Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

APROBACIÓN DEFINITIVA

Documento F: PARTICIPACIÓN PÚBLICA

JUNIO 2013

Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa
Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentua
Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias

CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

Documentos	Título
DOCUMENTO A	MEMORIA
DOCUMENTO B	NORMATIVA
DOCUMENTO C	PLANOS DE ORDENACIÓN
DOCUMENTO D	INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL
DOCUMENTO E	AFECCIONES AL PLANEAMIENTO
DOCUMENTO F	**PARTICIPACIÓN PÚBLICA**
DOCUMENTO G	SÍNTESIS

ÍNDICE DEL DOCUMENTO F: PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Capítulo 1.- INTRODUCCIÓN 1
1.1.- MOVILIDAD SOSTENIBLE, MOVILIDAD CICLISTA Y NO MOTORIZADA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA 3
1.2.- LA BICICLETA Y LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA EN GIPUZKOA 3
1.3.- PRINCIPIOS Y CRITERIOS QUE INSPIRAN EL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL PTSVCG 4
1.4.- EL MARCO REGULADOR DE LA PARTICIPACIÓN DEL PTSVCG 5
Capítulo 2.- OBJETIVOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA 7
Capítulo 3.- ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA PARA EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PTSVCG 11
3.1.- LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA TERRITORIAL: EL CONSEJO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA 13
3.2.- LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA COMARCAL. LOS FOROS COMARCALES 14
3.3.- LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDADANÍA NO ASOCIADA: PARTICIPACIÓN INDIVIDUAL. 14
3.4.- SEGUIMIENTO Y REVISIÓN DEL PTSVCG 14
Capítulo 4.- ESTRUCTURA Y ORGANIZACION DEL PROCESO DE INFORMACIÓN, CONSULTA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA 15
4.1.- INFORMACIÓN PÚBLICA 17
4.1.1.- Información básica 17
4.1.2.- Acceso a la información 17
4.1.3.- Portal electrónico 17
4.1.4.- Información en papel 18
4.2.- CONSULTA PÚBLICA 18
4.2.1.- Consulta Pública 18
4.2.2.- Cuestiones relevantes en el ámbito de la bicicleta y la movilidad no motorizada en Gipuzkoa 18
4.3.- PARTICIPACIÓN ACTIVA 19
4.3.1.- La participación activa 19
4.3.2.- Análisis de las cuestiones relevantes y agentes interesados. 19
4.3.3.- Canales de comunicación y herramientas participativas. 19
4.3.4.- Resultados de la participación activa y vinculación al PTSVCG 20
Capítulo 5.- EL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y LA EVALUACIÓN CONJUNTA DE IMPACTO AMBIENTAL 21
Capítulo 6.- LOS RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PTSVCG 25
6.1.- INFORME DE RESPUESTAS A SUGERENCIAS AL DOCUMENTO DE AVANCE 27
6.1.1.- Sugerencias al avance habidas durante el proceso de consulta a las administraciones interesadas 28
6.1.2.- Sugerencias al avance habidas durante el proceso de exposición a información pública 36
6.1.3.- Sugerencias al avance habidas durante sesiones participativas 45
6.2.- INFORME DE RESPUESTAS A ALEGACIONES AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL 54
6.2.1.- Subsanación de deficiencias señaladas por la subdirección general de dominio público marítimo-terrestre 55
6.2.2.- Sugerencias y reflexiones habidas ante la presentación del documento de aprobación inicial en sesiones participativas 56
6.2.3.- Alegaciones habidas durante el proceso de consulta a las administraciones públicas y entidades interesadas 64
6.2.4.- Alegaciones al documento de aprobación inicial habidas durante el proceso de exposición a información pública 106
6.2.5.- Consejo de la bicicleta de Gipuzkoa 110
Capítulo 7.- EVALUACIÓN DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN 113
7.1.- PERSPECTIVA DE LOS PARTICIPANTES SOBRE EL PROCESO DESARROLLADO 115
Capítulo 8.- DEFINICIONES 117
ANEXO I: RELACIÓN DE CONVOCADOS Y PARTICIPANTES 121
ANEXO II: FICHAS RESUMEN DE LAS SESIONES DE PARTICIPACIÓN ACTIVA 127

Glosario de términos específicos utilizados			
Siglas	Significado	Siglas	Significado
PTSVCG	Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa	RBF	Red Básica Foral
RTVCG	Red Total de Vías Ciclistas de Gipuzkoa	RBFVCG	Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa
RLE	Red Local Existente	RBFE	Red Básica Foral Existente
RLVCG	Red Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa	RBFP	Red Básica Foral Planificada
RB	Red Básica	SGCC	Sistema General de Comunicación Ciclista
RBVCG	Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa	MNMI	Movilidad No Motorizada Interurbana
RBL	Red Básica Local	CBG	Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa
RBLVCG	Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa	OBG	Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa
RBLE	Red Básica Local Existente	NF 1/2007	Norma Foral 1/2007, de Vías Ciclistas de Gipuzkoa
RBLP	Red Básica Local Planificada		

EQUIPO DE TRABAJO

DIRECCIÓN DEL TRABAJO:

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

Beatriz Marticorena San Agustín
Aitor Lecuona Alzugaray
Idoia Bastida Segues
Germán Pozas Zubizarreta
Ana Martínez de Antoñana Quintana

EQUIPO REDACTOR:

Itziar Eizagirre Irureta. Mirua 21
Tomás Aranburu Calafel. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL
Nerea Egia Larrinaga. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL
Iñaki Urrizalki Oroz. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL
Uxue Sudupe Senosiain. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL

COLABORADORES:

Ander Irazusta Aramendi. Biziker.

DELINEACIÓN:

Eduardo Echenique Olano. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL

DISEÑO Y MAQUETACIÓN:

Estela Cuevas Diez. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL

CAPÍTULO 1.- INTRODUCCIÓN

1.1.- MOVILIDAD SOSTENIBLE, MOVILIDAD CICLISTA Y NO MOTORIZADA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Como viene apuntándose en diversos foros y estudios relativos a esta materia, resulta ya ineludible el efecto ambiental derivado de la configuración de los nuevos crecimientos de las ciudades y los modos en que las personas nos desplazamos por ellas. Hoy en día, nadie niega que el desplazamiento de las personas y las mercancías sea el responsable, en gran medida, de la energía que se consume –en su mayor parte procedente de recursos no renovables- y de las cantidades de CO_2 que se generan, de su influencia en el clima, en la biodiversidad, en el consumo de suelo y la degradación ambiental en general. Sin olvidar, la repercusión de los costes económicos y sociales derivados de un modelo que no se sostiene.

En este sentido, la capacidad de controlar la relación entre las actividades humanas –en este caso la movilidad y el transporte- y los impactos sobre el medio, condicionan la continuidad en el tiempo de las diferentes formas de actividad y del potencial de desarrollo económico y social. Por tanto, la pretensión de obtener un equilibrio entre las actividades humanas, el desarrollo y la protección del medio ambiente, requiere de una corresponsabilización claramente definida en lo concerniente al consumo de recursos naturales y la actitud hacia el entorno que precisa de la participación activa de todos los agentes que configuran nuestra sociedad.

Esto induce a plantear un nuevo modelo de desarrollo que definitivamente aparte el modelo tradicional de crecimiento desmesurado e irreflexivo y plantee un marco de referencia que obligue a reexaminar desde una nueva perspectiva el transporte, el modelo energético y las emisiones de CO2, la ordenación del territorio, etc. Un nuevo modelo que no sitúe en el centro de la movilidad humana al vehículo privado, sino que también observe como alternativas factibles modos blandos como la bicicleta y la marcha a pié.

La política general de sostenibilidad que viene siendo desarrollada por la Diputación Foral de Gipuzkoa se plantea en este contexto, considerando de forma coherente y transversal, la participación activa de la sociedad en la toma de decisiones de sus políticas.

1.2.- LA BICICLETA Y LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA EN GIPUZKOA

Estableciendo una comparativa somera entre los primeros años de promoción de la bicicleta y la creación de infraestructuras adecuadas a ella, y las condiciones actuales en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, se observan diferencias de trascendente calado. Así, la aceptación institucional y social del término sostenible, la implantación de procesos locales de sostenibilidad a través de las Agendas Locales 21, las experiencias exitosas en otras comunidades locales e internacionales relacionadas con la movilidad de las personas en bicicleta han facilitado mucho la tarea de plantear toda una batería de elementos normativos y planificadores que doten de peso específico propio una materia ineludible, como es la movilidad ciclista. De este modo, ya nadie pone en duda que en el marco de la movilidad sostenible, se reconozca la función de la bicicleta como elemento importante de la planificación urbana e interurbana en las ciudades modernas, asumiendo su naturaleza como modo eficaz y alternativo de transporte al vehículo privado.

Tanto en el marco europeo como nacional, las diferentes Regiones y Comunidades Autónomas y sobre todo sus Entes Locales vienen desarrollando Redes de Infraestructuras Ciclistas, así como toda una política integral de promoción de uso de la bicicleta. También Gipuzkoa ha realizado una apuesta importante en este sentido y ha venido articulando una red infraestructural con todo un sistema jurídico, de gestión, de planificación, de promoción, etc. en torno a este vehículo. La hasta ahora competente Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa ha venido desarrollando desde 1992 un programa de actuaciones en materia de planificación y construcción de vías ciclistas y de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Desde 1999 este programa de actuaciones cobra un auge especial como consecuencia del impulso que se le confiere desde las Juntas Generales a través de la creación de una partida presupuestaria específica y de su asignación a la entonces competente Dirección General de Medio Ambiente.

Desde 1999 el Decreto de Estructura Departamental incluía, entre las funciones de la Dirección General y del Servicio de Medio Ambiente, la de planificación y ejecución de proyectos y obras de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, así como la política de la bicicleta, que hoy en día reside en el Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias, como determina el Decreto Foral 4/2011, de 30 de junio.

En el periodo 2001-2002 fue redactado el documento **Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa,** documento que sentó las bases y criterios fundamentales de la materia, realizó una primera propuesta de red interurbana y asignación de la misma al territorio y aportó un conjunto de herramientas que han argumentado y guiado la gestión hasta la actualidad. La red de vías ciclistas se desarrolla en un ámbito territorial claramente diferenciado del de las carreteras, excepto en algún caso puntual en que discurre de forma colindante.

