



**Gipuzkoako Foru Aldundia**

Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentua  
Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias

**ESTRATEGIA DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA**  
**2014-2022**  
**Documento definitivo**



**Comisión de Seguimiento**

Unai Erroitzenea

Germán Pozas

Xabier Lertxundi

Aitziber Iartza

**Dirección técnica del trabajo**

Edorta Bergua

**Equipo de trabajo por parte de gea21 SL**

Alfonso Sanz Alduán

Itziar Eizagirre

José Francisco Cid

Ander Irazusta

Christian Kisters

Marcos Montes

## Índice

<b>1.</b>	<b>Introducción.....</b>	<b>5</b>
1.1.	JUSTIFICACIÓN.....	5
1.2.	EN QUÉ CONSISTE LA ESTRATEGIA .....	7
1.3.	MÉTODO PARA SU ELABORACIÓN .....	8
<b>2.</b>	<b>Lo que rodea y condiciona el uso de la bicicleta.....</b>	<b>10</b>
2.1.	MARCO TERRITORIAL, GEOGRÁFICO Y URBANÍSTICO.....	10
2.2.	MODELO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS.....	13
2.3.	CONTEXTO SOCIOECONÓMICO .....	16
2.4.	CULTURA DE LA MOVILIDAD, PERCEPCIÓN DEL RIESGO Y DE LA COMODIDAD.....	17
2.5.	LOS RETOS SOCIALES Y AMBIENTALES.....	18
<b>3.</b>	<b>Lo que se ha avanzado .....</b>	<b>18</b>
3.1.	INCORPORACIÓN DE LA BICICLETA A LA AGENDA SOCIAL Y POLÍTICA.....	18
3.2.	MARCO DE PLANIFICACIÓN Y REGULACIÓN.....	20
3.3.	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS PARA LA BICICLETA .....	20
3.4.	USO DE LA BICICLETA EN CRECIMIENTO.....	22
<b>4.</b>	<b>Lo que han hecho las administraciones públicas.....</b>	<b>25</b>
4.1.	ADMINISTRACIONES SUPRALOCALES.....	25
4.2.	GOBIERNOS LOCALES .....	26
4.3.	DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA.....	30
<b>5.</b>	<b>Lo que queda por hacer .....</b>	<b>33</b>
5.1.	NORMALIZANDO EL USO COTIDIANO DE LA BICICLETA.....	33
5.2.	TRASVASANDO DESPLAZAMIENTOS A LA BICICLETA .....	33
5.3.	REDUCIENDO LOS OBSTÁCULOS PERCIBIDOS .....	34
5.4.	AFRONTANDO LAS CARENCIAS DETECTADAS .....	35
5.5.	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS .....	36
<b>6.</b>	<b>Ejes estratégicos de la política de la bicicleta de Gipuzkoa .....</b>	<b>39</b>
6.1.	EJES ESTRATÉGICOS.....	39
6.2.	PROGRAMAS Y MEDIDAS.....	39
<b>7.</b>	<b>El papel de la Diputación Foral de Gipuzkoa y sus diferentes áreas.....</b>	<b>45</b>
7.1.	PREDICANDO CON EL EJEMPLO .....	45
7.2.	COORDINANDO Y ESTIMULANDO INICIATIVAS .....	46
7.3.	ACTUANDO DESDE LAS ÁREAS DE GOBIERNO .....	47
7.4.	COMUNICANDO LA ESTRATEGIA.....	50
<b>8.</b>	<b>Programación, presupuestos y seguimiento de la Estrategia .....</b>	<b>52</b>
8.1.	PROGRAMACIÓN .....	52

8.2.	PRESUPUESTOS .....	54
8.3.	NECESIDADES DE PERSONAL.....	55
8.4.	EVALUACIÓN, SEGUIMIENTO Y REVISIÓN .....	56

# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1. JUSTIFICACIÓN

La Estrategia de la Bicicleta es una de las piezas previstas en la política foral de la bicicleta, tal y como establecen los dos principales documentos jurídico-administrativos de los que dispone a este respecto, el territorio histórico de Gipuzkoa: la Norma Foral de Vías Ciclistas y el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (PTSVCG).

En efecto, la **Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 1/2007** de 24 de enero incorpora con claridad la exigencia de establecer una Estrategia de la Bicicleta como herramienta para el desarrollo de la política de movilidad sostenible en Gipuzkoa. Así, en su artículo 81, establece claramente el propósito de esa herramienta:

TITULO V

POTENCIACION DEL USO DE LA BICICLETA

*Artículo 81. Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.*

1. El órgano que tenga asignadas las competencias en materia de vías ciclistas elaborará la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.
2. Dicha Estrategia definirá las políticas y líneas de actuación que tendrán como objetivo final la potenciación del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas en Gipuzkoa. Asimismo, concretará los recursos necesarios para su ejecución, su programación temporal, los sistemas de coordinación con otras administraciones y agentes, así como los mecanismos para su evaluación.
3. La elaboración de dicha Estrategia se concibe como un proceso participativo en el que tendrán cabida todas las administraciones, instituciones, agentes sociales y empresariales y ciudadanía interesada.
4. La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa será revisada, al menos, cada 5 años.

Por su parte, el **Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2013)** establece que la Estrategia será un instrumento complementario, aunque no sea directamente una herramienta de gestión de las vías ciclistas, insertándolo, dentro del mapa de instrumentos del Programa Foral para la Movilidad Ciclista-Peatonal interurbana.



## Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

### APROBACIÓN DEFINITIVA

Documento A: MEMORIA



JUNIO 2013



Gipuzkoako Foru Aklundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa  
Mughortasuneko eta Bide Azpiegiturako Departamentua  
Departamento de Movilidad e Infraestructuras Vías

Portada del documento de aprobación definitiva del PTSVC

Pero, más allá de las exigencias legales o administrativas, la Estrategia se enmarca y justifica en un contexto que la alimenta y, a la vez, la necesita. La alimenta en la medida en que el crecimiento del uso de la bicicleta es de gran visibilidad en casi todos los espacios del territorio histórico y en toda la diversidad de perfiles de personas que las utilizan.

A la par, se constata que quedan muchos ámbitos, perspectivas, agentes y herramientas pendientes de incorporar a una política integral de la bicicleta en Gipuzkoa; una política dirigida a garantizar que la bicicleta pueda ser utilizada de forma cómoda y segura, constituyendo así una alternativa de movilidad a los modos motorizados y, en particular, al automóvil.

La diversidad de frentes abiertos o que potencialmente hay que abrir para profundizar en la política de la bicicleta sugiere, también, la necesidad de un documento sistematizador e integrador como el que quiere ser formulado a través de la Estrategia de la Bicicleta. Esto es, la política de la bicicleta en Gipuzkoa se explicita y sistematiza mediante la Estrategia de la Bicicleta, capaz de orientar la gestión y la ejecución de los diversos programas que pretenden seguir la senda de la normalización y difusión de la bicicleta en el modo de vida de la población guipuzcoana.

Este es, en definitiva, el concepto que se desarrolla en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas bajo la denominación de **SISTEMA INTEGRAL CICLISTA DE GIPUZKOA**, el cual podría sintetizarse como el conjunto de servicios, infraestructuras y regulaciones que conforman las condiciones de uso de la bicicleta en el Territorio Histórico. Un concepto que surge como consecuencia de la comprobación de que no es suficiente con establecer una política infraestructural para la bicicleta, sino que hace falta un entorno mucho más amplio y favorable de medidas:

*“la red de infraestructuras que define no es un fin en sí mismo sino que está pensada para contribuir a otro fin mayor y que ha de ir adquiriendo toda su dimensión a lo largo de los próximos años: **la articulación de un sistema integral ciclista orientado a socializar el uso de la bicicleta y de las vías ciclistas para el transporte activo urbano/interurbano de la población en Gipuzkoa**. Ello no sería posible sin otros muchos instrumentos, interrelacionados entre sí, que conforman un programa de actuación en evolución creciente”.*

Dando un paso más, se podría considerar que este Sistema Integral Ciclista tampoco es un fin en sí mismo, ni siquiera el incremento del número de desplazamientos en bicicleta. No es

válido cualquier incremento del número de ciclistas sin reparar en la evolución global del modelo de movilidad, sin constatar que se produce un trasvase de desplazamientos desde los modos motorizados más insostenibles.

Esa imbricación del Sistema Integral Ciclista en las políticas de movilidad conlleva también una interpretación de los propios límites de la política de la bicicleta. Los objetivos de incremento del número de desplazamientos en bici o de mejora de la comodidad y seguridad de los mismos no pueden ser ajenos a la evolución del resto de las variables que configuran la movilidad. El modelo urbanístico, el marco económico y fiscal, la política general de infraestructuras de transporte o la propia gestión de la movilidad urbana, de las velocidades e intensidades del tráfico motorizado, son determinantes de las oportunidades de la bicicleta como modo de desplazamiento alternativo.

Por ese motivo, el peso del cambio en el modo de vida dependiente del tráfico motorizado no puede recaer en exclusiva en la idoneidad de ese Sistema Integral Ciclista, sino también en la incorporación de sus valores en el conjunto de políticas públicas, en este caso, en el conjunto de políticas públicas de la Diputación Foral de Gipuzkoa y, derivadamente, en las de las administraciones municipales en los ámbitos de su competencia.

La Estrategia de la Bicicleta debe, por tanto, no perder de vista esos espacios de intervención no directamente ciclistas, pero que ponen límites a las opciones de la bicicleta o, por el contrario, las estimulan y potencian.

## **1.2. EN QUÉ CONSISTE LA ESTRATEGIA**

La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa define, desde la perspectiva foral, una hoja de ruta de la política de movilidad ciclista capaz de integrar todos aquellos aspectos de diversa índole (transportes, seguridad vial, urbanismo, ordenación territorial, medio ambiente, energía, participación ciudadana, economía, fiscalidad, industria, igualdad de mujeres y hombres, educación, investigación, sanidad, deporte, ocio y turismo, infancia y juventud, cooperación transfronteriza, etc.), que puedan favorecer conjuntamente el uso de la bicicleta, con el fin de convertirla en una de las principales alternativas al uso excesivo del vehículo privado motorizado.

Para ello la Estrategia pretende:

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

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

La hoja de ruta que establece este documento se articula a través de los siguientes ejes estratégicos:

1. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios municipales
2. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales
3. Incorporar a las bicicletas a las calzadas: calmado del tráfico
4. Mejorar la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados
5. Convertir a la bicicleta en una opción turística y de acceso a la naturaleza
6. Incorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y a la salud
7. Incorporar la circulación en bici como elemento de la formación de los escolares
8. Impulsar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral
9. Cambiar la percepción social de la bicicleta y de la movilidad
10. Crear un marco de planificación y normativo de apoyo a la bicicleta
11. Reforzar o generar las herramientas de gestión de la política de la bicicleta

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

La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa se plantea con un horizonte temporal de ocho años, siendo su ámbito de intervención el territorio de Gipuzkoa en su totalidad, teniendo en consideración las competencias de cada administración. Transcurrido el primer cuatrienio de desarrollo, se procederá a su revisión, analizándose en qué medida se alcanzan los objetivos establecidos.

### 1.3. MÉTODO PARA SU ELABORACIÓN

Los trabajos técnicos para la redacción de la Estrategia se han acompañado de un proceso múltiple de consulta y sondeo de la población y de agentes y administraciones con vinculación a la política de la bicicleta.

Los hitos principales de ese proceso han sido:

- Realización de una investigación **sociológica**<sup>1</sup> (denominada Encuesta 2014 en el resto del documento) cuyo objetivo es conocer la opinión y las características de la población en lo relativo al uso de la bicicleta, sus obstáculos y las necesidades para cambiar las pautas de desplazamiento.
- Realización de un **inventario de iniciativas municipales** relacionadas con la bicicleta que permite pulsar la atención que los ayuntamientos muestran al respecto.
- Realización de entrevistas a los diferentes **departamentos de la Diputación Foral de Gipuzkoa**, con el fin de analizar las acciones y oportunidades que han ejecutado o podrían ejecutar con respecto a la bicicleta, entendiendo que la política ciclista tiene un carácter transversal.
- Realización de consultas con los **departamentos del Gobierno Vasco** con competencias que afectan a la política de la bicicleta.
- Realización de consultas con los operadores del transporte público y la Autoridad del Transporte de Gipuzkoa.

---

<sup>1</sup> “*Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa 2014*”. SIADECO. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2014.

- Realización de **talleres de participación ciudadana** en las diferentes áreas de Gipuzkoa, con el fin de conocer la opinión de agentes partícipes en la política de la bicicleta, tanto en la fase de diagnóstico como en la de propuestas.



Grupos de trabajo de uno de los talleres de participación de la Estrategia

- Lanzamiento de un **cuestionario en el sitio web *Bizikletaz***, que ha permitido abrir el debate y la participación en la Estrategia a la ciudadanía que no forma parte de asociaciones, más allá de los círculos de personas involucradas en la actualidad en la promoción de la bicicleta. El cuestionario estuvo activo entre el 26 de junio y el 13 de julio de 2014, participando en ese periodo casi un centenar de personas, sobre todo varones entre 26 y 45 años. Un 30% de las personas que rellenaron el cuestionario eran mujeres.
- Contraste de los documentos de la Estrategia en el **Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa**, órgano consultivo establecido por la Norma Foral 1/2007 de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

## **2. LO QUE RODEA Y CONDICIONA EL USO DE LA BICICLETA**

### **2.1. MARCO TERRITORIAL, GEOGRÁFICO Y URBANÍSTICO**

No se trata en este documento de repetir o ampliar el análisis realizado en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, pero sí de contemplar algunos aspectos que pueden tener un mayor valor estratégico de cara al lanzamiento de programas y políticas concretas de promoción de la bicicleta.

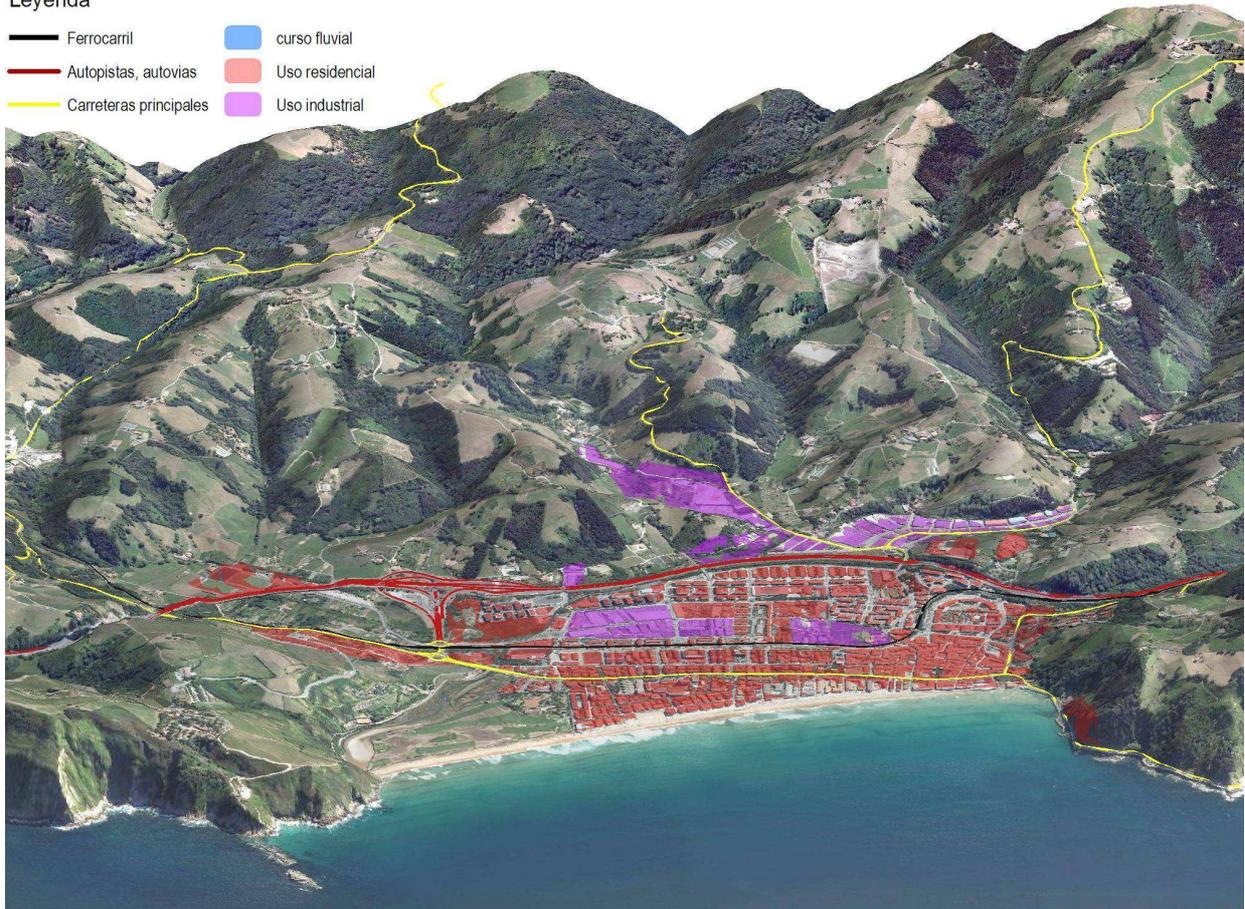
En ese sentido, un primer asunto a tener en consideración es el de las oportunidades y limitaciones que ofrecen los diferentes asentamientos y centros de actividad de Gipuzkoa para el uso de la bicicleta. Haciendo una simplificación que solo puede ser idónea a estos efectos, se puede afirmar que en el territorio de Gipuzkoa pueden encontrarse tres grandes categorías de asentamientos según su potencial ciclista:

- Los situados en las llanuras costeras
- Los que ocupan los fondos de valle
- Los que se desarrollan en las laderas de los valles

Obviamente, cada una de esos tres tipos de asentamiento establece unas limitaciones y unas potencialidades para el uso de la bicicleta que se ven reforzadas o recortadas en función de otros rasgos particulares de cada municipio o comarca. Destaca a ese respecto la importancia de los tamaños poblacionales o la escala peatonal de cada municipio, las barreras infraestructurales y, también, las relaciones de proximidad a las actividades económicas y a los equipamientos. Dos imágenes pueden servir de síntesis de esas diferentes situaciones.

