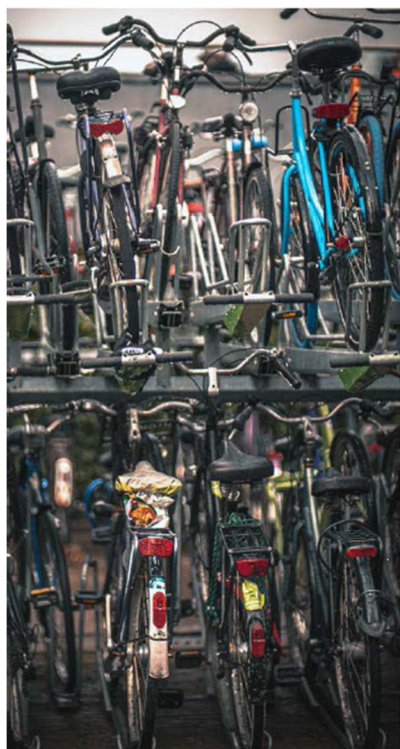


Ilustración 91. Aparcabiciclos soportes de doble altura. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).

Recomendaciones	
Altura del soporte superior	1,3 - 1,4 metros.
Altura total necesaria (si está cubierto)	2,6 – 2,8 metros.
Separación entre bicicletas	0,6 – 0,7 metros.
Profundidad	2,6 metros.
Anchura del modulo	Según número de puestos.
Ancho de pasillo mínimo	2,5 metros.
Ancho de pasillo con dispositivos a ambos lados y movimientos bidireccionales	3,5 metros.

Tabla 48. Dimensiones de referencia soportes de doble altura. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).

## 2) Consignas

- Pequeñas estructuras que protegen las bicicletas del robo, vandalismo y condiciones meteorológicas adversas.
- Instalaciones cerradas y cubiertas con un control de acceso para los usuarios.
- Tipología variada.
- Diversas modalidades de servicio: suscripción mensual/anual a una plaza fija o pago por uso destinado para el estacionamiento en rotación.

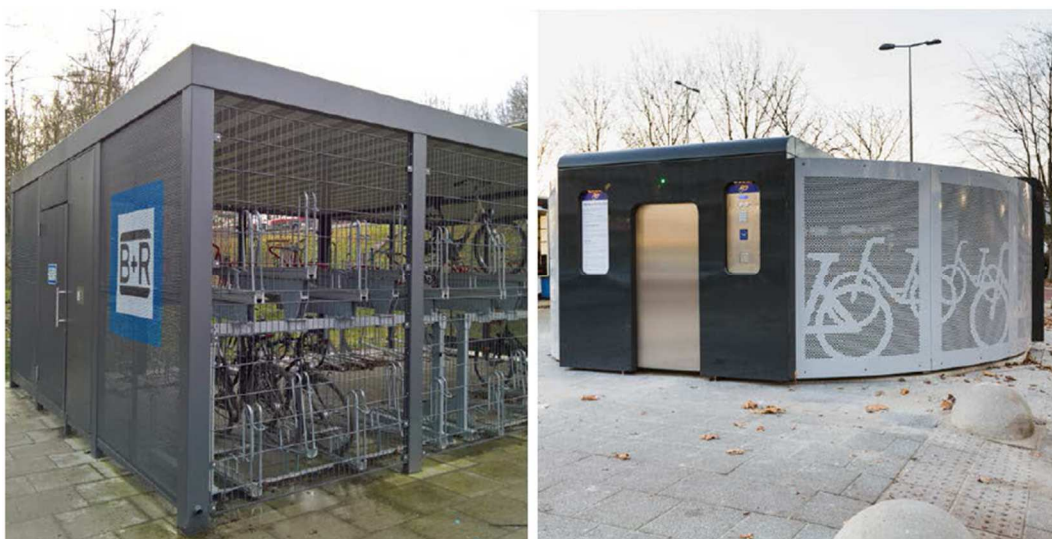


Ilustración 92. Aparcabicis cerrados. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).

### 3) Bicihangares

- Módulos cerrados de reducidas dimensiones.
- Pensados para su implantación en bandas de servicio destinadas previamente a aparcamiento para vehículos.
- Suelen medir entre 2 x 2,5 m (media plaza de aparcamiento) y 2 x 5 m (una plaza de aparcamiento).
- No es necesaria una obra civil, lo que permite ser transportados y reinstalados en otras ubicaciones.



Ilustración 93. Aparcabicis bicihangares. Fuente: Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA).

#### 5.4.2.- Estándares mínimos para la dotación de aparcabicis

La dotación de aparcamiento para bicicletas en edificios residenciales, centros de trabajo, centros educativos y culturales, equipamientos deportivos y estaciones de transporte público es imprescindible para el fomento de la movilidad activa. Por ello, se considera necesario estudiar la posibilidad para la inclusión de algunos estándares de aparcamiento en la normativa.

El **artículo 6 del Decreto 123/2012, de 3 de julio, de estándares urbanísticos**, hace referencia a los estándares mínimos para reserva de terrenos destinado a dotaciones y equipamientos de la red de sistemas locales en suelo urbano no consolidado de

actuaciones integradas y de dotación por incremento de edificabilidad. Este artículo no hace mención a los aparcamientos de bicicletas, por lo que se aconseja que sean los ayuntamientos quienes fijen unos **estándares mínimos para la dotación de aparcabicis en la normativa urbanística municipal.**

No es fácil establecer un número exacto de plazas de aparcabicis, pero a continuación, se muestran algunas referencias:

- **Edificios residenciales:** En cumplimiento con la **normativa europea**, a partir del año 2027 las viviendas de nueva construcción y las rehabilitadas con más de tres plazas de aparcamiento, deberán contar con, al menos, dos plazas de aparcamiento para bicicletas por cada vivienda. En la actualidad, la recomendación de la **Federación Europea de Ciclistas** es disponer de, al menos, 1,5 plazas de aparcamiento para bicicletas por cada vivienda. La **Ordenanza de mejora ambiental e incorporación de la perspectiva de género en la construcción de edificios de viviendas y oficinas del municipio de Durango** (Bizkaia) establece que, la capacidad total de la suma de los recintos deberá poder albergar un número de bicicletas igual a 1,6 por el número de viviendas ( $n^{\circ} \text{ bicis} = 1,6 \times n^{\circ} \text{ viviendas}$ ). En el caso de la **normativa danesa de Copenhague**, los edificios residenciales tienen que disponer de 2 o 2,5 plazas de aparcabicis por vivienda. El **Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya** establece que los edificios de uso residencial tienen que contar con un máximo de 2 plazas de aparcabicis por vivienda o 2 plazas/100m<sup>2</sup> del techo o fracción.
- **Centros de trabajo.** En cumplimiento con la **normativa europea**, a partir del año 2027 se establecerá que “al menos una plaza de aparcamiento de bicicletas por cada plaza de aparcamiento de vehículos en edificios no residenciales nuevos y rehabilitados con más de cinco plazas de aparcamiento” y “al menos una plaza de aparcamiento de bicicletas por cada plaza de aparcamiento en todos los edificios no residenciales existentes con más de 20 plazas de aparcamiento”. La **Ordenanza de mejora ambiental e incorporación de la perspectiva de género en la construcción de edificios de viviendas y oficinas del municipio de Durango** (Bizkaia) establece que, en



los edificios de oficinas, la capacidad total de la suma de los recintos deberá poder albergar un número de bicicletas igual a 1 por cada 50 m<sup>2</sup> útiles de oficinas o fracción. Otras fuentes como la **Certificación CFE** (Cycle-Friendly Employer) apunta a 1 plaza por cada 5 personas trabajadoras. En el caso de la **normativa danesa de Copenhague**, las oficinas e industrias deben disponer de 0,4 plazas por trabajador. El **Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya** establece que los edificios de oficinas y uso industrial tienen que ofrecer 1 plaza/100m<sup>2</sup>.

- **Centros educativos.** En cumplimiento con la **normativa europea**, a partir del año 2027 “al menos una plaza de aparcamiento de bicicletas por cada plaza de aparcamiento de vehículos en edificios no residenciales nuevos y rehabilitados con más de cinco plazas de aparcamiento” y “al menos una plaza de aparcamiento de bicicletas por cada plaza de aparcamiento en todos los edificios no residenciales existentes con más de 20 plazas de aparcamiento”. En el caso de la **normativa danesa de Copenhague**, los centros escolares deben disponer de 1 plaza de aparcamiento para bicicletas por alumno y 0,4 plazas por trabajador y los centros de secundaria y universitarios 0,4-0,8 plazas por estudiante y 0,4 por trabajador. El **Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya** establece que los equipamientos docentes tienen que disponer de 5 plazas/100 m<sup>2</sup> techo o fracción.
- **Centros culturales.** En cumplimiento con la **normativa europea**, a partir del año 2027 “al menos una plaza de aparcamiento de bicicletas por cada plaza de aparcamiento de vehículos en edificios no residenciales nuevos y rehabilitados con más de cinco plazas de aparcamiento” y “al menos una plaza de aparcamiento de bicicletas por cada plaza de aparcamiento en todos los edificios no residenciales existentes con más de 20 plazas de aparcamiento”. El **Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya** establece que los centros culturales tienen que disponer de 5 plazas/100 m<sup>2</sup> del aforo del equipamiento.



- **Equipamientos deportivos.** En cumplimiento con la **normativa europea**, a partir del año 2027 “al menos una plaza de aparcamiento de bicicletas por cada plaza de aparcamiento de vehículos en edificios no residenciales nuevos y rehabilitados con más de cinco plazas de aparcamiento” y “al menos una plaza de aparcamiento de bicicletas por cada plaza de aparcamiento en todos los edificios no residenciales existentes con más de 20 plazas de aparcamiento”. En el caso de la **normativa danesa de Copenhague**, los equipamientos deportivos deben contar con 0,6 plazas por usuarios habitual y 0,4 plazas por espectador. El **Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya** establece que los equipamientos docentes tienen que disponer de 5 plazas/100 m<sup>2</sup> del aforo del equipamiento.
- **Estaciones de transporte público.** En el caso de la **normativa danesa de Copenhague**, las estaciones de transporte público tienen que prever un número de plazas de aparcamiento para bicicletas que de servicio al 10-30% de los pasajeros diarios. El **Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya** establece que las estaciones de ferrocarril deben de ofrecer 1 plaza para bicicleta por cada 30 plazas ofertadas de circulación. En el caso de las estaciones de autobús interurbano, 0,5 plazas/30 plazas ofertadas de circulación.

Asimismo, se debe tener en cuenta una posible ampliación futura del 25% en el número de plazas por si la demanda aumenta poder añadir más soportes.



## 5.5.- Uso de las vías ciclistas

Una vez revisados los aspectos relativos al grado de ejecución y estado de la infraestructura ciclista, se va a centrar la atención sobre el uso que sucede en la misma, es decir, sobre los usuarios.

### 5.5.1.- Volumen de desplazamientos y tipos de usuarios

De hecho, para garantizar la eficacia de la infraestructura ciclista, es necesario conocer el **comportamiento que los usuarios tienen sobre la Red Foral Existente**. Para ello, se ha contabilizado el número de desplazamientos (tanto ciclistas como peatonales) en los tramos objetos de seguimiento a través de los 29 contadores automáticos instalados en las estaciones de aforo integrado. Cabe señalar que los datos aquí expuestos no reflejan la totalidad de los desplazamientos realizados, dado que algunos tramos no estaban dotados de los contadores previstos durante el primer cuatrienio.

Durante los dos cuatrienios de programación del PTSVCG, se ha registrado un total de 54,16 millones de desplazamientos peatonales y ciclistas en el conjunto de las 29 estaciones de control. Sin embargo, ya que no se han podido recabar datos en algunos tramos, como se ha mencionado en el anterior párrafo, se ha realizado una estimación sobre la base de los desplazamientos medios anuales registrados en los correspondientes itinerarios a los que pertenecen. Así pues, se ha podido estimar un **volumen total de 68,54 millones de desplazamientos peatonales y ciclistas** a lo largo de la RBF.

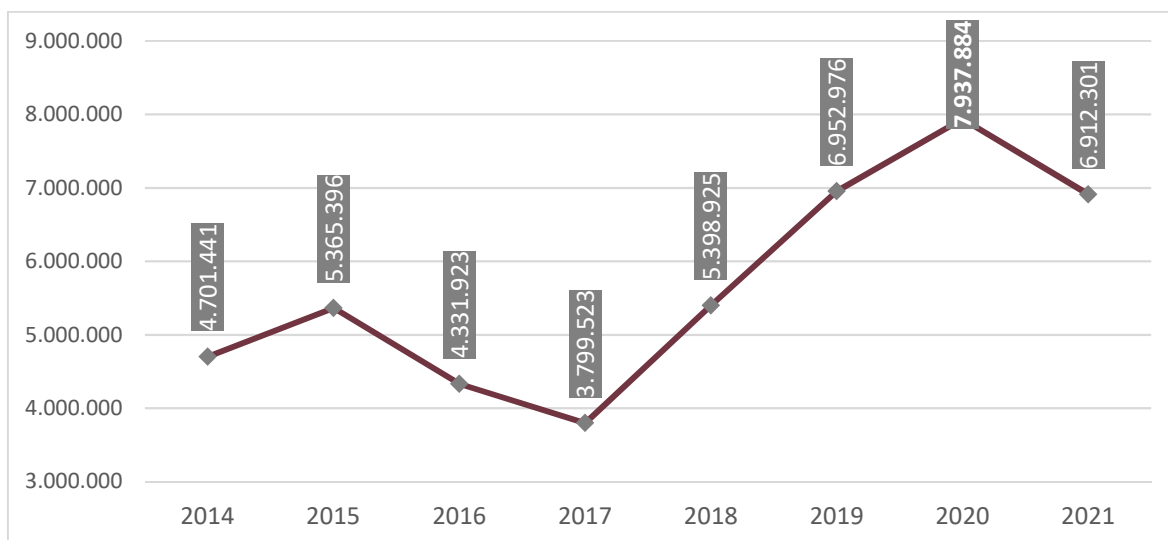


Gráfico 12. Evolución del número de desplazamientos de la Red Básica Foral (2014-2021). Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia.

Por itinerario, son el I-3 Donostia-Beasain (14.580.358), el I-4 Valle del Deba (12.439.842) y el I-5 Valle del Urola (10.166.923) los que más desplazamientos contabilizan con gran diferencia respecto al resto, aglutinando el 82% de todos los viajes registrados en la RBF.

La variación cuatrienal del número de desplazamientos en la RBF, calculada sobre los datos contabilizados, ha sido del 54%. En ello ha contribuido la puesta en servicio de 10 nuevas estaciones de aforo en distintos tramos de la RBF y el incremento de la movilidad activa como consecuencia de la Covid-19, así como la propia tendencia al alza que se registra en las estaciones de aforo previamente en servicio, que incrementaron sus flujos un 17,6% desde 2018.

Itinerario	1º cuatrienio (2014-2017)	2º cuatrienio (2018-2021)	TOTAL	Variación (%)
I-1 Donostia-Irun	-	2.429.156	2.429.156	-
I-2 Donostia-Mutriku	720.130	1.286.039	1.899.081	78,6
I-3 Donostia-Beasain	5.721.773	8.858.585	14.580.358	54,8
I-4 Valle del Deba	4.319.183	8.120.659	12.439.842	88,0
I-5 Valle del Urola	5.419.894	5.433.768	10.166.923	0,3
I-6 Bergara-Beasain	666.166	676.153	1.342.319	1,5
I-7 Valle del Bidasoa	591.433	485.997	1.077.430	-17,8
I-8 Valle del Leitzarain	759.705	731.928	1.465.260	-3,7
I-9 Valle del Ego	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>18.198.283</b>	<b>28.022.286</b>	<b>45.400.369</b>	<b>54,0</b>

Tabla 49. Número de viajes en los itinerarios de la Red Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia.



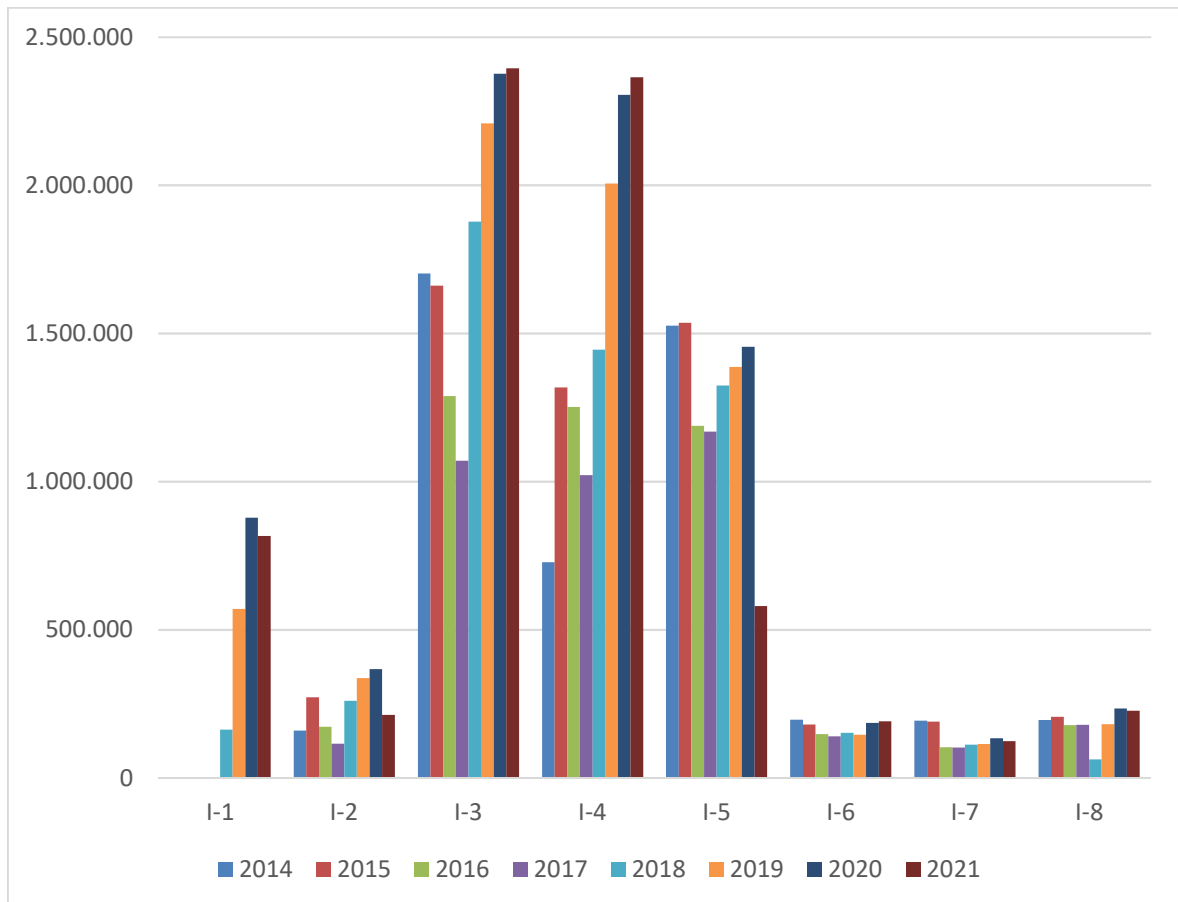


Gráfico 13. Número de desplazamientos por itinerario de la Red Básica Foral (2014-2021). Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia.