En el caso de Gipuzkoa, las vías ciclistas ya disponen de carta de naturaleza jurídica y se entienden como un nuevo tipo de infraestructura viaria específica para el desarrollo de la movilidad no motorizada, preferentemente ciclista, y que la hacen diferente de otros tipos de camino, según reza el artículo 1 de la Norma Foral 1/2007 de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa. Esta norma ha dado carta de naturaleza al concepto de vía ciclista y preparando el encaje jurídico y administrativo de esta nueva red interurbana de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad no motorizada. La Norma Foral establece que la Diputación Foral de Gipuzkoa elaborará un Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas. Si bien el presente documento ha de dar respuesta al objeto y naturaleza que le vienen marcados por la Norma Foral, conviene tener presente que la red de infraestructuras que define no es un fin en sí mismo sino que está pensada para contribuir a otro fin mayor y que ha de ir adquiriendo toda su dimensión a lo largo de los próximos años: **la articulación de un sistema integral ciclista orientado a socializar el uso de la bicicleta y de las vías ciclistas para el transporte activo urbano/interurbano de la población en Gipuzkoa**.

La Diputación Foral de Gipuzkoa comenzó a elaborar el documento de avance del PTSVCG en el año 2007, promovido por la Dirección General de Medio Ambiente, que ha aprobado inicial y provisionalmente el documento. Tras las elecciones de 2011 la competencia en la actualidad se ha trasladado al Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias, que finalmente ha sido el órgano competente para la tramitación de la aprobación definitiva a lo largo de 2012.

En relación a la participación pública promovida de cara a la elaboración del PTSVCG ha transcurrido mucho tiempo, habiéndose dilatado los plazos de información y participación considerablemente. Las dificultades de mantener el ritmo participativo en el tiempo, así como la pertenencia al proyecto y la implicación de todas las personas e instituciones que han tomado parte, se han visto compensadas por el trato directo entre agentes institucionales y sociales que se ha visto reforzado a lo largo de estos años, llegando a conseguir unos canales permanentes y estables de comunicación y retroalimentación, que a su vez, han favorecido la asunción de la necesidad de articulación de una red de estas características, así como la promoción del uso de la bicicleta de forma integral.

Aún con todo, si se desea seguir avanzando en esta línea y modificar los hábitos cotidianos, resulta imprescindible y fundamental hacer aplicación expresa del principio de las responsabilidades diferenciadas pero compartidas por parte de todos los agentes sociales; se requiere la implicación de toda la sociedad. Por ello, las principales actuaciones que se han venido desarrollando por la Diputación Foral de Gipuzkoa, desde los inicios de su gestión competencial, en todo momento han procurado contar con una amplia base participativa de los principales agentes responsables en la movilidad ciclista y no motorizada de Gipuzkoa.

1.3.- PRINCIPIOS Y CRITERIOS QUE INSPIRAN EL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL PTSVCG

Las demandas y necesidades que se plantea la sociedad del siglo XXI distan mucho de las que en épocas pasadas tenían que gestionar sus instituciones, diseñadas para contextos sociales y culturales carentes del volumen y la complejidad de las cuestiones a las que hoy en día se enfrentan nuestras administraciones.

Por ello, va cobrando cada vez mayor fuerza la relación directa entre la mejora y el avance en los mecanismos de gestión y gobierno, y las fórmulas de participación pública. Las nuevas demandas sociales implican nuevos modelos en el ejercicio del gobierno y en la organización de la administración. Se requiere alcanzar consensos de base amplia en los que los proyectos estén legitimados al máximo para acordar las vías a seguir y los modos de avanzar.

De forma progresiva, tanto las políticas como los proyectos sectoriales han de procurar la eficacia y la eficiencia en sus resultados, la transparencia y rendición de cuentas, y para ello, se precisa del diálogo y la apertura al enfoque de los diversos agentes interesados, procurando establecer redes de trabajo estables y solventes en torno, en este caso a la bicicleta y la movilidad no motorizada en Gipuzkoa, y finalmente poder ofrecer así, a la ciudadanía soluciones reales. La participación pública ha de ser considerada un elemento transversal que establezca otras formas de hacer las cosas.

La Diputación Foral de Gipuzkoa concibe la participación como una necesidad práctica y un aprendizaje y generación de ideas colectivo. Su voluntad es incorporar el mayor número de visiones y sensibilidades existentes alrededor de la bicicleta y el modelo de movilidad que establece, para hacerlos parte de su toma de decisiones, mejorando así el rendimiento institucional y progresivamente ir estableciendo una nueva cultura en la forma de plantear la gestión técnica. El órgano promotor del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa (PTSVCG) es consciente en todo momento, de que suya es la responsabilidad de la puesta en marcha y desarrollo del plan, pero sí procura incidir en la forma de elaborarlo y llevarlo a cabo, vinculando la participación de los agentes a la gestión pública que realiza. Para ello, resulta imprescindible establecer canales estables y permanentes de comunicación entre las partes que progresivamente se vayan ajustando entre sí para una mejor comprensión de sus respectivos enfoques y para optimizar la calidad de los proyectos.

Se parte de la idea de que la participación pública es el derecho que tiene cada ciudadano para participar de forma activa en la configuración de las políticas públicas, sin menoscabar la capacidad de tomar decisiones legales que el gobierno tiene otorgadas a través del sistema representativo llevándolas a cabo de forma transparente, coherente y responsable para ser efectivo y eficiente en el ejercicio del gobierno foral.

De este modo, es importante subrayar que la participación pública no se promueve y fomenta por decreto si no que requiere una apuesta política activa y constante que trabaje por garantizar un contexto favorable para la búsqueda de acuerdos comunes de forma dialogada. Por lo tanto, promover el ejercicio efectivo de la participación pública requiere facilitar el acceso a la información de forma transparente y adecuada para optimizar la posterior participación, preestableciendo una serie de compromisos entre los promotores de la participación y los agentes participantes que impliquen responsabilidad por ambas partes y voluntad de entenderse mutuamente. Lo cual no significa que las decisiones finales no vayan a recaer en el órgano competente, ya que sin duda es éste quien ostenta dicha capacidad decisoria.

El presente proceso participativo se aplica de forma exclusiva al proceso de elaboración del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, considerando en el planteamiento, hacerlo extensible a sus fases de revisión y seguimiento. Por lo tanto, el objetivo central del plan de participación es incorporar las diferentes visiones, enfoques y planteamientos existentes al documento del referido instrumento planificador, mediante la asistencia sistematizada de diferentes agentes interesados provenientes de diferentes segmentos sociales. Para ello, se han establecido tres niveles de intervención, el informativo, el consultivo y el de la participación activa, para que de este modo existan espacios suficientes en los que poder expresarse de forma satisfactoria.

Es importante poner de manifiesto, que no ha sido voluntad de la Diputación Foral de Gipuzkoa proponer un plan participativo en manera alguna complejo, sino que se ha optado por una simplificación metodológica que permita de forma clara y directa vincular en primer lugar, los resultados obtenidos en el proceso participativo, al documento final del Plan Territorial Sectorial con el fin que los agentes implicados puedan visualizar la efectividad de su implicación. El plan de participación ha sido concebido como una herramienta destinada a la consecución de unos resultados ciertos y tangibles y no como un fin en sí mismo. Por ello, ha sido estructurado colocando la carga participativa en las fases iniciales de la tramitación –fase de avance y fase de aprobación inicial- por ofrecer éstas un mayor margen de intervención, ya que la fase de aprobación provisional y definitiva no se adecuan de forma tan favorable a estos efectos. En segundo lugar, se ha querido reforzar las relaciones y los canales de comunicación con aquellos agentes con los se ha venido colaborando de forma no estructurada hasta ahora (municipios, agencias de desarrollo, etc.) y establecer nuevos vínculos con aquellos con los que no se tenía un contacto tan directo (asociaciones ecologistas, sindicatos, agencias de desarrollo rural, etc.).

En cuanto a los agentes participantes, se ha atendido al criterio de representatividad estructural, es decir, considerar los principales intereses afectados en el PTSVCG, aunque también se ha querido hacer extensible a otros agentes que por su trayectoria y naturaleza pudieran ser importantes a la hora de mejorar el conjunto del proceso en cuanto a los resultados.

1.4.- EL MARCO REGULADOR DE LA PARTICIPACIÓN DEL PTSVCG

Así se puede constatar que en las recomendaciones que ofrece la Unión Europea en términos generales, observa de forma tangible elementos reguladores de la participación pública de la que cada vez es más difícil prescindir en la gestión pública. En este sentido, el Tratado de la Unión reconoce el principio de subsidiariedad que atiende las cuestiones desde los niveles más próximos al ciudadano, beneficiándose de la cercanía y la realidad diaria, al tiempo que otorga mayor conocimiento de los intereses ciudadanos y facilita la colaboración administración-ciudadano promoviendo su inclusión en la toma de decisiones. En cuanto a las cuestiones ambientales y de sostenibilidad ámbito en el que se enmarca el PTSVCG, es el **Convenio de Aarhus** el que plasma de forma directa el principio décimo proclamado en la **Cumbre de la Tierra** en 1992, respondiendo a la necesidad de información y participación en la línea señalada.

En el nivel estatal, la Constitución reconoce en su artículo 23 el derecho a la participación de los ciudadanos en los asuntos públicos, en relación con lo dispuesto en su artículo 9.2 que considera que es a ellos a quienes corresponde promover y facilitar la participación de la ciudadanía en la vida política, económica, cultural y social. De igual modo en el ámbito nacional, es la **Ley 27/2006**, de 18 de julio, la que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

El marco autonómico también reconoce la cuestión participativa a través del Estatuto de Autonomía que en su artículo 9.2 apartado e), dispone que sean los poderes públicos vascos los que faciliten la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social del País Vasco.