### Leyenda

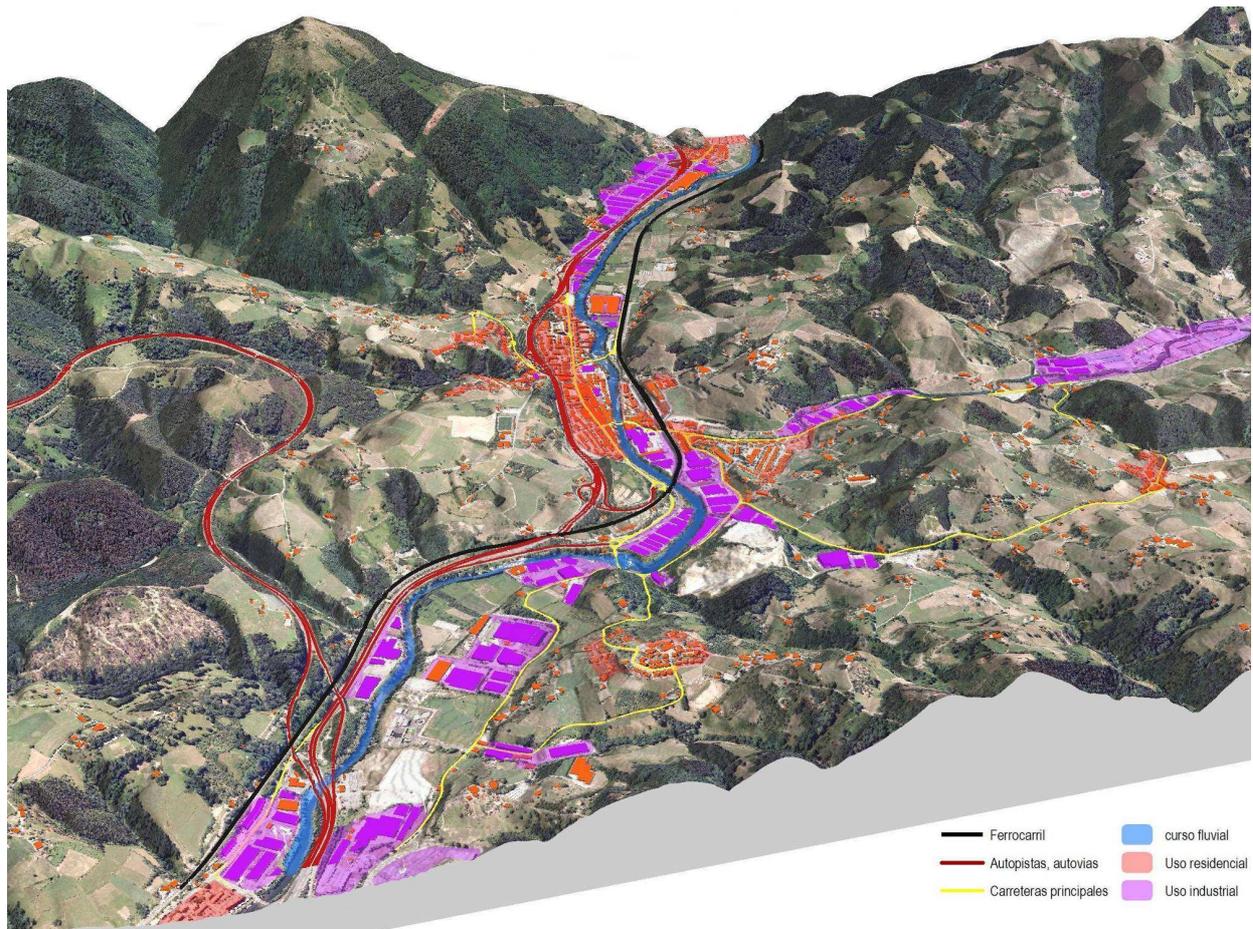
-  Ferrocarril
-  Autopistas, autovías
-  Carreteras principales
-  curso fluvial
-  Uso residencial
-  Uso industrial



Estructura geográfica y urbanística de un municipio costero

En esta primera, imagen se puede observar un municipio situado en una llanura costera, que presenta adecuadas condiciones topográficas para el uso de la bicicleta y, además, unas dimensiones que hacen eficiente a la bicicleta en los desplazamientos internos. Únicamente una parte del espacio urbano se desarrolla en ladera. Las actividades económicas están también muy integradas en el espacio residencial, lo que ofrece oportunidades de desplazamientos activos (peatonales y ciclistas) al puesto de trabajo. Las infraestructuras de transporte suponen barreras que, en este caso, no penalizan más a la bicicleta que a los demás medios de transporte.

Dentro de esta categoría de asentamientos se puede incluir el municipio de Donostia (182.000 habitantes), cuya población se reparte a partes iguales entre la llanura costera y las laderas de más difícil acceso ciclista.



Estructura geográfica y urbanística de un valle guipuzcoano

En esta segunda imagen, se puede observar una perspectiva de las otras dos categorías de asentamientos. En el fondo del valle, de topografía plana, se localiza un núcleo denso de población, en donde en la escala peatonal rigen los desplazamientos internos; sin embargo, la proximidad de los polígonos de actividad económica vertebrados a lo largo del río, ofrecen oportunidades para el acceso en bicicleta. Fuera del fondo del valle, con características poco propicias al uso ciclista cotidiano, se desarrollan núcleos urbanos y algunos equipamientos.

Otro elemento determinante de esta estructura territorial son las infraestructuras de transporte, que constituyen barreras penalizadoras sobre todo para la bicicleta y la marcha a pie.

En definitiva, el territorio de Gipuzkoa ofrece características variadas en cuanto al potencial de uso de la bicicleta: aunque hay múltiples posibilidades en la mayor parte de los municipios, también es cierto que una parte de la población se localiza en lugares en los que o bien no hay condiciones topográficas adecuadas, o se trata de áreas de escala básicamente peatonal.

## 2.2. MODELO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

Las encuestas de movilidad realizadas por el Gobierno Vasco permiten contar con una primera aproximación al modelo de movilidad vigente en Gipuzkoa. De ellas se deduce la siguiente distribución de los desplazamientos entre los diferentes modos de transporte en 2011:

**Reparto modal en Gipuzkoa (2011)**

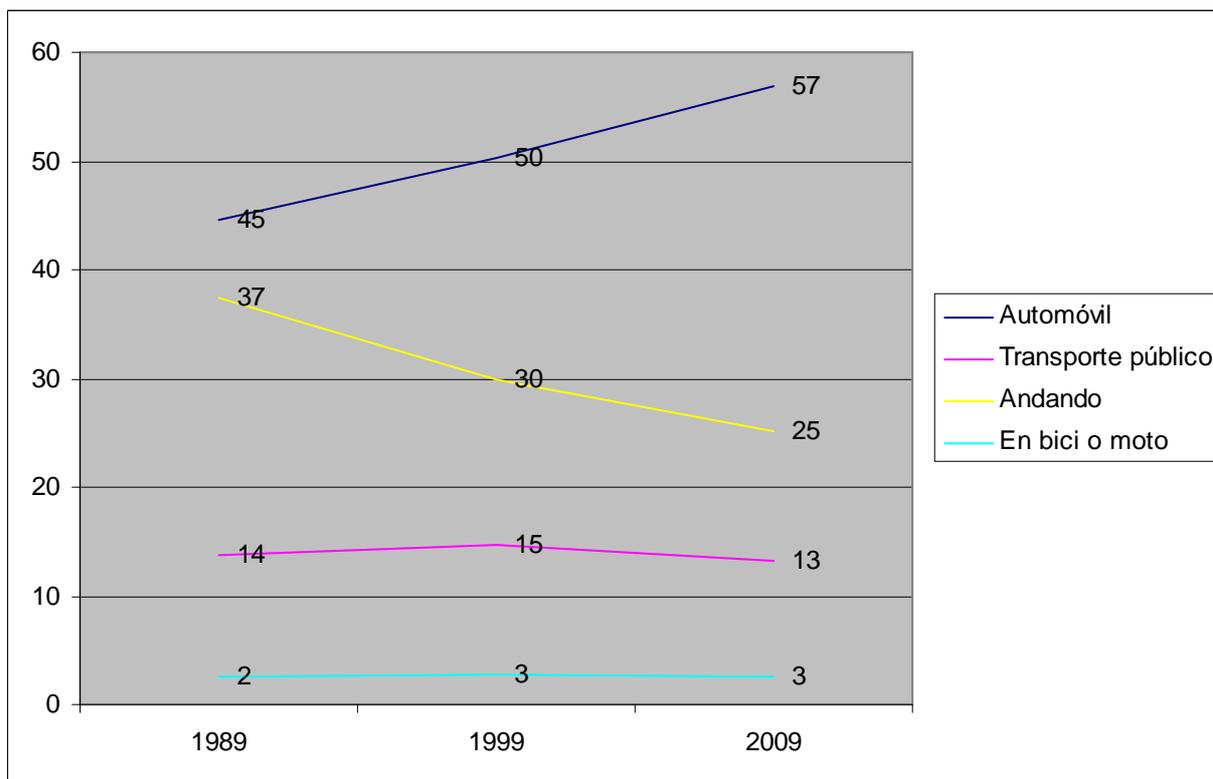
	Número de desplazamientos diarios	%
Andando	894.022	45,2
Bicicleta	46.860	2,4
Automóvil	735.710	37,2
Moto	38.627	2,0
Autobús	195.690	9,9
Ferrocarril	48.176	2,4
Otros	17.661	0,9
Total	1.976.746	100

Fuente: Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca. Gobierno Vasco, 2012.

Como se puede comprobar, son los desplazamientos a pie y en automóvil los que cubren un mayor porcentaje del total. En ese reparto, la bicicleta registra una cifra significativa, aunque pequeña del total. Es importante, en cualquier caso, el crecimiento de ese porcentaje en las últimas encuestas, pues de menos del 1% a principios de siglo se pasó a 1,3% en 2007 y al referido 2,4% en 2011.

Atendiendo exclusivamente a los desplazamientos por motivo laboral, las cifras resultan mucho más preocupantes para los modos sostenibles de desplazamiento pues, según revelan otras encuestas del Gobierno Vasco, a lo largo de las últimas décadas el automóvil ha ido ocupando un creciente porcentaje de los desplazamientos totales, en detrimento sobre todo de los viajes a pie.

## Evolución porcentual del modo de desplazamiento al centro de trabajo en Gipuzkoa



Fuente: Encuestas de Condiciones de Vida. Mayores de 16 años. EUSTAT (1989, 1999 y 2009)

En otro tipo de motivos de desplazamiento ha habido un proceso semejante; por ejemplo, en los viajes por motivo escolar, se ha multiplicado casi por tres el número de los que se realizan en automóvil, reduciéndose el peso de los que se efectúan andando en diez puntos porcentuales en ese mismo periodo 1989-2009.

Más allá de las cifras de desplazamientos, es reseñable el incremento de las distancias recorridas en ellos, que muestra la consolidación de un importante fenómeno metropolitano, es decir, la aparición de pautas de desplazamiento cotidianas de media distancia: un número significativo de los viajes en Gipuzkoa son recurrentes y cubren distancias que requieren el uso de los medios motorizados. Así, por ejemplo, según la Encuesta de Movilidad del Gobierno Vasco de 2011, en Gipuzkoa más de una tercera parte de los desplazamientos cotidianos tenían como destino lugares ubicados fuera del municipio de origen; y alrededor del 15% desborda los límites comarcales, lo que indica que se trata de desplazamientos que, en su mayor parte, cubren distancias fuera del rango peatonal y ciclista.

### Porcentaje de desplazamientos según su relación origen-destino (2011)

	%
Intramunicipal	63,1
Intracomarcal	21,6
Intraterritorial	10,9
Interterritorial	3,1
Externo	1,3
Total	100

Fuente: Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca. Gobierno Vasco, 2011.

Esos rasgos de la movilidad guipuzcoana son coherentes con la planta de infraestructuras y servicios de movilidad existentes. En particular es destacable cómo, en la última década, se ha producido un fuerte incremento de la capacidad y la conectividad de las carreteras del territorio histórico, hasta el punto de que se publicitó en su desarrollo como una “nueva red viaria de Gipuzkoa”, la cual ha estimulado los desplazamientos en automóvil entre las diferentes comarcas guipuzcoanas.

El ferrocarril, por su parte, cubre una parte considerable del territorio, pero con limitaciones de conectividad fuera de los viajes radiales, lo que explica en parte su baja participación en la movilidad cotidiana.

Las otras dos grandes piezas que mejor definen el puzzle de la movilidad guipuzcoana son la motorización, es decir, la disponibilidad de automóviles, y la autonomía respecto al uso de dicho vehículo. El número de automóviles por cada 1.000 habitantes en Gipuzkoa es muy semejante al observado en el conjunto de la comunidad autónoma y algo inferior a la media de España y de la Unión Europea (27 países) (El hecho de estar más alejadas de Donostia no parece que sea el factor explicativo de estos índices diferentes. De hecho Urola Kosta tiene índices menores que Donostialdea).

#### Número de automóviles por cada 1.000 habitantes (2010)

	Motorización
Unión Europea (27)	477
España	480
Comunidad Autónoma de Euskadi	438
Gipuzkoa	433
Bidasoa Behea / Bajo Bidasoa	444
Debabarrena / Bajo Deba	437
Debagoiena / Alto Deba	469
Donostialdea	421
Goierri	454
Tolosaldea	441
Urola Kosta	414

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Eustat y Eurostat

Esa disponibilidad de automóviles no debe ocultar la existencia de un 20,7% de hogares que no cuentan con ese vehículo y, además, de una elevada población mayor de edad que no dispone de carné para conducir ese tipo de vehículos:

### Censo de conductores y conductoras de Gipuzkoa

	Total	Varones	Mujeres
% de personas conductoras de automóviles sobre la población total	53,7	60,9	46,8
% de personas conductoras de automóviles sobre población mayor de 19 años	66,0	75,6	56,9

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la DGT y Eustat.

En definitiva, cruzando la disponibilidad de automóvil y el permiso para su conducción se puede afirmar que más de la mitad de la población guipuzcoana, sobre todo de mujeres, no es autónoma con respecto a ese vehículo, lo que ofrece un consistente ámbito de extensión de la bicicleta.

A ese respecto, la Encuesta 2014 realizada para esta Estrategia desvela que el parque de bicicletas existente en los hogares guipuzcoanos es muy elevado, con una media de 1,4 bicicletas por hogar: el 63% de los hogares dispone de al menos una bicicleta no infantil. Esa cifra se complementa con un elevadísimo porcentaje (88%) de la población que manifiesta que sabe andar en bici.

Dado que no todas esas bicicletas ni habilidades están en uso actualmente, se puede afirmar que hay un parque “dormido” que podría despertar al uso si se establecen las condiciones adecuadas para ello.

### 2.3. CONTEXTO SOCIOECONÓMICO

Con unos costes de compra y mantenimiento muy inferiores a las alternativas motorizadas de transporte, la bicicleta representa una oportunidad para la inclusión de las personas jóvenes y de la población de bajos ingresos en un entorno laboral y de actividades de todo tipo, las cuales desbordan, en muchos casos, el radio de acción de la marcha a pie.

Hay que evitar, en cualquier caso, atar esta opción de desplazamiento a la actual crisis económica, a la espera de que un cambio de tendencia permita volver a la senda de la motorización y de la inversión en infraestructuras viarias; en definitiva al incremento del uso del automóvil o los medios motorizados de transporte. Se trata, por el contrario, de anclar la bicicleta en un modelo de movilidad más justo y sostenible.

En ese sentido, la Encuesta 2014 ofrece pistas del perfil socioeconómico de las personas que emplean la bicicleta de modo cotidiano como medio de transporte, mostrando que se trata sobre todo de personas ocupadas y estudiantes, y que poseen un nivel de estudios superior a la media de Gipuzkoa.

