

DISPOSICIONES GENERALES

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

4294

NORMA FORAL 2/2013, de 10 de junio, por la que se aprueba definitivamente el plan territorial sectorial de vías ciclistas de Gipuzkoa.

EL DIPUTADO GENERAL DE GIPUZKOA

Hago saber que las Juntas Generales de Gipuzkoa han aprobado y yo promulgo y ordeno la publicación de la siguiente «Norma Foral 2/2013, de 10 de junio, por la que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa», a los efectos de que todos los ciudadanos y ciudadanas, particulares y autoridades a quienes sea de aplicación, la guarden y hagan guardarla.

San Sebastián, a 10 de junio de 2013.

El Diputado General,
MARTÍN GARITANO LARRAÑAGA.

PREÁMBULO

En los últimos años, ante el crecimiento exponencial que están experimentando los desplazamientos en las sociedades avanzadas, la Diputación Foral de Gipuzkoa junto con el resto de administraciones y agentes sociales, está promoviendo una movilidad no motorizada, ciclista y peatonal.

En especial, la bicicleta ha ido ganando terreno y protagonismo, especialmente a nivel local, frente a otros tipos de transporte, dado su carácter de medio de transporte blando, medioambientalmente sostenible, energéticamente eficiente y socialmente sano y equitativo.

En este sentido, se considera crucial disponer de una red ciclista y peatonal interurbana convenientemente planificada, construida, conservada y protegida que articule los principales núcleos de población de Gipuzkoa.

Inicialmente, la Diputación Foral de Gipuzkoa redactó el «Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa», que constituyó una primera propuesta de red interurbana para la totalidad del territorio y que puso las bases para una planificación integral en esta materia.

Posteriormente, la Norma Foral 1/2007, de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa ha dado carta de naturaleza jurídica al concepto de vía ciclista como un nuevo tipo de infraestructura viaria específica para el desarrollo de la movilidad no motorizada, preferentemente ciclista, y con unas características diferenciadas del tradicional camino que contemplaba la normativa de carreteras.

Conforme dispone el artículo 1 de la Norma Foral 1/2007, de 24 de enero, es su objeto, entre otros, la regulación de la planificación y construcción de las vías ciclistas forales, para lo cual prevé expresamente, en su artículo 19.1, la elaboración por parte de la Diputación Foral de un Plan Territorial de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa, cuya aprobación definitiva debe realizarse por norma foral de las Juntas Generales, de conformidad con lo establecido en el artículo 21.2.

Dicho plan tendrá la naturaleza de Plan Territorial Sectorial a los efectos de lo dispuesto en la legislación de ordenación territorial del País Vasco; y debe establecer, 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 en orden al cumplimiento de los objetivos previstos en él.

En cumplimiento de estas previsiones normativas, se ha formulado y tramitado el «Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa», de conformidad con lo dispuesto en la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, y su normativa de desarrollo.

El plan propone la creación de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, espina dorsal de la Red Total de Vías Ciclistas del Territorio Histórico. Esta Red Básica alcanza una longitud de aproximadamente 439 km y conecta entre sí las principales áreas urbanas de Gipuzkoa. Está constituida por un conjunto de infraestructuras ciclistas de carácter urbano e interurbano, estructuradas en nueve ejes principales o itinerarios:

- 1.– Donostia - Irun.
- 2.– Donostia - Mutriku.
- 3.– Donostia - Beasain.
- 4.– Valle del Deba.
- 5.– Valle del Urola.
- 6.– Bergara - Beasain.

7.– Valle del Bidasoa.

8.– Valle del Leizaran.

9.– Valle del Ego.

Además, cuenta con un marcado carácter transterritorial, ya que prevé las conexiones con los territorios colindantes, y un carácter estructurante al discurrir y conectar todas las comarcas y áreas funcionales del Territorio Histórico.

Respecto a su tramitación, por Orden Foral del diputado de Desarrollo Sostenible, de fecha 11 de mayo de 2010, se aprobó inicialmente el «Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa», sometiéndolo a un período de información pública de dos meses; y, simultáneamente, se dio audiencia a todas las administraciones públicas territoriales interesadas a fin de que formularan alegaciones y sugerencias.

Así mismo, se llevó a cabo un largo proceso de participación ciudadana, a fin de fomentar la transparencia y la implicación de los agentes sociales, destacando la participación y el asesoramiento del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

Por Orden Foral del diputado de Desarrollo Sostenible, de fecha 9 de mayo de 2011, se aprobó provisionalmente el citado plan, con las modificaciones derivadas de las alegaciones presentadas. Así mismo, se dio traslado del plan al órgano ambiental competente para la emisión del informe definitivo de impacto ambiental, y se sometió al informe preceptivo de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco.

En fecha 14 de septiembre de 2011, el Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral emitió informe definitivo de impacto ambiental, favorable de acuerdo con las determinaciones que se establecen en el mismo informe.

Por otra parte, en sesión de 20 de octubre de 2011, la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco informó también favorablemente de acuerdo con las consideraciones que contiene el mismo informe, y condicionado al cumplimiento de las determinaciones exigidas por la Agencia Vasca del Agua URA.

Finalmente, en sesión celebrada el día 29 de noviembre de 2012, se dio cuenta del documento final del plan a los agentes participantes en el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

Artículo único.– Aprobación del «Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa».

1.– Se aprueba definitivamente el «Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa».

2.– Se incorporan a la presente norma foral, como anexos I y II, respectivamente, y a efectos de su publicación: la normativa del plan (capítulos 1 y 2); y las medidas preventivas y correctoras y el programa de vigilancia y supervisión, del informe de sostenibilidad ambiental (capítulos 6 y 7 del plan).

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA

Se autoriza al Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Gipuzkoa para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de la presente norma foral.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA

La presente norma foral entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Gipuzkoa.

ANEXO I

CAPÍTULO 1

NORMATIVA DE APLICACIÓN

1.1.– Base legal de aplicación.

1.1.1.– Marco competencial.

La competencia de la Diputación Foral de Gipuzkoa para formular el presente instrumento de ordenación territorial viene asignada a través aquellos títulos materiales exclusivos en materia de ordenación del territorio establecidos en el artículo constitucional 148.1.3 y el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, y específicamente en el artículo 7.a.8 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos. En este marco foral debe ser citada especialmente aquella norma en virtud de la cual la Diputación Foral de Gipuzkoa ha asumido y dictado una disposición en materia de infraestructuras ciclistas.

– Norma Foral de Vías Ciclistas del Territorio de Gipuzkoa 1/2007, de 24 de enero, que en su artículo 19 reza así:

Artículo 19.1.– La Diputación Foral de Gipuzkoa elaborará un Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa, que tendrá por objeto:

- a) Establecer los objetivos generales para la Red de Vías Ciclistas Forales.
- b) Establecer las características a las que deberán tender las citadas vías ciclistas.
- c) Establecer los programas de actuaciones a realizar durante un determinado periodo en orden al cumplimiento de los objetivos señalados en el Plan.

Artículo 19.2.– «Dicho Plan Territorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa tendrá la naturaleza de Plan Territorial Sectorial a los efectos de lo dispuesto en la legislación de Ordenación Territorial del País Vasco».

1.1.2.– Naturaleza y carácter del PTSVCG

El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa se constituye como instrumento de ordenación territorial de conformidad con lo que la Ley del Parlamento Vasco 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, establece.

El antedicho plan, regula un aspecto sectorial de especial relevancia, como son las vías ciclistas. De este modo, su propósito se centra en establecer un marco de referencia para la sistematización de los diversos títulos de intervención pública relacionados en los diferentes órdenes territoriales, urbanísticos y sectoriales.

Resultando esta una herramienta ordenadora del territorio en Gipuzkoa, los objetivos y criterios que fundamentalmente persigue y establece son los siguientes:

1.– La articulación territorial del TH de Gipuzkoa mediante de una red de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad no motorizada interurbana (MNMI), es decir, para los tráficos ciclista y peatonal.

2.– El trazado de una red para la MNMI segura, cómoda y conectiva para la potenciación del uso de la bicicleta como medio de transporte.

3.– El trazado y caracterización en términos de ordenación territorial de la citada red MNMI.

4.– La actualización y adecuación definitiva en términos de ordenación del territorio de la propuesta realizada en el Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

5.– El trazado de dicha red en concordancia con lo establecido en la Norma Foral de Vías Ciclistas de TH de Gipuzkoa y con los cuerpos de recomendaciones técnicas creados a tal efecto por la Dirección General de Medio Ambiente.

6.– La constitución de un Sistema General de Comunicación Ciclista y la definición de criterios para asegurar el paso de la red por las poblaciones, para el deslinde de las redes urbana e interurbana, de cara a su futura ordenación en términos de funcionalidad y gestión, así como para su adecuada conexión con las redes ciclistas forales- locales existentes o en previsión.

7.– La coherencia y coordinación con el planeamiento urbanístico municipal.

8.– El diagnóstico de la situación actual de la red, la definición de las actuaciones a realizar, su priorización y programación en el tiempo, la estimación económica de las actuaciones y la disposición de los instrumentos de desarrollo del Plan.

9.– La determinación de su impacto ambiental y el establecimiento de los criterios para su adecuado encaje en términos medioambientales así como para sustanciar adecuadamente el procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental.

1.1.3.– Marco normativo.

En el presente apartado son de obligada referencia los principales cuerpos legales que desde una óptica material constituyen la base normativa del PTSVCG: la Norma Foral de Vías Ciclistas del Territorio de Gipuzkoa de 1/2007 de 24 de enero, así como la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco. También se atenderá a lo establecido en la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa que establece el procedimiento de aprobación de las disposiciones con rango de Norma Foral establecido en la normativa sectorial para el presente plan.

De otro lado, mención expresa requiere la legislación urbanística recogida en el Texto Refundido de la Ley del Suelo aprobado en virtud del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Ordenación Urbana, aprobada en virtud del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril y sus Reglamentos de desarrollo. En el ámbito de la CAPV requieren mención expresa la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo y la Ley 11/2008, de 28 de noviembre, por la que se modifica la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la acción urbanística.

En materia de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, su origen reside en la Directiva 2001/42/CE transpuesta por la Ley estatal 9/2006. En el ámbito de la Comunidad Autónoma Vasca la Ley 3/1998 General de Protección de Medio Ambiente establece el objeto, las competencias y aspectos generales en dicha materia, que por otra parte, ha sido desarrollada reglamentariamente por el Decreto 183/2003 y modificada por la Ley 2/2006 de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.

Atendiendo de este modo al apartado anterior, se desprende la necesidad de someter el PTSVCG al procedimiento de ECIA. En análogo sentido el presente Plan Territorial Sectorial observará lo

dispuesto en el Título III de la Ley de Costas en relación a la utilización del dominio público marítimo-terrestre.

1.1.3.1.– Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

En este marco territorial, debe ser especialmente referida la norma en virtud de la cual el Territorio Histórico de Gipuzkoa, a través de su Órgano Foral ha asumido y dictado disposiciones específicas en materia de vías ciclistas. En este sentido, la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 1/2007 de 24 de enero, atribuye carta de naturaleza al concepto de vía ciclista, encuadrándolo en un nuevo tipo de camino y estableciendo un marco jurídico específico al efecto y por ello, determina en su Título I, capítulo I, artículo 19.1 la elaboración del instrumento territorial que nos ocupa: la Diputación Foral de Gipuzkoa elaborará un Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa, que tendrá por objeto:

- a) Establecer los objetivos generales para la Red de Vías Ciclistas Forales.
- b) Establecer las características a las que deberán tender las citadas vías ciclistas.
- c) Establecer los programas de actuaciones a realizar durante un determinado periodo en orden al cumplimiento de los objetivos señalados en el Plan.

El PTSVCG será formulado por la Diputación Foral de Gipuzkoa y tramitado conforme a lo previsto en la legislación de ordenación del territorio del País Vasco para tales planes sectoriales. La aprobación definitiva del plan se realizará por Norma Foral de las Juntas Generales.

De otro lado, el artículo 82 establece la constitución del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, definiéndolo como un órgano consultivo, asesor y de concertación y participación de las administraciones, instituciones, agentes sociales y empresariales vinculados a la bicicleta y a la movilidad ciclista en Gipuzkoa y que viene a consolidar incardinado en el Plan de Participación Pública que se está desarrollando en el marco del PTSVCG, los preceptos contenidos en la nueva Norma Foral 1/2010, de 8 de julio sobre participación ciudadana, así como lo establecido en la Ley Vasca 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres.

1.1.3.2.– La Ordenación del Territorio en el País Vasco. La Ley 4/1990, de 31 de mayo.

De conformidad con la estructura competencial establecida en los artículos 148.1.3 de la Constitución Española de 1978, y el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, y teniendo en cuenta, a su vez, el texto de la Ley 27/1983 de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, el Parlamento Vasco, en sesión plenaria celebrada el 31 de mayo de 1990, dio por aprobada la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco, confiriéndole atribuciones relativas al marco jurídico en el cual incardinar la regulación de los usos del suelo, prerequisite al establecimiento y determinación de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

En función de lo establecido en su exposición de motivos la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco se indica que: «Dentro del concepto de Ordenación del Territorio se integran el conjunto de actuaciones diseñables y realizables en orden a conseguir la más racional utilización del suelo y de sus recursos...» para añadir posteriormente que todo ello se realizará atendiendo a los criterios de «gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio ambiente».

En otro orden de cosas, establece asimismo, la base habilitante para la formulación escalonada de una serie de instrumentos ordenadores que desarrollarán la configuración del territorio

de la Comunidad Autónoma del País Vasco, estableciendo para ello tres figuras de referencia que se constituyen como marco jurídico de definición y regulación de los referidos instrumentos de ordenación y de los criterios y procedimientos necesarios para garantizar la coordinación de las acciones con incidencias territoriales. Estos instrumentos son:

- 1.– Las Directrices de Ordenación Territorial.
- 2.– Los Planes Territoriales Parciales.
- 3.– Los Planes Territoriales Sectoriales.

En este sentido, el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa reconoce expresamente la normativa de rango superior y sus determinaciones quedan, por lo tanto sometidas al modelo territorial definido en las Directrices de Ordenación del Territorio, así como a los preceptos establecidos en los Planes Territoriales Parciales, reconociendo de este modo su prevalencia formal.

El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa en relación a las actuaciones a ejecutar en su desarrollo, considerará especialmente su coordinación con aquellas figuras de protección del planeamiento territorial sectorial: Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos; Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Zonas Húmedas y Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV. Así como con el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la CAPV.

1.1.4.– Ámbito de aplicación.

El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, en su concepción inicial de unidad espacial como propuesta funcional, comprende a la totalidad de la Red Básica de Vías Ciclistas que discurre por el Territorio Histórico de Gipuzkoa de forma integral, independientemente de cuales sean aquellos títulos competenciales en la planificación, proyección, ejecución y explotación de las diversas vías ciclistas.

El ámbito objetivo y material del presente plan es perfectamente compatible con la vigente configuración jurídica del concepto de camino, entendiendo la vía ciclista como nueva vía de comunicación, tal y como se contempla en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco y en el artículo 7.a.8 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos y la propia Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 1/2007 de 24 de enero, que en su artículo 3 referente al ámbito de aplicación señala: «se extenderá a aquellas vías ciclistas de titularidad foral que se designen y se incluyan como tales en el Catálogo de Red de Vías Ciclistas Forales».

1.2.– Procedimiento de tramitación del plan territorial sectorial de vías ciclistas de Gipuzkoa.

La Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa con arreglo a su artículo 21 relativo a la tramitación y aprobación del PTSVCG establece que el mismo será formulado y tramitado por la Diputación Foral de Gipuzkoa atendiendo a lo dispuesto en la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa y conforme a lo previsto en la legislación de ordenación del territorio del País Vasco para los Planes Territoriales Sectoriales.

La Disposición Adicional Primera de la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco establece que: «Los Planes Territoriales Sectoriales se formularán y prepararán por los órganos competen-

tes con arreglo al procedimiento establecido en la legislación sectorial que sea aplicable y en su defecto, por la establecida en la presente Ley para los Planes Territoriales Parciales».

Como consecuencia de lo anterior, se deduce que en el actual supuesto del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas, el órgano competente para su formulación y preparación es la Diputación Foral de Gipuzkoa, resultando el procedimiento de aprobación análogo al señalado en la propia LOTPV para los Planes Territoriales Parciales.

De otro lado, el artículo 20 LOTPV establece las directrices para la aprobación definitiva y entrada en vigor de los Planes Territoriales Sectoriales que sean formulados por los Órganos Forales de los Territorios Históricos en el ejercicio de sus competencias que serán sometidos «con carácter previo a su aprobación definitiva por los antedichos Órganos, al informe preceptivo de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco». En el supuesto de que la alternativa planteada por el Plan Territorial Sectorial no sea compatible con el resto de la ordenación territorial vigente y a su vez, dicha alternativa sea considerada como de «excepcional interés público», habrá que atender a las rectificaciones definitivas precisas de introducción en los instrumentos de ordenación, que apruebe el Gobierno Vasco.

Asimismo, el artículo 17 de la LOTPV apunta que a fin de garantizar la correcta inserción de los Planes Territoriales Sectoriales en el marco territorial establecido en las DOT y en los PTP, aquella administración encargada de su elaboración consultará con antelación al Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco sobre las diferentes alternativas, soluciones y posibilidades que la actual ordenación territorial determine para el emplazamiento de las obras, actividades o servicios que constituyen el objetivo de la planificación sectorial.

El acuerdo de aprobación definitiva, tal y como establece el artículo 21 de la NFVCG 1/2007 de 24 de enero, y atendiendo al procedimiento de tramitación establecido en la Norma Foral 6/2005, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa el PTSVCG revestirá la forma de Norma Foral publicándose, finalmente en el BOPV y BOG.

En consonancia con la Directiva 2001/42/CE, transpuesta por la Ley estatal 9/2006, de 28 de abril sobre Evaluación de Determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente queda determinada la obligación de someter el presente Plan Territorial Sectorial a sus requerimientos en materia de evaluación de impacto ambiental. Igualmente le serán de vinculación directa aquellos preceptos dispuestos en la Ley 3/1998 General de Protección de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma Vasca, así como el contenido de su desarrollo reglamentario recogido en el Decreto 183/2003.

1.3.– Limitaciones de la propiedad.

De cara a la imposición de limitaciones a la propiedad que sean requeridas para el correcto uso y defensa de las infraestructuras ciclistas, se estará a lo dispuesto en la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 1/2007 de 24 de enero.

De acuerdo al artículo 6 de la NFVCG se entenderá zona de dominio público aquellos terrenos ocupados por las vías ciclistas forales y sus elementos funcionales, junto a la franja de terreno colindante a la infraestructura ciclista de titularidad pública extendida a un metro de anchura. En relación a la legitimación expropiatoria el artículo 29 de la NFVCG dispone que, la aprobación de los proyectos de vías ciclistas implicará la declaración de utilidad pública de las obras, así como la imposición o modificación de servidumbres.

1.4.– Efectos sobre el planeamiento vigente.

El artículo 22 de la LOTPV, señala que aquellos PTS que por su naturaleza trasciendan el ámbito o interés estrictamente municipal y se encuentren correctamente insertados en el marco territorial definido por los instrumentos de ordenación superiores, vincularán a los planes urbanísticos recogidos en la normativa sobre régimen de suelo. Por lo tanto, el planeamiento urbanístico que se vea afectado por las infraestructuras ciclistas quedará vinculado por las determinaciones del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, teniendo la obligación de adaptarse a las mismas en su proceso de revisión o modificación.

Atendiendo a lo anterior, la futura ordenación del planeamiento de los municipios afectados por las potenciales infraestructuras ciclistas señaladas en el PTSVCG, será asumida por aquellos en concordancia, a su vez, con lo dispuesto en la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 1/2007 de 24 de enero considerándose admitido el régimen de usos ciclistas.

En consideración a lo establecido en el artículo 9 de la LOTPV, las determinaciones recogidas en el presente plan, prevalecerán desde el instante mismo de su publicación, sobre aquellos planes y normativas urbanísticas municipales se hayan adaptado formalmente o no a las referidas determinaciones del PTSVCG.

CAPÍTULO 2

DETERMINACIONES DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.– Definiciones.

1.– Vía ciclista: aquella vía de dominio público proyectada y construida o específicamente acondicionada para la circulación de bicicletas con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permita el paso seguro de estos vehículos.

2.– Red Total de Vías Ciclistas de Gipuzkoa: la denominada red total de vías ciclistas de Gipuzkoa acoge al conjunto de vías ciclistas existentes o futuras del Territorio Histórico, siempre que respondan a la definición establecida en la Norma Foral 1/2007 de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa en su artículo 2.1. La red total esta compuesta, por tanto, por la Red Básica (RBVCG), que a su vez se descompone en tramos forales (RBFVCG) y locales (RBLVCG), así como por el resto de las redes locales no pertenecientes a la red básica.

3.– Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBFVCG): la Red Básica Foral de Vías Ciclistas está constituida por el conjunto de infraestructuras ciclistas de carácter preferentemente interurbano, que conecten los principales puntos generadores de demanda ciclista, primando la conexión con aquellas otras redes ciclistas existentes, que discurran por el Territorio Histórico de Gipuzkoa y que hayan sido designadas como tales mediante Decreto Foral de la DFG, a propuesta del órgano foral competente en la materia habiendo sido incluidas en el Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa.

4.– Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBLVCG): la Red Básica Local de Vías Ciclistas está constituida por el conjunto de vías ciclistas de carácter preferentemente urbano que discurren por el municipio y que tengan vocación de integrar la Red Básica de Vías Ciclistas.

5.– Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa: la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa estará integrada tanto por la Red Básica Foral, como por la Red Básica Local y compone la espina dorsal de la Red Total de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. La Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa alcanza 439 Km de longitud y conecta entre sí las principales áreas urbanas del Territorio Histórico. Está constituida por el conjunto de infraestructuras ciclistas de carácter urbano, periurbano e interurbano, que estructuradas en nueve ejes principales discurren por el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Asimismo, cuenta con un marcado carácter transterritorial que prevé las conexiones con los territorios colindantes y discurre por todas las comarcas de Gipuzkoa a través de estos nueve itinerarios:

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

El concepto de Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa contenida en la Norma Foral 1/2007 de 24 de enero de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, es asimilable a todos los efectos, al concepto de Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, contenido en el presente Plan Territorial Sectorial.

Artículo 2.– Traspasos de titularidad.

En todo lo relativo a los traspasos de titularidad se estará a lo dispuesto en el artículo 11 de la NFVCG 1/2007 de 24 de enero.

Artículo 3.– Tipos de vía ciclista.

1.– Atendiendo a la conformación de su plataforma con relación a los modos motorizado y peatonal, así como a su grado de segregación respecto a los anteriores, la clasificación de las vías ciclistas a efectos de este PTSVCG responderá a la siguiente tipología de infraestructuras:

1) Senda-bici: vía para peatones y bicicletas, que discurre independientemente de las calles y carreteras, sobre plataformas de ferrocarril abandonadas, caminos existentes o explanaciones de nueva construcción.

2) Acera-bici: vía ciclista dispuesta sobre el espacio de la acera peatonal. El tránsito ciclista puede disponerse en coexistencia con el tránsito peatonal, con señalización de indicación de ambos modos, o estar claramente diferenciado de éste mediante señalización, marcas en el pavimento o cualquier otro elemento de diferenciación o segregación física. Puede ser unidireccional o bidireccional.

3) Pista-bici: vía ciclista que discurre en paralelo a la calzada o carretera y a la acera, pero con trazado y plataforma independiente y segregada del tráfico motorizado. Puede ser unidireccional o bidireccional.

4) Carril-bici protegido: vía ciclista que ocupa parte de la calzada y que está segregada físicamente de la misma y del tráfico motorizado mediante marcas viales, bolardos u otros elementos de separación o protección. Puede ser unidireccional o bidireccional.

5) da físicamente, de la misma y del tráfico motorizado, y que discurre en el mismo sentido de la circulación.

6) Arcén - bici: vía ciclista que ocupa el arcén de la carretera, que discurre en el mismo sentido de la circulación y que no está segregada físicamente pero sí diferenciada mediante marcas viales, cambios de color y textura, ligeros cambios de rasante u otros métodos.

Artículo 4.– Ámbito de aplicación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

1.– El ámbito de aplicación del presente PTSVCG lo constituye la Red Básica Foral de Vías Ciclistas que discurre por el Territorio Histórico de Gipuzkoa, siendo ésta considerada en su totalidad.

2.– Desde un punto de vista funcional el presente plan velará por que la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa integrada por los nueve itinerarios básicos, responda a un trazado para la MNMI segura, cómoda y conectiva, atendiendo asimismo a su vocación transterritorial. Por otro lado, para acoger bajo una denominación común única, independientemente de su titularidad, a aquellas vías ciclistas, que resulten de interés general y que reúnan ciertos requisitos funcionales mínimos ordenadores de sus características funcionales de cara al ciudadano, se aplicará la denominación y marca registrada «Gipuzkoako Bidegorriak» en las condiciones que señala la normativa sectorial. Asimismo, y de cara a la obtención de la referida marca se deberán atender ciertos criterios ambientales mínimos durante la construcción y explotación de la vía.

3.– La Diputación Foral de Gipuzkoa con el objeto de garantizar la conectividad de la Red Básica de Vías Ciclistas, podrá establecer los puntos de entrada y salida de los diferentes municipios, además de proponer los itinerarios de las redes locales que se estimen oportunos, sin perjuicio de lo que pueda acordarse una vez consultadas las correspondientes administraciones locales.

4.– Desde un punto de vista infraestructural, la RBFVCG comprenderá todas aquellas actuaciones de ejecución de la red foral, así como aquellas otras de adecuación y conservación, mejora y ampliación de la red existente.

5.– Desde el punto de vista de su titularidad se observarán dos categorías de Red: la Red Básica Foral y la Red Básica Local. El PTSVCG se circunscribirá exclusivamente a los tramos de red, ramales y elementos funcionales que sean de titularidad foral.

Artículo 5.– Objeto y naturaleza del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

1.– El PTSVCG se constituye como un instrumento de ordenación del territorio, cuya finalidad es la de proporcionar la adecuada inserción en Gipuzkoa a aquellas acciones de orden sectorial en materia de infraestructuras ciclistas; además de garantizar la coordinación entre los distintos títulos de intervención pública en los órdenes sectorial-ciclista, territorial y urbanístico.

2.– En la misma línea, las actuaciones que constituyen el objeto del PTSVCG al relacionarse con un elemento estructurante y ordenador del territorio, dispondrán de un marcado carácter territorial, así como alcance supramunicipal.

3.– Dicho PTSVCG también tendrá por objeto establecer los objetivos generales para la Red Básica; establecer las características a las que deberán tender las vías que la integran y por último, establecerá los programas de actuaciones a realizar en la Red Básica Foral durante un determinado periodo, en orden al cumplimiento de los objetivos señalados en el plan. Por lo tanto, el Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa se erige en un elemento regulador del territorio de repercusión supramunicipal.

TÍTULO II

CONTENIDO, EFECTOS Y ALCANCE

Artículo 6.– Contenido y alcance normativo.

1.– El presente PTS está integrado por los siguientes documentos:

- A: Memoria.
- B: Normativa.
- C: Planos de ordenación.
- D: Informe de Sostenibilidad Ambiental.
- E: Afecciones al planeamiento.
- F: Participación Pública.
- G: Síntesis.

2.– El contenido normativo del PTS está constituido por el conjunto de los documentos que lo integran, si bien es cierto que son los documentos «B: Normativa» y «C: Planos de ordenación», los que tienen específicamente atribuido dicho carácter normativo, siendo éstos de vinculación directa, además de lo dispuesto en el Informe de Sostenibilidad en los capítulos 6 y 7, relativos a las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, así como el programa de supervisión del PTS, que también serán de vinculación directa.

3.– Los documentos restantes, «A: Memoria», «D: Informe de Sostenibilidad Ambiental» salvo capítulos 6.º y 7.º, «E: Afecciones al planeamiento», «F: Plan de Participación» y «G: Síntesis», serán considerados a título indicativo o referencial, por lo que, en caso de contradicción en cualquiera de sus contenidos con los documentos referidos en el apartado anterior, serán los del apartado 2 de este artículo los que prevalezcan.

Artículo 7.– Rango y vinculación de las determinaciones.

1.– Considerando el modo de vinculación de sus determinaciones, el contenido normativo del plan atenderá a dos categorías:

a) Disposiciones reguladoras y de ordenación, derivadas de la asignación de los trazados al territorio, cuya aplicación y vinculación, serán independientes de las actuaciones concretas a realizar sobre la infraestructura ciclista.

b) Disposiciones de proyección técnica mediante proyectos previos y proyectos de construcción. A estos efectos, los estudios de alternativas serán entendidos como un tipo de proyecto previo.

c) Disposiciones de planificación, programación, financiación y demás herramientas no espaciales, cuya aplicación y vinculación se plantearán en función del grado de concreción de aquellas actuaciones que se proponen.

2.– Las disposiciones normativas, que incluyen el documento «B: Normativa» del plan, tendrán la consideración de disposiciones reguladoras de vinculación directa y de igual rango para todo su ámbito de aplicación.

Del mismo modo, el documento «C: Planos de ordenación» que contiene las disposiciones de ordenación, será considerado con igual alcance y grado de vinculación para los ámbitos que se vean afectados por el mismo.

Artículo 8.– Efectos respecto a los instrumentos de planificación urbanística.

1.– En relación a las disposiciones de ordenación, los instrumentos de ordenación urbanística municipales o supramunicipales previstos en la legislación del suelo y ordenación urbana deberán adaptarse al contenido del PTSVCG, en los plazos en él mismo establecidos, y mediante el procedimiento indicado en el artículo 9.2 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

2.– A estos efectos, el PTSVCG en su Documento C: «Planos de ordenación», establece la representación gráfica de lo que constituye el Sistema General de Comunicación Ciclista en la Red Básica, calificación a la que deberán adaptarse los antedichos instrumentos de ordenación urbanística, en los plazos señalados.

3.– Todo lo dispuesto en los apartados anteriores, lo será sin menoscabo de los procedimientos que, en su caso, puedan incoar los Ayuntamientos afectados para incorporar tales modificaciones.

Artículo 9.– Alcance de sus determinaciones.

1.– Constituyendo el objeto del PTSVCG, la configuración del régimen jurídico de las actuaciones que se desarrollen en la Red Básica Foral de Vías Ciclistas, la definición del Sistema General de Comunicación Ciclista, así como también la determinación y articulación del régimen de uso de las zonas inmediatas a la línea ciclista, él mismo se caracteriza por constituir el instrumento de ordenación adecuado y suficiente para justificar desde el punto de vista de la ordenación territorial y urbanística las acciones que sobre el territorio se desarrollen en ejecución de las previsiones contenidas en este plan.