Resulta evidente por tanto, que las políticas de sostenibilidad en cualquiera de sus vertientes, exigen la participación activa de amplios sectores sociales en la toma de decisiones de las políticas, programas y proyectos. Es más, dicha exigencia constituye hoy un requerimiento legal que en el caso de la Diputación Foral de Gipuzkoa es observada en la **Norma Foral de las Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa** 1/2007, de 24 de enero- que con este espíritu prevé en su artículo 82 la constitución de un **Consejo de la Bicicleta**, concebido como máximo órgano asesor, de concertación y de participación que surge para integrar las diferentes sensibilidades que en materia de bicicleta y movilidad no motorizada puedan coexistir en nuestro territorio.

El **Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**, como instrumento sectorial de planificación territorial, ha querido integrar estos principios.

Finalmente, señalar que en el transcurso de la elaboración del presente plan, la institución foral consciente del reto establecido en materia de participación y profundización democrática ha procedido a la aprobación de la Norma Foral 1/2010 de 8 de julio, sobre Participación Ciudadana, en plena concordancia con lo que en el documento actual se refiere.

CAPÍTULO 2.- OBJETIVOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El documento que a continuación se presenta tiene por objeto en primer lugar, dotar al órgano competente de la Diputación Foral de Gipuzkoa de un instrumento que mejore y amplíe el derecho de toda persona interesada y concernida a participar en la toma de decisiones relativas a la elaboración del PTSVCG, extendiendo los procedimientos de información, consulta y participación pública establecidos por la ley. En segundo lugar, el plan de participación quiere dar a conocer y socializar las actuaciones que en el ámbito de la participación pública se han propuesto para el proceso de elaboración del citado plan territorial sometiéndolo, a su vez, a información pública.

Asimismo, el plan de participación tiene como objetivo clarificar cuáles son sus criterios de actuación y los principios que lo inspiran, además de la metodología seguida y las actuaciones concretas que se considera llevar a cabo.

Por otro lado, es objeto de este documento regular una serie de actuaciones contenidas en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la cual se establecen los derechos de acceso a la información, de participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente, en la Norma Foral 1/2010, de 8 de julio de 2010, sobre Participación Ciudadana, en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y en el Decreto 183/2003, de 22 de julio, por el que se regula el procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental.

También, tiene como finalidad buscar la sensibilización de todos los sectores sociales concernidos, además de su corresponsabilidad y por último, procura facilitar la visualización de todos los discursos existentes en esta área, favoreciendo la creación de espacios de interlocución entre los diferentes agentes para establecer canales fluidos de información permanente.

El documento que se presenta se ha concebido de forma flexible y abierta para adaptarse a las demandas y nuevas necesidades que pudieran surgir a lo largo del proceso de elaboración del PTSVCG para optimizar sus resultados y sustantivarlos desde una perspectiva global que abarque todas las fases de tramitación del PTSVCG.

CAPÍTULO 3.- ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA PARA EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PTSVCG

Con la finalidad de obtener una visión integral y coherente del conjunto de actuaciones que configuran el plan de participación pública se ha articulado un amplio proceso de información y consulta pública que se complementa de forma coordinada con la participación activa atendiendo al siguiente esquema de trabajo.

La Diputación Foral de Gipuzkoa distingue tres niveles de actuación interconectados y complementarios: un nivel de participación activa de escala territorial, representado en el **Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa** y una escala comarcal representada en los diferentes **Foros Comarcales** y el nivel de la **ciudadanía no asociada** para lo que se aplican las NTIC facilitándose una serie de canales informativos a través de los que se han podido hacer valer sus intervenciones.

3.1.- LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA TERRITORIAL: EL CONSEJO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA.

En cumplimiento con lo previsto en el artículo 82 de la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, se establece la figura del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa. Así, el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa se concibe como el máximo órgano permanente, consultivo y asesor en materia de bicicleta y movilidad ciclista en el Territorio Histórico. En términos materiales, éste se plantea como un órgano efectivo de participación, con un papel activo en la materia de su competencia y con un carácter abierto a la integración de todas las percepciones y sensibilidades existentes en el seno de la sociedad guipuzcoana. El ámbito de su actuación queda circunscrito a la elaboración, desarrollo y evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, entendida ésta como el conjunto de políticas y líneas de actuación que en materia de bicicleta y movilidad ciclista sean adoptadas para el Territorio Histórico de Gipuzkoa.

En el seno del **Consejo de la Bicicleta**, integrado por los representantes (ver Anexo I) de los principales agentes implicados y otras personas interesadas en atención a criterios de participación estructural, se llevan a cabo las sesiones necesarias para debatir y contrastar, entre otros muchos temas, aspectos relativos al PTSVCG. Las sesiones organizadas en pleno o en comisiones de trabajo, han analizado, en este caso, los documentos que componen el PTSVCG, aportando sus consideraciones que han sido tenidas en cuenta, valoradas y estudiadas por la Diputación Foral de Gipuzkoa para su posterior vinculación e inclusión en el documento final. Asimismo, los resultados derivados de la participación comarcal, también han sido sometidos a la consideración del Consejo de la Bicicleta en cada una de las fases de tramitación del PTSVCG.

Acto de constitución del Consejo de la Bicicleta en el año 2008

Sesión de trabajo del Consejo de la Bicicleta

3.2.- LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA COMARCAL. LOS FOROS COMARCALES

Se han celebrado de forma puntual una serie de reuniones comarcales con los principales agentes interesados a fin de conocer sus percepciones y contrastar sus aportaciones o propuestas, a lo largo del proceso y en las diferentes fases de elaboración del PTSVCG. La participación comarcal ha pretendido un mayor conocimiento de cada entorno para una mejor adaptación del PTSVCG a la realidad territorial. Para ello, se han desarrollado diferentes talleres de debate - cuatro en la fase de Avance y 8 en la fase de Aprobación inicial - en el marco de los referidos Foros Comarcales teniendo como objeto de análisis el documento de avance en primera instancia y el documento de aprobación inicial en segunda, donde se recogen los planteamientos y propuestas iniciales. Por otro lado, se ha procedido a un proceso de consultas individuales con un nutrido número de agentes que han tomado parte en el proceso, al objeto de recabar las percepciones individuales de cada uno de ellos de forma más próxima, personalizada y extensa.

La intervención de los Foros Comarcales ha sido prevista en un principio, para la fase de avance y la fase de aprobación inicial por considerase más adecuadas para introducir de forma efectiva las sugerencias y aportaciones de los agentes participantes. Si bien se ha considerado mantener en fases posteriores una información permanente y amplia, las fases de aprobación provisional y definitiva no permiten un margen de maniobra tan abierto como las fases iniciales de la tramitación establecida por la ley. Así, los resultados obtenidos en dichos espacios de participación han nutrido los contenidos del PTSVCG en la medida en que las consideraciones técnicas, económicas y ambientales se han considerado viables y se han ajustado a los criterios de elaboración del plan.

3.3.- LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDADANÍA NO ASOCIADA: PARTICIPACIÓN INDIVIDUAL.

Hoy en día es el avance social quien marca las pautas de participación. Así, la evolución de las demandas sociales, las expectativas que se van generando en relación a la autonomía personal y las decisiones que para ello el individuo ha de tomar, además del grado de formación y conocimiento que se tienen, hacen que las Nuevas Tecnologías de la Información y Comunicación (NTIC) adquieran un papel significativo en la difusión de la información y las posibilidades de participación en los ciudadanos en la gestión pública.

Conscientes de ello y siguiendo el criterio de que toda persona asociada o no, ha de poder ejercer su derecho a una participación efectiva, se ha puesto a disposición de las personas individuales una serie de canales y herramientas destinadas a tal fin. Sin duda, sus aportaciones han enriquecido el PTSVCG de igual modo que cualquier persona integrante de una entidad o asociación lo ha podido hacer, y de hecho aquellas sugerencias y aportaciones que vía micrositio web, telefónica o presenciales recibidas han sido incorporadas al documento, como así queda reflejado en los informes de contestación de sugerencias y alegaciones de los que más adelante se da cuenta.

En este sentido, el planteamiento realizado, como puede observarse se nutre de diferentes órganos, algunos estables y otros puntuales, adecuados a cada fase del proceso y en consideración a las diferentes escalas territoriales, comarcales y de ciudadanía no asociada y sus demandas. De otro lado, se ha procurado la coherencia del modelo, siempre adaptado al ritmo y premisas requeridas por la tramitación del PTSVCG, pero considerando también la operatividad y efectividad del proceso participativo. Así, se plantea el Consejo de la Bicicleta como órgano estable de participación destinado a intervenir a lo largo del tiempo, de forma permanente en el ámbito de las políticas de la bicicleta y la movilidad no motorizada, los Foros Comarcales se han considerado de forma dinámica y puntual destinándose fundamentalmente, a la elaboración del PTSVCG para conseguir una mayor concreción en las demandas de los agentes participantes en el nivel territorial de mayor proximidad al territorio y no agotar su disposición. Si bien es cierto que a lo largo de los años se ha generado una dinámica de relación personal con los principales agentes, estableciéndose de modo natural un permanente contacto que permite la articulación de estos espacios participativos en función de las necesidades cotidianas.

En cualquier caso, su participación no se agota con la elaboración del PTSVCG sino que se considera su reedición de cara al seguimiento y revisión del instrumento de planificación territorial señalado.

3.4.- SEGUIMIENTO Y REVISIÓN DEL PTSVCG

La **Diputacion Foral de Gipuzkoa**, junto al **Consejo de la Bicicleta**, mantendrán en todo momento, a partir de la aprobación definitiva del PTSVCG, actualizada la información referente al mismo. De este modo, se emitirá anualmente una evaluación sobre el grado de desarrollo del PTSVCG.

El **Consejo de la Bicicleta** impulsará y velará porque en todo momento la información esté actualizada contando con los datos extraídos del **Observatorio de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa**, que a su vez, emitirá un informe anual del uso de las vías ciclistas y la movilidad no motorizada en Gipuzkoa, estableciéndose un canal directo y permanente de información. El Consejo promoverá una visión general del desarrollo del PTSVCG así como, el respeto a los principios de sostenibilidad. Esta información será transmitida a los Foros Comarcales atendiendo de igual modo, a sus sugerencias y propuestas de mejora. La ciudadanía no asociada podrá hacer seguimiento del PTSVCG a través de los canales de información habituales y de los que ofrecen las NTIC y que la DFG disponga al efecto.