Para que el análisis sea lo más exhaustivo y objetivo posible, se ha realizado una comparación ponderada de los desplazamientos ciclistas y peatonales acumulados en el periodo de 2014-2021 respecto a la longitud de cada itinerario para conocer la cifra de **desplazamientos por kilómetro de vía ciclista foral en servicio**. De este modo, a pesar de no contar con estaciones de conteo en los años 2014, 2015, 2016 y 2017, es el I-1 Donostia-Irun el recorrido que mayor número de desplazamientos por km contabiliza. En el otro extremo, son los itinerarios I-7 Valle del Bidasoa e I-8 Valle del Leizaran los que menos desplazamientos por km reciben. Este hecho está relacionado con su tipo de uso, ya que son estos los dos únicos itinerarios de la Red Básica Foral que tienen un carácter eminentemente orientado al ocio y al turismo y forman parte de la red de Vías Verdes.



Itinerario	N.º desplazamientos (2014-2021)	Km en servicio en Red Básica Foral	Desplazamientos por km
I-1 Donostia-Irun	2.429.156	3,0	813.856
I-2 Donostia–Mutriku	1.899.081	9,3	204.016
I-3 Donostia–Beasain	14.580.358	34,7	420.491
I-4 Valle del Deba	12.439.842	24,3	511.369
I-5 Valle del Urola	10.166.923	30,1	338.030
I-6 Bergara–Beasain	1.342.319	4,3	312.324
I-7 Valle del Bidasoa	1.077.430	6,2	174.640
I-8 Valle del Leizaran	1.465.260	19,4	75.665
I-9 Valle del Ego	-	1,5	-
<b>TOTAL</b>	<b>45.400.369</b>	<b>132,8</b>	<b>346.029</b>

Tabla 50. Nº de desplazamientos ciclistas por kilómetro de la Red Foral. Elaboración propia.

Otros datos relevantes:

- La **Intensidad Media Diaria (IMD)** de tráfico es media-baja: 699 desplazamientos/día por estación en el periodo 2014-2021.
- Hay cuatro tramos que registran un flujo de tráfico medio diario alto (1.375-1.900 desplazamientos/día en 2015).
  - Astigarraga-Donostia.
  - Azpeitia-Azkoitia.
  - Tolosa-Alegia.
  - Oñati-Epele.

Mientras que el PTSVCG prioriza el uso ciclista en toda la red, son los **desplazamientos peatonales los que destacan** considerablemente frente al usuario de la bicicleta.

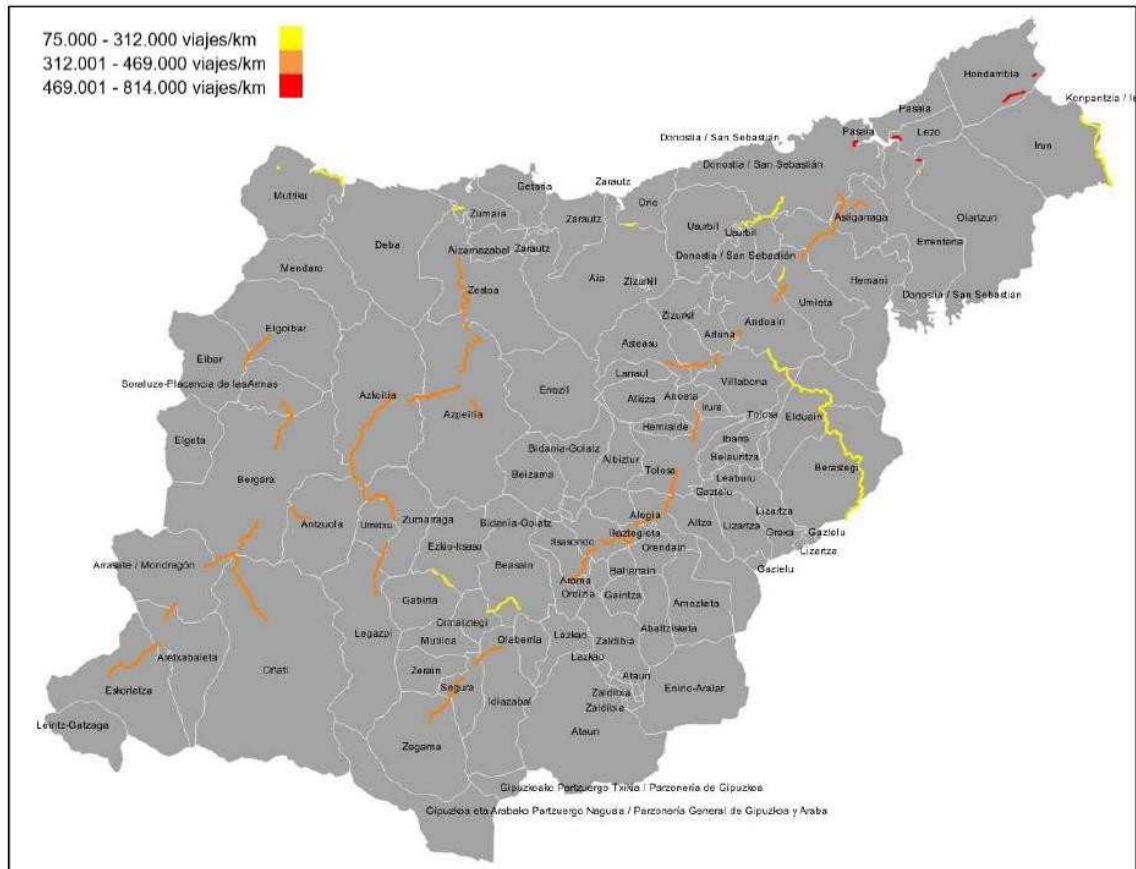
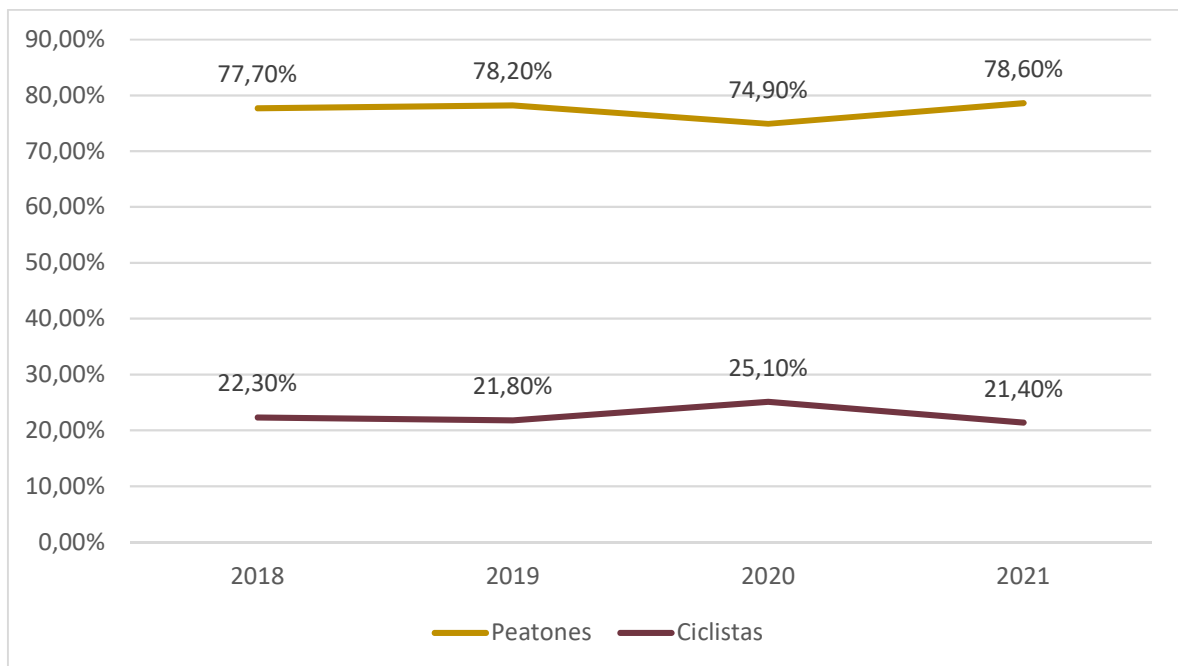


Ilustración 94. Nº de desplazamientos por kilómetro de la Red Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021)



Básica Foral (2014-2021). Fuente: Informecuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia.

A lo largo de los dos cuatrienios de programación, se han contabilizado 10,06 millones de desplazamientos en bicicleta, el 22,2% del conjunto de los efectuados en la RBF.

Itinerario	1º cuatrienio (2014-2017)	2º cuatrienio (2018-2021)	TOTAL	Variación (%)
I-1 Donostia-Irun	-	323.541	<b>323.541</b>	-
I-2 Donostia-Mutriku	221.717	453.938	<b>675.655</b>	104,7
I-3 Donostia-Beasain	1.431.412	2.365.534	<b>3.796.946</b>	65,3
I-4 Valle del Deba	674.430	1.424.239	<b>2.098.669</b>	111,2
I-5 Valle del Urola	1.026.640	1.050.750	<b>2.077.390</b>	2,3
I-6 Bergara-Beasain	95.477	128.350	<b>223.827</b>	34,4
I-7 Valle del Bidasoa	254.144	318.993	<b>573.137</b>	25,5
I-8 Valle del Leizaran	161.964	126.268	<b>288.232</b>	-22
I-9 Valle del Ego	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>3.865.784</b>	<b>6.191.612</b>	<b>10.057.396</b>	<b>60,2</b>

Tabla 51. Nº de desplazamientos por kilómetro de la Red Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia

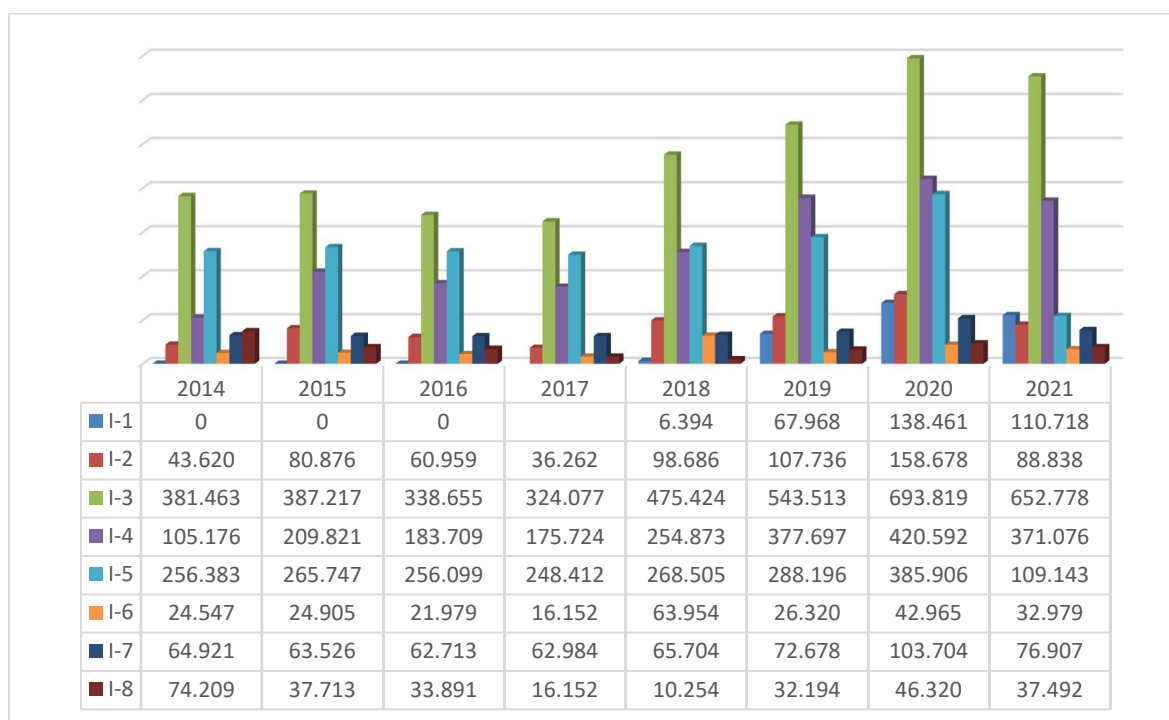


Gráfico 14. Número de desplazamientos en la Red Básica Foral por itinerarios objeto de aforo. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia.

El **79,3%** de los flujos ciclistas se concentran en el **I-3 Donostia-Beasain**, **I-4 Valle del Deba** e **I-5 Valle del Urola**, los cuales representan conjuntamente el 67% de la longitud de la RBF ejecutada. Mientras que el **I-1 Donostia-Irun**, **I-6 Bergara-Beasain** e **I-8 Valle del Leizaran** solamente aglutinan el 8,3% del trazado ciclista.

El número de desplazamientos ciclistas en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral existente es muy dispar, por lo que, a fin de que el análisis sea lo más fiable posible, se ha realizado una comparación ponderada de los desplazamientos ciclistas acumulados por cada itinerario respecto a la longitud de cada uno de ellos para conocer la cifra de desplazamientos ciclistas por kilómetro de vía ciclista foral en servicio.

Itinerario	N.º desplazamientos ciclistas (2014-2021)	Km en servicio en Red Básica Foral	Desplazamientos ciclistas por km
I-1 Donostia-Irun	323.541	3,0	108.398
I-2 Donostia–Mutriku	675.654	9,3	72.585
I-3 Donostia–Beasain	3.796.946	34,7	109.502
I-4 Valle del Deba	2.098.668	24,3	86.271
I-5 Valle del Urola	2.077.390	30,1	69.069
I-6 Bergara–Beasain	223.827	4,3	52.079
I-7 Valle del Bidasoa	573.137	6,2	92.900
I-8 Valle del Leizaran	288.233	19,4	14.884
I-9 Valle del Ego	-	1,5	-
<b>TOTAL</b>	<b>10.057.396</b>	<b>132,8</b>	<b>76.655</b>

Tabla 52. Nº de desplazamiento por kilómetro de la Red Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021). Elaboración propia.

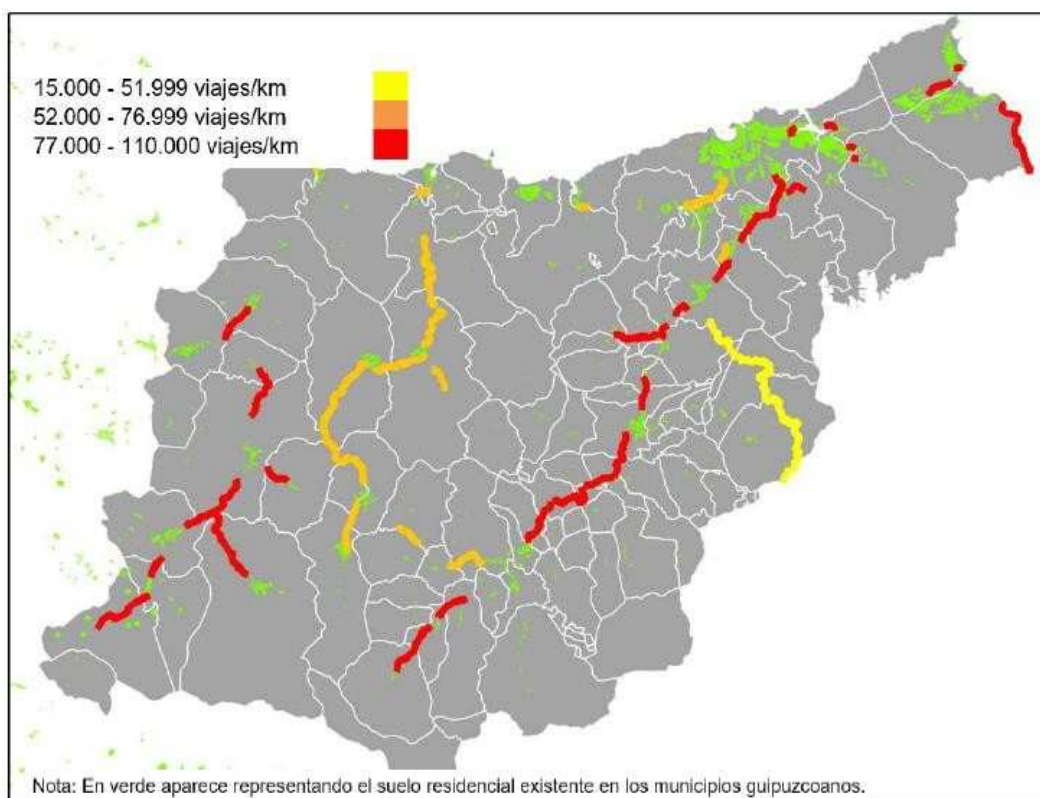


Ilustración 95. Nº de desplazamientos ciclistas por kilómetro de la Red Foral. Fuente: Informe cuatrienal de evaluación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2018-2021)

En el periodo analizado, se puede apreciar como **el I-3 Donostia-Beasain es el que más desplazamientos ciclistas por km contabiliza**, seguido del I-1 Donostia-Irún. Sin embargo, no son los que mayor variación cuatrienal han experimentado. En este último caso, es el I-4 Valle del Deba el que ha ganado un 111,2% de desplazamientos ciclistas y el I-2 Donostia-Mutriku con un aumento del 104,7%. En los dos casos, el I-8 Valle del Leizaran es el que peor posición ocupa, con un total de 14.884 desplazamientos ciclistas y un decrecimiento del 22,2%; hecho que posiblemente esté relacionado con la deficiente conservación de una vía que transcurre por una antigua plataforma ferroviaria y con la falta de conexión entre municipios guipuzcoanos.