2.– Las disposiciones de planificación vinculantes de carácter genérico, en lo relativo a su tratamiento territorial y urbanístico, se desarrollarán en función de la concreción efectuada mediante los instrumentos de proyección técnica.

3.– Las disposiciones de planificación vinculantes de carácter concreto, en este plan reflejados y por lo tanto, en los de ordenación urbanística, no requerirán para su desarrollo de más instrumento que la tramitación y aprobación de los instrumentos de proyección técnica determinados en cada caso para la ejecución de las infraestructuras ciclistas señaladas.

Artículo 10.– Ejecutividad, Obligatoriedad y Legitimación Expropiatoria.

1.– El PTSVCG será de inmediata ejecutividad una vez publicada su aprobación definitiva.

2.– La eficacia de la obligatoriedad del presente instrumento se articula vinculando a las Administraciones del Territorio Histórico en cada caso competentes para el desarrollo de las actuaciones en él previstas; a los instrumentos de ordenación urbana; y a los instrumentos y actuaciones sec-

toriales y territoriales que afecten a la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa; así como a aquellos particulares que lleven a cabo actos de uso y edificación del suelo.

3.– La aprobación de este plan conllevará la declaración de utilidad pública de todas las acciones en él recogidas a efectos de expropiación forzosa de los terrenos necesarios para su ejecución, al tiempo que implicará la imposición de las servidumbres que procedan con la misma finalidad.

Artículo 11.– Publicidad.

1.– A efectos de su publicidad, el contenido íntegro del documento del PTS será público, estando a disposición de cualquier persona física o jurídica que quiera informarse o consultarlo en la Diputación Foral de Gipuzkoa.

TÍTULO III

COORDINACIÓN CON LOS PLANES Y OTROS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS DE CARÁCTER MUNICIPAL

Artículo 12.– Formulación de planes y otros instrumentos urbanísticos.

1.– Los Ayuntamientos, Entidades y particulares que vayan a redactar planes urbanísticos, cualquiera que sea su clase y, en su caso, proyectos de urbanización y otros instrumentos urbanísticos de planificación, ejecución o gestión, que pudieran afectar a la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, tanto de la Red Básica Local como de la Red Básica Foral, deberán informar a la Diputación Foral y solicitar a la misma la información precisa sobre la Red que se sitúe en el ámbito de los citados planes o proyectos con el fin de coordinar las tareas y la acción urbanística con las previsiones de los planes y proyectos forales en materia de vías ciclistas aprobados o en redacción.

2.– Los redactores de tales planes y otros instrumentos urbanísticos podrán someter a informe del órgano foral competente los criterios y soluciones que en materia de vías ciclistas y en el ámbito de la Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa pretendan adoptar.

3.– En todo caso, los planes e instrumentos urbanísticos que se formulen deberán resultar conformes con las determinaciones del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas y su posibles modificaciones, además de con los proyectos que lo desarrollen.

Artículo 13.– Aprobación de planes e instrumentos urbanísticos. Informe preceptivo.

1.– Para la aprobación de cualesquiera Planes de Ordenación Estructural o Pormenorizada y sus respectivos Planes Generales, Planes de Compatibilización, Planes de Sectorización, Planes Parciales, Planes Especiales, Estudios de Detalle, Ordenanzas, Catálogos y cualesquiera otros instrumentos urbanísticos siempre que supongan modificación del trazado o características de una vía ciclista foral, impliquen apertura de nuevos accesos a la misma o afecten a las limitaciones de las zonas de protección, deberá solicitarse informe preceptivo del órgano foral competente.

2.– En el procedimiento de tramitación de los citados Planes e instrumentos urbanísticos, el informe se solicitará por el promotor del mismo con anterioridad a su aprobación inicial, aprobación que no procederá se otorgue hasta transcurridos dos meses desde la fecha de solicitud del informe.

3.– En aquellos casos en que el expediente urbanístico requiera la tramitación del procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, el informe será solicitado junto a la solicitud de Informe Preliminar de Impacto Ambiental.

4.– El informe que emita el órgano foral competente en materia de vías ciclistas que deberá versar exclusivamente sobre los aspectos relacionados con las vías ciclistas-peatonales, su seguridad, comodidad, conectividad, las necesidades de sus tráficos así como cualquier aspecto que se entienda relacionado con la política y promoción de la bicicleta - será vinculante en todo lo que así se considere en cumplimiento de las determinaciones recogidas en este plan, así como en la normativa sectorial de vías ciclistas.

Artículo 14.– Adaptación del planeamiento vigente.

1.– Los instrumentos de ordenación y planificación urbanística, así como los proyectos de obras públicas, se adaptarán a las disposiciones establecidas en el presente Plan Territorial Sectorial, en lo que a la Red Básica Foral concierne. Las determinaciones en éste contenidas se incorporarán al planeamiento urbanístico municipal cuando éste se redacte o revise, sin perjuicio, entre tanto, de su aplicación directa.

TÍTULO IV

VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN

Artículo 15.– Vigencia.

1.– La vigencia del presente PTSVCG será de ocho años.

Artículo 16.– Revisión.

1.– Se entiende por revisión la alteración general de determinaciones o previsiones incluidas en el PTSVCG por la adopción de nuevos criterios de ordenación de las vías ciclistas.

2.– Con independencia de las modificaciones que durante su vigencia se introduzcan, el PTSVCG deberá ser revisado cuando sobrevengan circunstancias que así lo aconsejen y, en todo caso, con un año de antelación respecto de la finalización de los plazos de sus programas de actuación.

3.– La revisión del PTSVCG seguirá el mismo procedimiento que para su aprobación primera.

Artículo 17.– Modificación.

1.– La alteración sustancial de las determinaciones vinculantes del presente PTS, requerirá su previa modificación según el mismo procedimiento establecido para su aprobación. Asimismo, las modificaciones ordinarias harán referencia a aspectos puntuales que no incidan sobre los criterios que condujeron a su aprobación, correspondiendo ésta a la Diputación Foral.

2.– A tal efecto, no tendrán consideración de modificación las disposiciones de planificación vinculantes de carácter concreto, ni de las de ordenación que integran el documento C «Planos de ordenación», las consideradas como concreciones o ajustes por razón de una mayor precisión de los proyectos técnicos y que por tanto tengan efecto sobre el resto de instrumentos de planeamiento y ordenación urbanísticos, ni aquellos ajustes que vengan impuestos por la realidad misma del suelo afectado, resultando el criterio a seguir aquél que indique el departamento competente en materia de vías ciclistas.

3.– La planificación y ejecución de las actuaciones en la Red Básica Foral Existente no implicará en ninguno de los casos, la modificación del PTS, sin perjuicio de ser consideradas en sucesivas revisiones.

4.– Las disposiciones de planificación del presente Plan Territorial Sectorial contenidas en su documento C: «Planos de ordenación» tienen un grado de vinculación diferente, en razón del variado alcance de las actuaciones que planifican, se refieren o afectan:

a) Respecto de la Red Básica Foral Planificada, cuyo trazado está definido en el presente Plan Territorial Sectorial –a escala 1/10.000–, sus determinaciones tienen un alcance vinculante concreto.

b) Respecto del resto de actuaciones sobre la Red Básica Foral Planificada, pendiente de estudio de alternativas o de proyectos previos, el presente plan no define un trazado definitivo ni realiza por tanto, reserva de suelo atribuible al Sistema General de Comunicación Ciclista, sino que sus determinaciones tienen el carácter de sugerencia de trazado orientativo. Los referidos estudios de alternativas o proyectos previos serán, de este modo, los que llegado el caso, generen la reserva de suelo que finalmente proceda.

c) Respecto de las actuaciones sobre la Red Básica Local, sus determinaciones tienen un alcance orientativo, salvo los puntos de enlace con la Red Básica Foral, cuyas determinaciones serán vinculantes habiendo sido definidos en el presente Plan Territorial Sectorial a escala 1/10.000 - en su documento C: «Planos de ordenación».

TÍTULO V

RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

Artículo 18.– La Red Básica Foral Existente de Vías Ciclistas de Gipuzkoa y la Red Básica Foral Planificada.

1.– En relación a las actuaciones a desarrollar sobre la infraestructura ciclista en Gipuzkoa, se distinguirán aquellas relativas a la Red Básica Foral Existente y aquellas otras relativas a la Red Básica Foral Planificada.

2.– En consecuencia, se entenderá por Red Básica Foral Planificada la infraestructura ciclista de nueva creación y cuya estructuración –mediante la definición de su trazado o de sus alternativas asociadas– queda recogida en este instrumento de ordenación territorial. No se entenderán como nuevas vías ciclistas los ensanches, mejoras, acondicionamientos y modificaciones que no supongan una alteración sustancial del trazado de las vías ciclistas ya existentes.

3.– En cuanto a las actuaciones restantes que sean desarrolladas sobre la infraestructura ciclista que ya discurre por el TH, serán caracterizadas como acciones sobre la Red Básica Foral Existente, entendiéndose por aquéllas, las acciones de ampliación de las vías, desdoblamiento o todas las relativas a los elementos funcionales destinados al buen funcionamiento de las mismas.

Artículo 19.– De la Planificación y Construcción.

1.– La planificación de las infraestructuras ciclistas atiende a tres tipos de acciones:

a) Las de planificación territorial en sentido estricto y,

b) Las de proyección técnica, que integran los proyectos previos y de construcción requeridos por la legislación sectorial,

c) Las de programación de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 de este documento.

2.– Las de planificación territorial de la Red Básica Foral Planificada se desarrollan principalmente mediante la formulación de este Plan Territorial Sectorial, siendo objeto de concreción y desarrollo mediante los instrumentos de proyección técnica.

3.– En lo relativo a la planificación de las actuaciones en la Red Básica Foral Existente, éstas serán desarrolladas en los respectivos instrumentos de proyección técnica. En el supuesto de que una actuación quedara al margen de los criterios generales definidos en el PTSVCG, ésta requerirá motivación de su causa.

Artículo 20.– Gestión y Obtención de Terrenos.

Los terrenos que sean considerados necesarios para actuar sobre las vías ciclistas forales se obtendrán normalmente por el sistema de expropiación. Esto sin perjuicio, de una eventual utilización de otros modos de obtención de sistemas generales previstos en la legislación urbanística.

Artículo 21.– Ejecución material de las acciones.

1.– Atendiendo al carácter territorial de la ejecución material de las acciones, éstas no estarán sometidas a licencia municipal.

2.– Así, se entiende por ejecución material, tanto la conservación, ampliación y mejora de la Red Básica Foral Existente, como las acciones de ejecución de la Red Básica Foral Planificada. En el mismo sentido, todo lo relativo a los elementos funcionales de la Red será sometido al mismo régimen jurídico de exención de licencia municipal.

3.– Lo recogido en los apartados uno y dos, será puesto en conocimiento de los municipios afectados con el objeto de que tramiten su conformidad con el planeamiento urbanístico vigente, disponiendo de un plazo de 30 días transcurridos los cuales sin tal pronunciamiento se considerará como silencio administrativo positivo.

Artículo 22.– Instrumentos para la proyección, el control ambiental, la participación ciudadana y las relaciones con los afectados de las vías ciclistas forales.

1.– Para la proyección de las vías ciclistas relativas a la Red Básica Foral Planificada el presente plan incluye los instrumentos de desarrollo previstos en la Norma Foral 1/2007 denominados proyectos previos (estudios de alternativas, proyectos de trazado, anteproyectos) y proyectos técnicos de construcción. De este modo, la proyección de las vías ciclistas se realizará de forma adaptada a cada caso con arreglo, en términos generales, a la siguiente memoria de carácter preceptivo:

a) Información. Contendrá aspectos geotécnicos y topográficos; encuadre ambiental; detección y jerarquización de nodos generadores de viaje en bicicleta; caracterización de la composición del usuario tipo; presencia o ausencia de tráfico motorizado y otros aspectos considerados de especial relevancia. Además de las consultas a otras administraciones, en el caso de que se considere oportuno podrán realizarse sesiones participativas con aquellos agentes sociales interesados para recavar aportaciones de valor.

b) Estudio de alternativas. Se realizará un análisis multicriterio de las alternativas conforme a los siguientes aspectos: geotecnia, funcionalidad de la vía, afecciones medioambientales, afecciones al patrimonio cultural, afecciones a actividades, accesos y servicios; afecciones a bienes y derechos; coste económico. Asimismo contendrá la detección de factores críticos y una propuesta preliminar de medidas preventivas, correctoras y compensatorias. Además de las consultas que procedieren, podrán realizarse sesiones participativas con aquellos agentes interesados a los

solos efectos consultivos, tras lo cual el órgano foral competente determinará la solución definitiva de trazado.

c) Definición técnica para la construcción de la alternativa escogida. La solución finalmente escogida se desarrollará conforme a lo dispuesto en el artículo 24 de la Norma Foral 1/2007 de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Resultando por su parte de aplicación el artículo 25 en lo concerniente a la relación con los afectados, así como la normativa de gestión de suelo y expropiaciones.

2.— Las cuestiones ambientales estarán a lo dispuesto en la normativa ambiental vigente y en cualquier caso, contendrá los análisis necesarios para la correcta toma de decisiones. Por tanto, y de forma adaptada, a cada caso, pudieran abordarse los siguientes aspectos: encuadre y legislación ambiental; inventario ambiental; identificación y valoración de los efectos ambientales; análisis y valoración ambiental de alternativas; propuesta preliminar de medidas preventivas, correctoras y compensatorias; definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias que conformarán cuando sea necesario un proyecto de restauración ambiental; programa de vigilancia ambiental.

3.— Aquellas medidas protectoras, correctoras, así como las actuaciones del programa de supervisión ambiental que deban incorporarse a los planes y proyectos de desarrollo del Plan Territorial Sectorial serán llevadas a cabo con el suficiente grado de detalle a fin de garantizar su efectividad según la escala de definición de los mismos. En este sentido, aquellas medidas que sean presupuestables, deberán incluirse como unidad de obra, con su correspondiente partida económica en los planes y proyectos, y las que no puedan presupuestarse, se incluirán en el pliego de condiciones técnicas.

4.— En los supuestos en que un proyecto de la Red Básica Planificada esté sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental deberá incluir un Estudio de Impacto Ambiental o en su caso Estudio Simplificado de Impacto Ambiental, con un índice similar al referido en el apartado 2.

5.— Las actuaciones previstas en las intervenciones a desarrollar respetarán el régimen preventivo que establece la Directiva 92/43/CEE en los tramos coincidentes con los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) o las Zonas Especiales de Conservación (ZEC). Los proyectos previos y proyectos técnicos de construcción que el proyectista observe que puedan afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000 serán remitidos a la Dirección de Biodiversidad del Gobierno Vasco, que en calidad de Observatorio Permanente de la Red Natura 2000 en Euskadi, valorará la necesidad o no de someter dichos documentos a Estudio de Impacto Ambiental, determinación que finalmente, recaerá exclusivamente en el órgano ambiental competente para la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental.