Como viene determinado en el documento normativo del PTSVCG, cada 8 años, desde su entrada en vigor, se llevará a cabo una revisión completa del plan. Cuando se tenga conocimiento de una eventual revisión, será conveniente establecer el cronograma de actuaciones y procesos para la definición de un nuevo proceso de participación pública, en línea con el que se ha planteado en el proceso de planificación.

CAPÍTULO 4.- ESTRUCTURA Y ORGANIZACION DEL PROCESO DE INFORMACIÓN, CONSULTA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

4.1.- INFORMACIÓN PÚBLICA

El suministro de información de calidad, relativa al proceso de elaboración del PTSVCG resulta fundamental para garantizar un proceso de consultas y participación activa de calidad suficiente. De este manera se ha pretendido facilitar y suministrar de forma activa a las autoridades públicas, a las administraciones afectadas, a las personas interesadas y a la ciudadanía no asociada, información relevante entorno al proceso planificador mediante los canales más accesibles y adecuados.

4.1.1.- INFORMACIÓN BÁSICA

La Diputación Foral de Gipuzkoa ha desarrollado en una primera aproximación una serie de elementos informativos destinados a constituir los documentos del PTSVCG como instrumento planificador y al mismo tiempo, apropiados para su sometimiento a información pública y participación activa.

Los documentos para la información pública en estas fases del procedimiento han estado disponibles en la dirección electrónica que se señala [http://www.gipuzkoaingurumena.net], mientras que en la actualidad son consultables en la sede del Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias de la DFG y en su dirección electrónica [http://gipuzkoaaldundia.net/es/html/43/363.shtml]. Durante las sucesivas fases de Avance, Aprobación Inicial y Aprobación Provisional se ha habilitado un apartado en la citada dirección electrónica para que todos aquéllos que lo estimaran oportuno enviaran sus aportaciones, sugerencias y alegaciones para que, la Dirección General de Medio Ambiente en las fases iniciales y posteriormente la Dirección General de Movilidad las estudiara y vinculase al plan sectorial aquéllas que ofrecieran esa posibilidad.

Los documentos que se han puesto a disposición de los interesados han sido los que siguen:

FASE DE AVANCE

- Documento de avance del PTSVCG: memoria; normativa; planos; informe de sostenibilidad ambiental y síntesis.
- Calendario de participación y presentación del Plan
- Lista provisional de temas que integran el PTSVCG
- Lista provisional de agentes convocados a la participación del proceso abierto a sugerencias
- CD con Documento de avance
- Informe preliminar de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental.

FASE DE APROBACIÓN INICIAL

- Documento de aprobación inicial del PTSVCG: memoria; normativa; planos; informe de sostenibilidad ambiental y síntesis.
- Listado de planos de condicionantes ambientales
- Documento de presentación adaptado a cada sesión comarcal

FASE DE APROBACIÓN PROVISIONAL

- Documento de aprobación provisional del PTSVCG: memoria; normativa; planos de ordenación; informe de sostenibilidad ambiental y planos de condicionantes ambientales; afección al planeamiento; participación pública; documento de síntesis.

A medida ha ido avanzando el proceso toda la documentación se ha ido actualizando y sumando a la inicialmente disponible para su consulta.

4.1.2.- ACCESO A LA INFORMACIÓN

El acceso a la información pública es un derecho reconocido en la ley y por tanto al objeto de hacerlo efectivo en las diferentes fases de tramitación ha quedado a disposición del público la relación de información básica que completa el referido documento del PTSVCG, tanto en papel, como en formato digital a través del portal de medio ambiente de la Dirección General de Medio Ambiente de la DFG [http://www.gipuzkoaingurumena.net] en sus fases iniciales, y tras el cambio competencial en la sede del Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias de la DFG y en su dirección electrónica [http://gipuzkoaaldundia.net/es/html/43/363.shtml].

Además de la información disponible en los mencionados formatos, dichos órganos han suministrado la información complementaria y de forma activa mediante los medios de mayor difusión territorial y actuaciones comarcales que han pretendido promover el debate entorno a la bicicleta y el propio proceso de planificación que articula el PTSVCG. También se editó en la fase de Avance un folleto divulgativo dando a conocer los principales hitos participativos del proceso de elaboración del PTSVCG, enmarcado en el cuadro general de actuaciones que planteaba la DFG, así como el cronograma de actuaciones relativas a la participación pública y los lugares de acceso a la información.

4.1.3.- PORTAL ELECTRÓNICO

Como ya se ha mencionado, en las fases de Avance, Aprobación Inicial y Aprobación Provisional del Plan, la Dirección General de Medio Ambiente, a través de su portal electrónico ha venido suministrando información detallada y actualizada sobre las actuaciones que en materia de bicicleta y movilidad no motorizada se han realizado. Aquí, ha podido encontrarse a lo largo del proceso de elaboración del PTSVCG toda una gama de elementos que configuran la política de la bicicleta tales como la normativa y estrategia, la planificación, los proyectos y construcción, la gestión de la red construida y su promoción. También se ha podido encontrar información relacionada con el Observatorio de la Bicicleta y el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa. Esta información estará disponible a partir de 2012 en el portal electrónico del Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias de la DFG [http://gipuzkoaaldundia.net/es/html/43/363.shtml], pudiendo ser consultada también en la sede de este departamento.

En cuanto al proceso de participación pública, cualquier novedad ha venido siendo en el portal electrónico, además de por otras vías como notas de prensa, radio u otros medios de difusión habituales. En la medida que el proceso de planificación y desarrollo del plan han avanzado generando

nuevos documentos, éstos han podido ser consultados a través de los referidos medios. Cualquier comentario adecuado al proceso de planificación desarrollado por el PTS ha podido ser enviado al buzón electrónico dispuesto en el portal digital.

4.1.4.- INFORMACIÓN EN PAPEL

Toda la información referida al PTSVCG ha estado y está disponible en papel, siendo consultables todos los documentos que lo integran en la Dirección General de Movilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa y suministrándose copias en CD/DVD a aquellas personas que así lo soliciten. Las diferentes administraciones han contado con un CD/DVD que contiene toda esta información, a fin de que el público interesado pueda consultarlo en su respectiva localidad. Se han tratado de limitar las ediciones en papel por su alto coste económico y ambiental, facilitando este soporte a quien lo solicite expresamente.

Los cauces de solicitud de información pueden ser atendidas a través del correo electrónico, por escrito, por fax o vía telefónica en la siguiente dirección, en el horario de 9:00am a 14:00pm:

Diputación Foral de Gipuzkoa
Dirección General de Movilidad y Transporte Público
Dirección: Plaza Julio Caro Baroja nº 2, planta tercera. 20018, Donostia-San Sebastián
Teléfono: 943 112 442
Fax: 943 210 844
Horario de atención: de lunes a viernes, 9:00-14:00

4.2.- CONSULTA PÚBLICA

4.2.1.- CONSULTA PÚBLICA

La consulta pública es un procedimiento de obligado cumplimiento establecido por la ley. Por lo tanto, la tramitación de los instrumentos de planificación tales como los planes territoriales sectoriales señalados en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco, y el procedimiento señalado por el Decreto 183/2003 de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental instan a someter a determinados planes y programas a sus determinaciones. Entre ellos se encuentra el PTSVCG.

La consulta pública ha seguido los plazos establecidos por la ley en cada caso, viéndose ampliada más allá de lo que dispone la ley mediante consultas directas y personalizadas a los agentes concernidos mediante un análisis de percepción al que ya se ha aludido anteriormente y los resultados obtenidos han quedado recogidos en un informe de conclusiones. La consulta pública se ha articulado en torno a la documentación disponible en cada fase.
El método de consultas, más allá de lo que establece la ley, se ha visto ampliado en la fase de aprobación inicial, mediante las referidas entrevistas y formularios específicos que han ampliado el espectro participativo de los agentes consultados de forma directa entre los que se encuentran aquellas administraciones públicas afectadas por el plan.

4.2.2.- CUESTIONES RELEVANTES EN EL ÁMBITO DE LA BICICLETA Y LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA EN GIPUZKOA

El marco de referencia de las cuestiones relevantes en el ámbito de la bicicleta y la movilidad no motorizada en Gipuzkoa, ha analizado la situación actual de la movilidad no motorizada interurbana en el territorio, centrándose específicamente en los problemas del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte al automóvil, su futuro y las posibilidades que ofrece este modo en función de lo que plantean los organismos competentes para su mayor éxito y promoción. Las principales cuestiones que han sido objeto de debate en la fase de avance y aprobación inicial se resumen en la siguiente lista de contenidos:

TEMAS
FASE AVANCE
1.-Objeto del PTSVCG
2.-Modelo de Red: Red Foral y Red Local
3.-Criterios para el desarrollo de la Red Básica
4.-Trazado
5.-Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental
6.-Instrumentos de actuación
7.-Normativa
8.-El uso de la bicicleta en Gipuzkoa
9.-Perfil prioritario de usuario de la Red Básica
10.-Instrumentos de actuación: Consejo de la Bicicleta
11.-La Participación Pública
12.-Qué se va a discutir en la Fase de Aprobación Inicial
13.-Cualesquiera otras que los agentes estimen conveniente plantear
FASE APROBACIÓN INICIAL
14.-Aspectos estructurales y técnicos de la RBVCG
15.-Solicitudes de prolongación de red local y foral
16.-Criterios de programación
17.-Modificaciones habidas tras el proceso de información pública y participación

Estas cuestiones fueron sometidas, de forma abierta a nuevas propuestas, tanto a la consideración de las administraciones públicas afectadas como de las personas interesadas para poder formular cuantas

sugerencias y aportaciones estimaran, quedando todas ellas recogidas en un informe sometido a la consideración de los redactores del plan y que figura como parte del mismo.

4.3.- PARTICIPACIÓN ACTIVA

4.3.1.- LA PARTICIPACIÓN ACTIVA

Como ya se ha señalado en puntos anteriores, se ha trabajado en tres niveles diferenciados pero interconectados de participación: la participación territorial a través del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa; la participación comarcal, mediante los Foros Comarcales y finalmente, la participación de la ciudadanía no asociada, fundamentalmente a través de las NTIC.