Todo ello en un contexto social favorable a la bicicleta, pues según la misma Encuesta 2014, el 87% de la población guipuzcoana mayor de 14 años considera que la utilización de la bicicleta como medio de transporte es algo que socialmente se encuentra muy bien visto (38%) o bastante bien visto (49%).

## 2.4. CULTURA DE LA MOVILIDAD, PERCEPCIÓN DEL RIESGO Y DE LA COMODIDAD

Al margen de los condicionantes geográficos y territoriales señalados más arriba, son los aspectos culturales y de percepción los que están determinando realmente el uso de la bicicleta en Gipuzkoa, como en cualquier otro territorio. Se pueden resaltar, en especial, dos grandes barreras para la extensión de la bicicleta: la percepción de la comodidad y la percepción del riesgo en la circulación, los cuales, además, resultan ser diferenciales para mujeres y hombres, para menores, jóvenes y adultos.

El potente vínculo que asocia, en el imaginario social, a la bicicleta con la práctica deportiva exigente genera una sombra sobre las opciones de emplear este medio de transporte sin requerimientos físicos elevados y sin grandes necesidades de equipamiento especial. Como ocurre allí donde la bicicleta se emplea masivamente, el pedaleo puede y debe ser tan normal como coger un autobús o caminar. Normalizar la bicicleta requerirá por tanto un cambio cultural en la percepción de las distancias, la lluvia, la vestimenta y el prestigio que, en la actualidad, están perturbados por la visión a través del parabrisa, construida especialmente en las últimas décadas.

Sobre ese transfondo cultural se superpone el otro gran condicionante del uso de la bicicleta: la percepción del riesgo. En efecto, tal y como se refleja en todas las encuestas sociológicas o en cualquier conversación en la que se plantean las opciones de este medio de transporte, el punto crítico resulta ser la sensación de que pedalear es una actividad arriesgada. Compartir el espacio con vehículos más pesados y veloces resulta ser el nudo que perturba y limita el uso de la bicicleta.

Así lo atestigua la Encuesta 2014, según la cual, para la población que sabe montar en bicicleta pero no la utiliza, las principales razones tienen que ver de modo más o menos directo con esas percepciones. La peligrosidad de la circulación ciclista no solo es mencionada como importante por dos terceras partes de dicha población, sino está en la base de otras respuestas como la falta de bidegorris o la falta de seguridad peatonal, que también son consideradas importantes por una parte considerable de la población.

Población que opina que los siguientes aspectos son de bastante o mucha importancia

	% de la población que sabe andar en bicicleta pero no la utiliza o la utiliza menos de una vez al mes
La peligrosidad por circulación, accidentes, tráfico	<b>67,1</b>
Las inclemencias meteorológicas (climatología)	<b>64,1</b>
Las cuestas y orografía	<b>55,1</b>
La falta de forma física, problemas de salud, la edad	<b>55,8</b>
El considerar que la bicicleta no es un modo de transporte apropiado para usted	<b>53,0</b>
Falta de facilidades para los/as ciclistas (falta de bidegorris, aparcamientos, sitio en casa...)	<b>48,8</b>

La pereza física y dejadez	46,1
La distancia a recorrer	46,0
La falta de seguridad personal (de la persona encuestada) en el manejo de la bicicleta	45,1

La Estrategia de la Bicicleta ha de afrontar ese nudo con todas las herramientas posibles; con las que resultan más reactivas y primarias, como la segregación del tráfico ciclista respecto al motorizado; pero, también, con las que permiten revisar la percepción individual y con las que facilitan la convivencia entre modos diversos de transporte.

## 2.5. LOS RETOS SOCIALES Y AMBIENTALES

A favor de la normalización y la potenciación de la bicicleta juega otro conjunto de factores cada vez más presentes en el debate social y político: las consecuencias ambientales y sociales del modelo de movilidad vigente. El ruido, la contaminación del aire, el cambio climático, la biodiversidad o la salud de la población tienen que ver con la manera en que se resuelven las necesidades de desplazamiento, siendo la bicicleta una herramienta de gran eficacia para paliar esos problemas.

Por poner un ejemplo de esa emergencia de debates que tienen que ver con la movilidad, se puede recordar la prevalencia de la obesidad y el sobrepeso de la población guipuzcoana<sup>2</sup>, fenómeno asociado no solo a la alimentación, sino sobre todo a la sedentarización y motorización del modo de vida y de los desplazamientos.

## 3. LO QUE SE HA AVANZADO

En la última década se han realizado significativos esfuerzos para la incorporación de la bicicleta al modo de vida cotidiano de las personas que habitan en Gipuzkoa, aunque se puede también afirmar que no estamos más que en los inicios de un cambio en el modelo de movilidad, marco imprescindible para una normalización de este medio de transporte.

### 3.1. INCORPORACIÓN DE LA BICICLETA A LA AGENDA SOCIAL Y POLÍTICA

En la última docena de años la bicicleta ha cambiado de estatus social y político. Las voces que durante las últimas décadas del siglo XX se oponían al desarrollo de este medio de transporte, o al menos a dedicar espacio, tiempo o inversión a sus necesidades, tienen en la actualidad muy poca intensidad. Con mayor o menor convencimiento, con mayor o menor confianza

---

<sup>2</sup> Según la *Encuesta de Salud del País Vasco 2013* (Departamento de Salud del Gobierno Vasco), el sobrepeso y la obesidad afectan al 44,4 y al 13,2% respectivamente de la población guipuzcoana.

en que la bicicleta ha vuelto para quedarse, la inmensa mayoría de las fuerzas sociales, políticas y económicas la han incorporado a su discurso.

Y la ciudadanía también, tal y como refleja la Encuesta 2014, según la cual el 87% de la población guipuzcoana considera que el uso de la bicicleta como medio de transporte está bastante o muy bien visto socialmente.

Abundando en ello, hay que indicar que, en la misma Encuesta 2014, una mayoría muy significativa de la población (el 79%) se manifiesta muy de acuerdo (35%) o bastante de acuerdo (44%) sobre la oportunidad de invertir más recursos públicos para la promoción de la movilidad ciclista en Gipuzkoa, mientras que el porcentaje de personas poco o nada de acuerdo representa un 20%.

Esa incorporación social y política de la bicicleta se ha traducido también en los planteamientos institucionales. En el caso de la Diputación Foral de Gipuzkoa, a través de su Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias se planteó para la presente legislatura una serie de políticas, entre las que destacan a efectos de esta Estrategia las siguientes acciones, algunas de las cuales ya se han ejecutado en la actualidad:

<p>6. Planificación y construcción de la red de vías ciclistas y plan de educación y sensibilización para promover su uso</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Finalización del proceso de elaboración del PTS para su aprobación en JJGG</li> <li>● Dinamización del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa</li> <li>● Desarrollo de la estrategia de la bicicleta en Gipuzkoa</li> <li>● Proyectos de promoción del uso de la bicicleta</li> <li>● Formación de un equipo humano en la organización interna de la DFG</li> <li>● Ejecución de campañas de sensibilización con los centros escolares de Gipuzkoa</li> <li>● Elaboración y publicación del mapa de vías ciclista de Gipuzkoa</li> <li>● Impulso a la revista <i>Bizikletaz</i> y otros soportes comunicativos</li> <li>● Vía ciclista Oñati-Zubillaga</li> <li>● Vía ciclista Zubillaga-Epele</li> <li>● Vía ciclista Andoaín-Urnieta-Lasarte</li> <li>● Convenio con Lazkao</li> <li>● Construcción de la vía ciclista Asteasu-Zizurkil</li> <li>● Convenio con Astigarraga</li> <li>● Vía ciclista Añorga con Euskal Trenbide Sarea</li> <li>● Errekalde-Lasarte</li> <li>● Itsasondo-Ordizia</li> </ul>
---	---

Alcanzar este momento de interés hacia la bicicleta es el resultado de varios factores siendo uno de ellos, de enorme importancia, la tenaz presencia de un movimiento social de defensa de la bicicleta liderado por la Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie, fundada en 1989, y con presencia en distintos municipios, además de la capital como Irun, Oarsoaldea, Oñati (Txirrin-ka) o Arrasate (Lurrats). Es precisamente un documento propositivo de Kalapie, denominado LehendaBizi, el que pone en marcha, en 1998, el proceso de creación de una red ciclista guipuzcoana y una incipiente política de la bicicleta.

El apoyo recibido por el proyecto LehendaBizi, firmado por 65 organizaciones sociales e instituciones de todo tipo (organizaciones ciudadanas, ayuntamientos, agencias de desarrollo comarcal, entidades empresariales, etc.), recibió en 2000 el espaldarazo de las Juntas Generales de Gipuzkoa, simbolizando el inicio de un nuevo escenario social y político para la bicicleta.

### **3.2. MARCO DE PLANIFICACIÓN Y REGULACIÓN**

En el marco legal vigente establecido por la administración central, la referencia a tener en cuenta es la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo; que en su conjunto no termina de cubrir todo el espectro de necesidades que requiere el hecho de establecer el sistema integral que precisa la bicicleta.

En el caso de Gipuzkoa, las vías ciclistas ya disponen de carta de naturaleza jurídica y se entienden como un nuevo tipo de infraestructura viaria específica para el desarrollo de la movilidad no motorizada, preferentemente ciclista, y que la hacen diferente de otros tipos de camino, según reza el artículo 1 de la Norma Foral 1/2007 de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

En cumplimiento del mandato contenido en el artículo 19 de la referida normativa se redactó el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, aprobado definitivamente por la Norma Foral 2/2013, de 10 de junio. Este Plan, instrumento de ordenación territorial previsto en la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, y su normativa de desarrollo, establece, además de los objetivos generales de la Red de Vía Ciclistas Forales y las características de las vías ciclistas, un programa de actuaciones a realizar durante un determinado período de tiempo, a fin de cumplir los objetivos previstos en él.

Por su parte, la Norma Foral 1/2007 de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa, también establece el mandato de constitución del Consejo de la Bicicleta como máximo órgano de carácter consultivo y asesor en materia de bicicleta y movilidad ciclista en Gipuzkoa. Asimismo, constituye un foro efectivo de participación, que a su vez cuenta con un reglamento orgánico y funcional que fue aprobado mediante Decreto Foral 70/2008, de 9 de setiembre.

En el ámbito local son varios los municipios que han incorporado a la bicicleta en su marco regulatorio, incluyendo sus necesidades en la normativa urbanística y adaptando las ordenanzas de movilidad para su mayor seguridad y comodidad.

### **3.3. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS PARA LA BICICLETA**

El panorama de infraestructuras y servicios para la bicicleta ha tenido una ostensible mejora a lo largo del presente siglo. Son varios los municipios que ofrecen vías ciclistas que, sin formar en su mayor parte redes completas, empiezan a tener una utilidad para los desplazamientos cotidianos. No están carentes de problemas de diseño y concepción, pero globalmente reflejan un cambio que desborda las modas coyunturales.

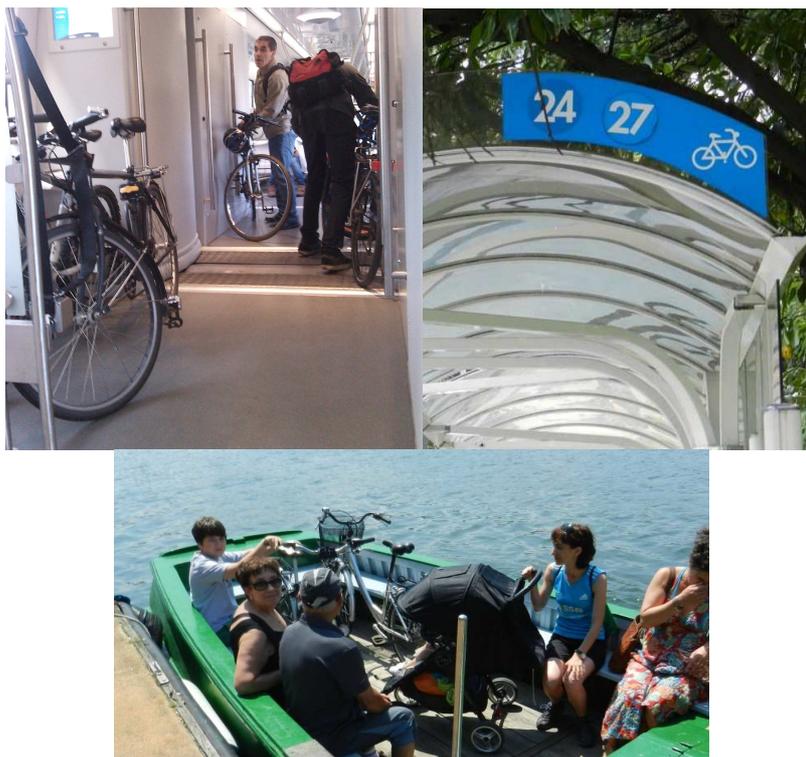
Igualmente, se ha multiplicado en la última década el número de aparcabicis de iniciativa municipal, así como otros servicios públicos y privados para las personas que utilizan la bicicleta, lo que también indica un mayor grado de madurez del contexto social y económico que gira alrededor de este vehículo.

Los avances han sido quizás más tímidos en lo que atañe a la combinación de la bicicleta con el transporte colectivo (ferrocarril, autobuses y barcos), tanto en materia de aparcabicis como respecto al transporte de las bicis en los vehículos. Hay más opciones de aparcar la bicicleta en los alrededores de muchas estaciones y paradas, pero todavía hay amplias lagunas en relación a las localizaciones y a los modelos instalados.



Aparcabicis en la estación de Euskotren de la Plaza Easo (Donostia).

Han mejorado las oportunidades para el transporte de bicicletas en los trenes y autobuses<sup>3</sup>, sobre todo de la modalidad plegable, pero queda pendiente una mayor integración de otros modelos y otros aspectos de la accesibilidad a los diferentes vehículos colectivos.



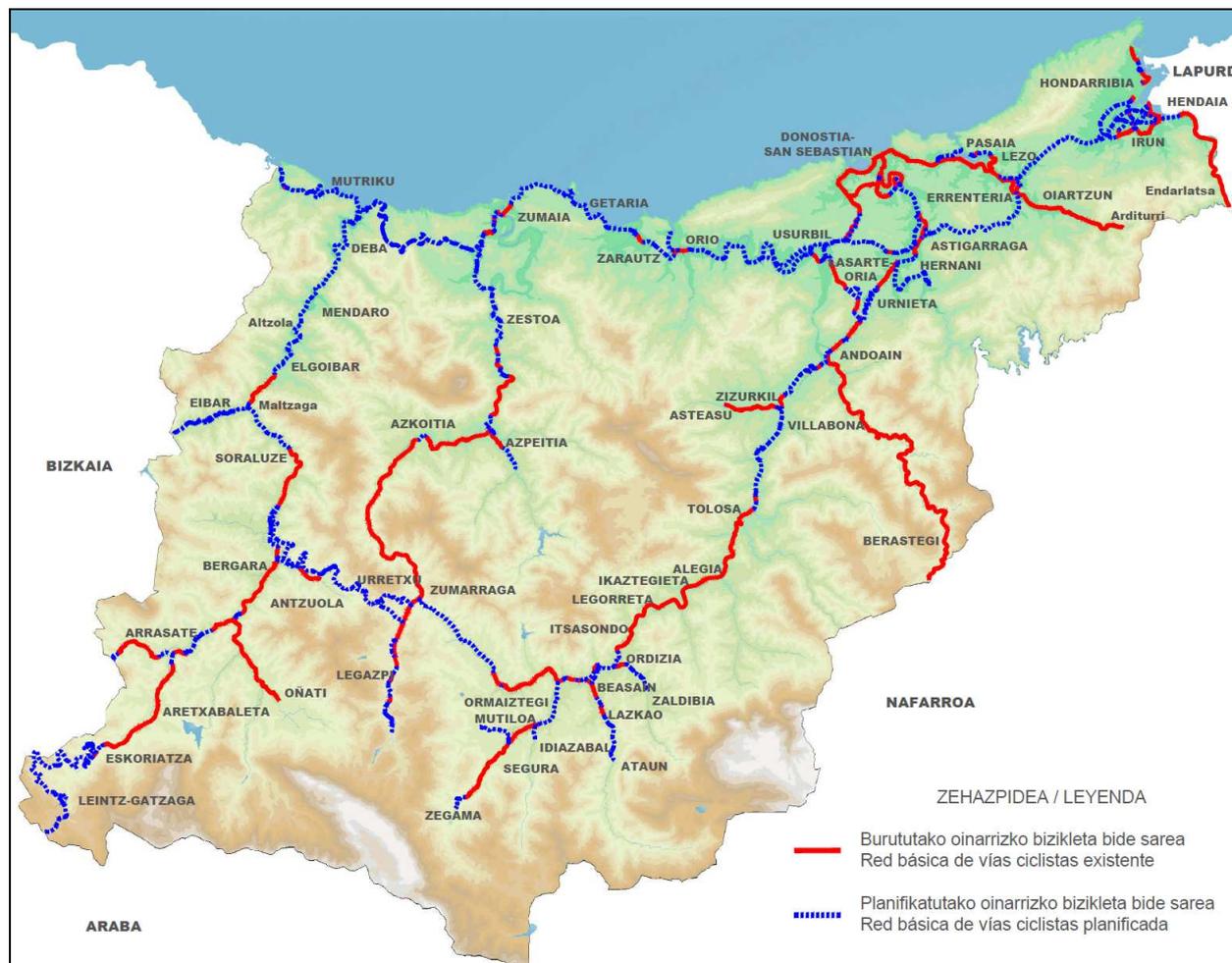
Transporte de la bicicleta en los vehículos colectivos (trenes, buses y barcos)

---

<sup>3</sup> En marzo de 2015 entró en vigor el *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. Dicho reglamento incluye un anexo que establece diversas mejoras en el acceso de bicicletas a los autobuses de todas las concesionarias adheridas al Sistema Mugí.