### 5.5.2.- Análisis de las personas usuarias y su percepción

Los estudios anuales sobre la utilización de las vías ciclistas forales realizados entre 2014 y 2023 muestran un importante desequilibrio en la distribución por género de la población ciclista de la Red Básica Foral, con un porcentaje de hombres que oscila entre el 74% y el 86%, y entre el 14% y el 26% en el caso de las mujeres.

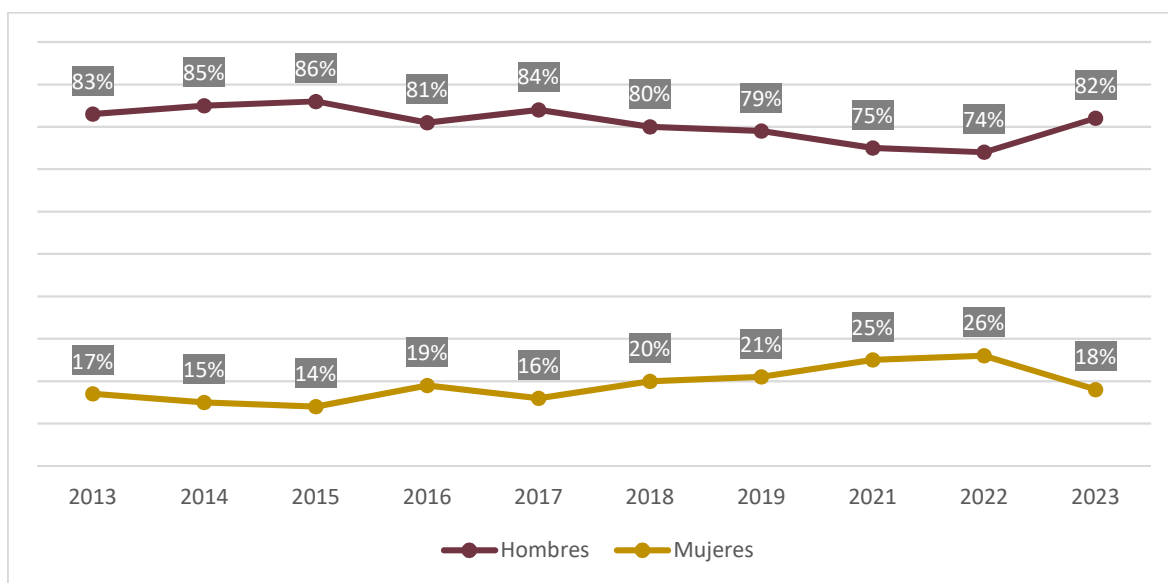


Gráfico 15. Evaluación anual de la distribución de ciclistas por género. Elaboración propia.

Entre la población peatonal la distribución continúa siendo más equilibrada con un 57% de mujeres y un 43% de hombres, prosiguiendo una pauta histórica caracterizada por una prevalencia alterna de cada uno de los géneros cada dos años, en un rango de valores

bastante regular.

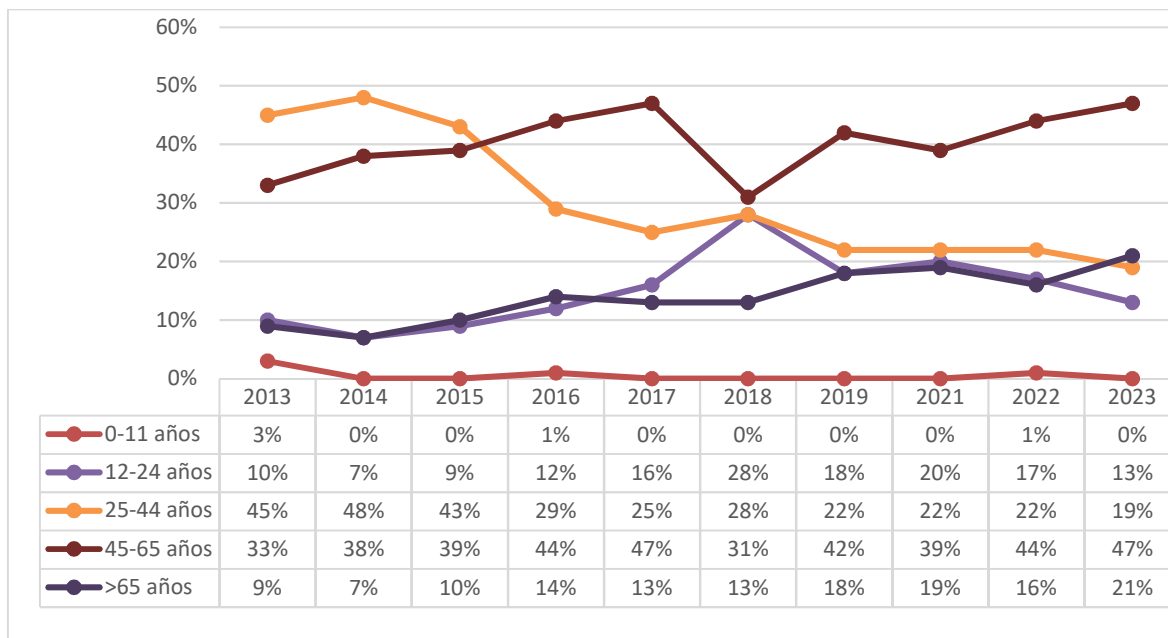


Gráfico 16. Evolución anual por edad. Elaboración propia.

Aunque se han producido oscilaciones a lo largo del tiempo, se aprecia que las personas ciclistas de entre 45 y 65 años son la franja de edad más importante, al tiempo que ha bajado a la mitad el peso que representan los ciclistas entre 25 y 44 años. Por su parte, los jóvenes de entre 12 y 24 años tienen una representación fluctuante entre el 7% y el 28%, y es prácticamente irrelevante la presencia de niños menores de 12 años.

Se pueden distinguir 2 tipos de perfiles ciclistas en la Red Básica Foral:

1. Ciclistas que utilizan la vía ciclista para hacer deporte o para el ocio. Representaban el 79% de la población ciclista en 2023. El 84% son hombres y tienen una edad media de 51 años. El 54% trabaja o estudia, y un 41% son personas jubiladas o pensionistas. Casi la mitad (49%) utiliza la vía ciclista entre 4 y 7 días a la semana y otro 41% entre 1 y 3 días. Antes de existir la vía ciclista, el 56% utilizaba la bicicleta tanto como ahora. La mayoría (55%) realiza recorridos superiores a los 20 kilómetros.
2. Ciclistas que utilizan la bicicleta para realizar desplazamientos cotidianos (trabajo, estudios, gestiones, compras, etc.) Suponen el 21% de la población ciclista. El 74% son hombres y tienen una edad media de 47 años. La mayoría trabaja (95%). El 84% utiliza



la vía ciclista de 4 a 7 días por semana, siendo la influencia de la existencia de la vía ciclista en el uso de la bicicleta en este colectivo menor que en el anterior (40%). El 70% realiza recorridos inferiores a 10 km kilómetros.

El porcentaje de ciclistas y peatones que se muestran globalmente satisfechos o muy satisfechos de las vías ciclistas forales, considerando conjuntamente todos sus aspectos parciales (estado del firme, señalización, iluminación, convivencia y seguridad ciudadana), ha oscilado entre el 92% y el 100% entre 2014 y 2023.

La valoración general otorgada por los ciclistas es muy estable, situándose entre los 7,3 y 7,8 puntos, en una escala de 0 a 10 puntos. En el caso de los peatones, la puntuación media se ha movido en un rango ligeramente mayor de valores: 7,3 – 8,0 puntos.

El porcentaje de ciclistas que manifiestan estar satisfechos o muy satisfechos del estado del firme de las vías ciclistas forales, fluctúa entre el 92% y el 100%, y entre el 95% y el 100% por parte de los peatones. La valoración del estado del firme es estable a lo largo del tiempo, situándose entre los 7,1 puntos (peatones) / 7,2 puntos (ciclistas); y los 8,2 puntos (en ambos colectivos).

En cuanto a la señalización instalada en las vías ciclistas forales, el porcentaje de ciclistas que se muestran satisfechos o muy satisfechos, oscila entre el 83% y el 96%. Ese porcentaje es globalmente inferior entre los peatones, variando entre el 76% y el 90%. La valoración a este respecto es muy persistente, situándose entre los 6,5 puntos (ciclistas) / 6,6 puntos (peatones); y los 7,5 y 7,7 puntos, respectivamente.

La valoración de los niveles de convivencia entre los distintos tipos de usuarios de la Red Básica Foral es el indicador que peor puntuación recibe, tanto en opinión de ciclistas como peatones, si bien no ha bajado en la serie histórica por debajo de los 6 puntos. En efecto, las puntuaciones medias que otorgan ciclistas y peatones a los niveles de convivencia fluctúan entre los 5,8 puntos (peatones) / 6,2 puntos (ciclistas); y los 6,9 puntos (ciclistas) / 7,0 (peatones).



El porcentaje de ciclistas que afirman estar satisfechas o muy satisfechas respecto a los niveles de convivencia que se dan en las vías ciclistas forales, ha oscilado entre el 80% y el 92%, apreciándose una tendencia al alza del porcentaje de personas poco o nada satisfechas. Por su parte, el rango de peatones que se muestran satisfechos o muy satisfechos con los niveles de convivencia es mayor (entre el 80% y 97%). Este parámetro no presenta una evolución clara.

Los tráficos ciclistas que tuvieron lugar en la Red Básica Foral durante el periodo 2014-2023 han tenido como motivo principal la realización de desplazamientos vinculados al ocio y a la práctica del ciclismo deportivo, en un porcentaje conjunto que ha fluctuado entre el 62% y el 82%.

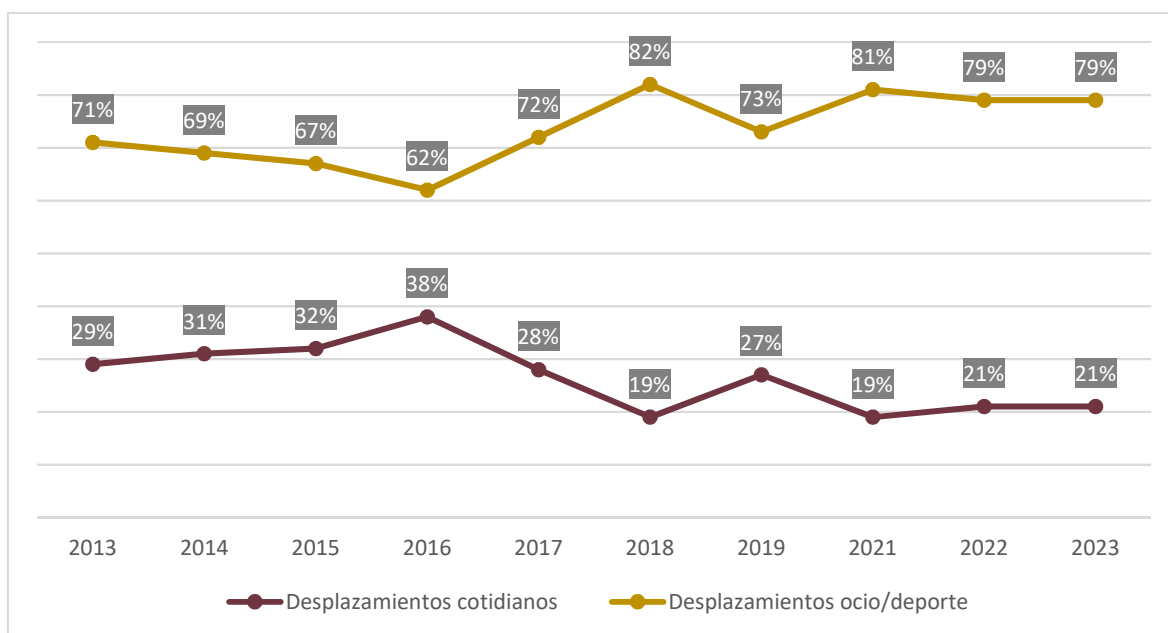


Gráfico 17. Evolución anual de los motivos de desplazamiento de las personas ciclistas. Elaboración propia.

La proporción de ciclistas que señala motivos de trabajo, estudios, gestiones, compras o cuidados para desplazarse (movilidad cotidiana), si bien experimentó una tendencia creciente entre 2013 y 2016, a partir de 2018 se sitúa en valores en torno al 20%.

Los desplazamientos ciclistas de corta distancia (hasta 10 km) representan entre el 19% y el 31% del total; los de media distancia (entre 10 km y 30 km) entre el 34% y el 39%; y los de larga distancia (más de 30 km), entre el 35% y el 46%.



Estos datos están en consonancia con el uso predominante de la Red Básica Foral como infraestructura viaria para la realización de desplazamientos ciclistas vinculados al ocio y a las prácticas deportivas, que suelen implicar un rango de longitudes generalmente superiores a las del ciclismo cotidiano.



## 5.6.- Conclusiones

El grado de cumplimiento de las previsiones de ejecución fijadas por el PTSVCG ha sido insuficiente, en buena medida debido a la falta de recursos económicos. Además, ha de señalarse la gran complejidad inherente al desarrollo de una red de estas características en un territorio como Gipuzkoa, así como lo imprescindible de contar con equipos humanos bien dimensionados para poder dar una respuesta más ágil al reto que ello supone, tanto en cuanto a su proyecto y construcción, como a su explotación y conservación. Sin olvidar que, más allá de la atención que merece la infraestructura ciclista, han de redoblar también los esfuerzos en materia de promoción del uso de la bicicleta. De los análisis realizados se han desprendido numerosas enseñanzas que se aplicarán en la mejora de los instrumentos de gestión. En el apartado 7, se abordarán algunos de estos aspectos.

Aun así, teniendo en cuenta la dimensión y la realidad territorial del Gipuzkoa, la infraestructura ciclista y peatonal de la RBF va vertebrando el territorio atravesando 55 municipios y dando servicio a una parte considerable de la población.

## 6 EVALUACIÓN DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES (RED BÁSICA FORAL)

Ekolur, en colaboración con el Grupo de Estudios y Alternativas GEA 21, ha elaborado un informe de evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa siguiendo lo establecido por el PTSVCG que determina que, al finalizar cada cuatrienio de programación de las actuaciones, se lleve a cabo una evaluación específica para el seguimiento de los aspectos ambientales vinculados con la RBF. Para ello, el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) del PTSVCG propone los siguientes indicadores:

Indicadores	
1. Indicadores de seguimiento de los efectos ambientales positivos del PTSVCG.	1.1 Captación de usuarios del vehículo motorizado privado: desplazamientos interurbanos de usuarios ciclistas procedentes del vehículo motorizado privado (nº de desplazamientos/año).
	1.2 Reducción de emisiones de CO <sub>2</sub> -eq (Tn/año).
2. Indicadores de seguimiento de los impactos ambientales de las obras y del grado de cumplimiento de medidas preventivas, protectoras o compensatorias.	2.1 Superficie de hábitats de interés comunitario afectada con las obras (m <sup>2</sup> /año).
	2.2 Consumo de suelo rural para la construcción de la Red Básica Foral Planificada (m <sup>2</sup> /año).
	2.3 Presupuesto destinado a actuaciones de restauración ambiental en obras (% del presupuesto total gastado por año).
3. Indicadores en fase de gestión y explotación.	3.1 Indicadores de seguimiento de los efectos de riesgos ambientales.
	3.1.1 Días por año e itinerario en los que el itinerario se encuentre total o parcialmente afectado por episodios de inundación (días/año).
	3.1.2 Longitud de tramo por itinerario que se inscribe.
	3.2 Indicadores de seguimiento de labores de conservación y mantenimiento de las vías ciclistas.
	3.2.1 Residuos generados en los trabajos de conservación (kg/año).
	3.2.2. Residuos peligrosos generados en los trabajos de conservación (kg/año).
3.2.3 Consumo energético para la iluminación de vías ciclistas de la RBFE (kWh/año).	
3.2.4 Episodios de vertidos accidentales a cauces fluviales (Nº vertidos/año).	
3.2.5. Atropellos de fauna o registro de los accidentes en los que estén implicados animales silvestres (Nº episodios/año).	

Tabla 53. Indicadores propuestos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del PTSVCG vigente. Fuente: (Ekolur).

Para el cálculo de los indicadores, el estudio ha hecho hincapié en el listado de los tramos ejecutados de la RBF durante los dos cuatrienios del Plan vigente (2014-2017 y 2018-2021).

Itin.	Código Tramo	Nombre Tramo	Cuatrienios		Longitud (m)	
			1º	2º	1º	2º
I-1	01 005F	Donostia (Herrera)-Donostia (Gomistegi)		2018		351
I-1	01 008F	Lezo-Pasaia (Donibane)		2017		343
I-1	01 008F	Lezo-Pasaia (Donibane)		2019		273
I-1	01 012F	Jaitzubia		2019		1.548
I-1	01 014F	Hondarribia (Amute)-Hondarribia	2013		206	
I-2	02 002F	Donostia-Lasarte Oria	2015		1.120	
I-2	02 003F	Lasarte-Oria (Asteasuain)-Usurbil (Txikiardi)	2016		650	
I-2	02 003F	Lasarte-Oria (Asteasuain)-Usurbil (Txikiardi)		2021		973
I-2	02 012F	Zumaia-Narrondo	2014		764	
I-2	02 016F	Deba-Mutriku		2020		2.657
I-3	03 003F	Astigarragako Zeharbidea		2022		296
I-3	03 003F	Astigarragako Zeharbidea	2015		620	
I-3	03 004F	Astigarraga-Hernani	2015		2.007	
I-3	03 005F	Hernani (Karabel)-Hernani (Portu)	2014		841	
I-3	03 008F	Urnieta-Andoain	2013		1.863	
I-3	03 010F	Andoain-Villabona	2016		708	
I-3	03 010F	Andoain-Villabona		2020		102
I-3	03 014F	Anoeta-Tolosa	2016		2.099	
I-3	03 024F	Itsasondo-Ordizia	2015		1.079	
I-3	03 029F	Astigarraga-Oiartzun	2017		1.262	
I-3	03 033F	Zizurkil-Asteasu	2014		620	
I-3	03 042F	Segura-Zagama		2018		897
I-4	04 006F	Elgoibar-Maltzaga		2020		361
I-4	04 011F	Bergara-Elorregi	2015		2.577	
I-4	04 012F	Elorregi-Arrasate	2014		620	
I-4	04 012F	Elorregi-Arrasate		2022		672
I-4	04 016F	Aretxabaleta-Eskoriatza	2016		751	
I-4	04 018F	Eskoriatza-Arabako muga	2017		613	
I-4	04 020F	Bergara-Antzuola		2019		1.569
I-4	04 021F	Elorregi-Oñati	2013		5.605	
I-5	05 001F	Zestoa (Arroabea)- Zestoa		2019		2.497
I-5	05 003F	Zestoa-Azpeitia (Lasao)	2015		2.638	
I-5	05 004F	Azpeitia (Lasao)-Azpeitia	2014		878	
I-5	05 010F	Urretxu-Legazpi	2014		539	
I-5	05 015F	Azpeitia-Urrestilla		2020		1.561
I-6	06 003F	Zumarraga-Ormaiztegi		2019		767
I-6	06 003F	Zumarraga-Ormaiztegi		2021		563
I-9	09 001F	Maltzaga-Eibar		2020		1.547
<b>Longitud por cuatrienios</b>					<b>29.322</b>	<b>16.980</b>
<b>Longitud ejecutada total</b>					<b>46.301</b>	

Tabla 54. Tramos ejecutados en los dos cuatrienios del PTSVCG. Elaboración propia. Fuente: (Ekolur).