En cualquier caso, la participación activa de los diferentes agentes ha procurado aproximar la gestión foral en materia de bicicleta y movilidad no motorizada a esos mismos agentes intentando que esta gestión fuera más accesible y comprensible para lograr la identificación de esos agentes con los proyectos, en este caso el PTSVCG. También ha resultado crucial a la hora de establecer corrientes de información en ambos sentidos, desde y hacia la ciudadanía, para detectar las posibles necesidades, descontentos y aciertos, ajustando de este modo el documento de elaboración del PTSVCG de cara a su precisión. Por otro lado, la participación activa en términos generales desarrolla un espíritu de compromiso y corresponsabilidad respecto al plan en sí para que toda la sociedad guipuzcoana pueda disfrutar de sus mejoras y beneficios, incidiendo en la coordinación entre agentes para que ello suceda. Finalmente, mediante estos cauces la sensación de pertenencia a un proyecto común –la promoción del uso de la bicicleta en Gipuzkoa- se ha visto fortalecida ayudando a generar una mayor cohesión social, porque los agentes dialogan, discuten y se encuentran trabajando por un objetivo común.

4.3.2.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES RELEVANTES Y AGENTES INTERESADOS.

Las cuestiones que inicialmente se han considerado relevantes han sido sometidas a la consideración de los diversos agentes para su ampliación o modificación y hay que señalar que tanto en la fase de avance como en la fase de aprobación inicial no fueron planteados nuevos temas para el debate.

La identificación de agentes se ha realizado bajo una óptica multicriterio que abarcaba diferentes aspectos –competenciales, de proximidad o implicación con la bicicleta, económicos, conocimiento, principios, de uso, etc.- tratando de lograr una alta representatividad de los agentes implicados en la movilidad ciclista o no motorizada interurbana. Se partió de la premisa de que era fundamental establecer canales permanentes con aquellas personas y entidades que de un modo u otro se encontraban vinculadas a esta área procurando su implicación e información en todas las actuaciones relacionadas con la bicicleta bajo una óptica integral, no sólo con la planificación y el propio PTSVCG, sino que también con el resto de elementos que configuran el transporte activo de personas. Fundamentalmente se ha buscado una representación estructural procurando la participación de los principales agentes concernidos en materia de promoción en el uso de la bicicleta en Gipuzkoa, frente a una representación más abierta y cuantitativa.
En una primera aproximación se propuso de forma abierta los agentes a participar. Esta propuesta inicial fue contrastada con los asistentes a los talleres de trabajo para que en fases posteriores propusieran cualquier otro agente que estimaran oportuno. Para la fase de aprobación inicial no se recibieron más propuestas que indicaran nuevos agentes, salvo dos. Los actores convocados y participantes pueden consultarse en el ***Anexo I***.

4.3.3.- CANALES DE COMUNICACIÓN Y HERRAMIENTAS PARTICIPATIVAS.

Como ya venimos apuntando, se ha considerado imprescindible establecer unos canales de comunicación estables y permanentes, además de las herramientas participativas en las diferentes fases, durante y tras la elaboración del plan, con los agentes que han tomado parte en el proceso de participación del PTSCVG, intentando adaptarlos de la mejor forma posible a las características de cada uno. La información a lo largo del proceso ha tratado ser lo más precisa posible detallando y describiendo cada etapa con el fin de que se sintieran situados e informados de cara a la participación activa, mejorando así sus propuestas e intervenciones. Las vías de comunicación de más rápido y fácil acceso, en general, han sido las digitales y los medios de comunicación habituales (prensa, radio, etc.), aunque quien así lo solicite, podrá obtener y consultar la documentación en formato papel, así como utilizar el teléfono de información de la Dirección General de Movilidad y Transporte Público de la DFG. A continuación se detallan algunos de los más importantes canales que han vehiculizado la comunicación y la participación con los diferentes agentes.

Canales de consulta:

- Teléfono de atención directa con los técnicos forales
- Análisis de percepción destinados a contrastar información, propuestas y actuaciones.

Canales de deliberación:

- Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.
- Foros Comarcales.
- Micrositio web
- Talleres de debate asociados a la elaboración del documento de Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
- Reuniones no sistematizadas con diferentes agentes

Canales de corresponsabilidad:

- Programa de subvenciones a los municipios para impulsar los planes de acción de las AL21

Recursos informativos:

- Dirección General de Movilidad y Transporte Público
- Atención directa y asesoría a organismos locales, asociaciones y ciudadanía no asociada.
- Portal electrónico de la Dirección General de Medio Ambiente: [http://www.gipuzkoaingurumena.net] en fases de Avance, Aprobación Inicial y Aprobación Provisional

- Portal electrónicio del Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias en fase de Aprobación Definitiva [http://gipuzkoaaldundia.net/es/html/43/363.shtml].
- Página Web de promoción del uso de la bicicleta: [http://www.bizikletaz.net]
- Folletos informativos.
- Reuniones no sistematizadas con diferentes agentes.

4.3.4.- RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN ACTIVA Y VINCULACIÓN AL PTSVCG

El plan de participación pública propuesto para el proceso de elaboración del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa se ha planteado con el objetivo de visualizar las diferentes sensibilidades y discursos sobre la bicicleta y la movilidad no motorizada interurbana en Gipuzkoa, procurando en todo momento recoger y vincular de una forma directa las aportaciones, propuestas y sugerencias resultantes al documento definitivo del plan, modulando la toma de decisiones de los organismos competentes que en última instancia tienen atribuida esta competencia. Esta información contenida en un único informe –recogido en este documento-, integra los aspectos relativos al proceso de información, consultas y participación activa de forma global, considerando a un tiempo, las respuestas emitidas por la Dirección General de Medio Ambiente –órgano competente hasta el traslado de competencias al Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias- a todas ellas, facilitando la visualización de los resultados y favoreciendo la transparencia de la misma.

CAPÍTULO 5.- EL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y LA EVALUACIÓN CONJUNTA DE IMPACTO AMBIENTAL

El Decreto 183/2003 por el cual se regula el procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental establece en su artículo 6 un tramite de consultas previas por el cual quienes se propongan formular uno de los planes previstos en esta normativa, podrán consultar al órgano ambiental, en este caso, la Dirección de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa, contando ésta con un plazo de dos meses para responder. Por otro lado, la Dirección General de Movilidad, competente en materia ciclista y formuladora del plan, ha incorporado al mismo, un estudio de evaluación conjunta de impacto ambiental que desde las fases iniciales ha quedado sometido a información pública.

Resultando los trámites del plan y de la ECIA independientes y resultando los órganos competentes de ambas áreas igualmente diferentes, pero a su vez, englobándose las materias a tratar bajo los imperativos de la Ley 27/2006 de información y participación pública en materia de medio ambiente, se ha querido coordinar ambos procesos de consulta a fin de economizar los esfuerzos y ampliar el concepto de consulta establecido en la Ley 9/2006 y en el Decreto 183/2003 en la línea de lo establecido para el propio PTSVCG.

Los principales documentos y momentos clave de la tramitación de ambos procesos quedan reflejados en la tabla que a continuación se presenta:

Plan Territorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa	Procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, según el Decreto 183/2003 y Ley 9/2006
Consultas previas →	Emisión del Documento de referencia
Documento de Avance (+ Informe de Sostenibilidad Ambiental) →	Solicitud del Informe Preliminar de Impacto Ambiental (IPIA)
Documento de Aprobación inicial + documento de Avance + determinaciones del IPIA + sugerencias del proceso de información, consultas y participación Se remite a la COTPV para informe preceptivo ←	Emisión del Informe Preliminar de Impacto Ambiental (IPIA)
Documento de Aprobación Provisional + documento de Aprobación Inicial + alegaciones del proceso de información, consultas y participación Antes de la Aprobación Definitiva del PTSVCG, en la fase de Aprobación Provisional, se remite toda la documentación del plan al Órgano Ambiental →	Solicitud del Informe Definitivo de Impacto Ambiental (IDIA)
Documento Aprobación Provisional Se remite a la COTPV para informe preceptivo ←	Emisión del Informe Definitivo de Impacto Ambiental (IDIA)
Modificado el documento del PTSVCG a la luz de todo lo anterior se termina de elaborar el documento para su Aprobación Definitiva →	Declaración expresa final por las Juntas Generales de Gipuzkoa

CAPÍTULO 6.- LOS RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PTSVCG

El documento final del PTSVCG contiene una síntesis de la documentación que haya sido objeto de información, consulta y participación pública, así como de las respuestas y los resultados asociados al proceso.

Se ha procedido a la redacción de una serie de informes que recogen de forma integral los aspectos relativos a la información, consulta y participación activa en cada fase del proceso de tramitación del plan territorial que reflejan la vinculación de las sugerencias, y cómo éstas han sido aplicadas al documento final del PTSVCG. La presente documentación puede ser consultada por los canales habituales establecidos a disposición del público en los formatos exigidos por la ley.

A continuación se presentan el primer y segundo informe de respuestas a las sugerencias y alegaciones recibidas a lo largo de la fase de avance y la fase de aprobación inicial.

6.1.- INFORME DE RESPUESTAS A SUGERENCIAS AL DOCUMENTO DE AVANCE

INFORME DE RESPUESTA A LAS SUGERENCIAS AL DOCUMENTO DE AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA (PTSVCG)
- MARZO 2009 -

La tramitación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (PTSVCG1), previsto por la Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa, se efectuará en los términos establecidos en la legislación vigente, y más específicamente, en ordenación del territorio y de evaluaciones de impacto ambiental.

De forma complementaria y con el objeto de fomentar la transparencia y lograr una mayor implicación de los agentes públicos y civiles para la obtención de un plan compartido por todos, el Departamento de Desarrollo Sostenible está llevando a cabo un plan de participación pública a lo largo del desarrollo del proceso de tramitación del PTSVCG. Asimismo, está previsto que el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa intervenga en distintos momentos de su tramitación. Las sugerencias recogidas, procedentes tanto de las consultas establecidas en la legislación vigente, como de aquellas otras contempladas en el citado plan de participación y de la asesoría del Consejo, contribuirán a mejorar el contenido del documento definitivo del PTSVCG y serán integrados en el mismo en un documento anexo propio.