En la escala supralocal, desde la redacción del Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2002), antecedente del vigente Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa, se han ido creando diferentes tramos de la Red Básica de Vías Ciclistas que suman en la actualidad 200 km, es decir, un 45% de los 439 km. previstos.

Como se puede observar en la ilustración adjunta, esos tramos empiezan a conformar itinerarios bastante extensos y, por tanto, a ofrecer una conectividad significativa entre los núcleos urbanos y las áreas de actividad económica y equipamientos en el radio de acción ciclable.



Mapa del estado de ejecución de la red de vías ciclistas de Gipuzkoa

### 3.4. USO DE LA BICICLETA EN CRECIMIENTO

El contexto actual de la movilidad ciclista en Gipuzkoa se caracteriza por una considerable normalización de la bicicleta en el modo de vida cotidiano de la población, en especial de algunas ciudades pioneras en su potenciación, como Zarautz, Tolosa o Donostia-San Sebastián. Esa incorporación a la vida cotidiana se puede observar en los datos de la Encuesta 2014 en la que se ha comprobado que una parte considerable de la población (45%) emplea la bicicleta al menos una vez al mes, siendo un 7,4% las personas que la emplean a diario.

### Frecuencia con la que se desplazan en bicicleta las personas encuestadas

	%
Cada día o casi	7,4
Al menos una vez por semana	9,7
Solo los fines de semana	7,7
Alguna vez al mes	11,8
Menos de una vez al mes	9,0
Nunca	54,4

Fuente: Encuesta 2014. Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa 2014. SIADECO. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2014.

La población que utiliza la bicicleta a diario o casi a diario no se distribuye homogéneamente en las comarcas guipuzcoanas, siendo muy elevada en Urola Kosta y reducida en Goierri y Bajo Deba.

Las cifras de uso de la bicicleta se han incrementado considerablemente en la última década, como lo atestigua por ejemplo la Encuesta de Movilidad del Gobierno Vasco, la cual registra un paulatino incremento del número de desplazamientos ciclistas cotidianos. Entre 2007 y 2011, según dicha Encuesta, el porcentaje de desplazamientos diarios en bicicleta pasó del 1,3% al 2,4%.

Se puede estimar de hecho que en los últimos cinco años se ha duplicado el uso de la bicicleta en Gipuzkoa, aunque esas cifras tienen también una segunda lectura: el peso de la bicicleta en la movilidad sigue siendo relativamente bajo, sobre todo en comparación con otros territorios europeos en donde esas mismas cifras alcanzan porcentajes superiores al 20% del total. Además, tal y como señala la Encuesta 2014, una parte considerable de los desplazamientos en bicicleta se realizaban previamente andando (48%) o en transporte colectivo (14%), mientras que el 29% lo hacían en automóvil o motocicleta. La presencia de más bicicletas no significa automáticamente la de menos automóviles.

Por todo ello, por el importante camino que queda por recorrer y por la necesidad de clarificar el objetivo de la extensión del uso de la bicicleta, es por lo que la Estrategia de la Bicicleta se convierte en un requerimiento importante de la política ciclista y de movilidad sostenible.

Otro factor que abunda en la misma dirección es la constatación de un considerable éxito de las medidas infraestructurales llevadas a cabo en esta década para estimular el uso de la bicicleta y, derivadamente, de la marcha a pie en recorridos interurbanos. Los datos de la evolución del uso de las infraestructuras desarrolladas por la Diputación Foral de Gipuzkoa son un buen indicador de la aceptación de esta apuesta de movilidad.

### Evolución del uso de la red foral de vías ciclistas

	Nº de desplazamientos peatonales	% de viajes peatonales sobre el total	Nº de desplazamientos en bicicleta	% de viajes en bici sobre el total	Total de desplazamientos
2008	1.526.460	78	430.540	22	1.957.000
2013	2.322.783	72	888.809	28	3.211.592

Fuente: Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa. Memorias de 2008 y 2012.

Como se puede observar, al margen del crecimiento significativo del uso de la red y del gran peso de los desplazamientos a pie, se constata un lento pero consistente incremento del porcentaje de personas que las recorren en bicicleta.

## 4. LO QUE HAN HECHO LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

### 4.1. ADMINISTRACIONES SUPRALOCALES

A continuación se repasa la actividad de las diferentes administraciones con competencias en materia de movilidad ciclista y, también, la que han llevado a cabo en los territorios colindantes a Gipuzkoa que pueden servir de referencia aquí.

#### **Gobierno Vasco.**

El Gobierno Vasco tiene varias áreas de competencia de gran trascendencia para la política de la bicicleta, entre las que destacan la de Sanidad, Educación y Política Territorial.

El Plan Mugiment 2013-2020, tiene por objetivo aumentar el número de personas que realizan alguna actividad física.

El Gobierno Vasco apoya también otros proyectos como Ibilbideak, Ideas para moverse. Comunidad 2.0., cuyo objetivo principal es incentivar la actividad física a través de redes sociales; y Gosasun, liderado por Innobasque, iniciativa que fomenta la adopción de hábitos de vida saludables en torno a tres ejes fundamentales: alimentación, actividad física y salud emocional.

Por su parte, la Consejería de Medio Ambiente y Política Territorial está redactando el Plan Director de Itinerarios Ciclables, que trata de aunar las intervenciones y vías ciclistas de los diferentes territorios históricos. Dispone también de una línea de subvenciones para la lucha contra el cambio climático, destinadas a administraciones locales, en las que se incluye la creación de vías ciclistas.

Por último, hay que recordar las competencias en materia de circulación ciclista de la Dirección de Trafico, de la Consejería de Interior, la cual publica guías y materiales para promover la seguridad vial de las personas usuarias de la bicicleta.

#### **Gobierno de España**

La administración general del Estado también juega un papel significativo en varios campos que afectan al uso de la bicicleta. Al margen de las regulaciones emanadas de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, se desarrollan programas vinculados a las Vías Verdes y los Caminos Naturales, que ponen en valor itinerarios peatonales y ciclistas. Además, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente participa en el desarrollo de la red EuroVelo en España. Esta red ciclista transeuropea, formada por 14 rutas, inicialmente se propone atravesar Gipuzkoa desde Irun hasta Bera (Navarra).

El Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético (IDAE) ha subvencionado diferentes actuaciones en materia de movilidad ciclista en Gipuzkoa, como el extinto servicio de bicicleta pública de Zumaia.

El Ministerio de Sanidad y Consumo desarrolla la Estrategia NAOS (Estrategia para la Nutrición, Actividad Física y Prevención de la Obesidad) desde 2005, uno de cuyos centros de atención es el sedentarismo y, por tanto, el impulso de los modos activos de desplazamiento.

### **Diputación Foral de Bizkaia**

La Diputación Foral de Bizkaia dispone de un instrumento de planificación sobre la bicicleta el Plan Director Ciclable 2003-2016. Sus objetivos establecen para 2016 que en torno a un 15-20% de los desplazamientos obligados en distancias 2-8 Km. se realicen en bicicleta. Para lograr este objetivo se plantea que los municipios de más de 5.000 habitantes dispongan de planes de movilidad que incorporen soluciones para la bicicleta. La red inicialmente prevista presenta una escasa conexión con Gipuzkoa, aunque se están planteando itinerarios nuevos que cumplirían esa función.

### **Gobierno de Navarra**

Las principales actuaciones tienen relación con el uso recreativo y turístico de la bicicleta centrándose en la recuperación de cinco vías verdes y de la puesta en valor de itinerarios como el Camino de Santiago. En 2007 se redactó el Plan Director de la Bicicleta de Navarra que no ha tenido desarrollo legislativo ni ejecutivo.

### **Diputación Foral de Álava**

La administración foral de Álava redactó y aprobó en 2007 el Plan especial de rutas verdes. Posteriormente las Juntas Generales de Álava aprobaron la Norma Foral 1/2012, de 23 de enero, de itinerarios verdes del Territorio Histórico de Álava. La red existente es de 978 Km. de caminos recuperados y habilitados para el senderismo y el paseo en bicicleta, además de otros 189 Km. en proyecto.

El objetivo fundamental de la red es la conexión de los núcleos más poblados con el medio natural y rural. La conexión con Gipuzkoa se efectúa siguiendo el trazado del antiguo ferrocarril Vasco Navarro transformado en Vía Verde. En 2014 ha comenzado la redacción del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes en el Territorio Histórico de Álava, bajo la dirección del Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo, lo que significa que se dispondrá de una referencia fundamental para las conexiones con Gipuzkoa en el plazo de un año aproximadamente.

### **Gobierno de Francia y Consejo General de los Pirineos Atlánticos**

El país cuenta con un plan nacional para la bicicleta, el Plan National Vélo (2014), el cual pivota sobre 7 ejes, relacionados con: la promoción de la intermodalidad bici y transporte colectivo, la creación de condiciones de seguridad, el refuerzo de los beneficios económicos por su uso, la vinculación con el urbanismo, el desarrollo de itinerarios vinculados al ocio y el turismo y, por último, la divulgación de sus beneficios para la salud.

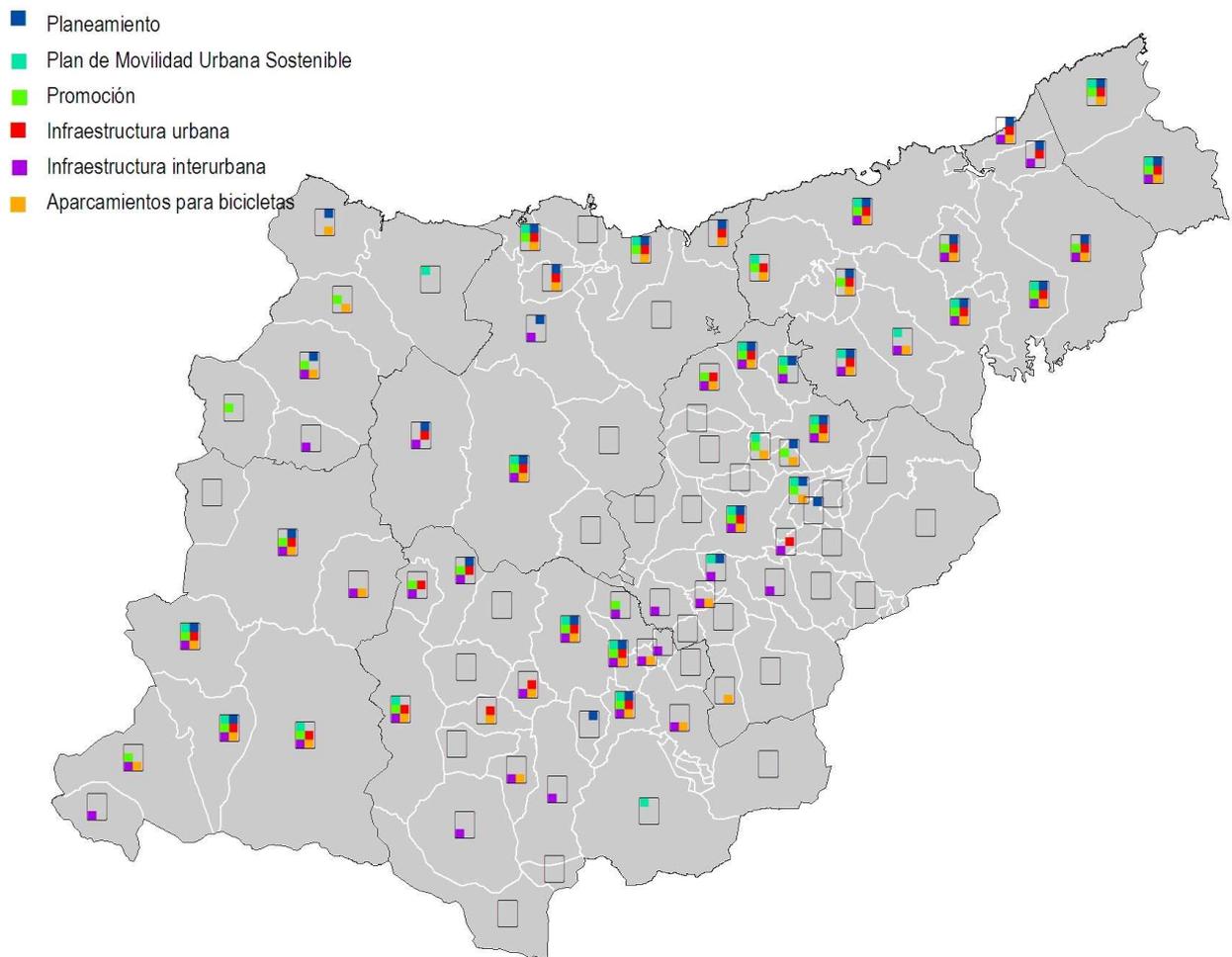
En el Sur Oeste del país destaca el Proyecto EuroZiklo, desarrollado por el Consejo General de los Pirineos Atlánticos, para la promoción de un itinerario ciclable, con orientación fundamentalmente recreativa y turística, de unos 60 km de longitud entre Guéthary (Lapurdi) y Bertiz (Navarra), coincidente con los planteamientos de la Ruta 1 de EuroVelo.

## **4.2. GOBIERNOS LOCALES**

Desde hace aproximadamente una decena de años se detecta en los municipios guipuzcoanos un interés creciente en relación a la movilidad sostenible y a la bicicleta, de manera que se ha

extendido la idea general de que algo ha de hacerse para promocionarla como medio de transporte a escala local. Esta tendencia ha propiciado la redacción de algunos planes y proyectos municipales relacionados con la movilidad sostenible y, en mayor o menor medida, con la movilidad ciclista. Algunas de estas iniciativas se han ido plasmando en la adecuación de tramos o redes ciclistas con diferentes niveles de desarrollo y uso.

El mapa adjunto sintetiza los resultados de un cuestionario contestado por más de un 80% de los municipios de Gipuzkoa, en donde reside el 96% de la población de este territorio.



Mapa municipal de las actividades relacionadas con la bicicleta

Como se puede observar en el plano anterior, una gran mayoría de gobiernos locales son activos en la creación de condiciones adecuadas para el uso de la bicicleta, distribuyéndose las iniciativas del siguiente modo:

#### Infraestructura ciclista

- En dos tercios de los municipios existe algún tipo de infraestructura (vías o aparcamientos) para el uso de la bicicleta (en 60 de los 88 municipios)
- Un 40% de los municipios dispone de alguna vía ciclista urbana; un 52% de alguna vía ciclista interurbana; y un 31% de ambas dos (urbana e interurbana).

- Un 50% de los municipios tiene alguna plaza de aparcamiento para bicicletas, rondando en total las 12.500 plazas, de las que, aproximadamente, la mitad están ubicadas en el municipio de Donostia.
- Por comarcas destacan por tener alguna infraestructura viaria ciclista la práctica totalidad de los núcleos urbanos de Donostialdea, Buruntzaldea, Oarsoaldea y Bidasoaldea.
- En Tolosaldea y Goierri cuentan con alguna infraestructura viaria ciclista principalmente las cabeceras de comarca.
- En el valle del Urola casi todos los núcleos urbanos cuentan con alguna infraestructura viaria ciclista.
- En el valle del Deba la mayoría de los núcleos urbanos adolecen de infraestructura viaria ciclista, siendo esta falta destacable en la zona de Debabarrena (Bajo Deba), mientras en Debagoiena la mitad de los núcleos ya cuentan con alguna infraestructura.

#### Planificación ciclista

- Casi una tercera parte de los municipios (31%) cuenta con algún tipo de plan con el objetivo de promover el uso de la bicicleta (Plan de Movilidad Urbana Sostenible, Plan de la Bicicleta o similar)
- La distribución de los municipios con este tipo de planificación coincide bastante con la descrita para la infraestructura ciclista urbana, si bien varios municipios de Donostialdea y Oarsoaldea carecen de planificación. De nuevo destaca la falta de planificación específica en el conjunto de los municipios de Debabarrena
- Un 40% de los municipios incluye en su planeamiento urbanístico alguna infraestructura ciclista urbana.

#### Promoción de la bicicleta

- En un 40% de los municipios se ha realizado alguna acción de fomento del uso de la bicicleta
- Las acciones principales son los cursillos de aprendizaje, las campañas de promoción del uso de la bicicleta para ir al colegio y los mercadillos de bicicletas de segunda mano.