## 6.1.- Indicadores de seguimiento de los efectos ambientales positivos del PTSVCG

### 6.1.1.- Captación de usuarios del vehículo motorizado privado

En base a los datos proporcionados por el “Estudio sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa, 2021” (*Deitel*), se deduce que en 2021 el 25% de los desplazamientos ciclistas interurbanos se hubieran realizado en automóvil en caso de que no existiera la infraestructura ciclista ordenada por el PTSVCG. Asimismo, el 37% de las personas que utilizan actualmente la bicicleta para actividades cotidianas, optaría por el transporte público en caso de no existir las vías ciclistas. Sin embargo, a día de hoy es difícil calcular la reducción de emisiones del transporte público por el incremento de usuarios de la bicicleta.

El **recorrido medio de un desplazamiento ciclista** de movilidad cotidiana en la red del PTSVCG es de 6,3 km (12,6 km si se suma la ida y la vuelta).

Del total de los 7.937.884 desplazamientos registrados en 2020 en la Red Básica Foral (75% a pie y 25% en bicicleta), puede estimarse que, el **trasvase modal** afectaría a casi medio millón (498.000) de desplazamientos que ahora se ejecutan en bicicleta y que se hubieran realizado en automóvil en caso de no existir las Vías Ciclistas. Los viajes realizados en bicicleta que sustituyen a desplazamientos en automóvil ascienden a más de 3,1 millones de personas/km.

Bajo la hipótesis de una ocupación de los turismos de 1,5 personas/vehículo, se puede estimar que los kilómetros de circulación de turismos evitados por los recorridos ciclistas ascienden a cerca de 2,1 millones de kilómetros.

### 6.1.2.- Reducción de emisiones CO<sub>2-eq</sub>

Se estima que el uso de la bicicleta en la red del PTSVCG está evitando cerca de 390 toneladas de CO<sub>2eq</sub> anuales, una cifra reducida, pero valiosa en relación a las emisión de 1,5 millones de toneladas de CO<sub>2eq</sub> proveniente de los automóviles en Gipuzkoa (2021).

## 6.2.- Indicadores de seguimiento de los impactos ambientales de las obras y del grado de cumplimiento de medidas preventivas, protectoras o compensatorias

En primer lugar, se han analizado los **usos afectados** en cada uno de los tramos para que a partir de esta información se pudiese proceder al cálculo de los indicadores establecidos en el PTSVCG.

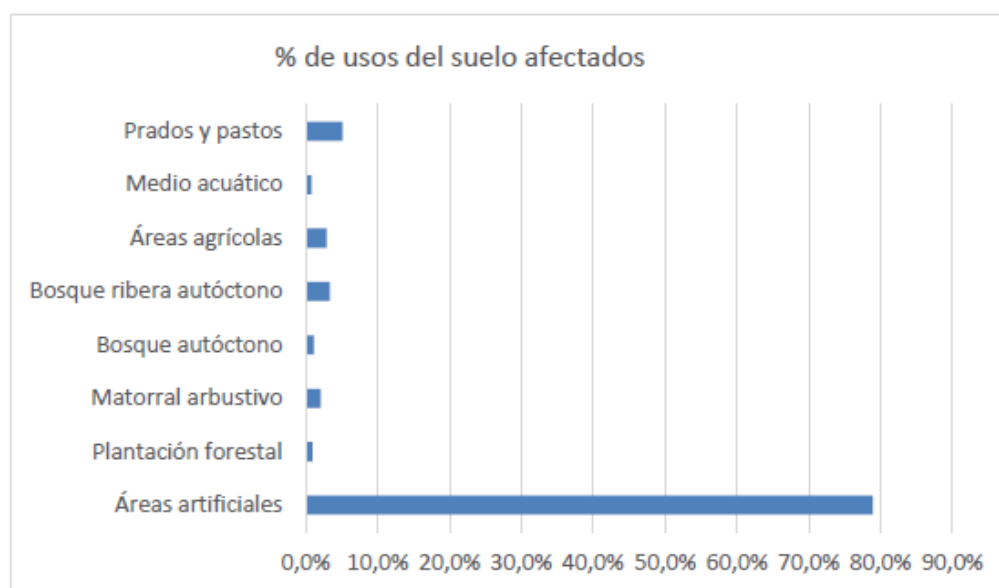


Gráfico 18. Usos del suelo afectados por la ejecución de los tramos de la Red Básica Foral en los dos cuatrienios del PTSVCG. Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG (Ekolur).

### 6.2.1.- Superficie de hábitats de interés comunitario afectada con las obras

En la tabla que se adjunta se detallan los **tramos de la RBFVG en los que se han identificado hábitats afectados**.

Itin.	Código Tramo	Nombre Tramo	Área de afección (m <sup>2</sup> )	Año de ejecución	Hábitats de interés	1º Cuatrienio 2014-2017	2º Cuatrienio 2018-2021
I-1	01 012F	Jaitzubia	7.204	2019	227	-	227
I-2	02 002F	Donostia-Lasarte Oria	5.573	2015	774	774	-
I-2	02 012F	Zumaia-Narrondo	3.005	2014	881	881	-
I-2	02 016F	Deba-Mutriku	9.638	2020	307	-	307
I-3	03 005F	Hernani (Karabel)-Hernani Portu	3.075	2014	152	152	-

I-3	03 008F	Urnieta-Andoain	6.826	2013	103	103	-
I-3	03 014F	Anoeta-Tolosa	8.654	2016	703	703	-
I-3	03 024F	Itsasondo-Ordizia	4.171	2015	247	247	-
I-3	03 029F	Astigarraga-Oiartzun	4.414	2017	396	396	-
I-3	03 033F	Zizurkil-Asteasu	2.354	2014	2.354	2.354	-
I-3	03 042F	Segura-Zegama	3.348	2018	1.486	-	1.486
I-4	04 006F	Elgoibar-Maltzaga	1.326	2020	1.150	-	1.150
I-4	04 011F	Bergara-Elorregi	12.602	2015	360	360	-
I-4	04 018F	Eskoriatza-Arabako muga	1.490	2017	1.139	1.139	-
I-4	04 020F	Beragara-Antzuola	5.183	2019	2.788	-	2.788
I-9	09 001F	Maltzaga-Eibar	4.813	2020	903	-	903
<b>TOTAL</b>			<b>178.837</b>		<b>13.971</b>	<b>7.109</b>	<b>6.861</b>
			<b>%</b>		<b>100,0</b>	<b>50,9</b>	<b>49,1</b>

Tabla 55. Afecciones en los dos cuatrienios planificados. Elaboración propia. Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG (Ekolur).

En definitiva, la afección ha resultado equilibrada entre los dos cuatrienios de actuación y, se puede comprobar que, las superficies afectadas no son muy elevadas.

### 6.2.2.- Consumo de suelo rural para la construcción de la RBFP

El 83% de la superficie afectada por la construcción de las vías ciclistas se ha ejecutado en áreas previamente artificializadas, lo que significa que se ha evitado ocupar suelo rural. A continuación, se muestra la ocupación de suelo rural calculada para cada uno de los tramos en los dos cuatrienios de actuación del PTSVCG.





Itin.	Código Tramo	Nombre Tramo	Área afección (m <sup>2</sup> )	Año de ejecución	Suelo rural (m <sup>2</sup> )		
					1º Cuatrienio	2º Cuatrienio	Total
I-1	01 008F	Lezo-Pasaia (Donibane)	1.355	2017	37	-	37
I-1	01 008F	Lezo-Pasaia (Donibane)	973	2019		133	973
I-1	01 012F	Jaitzubia	7.204	2019	-	4.480	7.204
I-2	02 002F	Donostia-Lasarte Oria	5.573	2015	774	-	5.573
I-2	02 012F	Zumaia-Narrondo	3.005	2014	1.157	-	3.005
I-2	02 016F	Deba-Mutriku	9.638	2020	-	1.149	9.638
I-3	03 004F	Astigarraga-Hernani	8.473	2015	385	-	8.473
I-3	03 005F	Hernani (Karabel)-Hernani (Portu)	3.075	2014	886	-	3.075
I-3	03 008F	Urnieta-Andoain	6.826	2013	252	-	6.826
I-3	03 010F	Andoain-Villabona	406	2020	-	339	406
I-3	03 014F	Anoeta-Tolosa	8.654	2016	781	-	8.654
I-3	03 024F	Itsasondo-Ordizia	4.171	2015	408	-	4.171
I-3	03 029F	Astigarraga-Oiartzun	4.414	2017	396	-	4.414
I-3	03 033F	Zizurkil-Asteasu	2.354	2014	2.354	-	2.354
I-3	03 042F	Segura-Zegama	3.348	2018	-	2.456	3.348
I-4	04 006F	Elgoibar-Maltzaga	1.326	2020	-	1.150	1.326
I-4	04 011F	Bergara-Elorregi	12.602	2015	1.593	-	12.602
I-4	04 018F	Eskoriatza-Arabako muga	1.490	2017	1.459	-	1.490
I-4	04 020F	Bergara-Antzuola	5.183	2019	-	3.442	5.183
I-4	04 021F	Elorregi-Oñati	22.929	2013	630	-	22.929
I-5	05 015F	Azpeitia-Urrestilla	5.243	2020	-	3.472	5.243
I-9	09 001F	Maltzaga-Eibar	4.813	2020	-	903	4.813
<b>TOTAL</b>			<b>178.837</b>		<b>28.787</b>	<b>11.112</b>	<b>17.524</b>
			<b>%</b>		<b>100,0</b>	<b>38,6</b>	<b>60,9</b>

Tabla 56. Distribución de la ocupación de suelo rural por cuatrienios. Elaboración propia. Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG (Ekolur).



### **6.2.3.- Presupuesto destinado a actuaciones de restauración ambiental en obras**

No se han obtenido datos relativos al presupuesto invertido en actuaciones de restauración ambiental de las obras para la construcción de la RBFVCG.

## 6.3.- Indicadores en fase de gestión y explotación

### 6.3.1.- Indicadores de seguimiento de los efectos de riesgos ambientales

Por un lado, se han registrado los tramos de la RBFVCG que presentan algún **riesgo de inundación**<sup>11</sup> para los periodos de retorno de 10, 100 y 500 años.

Itin.	Código Tramo	Nombre Tramo	Longitud (m)	Riesgo de inundación			
				ZFP	10 años	100 años	500 años
I-1	01 012F	Jaitzubia	1.548	84	205	251	439
I-1	01 014F	Hondarribia (Amute)- Hondarribia	206	-	-	22	22
I-2	02 003F	Lasarte-Oria (Asteasuain)- Usurbil (Txikiardi)	973	10	-	188	269
I-2	02 012F	Zumaia-Narrondo	764	80	99	101	107
I-2	02 016F	Deba-Mutriku	2.657	-	-	-	22
I-3	03 003F	Astigarragako Zeharbidea	296	169	-	261	296
I-3	03 003F	Astigarragako Zeharbidea	620	-	-	243	428
I-3	03 004F	Astigarraga-Hernani	2.007	168	89	1.416	1.880
I-3	03 005F	Hernani (Karabel)-(Portu)	841	466	447	557	816
I-3	03 010F	Andoain-Villabona	708	-	-	-	99
I-3	03 014F	Anoeta-Tolosa	2.099	561	504	938	1.603
I-3	03 024F	Itsasondo-Ordizia	1.079	145	27	162	339
I-3	03 029F	Astigarraga-Oiartzun	1.262	54	41	115	228
I-3	03 033F	Zizurkil-Asteasu	620	-	-	432	489
I-3	03 042F	Segura-Zegama	897	16	59	152	256
I-4	04 006F	Elgoibar-Maltzaga	361	217	176	231	263
I-4	04 011F	Bergara-Elorregi	2.577	34	5	45	299
I-4	04 012F	Elorregi-Arrasate	1.881	402	142	599	1.045
I-4	04 012F	Elorregi-Arrasate	672	172	57	182	574
I-4	04 021F	Elorregi-Oñati	5.605	315	222	694	1.954
I-5	05 001F	Zestoa (Arroabea)-Zestoa	2.497	1.042	847	1.146	1.354
I-5	05 003F	Zestoa-Azpeitia (Lasao)	2.638	69	7	128	176
I-5	05 004F	Azpeitia (Lasao)-Azpeitia	293	-	-	93	145
I-5	05 010F	Urretxu-Legazpi	539	-	-	50	426
I-5	05 015F	Azpeitia-Urrestilla	1.561	32	26	32	137
I-6	06 003F	Zumarraga-Ormaiztegi	563	-	-	-	303
I-9	09 001F	Maltzaga-Eibar	1.547	218	97	348	572
<b>Total</b>				<b>4.254</b>	<b>3.051</b>	<b>8.385</b>	<b>14.542</b>
<b>%</b>				<b>2,4%</b>	<b>1,7%</b>	<b>4,7%</b>	<b>8,1%</b>

Tabla 57. Tramos que presentan riesgo de inundación. Elaboración propia. Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG (Ekolur).

<sup>11</sup> No ha sido posible el cálculo del indicador debido a la limitación de información. Por eso, Ekolur ha optado por estudiar el riesgo de inundación de los tramos ejecutados con la cartografía disponible de URA.

Por otro lado, se puede afirmar que el 64% de la longitud de los tramos analizados se sitúa en la **zona de afectación acústica** de algunas de las infraestructuras viarias. El resultado es el siguiente:

Itin.	Código Tramo	Longitud Tramo (m)	Afección		Longitud afectada (m)	%
			Carretera	Línea ferroviaria		
I-1	01 005F	351	GI-20	-	351	100,0
I-1	01 008F	343	-	-	-	0,0
I-1	01 008F	273	-	-	-	0,0
I-1	01 012F	1.548	GI-363, N-638	-	1.548	100,0
I-1	01 014F	206	-	-	206	100,0
I-2	02 002F	1.120	GI-2132, N-634, GI-11, N-1, AP-8	ETS (Donostia-Bilbao)	835	74,5
I-2	02 003F	650	GI-11, GI-2132	ETS (Donostia-Lasarte)	650	100,0
I-2	02 003F	973	GI-2132	ETS (Donostia-Lasarte)	110	11,3
I-2	02 012F	764	N-634	-	724	94,7
I-2	02 016F	2.657	-	-	-	0,0
I-3	03 003F	296	Donostia ibilbidea	-	296	100,0
I-3	03 003F	620	Tranbia ibilbidea	-	620	100,0
I-3	03 004F	2.007	A-15	-	2.007	100,0
I-3	03 005F	841	A-15	-	841	100,0
I-3	03 008F	1.863	A-15	ADIF (Irun-Zumarraga)	664	35,6
I-3	03 010F	708	N-1	-	371	52,4
I-3	03 010F	102	-	-	-	0,0
I-3	03 014F	2.099	N-1	ADIF (Irun-Zumarraga)	2.099	100,0
I-3	03 024F	1.079	N-1	ADIF (Irun-Zumarraga)	1.079	100,0
I-3	03 029F	1.262	GI-2132	-	624	49,5
I-3	03 033F	620	GI-2631	-	518	83,5
I-3	03 042F	897	-	-	-	0,0
I-4	04 006F	361	AP-8, AP-1, N-634	-	361	100,0
I-4	04 011F	2.577	GI-627, AP-1, A-636	-	2.577	100,0
I-4	04 012F	1.881	GI-627, GI-2630, AP-1	-	1.881	100,0
I-4	04 012F	672	GI-627, AP-1	-	672	100,0
I-4	04 016F	751	GI-627	-	751	100,0
I-4	04 018F	613	-	-	-	0,0
I-4	04 020F	1.569	A-636	-	41	2,6
I-4	04 021F	5.605	AP-1, GI-2620	-	2.495	44,5
I-5	05 001F	2.497	GI-631	-	1.565	62,7
I-5	05 003F	2.638	GI-631	-	2.076	78,7

Itin.	Código Tramo	Longitud Tramo (m)	Afección		Longitud afectada (m)	%
			Carretera	Línea ferroviaria		
I-5	05 004F	878	GI-631	-	579	65,9
I-5	05 010F	539	GI-2630	-	539	100,0
I-5	05 015F	1.561	GI-2635	-	-	0,0
I-6	06 003F	767	A-636	-	366	47,7
I-6	06 003F	563	A-636	-	563	100,0
I-9	09 001F	1.547	AP-8, N-634	-	1.547	100,0
<b>TOTAL</b>		<b>46.301</b>			<b>29.556</b>	<b>63,8%</b>

Tabla 58. Tramos localizados en la zona de afección acústica de infraestructuras de transporte. Elaboración propia.

Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG (Ekolur).

En el documento de “Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa” se pueden consultar un conjunto de **propuestas para evitar la inundación de la red y para mejorar la contaminación acústica de las vías ciclistas.**

### 6.3.2.- Indicadores de seguimiento de labores de conservación y mantenimiento de las vías ciclistas

No ha sido posible obtener datos sobre los **residuos generados en los trabajos de conservación (kg/año)**, los **residuos peligrosos generados en los trabajos de conservación (kg/año)**, los **episodios de vertidos accidentales a cauces fluviales (nº vertidos/año)** y **atropellos de fauna o registro de los accidentes en los que estén implicados los animales silvestres (nº episodios/año)**.

En cuanto al **consumo energético para la iluminación de vías ciclistas de la RBFE**, se han conseguido las siguientes cifras de consumo y coste del conjunto de los tramos analizados.