En este informe se da cuenta de forma conjunta de todas las sugerencias recibidas sobre el documento de Avance del PTSVCG:

1.- Por Orden Foral de 23 de abril de 2007 del Diputado Foral de Desarrollo Sostenible se ordenó la **remisión del Avance del PTSVCG a las Administraciones Públicas territoriales interesadas**, de conformidad con el artículo 13.4 de la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco.

El proceso de consultas a administraciones interesadas sobre el documento del Avance ha generado 16 sugerencias. De éstas, 9 corresponden a ayuntamientos, 1 procede de una mancomunidad, 5 a distintos departamentos del Gobierno Vasco y, 1 al Servicio de Costas de Gipuzkoa del Gobierno Central.

2.- Por otra parte y mediante Orden Foral de 10 de septiembre de 2007 del Diputado Foral de Desarrollo Sostenible se ordenó la **exposición a Información Pública del Avance del PTSVCG** durante un periodo de dos meses, publicándose el correspondiente anunció en el Boletín Oficial de Gipuzkoa el 6 de agosto de 2008 y pudiéndose realizar las aportaciones directamente a través de la web además de en las dependencias forales.

[1] PTSVCG: Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
RBVCG: Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, compuesta por tramos forales-interurbanos (RBFVCG) y tramos locales-urbanos (RBLVCG). Se recuerda que, además, las redes locales pueden tener tramos que no formen parte de la RBVCG.

Durante el proceso de Información Pública se han recibido 19 sugerencias. De éstas, 14 corresponden a particulares, 4 proceden de ayuntamientos y 1 de la asociación de ciclistas urbanos/as Kalapie.

3.- Así mismo, el plan de participación ha incluido para esta fase del proceso de tramitación del PTSVCG la celebración de **4 sesiones participativas** (entre el 9 y el 14 de julio de 2008) en diversos puntos de Gipuzkoa, concretamente en las agencias de desarrollo comarcal DEBEGESA (Bajo Deba), UGGASA (Alto Urola) y GOIEKI (Goierri), y en el Palacio de la Diputación, a las que fueron convocados ayuntamientos, entes locales-comarcales y diversas entidades sociales interesadas.

A continuación se expone el contenido de los tres grupos de sugerencias recibidas así como la respuesta por parte de estos servicios técnicos a cada una de las mismas.

6.1.1.- SUGERENCIAS AL AVANCE HABIDAS DURANTE EL PROCESO DE CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES INTERESADAS

I.- SUGERENCIAS AL AVANCE HABIDAS DURANTE EL PROCESO DE CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES INTERESADAS Y RESPUESTA

De forma preliminar al análisis de las sugerencias se quiere dejar constancia de que el momento específico en el que se llevó a cabo este primer proceso de consulta (julio-agosto 2007), coincidente con el cambio legislativo y el receso vacacional estival, ha sido objeto de queja por parte de algunas administraciones. Se considera que, posteriormente, a través del proceso de Información Pública, de las 4 sesiones participativas comarcales desarrolladas y del contacto permanente con ayuntamientos y entes locales-comarcales a que obliga la gestión de la red han sido recogidas aquellas sensibilidades y consideraciones que potencialmente pudieran haberse dejado de conocer.

1- Demarcación de Costas del País Vasco – Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente (26/07/2007). Se señala lo siguiente:

- Se debe incluir la línea de deslinde del dominio público marítimo-terrestre y la zona afectada por la servidumbre de protección (artículo 210.4 a. del Reglamento de la Ley de Costas) "*preferentemente en los planos de TRAZADO DE ITINERARIO y a escala no inferior a 1/10.000* ".

- Para facilitar la representación requerida se adjuntan dos CDs con las líneas de deslinde y servidumbre citadas

RESPUESTA

- El documento presentado corresponde a un Avance, que marca objetivos estratégicos, criterios, alternativas y un modelo territorial (de carácter básico) de red de vías ciclistas en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. En todo caso, y como ya estaba previsto, se asume la propuesta de realizar los planos de ordenación a escala no inferior a 1/10.000 de cara a los sucesivos documentos de este PTS, comenzando por el de Aprobación Inicial.

- Se agradece la remisión de la documentación digital con la línea de deslinde del dominio público marítimo-terrestre y la de servidumbre de protección.

2- Centro de Patrimonio Cultural Vasco. Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco (30/07/2007). Se señala lo siguiente:

- Dada la magnitud del proyecto y la amplitud de la superficie comprendida en tales áreas, se pueden encontrar afectados una gran cantidad de elementos patrimoniales y yacimientos arqueológicos de variada naturaleza, incluidos en varias declaraciones efectuadas al amparo de la Ley 7/90, de Patrimonio Cultural Vasco. Señala que "*con las planimetrías incluidas en el proyecto, resulta complicado georreferenciar los posibles elementos afectados*".

- Sugiere que "*el proyecto, antes de su ejecución, deberá tener en consideración todos estos lugares y zonas arqueológicas conocidas y que obran en este Centro de Patrimonio cultural para su consulta, así como las prescripciones legales emanadas de sus respectivas declaraciones que los amparan*".

- También indica que "*el tipo de trabajo a realizar y la zona geográfica en la que se inscribe, hace deseable la existencia de un seguimiento arqueológico de los mismos por parte de un profesional o equipo de profesionales de la arqueología. Se deberá contar para ello con un proyecto de seguimiento, recogida y análisis de los datos que pudieran ponerse al descubierto referidos a yacimientos arqueológicos y elementos patrimoniales hoy desconocidos*".

RESPUESTA

- El documento presentado corresponde a un Avance que marca objetivos estratégicos, criterios, alternativas y un modelo territorial (de carácter básico) de red de vías ciclistas en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Será el documento de Aprobación Inicial el que realice una descripción más afinada de la citada red, estableciendo en su momento el grado de detalle más adecuado y, consiguientemente, la escala de trabajo y representación gráfica de los planos informativos y de ordenación. En este documento de Aprobación Inicial y su correspondiente Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental se tendrá la ocasión de identificar todos los elementos de patrimonio cultural que cuenten con algún grado de protección derivado de la aplicación de la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco y que, de alguna forma, puedan ser afectados por la Red de Vías Ciclistas de este PTS.

- A este respecto, se les solicita la documentación digital correspondiente a los elementos protegidos del patrimonio cultural en el Territorio Histórico de Gipuzkoa con el objetivo de que sean tenidos en consideración en la redacción del documento de Aprobación Inicial del PTS y su evaluación ambiental.

- El Estudio de ECIA y, consiguientemente, el PTSVCG, establecerán las prescripciones necesarias para la correcta protección del patrimonio cultural (tanto elementos ya identificados como otros que

puedan descubrirse en el futuro, incluso durante las propias obras de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa), por lo que se tomarán en consideración las recomendaciones del escrito del Patrimonio Cultural Vasco y otras que se consideren de interés.

3- Dirección de Salud Pública. Viceconsejería de Sanidad del Gobierno Vasco (13/08/2007). Se señala lo siguiente:

- "*La ejecución del citado proyecto, no presenta impactos de consideración para la salud pública que supongan aspectos fundamentales que deban ser tenidos en cuenta a la hora de la realización del estudio de impacto ambiental o en el propio proceso de evaluación, al margen de los que se consideren han de ser tenidos en cuenta y que puedan afectar al entorno ambiental del proyecto*".

RESPUESTA

- El documento de Aprobación Inicial de este PTS tendrá en cuenta las consideraciones del escrito remitido por la Dirección de Salud Pública del Gobierno Vasco.

- Se quiere destacar que uno de los objetivos que persigue la ejecución y uso de la RBVCG es, precisamente, la mejora de la salud pública.

4- Dirección de Ordenación del Territorio. Viceconsejería de Ordenación del Territorio y Aguas del Gobierno Vasco (22/08/2007). Se señala lo siguiente:

- La Dirección de Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco señala que no tiene nada que decir en este momento procedimental "*(…) en su momento, la COTPV valorará la adecuación del PTS al Planeamiento Territorial Parcial y a las Directrices de Ordenación del Territorio*". Tal trámite deberá realizarse de forma previa a la aprobación inicial del PTS (artículo 13.5 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco).

RESPUESTA

- En cumplimiento del artículo 13.5 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, previamente a la aprobación inicial de este PTS, se remitirá copia a la Dirección de Ordenación del Territorio del País Vasco para que se realice el preceptivo trámite de valoración por parte de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco.

5- Dirección de Calidad Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco (13/07/2007). Se señala lo siguiente:

- Se adjunta un Anexo con consideraciones a tener en cuenta en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del Plan Territorial Sectorial.

RESPUESTA

Las consideraciones realizadas serán tenidas en cuenta en la elaboración del Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental.

6- Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco (25/10/2007). Se señala lo siguiente:

- A la luz de la documentación contenida en el Avance se valora nuevamente la incorporación de las consideraciones ya formuladas en el informe de respuesta a consultas previas al Estudio de ECIA, que se anexa, y se realizan nuevas aportaciones sobre su contenido.

RESPUESTA

Las consideraciones realizadas serán tenidas en cuenta en la elaboración del Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental.

7- Ayuntamiento de Ataun (03/08/2007). Se señala lo siguiente:

- La información no es muy detallada.

- La voluntad del ayuntamiento desde que se hizo el paseo peatonal/senda entre Umarki y Ergoiena ha sido destinar la misma para uso exclusivamente peatonal (no se ha permitido ningún otro uso, entre ellos el ciclista). No se considera compatible con uso ciclista, teniendo en cuenta la sección y condiciones geométricas de la actual plataforma. Se propone no utilizar el paseo peatonal y estudiar otras alternativas de trazado para el bidegorri.