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

- Casi un 80% de los ayuntamientos que han expresado su percepción sobre la evolución del uso de la bicicleta en los desplazamientos diarios en su municipio consideran que hoy en día hay un mayor uso que hace 10 años; mientras un 20% opina que hay un uso igual.

A partir de esa información y del conocimiento del territorio se puede elaborar una síntesis de las categorías de municipios en los que la bicicleta como medio de transporte podría tener un papel significativo (se exceptúan los núcleos situados en laderas). Se definen así cuatro perfiles graduales atendiendo a sus rasgos principales (tamaño, ubicación y orografía), a la red ciclista (densidad y conectividad), a la planificación relativa a la bicicleta, y al uso actual de la misma que, como se ha señalado anteriormente, presenta niveles bien distintos en cada comarca:

#### A. MUNICIPIOS SIN REDES CICLISTAS LOCALES

Municipios pequeños situados en los fondos de valle en los que, por su tamaño y distancias, la bicicleta no está llamada a jugar un papel importante en los desplazamientos internos, pero que presentan un potencial para desplazamientos interurbanos de corta y media distancia y en el acceso a los polígonos de actividad económica próximos.

#### B. MUNICIPIOS CON REDES CICLISTAS LOCALES INCIPIENTES

Municipios de dimensión y orografía relativamente propicia para el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano e interurbano, sin red ciclista local pero con tramos de vía ciclista aislados y de características fundamentalmente recreativas, alejados del casco urbano y con bajo uso cotidiano. No suelen contar con planificación local específica para la movilidad ciclista, pero es una cuestión de creciente presencia en la agenda política. El nivel de uso de la bicicleta suele ser testimonial, no alcanzando el 1% del reparto modal interno.

#### C. MUNICIPIOS CON REDES CICLISTAS LOCALES PERIFÉRICAS E INCONEXAS

Municipios también con características relativamente propicias para el uso de la bicicleta, que llevan unos años desarrollando una red ciclista local principalmente periférica, en nuevas urbanizaciones, con baja conectividad con el casco urbano. Muchos de ellos se están dotando ya de planes de movilidad sostenible y de planificación específica para la bicicleta. El nivel de uso de la bicicleta, aunque creciente, es aún muy bajo, no llegando a superar el 1 ó 2% del reparto modal interno.

#### D. MUNICIPIOS CON REDES CICLISTAS LOCALES DE DESARROLLO HOMOGÉNEO

Municipios “experimentados” en el desarrollo de la infraestructura ciclista, y que comienzan a planificar e implementar modelos de red mixtos, con tramos de vías ciclistas en calzada, posibilitando una mayor conectividad entre barrios, equipamientos y casco urbano. Suelen disponer de planificación específica ciclista en la que se manejan fórmulas de integración más o menos elaboradas. El peso de la bicicleta suele superar el 3% del reparto modal interno.

### 4.3. DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

Desde la redacción del *Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa* en 2002, la Diputación Foral viene realizando actuaciones en los diferentes campos que componen la política de la bicicleta, entre las que destacan las siguientes:

- Planificación y regulación:
  - *Norma Foral 1/2007 de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa.*
  - Creación de la marca *Gipuzkoako Bidegorriak*.
  - Aprobación del *Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa* (2013).



Marca de la red de vías ciclistas de Gipuzkoa

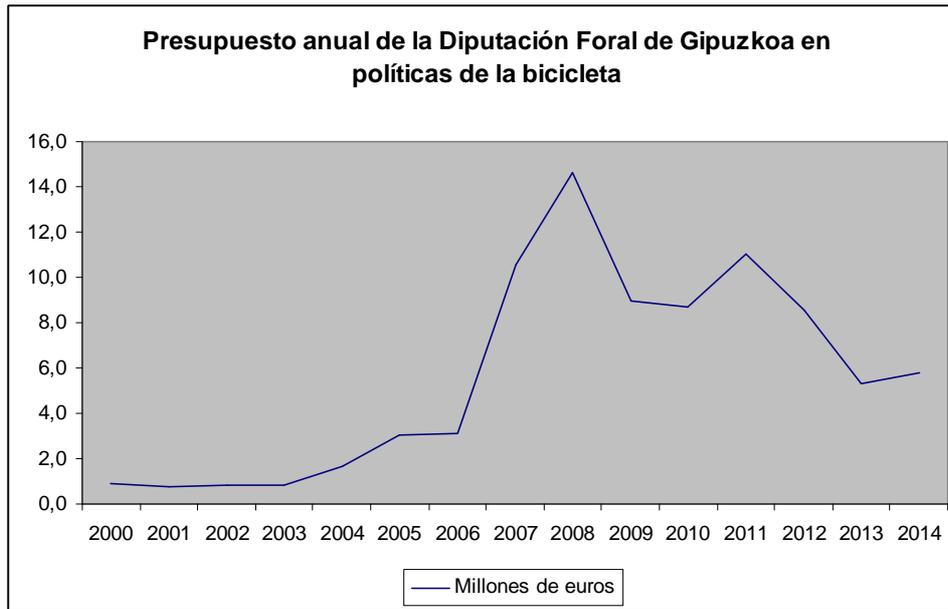
- Gestión
  - Constitución del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa y elaboración de memorias anuales sobre el uso de la red foral de vías ciclistas, y las características y valoraciones de sus usuarios.
  - Constitución del *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa* como órgano asesor, de participación y concertación territorial en materia de política de la bicicleta (2008).
- Infraestructuras
  - Programas presupuestarios para la proyección, ejecución, conservación y explotación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa
  - Ayudas forales a proyectos ciclistas de ámbito municipal (a partir de 2013)
- Promoción
  - Sitio *web Bizikletaz* y la publicación periódica de mismo nombre (a partir de 2009)
  - Estrategia de Promoción de la Movilidad Ciclista y Peatonal en el Acceso a los Puestos de Trabajo (a partir de 2012)
  - Ayudas a asociaciones y municipios para la promoción de la bicicleta (a partir de 2014).



Portada de un número de la revista Bizikletaz y campaña de promoción del uso de la bicicleta a los centros de trabajo en el Alto Deba

- Desarrollo de aspectos técnicos
  - Publicación del *Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Recomendaciones técnicas para su planificación, proyecto y construcción (2006)*.
  - Publicación del manual *Recomendaciones para la señalización de vías ciclistas interurbanas en Gipuzkoa (2014)*

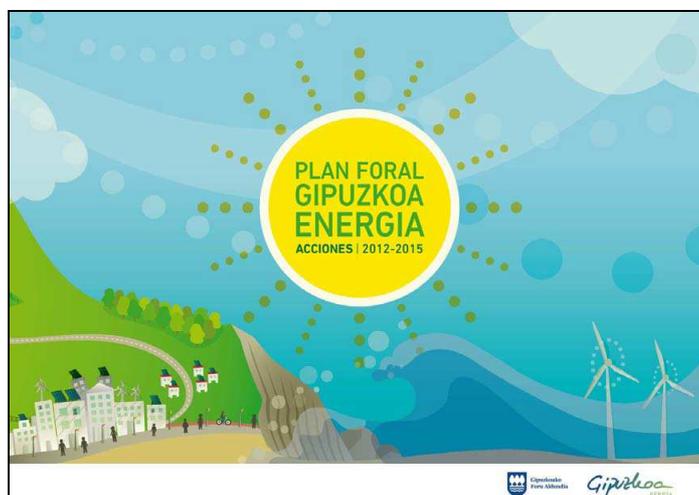
Desde el punto de vista presupuestario, la apuesta por la bicicleta de la Diputación ha tenido una evolución muy favorable hasta la aparición de la crisis económica. La inversión en la política de la bicicleta ha ascendido desde su inicio a cerca de 85 millones de euros, de los cuales la mayor parte ha estado destinada al capítulo de infraestructuras, a la construcción de la Red Foral de Vías Ciclistas.



La gran novedad en 2014 ha sido la ligera recuperación del presupuesto dedicado a la bicicleta en el contexto de congelación de las inversiones en carreteras, marcando un cambio de rumbo en las políticas públicas.

Ese conjunto de iniciativas vinculadas a la bicicleta surgieron del área foral de medio ambiente y sostenibilidad, pero en la actual legislatura se han trasladado al **Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias**, cuyas dos direcciones generales tienen vinculación con la bicicleta, bien a través de la planificación, construcción, conservación y explotación de la Red Foral de Vías Ciclistas, bien a través de las medidas que favorecen la intermodalidad o, también, a través de una variada gama de herramientas de formación, educación, difusión y análisis en materia de movilidad y seguridad vial.

Otras áreas de gobierno de la Diputación también han empezado a incorporar a la bicicleta a sus tareas. Así, el Plan Foral Gipuzkoa Energía elaborado por el Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, es un ejemplo de la transversalidad que puede alcanzar la política de la bicicleta. Seis de las nueve actuaciones previstas en este Plan Energético están vinculadas a esta Estrategia de la Bicicleta, incluyendo la propia elaboración de este documento, que se considera una herramienta útil a efectos de transformar el modelo energético del Territorio Histórico hacia pautas más sostenibles.



## 5. LO QUE QUEDA POR HACER

### 5.1. NORMALIZANDO EL USO COTIDIANO DE LA BICICLETA

Como ha revelado la Encuesta 2014, el perfil de uso de la bicicleta sigue estando muy volcado al recreo y el deporte, tal y como se refleja en la siguiente tabla:

**Perfiles de personas en su relación con el uso de la bicicleta**

	%	Flecha de la normalización
Ciclista "cotidiano" por motivo de transporte	7,9	
Ciclista deportivo	9,4	
Ciclista recreativo	18,8	
No usuario habitual	51,7	
No sabe andar en bicicleta	12,3	

La normalización del uso de la bicicleta supone un proceso de trasvase, de abajo a arriba, entre esos grupos de personas. Supone incitar a un uso cotidiano por parte de las personas que hoy emplean la bicicleta con fines deportivos y recreativos; supone también reenganchar al uso de la bicicleta a muchas personas que aprendieron a pedalear, pero no tienen ahora la bicicleta inscrita en su modo de vida; y, supone, también, reducir el número de personas que no saben andar en bici o no tienen las habilidades suficientes para hacerlo en el contexto de las vías y condiciones vigentes.

### 5.2. TRASVASANDO DESPLAZAMIENTOS A LA BICICLETA

La normalización del uso de la bicicleta es una condición necesaria pero no suficiente en el planteamiento de un cambio en el modelo de movilidad. Para que la propuesta sea coherente con los planteamientos institucionales de búsqueda de unas pautas más sostenibles de desplazamiento, la apuesta ha de consistir en sustituir recorridos en vehículos motorizados y, en particular, los realizados en automóvil individual.

A ese respecto, es fundamental conocer los rasgos de los desplazamientos y la procedencia de las personas que hoy emplean la bicicleta. Según la Encuesta 2014, el porcentaje de ciclistas que anteriormente utilizaban el coche o la moto para realizar los desplazamientos se acerca al 30%, mientras que el grueso procede de la marcha a pie (48%).

Esa caracterización, que reduce las virtudes del trasvase de viajes a la bicicleta, se ve corroborada por las distancias recorridas por las personas que se desplazan en bici en la actualidad. Según la Encuesta 2014, más de dos terceras partes la emplean para recorridos inferiores a 3 kilómetros, con un 16% de personas que recorren menos de un kilómetro, una distancia en la que la marcha a pie es un modo idóneo de desplazamiento.

Qué distancia suele recorrer habitualmente en su desplazamiento principal en bicicleta (sólo viaje de ida) la población que la utiliza como medio de transporte (ciclistas cotidianos, 7,9%)

	%
< 1 kilómetro	15,8
1,1- 3 kilómetros	52,3
3,1- 5 kilómetros	18,6
5,1- 10 kilómetros	8,6
Más de 10 kilómetros	4,0
Ns/Nc	0,6

Fuente: Encuesta 2014. Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa 2014. SIADECO. Diputación Foral de Gipuzkoa

Se deduce de todo ello, que la apuesta estratégica a realizar debe evitar que la bicicleta sustituya los desplazamientos peatonales e impulsar el trasvase de viajes, sobre todo, desde los realizados en la actualidad en automóvil o motocicleta.

### 5.3. REDUCIENDO LOS OBSTÁCULOS PERCIBIDOS

Para que se produzca esa normalización de la bicicleta como medio de desplazamiento cotidiano se han de paliar algunas barreras, limar ciertos condicionantes y vencer algunos prejuicios todavía instalados en una parte considerable de la población.

La Encuesta 2014 da pistas sobre la magnitud percibida de esos factores limitantes. Según sus resultados, la seguridad en el uso de la bicicleta es el factor percibido más determinante, el que condiciona la expansión de su empleo cotidiano y el que, consecuentemente, suscita las más claras demandas con respecto a las infraestructuras y los aspectos de convivencia en el viario: el 60% de la población opina que desplazarse en bicicleta es “peligroso” o “muy peligroso”, cifra coherente con el 71% que considera que la relación de la bicicleta con los vehículos motorizados es “muy conflictiva” o “bastante conflictiva”.

Abundando en esa percepción, cuando se pregunta sobre los aspectos que más inciden para no utilizar la bicicleta, el primero es la peligrosidad de la circulación, un 67% de las personas que no emplean la bicicleta para desplazarse piensan que ese factor es de mucha o bastante importancia.

El segundo aspecto considerado clave es la climatología, con un 64% de las personas no usuarias opinando que les afecta mucho o bastante a su decisión. Esta potente afección tiene que ver con elementos culturales y refleja indirectamente la fragilidad de una parte de los hábitos ciclistas adoptados, que también se pone de manifiesto en la estacionalidad del uso de la bicicleta, que registra descensos muy acusados en los periodos de “mal tiempo”.

Los aspectos vinculados a la forma física, la edad o la topografía constituyen también un factor disuasorio potente para más del 55% de las personas que no emplean la bicicleta

En definitiva los factores limitantes detectados en la Encuesta 2014 giran esencialmente alrededor de dos aspectos que se manifiestan de modos diferentes: la **seguridad** y la **comodidad**. La seguridad se expresa en la conflictividad con los vehículos motorizados o en la percepción

de carencias de infraestructuras seguras, mientras que la comodidad se expresa en las apelaciones al esfuerzo físico, la topografía, la edad, el clima, etc.

#### 5.4. AFRONTANDO LAS CARENCIAS DETECTADAS

De ese cuadro de obstáculos percibidos, del análisis realizado en los capítulos precedentes y de las opiniones recogidas a lo largo del proceso de participación de esta Estrategia, se deduce un marco de carencias en la política de la bicicleta de Gipuzkoa cuya síntesis agrupada en grandes categorías es la siguiente:

Ámbito	Carencia detectada
Infraestructuras	<p>Redes urbanas completas en numerosos municipios.</p> <p>Red foral completa, sin interrupciones.</p> <p>Mantenimiento de las redes de vías ciclistas.</p> <p>Problemas de concepción, diseño y señalización de parte de las redes de vías ciclistas urbanas y forales.</p> <p>Tratamientos de tráfico calmado en vías sin infraestructura ciclista.</p> <p>Diseño del espacio de circulación ciclista que evite el conflicto con los viandantes.</p> <p>Redes completas de aparcabicis.</p> <p>Mantenimiento, adecuación de los modelos y localizaciones de aparcabicis existentes.</p> <p>Número, localización y modelos de aparcabicis en algunas terminales del transporte colectivo.</p>
Servicios	<p>Opciones más amplias de transporte de bicicletas convencionales en trenes y autobuses.</p> <p>Atención al diseño de los vehículos de transporte colectivo para facilitar la combinación con la bicicleta.</p> <p>Registro de bicicletas común.</p> <p>Desarrollo de protocolos y actuación concertada para la reducción del robo de bicicletas.</p> <p>Integración de los sistemas de bicicleta pública.</p>
Coordinación técnica y política	<p>Coordinación entre administraciones y dentro de cada administración.</p> <p>Claridad de criterios de diseño de las infraestructuras por parte de las diferentes administraciones.</p> <p>Canales de intercambio de experiencias y debate entre personas dedicadas a la movilidad y, en particular, la movilidad ciclista.</p> <p>Adecuación de las políticas de la bicicleta a los diferentes contextos municipales.</p> <p>Coordinación de la política de la bicicleta con otras perspectivas de la planificación municipal (urbanismo, accesibilidad, energía, género).</p> <p>Incorporación de la perspectiva ciclista en las decisiones territoriales e infraes-</p>

	<p>tructurales (carreteras, por ejemplo).</p> <p>Mayor presencia de la bicicleta en otras políticas sectoriales, como turismo, ocio, juventud, infancia o deporte.</p> <p>Dinamización del Consejo de la Bicicleta y del Observatorio de la Bicicleta.</p>
Educación, promoción y cultura	<p>Campañas de promoción y educación dirigidas específicamente a diversos sectores potencialmente usuarios de la bicicleta.</p> <p>Incentivos económicos y fiscales al uso de la bicicleta.</p> <p>Asignación de un papel relevante a la bicicleta en las actividades culturales, deportivas, educativas, etc.</p> <p>Planes de movilidad sostenible a los centros de trabajo.</p> <p>Programas de Camino Escolar extendidos a la mayor parte de los ámbitos educativos.</p>
Formación	<p>Extensión de las habilidades en la conducción de bicicletas entre la población, según sus diferentes perfiles de género, edad, etnia, etc.</p>
Regulación	<p>Incorporación de la bicicleta a la normativa territorial y urbanística.</p> <p>Adaptación de las ordenanzas municipales de movilidad con perspectiva ciclista y peatonal.</p>

## 5.5. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Los objetivos que se plantea esta Estrategia para el año 2022 tratan de mantener un equilibrio entre ambición y conocimiento de las limitaciones físicas, económicas y sociales existentes en Gipuzkoa. Bajo el signo de la normalización se plantean los objetivos agrupados en las siguientes categorías:

Objetivos generales de movilidad:

- Incrementar el peso de la bicicleta en la distribución de desplazamientos de Gipuzkoa hasta el 4-5% frente al 2,4% de 2011, sin perder la cuota de los desplazamientos a pie o en transporte colectivo.
- Incorporar un perfil más equilibrado de personas que emplean la bicicleta, con mayor proporción de mujeres y de jóvenes y menores que en la actualidad.
- Incrementar los desplazamientos activos (peatonales y ciclistas) entre municipios.