Consumo de electricidad (kWh/año)							
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
366.891	377.483	393.312	420.009	433.484	417.527	395.049	414.135
Coste de electricidad (kWh/año)							
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
53.475	52.455	57.637	58.778	58.352	54.295	43.087	92.029

Tabla 59. Coste y consumo de electricidad (kWh/año) en la RBE. Elaboración propia. Fuente: Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la RBFVCG (Ekolur).



Sin embargo, se desconoce la longitud de cada uno de los tramos a los que se refiere cada registro, por lo que no ha sido posible obtener el cálculo del presente indicador.

En el documento de “Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa” se pueden consultar un conjunto de **propuestas de mejora para reducir el consumo en el alumbrado de la red.**



## 6.4.- Conclusiones

Para finalizar, resulta conveniente señalar que no se han encontrado incompatibilidades entre los indicadores ambientales y los indicadores establecidos en el PTSVCG y en la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2014-2022. En efecto, son compatibles y enriquecen el estudio de la situación actual de la RBVCG y su desarrollo futuro.

Además, en la “Evaluación de los aspectos ambientales vinculados con la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa” se ha incluido un listado de recomendaciones de mejora acorde a la definición, unidades y metodología de cada uno de los indicadores.



## 7 INSTRUMENTOS DE ACTUACIÓN

Los instrumentos de actuación para la gestión integral de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa y para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo se hayan establecidos en:

- La Norma Foral 1/2007, de Vías Ciclistas de Gipuzkoa
- El Decreto Foral 70/2008, Reglamento del Consejo de la Bicicleta
- La Norma Foral 3/2013, por la que se aprueba definitivamente el Plan Territorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

En la memoria del PTSVCG (capítulo 5.4) pueden consultarse con detalle. Son múltiples y variados y tienen diferentes enfoques y objetivos. En los próximos apartados se destacan aquellos que establecen el marco principal de la política general de promoción de la bicicleta en Gipuzkoa y sus órganos de participación, aquellos que aportan criterio al área técnica de proyecto, construcción y explotación de la RBFVCG y, finalmente, aquellos que intervienen en gestión de los tráficos ciclistas-peatonales y en la seguridad vial.





## 7.1.- Política de la bicicleta y órganos de participación

### 7.1.1.- Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa

Desde el 2001 el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa viene desarrollando la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2014-2022 con el objetivo de diseñar y planificar una estrategia integral para la movilidad ciclista tal y como lo determinan los dos documentos jurídico-administrativos de los que dispone el Territorio Histórico de Gipuzkoa (Norma Foral 1/2007 y el PTSVCG). Sirve como hoja de ruta y consiste en definir los objetivos y líneas de actuación a impulsar desde las administraciones públicas para consolidar y aumentar el uso de la bicicleta.

La Estrategia tiene tres principales objetivos, que a su vez se estructuran en 18 objetivos específicos:

- Articular un Sistema Integral Ciclista orientado a lograr un incremento significativo del número de personas que utilizan la bicicleta.
- Promover social e institucionalmente un proceso de cambio de valores y hábitos favorables a la movilidad ciclista.
- Situar al Territorio Histórico de Gipuzkoa en parámetros de normalización del uso de la bicicleta y entre las regiones que trabajan por impulsar una movilidad más sostenible.

Asimismo, determina 11 ejes estratégicos:

- Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios municipales.
- Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales.
- Incorporar la bicicleta a las calzadas: calmado de tráfico.
- Mejorar la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados.
- Convertir a la bicicleta en una opción turística y de acceso a la naturaleza.



- Incorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y a la salud.
- Incorporar la circulación en bici como elemento de la formación de los escolares.
- Impulsar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral.
- Cambiar la percepción social de la bicicleta y de la movilidad.
- Crear un marco de planificación y normativo de apoyo a la bicicleta.
- Reforzar o generar las herramientas de gestión de la política de la bicicleta.

En los últimos años se ha avanzado de manera conjunta en la incorporación de la bicicleta al modo de vida cotidiano, sin embargo, todavía queda un largo camino por recorrer en su normalización con el fin de trasvasar desplazamientos desde el vehículo motorizado, en especial el vehículo privado individual, a modelos de movilidad más sostenibles como la bicicleta.

Para la efectiva implementación de la Estrategia, se han establecido un total de 28 indicadores que tienen por objeto evaluar el grado de cumplimiento de los 18 objetivos establecidos. Estos indicadores son analizados anualmente mediante la redacción y publicación de las “Evaluaciones del Plan de Gestión de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa” y cada cuatro años se redacta el “Informe Cuatrienal de Evaluación de la Estratégica de la Bicicleta de Gipuzkoa”. En la vigencia del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa se han redactado dos informes cuatrienales correspondientes a los periodos 2015-2018 y 2018-2022. Resulta preciso advertir que algunos indicadores no se analizan continuamente, por lo que en algunos casos no es posible ofrecer resultados por tratarse de datos no accesibles, inexistentes o publicarse con una periodicidad plurianual e impide realizar una comparación para la evaluación periódica de los objetivos.

Los datos recogidos en las tablas que se adjuntan a continuación corresponden con el Informe de Evaluación de 2019 redactado en 2020. El periodo anual del año 2020 cuenta también con su propio Informe redactado en 2021, pero en él no se presentan los

resultados desglosados por indicadores, solamente se ofrece una visión global que también va a ser recogida en una tabla con la finalidad de guiar en la evolución de las conclusiones finales.

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

Objetivos	Indicadores	Resultados	
<b>Objetivo n.º 1:</b> Incrementar el peso de la bicicleta en la distribución de desplazamientos de Gipuzkoa hasta 4-5% sin perder la cuota de los desplazamientos a pie o en transporte colectivo.	<b>1.1</b> Porcentaje de desplazamientos en bicicleta respecto al total.	2,5% de los desplazamientos internos (Estudio de la Movilidad de bCAPV 2016).	
	<b>1.2</b> Porcentaje de los nuevos desplazamientos en bicicleta que se realizaban anteriormente en cada medio de transporte.	Datos no disponibles.	
<b>Objetivo n.º 2:</b> Incorporar un perfil más equilibrado de personas que emplean la bicicleta, con mayor proporción de mujeres y de jóvenes y menores que en la actualidad.	<b>2.1</b> Distribución por sexo y edad de los desplazamientos en bicicleta.	No se dispone de esa información.	
<b>Objetivo n.º 3:</b> Incrementar los desplazamientos activos (peatonales y ciclistas) entre municipios.	<b>3.1</b> Número de usuarios en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	- - Desplazamientos: 6.952.976 (2019) - - Variación anual: 28,8% - - Variación por cuatrienio: 29,6%	
	<b>3.2</b> Número y % de ciclistas en los tramos objeto de seguimiento de la Red Básica Foral. Variación anual y por cuatrienio.	- Desplazamientos: 1.516.301 (2019) - - 21,8% del total desplazamientos - - Variación anual: 25,7% - - Variación por cuatrienio: 41,7%	

Tabla 60. Indicadores vinculados a los objetivos generales de movilidad.

### Indicadores vinculados a los objetivos infraestructurales:

Objetivos	Indicadores	Resultados		
<p><b>Objetivo n. 04:</b> Completar las infraestructuras urbanas para bicicletas y calmadodel tráfico en el 50% de los municipios.</p>	<p><b>4.1</b> Porcentaje de municipios que han incorporado infraestructuras urbanas parabiciquetas y/o hanestablecido medidas decalmado del tráfico en el viario de sucompetencia.</p>	53 municipios (59,6%) (2019)		
	<p><b>4.2</b> Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Local, total y desglosadapor itinerarios.</p>	<b>Itinerario</b>	<b>Longitud (km) (2019)</b>	<b>% ejecución (2019)</b>
		I-1. Donostia-Irun	28,6	70,5
		I-2. Donostia-Mutriku	17,5	59
		I-3. Donostia-Beasain	25,1	72,9
		I-4. Valle del Deba	10,4	53
		I-5. Valle del Urola	7,5	76,3
		I-6. Bergara-Beasain	2,4	75,1
		I-7. Valle del Bidasoa	4,4	100
		I-8. Leitzaran	2,9	100
		I-9. Valle del Ego	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>98,8</b>	<b>86,8</b>		

Objetivos	Indicadores	Resultados		
		Itinerario	Longitud (km) (2019)	
<b>Objetivo n. 05:</b> Completar la Red Foral de Vías Ciclistas hasta el 80% de la extensión previa, duplicando la red actual	<b>5.1</b> Longitud de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica total y desglosada por itinerarios	I-1. Donostia-Irun	31,5	
		I-2. Donostia-Mutriku	23,5	
		I-3. Donostia-Beasain	59,6	
		I- 4. Valle del Deba	36,3	
		I-5. Valle del Urola	36,1	
		I-6. Bergara-Beasain	6,2	
		I-7. Valle del Bidasoa		
		I-8. Leitzaran	10,5	
		I-9. Valle del Ego		
		<b>TOTAL</b>	<b>22,3</b>	
	<b>5.2</b> Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Foral total y desglosada por itinerarios.	<b>Itinerario</b>	<b>Longitud (km) (2019)</b>	<b>% ejecución (2019)</b>
		I-1. Donostia-Irun	2,9	21
		I-2. Donostia-Mutriku	6,1	11,1
I-3. Donostia-Beasain		34,5	51,3	
I- 4. Valle del Deba		26	42	
I-5. Valle del Urola		28,6	73,8	
I-6. Bergara-Beasain		3,7	14,1	
I-7. Valle del Bidasoa		6,2	100	
I-8. Leitzaran		19,4	100	
I-9. Valle del Ego		0	0	
<b>TOTAL</b>	<b>127,4</b>	<b>44</b>		
<b>Objetivo n. 06:</b> Mantener y reformar las vías ciclistas existentes para	<b>6.1</b> Longitud de vías ciclistas-peatonales de la Red Básica Foral que cuentan con protocolo de conservación y seguimiento, total y	<b>Itinerario</b>	<b>Longitud (km) (2019)</b>	
		I-1. Donostia-Irun	2,9	
		I-2. Donostia-Mutriku	6,1	



Objetivos	Indicadores	Resultados	
que conserven o mejoren su funcionalidad actual.	desglosada por itinerarios.	I-3. Donostia-Beasain	34,5
		I- 4. Valle del Deba	26
		I-5. Valle del Urola	28,6
		I-6. Bergara-Beasain	3,7
		I-7. Valle del Bidasoa	6,2
		I-8. Leizaran	19,4
		I-9. Valle del Ego	0
		<b>TOTAL</b>	<b>127,4</b>

Tabla 61. Indicadores vinculados a los objetivos infraestructurales.

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

Objetivos	Indicadores	Resultados
<b>Objetivo n.º 97:</b> Incorporación sólida de la bicicleta en la cadena del transporte colectivo (tanto en lo que atañe a los vehículos como a las estaciones, accesos, medios de pago y tarifas).	<b>7.1</b> Número y porcentaje de desplazamientos que encadenan un trayecto en bici antes o después del recorrido en transporte colectivo.	No se conoce la existencia de fuentes de datos estadísticos que proporcionen esa información periódicamente.
<b>Objetivo n.º 98:</b> 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.	<b>8.1</b> Existencia de dichas redes (Si/No)	No

Tabla 62. Indicadores vinculados a los objetivos relacionados con los servicios

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

Objetivos	Indicadores	Resultados
<b>Objetivo n.º 99:</b> Planes de movilidad a los centros de trabajo en un 25% de las áreas de actividad de Gipuzkoa.	<b>9.1</b> Número de planes de movilidad a los centros de trabajo y número de áreas y polígonos de actividad con planes de ese tipo.	No se conoce la existencia de fuentes de datos estadísticos que proporcionen esa información periódicamente.
<b>Objetivo n.º 100:</b> Programas de Camino Escolar extendidos a un 50% de los centros educativos de Gipuzkoa.	<b>10.1</b> Número de centros educativos (educación primaria, secundaria, universitaria y especializada) que han realizado programas de Camino Escolar.	No se conoce la existencia de fuentes de datos estadísticos que proporcionen esa información periódicamente.

Tabla 63. Indicadores vinculados con los objetivos de planificación y gestión de la movilidad.

### Indicadores vinculados con los objetivos políticos:

Objetivos	Indicadores	Resultados
<b>Objetivo n.º 11:</b> 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.	<b>11.1</b> Si/No (la determinación de este indicador debe apoyarse en una descripción y evaluación de las actividades del Consejo).	No
<b>Objetivo n.º 12:</b> Desarrollar el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa como una	<b>12.1</b> Si/No (la determinación de este indicador debe apoyarse en	Sí



herramienta fundamental del conocimiento de la movilidad ciclista.	una descripción y evaluación de las actividades del Observatorio).		
<b>Objetivo n.º 13:</b> Incorporar a todos los departamentos concernidos de la Diputación Foral de Gipuzkoa a las políticas de la bicicleta.	<b>13.1</b> Si/No (la determinación de este indicador debe apoyarse en la evaluación de las actividades de los diferentes departamentos y sus direcciones generales).	Si, parcialmente	

Tabla 64. Indicadores vinculados con los objetivos políticos.

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

Objetivos	Indicadores	Resultados
<b>Objetivo n.º 14:</b> Dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte a la movilidad peatonal y ciclista	<b>14.1</b> Presupuesto ejecutado y destinado a la ejecución de la Red Básica Foral. Desviación en relación con presupuesto planificado.	
<b>Objetivo n.º 15:</b> Establecer incentivos fiscales a la movilidad activa.	<b>15.1</b> Existencia de dichos incentivos (Si/No) y estimación de su cuantía en caso de afirmativo	No

Tabla 65. Indicadores vinculados con los objetivos fiscales y presupuestarios.



**Indicadores vinculados con los objetivos regulatorios:**

Objetivos	Indicadores	Resultados	
<b>Objetivo n.º16:</b> Disponer de una normativa urbanística y territorial que incorpore a la bicicleta en sus determinaciones.	<b>16.1</b> Si/No (Cada nuevo plan urbanístico territorial aprobado por el órgano correspondiente deberá incorporar determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista).	Si	
	<b>17.1</b> Si/No	Si, parcialmente	
<b>Objetivo n.º17:</b> Incorporar las necesidades de la bicicleta en las determinaciones de todos los nuevos planes urbanísticos municipales que sean aprobados.	<b>17.2</b> Número de planes urbanísticos municipales que incorporan en su planeamiento urbanístico determinaciones relacionadas con la bicicleta.	14	
	<b>17.3</b> Porcentaje que suponen los planes urbanísticos municipales que incorporan determinaciones relacionadas con la bicicleta, respecto del total de planes urbanísticos municipales.	74%	
<b>Objetivo n.º18:</b> Adaptar las ordenanzas de movilidad o tráfico a la bicicleta en un 75% de los municipios que cuentan con dicha modalidad de regulación.	<b>18.1</b> Si/No	Si, parcialmente	
	<b>18.2</b> Número de municipios que incorporan en sus ordenanzas de movilidad la perspectiva de la necesidad de la bicicleta.	Se desconoce	

Tabla 66. Indicadores vinculados con los objetivos regulatorios.



## Síntesis de los resultados

El Informe de Evaluación de 2020 recoge la siguiente información:

Objetivo n.º 1	
Objetivo n.º 2	
Objetivo n.º 3	
Objetivo n.º 4	
Objetivo n.º 5	
Objetivo n.º 6	
Objetivo n.º 7	
Objetivo n.º 8	
Objetivo n.º 9	
Objetivo n.º 10	
Objetivo n.º 11	
Objetivo n.º 12	
Objetivo n.º 13	
Objetivo n.º 14	
Objetivo n.º 15	
Objetivo n.º 16	
Objetivo n.º 17	
Objetivo n.º 18	

Tabla 67. Síntesis de los resultados recogidos en el Informe de Evaluación de 2020.

## Conclusiones finales

La evaluación de la Estrategia demuestra que, a pesar de desarrollar una importante actividad en torno al fomento de la bicicleta, el despliegue de las actuaciones no resulta suficiente para alcanzar los objetivos establecidos.

De las 65 accesiones que contempla la Estrategia de la Bicicleta, se han desplegado 29 y han quedado 36 sin activar. Esto significa que el grado medio de ejecución (parcial o total) de las acciones que estructuran los ejes estratégicos ha sido del 44,6%. Se constata que estos resultados están directamente relacionados con una insuficiente dotación económica para el cumplimiento de los objetivos y programas previstos; una escasa implicación interdepartamental; el débil apoyo a la acción local; y los limitados recursos personales dedicados al área de planificación y promoción ciclista.

Los datos muestran una tendencia regresiva en el cumplimiento de los objetivos, donde el objetivo primero ha pasado de tener una valoración intermedia a una valoración negativa en el transcurso de los años.

	Sin valoración	4	22,22%
	Valoración negativa	7	38,88%
	Valoración positiva	6	33,33%
	Valoración intermedia	1	5,55%

Tabla 68. Valoración de los resultados recogidos en el Informe de Evaluación de 2020.

### 7.1.2- Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa

El Consejo de la Bicicleta, aprobado por el Decreto Foral 70/2008, de 9 de septiembre, forma parte de los 14 Consejos Sectoriales de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Es el máximo órgano consultivo y asesor en materia de movilidad ciclista en Gipuzkoa.

Se plantea como un foro efectivo de participación y con un carácter abierto a la integración de todas las sensibilidades existentes en el seno de la sociedad guipuzcoana. Cuenta con alrededor de 30 vocales en representación de instituciones como las Juntas Generales, la Diputación, el Gobierno Vasco, municipios y agencias comarcales de desarrollo, la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea y asociaciones de ciclistas urbanos, de movilidad peatonal y preservación del medio natural.

Las funciones genéricas del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa son:

- Asesorar en la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa y sus revisiones.
- Participar en el seguimiento y evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.
- La contribución a la potenciación del uso de la bicicleta en la movilidad desarrollada en Gipuzkoa.
- La contribución a la potenciación del uso ciclista en las vías ciclistas, tanto de la red foral como de las locales y comarcales, como en otros ámbitos viarios adecuados para la práctica ciclista cómoda y segura.



- 
- La coordinación de actuaciones e intercambio de experiencias.
  - La participación y concertación entre sus miembros.



## 7.2.- Proyecto, construcción y explotación de la RFVCG

### 7.2.1.- Catálogo de Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

La Norma Foral 1/2007 en su artículo 9 determina que *“la Diputación Foral de Gipuzkoa elaborará un Catálogo de Red de Vías Ciclistas Forales que contendrá la relación detallada y clasificación de todas las vías ciclistas forales con expresión de su identificación y denominación oficial, y que se irá actualizando permanentemente”*.