RESPUESTA

- El documento presentado corresponde a un Avance que marca objetivos estratégicos, criterios, alternativas y un modelo territorial (de carácter básico) de red de vías ciclistas en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Será el documento de Aprobación Inicial el que realice una descripción más afinada de la citada red, estableciendo en su momento el grado de detalle más adecuado y, consiguientemente, la escala de trabajo y representación gráfica de los planos informativos y de ordenación. En todo caso, el grado de detalle será mayor en el documento de Aprobación Inicial (en principio E 1:10.000) que en el documento de Avance.

- La Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa es la red de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad no motorizada interurbana en Gipuzkoa y tiene por principal objeto el de dar servicio a los usuarios ciclistas que utilizan la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos y de ocio-turismo, y a los peatones, en distintas soluciones de coexistencia y segregación. Esto es porque la bicicleta está considerada el medio de transporte más rápido en recorridos de menos 5 km en ámbitos urbanos e interurbanos. En cualquier caso, esta es una circunstancia que varía en función de la vocación de cada tramo de la red, teniéndose siempre en cuenta en los diseños (secciones tipo) los usuarios tipo a los que se quiere dar servicio y los motivos de viaje previstos. En ningún caso se llevan adelante proyectos de vías ciclistas sin tener en cuenta los usos y tráficos ya presentes en el territorio o sin tener en cuenta la voluntad y percepción municipal, sobre todo si de desean aprovechar en parte las infraestructuras ya creadas por los ayuntamientos. En todo momento se están recogiendo los tráficos peatonales interurbanos ya existentes, bien discurran por caminos, o por los arcenes de carreteras, pues se entiende que también deben ser atendidos como parte que son de la movilidad no motorizada interurbana, pero sin perder de vista que el objetivo de reducción de la movilidad

motorizada pasa, entre otras acciones, por no olvidar al usuario real o potencial de la bicicleta. La intención es conectar el núcleo principal de Ataun y sus barrios a la red general, pero solamente si desde el municipio se considera que ello puede redundar en beneficio de la movilidad general de sus habitantes y teniendo presente que en ningún caso se proyectarán ni llevarán a cabo soluciones que el ayuntamiento considere incompatibles con el paseo peatonal Umarki-Ergoiena. Pueden estudiarse soluciones basadas en el redimensionamiento de la sección de este paseo o, si no se desea que este pierda su carácter de senda, buscar soluciones alternativas, siempre que éstas sean viables y que no supongan impactos sobre el territorio que se consideren inasumibles o intervenciones desproporcionadas. La propuesta que se haga en el documento de aprobación inicial tendrá mayor concreción que la realizada en el Avance, aunque deberá ser tomada como lo que es, la representación genérica de la unión de Ataun a la Red Básica de Vías Ciclistas, cuyas características geométricas y funcionales finales se concretarán en el momento de su proyecto constructivo, momento al cual se propone posponer la decisión definitiva en este tramo. Por todo ello, este tramo se grafiará como *"tramo pendiente de estudio de alternativas"* en el documento de aprobación inicial quedando a la espera de nuevas consideraciones por parte del ayuntamiento.

8- Ayuntamiento de Leintz Gatzaga (30/08/2007). Se señala lo siguiente:

- Se sugiere que en el tramo norte de la vía ferroviaria incluida en PTS (Eskoriatza-Landa) el uso forestal, agrícola, y acceso a caseríos tengan prioridad sobre el uso peatonal-ciclista "*pues es una doble afección para los baserritarras y no una compensación como es para los usuarios de grandes poblaciones necesitados de espacios de ocio*".

- También que en el tramo sur se respeten los compromisos verbales adquiridos por el ayuntamiento con los actuales propietarios del terreno del ferrocarril.

RESPUESTA

- El presente instrumento planificador se plantea en concordancia con lo previsto en la Norma Foral 1/2007 de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa que establece en primer lugar, un modelo de red seguro atendiendo especialmente a la vulnerabilidad de los usuarios ciclistas y peatonales y en segundo lugar, establece un régimen de uso de las vías ciclistas forales y de sus zonas de protección a través del cual cabe la autorización de los tráficos asociados a los usos agrícolas, forestales y accesos pero del cual no cabe desprender condiciones de establecimiento de prioridad de tráficos en el sentido del menos vulnerable sobre el más vulnerable. Esto no es aconsejable en términos de seguridad en una vía con un régimen de coexistencia entre tráficos ciclistas-peatonales y tráficos motorizados. Cosa bien distinta es que se tenga en consideración el papel imprescindible asociado a los usos agropecuarios y forestales que ha tenido y tiene la antigua explanación de la vía ferroviaria Eskoriatza - Landa en algunos de sus subtramos. A tal efecto, en la actualidad se está llevando a cabo un estudio para analizar en detalle las propiedades colindantes y los tráficos motorizados que precisan del uso del futuro tramo de la RBVCG y para establecer un plan de gestión del mismo, todo ello de común acuerdo con los municipios afectados. En dicho plan se contemplarán medidas específicas para poder conjugar lo más adecuadamente posible los usos tradicionales presentes y los nuevos usos que habrán de coexistir sobre dicho ámbito.

9- Ayuntamiento de Arrasate (03/09/2007). Se señala lo siguiente:

- Propone realizar un análisis de alternativas para el cruce de la GI-2620 (Arrasate - Aramaio, IMD: 5.000 vehículos) en el tramo Arrasate - Gesalibar, perteneciente a la red local no adscrita a la RBVCG. El análisis se podría hacer "*dentro del marco del PTSVCG o utilizando otros instrumentos de ordenación y/o gestión*".

- Propone que el tramo Arrasate - Aretxabaleta, de 2,2 km e incluido en la RBLVCG, sea de titularidad foral (RBFVCG) "*dado que el carácter de este vial es claramente periurbano-interurbano*". Asimismo, indica que la propuesta de actuación para este tramo se encuentra recogida en el documento *"Propuesta de actuaciones a ejecutar por la Diputación Foral de Gipuzkoa en materia de vías ciclistas-peatonales en Debagoiena, en cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental de la Autopista Eibar - Vitoria"* realizado en marzo de 2007 y aprobado unánimemente por la Junta de Gobierno de la Mancomunidad. Considera que *"las determinaciones establecidas en la DIA de la Autopista Eibar - Vitoria respecto de la recuperación y puesta en valor del trazado de ferrocarril así como los plazos de ejecución de estos trabajos, confieren al Alto Deba en general y al municipio de Arrasate en particular, un carácter diferencial y complementario a los planteamientos del PTSVCG."*

- Sugiere que se habiliten partidas presupuestarias, con cargo al PTSVCG u otras partidas presupuestarias "*para hacer frente a los costes derivados de la construcción y/o mantenimiento de la RBLVCG*".

RESPUESTA

- Se incluye el tramo Arrasate - Gesalibar como nuevo tramo de la RBVCG, en calidad de ramal del Itinerario 4-Valle del Deba y como tramo de la red foral (RBFVCG). El documento de aprobación inicial incluye una propuesta en este sentido a escala suficientemente detallada para su consideración por el ayuntamiento. La solución para el cruce de la GI-2620 se analizará con el debido detalle en el proyecto de construcción de dicho tramo.

- Se acepta la sugerencia de incluir el tramo interurbano Arrasate - Aretxabaleta en la RBFVCG. El documento de aprobación inicial incluye una propuesta en este sentido a escala suficientemente detallada para su consideración por los ayuntamientos de Arrasate y Aretxabaleta y toma de decisión sobre los puntos concretos de corte entre la red foral y las redes locales respectivas. Una vez consensuada se procederá al traspaso de titularidad conforme establece el artículo 11 de la Norma Foral, 1/2007 de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa así como de la asunción por parte de la Diputación Foral de las responsabilidades derivadas en materia de conservación, etc.

- La propuesta de actuación en el mencionado tramo de Arrasate - Aretxabaleta recogida en el documento *"Propuesta de actuaciones a ejecutar por la Diputación Foral de Gipuzkoa en materia de vías ciclistas-peatonales en Debagoiena, en cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental de la Autopista Eibar - Vitoria" (marzo 2007)* está siendo atendida por este Departamento a través de la pasada construcción en 2007 del tramo entre el acceso norte de la variante y el sector S-1 de Aretxabaleta y de la próxima construcción del tramo Cerrajera - San Andrés, actualmente en fase de redacción de proyecto.

- El PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa tiene por objeto establecer una Red Básica que articule todo el territorio para que esta tenga pleno sentido como infraestructura de comunicación que es. Por ello establece la necesidad de un carácter continuo para la red, con tramos interurbanos (RBFVCG) y tramos urbanos (RBLVCG). Las propuestas de trazado que se hacen para estos tramos urbanos de la red básica tienen carácter recomendatorio y orientativo, entendiéndose que es el ayuntamiento el competente para decidir y obrar en este sentido. Los presupuestos que aporta el plan respecto de dichos tramos urbanos son más aproximativos aún si cabe, puesto que las actuaciones en materia de vías ciclistas a nivel urbano son tremendamente variables, debido a que las soluciones técnicas pueden ir desde el mero establecimiento de áreas 30 hasta grandes operaciones de remodelación o regeneración urbanística de determinados espacios urbanos, e incluso vías que pueden ser materializadas a través de cargas de urbanización. Resulta del todo coherente proponer que la Diputación Foral promueva y apoye a través de todos los instrumentos a su alcance la construcción de dichos tramos locales y que, en general, vele por el establecimiento de las mejores conexiones entre la RBFVCG y la RBLVCG. De hecho, ésta apunta a ser una de las líneas de actuación más claras a contemplarse en la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa* que empezará a redactarse y debatirse en 2009 en el seno del *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa*, órgano en el que están representados los ayuntamientos y entes locales/comarcales y una de cuyas comisiones de trabajo se ocupará próximamente de la *coordinación de la acción autonómica-foral-local para la bicicleta*. Por todo ello, se considera que el marco de este documento no es el adecuado para establecer las obligaciones en esta cuestión, derivando el compromiso en este sentido hacia otras herramientas previstas, bien sea a través de la propia Estrategia y comisión citada y disposiciones derivadas, bien a través programas de subvenciones ya existentes y/o por crear.