Objetivos infraestructurales:

- Completar las infraestructuras urbanas para bicicletas y calmado del tráfico en el 50% de los municipios de Gipuzkoa.
- Completar la Red Foral de Vías Ciclistas hasta el 80% de la extensión prevista, duplicando la red actual.
- Mantener y reformar las vías ciclistas existentes para que conserven o mejoren su funcionalidad actual.

#### Objetivos relacionados con los servicios:

- Incorporación sólida de la bicicleta en la cadena del transporte colectivo (tanto en lo que atañe a los vehículos como a las estaciones, accesos, medios de pago y tarifas).
- Creación de redes en el ámbito de Gipuzkoa para la oferta de servicios de alquiler, registros de bicicleta y sistemas antirrobo, reparación, intercambio de información relacionada con la bicicleta, etc.

#### Objetivos de planificación y gestión de la movilidad:

- Planes de movilidad a los centros de trabajo en un 25% de las áreas de actividad de Gipuzkoa.
- Programas de Camino Escolar extendidos a un 50% de los centros educativos de Gipuzkoa.

#### Objetivos políticos:

- Convertir el Consejo de la Bicicleta en un espacio de coordinación de iniciativas de las diferentes administraciones y de intercambio de información relacionada con la bicicleta.
- Desarrollar el Observatorio de la Bicicleta como una herramienta fundamental del conocimiento de la movilidad ciclista.
- Incorporar a todos los departamentos concernidos de la Diputación Foral de Gipuzkoa a las políticas de la bicicleta.

#### Objetivos fiscales y presupuestarios:

- Dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte forales a la movilidad peatonal y ciclista.
- Establecer incentivos fiscales a la movilidad activa.

#### Objetivos regulatorios:

- Disponer de una normativa urbanística y territorial que incorpore a la bicicleta.
- Incorporar las necesidades de la bicicleta en las determinaciones de todos los nuevos planes urbanísticos municipales que sean aprobados.
- Adaptar las ordenanzas de movilidad o tráfico a la bicicleta en un 75% de los municipios guipuzcoanos que cuentan con dicha modalidad de regulación.

A todo ello hay que añadir los propios objetivos señalados en la legislación vigente (Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas y Norma Foral de Vías Ciclistas) y, en particular, sus necesidades de revisión y actualización previstas legalmente.

La mayoría de esos objetivos se pueden conseguir con modificaciones leves de las políticas públicas usuales, pero otros requieren un cambio de mayor profundidad. En particular, los objetivos generales de movilidad solo pueden alcanzarse a través de una intervención decidida para la creación de un nuevo equilibrio entre los diferentes medios de transporte y, en particular, entre la bicicleta y el automóvil. Duplicar el peso de la bicicleta en los desplazamientos sin que sea a costa de los viajes peatonales o en transporte colectivo, es un reto difícil en el que se habrán de poner en juego tanto medidas de estímulo de la movilidad ciclista como medidas de disuasión del uso del automóvil.

La Encuesta 2014 ha permitido identificar el avance en la opinión pública de esa conciencia sobre la necesidad de combinar medidas de estímulo y disuasión: la mitad de la población de

Gipuzkoa se muestra muy de acuerdo (19%) o bastante de acuerdo (31%) con que en su municipio se restrinja el espacio al automóvil (estrechando carreteras, quitando aparcamientos...) para "dárselo" a la bicicleta; mientras que el 48% se manifiesta poco de acuerdo (28%) o nada de acuerdo (20%) con esa propuesta. El apoyo a las restricciones se incrementa entre los grupos de edad más jóvenes.

A ese respecto, es también de gran interés constatar cómo hay una gran mayoría (73%) de la población guipuzcoana que se manifiesta muy de acuerdo (34%) o bastante de acuerdo (39%) con que en su municipio se lleven a cabo acciones tendentes a reducir la velocidad del tráfico y el volumen de automóviles.

## 6. EJES ESTRATÉGICOS DE LA POLÍTICA DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA

### 6.1. EJES ESTRATÉGICOS

A la vista de las carencias detectadas se establecen los siguientes ejes de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa

1. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios municipales
2. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios forales
3. Incorporar a las bicicletas a las calzadas: calmado del tráfico
4. Mejorar la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados
5. Convertir a la bicicleta en una opción turística y de acceso a la naturaleza
6. Incorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y a la salud
7. Incorporar la circulación en bici como elemento de la formación de los escolares
8. Impulsar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral
9. Cambiar la percepción social de la bicicleta y de la movilidad
10. Crear un marco de planificación y normativo de apoyo a la bicicleta
11. Reforzar o generar las herramientas de gestión de la política de la bicicleta

Obviamente, estos ejes estratégicos tienen una proyección diferente en cada comarca y en cada municipio pues, tal y como se apreció en un capítulo precedente, el uso y el potencial de uso de la bicicleta presentan perfiles de gran diversidad en Gipuzkoa y, por tanto, también han de ser diferentes las prioridades y el peso asignado a cada línea de intervención.

### 6.2. PROGRAMAS Y MEDIDAS

Cada uno de esos ejes estratégicos se desarrolla a través de programas de trabajo y éstos a través de medidas particulares, algunas de las cuales consiste, sobre todo, en un trabajo de coordinación con otras administración, tal y como se sintetiza a continuación.

#### 1. Completar y mejorar las redes de infraestructuras y servicios urbanos

	PROGRAMAS	MEDIDAS
1.1	Programa de creación de infraestructuras y servicios municipales	<ul style="list-style-type: none"><li>• Municipio ciclista de Gipuzkoa. Convocatoria para la financiación de iniciativas municipales globales relacionadas con la bicicleta.</li><li>• Convocatoria de proyectos relativos a la creación de nuevas infraestructuras y servicios relacionados con la bicicleta en el ámbito urbano.</li><li>• Convocatoria de proyectos para la reforma y mejora</li></ul>

		<p>de infraestructuras y servicios urbanos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impulso de un espacio de concertación entre la industria, los comercios, las fuerzas policiales, los municipios y las asociaciones de cara a la seguridad del aparcamiento de bicicletas.</li> </ul>
1.2	Programa de formación en materia de infraestructuras y servicios municipales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Guía municipal de políticas de la bicicleta.</li> <li>• Seminarios de formación e intercambio de experiencias en materia de movilidad ciclista.</li> <li>• Homogeneización de la señalización de los itinerarios ciclistas.</li> </ul>

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

	PROGRAMAS	MEDIDAS
2.1	Programa de creación de infraestructuras y servicios forales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inversión en nuevos tramos de la red básica de vías ciclistas forales.</li> <li>• Coordinación de los registros municipales de bicicletas</li> </ul>
2.2	Programa de conservación de la red foral	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inversión en mantenimiento de la red foral</li> </ul>
2.3	Programa de reforma y mejora de infraestructuras forales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inversión en la reforma de tramos conflictivos de la red foral</li> <li>• Seguimiento de la red foral: contadores</li> <li>• Análisis de la red foral desde la perspectiva de género y la perspectiva de generación con el fin de realizar reformas en coherencia con sus resultados</li> <li>• Renovación del manual de vías ciclistas de Gipuzkoa</li> </ul>

## 3. Incorporar a las bicicletas a las calzadas: calmado del tráfico

	PROGRAMAS	MEDIDAS
3.1	Programa de calmado del tráfico en el ámbito urbano.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convocatoria de proyectos destinados al calmado del tráfico y la incorporación de los ciclistas a la calzada.</li> </ul>
3.2	Programa de calmado del tráfico en el ámbito periurbano y rural.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realización de proyectos de tratamientos de travessías.</li> <li>• Realización de proyectos de moderación de la velocidad en carreteras forales.</li> </ul>

## 4. Mejorar la intermodalidad de la bicicleta y los vehículos colectivos motorizados

	PROGRAMAS	MEDIDAS
4.1	Programa de estímulo de la inter-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Colaboración con los operadores para la habilitación de espacio para el transporte de bicicletas en los</li> </ul>

	modalidad bicicleta-ferrocarril	<p>trenes y para la regulación de su uso.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Colaboración con los operadores para la creación de aparcabicis en las estaciones.</li> </ul>
4.2	Programa de estímulo de la intermodalidad bicicleta-autobús.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de las opciones técnicas y operativas de transporte de bicicletas en las bodegas de los autobuses.</li> <li>• Incorporación de la opción de transporte de bicicletas en el Reglamento de Viajeros.</li> <li>• Incorporación de la opción de transporte de bicicletas en los pliegos de condiciones de las concesiones de líneas de autobús interurbanas.</li> <li>• Colaboración con los operadores para la creación de aparcabicis en terminales y paradas.</li> </ul>

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

	PROGRAMAS	MEDIDAS
5.1	Programa de estímulo de las redes ciclistas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguimiento y apoyo a la red EuroVelo y otras iniciativas transfronterizas.</li> <li>• En coordinación con las administraciones estatales y el Gobierno Vasco.</li> </ul>
5.2	Programa de estímulo de los productos turísticos que incorporen a la bicicleta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo informativo y, en su caso, económico a productos turísticos pro-bici.</li> <li>• En coordinación con el Gobierno Vasco.</li> </ul>
5.3	Programa de acceso en bicicleta a ámbitos y espacios naturales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de las potencialidades y limitaciones, así como de la experiencia de regulación existente.</li> </ul>
5.4	Programa de difusión exterior e interior del turismo en bicicleta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convertir a la bicicleta en una opción turística y de acceso a la naturaleza.</li> </ul>
5.5	Programa de apoyo a iniciativas de turismo vinculadas al cicloturismo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivos y apoyo en la difusión de actividades y establecimientos turísticos que ofrezcan servicios para cicloturistas.</li> </ul>
5.6	Programa de adecuación de los albergues forales a la bicicleta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizando las necesidades de instalaciones y ejecutando las reformas correspondientes en cuanto a, por ejemplo, guarda de las bicicletas y disponibilidad de servicios de apoyo.</li> </ul>

## 6. Incorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y a la salud

	PROGRAMAS	MEDIDAS
6.1	Programa salud y bicicleta dirigido a centros y profesionales de la salud.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En coordinación con el Gobierno Vasco para la formación de los y las profesionales de la salud y la adaptación de los centros de asistencia a la práctica de la bicicleta.</li> <li>• Incorporación de la bicicleta a programas de salud</li> </ul>

		ya en marcha.
6.2	Programa de actividad física en los desplazamientos cotidianos de las personas que acuden a los centros de salud y hospitalarios.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En coordinación con el Gobierno Vasco.</li> <li>• Adaptado a todos los perfiles de edad, sexo, condición física, etc.</li> <li>• Planes de movilidad alternativa a los centros hospitalarios y de salud.</li> </ul>
6.3	Programa de bicicleta y movilidad sostenible en las actividades deportivas escolares.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo a iniciativas dirigidas a reducir los desplazamientos en automóvil a los entrenamientos y torneos infantiles.</li> </ul>
6.4	Programa de bicicleta y movilidad sostenible en el acceso a las instalaciones deportivas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de las oportunidades de promocionar modos activos de desplazamiento.</li> <li>• Ejecución de las medidas resultantes del análisis previo.</li> </ul>
6.5	Programa de transición del ciclismo deportivo al ciclismo cotidiano.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de información y otros mecanismos de estímulo para pasar de la práctica deportiva de la bicicleta a la actividad cotidiana. En colaboración con los clubes de práctica deportiva ciclista y la Federación Guipuzcoana de Ciclismo.</li> </ul>

## 7. Incorporar la circulación en bici como elemento del acceso y la formación de los centros educativos

	PROGRAMAS	MEDIDAS
7.1	Programa de formación de las habilidades en el uso de la bicicleta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formación de personas formadoras en habilidades ciclistas.</li> <li>• En coordinación con las administraciones locales.</li> </ul>
7.2	Programa de camino escolar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo a iniciativas para la autonomía en el desplazamiento infantil a los centros educativos, con especial incidencia en el acceso a pie y en bicicleta, en coordinación con las administraciones locales.</li> </ul>
7.3	Programa de acceso en bicicleta a los centros de educación secundaria.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo a los programas específicos desarrollados por otras administraciones. En coordinación con el Gobierno Vasco.</li> </ul>
7.4	Programa de acceso en bicicleta a los centros universitarios.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo a los programas específicos en coordinación con el Gobierno Vasco y las Universidades.</li> </ul>
7.5	Programa de actividades de ocio infantil y juvenil vinculadas a la bicicleta y la movilidad sostenible.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incorporación de la bicicleta en la programación de la oferta foral de ocio juvenil.</li> </ul>

## 8. Impulsar la bicicleta en el acceso a los centros de actividad laboral

	PROGRAMAS	MEDIDAS
8.1	Programa de iniciativas para el acceso a pie y en bicicleta a los puestos de trabajo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de los resultados obtenidos en la experiencia piloto de Debagoiena.</li> <li>• Extensión de los programas de incentivos a diferentes áreas de actividad económica de Gipuzkoa en colaboración con instituciones y agentes sociales y</li> </ul>

		<p>económicos (organizaciones empresariales, sindicales, agencias de desarrollo económico, administraciones locales, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivos a la realización de Planes de Movilidad al Trabajo que incorporen a la bicicleta.</li> </ul>
8.2	Programa de acceso a pie y en bicicleta a los centros de trabajo de la Diputación Foral.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan de Movilidad Alternativa de la Diputación Foral de Gipuzkoa.</li> <li>• Mejora del servicio de bicicletas forales.</li> <li>• Red de aparcabicis de los centros de actividad de la Diputación Foral de Gipuzkoa.</li> </ul>

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

	PROGRAMAS	MEDIDAS
9.1	Programa de extensión de las habilidades en la circulación ciclista de las personas adultas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incorporación a la práctica del ciclismo cotidiano de personas con poca experiencia en la circulación. En coordinación con las administraciones locales.</li> </ul>
9.2	Programa de difusión de la bicicleta como elemento de la cultura.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo a la bici en actividades culturales que involucren a la Diputación Foral y apoyo a las administraciones locales en esa misma tarea.</li> </ul>
9.3	Programa de promoción de la bicicleta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo de iniciativas en el amplio campo de la promoción, en coordinación con las administraciones locales.</li> </ul>
9.4	Programa de incentivos a las actividades de las organizaciones sociales para la promoción de la bicicleta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convocatoria anual de iniciativas en apoyo de las redes sociales que promueven la bicicleta.</li> </ul>
9.5	Programa de inserción social a través de la bicicleta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convocatoria de iniciativas para facilitar la inserción de colectivos en riesgo de exclusión a través de servicios de apoyo a la bicicleta (reparación, recuperación de bicicletas).</li> </ul>
9.6	Programa de cooperación exterior vinculada a la movilidad sostenible y la bicicleta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potencialmente vinculado parcialmente al programa anterior y con vocación de mostrar experiencias locales y aprender de las internacionales.</li> </ul>
9.7	Programa de innovación en materia de movilidad sostenible y ciclista.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convocatoria de iniciativas sociales y tecnológicas de apoyo a la innovación vinculada a la movilidad y la bicicleta.</li> </ul>

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

	PROGRAMAS	MEDIDAS
10.1	Programa de incorporación de la bicicleta al planeamiento urbanístico.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecimiento de criterios de incorporación de la bicicleta a la ordenación y las normas urbanísticas municipales.</li> </ul>
10.2	Programa de desarrollo y mejora de otras normativas relacionadas con la bicicleta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación y modificación de la normativa de tráfico, espacio público y movilidad para incorporar criterios de calmado del tráfico y perspectivas peatonal y ciclista.</li> </ul>
10.3	Programa de fiscalidad favorable a la movilidad sostenible y activa (peatonal y ciclista).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de la fiscalidad vigente y sus efectos sobre las opciones de movilidad.</li> <li>• Desarrollo de incentivos fiscales a los desplazamientos activos</li> </ul>

## 11. Reforzar o generar las herramientas de gestión, participación y coordinación de la política de la bicicleta

	PROGRAMAS	MEDIDAS
11.1	Programa de dinamización del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impulso del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, ampliando su representatividad local y comarcal y dotándolo de más recursos y funciones de coordinación.</li> <li>• Incorporación al Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa e impulso desde el mismo de redes de colaboración municipal para la gestión de iniciativas conjuntas (por ejemplo de bicis de alquiler).</li> </ul>
11.2	Programa de dinamización del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliación y definición de las tareas del Observatorio, incluyendo su apertura a la participación pública a través del sitio web y otras herramientas y la realización de nuevas tareas como:</li> <li>• Gestión de un Centro de Documentación de la Bicicleta.</li> <li>• Elaboración de un léxico ciclista euskera-castellano.</li> <li>• Mejora del conocimiento compartido en Wikipedia tanto en euskera como en castellano.</li> <li>• Elaboración de un mapa de recursos ciclistas de Gipuzkoa.</li> </ul>

## 7. EL PAPEL DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA Y SUS DIFERENTES ÁREAS

### 7.1. PREDICANDO CON EL EJEMPLO

Como se deduce de los capítulos anteriores, la Estrategia de la bicicleta se desarrolla a través de múltiples líneas de trabajo en las que intervienen numerosos agentes y administraciones diferentes. En ese sentido, para que la Diputación Foral de Gipuzkoa pueda adquirir la legitimidad de impulsar y coordinar las medidas correspondientes, es importante que ofrezca muestras de compromiso en la modificación de las propias pautas de abordar la movilidad.