6.— Cualquiera de las intervenciones a desarrollar observará lo dispuesto en el planeamiento territorial parcial vigente, así como en el sectorial haciendo especial hincapié en las figuras de protección: Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos; Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Zonas Húmedas y Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV. En el mismo sentido, los proyectos previos y proyectos técnicos de construcción deberán incorporar un análisis de su compatibilidad con los Planes de Ordenación o Gestión de las figuras que conforman la Red de Espacios Naturales Protegidos de la CAPV (Parques Naturales, Biotopos Protegidos, Red Natura 2000).

TÍTULO VI

EL SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIÓN CICLISTA

Artículo 23.— Virtualidad y alcance.

Se establece como uno de los principales objetivos del PTSVCG la definición del Sistema General de Comunicación Ciclista, vinculando, en lo que a esta calificación se refiere y con independencia de su clasificación o adscripción a efectos de su obtención o valoración a todos los instrumentos de ordenación urbanística.

Artículo 24.— Criterios de inclusión.

1.— El criterio de inclusión de terrenos, como Sistema General de Comunicación Ciclista mediante el PTSVCG, se fundamenta en la necesidad de reserva, dotación y ordenación desde la perspectiva territorial y urbanística de los suelos, que posibiliten la implantación de la infraestructura ciclista.

2.— De este modo, la inclusión de terrenos como Sistema General de Comunicación Ciclista, los configura como elementos básicos de la estructura del territorio; quedando vinculados, por esta calificación, a reservar suelo para la correcta ejecución de la infraestructura ciclista.

3.— Los terrenos definidos como Sistema General de Comunicación Ciclista en el PTSVCG para la Red Básica Foral Planificada se configuran cartográficamente en el denominado «Corredor de Vías Ciclistas» que se traduce en una franja de amplitud suficiente para realizar las adaptaciones precisas a los requerimientos del dominio público ciclista; trabajos que con posterioridad serán desarrollados mediante los oportunos instrumentos de proyección técnica.

4.— Una vez se ejecute la infraestructura de la Red Básica Foral Planificada los terrenos calificados como Sistema General de Comunicación Ciclista que no hayan quedado efectivamente vinculados al dominio público ciclista, podrán ser objeto de cualquier otra calificación urbanística que resulte compatible con su régimen en cuanto que suelos colindantes a las vías ciclistas.

Artículo 25.— Definición.

1.— Con la finalidad de definir el Sistema General de Comunicación Ciclista es preciso distinguir entre la Red Básica Foral Existente y la Red Básica Foral Planificada pendiente de ejecución.

2.— El Sistema General de Comunicación Ciclista en el caso de la Red Básica Foral Existente está integrado por la plataforma ocupada por la vía ciclista, aquellos elementos funcionales afectos a la propia vía y la zona de dominio público regulada en la NFVCG 1/2007.

3.— Cuando la infraestructura relativa a la Red Básica Foral Planificada haya sido ejecutada, integrarán el Sistema General de Comunicación Ciclista, aquellos terrenos ocupados por la explanación de la vía ciclista, los elementos funcionales, y una franja de 1 metro de anchura en suelo clasificado como urbanizable y no urbanizable, y de 1 metro en suelo urbano, con la salvedad de lo señalado en el supuesto de puentes, túneles, análogas obras y estructuras.

En el supuesto del suelo urbano, las referidas distancias podrán sujetarse a reducción por aquella Administración que ostente la competencia en materia de vías ciclistas, siempre que acredite su necesidad y no altere el tránsito o gestión de las vías.

TÍTULO VII

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN, CONDICIONES DE USO Y EDIFICACIÓN EN LAS ZONAS
INMEDIATAS A LA VÍA CICLISTA

CAPÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 26.– Virtualidad y alcance.

1.– A los efectos de aplicación del régimen de protección y de las condiciones especiales de uso y edificación se estará a lo dispuesto en la NFVCG 1/2007 de 24 de enero que resulta de aplicación con el alcance y efectos previstos en la misma. Así, el presente PTSVCG define las zonas inmediatas a las vías ciclistas forales en concordancia con lo establecido en la referida normativa.

2.– La vinculación de las determinaciones recogidas en este apartado será directa, tanto para los particulares, como para las Administraciones Públicas en relación a los actos de uso y edificación del suelo.

3.– Quedarán vinculados por tales determinaciones los municipios en el ejercicio de su acción urbanística en el momento de:

- a) Zonificar y calificar suelos en sus instrumentos de planeamiento general.
- b) Formular o aprobar instrumentos de ordenación de desarrollo y Proyectos de Urbanización.
- c) Formular o aprobar instrumentos de ejecución urbanística y al aprobar la constitución, así como también al tutelar el funcionamiento de las Entidades Urbanísticas de Colaboración.
- d) Formular las Normas y Ordenanzas de uso y edificación de los predios, independientemente de la clasificación urbanística que ostenten, y especialmente en el momento de establecer los retranqueos y alineaciones.
- e) Actos de control y disciplina urbanística.

4.– En relación al régimen jurídico de los usos preexistentes, edificaciones e instalaciones que incumplan las determinaciones recogidas en este Título, los instrumentos de ordenación urbanística se verán obligados a establecer un régimen jurídico adecuado para garantizar el efectivo cumplimiento de las mismas, sin perjuicio de las adaptaciones que requiera en cada caso.

Artículo 27.– Definición de las zonas inmediatas a la vía ciclista foral.

1.– Al objeto de determinar el régimen de protección, condiciones de uso y edificación del suelo, serán de delimitación inmediata a la vía ciclista contando a partir de la arista exterior de la explanación dos franjas: la zona de dominio público y la de servidumbre. Ambas determinarán el estatuto específico del derecho de propiedad de los terrenos colindantes.

2.– Las distancias previstas en los siguientes artículos relativas a la definición de la zona de dominio público y servidumbre podrán ser modificadas en aquellos casos en los que la legislación sectorial así lo indique.

Artículo 28.– Zona de Dominio Público.

1.– Los terrenos ocupados por las vías ciclistas forales y sus elementos funcionales forman parte del dominio público.

2.– Junto con estos terrenos, será considerada zona de dominio público la franja de terreno colindante de titularidad pública a la infraestructura ciclista, en la extensión de un metro de anchura a partir de las aristas exteriores de explanación a ambos lados de la misma.

A todos los efectos, se considerará arista exterior de explanación la intersección del talud del desmonte, del terraplén o en su caso, de los muros colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, podrá fijarse como arista exterior de la explanación, la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno. El terreno ocupado por los soportes de la estructura será, en todo caso, de dominio público.

3.– En los casos en que la vía ciclista foral esté construida en franjas de terreno colindantes o cercanas a una carretera foral, y por tanto, dentro de su franja de dominio público, prevalecerá a efectos de fijar la nueva zona de dominio público la superior resultante de aplicar ambas mediciones.

Artículo 29.– Zona de Servidumbre.

1.– Las vías ciclistas forales dispondrán de una zona de servidumbre fijada por sendas franjas de terrenos a ambos lados, delimitadas internamente por su zona de dominio público y externamente por dos líneas paralelas, situadas a dos metros y medio de ésta.

2.– En aquellos supuestos en que la vía ciclista foral esté construida en franjas de terreno colindantes o cercanas a una carretera foral, y por tanto, dentro de su franja de protección de ésta, prevalecerá a efectos de fijar la nueva zona de servidumbre la superior resultante de aplicar ambas mediciones.

Artículo 30.– Configuración del derecho de propiedad en las zonas colindantes al dominio público de las vías ciclistas forales.

1.– Las limitaciones de uso y edificación en las zonas colindantes al dominio público ciclista, no darán lugar a derecho indemnizatorio alguno, siempre que constituyan elementos que configuren y delimiten el contenido normal del derecho de propiedad.

2.– Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, serán indemnizables aquellas ocupaciones temporales de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios ocasionados por su utilización. Todas aquellas otras prohibiciones, limitaciones, servidumbres y afecciones que tengan lugar sobre la utilización de la zona de servidumbre y que no causen perjuicios económicos tendrán el carácter de limitaciones generales de la propiedad a favor del servicio público ciclista, sin que den lugar a indemnización alguna.

CAPÍTULO SEGUNDO

RÉGIMEN DE USO DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES

Artículo 31.– Uso de las vías ciclistas forales. Entrada y tránsito de personas y vehículos en las vías ciclistas.

1.– En tanto que constituyen bienes de dominio y uso público, la utilización ordinaria de las vías ciclistas forales será gratuita para sus usuarios y se ejercerá libremente, con arreglo a la naturaleza de las mismas, a los actos de afectación y apertura al uso público, a las normas y señales de tráfico y seguridad vial y demás disposiciones en vigor.

2.– Excepcionalmente, la Diputación Foral, a través de sus órganos competentes, podrá imponer limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las vías ciclistas forales, cuando las condiciones, situación, exigencias técnicas o de seguridad vial así lo requirieran.

3.– Estarán sometidos a autorización, con carácter discrecional, de acuerdo con lo previsto en el artículo 43 y siguientes de la NFVCG, todos los usos motorizados específicos a permitir, en su caso, en ciertos tramos de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, incluidos los de vehículos asociados a actividades de ocio, turismo, educación ambiental y similares.

Artículo 32.– Condiciones de uso y edificación de la zona de dominio público de las vías ciclistas. Prohibiciones.

1.– Con carácter general, queda expresamente prohibido cualquier tipo de obra, uso o instalación dentro de la zona de dominio público, salvo aquellas cesiones demaniales o modificaciones del perfil original que tengan igualmente una finalidad de uso o dominio público, debiendo contar con la autorización expresa del órgano que ostente la competencia en materia de vías ciclistas.

2.– Las redes de servicios no podrán discurrir ni cruzar por la zona de dominio público salvo en supuestos expresamente autorizados.

Artículo 33.– Régimen de uso y edificación de los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre.

Dentro de la zona de servidumbre no podrán realizarse nuevas edificaciones ni reedificaciones, a excepción de circunstancias concurrentes y justificación de no perjudicar la vía ciclista foral, además de que el órgano titular de la vía así lo autorice.

1.– En la zona de servidumbre únicamente se permite la instalación de servicios enterrados cuyo mantenimiento, conservación y explotación deberá realizarse, en términos generales, de forma externa a la vía ciclista foral.

2.– Con carácter general, se permitirá el uso agropecuario en la zona de servidumbre, siempre y cuando no interfiera en la funcionalidad de la vía ciclista.

3.– Para aquellas edificaciones o instalaciones situadas en la zona de servidumbre, podrán autorizarse obras de consolidación, ornato o mejora.

Artículo 34.– Régimen general de autorizaciones.

1.– Queda sujeta a autorización administrativa la ejecución de toda clase de actividades, trabajos y obras, tanto en las vías ciclistas forales y sus zonas de dominio público, como en las zonas de protección de las mismas. Asimismo, en todo lo relativo al régimen de autorizaciones se atenderá a lo establecido en la normativa sectorial.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.– Plazos de adaptación de los instrumentos de ordenación urbanística.

1.– La necesaria adaptación de los instrumentos de ordenación urbanística a las determinaciones contenidas en el artículo 8 de este documento se llevará a cabo en los plazos señalados en la ley.

2.– Los municipios cuyos instrumentos de planeamiento se encuentren en fase de revisión a la entrada en vigor del presente instrumento de ordenación territorial, deberán de realizar su adaptación en el referido procedimiento.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.– Medida especial.

Atendiendo a las características propias de las infraestructuras ciclistas y su carácter marcadamente imbricado al tejido urbano, las regulaciones comprendidas en el Título VI, no serán de aplicación a las infraestructuras ciclistas locales que tributen a la Red Básica de Vías Ciclistas.

ANEXO II

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

CAPÍTULO 6

MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS.

6.1.– Planteamiento Metodológico.

En el capítulo anterior el análisis de impactos se ha limitado, en algunos casos, a la identificación de los efectos previstos, sin poder determinar con exactitud la magnitud de estos impactos, debido al grado de detalle atribuible a un documento de planificación como es el PTSVCG. En este contexto, no se pueden ofrecer desde el presente ISA medidas preventivas y correctoras concretas para cada uno de los impactos ambientales identificados en el apartado 5.3 de este documento, en especial los derivados de la construcción de los tramos pendientes de ejecución de la RBVCG, tratados en los epígrafes 5.3.1. a 5.3.9.

En su lugar, este ISA propone las medidas básicas o criterios que deberán desarrollarse posteriormente en los diferentes instrumentos de desarrollo del plan, en especial los proyectos técnicos de construcción. El presente capítulo se estructura de esta forma:

- Instrumentos propuestos para control ambiental.
- Criterios para definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias en proyectos previos y proyectos técnicos de construcción.
- Criterios para definición de medidas preventivas y correctoras en fase de explotación.
- Criterios para definición de medidas preventivas y correctoras de la promoción.

6.2.– Instrumentos propuestos para el control ambiental.

Para la construcción de las vías ciclistas pendientes de ejecución en lo tocante a la Red Básica Foral Planificada (RBFP), el PTSVCG incluye los instrumentos de desarrollo previstos en la Norma Foral 1/2007 (Título 1; Capítulos II y III):

- Proyectos previos: estudios de alternativas, proyectos de trazado, anteproyectos.
- Proyectos técnicos de construcción.

La proyección de vías ciclistas-peatonales se realizará de forma adaptada a cada caso con arreglo, en términos generales, a la siguiente secuencia:

- 1.ª Fase: Información.
- 2.ª Fase: Estudios de alternativas.
- 3.ª Fase: Definición técnica para la construcción de la alternativa escogida.

El PTSVCG ha optado por integrar la variable ambiental en el proceso de proyección de las vías ciclistas - peatonales en cada una de las fases previstas para su definición. Esta opción evita el planteamiento de considerar el tema ambiental como anexo o documento desgajado de los propios proyectos y favorece su incardinación y valoración en el propio proceso de toma de decisiones, aspecto que se valora favorablemente desde el ISA.

Así, desde la fase inicial de recogida de información se plantea la inclusión en los proyectos, del encuadre ambiental de los mismos; se incluye la variable ambiental en el análisis multicriterio de la fase de estudio de alternativas así como el establecimiento de propuestas de medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los factores críticos detectados; en la fase de definición técnica se establece la inclusión en los proyectos de los trabajos de recuperación y restauración del entorno afectado.

El Plan establece que «(...) el tratamiento de las cuestiones ambientales observará en todo momento lo dispuesto en la normativa ambiental de obligado cumplimiento y en cualquier caso contendrá los análisis necesarios para poder tomar las decisiones fundamentadamente (...)». Y añade que «(...) de forma adaptada a cada caso, pudiera ser necesario abordar los siguientes contenidos:

- Encuadre y legislación ambiental.
- Inventario ambiental.
- Identificación y valoración de los efectos ambientales.
- Análisis y valoración ambiental de alternativas.
- Propuesta preliminar de medidas preventivas, correctoras y compensatorias.
- Definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias que conformarán cuando sea necesario un proyecto de restauración ambiental propiamente dicho.
- Programa de vigilancia ambiental.»

El PTSVCG plantea el trazado de la Red Básica Local con carácter orientativo. Por ello el Plan recomienda que los estudios y proyectos promovidos por las entidades locales para la construcción de la Red Básica Local Planificada integren el factor ambiental de forma similar en la proyección de los tramos locales.

El Plan contempla un estudio previo de alternativas para el 31% de la longitud que compone la RBFP, concretamente para aquellos tramos que presentan un encaje más difícil en el territorio, o que se enmarcan en zonas ambientalmente sensibles. En estos casos el trazado propuesto no tiene un carácter vinculante a la espera de un mayor grado de definición a partir de los proyectos previos, y mantiene un carácter de sugerencia. El grado de definición actual resulta insuficiente para analizar posibles afecciones y asegurar la efectiva protección de los principales valores ambientales identificados en el entorno.