Los nuevos tramos de la Red Básica Foral puestos en servicio son posteriormente incorporados a este Catálogo mediante los correspondientes decretos forales.

### 7.2.2.- Manual de recomendaciones técnicas para el proyecto y construcción de vías ciclistas de Gipuzkoa

El Manual de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, publicado en 2006, recoge las recomendaciones oportunas para su planificación y desarrollo. Este se divide en tres principales capítulos que responden a las siguientes cuestiones:

- I. Por qué y cómo promocionar la bicicleta.
- II. Fundamentos de la planificación y trazado de vías ciclistas.
- III. Elementos para el proyecto y construcción de vías ciclistas. Establece los parámetros para el diseño y desarrollo del trazado y las secciones, así como aspectos relativos al diseño de intersecciones, firmes y pavimentación, estructuras, drenaje, iluminación y señalización.

Está prevista su próxima actualización.



## 7.3.- Gestión de tráfico ciclistas-peatonales en la RBVCG

### 7.3.1.- Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa

El Observatorio de la Bicicleta, perteneciente a la Diputación Foral de Gipuzkoa, constituye una herramienta esencial para la gestión, planificación y diseño de proyectos relacionados con el fomento del medio no motorizado.

Como ya se ha mencionado en el apartado 5.5 la RBVCG cuenta con una red de estaciones de aforo, es decir, de contadores automáticos de viajes ciclistas y peatonales. El Estudio anual sobre la utilización de las vías ciclistas forales de Gipuzkoa está dirigido a analizar, a través de la realización de una encuesta a una muestra representativa de ciclistas y a otra de peatones, las características de las personas usuarias, sus pautas de movilidad, los motivos de uso de las vías ciclistas forales, así como sus valoraciones y peticiones.

Las vías o tramos evaluados en el estudio sobre la utilización de las Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa son los siguientes:

1. Azpeitia-Azkoitia
2. Tolosa-Alegia
3. Astigarraga-Martutene
4. Legazpi-Urretxu
5. Azkoitia-Zumarraga
6. Zizurkil-Asteasu
7. Eskoriatza-Aretxabaleta
8. Oñati-Epele



La información obtenida del estudio se ha estructurado de la siguiente manera en el presente apartado:

- **Perfil del usuario:** según, sexo, edad, actividad principal y compañía.
- **Frecuencia de uso:** ocasionalmente, 1-3 días/semana y 4-7 días/semana según sexo y edad.
- **Motivo de movilidad:** según sexo y edad.
- **Distancia recorrida:** corta, media y larga distancia según sexo y edad.
- **Motivo de elección** de la bicicleta como medio de transporte: según sexo y edad.
- **Conclusiones** finales.

También se ha analizado el **II. Informe cuatrienal de evaluación del PTSVCG (2018-2021)** para estudiar la evolución del número de los desplazamientos y su afluencia a lo largo de la red a partir de los registros de las 29 estaciones de aforo instaladas.

El documento estima que, en el conjunto del periodo estudiado, se han realizado un total de 28.022.286 de desplazamientos peatonales y ciclistas, de los que 6.191.612 corresponden a la movilidad ciclista.

Si se tiene en cuenta el periodo completo desde la entrada en vigor del PTSVCG 2013 hasta el 2021, el número de desplazamientos de usuarios de las vías ciclistas de Gipuzkoa asciende hasta los 54,16 millones, sin embargo, hay que tener en cuenta que dos itinerarios (I-1, I-3) están desprovistos de 6 contadores, respectivamente, por lo que, se estima que la cifra de desplazamientos totales ascienda hasta los 68,54 millones. Un valor que equivaldría al 38,4% del total de viajeros transportados por Lurraldebus en ese mismo periodo.

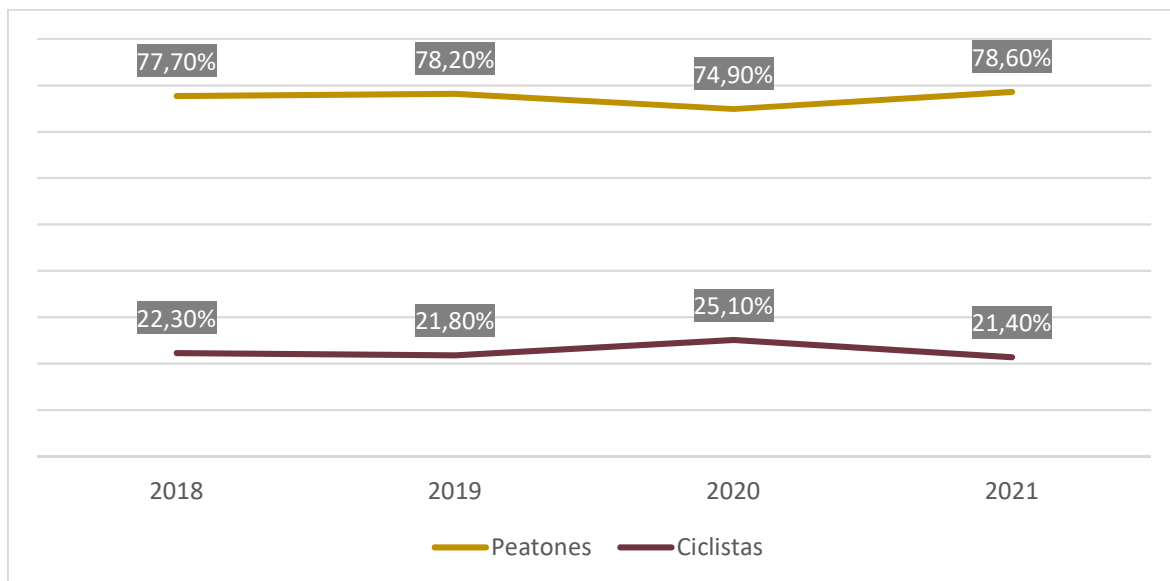


Gráfico 19. Evolución del volumen de los desplazamientos ciclistas (2009-2020). Elaboración propia. Fuente: Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa

Esta notable evolución positiva es producto, fundamentalmente, de la puesta en servicio a partir de 2018, de 10 nuevas estaciones de aforo en distintos tramos de la Red Básica Foral, aunque a ello ha contribuido también la propia tendencia ciclista de las estaciones previamente en funcionamiento, que incrementaron sus flujos en aproximadamente un 17% desde 2018.

En 2020 en la Unión Europea, el volumen de los flujos ciclistas se ha incrementado de media un 8%, mientras que en Gipuzkoa ha alcanzado el 31%. Este incremento tiene relación con los cambios en las pautas de movilidad provocados por la ejecución de una infraestructura ciclable, la pandemia de la Covid-19 y, en parte, por la reducción de la pluviometría acumulada en los últimos años.

A continuación, se muestran algunos datos que respaldan el crecimiento mencionado de los tráficos ciclistas en las redes europeas, realizadas por la petición de la Federación Ciclista Europea (ECF):



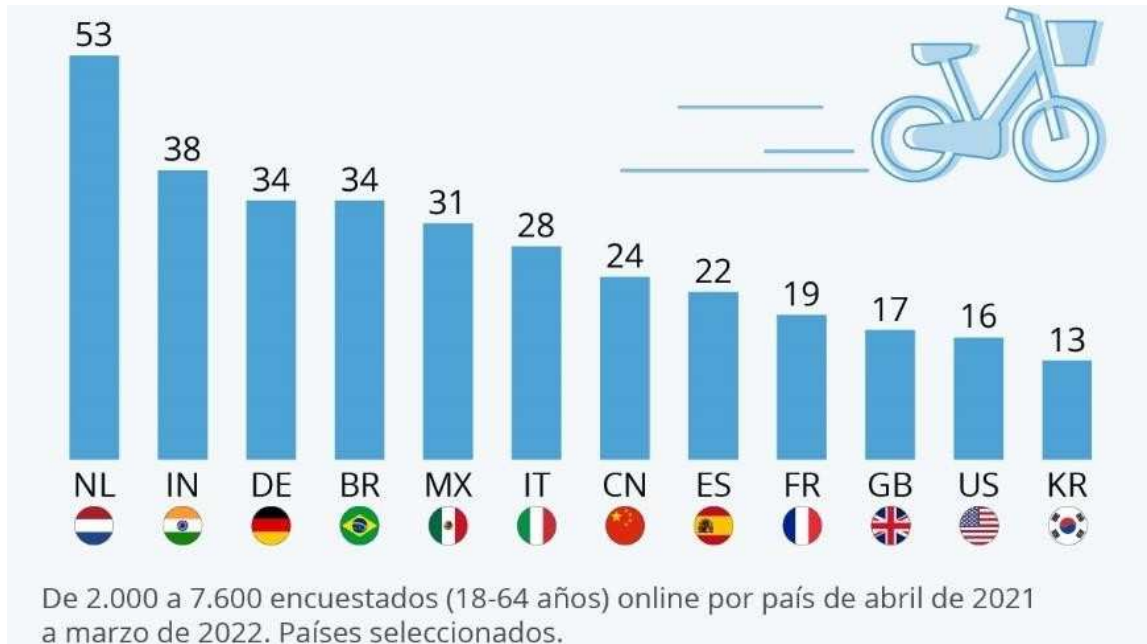


Ilustración 96. Encuestados que usan su bicicleta como medio de transporte dos o más veces por semana (%). Fuente: Statista.

— weekday bike counts by European country in Q1 2022 (vs. Q1 2019)

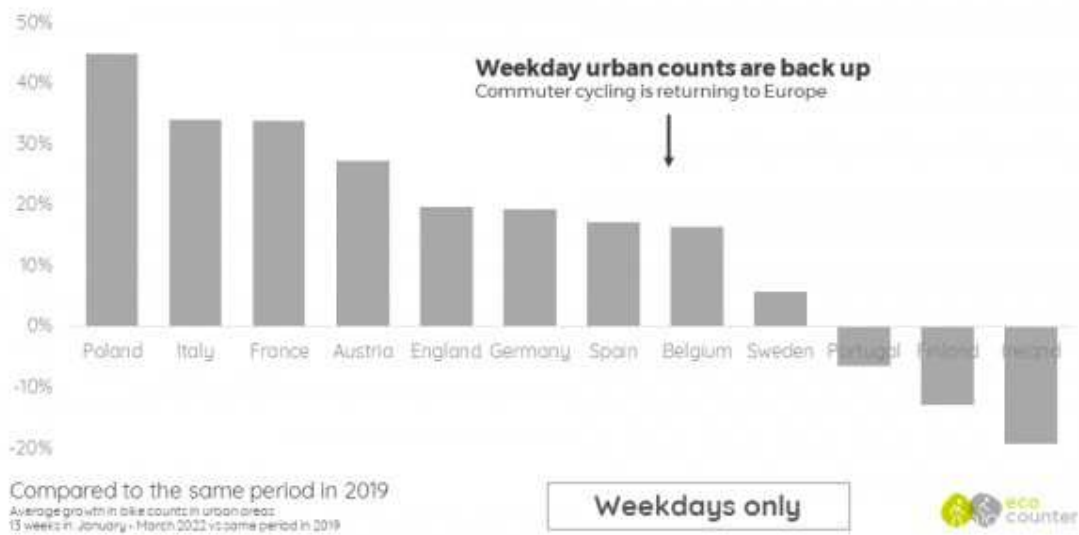


Ilustración 97. Comparativa entre los conteos de bicicletas por país durante los días laborales en los primeros cuatrimestres de 2019 y 2022. Fuente: Eco Counter.

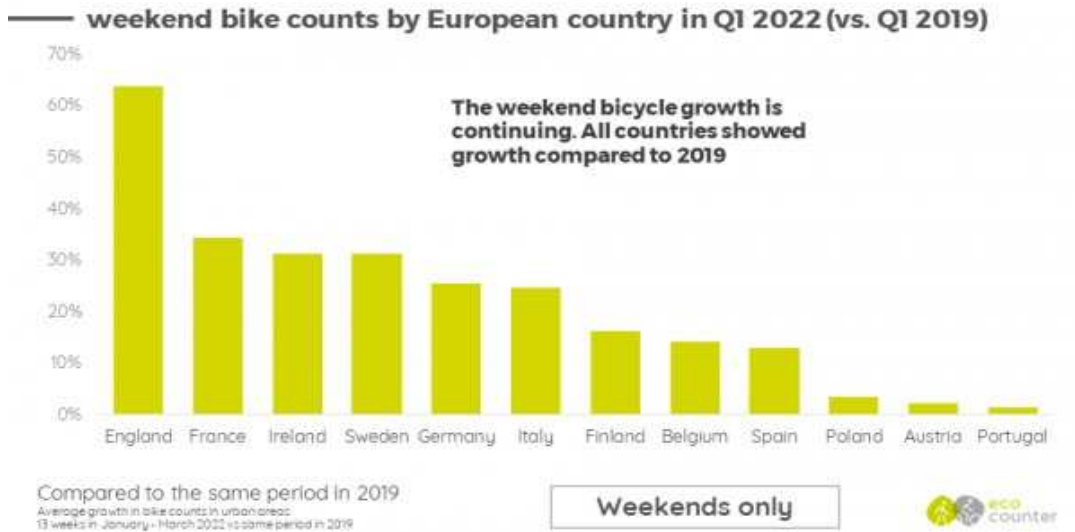


Ilustración 98. Comparativa entre los conteos de bicicletas por país durante los fines de semana en los primeros cuatrimestres de 2019 y 2022. Fuente: Eco Counter.

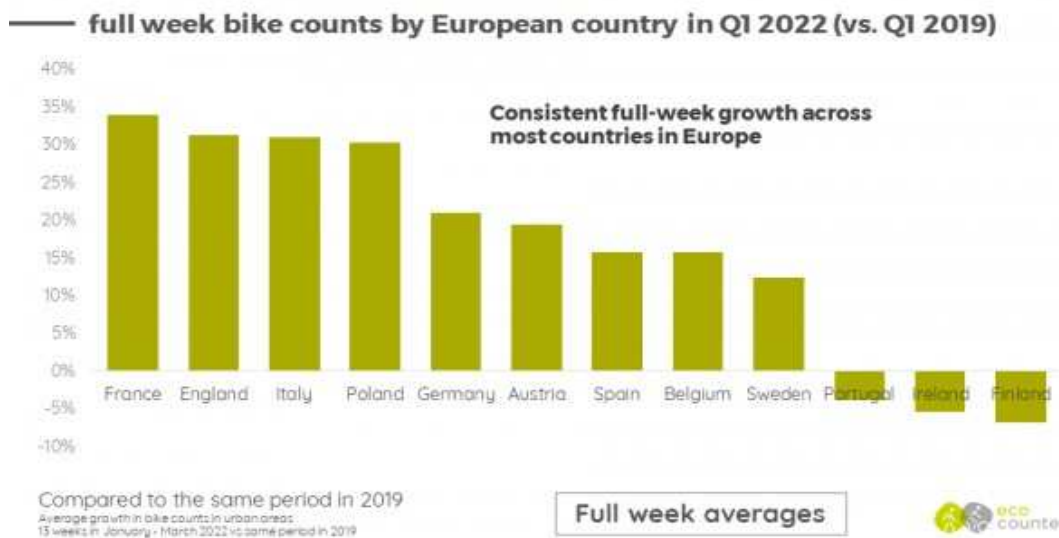


Ilustración 99. Comparativa entre la media semanal de conteos de bicicletas en los primeros cuatrimestres de 2019 y 2022. Fuente: EcoCounter.

### Overall trends: Europe in Q1 2022



Compared to the same period in 2019

Ilustración 100. Tendencia general (comparativa 2019 y 2022). Fuente: Eco Counter.



### 7.3.2.- Catálogo de señales de la RBFVCG

La Norma Foral 1/2007 en su artículo 13 dictamina que, el conjunto de señalética utilizada en la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa debe ser integrado en el Catálogo Oficial de Señales de las Vías Ciclistas Forales.

Además de la señalética recogida en el Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2006), la Diputación Foral publicó en 2014 un manual específico en materia de señalética: “Recomendaciones para la señalización de vías ciclistas interurbanas en Gipuzkoa”.

También está prevista su próxima actualización.



## 8 ESTIMACIÓN ECONÓMICA

El ámbito de aplicación del PTSVCG lo constituye la Red Básica Foral de Vías Ciclistas (RBFVCG).

Se ha efectuado una estimación económica del coste de construcción de los tramos pendientes de ejecución de la RBFVC, teniendo en cuenta el estado actual y utilizando ratios económicas fundamentadas en la experiencia acumulada por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa en planificación y ejecución de proyectos y obras de vías ciclistas.

Todas las evaluaciones de costes, enunciados en euros, están actualizadas a los precios de obra civil del año 2023.



## 8.1.- Costes de construcción

Para elaborar la estimación del coste económico de los tramos pendientes de ejecución de la RBFVCG, se han contemplado las siguientes partidas vinculadas directamente a la obra civil:

- **Costes de redacción de proyectos:** estimado en un 3% del coste de ejecución de cada tramo.
- **Coste de la obtención del suelo rural:** se estima una ratio de 10€/m<sup>2</sup> y una banda expropiable de 6 m de anchura media. Este coste será el doble cuando haya que expropiar suelo urbano.
- **Coste de ejecución:** calculado en base a ratios del tipo de obra a ejecutar.
- **Coste de dirección de obra:** estimado en un 5% del coste de ejecución de cada tramo.

### Criterios de cálculo del coste de ejecución

En este apartado, se ha realizado un cálculo del coste correspondiente a la ejecución de cada uno de los tramos pendientes de ejecución, para cada itinerario no completado. Para ello, se han analizado tanto la longitud como las características de dichos tramos.

El coste de ejecución se ha calculado de acuerdo con una clasificación y propuesta previa en la que se ha seleccionado el tipo de sección más adecuada para cada uno de los tramos planificados o pendientes de ejecutar. Esta propuesta ha sido elaborada teniendo en cuenta diferentes contextos y factores como las condiciones del terreno, la orografía, el uso previsto o la red ciclista existente y la continuidad de la misma.

Dado que los costes calculados pueden experimentar variaciones importantes en función del tipo de vía ciclista planteada, para la estimación del coste base se han tomado como referencia los capítulos de obra más relevantes, cuyos costes son más tangibles y, por lo tanto, permiten calcular estos precios base de una forma más precisa. En la siguiente tabla se muestra cuáles son estos capítulos y una breve descripción de los mismos.

Sin embargo, se ha de tener en cuenta que, la consideración de unos u otros capítulos de obra a la hora de realizar la estimación económica variará en función del tipo de sección planteada, ya que no todos los tipos de vía requerirán la valoración de todos ellos.