Las necesidades de movilidad de los propios servicios (paquetería, correo interno, suministros, etc.), de las personas que tienen la responsabilidad política, de la plantilla y de las personas que acuden a sus instalaciones, es una primera oportunidad para mostrar el cambio de rumbo hacia pautas más ciclables y sostenibles de movilidad.

Para ello un primer paso debe ser la realización de un Plan de Movilidad Alternativa de la Diputación Foral que refuerce las medidas tomadas internamente en los últimos años a ese respecto, incluyendo:



Bicicletas al servicio de los trabajadores de la Diputación Foral de Gipuzkoa

- Estímulo de los medios activos y sostenibles de desplazamiento y disuasión de los motorizados privados en el acceso a los centros de actividad de la Diputación.
- Aparcabicis protegidos y cómodos.
- Parque de bicicletas de servicio adecuado a las necesidades de cada centro de trabajo y tipo de actividad.
- Servicios de mensajería y paquetería (propios o contratados), a través de bicicletas y ciclos.
- Convenios de colaboración con los servicios de bicicleta pública que eventualmente puedan tener relación con los centros de actividad de la Diputación.

Desde un punto de vista organizativo, el compromiso de la Diputación Foral de Gipuzkoa debería implicar una dotación de personal adscrito al ámbito de la movilidad ciclista, proporcionalmente dimensionada a los objetivos de la Estrategia. Esto supondría realizar una sustancial ampliación del personal actualmente asignado a esas tareas.

En el capítulo económico, aunque no sea posible fijar un compromiso presupuestario plurianual para la ejecución de la Estrategia, conviene al menos ofrecer un orden de magnitud del esfuerzo requerido. En ese sentido, considerando varias referencias internacionales<sup>4</sup>, se estiman unas necesidades anuales del entorno de 10-12 euros por habitante, lo que supone una cifra global de entre 7 y 8,5 millones de euros al año.

De esa cifra, en un primer periodo de vigencia de la Estrategia, el esfuerzo se debe centrar en los aspectos infraestructurales, pero sin olvidar que una partida significativa debe asignarse a los programas de promoción del uso de la bicicleta. A medida que se vaya avanzando en el desarrollo de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas el porcentaje de la partida económica dedicada a los programas de educación y fomento ganará peso en comparación a la construcción y conservación de las infraestructuras.

Junto al presupuesto, es la fiscalidad el otro gran pilar de las políticas económicas de movilidad, premiando unos modos y penalizando o no premiando otros. Hay que evitar que en la fiscalidad favorable a la movilidad sostenible únicamente haya beneficios para el transporte colectivo y alcance también a los modos activos (peatonal y ciclista).

## 7.2. COORDINANDO Y ESTIMULANDO INICIATIVAS

Como se deduce de los capítulos anteriores, la política de la bicicleta se construye a través de todos los ámbitos de la administración, pero también a través de una multiplicidad de agentes económicos (por ejemplo los operadores del transporte o las empresas) y sociales (comunidades educativas, organizaciones deportivas, grupos pro-bici, etc.).

En ese sentido y, dado que es en el ámbito local en donde se desarrolla principalmente la movilidad ciclista, un papel central de la Diputación debe ser el apoyo a las iniciativas municipales que, como se ha comprobado a través de la consulta realizada, ya están realizando numerosas tareas de estímulo de la bicicleta. Uno de los campos de apoyo debe ser el diseño y desarrollo de sus planes de movilidad tanto económicamente, como proporcionándoles el apoyo técnico que requieran (capacitación, asesoría, información, documentación técnica, etc.)

Igualmente, la labor de la Diputación con respecto a las iniciativas pro-bici de la ciudadanía debe ser de apoyo; los cambios que se promueven tienen mucho que ver con los hábitos de desplazamientos y, por ello, resulta fundamental entender y acoger las propuestas pegadas a la calle, disponiendo de recursos para su cristalización. La participación ciudadana es la herramienta que facilita esa comunicación.

Una de las plataformas clave para esos procesos participativos ya existe: el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa. Los primeros años de su funcionamiento han estado centrados casi exclusivamente en transmitir información a los miembros del mismo, pero sin aprovechar el potencial

---

<sup>4</sup> En el caso de Francia se estimaron en 2009 unas necesidades de inversión del entorno de 10 euros por habitante (Atout France: "*Spécial économie du vélo*". Paris, 2009), cifra algo inferior a los 12,5 euros por habitante estimados como necesarios en el Parlamento del Reino Unido (All Party Parliamentary Cycling Group: "*Get Britain Cycling*", 2013).

de espacio de trabajo y debate que tiene. La elaboración y desarrollo de esta Estrategia de la Bicicleta se convierte así en una oportunidad para la dinamización del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, con un mayor protagonismo de sus miembros, apoyada en los siguientes criterios:

- Creación de comisiones de trabajo sobre aspectos particulares de la política de la bicicleta.
- Creación de una comisión permanente que facilite el trabajo del Consejo más allá de las convocatorias de plenario, y que dé cuenta de las labores acometidas según un programa de gestión bianual consensuado.
- Ampliación de la participación en el Consejo y en las comisiones de trabajo a nuevas personas y entidades.
- Dotación de recursos para las labores, tanto de la secretaría como de la comisión permanente y los grupos de trabajo.

Otra plataforma potencialmente de gran utilidad para el proceso de participación es el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, cuyas tareas deben ser revisadas y ampliadas en coordinación con el Consejo de la Bicicleta.

### 7.3. ACTUANDO DESDE LAS ÁREAS DE GOBIERNO

Dado el carácter transversal de la política de la bicicleta, es fundamental que la misma conlleve la implicación de todos aquellos departamentos de la Diputación Foral de Gipuzkoa cuya acción o ámbito competencial afecta, de una u otra manera, a la movilidad ciclista.

#### Área del Diputado General

Direcciones	Vinculación con la bicicleta	Principales programas relacionados
PARTICIPACIÓN CIUDADANA	Más allá de las infraestructuras, la bicicleta exige un cambio cultural, una modificación de los comportamientos en la movilidad, lo que conduce necesariamente a procesos participados.	11.1
IGUALDAD	Viaro inclusivo, capaz de satisfacer las necesidades de destinos y seguridad de las mujeres. Formación específica de mujeres en las habilidades requeridas para el manejo cotidiano de la bicicleta.	2.3 9.1
MIGRACIÓN Y DIVERSIDAD	Herramientas de formación y estímulo específicas para personas migrantes de culturas con aproximaciones diversas a la bicicleta.	9.1

DESARROLLO TERRITORIAL	El territorio de Gipuzkoa presenta diversos perfiles y oportunidades para la promoción de la bicicleta, que requieren medidas y soluciones también diversas.	9.1 9.3 9.4
EUSKERA	Una parte de las novedades asociadas al uso de la bicicleta y a sus infraestructuras proceden de fuentes internacionales en idiomas distintos al euskera y al castellano. Es, por tanto, conveniente adaptar el vocabulario a las necesidades locales y difundir su conocimiento a través de las principales canales de comunicación.	11.2
COMUNICACIÓN	El necesario cambio de cultura de la movilidad en el que se integra la bicicleta es una tarea permanente en todos los gestos y herramientas de comunicación de los que dispone la administración pública.	Todas las líneas estratégicas y en particular la 9

### Departamento de Cultura, Juventud y Deporte

Direcciones	Vinculación con la bicicleta	Principales programas relacionados
CULTURA	La bicicleta se ha convertido en símbolo y objeto de interés en el mundo del arte y la cultura.  Los eventos y equipamientos culturales son potenciales atractores de desplazamientos ciclistas y difusores de la normalización de la bicicleta.	9.2 11.2
JUVENTUD	El aprendizaje y fomento del uso de la bicicleta como factor de autonomía personal.  Los albergues forales pueden constituir un recurso hostelero para el turismo en bicicleta, sobre todo si se adaptan a las necesidades del cicloturismo.	5.6 7.1
DEPORTE	El ciclismo deportivo y el deporte escolar pueden servir de trampolín para el uso de la bicicleta como medio cotidiano de desplazamiento.  Los eventos y equipamientos deportivos son también atractores de desplazamientos en bici.	6.3 6.4 6.5

### Departamento de Política Social

Direcciones	Vinculación con la bicicleta	Principales programas relacionados
ATENCIÓN A LA DEPENDENCIA Y LA DISCAPACIDAD	La bicicleta convencional o adaptada puede otorgar autonomía y contribuir a mejorar la salud y la integración social de las personas con dificultades motoras.	6.1 6.2
PROTECCIÓN A LA INFANCIA E INSERCIÓN SOCIAL	La recuperación de bicicletas, además de suponer una reutilización ecológica de bienes no utilizados, es una opción de ocupación para personas con problemas de inserción social y laboral.	9.5

### Departamento de Administración Foral y Función Pública

Direcciones	Vinculación con la bicicleta	Principales programas relacionados
MODERNIZACIÓN Y SERVICIOS	Medidas de mejora de la movilidad sostenible en el acceso a los puestos de trabajo y a los servicios ofrecidos por esta administración.  Ampliación y mejora del servicio de bicicletas forales y de los aparcabicis en los centros de trabajo.	8.2

### Departamento de Hacienda y Finanzas

Direcciones	Vinculación con la bicicleta	Principales programas relacionados
FINANZAS Y PRESUPUESTOS	Los presupuestos de la DFG como elemento clave de las políticas de movilidad y, en particular, de las políticas de la movilidad ciclista.	Todos las líneas estratégicas
POLÍTICA FISCAL Y FINANCIERA	Incentivos fiscales como, por ejemplo, desgravaciones a la compra y reparación de bicicletas.	8.2 10.3

### Departamento de Innovación, Desarrollo Rural y Turismo

Direcciones	Vinculación con la bicicleta	Principales programas relacionados
PROMOCIÓN DE LA INNOVACIÓN Y EL CONOCIMIEN-	Apoyo a la investigación e innovación al amplio sector empresarial existente ligado a la bicicleta.	9.7

TO		
RELACIONES EXTERNAS Y TURISMO	La extensión de la red de vías ciclistas y de la normalización del uso de la bici representan incentivos para atraer al creciente y potente sector social que opta por el turismo activo y responsable.	5.1 5.2 5.4 5.5
MONTES Y MEDIO NATURAL	Regulación de los usos de los Parques Naturales y Biotopos de Gipuzkoa, lo que determina tanto el acceso como los recorridos en su interior. Uno de los espacios regulados es el Biotopo de Leitzarán, en el que transcurre uno de los itinerarios de la red foral de vías ciclistas.	5.3

### Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio

Direcciones	Vinculación con la bicicleta	Principales programas relacionados
MEDIO AMBIENTE Y OBRAS HIDRÁULICAS	La planificación energética (Plan Foral Gipuzkoa Energía) incorpora una línea estratégica dedicada a la movilidad, en la que se sustentan acciones destinadas a mejorar la eficiencia energética del transporte, favoreciendo el trasvase de desplazamientos motorizados a la bicicleta.  El Observatorio de la Agenda Local 21 de Gipuzkoa, que evalúa el estado de la sostenibilidad, es un organismo con capacidad de apoyar acciones municipales en materia de movilidad sostenible.	Todas las líneas estratégicas
ORDENACIÓN TERRITORIAL	Los planes de ordenación del territorio condicionan las opciones de la bicicleta como opción de desplazamiento.  Validación de los planes de urbanismo a fin de garantizar el cumplimiento de las determinaciones del PTSVCG.	10.1

Finalmente, hay que recordar que será el Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias el que, por sus competencias, está llamado a pilotar y coordinar todas las acciones de la Estrategia a través de sus dos direcciones generales: Movilidad y Transporte Público e Infraestructuras Viarias.

#### 7.4. COMUNICANDO LA ESTRATEGIA

La comunicación/difusión de la Estrategia es en sí misma una herramienta de dinamización de la bicicleta. No se trata solo de dar a conocer el documento, sino de poner los cimientos de las medidas que incluye, de preparar el terreno para su aplicación. En ese sentido, es fundamental comunicar la Estrategia en dos grandes ámbitos: la ciudadanía y la administración pública.

Difundir la Estrategia en la administración pública y, en particular, en el seno de la Diputación Foral de Gipuzkoa, supone desarrollar espacios de encuentro y foros en los que se puedan contrastar los programas y las medidas, al mismo tiempo que involucrar en el proyecto a personas de los diferentes departamentos o de diferentes administraciones e instituciones.

Difundir la Estrategia entre la ciudadanía supone, en primer lugar, recordar que la política de la bicicleta que desarrolla no se puede desvincular de una nueva cultura de la movilidad, fundamentada en hábitos más sostenibles en los desplazamientos de la población guipuzcoana. Desde esa perspectiva, la Estrategia de la Bicicleta debe ser difundida más allá de los círculos de personas que de un modo u otro tienen relación con este medio de transporte.

Por consiguiente, no basta con la difusión de la Estrategia a través del renovado sitio web Bizikletaz, los grupos activos y otras herramientas propias del ámbito de la bicicleta, sino que debe incorporarse, como se ha señalado más arriba, a la labor de difusión de la Dirección de Comunicación que forma parte del Área del Diputado General.

Al margen de ese ámbito de comunicación foral, las medidas particulares establecidas en esta Estrategia requieren un esfuerzo de difusión a realizar por el personal técnico del Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias que, como se indica más adelante, supone la ampliación de la dotación actual, en coherencia con el incremento de programas y medidas que se han de afrontar a partir de ahora.

## 8. PROGRAMACIÓN, PRESUPUESTOS Y SEGUIMIENTO DE LA ESTRATEGIA

El punto de partida de la programación, el seguimiento y del alcance presupuestario de la presente Estrategia es el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (PTSVCG), en el que se plantea un escenario de inversiones, fundamentalmente referido a la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. A éstas se le añaden, dando cuerpo a la Estrategia como un instrumento complementario, las inversiones correspondientes al conjunto de acciones de promoción y dinamización.

### 8.1. PROGRAMACIÓN

De los diferentes programas propuestos en esta Estrategia algunos se deben desarrollar mediante un esfuerzo anual y constante a lo largo de la vigencia de la misma, mientras que otros requieren actuaciones más esporádicas o eventuales y, otros, un apoyo sostenido, pero no necesariamente a través de partidas presupuestarias de carácter anual.