No obstante, el análisis realizado por el ISA considera que establecer la necesidad de realizar un estudio previo de alternativas para estos tramos por parte del PTSVCG constituye, en sí mismo, un mecanismo de control ambiental, con objeto de lograr un diseño de la RBF ambientalmente más favorable.

En los casos en que un proyecto de la RBFP esté sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, según lo establecido en la legislación vigente, el proyecto incluirá un Estudio de Impacto Ambiental o en su caso Estudio Simplificado de Impacto Ambiental, con un índice similar y en todo caso acorde con la legislación ambiental vigente en el momento.

En el caso de que se vayan acometiendo proyectos por fases (desde proyectos previos hasta proyecto de construcción), las memorias ambientales irán afinando y desarrollando con mayor

concreción la identificación y valoración de impactos, la propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias y los programas de vigilancia y seguimiento ambiental.

Para la fase de explotación, el PTSVCG incluye la redacción de un «Plan de Conservación» de la RBFVCG. Este plan de conservación incluirá un capítulo ambiental con el siguiente contenido mínimo.

- Identificación de las acciones de conservación con potenciales efectos en el medio ambiente.
- Valoración de los efectos ambientales de las acciones identificadas.
- Propuesta de medidas preventivas y correctoras, incluyendo su estimación económica.
- Plan de vigilancia y seguimiento ambiental.
- Documentación gráfica. Planos, figuras, fotos...

Para los siguientes instrumentos no se plantea la necesidad de documentos específicos de control ambiental. Se entiende que con la inclusión de capítulos específicos se cubren las necesidades de control y proposición de medidas adicionales.

- Evaluación y seguimiento de la red básica.
- Catálogo de vías ciclistas.
- Regularización señalética.
- Promoción del uso de la bicicleta.

6.3.– Criterios para definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias en proyectos previos y proyectos de construcción.

A continuación se proponen criterios y medidas básicas que deberán ser desarrolladas en los instrumentos de desarrollo del PTSVCG en materia constructiva en lo referente a la RBFP, desde proyectos previos en su caso hasta proyectos técnicos de construcción. Los criterios también son válidos para la RBLP y se recomienda su seguimiento. Las medidas se extenderán a todos los elementos constitutivos del proyecto: trazado, expropiación, ocupaciones temporales, instalaciones auxiliares, vertederos o acondicionamiento de tierras en su caso, etc. Los proyectos incluirán también las medidas oportunas para garantizar el cumplimiento de estos aspectos durante el desarrollo de las obras.

6.3.1.– Vegetación.

– Los proyectos previos y proyectos técnicos de construcción evitarán la afeción a vegetación de interés, en especial hábitats de interés comunitario (particularmente los de tipo prioritario) que albergan los espacios de la Red Natura 2000, escogiendo para ello las alternativas que incidan en formaciones vegetales de menor valor o que consuman menor superficie de vegetación de interés, en su caso.

– Se escogerán las alternativas que produzcan menos efectos negativos sobre las poblaciones de flora amenazada, en especial las de máximas categorías de protección.

– En los casos en que resulte imprescindible la afeción a masas de vegetación de interés, los proyectos propondrán las medidas compensatorias adecuadas. Se recomienda establecer como medida compensatoria los bosques de ribera en aquellos ámbitos que se generen entre los cauces y la vía ciclista-peatonal.

– Se definirán las medidas preventivas para evitar las afecciones de masas de vegetación de interés próximas a la traza y que deban conservarse: balizamiento, marcaje de ejemplares...

– Los proyectos definirán las medidas de revegetación para recuperar las áreas afectadas por taludes, instalaciones auxiliares, ocupaciones temporales... Las revegetaciones se realizarán empleando exclusivamente especies autóctonas. Excepcionalmente en ambientes urbanos se podrán usar especies ornamentales pero que carezcan de carácter invasor.

– Los proyectos garantizarán las medidas para evitar la propagación de especies vegetales de carácter invasor.

6.3.2.– Fauna.

– Los proyectos previos y proyectos de construcción evitarán la afección a los hábitats de especies catalogadas en las máximas categorías de protección, En Peligro de Extinción y Vulnerable, escogiendo para ello las alternativas menos impactantes.

– Aquellos tramos que puedan incidir en hábitats de especies catalogadas incluirán estudios específicos en los que se definan las medidas oportunas para evitar o minimizar la afección: periodos de realización, traslocación de ejemplares a zonas «seguras», recuperación posterior de los hábitats, etc. En estos casos se seguirán las indicaciones de los planes de gestión aprobados y de los organismos competentes en la materia.

– Los proyectos también incluirán otras medidas similares para especies de fauna no catalogadas o incluidas en categorías menos estrictas.

– En cualquier caso, los proyectos constructivos de los tramos coincidentes con las «Áreas de Interés Especial» del visón europeo (*Mustela lutreola*) y desmán del pirineo (*Galemys pyrenaicus*) deben contar, de acuerdo con las disposiciones de sus planes de gestión en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, con el informe preceptivo del Departamento para el Desarrollo del Medio Rural de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

6.3.3.– Espacios naturales protegidos.

– Los proyectos previos y proyectos de construcción procurarán escoger las alternativas con menor incidencia en los espacios naturales protegidos, en especial en las zonas de mayor valor de los mismos. Siempre se tendrán en cuenta los instrumentos de ordenación o gestión aprobados para los mismos.

– En los casos de tramos que afecten directa o indirectamente a espacios de la Red Natura 2000, los proyectos incluirán las medidas para evitar las afecciones a sus elementos más valiosos: elementos clave de gestión en el caso de que estén definidos o en su defecto hábitats de interés comunitario (en especial los de tipo prioritario) y especies de fauna incluidas en los anexos de las Directivas Hábitats y Aves.

– En los casos que la vía ciclista discurra de forma paralela a los LIC fluviales y se asiente sobre plataformas ferroviarias en desuso o por el arcén de carreteras preexistentes se evitará la ampliación de estas plataformas hacia el río. De la misma forma, en estos espacios se minimizará la consolidación de caminos rurales o la construcción de tramos en suelo rural.

– En el caso de que existan afecciones inevitables, se adoptarán las medidas preventivas para limitarlas al máximo y se establecerán las oportunas medidas correctoras y en su caso compensatorias. En todos los casos se estará a lo que establezcan los órganos gestores de los espacios.

– Los proyectos de ejecución de los tramos que afecten a espacios de la Red Natura 2000 deberán ser en su momento remitidos a la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco para que, en su papel como Observatorio de la Red Natura 2000 valore la necesidad o no de someter dichos proyectos a la adecuada evaluación, de acuerdo con las disposiciones del artículo 6.3 de la Directiva 92/43/CEE, de Hábitats.

– La obligación de someter los proyectos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental recaerá exclusivamente en el órgano ambiental competente para la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental.

6.3.4.– Conectividad ecológica.

– Pese a que en un principio se descarta que los proyectos de la RBVCG puedan suponer impactos significativos en la conectividad ecológica, se analizarán convenientemente los tramos que coincidan con los principales corredores de enlace, tramos fluviales de especial interés conector o tramos fluviales de interés para especies piscícolas migratorias, en especial cuando se puedan prever efectos acumulativos o sinérgicos con otras infraestructuras.

– En los casos que proceda el proyecto garantizará que se adoptan las medidas oportunas para asegurar la conectividad ecológica.

6.3.5.– Cauces fluviales.

– La construcción de vías ciclistas en las márgenes de los ríos debe ser objeto de un análisis riguroso de las posibles alternativas de trazado y, en la medida de lo posible, se debe intentar que discurren apoyadas en infraestructuras ya existentes.

– En los estudios de alternativas se priorizarán las alternativas que no supongan afección añadida a los cauces y se adoptarán medidas que permitan mantener el carácter conector de los ríos. En este sentido se priorizarán las alternativas que eviten, en la medida de lo posible, cualquier nuevo cruce de los ríos, y en caso de tener que ejecutarse, deberán realizarse con la máxima perpendicularidad debiendo dejar libres de afección la orla de vegetación arbolada y arbustiva asociada al río.

– En los proyectos se evitará, salvo imposibilidad convenientemente justificada, la alteración morfológica de tramos de ríos con cuenca afluente superior a 1 km² o la ocupación del Dominio Público Hidráulico.

– Se limitará al máximo la modificación o cobertura de los arroyos de cuenca inferior a 1 km², procurando su mantenimiento en las condiciones actuales. Se optará por el desvío del cauce (y su posterior naturalización y recuperación con técnicas de ingeniería biológica) en vez de cubrirlo.

– Si resulta imprescindible la modificación morfológica de algún tramo fluvial o la ocupación del DPH, y teniendo en cuenta lo que dictamine la autoridad hidrológica, se realizarán las posteriores labores de recuperación o rehabilitación en el tramo afectado. En caso necesario también se adoptarán las oportunas medidas compensatorias, recuperando o restaurando otros arroyos en mal estado.

– El proyecto garantizará que durante las obras se ponen en práctica las medidas necesarias para evitar o minimizar el arrastre de sólidos y su llegada a la red fluvial: hidrosiembra inmediata de las superficies alteradas, colocación de decantadores, filtros o estructuras similares, etc.

– El proyecto garantizará que durante las obras se adoptan las oportunas medidas para evitar la contaminación del agua, aceites, carburantes, hormigón, etc.

6.3.6.– Litoral y zonas húmedas.

– Los proyectos escogerán las alternativas menos impactantes en los elementos más valiosos del litoral y zonas húmedas que figuran definidos en los PTS respectivos, así como el Dominio Público Marítimo-Terrestre.

– En todos los casos se respetarán las normas contenidas en estos PTS y se estará a lo que dispongan las autoridades competentes en la materia.

– Los proyectos de la RBVCG (en especial los de la RBFP) que inevitablemente puedan afectar a estos elementos valiosos del litoral y zonas húmedas se coordinarán con otros proyectos de infraestructuras coincidentes.

– En todo caso, cuando se prevean efectos ambientales adversos sobre estos elementos valiosos del litoral y zonas húmedas, los proyectos de la RBVCG plantearán las oportunas medidas preventivas y correctoras.

– Los proyectos que afecten al Dominio Público Marítimo – Terrestre o su Servidumbre de Protección requerirán, en todo caso, la autorización de la administración competente.

6.3.7.– Vulnerabilidad de acuíferos a la contaminación.

– En los tramos de la RBVCG que atraviesan áreas de alta o muy alta vulnerabilidad de acuíferos a la contaminación se extremarán las medidas preventivas para evitar contaminación del suelo durante las obras. Se tendrá especial cuidado en definir los puntos limpios y zonas de cambio de aceite o carga de carburante de la maquinaria con las medidas más estrictas de impermeabilización y protocolos de actuación en caso de derrame accidental.

– En estas zonas también se extremarán las precauciones en cuanto a los materiales empleados en la construcción (áridos, firmes...), de forma que se garantice su inocuidad.

6.3.8.– Sector primario, explotaciones agropecuarias y suelos.

– En las áreas donde la RBVCG (en especial la RBFP) se planteen sobre pistas o viarios con uso actual por el sector primario, se adoptarán las medidas para compatibilizar los nuevos usos y los preexistentes.

– Se escogerán las alternativas que consuman menos suelo agrario, en especial las que impliquen una menor afección a suelos de alta capacidad agrológica.

– En los casos en que la RBVCG (en especial la RBFP) suponga una afección a suelos de alta capacidad agrológica o explotaciones agropecuarias estratégicas, se adoptarán las medidas correctoras o compensatorias adecuadas.

– Se recomienda considerar la «Guía metodológica para la evaluación de la afección sectorial agroforestal ocasionada por el desarrollo de planes, programas y proyectos» que incluye el PTS Agroforestal de la CAPV (Documento de Aprobación Provisional, 2010) para la correcta valoración del impacto de cada proyecto sobre el sector primario, así como para la adopción de medidas correctoras y compensatorias efectivas.

6.3.9.– Paisaje.

– Los proyectos de construcción de la RBVCG incluirán las medidas de protección paisajística habituales: preservación de masas de vegetación, puesta en valor de elementos del patrimonio cultural, etc.

– Los proyectos de construcción de la RBVCG también incluirán las medidas de corrección de los impactos paisajísticos causados, muy en especial aquellas medidas destinadas a la revegetación de las zonas afectadas por el Proyecto.

6.3.10.– Patrimonio cultural.

– Como norma general, los proyectos no afectarán a elementos del patrimonio cultural catalogado de la CAPV y evitarán afecciones a elementos de patrimonio cultural local.

– Los proyectos de la RBVCG (en especial los de la RBFP) garantizarán que se cumplen las medidas de protección, corrección y control establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco.

– En los casos excepcionales en que se deba afectar a algún elemento del patrimonio cultural catalogado, se estará a lo que diga la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco y la autoridad competente.

– Los proyectos de la RBVCG deberán ser compatibles con el régimen de protección del «Camino de Santiago» señalado en la Resolución 14/2000, de 25 de enero (revisada mediante Resolución de 19 de julio de 2010).

6.3.11.– Molestias durante las obras.

– En los proyectos de la RBVCG (en especial los de la RBFP) se garantizará la adopción de las medidas para minimizar las molestias durante la realización de las obras en materias como desvíos provisionales (señalización, suficiente calidad del firme en el vial provisional...) ruido y vibraciones (empleo de maquinaria que cumpla con los requerimientos legalmente establecidos y correcto mantenimiento de la misma), polvo (riegos periódicos, cuidado en las operaciones de carga y descarga), barro (limpieza de ruedas de camiones y maquinaria), ubicación de acopios, parques de maquinaria o instalaciones auxiliares, periodos de trabajo (evitando el trabajo nocturno en la cercanía de zonas habitadas), etc.

6.3.12.– Consumo de recursos renovables y no renovables.

– Los proyectos incorporarán recomendaciones para la selección de materiales que deban emplearse en la construcción de las vías ciclistas (en especial las de la RBFP). Se primarán los materiales locales, reutilizables y con certificaciones medioambientales.

– En cuanto a la iluminación, los proyectos establecerán la necesidad de implantarla en cada caso, tomando como criterio limitar al máximo los tramos con iluminación nocturna en zonas naturales, sobre todo con presencia de fauna de interés.

– En el caso que se estime necesaria la iluminación, el propio PTSVCG establece la obligación de que la iluminación instalada cumpla con el nuevo Reglamento de Eficiencia Energética en instalaciones de alumbrado público.

– Asimismo, siempre que sea posible, se procurará la implantación de sistemas de producción eléctrica (por ejemplo fotovoltaica) que compensen el gasto energético previsto.

6.3.13.– Residuos.

– Durante la redacción de los proyectos se caracterizarán los potenciales residuos que puedan producirse para facilitar su adecuada gestión posterior.

– Los residuos de obras se tratarán conforme a lo indicado en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de residuos y otras disposiciones estatales y autonómicas.

– Los proyectos establecerán las medidas para garantizar la adecuada gestión de otros residuos generados, en especial los de la maquinaria. También se preverán las características que tienen que tener los puntos limpios y áreas de cambio de aceite o carga de carburante.

6.3.14.– Balance de tierras.