Capítulo	Características
<b>Explanación</b>	Este capítulo incluye los costos asociados con la excavación, relleno y nivelación del terreno, así como la eliminación de los materiales excedentes.
<b>Firmes y pavimentaciones</b>	Incluye la preparación de la superficie, la colocación de materiales de base, la aplicación de asfalto u otros tipos de pavimentos y la instalación de juntas o elementos de dilatación.
<b>Señalización y balizamiento</b>	Instalación de señales verticales, horizontales y luminosas, marcas viales, pasos de cebra, separadores de carriles, entre otros. También se incluye el balizamiento, que consiste en la colocación de elementos como conos, barreras y pilotes para delimitar y proteger las zonas de trabajo.
<b>Urbanización</b>	Trabajos relacionados con la mejora y adecuación de las zonas urbanas. Incluye la construcción de aceras, jardines, mobiliario urbano y otros elementos que contribuyan a mejorar la calidad del espacio público.
<b>Drenaje</b>	Para los casos en los que se necesitara la ejecución de un sistema de drenaje, se ha considerado uno longitudinal que incluye la ejecución de una cuneta de hormigón, un sistema geotextil con tubo de PVC y sus correspondientes arquetas. Para el drenaje transversal, se plantean caños de hormigón en zanja.

Tabla 69. Capítulos de obra y sus características. Elaboración propia.

Por otro lado, ese tipo de proyectos de construcción también incluyen otros capítulos con una relación de costes mucho más variable, por lo que se ha optado por calcularlos en base al valor total estimado a partir de los valores tangibles mencionados anteriormente.

En la siguiente tabla se muestra cuáles son estos capítulos y cuáles es su valor respecto al coste base estimado para la ejecución.

Capítulo	Características	Valor sobre el coste base estimado
<b>Seguridad y Salud</b>	Seguimiento e implantación de las medidas planteadas en el correspondiente estudio de seguridad y salud del proyecto.	2%
<b>Gestión de residuos</b>	Ejecución de las medidas recogidas en el Plan de Gestión de Residuos.	1%
<b>Reordenación ecológica, estética y paisajística</b>	Seguimiento e implantación de las medidas planteadas en la memoria ambiental del proyecto.	1%

Tabla 70. Coste económico por capítulos de obra. Elaboración propia.



Otro de los factores que mayor influencia tienen en las variaciones de precio, es la necesidad de instalar sistemas de alumbrado. Sin embargo, las condiciones de iluminación se ven afectadas por múltiples factores, por lo que no se ha considerado adecuado definir un valor concreto para este capítulo, ya que no sería representativo. En su lugar, se ha establecido que el coste asociado al alumbrado puede ser equivalente a un % del coste base estimado para la ejecución del tramo.

Para tener en cuenta este aspecto y adaptarlo de la forma más adecuada posible, sin que se produzcan distorsiones en el coste estimado para cada uno de los itinerarios, se ha llevado a cabo un análisis en el que se han identificado los tramos que presentan la necesidad de instalar sistemas de alumbrado. De esta forma, el incremento del 10% relacionado con la iluminación, se ha aplicado a aquellos tramos con alto porcentaje de usuarios o tramos que unen dos municipios de tamaño medio.

Capítulo	Características	Valor sobre el coste base estimado
Alumbrado	Instalación y actualización de los sistemas de iluminación pública. Incluye la colocación de luminarias, cables, transformadores, entre otros. El diseño e implantación de los sistemas de alumbrado cumplirán con el “Reglamento de Eficiencia Energética” en instalaciones de alumbrado público, por lo que sus características principales se detallarán en el estudio correspondiente.	10%

Tabla 71. Coste económico asociado al alumbrado. Elaboración propia.

Teniendo en cuenta todo lo anterior y al objeto de establecer el coste de la Red Básica Foral pendiente de ejecución, en la tabla que se muestra a continuación se recoger los costes unitarios aproximados de ejecución por metro lineal -ratios económicos- para los tipos de sección definidos por la Norma Foral y el PTSVCG y planteados para cada caso en particular y que se definirán más adelante y los cuáles se han incrementado un 10% para hacer frente a los imprevistos.



Sección tipo	Coste unitario
Pista Bici	804,1
Carril Bici	446,4
Carril Bici protegido	532,8
Acera Bici	760,1
Senda Bici	688,6
Vías Compartidas	114,9
Arcén Bici	93,2
Vías Rápidas	924,7

Tabla 72. Coste de ejecución de los tramos de red planificados según las secciones tipo propuestas. Elaboración propia.

Además de todos estos parámetros, se definen los valores y las referencias correspondientes a las obras singulares, que se han identificado en cada tramo pendiente de ejecución de la RBF:

Actuaciones	Precio unitario (€/ml)
Cruce a nivel	160
Galería (cruce inferior)	12.500
Pasarela (cruce superior)	8.500
Tunel 1 (en buen estado)	2.300
Tunel 2 (en mal estado)	3.500
Voladizo por contrapesos	1.700
Voladizo pilotado	3.500

Tabla 73. Coste de ejecución de las obras singulares. Elaboración propia.

El valor final obtenido de multiplicar los costes unitarios y las longitudes de los tramos sin ejecutar, se multiplicarán por el beneficio industrial y los gastos generales asociados a la obra civil y que asciende al 19% del coste de ejecución material.

### **Resultados económicos estimativos**

A continuación, se procede a aplicar los valores unitarios de los costes anteriores a los tramos sin ejecutar de la RBF propuesta por el PTSVCG, obteniendo los siguientes costes estimados a modo de presupuesto general por itinerario. Los tramos interurbanos de los itinerarios I-7 Valle del Bidasoa, I-8 Valle del Leizaran e I-9 Valle del Ego se encuentran ejecutados.

En resumen, se ha estimado que **los tramos todavía sin ejecutar de la RBF alcanzarán un coste de ejecución de 207.831.395,59€.**



Red Básica Foral: COSTES DE EJECUCIÓN							
Itinerario	Longitud		COSTE DE EJECUCIÓN	REDACCIÓN DE PROYECTOS	OBTENCIÓN DE SUELO	DIRECCIÓN DE OBRA	TOTAL ITINERARIO
	RBF Existente	RBF Planificada (pendiente)					
I-1 Donostia - Irun	2,97	11,17	24.555.445,67 €	688.993,37 €	- €	1.224.349,28 €	<b>26.468.788,32 €</b>
I-2 Donostia - Mutriku	10,77	44,59	49.408.495,53 €	1.417.254,87 €	2.543.986,20 €	2.445.424,78 €	<b>55.815.161,38 €</b>
I-3 Donostia - Beasain	36,32	30,94	42.996.451,53 €	1.162.843,55 €	1.895.784,60 €	2.149.822,58 €	<b>48.204.902,26 €</b>
I-4 Valle del Deba	25,00	36,71	44.396.525,80 €	1.301.895,77 €	302.961,60 €	2.139.826,29 €	<b>48.141.209,46 €</b>
I-5 Valle del Urola	30,17	7,78	3.046.585,79 €	93.897,57 €	188.028,00 €	124.829,29 €	<b>3.453.340,65 €</b>
I-6 Bergara - Beasain	5,50	20,95	23.496.204,75 €	704.886,14 €	372.092,40 €	1.174.810,24 €	<b>25.747.993,52 €</b>
I-7 Valle del Bidasoa	6,17	0,00	- €	- €	- €	- €	- €
I-8 Valle del Leizaran	19,37	0,00	- €	- €	- €	- €	- €
I-9 Valle del Ego	1,55	0,00	- €	- €	- €	- €	- €
<b>TOTAL</b>	<b>137,82</b>	<b>152,14</b>	<b>187.899.709,07 €</b>	<b>5.369.771,27 €</b>	<b>5.302.852,80 €</b>	<b>9.259.062,45 €</b>	<b>207.831.395,59 €</b>

Tabla 74. Coste de ejecución de la RBFP. Elaboración propia.



## 9 REPROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES

### 9.1.- Criterios de programación y asignación de prioridades establecidos en el PTSVCG

Es la Norma Foral 1/2007, de Vías Ciclistas de Gipuzkoa la que establece **el objetivo principal de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**, cual es el de constituirse como una infraestructura básica para el desarrollo y máxima potenciación de la movilidad ciclista peri-interurbana en el territorio. La **Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa debe contribuir en todo lo posible a resolver el problema de movilidad obligada cotidiana de los guipuzcoanos a través del uso de la bicicleta**, es decir, debe contribuir a la movilidad sostenible de la población. Por ello, se prioriza el uso cotidiano (obligado o no) ante el uso de ocio-recreo de medio y largo recorrido (fin de semana, uso turístico), excepto en contadas situaciones de oportunidad.

En dicho marco, la Norma Foral 2/2013, de 10 de junio, por la que se aprueba definitivamente el **Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa** establece los criterios de programación de la construcción de la Red Básica Foral Planificada respondiendo a criterios de tipo funcional y de oportunidad (ver apartado 5.2.1 - Memoria del PTSVCG).

Los criterios de uso funcional adoptados han sido coherentes con los criterios generales del PTSVCG y concretamente con la definición del perfil del usuario prioritario de la Red Básica. En este sentido, se ha dado prioridad a los tramos en los que confluyen las siguientes características:

- Alto potencial de uso cotidiano-urbano.
- Alto potencial de densidad de uso.
- Distancias entre áreas urbanas (residenciales y/o industriales) asumibles para el tipo de ciclista cotidiano.

- Alto nivel de desarrollo de las redes ciclistas locales y/o de los espacios ciclables.

En relación al potencial de uso, se ha procedido a una distribución del territorio en tres categorías adaptadas a la estructura poblacional de los municipios:

- Potencial de uso alto: áreas situadas a una distancia menor a 5 km, 3 km y 2 km de los núcleos urbanos con población superior a 20.000, 10.000 y 5.000 habitantes respectivamente.
- Potencial de uso medio: áreas situadas a una distancia menor a 7 km, 5 km y 4 km de los núcleos con población superior a 20.000, 10.000 y 5.000 habitantes respectivamente.
- Potencial de uso bajo: áreas que no cumplen los anteriores criterios.

Por otro lado, se han tenido en cuenta los criterios de oportunidad, dado que la ejecución de ciertos tramos presenta oportunidades y/o dificultades derivadas de otro tipo de actuaciones (urbanísticas, infraestructuras, etc.). Este criterio se ha reflejado en la asignación de prioridades, ya sea para adelantar una posible actuación funcionalmente no prioritario o, por el contrario, para posponer actuaciones sobre tramos funcionalmente prioritarios en los que existen dificultades externas que impiden o dificultan su ejecución en la actualidad.

Con arreglo a los criterios descritos, el PTSVCG asignó las prioridades para la construcción de los tramos de la Red Básica Foral Planificada (ver apartado 5.2.2 - Memoria del PTSVCG).



## 9.2.- Reprogramación de actuaciones

La reasignación de prioridades y reprogramación resultante sigue lo establecido en el PTSVCG. Fundamentalmente, se ha seguido la tabla de asignación de prioridades original, a la luz de una actualización de los criterios de oportunidad, que a su vez han tenido presentes también los compromisos adquiridos ante otras administraciones y expectativas creadas, todos los cuáles le han venido dados a este Departamento en el momento de asumir su condición competente en materia de vías ciclistas.

Y si bien se tiene bien presente que **el presupuesto anual actual del Departamento de Sostenibilidad** —tanto para construcción de tramos pendientes de la Red Foral, como para conservación extraordinaria y rehabilitación— **es de 7 millones de euros, la reprogramación realizada es más exigente**, en la medida en que lo es la realidad de los mencionados compromisos adquiridos y en la medida en que ha de recuperarse el retraso acumulado de tramos que deberían estar ya construidos con arreglo a la asignación de prioridades que viene dada desde el propio PTSVCG.

La inversión necesaria para la construcción de los **tramos pendientes** cuyo trazado discurre —conforme al PTSVCG— **en el entorno del dominio público de las carreteras forales** se ha consignado en columna separada.

Esta reprogramación queda siempre condicionada a la realidad presupuestaria de la Diputación Foral de Gipuzkoa.



Eje/ Ramal	Código tramo	Nombre tramo	Longitud Km		COSTE TOTAL M€	REPROGRAMACIÓN DGTE - M€						ENTORNO DOMINIO P. CARRETERAS FORALES		
			Planificada (pendiente)	Ejecutada		2024-2027		2028-2031		Fuera de reprogramación		km	M€	
						km	M€	km	M€	km	M€			
I-1	I-1	01 002F	Errenteria-Gaintxurizketa	3,58	0,22	13,48					3,58	13,48		
	I-1	01 003F	Gaintxurizketa-Irun(Katea)	2,41	0,00	3,92					2,41	3,92		
	I-1.2	01 008F	Lezo-Pasaia (Donibane)	0,26	0,62	1,67	0,26	1,67						
	I-1.5	01 012F	Jaitzubia	2,19	1,55	6,62	2,19	6,62						
	I-1.5	01 014F	Hondarribia (Amute)-Hondarribia	0,98	0,21	0,79							0,98	0,79
	I-1.6	01 019F	Irun (Mendelu-Iparraldea)	1,76	0,00	0,00	1,76	0,00						
<b>TOTAL I-1</b>		<b>DONOSTIA-IRUN</b>		<b>11,17</b>		<b>26,47</b>	<b>4,20</b>	<b>8,28</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>5,99</b>	<b>17,39</b>	<b>0,98</b>	<b>0,79</b>
I-2	I-2	02 004F	Usurbil (Txikiardi-Santuene)	2,64	0,00	2,61			2,64	2,61				
	I-2	02 005F	Usurbil-Orio	8,88	0,41	11,78					8,88	11,78		
	I-2	02 006F	Orio-Zarautz	2,82	0,00	4,95					2,82	4,95		
	I-2	02 008F	Zarautz-Getaria	3,27	0,00	3,56							3,27	3,56
	I-2	02 010F	Getaria-Zumaia	4,12	0,00	4,48							4,12	4,48
	I-2	02 013F	Narrondo-Zestoa (Arroabea)	1,34	0,00	1,10	1,34	1,10						
	I-2	02 014F	Zestoa (Arroabea)-Deba	11,57	0,00	8,62							11,57	8,62
	I-2	02 016F	Deba-Mutriku	1,29	2,66	4,19							1,29	4,19
	I-2	02 018F	Mutriku-Mutriku (Saturraran)	2,74	0,14	2,10			2,74	2,10				
	I-2.2	02 020F	Añorgatziki-Errekalde (GI-21)	0,12	1,68	0,08					0,12	0,08		
	I-2.3	02 021F	Errekalde-Galarreta	1,69	0,00	3,78	1,69	3,78						
	I-2.3	02 023F	Hernani-Astigarraga (Ergobia)	0,74	0,00	1,77					0,74	1,77		
	I-2.4	02 025F	Lasarte-Oria-Urnieta	1,70	1,02	5,64	1,70	5,64						
	I-2.7	02 028F	Orio (Geltokia-Hondartza)	1,67	0,00	1,14					1,67	1,14		



<b>TOTAL I-2</b>		<b>DONOSTIA-MUTRIKU</b>	<b>44,59</b>		<b>55,82</b>	<b>4,74</b>	<b>10,52</b>	<b>5,38</b>	<b>4,71</b>	<b>14,22</b>	<b>19,74</b>	<b>20,26</b>	<b>20,85</b>	
<b>I-3</b>	I-3	<b>03 007F</b>	Urnietako zeharbidea	2,36	0,00	<b>1,51</b>	2,36	1,51						
	I-3	<b>03 008F</b>	Urnieteta-Andoain	0,58	1,86	<b>0,39</b>	0,58	0,39						
	I-3	<b>03 010F</b>	Andoain-Villabona	1,58	1,74	<b>1,79</b>			1,58	1,79				
	I-3	<b>03 012F</b>	Villabona-Irura	1,66	0,00	<b>2,70</b>	1,66	2,70						
	I-3.2	<b>03 027F</b>	Martutene-Ergobia	2,29	0,00	<b>5,39</b>					2,29	5,39		
	I-3.3	<b>03 029F</b>	Astigarraga-Oiartzun	5,91	1,30	<b>13,28</b>					5,91	13,28		
	I-3.4	<b>03 030F</b>	Hernani (Karabel-Epela)	4,61	0,00	<b>7,58</b>					4,61	7,58		
	I-3.7	<b>03 035F</b>	Ordizia-Zaldibia	2,25	0,00	<b>2,62</b>			2,25	2,62				
	I-3.9	<b>03 038F</b>	Lazkao-Ataun	2,98	0,00	<b>2,20</b>					2,98	2,20		
	I-3.10	<b>03 039F</b>	Beasain-Idiazabal (Kotxera)	3,29	0,21	<b>6,35</b>			3,29	6,35				
	I-3.10.1	<b>03 043F</b>	Idiazabal (Kotxera)-Idiazabal	0,87	0,00	<b>0,18</b>			0,87	0,18				
	I-3.10.2	<b>03 044F</b>	Segura-Mutiloa	2,58	0,00	<b>4,22</b>					2,58	4,22		
<b>TOTAL I-3</b>		<b>DONOSTIA-BEASAIN</b>	<b>30,94</b>		<b>48,20</b>	<b>4,60</b>	<b>4,60</b>	<b>7,99</b>	<b>10,94</b>	<b>18,35</b>	<b>32,67</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	
<b>I-4</b>	I-4	<b>04 002F</b>	Deba-Mendaro	6,84	0,00	<b>7,29</b>						6,84	7,29	
	I-4	<b>04 003F</b>	Mendaro-Elgoibar (Altzola)	2,01	0,00	<b>2,06</b>						2,01	2,06	
	I-4	<b>04 004F</b>	Elgoibar (Altzola)-Elgoibar	2,65	0,00	<b>2,72</b>			2,65	2,72				
	I-4	<b>04 007F</b>	Maltzaga-Soraluze	2,42	0,00	<b>6,89</b>	2,42	6,89						
	I-4	<b>04 011F</b>	Bergara-Elorregi	0,51	2,58	<b>0,37</b>			0,51	0,37				
	I-4	<b>04 012F</b>	Elorregi-Arrasate	0,31	2,55	<b>0,37</b>			0,31	0,37				
	I-4	<b>04 018F</b>	Eskoriatza-Arabako muga	17,30	1,47	<b>23,81</b>					17,30	23,81		
	I-4.1	<b>04 020F</b>	Bergara-Antzuola	0,95	1,57	<b>1,62</b>	0,95	1,62						
	I-4.3	<b>04 024F</b>	Arrasate-Arrasate (Gesalibar)	2,50	0,00	<b>1,53</b>					2,50	1,53		
	I-4.1	<b>04 025F</b>	Leintz Gatzaga	1,22	0,00	<b>1,48</b>					1,22	1,48		
	<b>TOTAL I-4</b>		<b>VALLE DEL DEBA</b>	<b>36,71</b>		<b>48,14</b>	<b>3,37</b>	<b>8,51</b>	<b>3,47</b>	<b>3,46</b>	<b>21,02</b>	<b>26,82</b>	<b>8,85</b>	<b>9,36</b>

I-5	I-5	05 001F	Zestoa (Arroabea)-Zestoa	3,77	2,47	1,43	3,77	1,43						
	I-5	05 003F	Zestoa-Azpeitia (Lasao)	0,58	2,64	0,90				0,58	0,90			
	I-5	05 004F	Azpeitia (Lasao)-Azpeitia	0,88	3,94	0,32			0,88	0,32				
	I-5	05 010F	Urretxu-Legazpi	0,43	3,67	0,35			0,43	0,35				
	I-5	05 012F	Legazpi (Mirandaola-Telleriarte)	0,68	0,00	0,14			0,68	0,14				
	I-5	05 013F	Legazpi (Telleriarte-Brinkola)	1,44	0,00	0,30					1,44	0,30		
	TOTAL I-5		VALLE DEL UROLA		7,78		3,45	3,77	1,43	1,99	0,82	2,02	1,20	0,00
I-6	I-6	06 001F	Bergara-Urretxu	17,43	0,00	22,88	2,642	0,69	12,179	2,00	2,61	20,19		
	I-6	06 003F	Zumarraga-Ormaiztegi	3,52	2,53	2,87					3,52	2,87		
	TOTAL I-6		BERGARA-BEASAIN		20,95		25,75	2,64	0,69	12,18	2,00	6,13	23,06	0,00
<b>TOTALES RBFVCG</b>				152,14 km		<b>207,83 M€</b>	23,32 km	<b>34,03 M€</b>	31,00 km	<b>21,92 M€</b>	67,73 km	<b>120,88 M€</b>	30,08 km	<b>31,00 M€</b>

Tabla 75. Reprogramación de las actuaciones de la RBFVCG. Elaboración propia.