<b>PROGRAMA</b>	<b>Periodicidad</b>
1.1. Programa de creación de infraestructuras y servicios municipales	Anual
1.2 Programa de formación en materia de infraestructuras y servicios municipales	Anual
2.1. Programa de creación de infraestructuras y servicios forales	Anual
2.2. Programa de conservación de la red foral	Anual
2.3. Programa de reforma y mejora de infraestructuras forales	Anual
3.1. Programa de calmado del tráfico en el ámbito urbano	Anual
3.2. Programa de calmado del tráfico en el ámbito periurbano y rural	Anual
4.1. Programa de estímulo de la intermodalidad bicicleta-ferrocarril	Sostenido sobre todo en el primer cuatrienio
4.2. Programa de estímulo de la intermodalidad bicicletas-autobús	Sostenido sobre todo en el primer cuatrienio
5.1. Programa de estímulo de las redes ciclistas internacionales	Eventual
5.2. Programa de estímulo de los productos turísticos que incorporen a la bicicleta	Eventual
5.3. Programa de acceso en bicicleta a los espacios naturales	Eventual

5.4. Programa de difusión exterior e interior del turismo en bicicleta	Sostenido
5.5. Programa de apoyo a iniciativas de turismo vinculadas al cicloturismo	Eventual
5.6. Programa de adecuación de los albergues forales a la bicicleta	Eventual
6.1. Programa salud y bicicleta dirigido a centros y profesionales de la salud	Sostenido
6.2. Programa de actividad física en los desplazamientos cotidianos de las personas que acuden a los centros de salud y hospitalarios	Eventual
6.3. Programa de bicicleta y movilidad sostenible en las actividades deportivas escolares	Sostenido
6.4. Programa de bicicleta y movilidad sostenible en el acceso a las instalaciones deportivas	Eventual
6.5. Programa de transición del ciclismo deportivo al ciclismo cotidiano	Eventual
7.1. Programa de formación de las habilidades en el uso de la bicicleta	Anual
7.2. Programa de camino escolar	Anual
7.3. Programa de acceso en bicicleta a los centros de educación secundaria	Anual
7.4. Programa de acceso en bicicleta a los centros universitarios	Anual
7.5. Programa de actividades de ocio infantil y juvenil vinculadas a la bicicleta y la movilidad sostenible	Eventual
8.1. Programa de iniciativas para el acceso a pie y en bicicleta a los puestos de trabajo	Sostenido
8.2. Programa de acceso a pie y en bicicleta a los centros de trabajo de la Diputación Foral	Eventual
9.1. Programa de extensión de las habilidades en la circulación ciclista de las personas adultas	Anual
9.2. Programa de difusión de la bicicleta como elemento de la cultura	Sostenido
9.3. Programa de promoción de la bicicleta	Anual
9.4. Programa de incentivos a las actividades de las organizaciones sociales para la promoción de la bicicleta	Anual

9.5. Programa de inserción social a través de la bicicleta	Eventual
9.6. Programa de cooperación exterior vinculada a la movilidad sostenible y la bicicleta	Eventual
9.7. Programa de innovación en materia de movilidad sostenible y ciclista	Eventual
10.1. Programa de incorporación de la bicicleta al planeamiento urbanístico	Eventual
10.2. Programa de desarrollo y mejora de otras normativas relacionadas con la bicicleta	Eventual
10.3. Programa de fiscalidad favorable a la movilidad sostenible y activa (peatonal y ciclista)	Eventual
11.1. Programa de dinamización del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa	Eventual
11.2. Programa de dinamización del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa	Eventual

## 8.2. PRESUPUESTOS

El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (PTSVCG), como documento normativo y de planificación de referencia para esta Estrategia, también lo es a efectos presupuestarios.

La parte fundamental de la inversión de dicho Plan se destina a la creación de infraestructuras ciclistas. La estimación económica de ejecución y conservación de los tramos interurbanos de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa asciende a 60,4 millones de euros para el primer cuatrienio y a 57,5 millones para el segundo, quedando obras por valor de otros 57 millones de euros, a realizar posteriormente a la revisión del PTSVCG.

En el contexto de la actual crisis económica, estas cifras no se están verificando, quedando por debajo de la mitad de las necesidades planteadas. Por consiguiente, para que sea posible alcanzar los objetivos de la presente Estrategia en materia de infraestructuras, es decir, la puesta en valor del 80% de la red foral en el año 2022, se requiere un doble cambio en la tendencia inversora: por un lado se trataría de elevar las cifras anuales por encima del crecimiento de las magnitudes macroeconómicas convencionales<sup>5</sup> y, por otro, encontrar fórmulas de trazado y proyecto más baratas que, sin perder las cualidades y funcionalidad requeridas, permitan conectar tramos y conformar itinerarios completos.

El cumplimiento de la programación económica estimada por el PTSVCG está además avalado por la opinión expresada en la Encuesta 2014, según la cual una mayoría muy significativa de

---

<sup>5</sup> Se prevén crecimientos en torno al 1,5 % para 2015 del Producto Interior Bruto del Estado Español, Euskadi y Gipuzkoa. (FUNCAS, BBVA, Gobierno Vasco, Ministerio de Economía, Comisión Europea). El modelo de PWC, a largo plazo, plantea crecimientos superiores al 2,5% a partir de 2019.

la población (79%) se manifiesta muy de acuerdo (35%) o bastante de acuerdo (44%) con la oportunidad de invertir más recursos públicos para la promoción de la movilidad ciclista en Gipuzkoa, mientras que el porcentaje de personas poco o nada de acuerdo representa un 20%.

La elaboración del Plan de Gestión de la Estrategia para el año 2015 ha establecido un esfuerzo inversor de 7,1 millones de euros económico a realizar en ese primer año de su entrada en vigor; una cifra algo más cercana al rango de inversiones señalado anteriormente (7-8,5 millones de euros/año) para poder desarrollar una política eficaz de promoción de la bicicleta.

Las inversiones contempladas se dedican fundamentalmente a la creación de nuevas infraestructuras y al mantenimiento de las existentes (89,6%); a la incorporación de la bicicleta en la calzada mediante el calmado de tráfico (7,0%); y a medidas de promoción del uso de la bicicleta (3,4%). La cantidad destinada por el Plan de Gestión de la Estrategia para el año 2015 a la promoción de la bicicleta incrementa en un 58% los 150.000€ anuales establecidos en el PTSVCG.

No obstante sigue existiendo una notable desproporción entre el gasto destinado a creación y mantenimiento de infraestructuras y el referido a la promoción del uso de la bicicleta. Una ratio que debe equilibrarse durante el periodo de vigencia de la Estrategia. En el horizonte ideal, al final del primer cuatrienio, las infraestructuras supondrían el 90% del presupuesto y el 10% se correspondería con partidas destinadas a la promoción. Al final del segundo cuatrienio esas cifras deberían estar todavía más equilibradas con un reparto cercano al 80/20%.

### **8.3. NECESIDADES DE PERSONAL**

Las inversiones previstas para el desarrollo de la Estrategia de la Bicicleta no podrían ser eficaces sin un respaldo organizativo y técnico suficiente en el seno de la Diputación Foral de Gipuzkoa, es decir, sin el concurso de un equipo humano de una dimensión y una capacitación suficientes. En ese sentido, se contemplan dos ámbitos de trabajo y responsabilidad diferentes: las labores vinculadas a la bicicleta en el Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias y los apoyos a la Estrategia en el resto de los Departamentos Forales.

En el Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias hay dos grupos de tareas y, por consiguiente, dos perfiles de personal diferentes:

- personal al servicio de los proyectos de infraestructuras ciclistas
- personal al servicio de las medidas de estímulo de la bicicleta

En el primer caso, el Servicio de Proyectos y Construcción de Infraestructuras Viarias de la Dirección General de Infraestructuras Viarias viene haciéndose cargo fructíferamente, con recursos propios y contrataciones externas, del desarrollo de los proyectos técnicos y la ejecución de las infraestructuras ciclistas.

En el segundo caso, hay que mencionar la dotación, a partir de 2013 de una plaza de personal técnico vinculada a la movilidad ciclista en el seno de la Dirección General de Movilidad y Transporte Público. Las múltiples y crecientes tareas de estímulo de la bicicleta establecidas en esta Estrategia, así como la experiencia previa, indican que se requiere no solo una consolidación de la mencionada plaza, sino su ampliación inmediata para poder afrontar con éxito su desarrollo.

En particular, se requiere una distribución de tareas de estímulo de la bicicleta en dos áreas de trabajo:

- comunicación ciudadana y gestión de la información relacionada con el uso de la bicicleta (web Bizikletaz, memoria del Observatorio de la Bicicleta, publicaciones, jornadas, relaciones con las asociaciones, etc.)
- coordinación y desarrollo administrativo de la política de la bicicleta (relaciones con otras administraciones y con los diferentes departamentos forales, funcionamiento del Consejo de la Bicicleta, desarrollo normativo, etc.)

Hay que mencionar, por último, que las labores de apoyo a esta Estrategia en el seno del resto de los Departamentos Forales también les exigen asignar personal de coordinación y dinamización interna, con dedicación no exclusiva pero importante en algunos periodos y áreas.

#### 8.4. EVALUACIÓN, SEGUIMIENTO Y REVISIÓN

Como herramienta para la evaluación de los resultados de esta Estrategia se plantea un sistema de indicadores derivados de los propios objetivos establecidos anteriormente. Estos indicadores complementan los incorporados en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (PTSVCG).

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

Objetivos	Indicadores de seguimiento	Observaciones
1. Incrementar el peso de la bicicleta en la distribución de desplazamientos de Gipuzkoa hasta el 4-5% frente al 2,4% de 2011, sin perder la cuota de los desplazamientos a pie o en transporte colectivo.	1.1 Porcentaje de desplazamientos en bicicleta respecto al total. 1.2 Porcentaje de los nuevos desplazamientos en bicicleta que se realizaban anteriormente en cada medio de transporte.	La principal fuente de datos de movilidad en el ámbito de Gipuzkoa son las encuestas realizadas cada cuatro años por el Gobierno Vasco, la última en 2011.  Debido a esa periodicidad, los datos de dichas encuestas habrán de complementarse con conteos y encuestas propios.
2. Incorporar un perfil más equilibrado de personas que emplean la bicicleta, con mayor proporción de mujeres y de jóvenes y menores que en la actualidad.	2. Distribución por sexo y edad de los desplazamientos en bicicleta.	Al margen de lo dicho más arriba sobre las encuestas de movilidad, una herramienta fundamental de seguimiento de la estrategia será la repetición de la encuesta e investigación sociológica realizada en paralelo a esta Estrategia. El momento adecuado para la repetición y comparación de las encuestas e investigación sociológica será el de la revisión de la Estrategia a los cuatro años de su aprobación.
3. Incrementar los desplazamientos activos (peatonales y ciclistas) entre municipios.	3.1 Número de usuarios en los tramos objetos de seguimiento de la Red Básica Foral. 3.2 Número y % de ciclistas en los tramos objetos de seguimiento de la Red Básica Foral.	Indicadores 7 y 8 establecidos en el PTSVCG.

Indicadores vinculados a los objetivos **infraestructurales**:

Objetivos	Indicadores de seguimiento	Observaciones
4. Completar las infraestructuras urbanas para bicicletas y calmado del tráfico en el 50% de los municipios de Gipuzkoa.	<p>4.1 Porcentaje de municipios guipuzcoanos que han incorporado infraestructuras urbanas para bicicletas y/o han establecido medidas de calmado del tráfico en el viario de su competencia.</p> <p>4.2 Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Local, total y desglosada por itinerarios.</p>	<p>Para la estimación de este indicador se necesita repetir el cuestionario municipal elaborado para la presente Estrategia.</p> <p>Indicador 10 establecido en el PTSVCG.</p>
5. Completar la Red Foral de Vías Ciclistas hasta el 80% de la extensión prevista, duplicando la red actual.	<p>5.1 Longitud de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica, total y desglosada por itinerarios.</p> <p>5.2 Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Foral, total y desglosada por itinerarios.</p> <p>5.3 Desviación de la longitud de la Red Básica Foral existente en relación con la Red planificada para cada uno de los cuatrienios</p>	Indicadores 1, 2 y 3 establecidos en el PTSVCG.
6. Mantener y reformar las Vías Ciclistas existentes para que conserven o mejoren su funcionalidad actual.	6. Longitud de vías ciclistas-peatonales de la Red Básica Foral que cuentan con protocolo de conservación y seguimiento, total y desglosada por itinerarios.	Indicador 4 establecido en el PTSVCG.

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

Objetivos	Indicadores de seguimiento	Observaciones
7. Incorporación sólida de la bicicleta en la cadena del transporte colectivo (tanto en lo que atañe a los vehículos como a las estaciones, accesos, medios de pago y tarifas).	7. Número y porcentaje de desplazamientos que encadenan un trayecto en bici antes o después del recorrido en transporte colectivo.	La valoración de este indicador no tiene una referencia numérica a la espera de que pueda realizarse una nueva encuesta de movilidad del Gobierno Vasco en la que se precise ese tipo de cadenas de desplazamiento. O, también, a la espera de establecer alguna estimación previa de referencia, como por ejemplo el número de bicicletas aparcadas en estaciones y paradas.
8. Creación de redes en el ámbito de Gipuzkoa para la oferta de servicios de alquiler, registros de bici-	8. Existencia de dichas redes (SI/NO).	Indicador cualitativo que describa la conformación de redes de intereses o servicios comunes con relación a

<p>cleta y sistemas antirrobo, reparación, intercambio de información relacionada con la bicicleta, etc.</p>		<p>la bicicleta.</p>
--	--	----------------------

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

Objetivos	Indicadores de seguimiento	Observaciones
<p>9. Planes de movilidad a los centros de trabajo en un 25% de las áreas de actividad de Gipuzkoa</p>	<p>9. Número de planes de movilidad a los centros de trabajo y número de áreas y polígonos de actividad con planes de ese tipo.</p>	<p>Las áreas de actividad económica incluyen a los polígonos industriales, los polígonos tecnológicos y otros ámbitos espaciales que agrupan empresas.</p>
<p>10. Programas de Camino Escolar extendidos a un 50% de los centros educativos de Gipuzkoa</p>	<p>10. Número de centros educativos que han realizado programas de Camino Escolar.</p>	<p>Los centros educativos incluyen los que imparten educación primaria, secundaria, universitaria y especializada.</p>

Indicadores vinculados con los objetivos **políticos**:

Objetivos	Indicadores de seguimiento	Observaciones
<p>11. Convertir el Consejo de la Bicicleta en un espacio de coordinación de iniciativas de las diferentes administraciones y de intercambio de información relacionada con la bicicleta.</p>	<p>11. (SI/NO)</p>	<p>La determinación de este indicador debe apoyarse en una descripción y evaluación de las actividades del Consejo.</p>
<p>12. Desarrollar el Observatorio de la Bicicleta como una herramienta fundamental del conocimiento de la movilidad ciclista.</p>	<p>12. (SI/NO)</p>	<p>La determinación de este indicador debe apoyarse en una descripción y evaluación de las actividades del Observatorio.</p>
<p>13. Incorporar a todos los departamentos concernidos de la Diputación Foral de Gipuzkoa a las políticas de la bicicleta.</p>	<p>13. (SI/NO)</p>	<p>La determinación de este indicador debe basarse en la evaluación de las actividades de los diferentes departamentos y sus direcciones generales.</p>

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

Objetivos	Indicadores de seguimiento	Observaciones
14. Dedicar un 15% de los presupuestos forales de inversión en infraestructuras de transporte a la movilidad peatonal y ciclista.	<p>14.1 Presupuesto ejecutado y destinado a la ejecución de la Red Básica Foral. Desviación en relación con presupuesto planificado.</p> <p>14.2 Presupuesto ejecutado y destinado a la conservación de la Red Básica Foral. Desviación en relación con presupuesto planificado.</p> <p>14.3 Porcentaje que representa el presupuesto ejecutado y destinado a la construcción y conservación de la Red Básica Foral con respecto al presupuesto total de inversión en infraestructuras de transporte.</p>	Indicadores 5, 6 y 9 establecidos en el PTSVCG.
15. Establecer incentivos fiscales a la movilidad activa.	15. Existencia de dichos incentivos (SI/NO) y estimación de su cuantía en caso afirmativo.	Se requiere en este caso una descripción de los incentivos así como su contexto recaudatorio.

Indicadores vinculados con los objetivos **regulatorios**:

Objetivos	Indicadores de seguimiento	Observaciones
16. Disponer de una normativa urbanística y territorial que incorpore a la bicicleta en sus determinaciones.	16. (SI/NO)	Cada nuevo plan urbanístico o territorial aprobado por el órgano correspondiente deberá incorporar determinaciones vinculadas a la movilidad ciclista.
17. Incorporar las necesidades de la bicicleta en las determinaciones de todos los nuevos planes urbanísticos municipales que sean aprobados.	<p>17.1 (SI/NO)</p> <p>17.2 Número de planes urbanísticos municipales que incorporan en su planeamiento urbanístico determinaciones relacionadas con la bicicleta.</p> <p>17.3 Porcentaje que suponen los planes urbanísticos municipales que incorporan determinaciones relacionadas con la bicicleta, respecto del total de planes urbanísticos municipales</p>	El cuestionario municipal realizado para la presente Estrategia indica que el 38,6% de los 88 municipios guipuzcoanos incorporaban en su planeamiento infraestructuras ciclistas urbanas, ascendiendo esa cifra al 45,5% en el caso de las infraestructuras interurbanas.
18. Adaptar las ordenanzas de movilidad o tráfico a la bicicleta en un 75% de los municipios guipuzcoanos que cuentan con dicha modalidad de regulación	<p>18.1 (SI/NO)</p> <p>18.2 Número de municipios guipuzcoanos que incorporan en sus ordenanzas de movilidad la perspectiva de las necesidades de la bicicleta.</p>	El número de municipios con ordenanza de movilidad propia no es muy elevado, pero puede establecerse una ordenanza tipo que facilite la adaptación a la realidad de cada municipio.

Anualmente se redactará un informe de evaluación, en el que la información se articulará a través de los indicadores señalados más arriba, acompañados además de información sobre el grado de ejecución de las acciones previstas en el correspondiente Plan de Gestión anual.

La revisión de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa está prevista en el artículo 81 de la Norma Foral de Vías Ciclistas. Según dicha norma, la revisión se debe realizar al finalizar el primer cuatrienio tras la aprobación de la Estrategia, es decir en 2018-2019. En ese momento se debería contar con una actualización precisa de todo el sistema de indicadores. Al final del periodo de vigencia de esta Estrategia se procederá también a su revisión completa.