– Los proyectos de la RBVCG (en especial los de la RBFP) procurarán compensar las tierras y generar el mínimo volumen posible de excedentes y materiales de préstamo. En el caso de que sea posible, se coordinarán con otros proyectos de la propia RBVCG o con proyectos cercanos (viarios, urbanísticos) para compensar tierras entre ellos.

– Los proyectos cuantificarán y caracterizarán el volumen de tierras sobrantes de cada tramo y su tratamiento o destino conforme a lo indicado en las disposiciones legales en la materia, como el Decreto 43/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante el depósito en vertedero y la ejecución de rellenos.

– En cumplimiento del RD 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de gestión y demolición, se incluirá el estudio establecido en el Real Decreto.

– Los materiales de préstamo cumplirán con las especificaciones geotécnicas establecidas en los correspondientes estudios específicos, así como con los valores VIE-A del anexo I de la Ley 1, de 4 febrero de 2005, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo. Su origen podrá ser: materiales procedentes de excavación de la propia obra o de otras obras legalmente autorizadas; áridos naturales procedentes de explotaciones legalmente autorizadas; áridos secundarios procedentes de la valorización de residuos de construcción y demolición; otros asimilables como escorias negras procedentes de la fabricación de acero convenientemente tratadas con arreglo a lo establecido en el Decreto 34/2003.

6.3.15.– Suelos potencialmente contaminados.

– Durante la tramitación del PTSVCG se cumplirán los preceptos establecidos Ley 1/2005, de 4 de febrero, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Aquellos tramos que atraviesen parcelas incluidas en el inventario de suelos potencialmente contaminados (cartografiadas en los planos de condicionantes ambientales de este ISA), obtendrán la declaración de calidad del suelo conforme a lo establecido en la mencionada Ley. Para ello realizarán los estudios, proyectos y actuaciones que sean necesarios.

– Si durante la realización de las obras se encuentran suelos contaminados no identificados previamente, se estará a lo dispuesto en la citada Ley 1/2005.

6.3.16.– Riesgo de inundación.

– Aunque se considera admisible que las vías ciclistas se sitúen en áreas sometidas a riesgo de inundación, se procurará que los trazados discurren por áreas con periodo de retorno no inferior a 10 años y, siempre que sea posible, no inferior a 100 años.

– Los proyectos no plantearán encauzamientos o canalizaciones para reducir el riesgo de inundación, aunque podrán aprovecharse de otros encauzamientos efectuados con la autorización de la Autoridad Hidráulica.

– En los casos en que el trazado de la vía ciclista discurra por áreas inundables con periodo de retorno inferior a 100 años, se establecerán los oportunos sistemas de aviso y alarma que serán sometidos a la aprobación de la Autoridad Hidráulica.

6.3.17.– Riesgos tecnológicos.

– Cuando algún tramo discurra por un área influencia de las distintas vías de riesgo por transporte de mercancías peligrosas o industrias de la normativa Seveso, se notificará al respectivo Ayuntamiento para que actualice el plan de emergencias municipal.

6.3.18.– Ruido ambiental.

– En el caso de que se desarrollen normativas autonómicas sobre ruido (en desarrollo de la normativa estatal) que incluyan determinaciones específicas sobre vías ciclistas, se estará a lo dispuesto en ellas.

– Mientras no haya una definición concreta, los proyectos analizarán la posibilidad y conveniencia de implantar medidas correctoras (diques de tierra, pantallas antirruído...) para garantizar un adecuado confort sonoro en las vías ciclistas, en especial de la RBFP, que discurran cerca de fuentes emisoras relevantes como carreteras, autopistas o líneas ferroviarias. Estas medidas se efectuarán de forma coordinada con los entes competentes en las citadas infraestructuras.

6.3.19.– Riesgos geotécnicos.

– Los proyectos de construcción incorporarán los preceptivos estudios geotécnicos.

– Las obras se realizarán de acuerdo con las recomendaciones de estos estudios geotécnicos.

6.4.– Criterios para definición de medidas preventivas y correctoras en fase de explotación.

El Plan de Conservación de la RBVCG incluirá una serie de medidas preventivas y correctoras para eliminar o limitar los impactos ambientales previstos, cuyos criterios se desarrollan en los siguientes epígrafes. Para definir y aplicar todas estas medidas el Plan de Conservación de la RBVCG creará un manual de buenas prácticas que pueda ser entendido por los encargados de realizar las operaciones de este plan.

Se proponen a continuación una serie de medidas preventivas y correctoras para su incorporación al citado manual de buenas prácticas:

6.4.1.– Medidas en relación con la biodiversidad (fauna y vegetación).

– Se evitará afectar a la vegetación de interés durante las operaciones de desbroce en la totalidad de la RBVCG, pero con especial cuidado en los tramos coincidentes con los espacios protegidos o asimilables: red de ENP de la CAPV (Parques Naturales y Biotopos), espacios de la Red Natura 2000, espacios litorales o estuarinos incluidos en los PTS de Litoral y Zonas Húmedas, etc.

– En el caso de que sean necesarias nuevas plantaciones o siembras, se realizarán con los criterios indicados en el punto 6.3.1 de este ISA.

– Las operaciones de mantenimiento incluirán las medidas oportunas para evitar la introducción de especies vegetales de carácter invasor (transmisión desde maquinaria y equipos, aporte de tierras contaminadas...). Estas medidas se aplicarán con especial celo en los espacios protegidos o asimilables indicados en el punto anterior.

– Los tramos coincidentes con las áreas de especial interés de fauna catalogada en las máximas categorías de protección serán identificados y señalados con las correspondientes recomendaciones para que los/as usuarios/as no provoquen afecciones a estas poblaciones.

– En estos tramos se revisarán las infraestructuras por si pudieran causar efectos negativos en las poblaciones de fauna protegida, en especial debido a iluminación y cierres.

6.4.2.– Medidas en relación con los residuos.

– En relación con los residuos generados por usuarios/as de las vías, salvo áreas muy concretas no se plantea la colocación de papeleras. Por tanto, se realizarán campañas y señalizaciones para que los/as usuarios/as de las vías eviten el vertido de desperdicios y se los lleven a casa.

– En todo caso, el ente foral tiene contratado un servicio periódico de limpieza que recoge los residuos acumulados en la RBFVCG. Resulta recomendable algo similar en los tramos locales por parte de los Ayuntamientos.

– Los residuos generados por las operaciones de mantenimiento (incluyendo tierras, demoliciones, residuos de maquinaria como aceites o carburantes, señales o mobiliario defectuoso...) será adecuadamente tratado conforme a la legislación vigente siguiendo las mismas directrices expuestas en el apartado 6.3.13.

6.4.3.– Medidas para limitar vertidos accidentales.

– Durante las operaciones de conservación se aplicarán las oportunas medidas para evitar vertidos accidentales (hormigón, aceites, carburantes) que puedan afectar a la red hidrográfica o a las aguas subterráneas en zonas de alta vulnerabilidad de los acuíferos a la contaminación. Para ellos se seguirán las mismas recomendaciones expuestas en el apartado 6.3.5, 6.3.7 y 6.3.13 de este ISA.

6.4.4.– Medidas para reducir el consumo energético.

– Por lo que se refiere al consumo energético debido a la iluminación de la RBFVCG, tal como se ha indicado en el apartado 6.3.12, los nuevos proyectos (hasta la fecha los proyectos ejecutados también en buena medida) deberán asegurar que la iluminación instalada cumple con el nuevo Reglamento de Eficiencia Energética en instalaciones de alumbrado público. Durante la fase de explotación se analizarán todos los tramos, tanto de la Red Básica Foral Planificada como de la existente, para la incorporación de nuevas medidas en este u otro sentido con el objeto de reducir al máximo el consumo eléctrico de la red de vías ciclistas.

6.4.5.– Medidas para minimizar el consumo de recursos.

– En cuanto a la reposición de firmes y arreglo de tramos en mal estado, los materiales de préstamo cumplirán con las condiciones indicadas en el apartado 6.3.14.

– Por lo que se refiere al empleo de otros materiales, se primarán los materiales locales, reutilizables y con certificaciones medioambientales tal como se indica en el apartado 6.3.12.

6.5.– Criterios para definición de medidas preventivas y correctoras de la promoción.

Considerando la naturaleza y características diversas que podrán presentar las actuaciones que se desarrollen en materia de promoción de vías ciclistas, resulta difícil establecer medidas preventivas o correctoras al respecto.

En cualquier caso, se considera necesario que el diseño de los programas de promoción ciclista que promueva la Diputación Foral de Gipuzkoa se realice adoptando criterios de sostenibilidad, en especial en lo relativo al consumo de recursos y generación de residuos.

6.6.– Criterios para evaluaciones ambientales posteriores.

Las modificaciones y revisiones del presente PTS están sometidas a la evaluación ambiental de planes y programas tal como lo indica la legislación vigente en la materia: Ley Estatal 9/2006 y Ley 3/1998 de la CAPV (Decreto 183/2003).

Según se desprende del análisis de la legislación en materia de evaluación de impacto ambiental de proyectos (RDL 1/2008 y Ley 3/1998 de la CAPV), los proyectos de vías ciclistas no se encuentran entre los que están sometidos a evaluación de impacto ambiental. No obstante, durante la tramitación de aquellos proyectos que afecten a espacios o lugares sensibles (Espacios Naturales Protegidos, Red Natura 2000, elementos del patrimonio cultural...) se consultará caso por caso al órgano ambiental para que éste determine si el proyecto está o no sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

6.7.– Definición de indicadores para el seguimiento ambiental del plan.

La propuesta de actuaciones contenida en el PTSVCG no se limita a la ejecución de una Red Básica de Vías Ciclistas, sino que también contempla actuaciones para la conservación de estas vías, así como un programa completo de actuaciones para la promoción de las vías ciclistas.

En este contexto el seguimiento del Plan responde a distintas escalas o niveles, como son:

- Seguimiento de la consecución de los objetivos del Plan.
- Seguimiento de la ejecución de la RBVCG.
- Evaluación y seguimiento de la RBVCG en fase de gestión y explotación.

El documento «A. Memoria» del PTSVCG define los indicadores de seguimiento del PTSVCG para el seguimiento y evaluación de las determinaciones del propio Plan y de su grado de cumplimiento en el periodo de planificación hasta su próxima revisión.

Asimismo, el mencionado documento señala que el sistema de indicadores propuesto será complementario a aquellos otros indicadores que se establezcan en el marco de la «Estrategia de la bicicleta de Gipuzkoa».

En este contexto, los indicadores de seguimiento propuestos por el PTSVCG dan respuesta a dos aspectos fundamentales de la ordenación propuesta:

- Grado de cumplimiento de las actuaciones propuestas.
- Grado de incidencia de las actuaciones en relación con los objetivos del Plan.

Considerando que el propio PTS contempla su propio sistema de indicadores para el seguimiento del Plan, se propone en el presente apartado una batería de indicadores para el seguimiento de los aspectos ambientales del Plan en lo relativo a la Red Básica Foral.

La periodicidad del cálculo de los indicadores podrá tener carácter anual o bianual, y en todo caso se deberá realizar un cálculo al finalizar cada uno de los dos cuatrienios en los que se han programado las actuaciones de ejecución de la Red Básica Foral Planificada.

1.– Indicadores de seguimiento de los efectos ambientales positivos del Plan.

- Captación de usuarios del vehículo privado: desplazamientos interurbanos de usuarios ciclistas procedentes del vehículo privado (n.º desplazamientos/año).

- Reducción de emisiones de CO₂ (Tn/año).

2.– Indicadores de seguimiento de los impactos ambientales de las obras y del grado de cumplimiento de medidas preventivas, protectoras o compensatorias.

- Superficie de hábitats de interés comunitario afectada con las obras (m²/año).

- Consumo de suelo rural para la construcción de la RBFP (m²/año).

- Presupuesto destinado a actuaciones de restauración ambiental en obras (% del presupuesto total gastado por año).

3.– Indicadores en fase de gestión y explotación.

3.1.– Indicadores de seguimiento de los efectos de riesgos ambientales.

- Días por año e itinerario en los que el itinerario se encuentre total o parcialmente afectado por episodios de inundación (días/año).

- Longitud de tramo por itinerario que se inscribe dentro de servidumbres acústicas de infraestructuras de transporte (m).

3.2.– Indicadores de seguimiento de las labores de conservación y mantenimiento de las vías ciclistas.

- Residuos generados en los trabajos de conservación (kg/año).

- Residuos peligrosos generados en los trabajos de conservación (kg/año).

- Consumo energético para la iluminación de vías ciclistas de la RBFE (kWh/año).

- Episodios de vertidos accidentales a cauces fluviales (n.º vertidos /año).

- Atropellos de fauna o registro de los accidentes en los que estén implicados animales silvestres (n.º episodios / año).

En cualquier caso, cabe remarcar que la Diputación Foral de Gipuzkoa dispone desde 2007 de un Observatorio de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, encargada, esencialmente, de las labores de seguimiento y control de los siguientes aspectos:

- Evaluación del uso ciclista: n.º de usuarios, reparto modal y motivos de viaje.

- Evaluación de las condiciones de ciclabilidad.

- Evaluación de la accesibilidad, conectividad y radio de acción de vías ciclistas.

- Coordinación con las actuaciones locales en materia de vías ciclistas-peatonales y bicicleta.

Se considera que, a medida que se desarrollen las actuaciones contenidas en el PTSVCG y se dispongan de las herramientas necesarias al respecto, el mencionado Observatorio será el responsable en buena parte del seguimiento del Plan. Se propone que el cálculo de los indicadores propuestos en el presente apartado para el seguimiento ambiental del Plan sea realizado por este Observatorio, si bien este aspecto deberá ser valorado por la propia DFG.

CAPÍTULO 7

PROGRAMA DE VIGILANCIA Y SUPERVISIÓN

7.1.– Objetivos del programa de supervisión ambiental.

De acuerdo a los impactos ambientales previstos con el desarrollo del PTSVCG y a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias propuestas para su atenuación, se procede en el presente apartado a la descripción del Programa de Supervisión diseñado para el seguimiento de los efectos ambientales del plan. Los objetivos de este programa de supervisión serán:

- Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos por el PTS.
- Seguimiento de los efectos ambientales del Plan.
- Evaluar el grado de cumplimiento y ejecución de las determinaciones y medidas preventivas y correctoras.
- Identificar la existencia de efectos adversos no previstos para permitir al órgano promotor adoptar las nuevas medidas correctoras apropiadas.

El PTSVCG define diversos instrumentos para el desarrollo y seguimiento de las actuaciones que propone. Algunos de estos instrumentos tienen una marcada función de seguimiento, constituyendo, en sí mismos, mecanismos de seguimiento del propio PTS.

Los instrumentos de actuación que establece el PTS se agrupan en varios bloques:

- Instrumentos directos ligados a la construcción y gestión de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
 - Proyección de vías ciclistas, control ambiental, participación ciudadana y relaciones con los afectados.
 - Recomendaciones técnicas para planificación y proyecto de vías ciclistas (Manual de Vías Ciclistas de Gipuzkoa).
 - Observatorio de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
 - Catálogo de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
 - Plan de Conservación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
 - Denominación ‘Gipuzkoako Bidegorriak’.
- Instrumentos complementarios no ligados estrictamente a la gestión de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
 - Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.
 - Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.
 - Informe de afección sectorial.
 - Web de la bicicleta, Visualizador de las vías ciclistas de Gipuzkoa y otras acciones de promoción.