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

Tabla 76. Resumen de reprogramación de las actuaciones de la RBF. Elaboración propia.





Como se desprende de ambas tablas:

- La ejecución de los tramos (23,32 km) para el **primer cuatrienio 2024-2027** supone una inversión de **34,03 millones de euros**.
- La ejecución de los tramos (31 km) para el **segundo cuatrienio 2028-2031** supone una inversión de **21,92 millones de euros**.
- La ejecución de los tramos que quedan **fuera de reprogramación** (67,73 km) supone una inversión de **120,88 millones de euros**.
- La ejecución de los **tramos en el entorno del dominio público de carreteras forales** (30,08 km) suponen la inversión de **31,00 millones de euros**.

Resulta patente que **con el presupuesto anual actual del Departamento no puede hacerse frente al ritmo que impone la realidad de los compromisos adquiridos, ni mucho menos a la pauta establecida en la propia Norma Foral 2/2013 de aprobación definitiva del PTSVCG.**

Finalmente, la programación de los **tramos situados en el entorno del dominio público de carreteras forales** deberá ser **analizada conjuntamente con el Departamento de Infraestructuras Viarias**, conforme a sus previsiones de construcción de vías ciclistas integradas en proyectos de construcción de carreteras, de acuerdo con la distribución de competencias en materia de vías ciclistas.

## 10 CONCLUSIONES

### 1.- EVALUACIÓN DEL PTSVCG (2013-2023)

Casi diez años han pasado desde la aprobación definitiva del PTSVCG en junio de 2013. Tras el diagnóstico realizado, se desprende que: (1) **El nivel de ejecución de la RBVCG es muy bajo**, no habiéndose cumplido la programación establecida, (2) **Los objetivos y los criterios generales que el PTSVCG estableció no han variado en absoluto**, (3) **Las novedades en normas y planes** —ordenación del territorio, urbanismo, movilidad, etc.— **no plantean contradicciones con la Red Básica Planificada**.

El Departamento de Sostenibilidad se atenderá a la vigencia indefinida que le confiere su carácter de norma reglamentaria, concluyéndose que **lo que procede** en los siguientes años es, ante todo, **culminar la construcción completa de la RBFVCG**, para lo cual será necesaria la actualización de los costes de ejecución y la reprogramación de los tramos pendientes.

Sin perjuicio de lo anterior, **la abundante información recabada** a lo largo de este proceso de evaluación, incluyéndose las valiosas aportaciones de los ayuntamientos y otros agentes, **ha sido recopilada cuidadosamente por el Departamento para su conocimiento y/o eventual uso futuro**.

### 2.- GRADO DE EJECUCIÓN DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

Actualmente, **se encuentran contruidos 241,18 km (54,92%)** de los 439,14 km previstos para **toda la RBVCG** (Local+Foral).

En cuanto a la **Red Básica Local**, **se hallan contruidos 103,36 km (69,28%)**, estando pendientes de ejecución 45,82 km.



Si nos centramos en la **Red Básica Foral**, —cuya construcción es el objeto del compromiso presupuestario y programación del PTSVCG— **se encuentran contruidos 137,82 km (47,53%)** de sus 289,96 km, **quedando pendientes de ejecución**, por tanto, los otros **152,14km**.

**El desarrollo de la Red Básica Foral es insuficiente.** Será importante **analizar las posibles causas**, más allá de la desviación negativa en la dotación de los presupuestos programados, y de los insuficientes niveles de ejecución de los presupuestos consignados. La complejidad inherente al desarrollo de una red de estas características en un territorio ya densamente ocupado sería otro factor a considerar.

Aun así, teniendo en cuenta la dimensión y la realidad territorial del Gipuzkoa, **ha de destacarse que la infraestructura ciclista y peatonal de la RBF va vertebrando este territorio, atravesando 55 municipios y dando servicio a una parte considerable de la población.**

### **3.- CICLABILIDAD DE LA RED BÁSICA FORAL EXISTENTE**

El **análisis de ciclabilidad** arroja que **la mayor parte de los tramos de la Red Básica Foral Existente se encuentra en condiciones favorables de circulación.** Se exceptúa el tramo Andoain (Otita) – Berastegi (Urtokozubieta) del Itinerario 8, es decir, Leitzarán que, como es sabido, es un tramo cuyo uso viene establecido en la Orden Foral nº35, de 20 de mayo de 2011, del Departamento de Equilibrio Territorial Verde, que es el gestor competente. Las condiciones de ciclabilidad del I-8 están orientadas al usuario de bicicleta de montaña.

### **4.- USO DE LA RED BÁSICA FORAL EXISTENTE**

Durante el periodo 2014-2021 se ha producido un **volumen total de 68,54 millones de desplazamientos peatonales y ciclistas.** En cuanto a los **desplazamientos por kilómetro de vía ciclista foral en servicio**, es el I-1 Donostia-Irun el itinerario que mayor número de desplazamientos por km contabiliza. En el otro extremo, son los itinerarios I-7 Valle del Bidasoa e I-8 Valle del Leitzarán los que menos desplazamientos por km registran. Este hecho está relacionado con su tipo de uso, ya que son estos los dos únicos itinerarios de la

Red Básica Foral que tienen un carácter eminentemente orientado al ocio y al turismo.

La proporción de ciclistas que utiliza esta Red para desplazarse por motivos de trabajo, estudios, gestiones, compras o cuidados se sitúa en valores en torno al 20%, siendo el 80% restante ciclistas deportivos y recreativos.

Y en cuanto al tipo de usuario, todavía es el peatonal el uso mayoritario, mientras que **solamente el 22,2% del conjunto de los viajes efectuados en la RBF se realizan en bicicleta**. En el segmento ciclista el porcentaje de hombres oscila entre el 74% y el 86%, y el de mujeres entre el 14% y el 26%.

#### 5.- PERCEPCIÓN DE LOS USUARIOS DE LA RED BÁSICA FORAL EXISTENTE

La inmensa mayoría (entre el 92% y el 100%) de ciclistas y peatones se muestran globalmente satisfechos o muy satisfechos de las vías ciclistas forales, considerando conjuntamente todos sus aspectos parciales (estado del firme, señalización, iluminación, convivencia y seguridad ciudadana). La valoración general que otorgan se sitúa en una horquilla entre los 7,3 y 8,0 puntos.

#### 6.- EVALUACIÓN DE ASPECTOS AMBIENTALES VINCULADOS A LA RBFVCG

Tras los análisis pertinentes realizados, cabe destacarse que: (1) **El 83,1% de la superficie afectada por la ejecución de vías ciclistas se ha desarrollado en áreas previamente artificializadas**, lo que ha evitado la ocupación de suelo rural; en conjunto, son 2.86 ha de suelo rural las que han sido artificializadas (16,1%); (2) **El uso de la bicicleta en la Red Foral Existente está evitando aproximadamente 390 toneladas de CO<sub>2eq</sub> anuales**, teniendo en cuenta que el recorrido medio de un desplazamiento ciclista de uso cotidiano es de 12,6 km ida y vuelta; y (3) Si bien el conjunto de indicadores ambientales utilizados en el periodo analizado es adecuado, será preciso establecer una **mejor coordinación** con el Departamento de Infraestructuras Viarias para el **seguimiento de los aspectos ambientales ligados a las tareas de conservación ordinaria y explotación de las vías ciclistas**.

#### 7.- INSTRUMENTOS DE ACTUACIÓN



El PTSVCG no solo asignó al territorio los 9 Itinerarios que componen la RBVCG y que sirven de base para el impulso y desarrollo de la movilidad ciclista peri e interurbana en Gipuzkoa, sino que la concibió contextualizada y apoyada por una serie de **instrumentos de actuación**, bien directamente **ligados a su construcción y gestión**, o bien **complementarios y más dirigidos a la promoción del uso de la RBVCG y de la bicicleta**. Algunos de estos instrumentos ya vienen determinados por la Norma Foral 1/2007, de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

La revisión de dichos instrumentos se ha centrado en aquellos que establecen el marco principal de la política general de promoción de la bicicleta en Gipuzkoa y sus órganos de participación, aquellos que aportan criterio al área técnica de proyecto, construcción y explotación de la RBVCG y, finalmente, aquellos que intervienen en gestión de los tráficos ciclistas-peatonales y en la seguridad vial.

**Tras casi 25 años de proyectos y construcción de vías ciclistas** —diez de ellos en el marco del PTSVCG—, **se hace precisa la actualización de los criterios técnicos contenidos en el Manual de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**, así como **la revisión del Catálogo Oficial de Señales de las Vías Ciclistas Forales**.

Por otra parte, tras el vencimiento de su horizonte de actuación, se impone también la **revisión de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa**, en un proceso asesorado por el **Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa**.

A pesar de la **cantidad y la calidad de los instrumentos de actuación para el fomento y la promoción de la movilidad ciclista y peatonal en la RBVCG impulsados en el periodo analizado**, Gipuzkoa es el territorio de la CAPV con mayor dependencia del vehículo motorizado privado, debido principalmente a la configuración territorial y a la distribución poblacional menos centralizada en la capital. De la comparación de los datos del Estudio de la Movilidad de la CAPV del 2016 y 2021 se obtiene que **el uso del automóvil ha aumentado un 5,34%**, mientras que **la movilidad peatonal se ha visto reducida en un 4,76%** y **la movilidad ciclista apenas ha sufrido variaciones**. La movilidad activa gana protagonismo en los desplazamientos intra-municipales, siendo más abundantes los



peatonales que los ciclistas.

Pero, precisamente, **es la configuración territorial de Gipuzkoa y la distribución en núcleos de población “en rosario” en el fondo de los valles y en las llanuras costeras lo que le otorga el potencial que tiene para aspirar a una movilidad ciclista cotidiana.** La lógica de las distancias de la bicicleta cotidiana es muy adecuada para esa distribución de la mayor parte de la población guipuzcoana, ya que los núcleos de población se hallan situados en muchos casos a distancias inferiores a los 5 km y la mayor parte de las necesidades de viaje son inferiores a esa distancia. Es decir, la bicicleta es una alternativa real de transporte para Gipuzkoa, a diario, en desplazamientos urbanos, periurbanos e interurbanos. Esa potencialidad es la que ha propiciado la creación de una red que articula todo el territorio, a través de todos sus valles principales, más algunos ramales. Ello, unido a las nuevas **oportunidades que en la actualidad ya ofrece la bicicleta de pedaleo asistido**, ha de instarnos a **redoblar nuestros esfuerzos con la finalidad de trasvasar los desplazamientos realizados en vehículo motorizado privado a medios no motorizados.**

En este sentido, la **Estrategia Guipuzcoana de Lucha contra el Cambio Climático 2050**, la **Estrategia de Sostenibilidad Energética de Gipuzkoa 2050**, la **Hoja de Ruta de descarbonización de los sectores productivos de Gipuzkoa**, y la acción en materia de impulso de la **Red de Infraestructura Verde de Gipuzkoa**, son instrumentos del Departamento de Sostenibilidad que vienen al encuentro de la **política de la bicicleta foral**, para apoyarla y lograr sinergias.

La reciente **Ley aprobada de Movilidad Sostenible de Euskadi**, marca un antes y un después en la planificación y ordenación de la movilidad de personas y mercancías y del transporte, así como en el cambio de hábitos hacia un modelo más sostenible, seguro y saludable. Los **municipios de más de 5.000 habitantes** se ven obligados a disponer de un PMUS y las **empresas de más de 100 trabajadores** a elaborar un Plan de Movilidad al Trabajo que ayude a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y ofrezca un modelo de transporte más accesible, flexible y amigable con el medio ambiente. **En el caso del Territorio Histórico de Gipuzkoa, solamente 34 municipios se ven afectados**, ya que el



70% de los municipios registra una población menor de 5.000 habitantes. No obstante, será algo a tenerse bien presente en la **próxima revisión de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa**, y en el **diseño de líneas de acción que vayan al encuentro de todos los municipios articulados por la RBVCG y les apoyen en el impulso decidido a la bicicleta como medio de transporte cotidiano.**

## **8.- ACTUALIZACIÓN DE COSTES Y COSTE DE LA RED BÁSICA FORAL PENDIENTE DE EJECUCIÓN**

Se ha efectuado una estimación económica del coste de construcción de los tramos pendientes de ejecución de la RBFVC, teniendo en cuenta el estado actual y utilizando ratios económicas fundamentadas en la experiencia acumulada por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa en proyectos y obras de vías ciclistas.

Al igual que en el PTSVCG, en los costes se han incluido las partidas de redacción de proyectos, obtención de suelo y ejecución por contrata. Los capítulos de obra considerados son también los mismos que los contemplados en el PTSVCG. Todas las evaluaciones de costes, enunciados en euros, están actualizadas a los precios de obra civil del año 2023.

De la estimación económica realizada se obtiene que **la completa ejecución de los tramos todavía sin ejecutar de la RBF (152,14 km)** —en los Itinerarios 1, 2, 3, 4, 5 y 6— **supondrá un coste de 207.831.395,59€.**

## **9.- REPROGRAMACIÓN**

Es la Norma Foral 1/2007, de Vías Ciclistas de Gipuzkoa la que establece **el objetivo principal de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**, cual es el de constituirse como una infraestructura básica para el desarrollo y máxima potenciación de la movilidad ciclista peri-interurbana en el territorio. La **Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa debe contribuir en todo lo posible a resolver el problema de movilidad obligada cotidiana de los guipuzcoanos a través del uso de la bicicleta**, es decir, debe contribuir a la movilidad sostenible de la población. Por ello, se prioriza el uso cotidiano (obligado o no) ante el uso de ocio-recreo de medio y largo recorrido (fin de semana, uso turístico), excepto en



contadas situaciones de oportunidad.

En dicho marco, la Norma Foral 2/2013, de 10 de junio, por la que se aprueba definitivamente el **Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa** establece los criterios de programación de la construcción de la Red Básica Foral Planificada respondiendo a criterios de tipo funcional y de oportunidad (ver apartado 5.2.1 - Memoria del PTSVCG).

La reasignación de prioridades y reprogramación resultante sigue lo establecido en el PTSVCG. Fundamentalmente, se ha seguido la tabla de asignación de prioridades original, a la luz de una actualización de los criterios de oportunidad, que a su vez han tenido presentes también los compromisos adquiridos ante otras administraciones y expectativas creadas, todos los cuáles le han venido dados a este Departamento en el momento de asumir su condición competente en materia de vías ciclistas.

Y si bien se tiene bien presente que **el presupuesto anual actual del Departamento de Sostenibilidad** —tanto para construcción de tramos pendientes de la Red Foral, como para conservación extraordinaria y rehabilitación— **es de 7 millones de euros, la reprogramación realizada es más exigente**, en la medida en que lo es la realidad de los mencionados compromisos adquiridos, y en la medida en que ha de recuperarse el retraso acumulado de tramos que deberían estar ya construidos con arreglo a la asignación de prioridades que viene dada desde el propio PTSVCG.

La inversión necesaria para la construcción de los **tramos pendientes** cuyo trazado discurre —conforme al PTSVCG— **en el entorno del dominio público de carreteras forales** se ha consignado de manera desglosada.

Esta reprogramación queda siempre condicionada a la realidad presupuestaria de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

La reprogramación es la siguiente:

- La ejecución de los tramos (23,32 km) para el **primer cuatrienio 2024-2027** supone





una inversión de **34,03 millones de euros**.

- La ejecución de los tramos (31 km) para el **segundo cuatrienio 2028-2031** supone una inversión de **21,92 millones de euros**.
- La ejecución de los tramos que quedan **fuera de reprogramación** (67,73 km) supone una inversión de **120,88 millones de euros**.
- La ejecución de los **tramos en el entorno del dominio público de carreteras forales** (30,08 km) suponen la inversión de **31,00 millones de euros**.

Resulta patente que **con el presupuesto anual actual del Departamento no puede hacerse frente al ritmo que impone la realidad de los compromisos adquiridos, ni mucho menos a la pauta establecida en la propia Norma Foral 2/2013 de aprobación definitiva del PTSVCG.**

La **programación de los tramos situados en el entorno del dominio público de carreteras forales** deberá ser analizada **conjuntamente con el Departamento de Infraestructuras Viarias**, conforme a sus previsiones de construcción de vías ciclistas integradas en proyectos de construcción de carreteras, de acuerdo con la distribución de competencias en materia de vías ciclistas.