– Indicadores de seguimiento del PTSVCG

- Indicadores del grado de cumplimiento.
- Indicadores del grado de incidencia de las actuaciones ejecutadas.

Se considera que la principal labor de seguimiento del desarrollo del PTS recaerá tanto sobre el Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa como sobre el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

El Programa de Supervisión que se desarrolla en el presente apartado se ha planteado empleando, en la medida de lo posible, dichos instrumentos; asimismo, éste se circunscribe únicamente al seguimiento y control de los efectos ambientales del plan, al considerar que el PTS propone mecanismos suficientes que aseguran un correcto seguimiento del desarrollo del propio Plan. Por tanto, se ha intentado, en lo posible, coordinar el presente plan de vigilancia ambiental con el propio programa de seguimiento que propone el PTSVCG, con el objetivo último de incorporar la variable ambiental en las actuaciones de seguimiento de este Plan durante las distintas fases de desarrollo del mismo.

7.2.– Identificación de sistemas, aspectos o variables objeto de seguimiento.

El seguimiento ambiental del PTSVCG requerirá el desarrollo de distintas actuaciones de control, en función de la fase de desarrollo en el que se encuentre el Plan en cada momento.

Los apartados que se han establecido y que deben ser objeto de seguimiento son los siguientes:

- Seguimiento de los efectos ambientales de los objetivos del PTS.
- Seguimiento en fase de ejecución: supervisión de los proyectos individuales de construcción y seguimiento ambiental de las obras.
- Seguimiento en fase de gestión y explotación.
- Seguimiento de las actuaciones de promoción de las vías ciclistas.

Este seguimiento se deberá llevar a cabo desde la Diputación Foral de Gipuzkoa, a través del departamento competente en materia de vías ciclistas. El propio ente foral analizará la posibilidad de que parte de las tareas o todas sean desarrolladas desde el Observatorio de vías ciclistas de Gipuzkoa.

7.3.– Seguimiento de los efectos ambientales de los objetivos del plan.

El control de los efectos ambientales de los objetivos del Plan tiene por objeto analizar el grado de efectividad de los objetivos ambientales adoptados por el PTSVCG, los cuales han sido señalados en el apartado 5.1 de este ISA.

En este caso, el programa de supervisión de los objetivos se basará en un control periódico de estos efectos, basado en el cálculo de los indicadores de seguimiento señalados en el apartado 6.7 del presente documento.

El órgano responsable de la planificación y gestión de las vías ciclistas forales deberá calcular con una periodicidad anual / bianual los mencionados indicadores, con objeto de analizar la evolución de los efectos ambientales del plan a medida que se desarrolle la RBFP. Asimismo, estos resultados deberán recogerse en un informe anual o bianual, que deberá estar a disposición del público, preferentemente vía web corporativa.

El Departamento competente en materia de vías ciclistas deberá analizar la conveniencia de asignar estas labores de seguimiento al propio Observatorio de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, de forma que estos indicadores podrían ser incorporados en el informe anual de evaluación que elabora este Observatorio.

7.4.– Seguimiento de la fase de ejecución del plan.

Considerando que los principales impactos de carácter negativo asociados al PTSVCG se concentrarán en fase de obras, buena parte de las medidas propuestas en el capítulo 6 del presente ISA serán de aplicación en las obras de construcción de los nuevos tramos de vía ciclista proyectados.

No obstante, teniendo en cuenta que el grado de detalle que adquieren en esta fase de la planificación las propuestas contenidas en el PTS, resulta difícil poder definir desde el presente ISA un programa de vigilancia para asegurar una efectiva vigilancia ambiental de las obras, al considerar que este programa deberá adaptarse en cada caso a las características del territorio y a las tipologías de actuación previstas.

Se considera de interés definir en líneas generales el contenido que deberán incorporar los proyectos de construcción y una metodología de seguimiento básica y común, sin perjuicio de que los aspectos peculiares de cada proyecto sean objeto de un seguimiento particularizado.

En este contexto, se considera que el seguimiento ambiental en fase de ejecución del Plan deberá desarrollarse en tres ámbitos:

- Supervisión de los proyectos individuales previos y/o de construcción.
- Supervisión de los Estudios de Impacto Ambiental.
- Seguimiento general de los efectos ambientales de la ejecución del Plan.

7.4.1.– Supervisión de los proyectos previos y/o de construcción.

De acuerdo a los criterios y objetivos ambientales adoptados por el PTSVCG, con anterioridad a las propias obras de construcción de las nuevas vías ciclistas, se estima necesario llevar un control ambiental de los proyectos de desarrollo de la Red Básica Foral Planificada, bien sean proyectos previos (estudios de alternativas, proyectos de trazado) o proyectos de construcción.

El objetivo principal de esta supervisión será asegurar que las soluciones finalmente adoptadas para la construcción de los nuevos tramos que integran la RBFP han valorado la variable ambiental junto a otros factores en un análisis multicriterio y que, en la medida de lo posible, se ha adoptado la alternativa ambientalmente más favorable. Más aún, se deberá comprobar que las actuaciones contenidas en estos proyectos no supondrán afecciones especialmente significativas sobre el medio ambiente.

Por tanto, el seguimiento ambiental de los proyectos de desarrollo deberá asegurar la incorporación del criterio ambiental entre los criterios de diseño adoptados para la redacción del proyecto constructivo.

La incorporación de la variable ambiental ya ha sido integrada en el diseño que el propio PTSVCG establece para la proyección de vías ciclistas-peatonales, y que se encuentra detallado en el apartado 5.4.1 Proyección de vías ciclistas, control ambiental, participación ciudadana y relaciones con los afectados del documento «A. Memoria» del Plan.

Así, el PTSVCG ha optado por integrar la variable ambiental en el proceso de proyección de las vías ciclistas - peatonales en cada una de las fases previstas. Esta opción evita el planteamiento de considerar el tema ambiental como anexo o documento desgajado de los propios proyectos y favorece su incardinación y valoración en el propio proceso de toma de decisiones.

Desde la fase inicial de recogida de información se plantea la inclusión en los proyectos, del encuadre ambiental de los mismos; se incluye la variable ambiental en el análisis multicriterio de la fase de estudio de alternativas así como el establecimiento de propuestas de medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los factores críticos detectados; en la fase de definición técnica se establece la inclusión en los proyectos de los trabajos de recuperación y restauración del entorno afectado.

El PTSVCG establece que «el tratamiento de las cuestiones ambientales observará en todo momento lo dispuesto en la normativa ambiental de obligado cumplimiento y en cualquier caso contendrá los análisis necesarios para poder tomar las decisiones fundamentadamente».

El propio PTS define el contenido ambiental mínimo que deberán incorporar los proyectos, de forma que pospone a la redacción de estos documentos el diseño de una propuesta detallada y adaptada, caso por caso, de medidas preventivas y correctoras dirigidas a atenuar los impactos ambientales identificados, así como el diseño de un programa de vigilancia ambiental de las obras, en el que se podrán incluir los aspectos peculiares que puedan ser objeto de un seguimiento particularizado en cada proyecto.

Se considera que para que este diseño cumpla verdaderamente la función asignada por el PTSVCG debe llevarse un control del contenido de los mismos, con objeto de asegurar que cumplen con el contenido mínimo definido por el PTSVCG y que han incorporado las directrices señaladas en el presente ISA para el diseño de la propuesta de medidas preventivas y correctoras y para el diseño del Programa de Vigilancia Ambiental.

En este sentido la labor de supervisión del cumplimiento de estos aspectos puede ser asumida por la Diputación Foral de Gipuzkoa, a través del departamento competente en materia planificación y gestión de las vías ciclistas.

7.4.2.– Supervisión de los estudios de impacto ambiental.

El propio PTSVCG establece que, en los casos en que un proyecto de la RBFP esté sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, según lo establecido en la legislación vigente, el proyecto incluirá un Estudio de Impacto Ambiental o en su caso Estudio Simplificado de Impacto Ambiental, con un índice similar y en todo caso acorde con la legislación ambiental vigente en el momento.

7.4.3.– Seguimiento general de los efectos ambientales de la ejecución del plan.

Con periodicidad preferentemente anual o bienal, el órgano promotor de las vías ciclistas analizará todos los programas de vigilancia y elaborará un informe resumido con instrucciones y recomendaciones que se deberán tener en cuenta tanto en la redacción de proyectos previos y constructivos como en las posteriores vigilancias ambientales de obra.

Se recomienda que el órgano foral, a la vista de los proyectos ya ejecutados y de los proyectos pendientes de ejecutar, establezca un programa de seguimiento a medio-largo plazo de los impactos ambientales residuales de las vías ciclistas y de la eficacia a medio-largo plazo de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas. Este programa de seguimiento podría

fundirse con el programa de control de las medidas tomadas en la fase de explotación (véase el apartado 7.6).

Por otro lado, se proponen una serie de indicadores para el seguimiento de los impactos ambientales generados por las obras de ejecución del PTSVCG. Se remite al apartado 6.7 de este ISA para la consulta de los indicadores propuestos al respecto.

Se recomienda que los entes locales pongan en práctica programas de seguimiento similares en el ámbito de sus competencias en la ejecución de la Red Básica Local Planificada.

7.5.– Criterios para el diseño de los planes de vigilancia ambiental de las obras.

Los proyectos de construcción de vías ciclistas de la RBFP, a través de sus Estudios de Impacto Ambiental o memorias ambientales, establecerán los programas de vigilancia de obras. Estos trabajos de vigilancia de las obras serán efectuados por personal propio o por personal contratado al efecto.

Se proponen en este apartado una serie de actuaciones de vigilancia de carácter general que se considera pueden ser de aplicación para la totalidad de las obras de ejecución de la RBFP, sin perjuicio de que los proyectos de construcción de vías ciclistas, a través de sus Estudios de Impacto Ambiental o memorias ambientales, puedan mejorar o modificar estos programas de vigilancia en función de condicionantes específicos.

Las actuaciones que se proponen se centran, además, en controles específicos de los distintos elementos del medio que pueden verse afectados con el desarrollo de las obras, pero quedan pendientes otros aspectos en relación al plan de vigilancia de las obras. En este sentido, el órgano promotor de las vías ciclistas forales deberá establecer un protocolo mínimo común que sirva para el desarrollo de los programas de vigilancia y que deberá definir con más detalle los siguientes aspectos:

– Tipo de personal cualificado para realizar las labores de vigilancia: titulaciones y experiencia mínima.

– Acciones de vigilancia: visitas periódicas (frecuencia mínima recomendada), visitas no programadas (razones por las cuales han de realizarse), controles específicos (fauna, vegetación, calidad del agua, calidad sonora, calidad atmosférica, suelos contaminados, patrimonio cultural...).

– Informes periódicos: contenido mínimo y periodicidad mínima recomendada.

– Informe de fin de obra: contenido mínimo.

En el caso de que la Diputación Foral de Gipuzkoa no disponga de personal propio para llevar las labores de vigilancia y deba contratarlo, se recomienda que las personas o empresas encargadas dependan jerárquicamente de la propia DFG y no de las empresas constructoras adjudicatarias de la ejecución de las obras.

El órgano promotor de las vías ciclistas forales llevará un registro de los informes de vigilancia periódicos y de fin de obra de todos los proyectos, que estarán disponibles para el público preferentemente vía sitio web corporativo.

El plan de vigilancia ambiental de las obras deberá comprender, en su caso, los siguientes aspectos y actuaciones de control:

1.– Control del área de afección:

- a) Control de la protección de las zonas sensibles.
- b) Control de los límites de obra.
- 2.– Control de la protección de la vegetación.
- 3.– Control de la protección de la fauna:
 - a) Control de notificaciones.
 - b) Control de medidas para proteger la fauna.
 - c) Control de actuaciones de protección de fauna piscícola.
- 4.– Gestión de la tierra vegetal.
- 5.– Control de movimientos de tierra y sobrantes.
- 6.– Control de la gestión de residuos peligrosos.
- 7.– Control de la protección de aguas superficiales:
 - a) Control de la calidad de aguas superficiales.
 - b) Control de la protección de cauces.
- 8.– Control de la protección del patrimonio arqueológico.
- 9.– Control de la calidad del aire: control de partículas en suspensión y riegos periódicos de calzada.
- 10.– Control de afección a los vecinos.
- 11.– Control de la correcta gestión de suelos contaminados.
- 12.– Restauración ambiental y paisajística: control de las revegetaciones (incluyendo periodo de garantía).
- 7.6.– Seguimiento de la fase de gestión y explotación.

De acuerdo a lo expuesto en los distintos capítulos del presente ISA, los principales efectos ambientales previstos en fase de explotación de las vías son de carácter positivo, asociados al incremento del uso de la bicicleta en Gipuzkoa. Por otro lado, se prevén impactos ambientales negativos derivados de las actuaciones de conservación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas. Asimismo, el propio uso y explotación de las vías ciclistas conlleva una serie de impactos, como son el consumo energético y la generación de residuos.

En este contexto, el seguimiento de los efectos ambientales del Plan en fase de explotación deberá ser desarrollado en los distintos aspectos establecidos en la gestión y explotación de la Red.

Se considera que las labores de coordinación, gestión y control general de las actuaciones para la vigilancia ambiental de la fase de explotación puede asumirlas el propio órgano foral responsable de las vías ciclistas. Se propone como un control ambiental basado en el establecimiento de criterios y en el cálculo de indicadores, de forma que no se considera que vayan a ser necesarios controles ambientales 'in situ' como es el caso de la fase de ejecución.

En caso de que no pueda ser asumido por la DFG, esta vigilancia podrá ser realizada por personal contratado al efecto. Para ello, la DFG deberá definir ciertos aspectos que quedan pendientes de desarrollar en el presente ISA, con anterioridad al comienzo de las labores de vigilancia ambiental en fase de explotación:

- Tipo de personal cualificado para realizar las labores de vigilancia: titulaciones y experiencia mínima.
- Acciones de vigilancia: frecuencia de cálculo de indicadores, controles específicos (residuos, consumo energético, etc). Control de los parámetros necesarios para el cálculo de indicadores...
- Informes periódicos.
- Resumen anual: contenido.

En el caso de que la Diputación Foral de Gipuzkoa no disponga de personal propio para llevar las labores de vigilancia de la fase de explotación y deba contratarlo externamente, se recomienda que las personas o empresas encargadas dependan jerárquicamente de la propia DFG y no de las empresas de servicios adjudicatarias de la ejecución de las labores de conservación.

El órgano responsable de la gestión de las vías ciclistas forales llevará un registro de los informes de vigilancia correspondientes a la fase de gestión y explotación y realizará informes anuales o bianuales de seguimiento y valoración de los efectos ambientales registrados. Estos informes estarán disponibles para el público preferentemente vía sitio web corporativo.

Se recomienda que el órgano foral, establezca un programa de seguimiento a medio-largo plazo de la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en la fase de explotación. Este programa de seguimiento podría fundirse con el programa de seguimiento de las medidas tomadas en la fase de construcción (véase el apartado 7.4).

Se recomienda que los entes locales pongan en práctica programas de seguimiento similares en el ámbito de sus competencias en la explotación de la Red Básica Local Planificada.

7.6.1.– Seguimiento ambiental de impactos ambientales en fase de gestión y explotación.

Se considera de interés llevar un control de los impactos ambientales detectados en el presente ISA para la fase de explotación, así como de la correcta aplicación de las medidas preventivas y correctoras establecidas al respecto.

En este caso, el seguimiento ambiental de la fase de explotación deberá analizar la evolución de varios aspectos:

- Riesgos ambientales: control de ocurrencia de episodios asociados a los riesgos ambientales definidos, para poder adoptar, en caso necesario, medidas al respecto.
- Impactos ambientales generados por las labores de conservación y mantenimiento de las vías ciclistas: control ambiental de los impactos asociados a las labores de mantenimiento, como pueden ser generación de residuos, residuos peligrosos, vertidos accidentales, consumo energético, afección a ejemplares de fauna por el tránsito de usuarios y animales de compañía...

En todos los casos, se ha considerado que el modo más efectivo para abordar esta supervisión ambiental es definir un sistema de indicadores para el seguimiento ambiental de la fase de explotación. El órgano responsable de las vías ciclistas forales deberá realizar, con una periodicidad anual o bianual, un cálculo de estos indicadores.

Se recomienda que los resultados obtenidos sean reflejados en una memoria anual o bianual, donde se analice la evolución de estos indicadores, y se puedan establecer medidas adicionales al respecto, en caso de que los resultados obtenidos reflejen esta necesidad. Estos informes deberán estar disponibles para el público, preferentemente vía sitio web corporativo.

Por otro lado, la DFG deberá analizar la conveniencia de incorporar estos indicadores y datos a la memoria anual que publica el Observatorio de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

En el caso de las labores de conservación de la Red Básica Foral el propio PTSVCG define una efectiva herramienta para el control de éstas, mediante la redacción de un Plan de Conservación. De acuerdo a lo definido en el documento «A. Memoria» del PTSVCG, el Plan de Conservación seguirá los criterios establecidos en el apartado de ‘Criterios para definición de medidas preventivas y correctoras en fase de explotación’, incorporados al apartado 6.4 de este ISA.

El órgano responsable de las vías ciclistas forales deberá asegurar la incorporación de estos criterios en la redacción del mencionado Plan de Conservación; para ello, resultaría interesante la redacción de una ‘Guía de Buenas Prácticas Ambientales’ de las actuaciones de conservación de las vías.

En este caso, la DFG deberá asegurar que esta guía es elaborada considerando los criterios señalados en el presente ISA y que posteriormente sus determinaciones son llevadas a la práctica durante el desarrollo de las labores de conservación de las vías ciclistas. La DFG deberá diseñar una estrategia y protocolo de actuación para asegurar esta última condición; en este caso podría ser de interés incluir la determinación de cumplir con esta ‘guía’ en el pliego de condiciones para la adjudicación de las labores de mantenimiento de las vías, en caso de que sean contratadas a una empresa ajena a la DFG.

7.7.– Seguimiento de las medidas preventivas y correctoras de la promoción.

El control de los efectos ambientales de las actuaciones de promoción de la bicicleta corresponderá con las actuaciones de control diseñadas para la vigilancia de los efectos ambientales del Plan, teniendo en cuenta que los efectos ambientales más significativos asociados a las actuaciones de promoción del uso de las vías ciclistas serán los efectos asociados a un incremento de la movilidad ciclista.

Por otro lado no se han propuesto medidas correctoras específicas para atenuar los posibles impactos ambientales negativos en fase de promoción, al considerar que los impactos serán insignificantes en este sentido; con todo ello, no se proponen actuaciones de supervisión particulares para la fase de promoción.

En todo caso, el propio PTSVCG contempla distintos instrumentos para el desarrollo de estos programas de promoción de la bicicleta, así como para el control y seguimiento del grado de éxito de estas actuaciones de promoción, por lo que no se ha considerado necesario incorporar medidas complementarias al respecto desde el presente ISA.

7.8.– Fijación de datos cuantitativos y cualitativos de los indicadores de seguimiento del plan.

Se procede en el presente apartado a la fijación, en los casos en los que se disponga de información suficiente, de los datos cualitativos y cuantitativos para los indicadores propuestos en el apartado 6.7 del presente ISA para el seguimiento de los efectos ambientales del PTSVCG.

El objetivo de este apartado es, fundamentalmente, fijar los datos de referencia de estos indicadores, con objeto de que estos datos puedan ser empleados para valorar la evolución de estos indicadores a medida que se desarrolle el PTSVCG.

En algunos casos el dato de referencia que se aporta en el presente apartado responde a previsiones que realiza el propio PTSVCG, por lo que el cálculo periódico de estos indicadores servirá para analizar la evolución del Plan, en términos de consecución de las previsiones realizadas en esta fase de la planificación.

1.– Indicadores de los efectos ambientales del Plan.

1.1.– Desplazamientos interurbanos de usuarios ciclistas procedentes del vehículo privado (n.º desplazamientos/año).

Dato de referencia: 300.000-325.000 desplazamientos ciclistas interurbanos.

1.2.– Reducción de emisiones de CO₂ (Tn/año).

Dato de referencia: 225 Tm/año.

2.– Indicadores de impactos ambientales del Plan: indicadores de seguimiento de los impactos ambientales de las obras y medidas preventivas

2.1.– Superficie de hábitats de interés comunitario afectada con las obras (m²/año).

Datos de referencia: el grado de detalle que alcanzan las actuaciones propuestas por el PTSVCG (E 1/10.000 en los planos de ordenación) no permite la estimación de la superficie de hábitats que se verá afectada con la ejecución del PTS.

2.2.– Consumo de suelo rural para la construcción de la RBFP (m²/año).

Dato de referencia: 15 Has para la ejecución de tramos con creación de nueva explanación.

2.3.– Presupuesto destinado a actuaciones de restauración ambiental en obras de la RBFP (% del presupuesto total gastado por año).

Dato de referencia: 1.538.570 euros.

3.– Indicadores en fase de gestión y explotación.

3.1.– Indicadores de seguimiento de los efectos de riesgos ambientales.

3.1.1.– Días por año e itinerario en los que el itinerario se encuentre total o parcialmente afectado por episodios de inundación (días/año).

Datos de referencia: no se disponen de datos de referencia al respecto.

3.1.2.– Longitud de tramo por itinerario que se inscribe dentro de servidumbres acústicas de infraestructuras de transporte (m).

Datos de referencia: no se disponen de datos de referencia al respecto.

3.2.– Indicadores de seguimiento de las labores de conservación y mantenimiento de las vías ciclistas

3.2.1.– Residuos generados en los trabajos de conservación (kg/año).

Datos de referencia: no se disponen de datos de referencia al respecto.

3.2.2.– Residuos peligrosos generados en los trabajos de conservación (kg/año).

Datos de referencia: no se disponen de datos de referencia al respecto.

3.2.3.– Consumo energético para la iluminación de vías ciclistas de la RBFE (kWh/año).

Datos de referencia: no se disponen de datos de referencia al respecto.

3.2.4.– Episodios de vertidos accidentales a cauces fluviales (n.º vertidos/año).

Datos de referencia: no se disponen de datos de referencia al respecto.

3.2.5.– Atropellos de fauna o registro de los accidentes en los que estén implicados animales silvestres (n.º episodios / año).

Datos de referencia: no se disponen de datos de referencia al respecto.

MODIFICACIÓN REALIZADA EN EL CAPÍTULO 5

ACTUACIONES PROPUESTAS

5.2.2.– Asignación de prioridades.

Inclusión de la ejecución del tramo (código) 09001F perteneciente al Ramal I-9 del Itinerario 9 en el primer cuatrienio de desarrollo de la Red Foral Básica.

DECLARACIÓN EXPRESA Y COMPRENSIBLE PARA LA POBLACIÓN EN GENERAL RELATIVA A LA EVALUACIÓN CONJUNTA DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LAS VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

De conformidad con lo previsto en el artículo 14 del Decreto 183/2003, de 22 de julio, por el que se regula el Procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, las Juntas Generales de Gipuzkoa han aprobado una declaración expresa y comprensible para la población en general que resume de qué manera se han integrado en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (PTSVCG) los aspectos ambientales, las razones de la elección del plan a la vista de las demás alternativas razonables consideradas y las medidas adoptadas para la supervisión del plan.

A la vista de lo anterior, se emite la siguiente declaración:

Primero.– Se han integrado en el PTSVCG los aspectos ambientales derivados de la evaluación conjunta de impacto ambiental del mismo mediante la toma en consideración de todas las determinaciones establecidas por el órgano ambiental, tanto en el Informe Preliminar como en el Definitivo de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental.

De este modo, como resultado de dicha incorporación, el estudio de evaluación conjunta de impacto ambiental ha ampliado y mejorado su análisis, cabiendo resaltar dentro de su contenido los siguientes aspectos respecto del documento de avance:

– Descripción de los objetivos estratégicos del PTSVCG y las alternativas consideradas se han actualizado en torno a los objetivos y criterios ambientales, las actuaciones previstas, las alternativas consideradas y los procesos de participación pública habidos. Se han incorporado los siguientes objetivos ambientales: 1) Mejorar las condiciones de conectividad, seguridad y comodidad de los desplazamientos peatonales o en bicicleta, especialmente en las conexiones

interurbanas. 2) Contribuir a la disminución de impactos ambientales generados por el transporte motorizado (emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), ruido ambiental) y del consumo energético asociado. 3) Ejecución de la red básica de vías ciclistas con el mínimo impacto ambiental posible.

– Análisis de las interacciones con otros planes: se han actualizado y ampliado las interacciones con otros planes y programas, incluyéndose un análisis de compatibilidades con planes como el PTS de márgenes de ríos y arroyos; PTS del Litoral; PTS Agroforestal; aquellos planes de protección de recursos tales como los Planes de Ordenación de Recursos Naturales de Aizkorri-Aratz o del biotopo Protegido de Deba-Zumaia o los planes de gestión de las Zonas Especiales de conservación de la Red Natura 2000.

– Se pasa de realizar un análisis del medio por cada itinerario a un análisis general por aspectos ambientales, incorporando, actualizando o ampliando nuevas informaciones referentes a diversos aspectos ambientales como los de suelos y capacidad agrológica.

– Alternativas técnicamente estudiadas: se realiza un examen ambiental de las alternativas técnicamente viables analizándose la alternativa de «no-intervención» y de las denominadas alternativas de modelo de red y alternativas de trazado atendiendo a la minimización de los impactos sobre el medio ambiente, de la forma que sigue:

- Alternativa 0: consistente en la no ejecución de una red de bidegorris, alternativa no coincidente con la realidad actual ya que parte de la red propuesta ya está ejecutada. Su análisis caracteriza los impactos negativos y costes externos que se derivan del actual sistema de transporte (contaminación atmosférica y emisión de gases de efecto invernadero (GEI), contaminación acústica, congestión del tráfico y consumo energético). Dicha alternativa es rechazada ya que supone el mantenimiento de un modelo de transporte no sostenible a medio y largo plazo.

- La valoración ambiental de las alternativas del modelo de red considera tanto el modelo de vía ciclista como el perfil de usuario prioritario establecido por el PTSVCG, distinguiéndose entre el ciclista recreativo y el urbano o periurbano cotidiano. Se justifica la adopción del modelo de red propuesto por el PTSVCG porque su funcionalidad y alcance son mayores y responde a un objetivo de multifuncionalidad que favorece la movilidad no motorizada cotidiana coherente con los criterios ambientales definidos a escala de la CAPV.

- Respecto de las alternativas de trazado de la red se han considerado dos alternativas de trazado: 1) la Red del Plan de Vías Ciclistas de Gipuzkoa de 2002 y 2) la propuesta en el PTSVCG en tramitación. Los criterios ambientales manejados han sido: a) Funcionalidad de la red (grado de respuesta a demanda potencial de núcleos urbanos, zonas industriales, equipamientos, nodos intermodales). B) Contribución a la consecución de objetivos ambientalmente estratégicos (incremento de movilidad no motorizada, reducción de emisiones atmosféricas, mejora de calidad sonora). C) Impactos sobre el medio físico (consumo de suelo, afección de Espacios Naturales Protegidos, afecciones a Zonas Ambientalmente Sensibles).

– Identificación y valoración de impactos: se ha profundizado en el análisis de los principales efectos ambientales derivados tanto del cumplimiento de los objetivos del PTSVCG como de las actuaciones de construcción, explotación y promoción.

- En relación a los objetivos se han identificado, valorado y cuantificado los siguientes aspectos: Incremento de la movilidad no motorizada, mejora de la calidad del aire, reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), mejora de la calidad acústica, reducción de la congestión, reducción de la accidentalidad ciclista e incremento de la intermodalidad. Respecto de las actua-

ciones de construcción, se amplía la identificación y valoración de los impactos sobre el medio derivados de la ejecución de los tramos de la red foral, considerándose que la mayoría de ellos son compatibles, derivándose a fases posteriores una valoración más exacta.

- Se identifican tres áreas de actuación de las cuales se derivan efectos ambientales durante la gestión y explotación de las vías ciclistas: el uso, la gestión y la conservación, no considerándose que adquieran, por su magnitud, efectos significativos. Respecto del uso se considera que tendrá efectos ambientales positivos de mejora de calidad del aire y del medio ambiente urbano. En cuanto a la gestión analizada para cada itinerario, se identifican riesgos de inundabilidad, riesgos por cercanía a las vías de transporte de sustancias peligrosas y el ruido ambiental de carreteras cercanas. En relación a la conservación, se analizan los impactos sobre la biodiversidad, generación de residuos, vertidos accidentales, consumo energético y de recursos y generación de actividad económica. Los impactos derivados de las actuaciones de promoción de las vías ciclistas (sensibilización y comunicación) son considerados positivos por el impulso a la movilidad no motorizada.

- Medidas preventivas y correctoras: se proponen medidas básicas o criterios que deberán desarrollarse posteriormente en los diferentes instrumentos de desarrollo del Plan. Los Instrumentos para el control ambiental consideran la inclusión de la variable ambiental durante todo el proceso de definición de un trazado de vía ciclista, también se plantea el estudio de alternativas para el 31% de la Red Básica Planificada que se enmarca en zonas ambientalmente sensibles, determinando finalmente, la inclusión de los aspectos ambientales en el Plan de Conservación a desarrollar. Asimismo se establecen criterios para la definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los proyectos previos y de construcción y para las fases de explotación y promoción respecto a diversos aspectos ambientales (fauna y vegetación; consumo de recursos, etc.)

Segundo.– La opción adoptada es la que plantea el PTSVCG por su mayor funcionalidad, suponiendo un incremento de la consecución de los objetivos ambientales estratégicos adoptados en términos de aumento de la movilidad no motorizada, reducción de emisiones atmosféricas y mejora de la calidad sonora. Así, el mayor impacto sobre el medio físico que supone el PTSVCG respecto del Plan de 2002 queda compensado por el incremento en términos de movilidad sostenible que conlleva la alternativa finalmente seleccionada.

Tercero.– El Programa de supervisión relativo al seguimiento y control de los efectos ambientales incluye el cálculo de unos indicadores. De otro lado, en la fase de ejecución se plantea el control sobre el propio contenido de los proyectos individuales de obra, sus estudios de impacto ambiental analizándose asimismo los proyectos de vigilancia desarrollados en las obras, a fin de elaborar un informe resumido con instrucciones y recomendaciones que deberán observarse en la redacción de los proyectos previos y constructivos como en las posteriores vigilancias ambientales de las obras. También se definen una serie de criterios para el diseño de los planes de vigilancia en obras y el seguimiento en la fase de gestión y explotación, analizando la evolución de los riesgos e impactos ambientales originados por las labores de mantenimiento y conservación de las vías.