  Sin perjuicio de esta consideración general aplicable a todos los municipios de Gipuzkoa recorridos por la RBVCG, la condición diferencial que otorga el cumplimiento de lo dispuesto en la *DIA de la Autopista Eibar - Vitoria* a que alude el ayuntamiento es, precisamente, lo que viene guiando la actuación de este Departamento en el sentido de dar prioridad a la construcción de los tramos pendientes del Itinerario 4-Valle del Deba inscritos en el ámbito de la DIA asumiendo también algunos tramos de la RBLVCG en las entradas Norte y Sur al casco de Arrasate. Es por ello que está prevista la próxima construcción por parte del Departamento Foral del tramo Cerrajera - San Andrés, ya mencionado, y del tramo de entrada por el Norte hasta el hospital a la par que se construye el tramo foral Epele - Eroski, contiguo al anterior.

10- Ayuntamiento de Bergara (14/09/2007). Se señala lo siguiente:

- Se da traslado del escrito de un particular en representación de propietarios de explotaciones agro-ganaderas colindantes con el trazado del ferrocarril Maltzaga - Zumarraga (FEVE) y, a la par, antiguos propietarios de los terrenos del mismo, dejándose constancia del Acuerdo de 29 de marzo de 1984 del Pleno del Ayuntamiento de Bergara por el que los titulares de derechos de reversión renunciaban a los mismos a favor del Ayuntamiento con la única condición que se detallaba en el mismo: *" En el tramo de dicho vial existirá el derecho de paso peatonal para todos y tráfico rodado para uso exclusivo de actividades agrarias-forestales de los actuales suscribientes del documento con el Ayuntamiento…".* Los propietarios manifiestan no estar en contra del proyecto solicitando únicamente que no se derogue tal derecho de uso ya que es vital para el desarrollo de sus explotaciones. Los propietarios se refieren también al documento *"Propuestas de Actuaciones a ejecutar por la DFG en materia de vías peatonales-ciclistas en Debagoiena, en cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental de la Autopista Eibar - Vitoria (marzo 2007)"* en el que, al igual que en el documento de Avance del PTS, se recoge este trazado como futura vía ciclista-peatonal a ejecutar.

RESPUESTA

- El proyecto de construcción de este tramo de vía ciclista-peatonal tiene ya previsto el mantenimiento de este derecho de paso así como su regulación conforme a lo dispuesto en la Norma Foral 1/2007 de Vías Ciclistas del THG.

11- Mancomunidad del Alto Deba (30/08/2007). Se señala lo siguiente:

- Como antecedentes incluye un conjunto de trabajos, planes y propuestas realizadas desde la comarca y la Mancomunidad.

- La Mancomunidad aclara que su condición de interlocutor en esta materia responde a *"la encomienda recibida por parte de los Ayuntamientos de la comarca de canalizar las labores necesarias para la materialización de la red constituyendo una voz única para tratar sobre este tema con las administraciones supramunicipales".*

- Los planteamientos de la Mancomunidad quedan recogidos en el documento *"Propuestas de Actuaciones a ejecutar por la DFG en materia de vías peatonales-ciclistas en Debagoiena, en cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental de la Autopista Eibar - Vitoria"* realizado en marzo de 2007 y aprobado unánimemente por la Junta de Gobierno de la Mancomunidad. Este documento considera que las determinaciones establecidas en la DIA de la Autopista Eibar - Vitoria respecto de la recuperación y puesta en valor del trazado de ferrocarril así como los plazos de ejecución de estos trabajos, confieren al Alto Deba un carácter diferencial y complementario a los planteamientos del PTSVCG. Se considera que dicho hecho diferencial debe materializarse en la asunción por parte de la Diputación Foral de compromisos económicos de carácter extraordinario, más allá del marco de los presupuestos y programación del PTSVCG. Dicho documento tiene como objeto, desde la óptica local-comarcal, aportar información y criterios para la ejecución de la red, contribuir a la concreción de la diferenciación de la red local y la foral, y contribuir a la fijación de compromisos económicos y a la mejor priorización de actuaciones.

- La sugerencia señala que "*llama la atención que el presente documento no tenga definido con claridad un marco temporal en el que desarrollar dichas propuestas (...)*". "*(...) el documento centra su mayor esfuerzo en la definición conceptual de su contexto y su objetivo sin entrar en mucho detalle en las propuesta planteadas (...)*". "*(...) nos ha sorprendido que el Avance del PTS no defina con mayor detalle las prioridades de intervención, estableciendo periodos más concretos para la ejecución de cada uno de los subtramos que componen los diversos tramos planteados (...)*".

- Posteriormente señala las `*discrepancias entre el Avance del PTS y los planteamientos de la Mancomunidad del Alto Deba*´.

- Interpreta "*la inclusión de diversos tramos pendientes de ejecución actualmente en la categoría de `tramos interurbanos ejecutados. Red Foral Existente (RFE)´ como compromiso existente para su ejecución inmediata*".
- Señala que la inclusión del tramo `Torrebaso - Cementerio (Eskoriatza)´ en la Red Foral Existente "*no tiene que hacer olvidar la voluntad de reforma y mejora del mismo*".
- "*La inclusión del tramo `Cerrajera - San Andrés (Arrasate)´ como tramo urbano resulta contradictoria con la voluntad expresada por la comarca de su ejecución por parte de la DFG*".
- Lo mismo ocurre con el tramo `Ertzaintza - Enlace Mayo (Bergara)´ y parte del tramo `Enlace Mayo - San Prudentzio/Elorregi (Bergara)´, que "s*e recogen como tramos urbanos frente a la voluntad de la comarca de su ejecución a cargo de los compromisos derivados de la Declaración de Impacto Ambiental de la autopista Eibar - Vitoria*".
- "*La programación de la ejecución del tramo San Prudentzio - Oñati para el 2º Cuatrienio es contradictoria con el criterio expuesto por parte de la Mancomunidad de ejecución de este tramo por fases, avanzando la construcción de aquellos subtramos que no están condicionados por la ejecución de la 2ª fase del tranvía del Alto Deba, como, por ejemplo, los subtramos `Santxolopetegi´ y `Kale Zaharra - núcleo de Oñati´,...*", ambos en Oñati.

RESPUESTA

- En efecto, sin perjuicio de la normal relación con los ayuntamientos, la Mancomunidad está considerada por el Departamento Foral de Desarrollo Sostenible como el interlocutor comarcal en esta materia en Debagoiena. El Departamento Foral de Desarrollo Sostenible considera imprescindible conocer e incorporar al máximo posible las diferentes perspectivas comarcales existentes en el THG a la hora de planificar, ejecutar y gestionar la RBVCG así como para el establecimiento de las políticas de la bicicleta en Gipuzkoa. La dilatada trayectoria de la Mancomunidad en esta materia y el interés demostrado han propiciado que esta entidad comarcal y el Departamento Foral hayan venido colaborando de forma regular desde hace algunos años con el objetivo común de la mejor y más eficiente materialización de la RBVCG en Debagoiena.

- Sin perjuicio del reconocimiento de los compromisos adquiridos por la Diputación Foral a través de la DIA de la Autopista Eibar - Vitoria respecto de la recuperación y puesta en valor del trazado de ferrocarril así como los plazos de ejecución de estos trabajos, conviene señalar que la materialización completa de los mismos, al menos en lo que al tramo Eskoriatza - Landa se refiere, depende de la superación de circunstancias fuera del alcance de las responsabilidades y capacidades sectoriales de este Departamento, tanto competenciales como presupuestarias.

  Ello no ha impedido que este Departamento se haya implicado activamente en responder a la propuesta de actuación de la Mancomunidad reflejada en el documento *"Propuesta de actuaciones a ejecutar por la Diputación Foral de Gipuzkoa en materia de vías ciclistas-peatonales en Debagoiena, en cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental de la Autopista Eibar - Vitoria" (marzo 2007).* Esta voluntad ha sido, precisamente, la que viene guiando la actuación de este Departamento en el sentido de dar **prioridad a la construcción de los tramos pendientes del Itinerario 4-Valle del Deba** inscritos en el ámbito de la DIA. Más concretamente a través de las siguientes actuaciones:

  1- Construcción en 2007 del tramo de vía ciclista-peatonal entre el **acceso norte de la variante y el sector S-1 de Aretxabaleta (Arrasate - Aretxabaleta)**

  2- Construcción en 2007 de la **conexión** ciclista-peatonal **Arrasate - Eskoriatza.**

  3- Construcción del tramo de vía ciclista-peatonal **Aingeru Guarda - Casa Sorautz (salida Sur de Eskoriatza),** actualmente en fase ejecución de las obras.

  4- Próxima ejecución de las obras del tramo de vía ciclista-peatonal **Eskoriatza Cementerio (conexión Norte - Sur Eskoriatza)**, actualmente en fase de adjudicación.

  5- Redacción del proyecto de construcción de los tramos de vía ciclista-peatonal pendientes para la conexión Norte y Sur de la red foral con la red local de Arrasate: **Cerrajera - San Andres (Sur Arrasate) y Hospital - Eroski - Epele (Norte Arrasate)**. La construcción de estos tramos está prevista con cargo a los presupuestos de 2010.

  6- Próxima ejecución de las obras del tramo de vía ciclista-peatonal **Epele - Elorregi** y **Elorregi - Zubillaga (Ramal Oñati),** cuyo proyecto de construcción se halla actualmente en fase de Información Pública. Programado en presupuestos 2009.

  7.- Próxima ejecución de las obras del tramo de vía ciclista-peatonal **Zubillaga - Oñati (Ramal Oñati)**, cuyo proyecto de construcción se expondrá próximamente a Información Pública. Programado en presupuestos 2009.

  8.- Redacción del estudio de propietarios colindantes y tráficos motorizados asociados a usos silvo-apropecuarios y dependientes del futuro tramo ciclista-peatonal **Eskoriatza - Landa** así como un plan de uso y gestión del tramo. Este estudio se está realizando de común acuerdo con los municipios afectados para completar el proyecto de construcción existente para dicho tramo y de forma previa a su futura construcción por fases, algunas de las cuáles dependen de la terminación de las obras de la autopista.

  9.- Próxima ejecución de las obras del tramo de vía ciclista-peatonal **Bergara (San Antonio) - casco de Antzuola**. Fases 1 y 2 en fase de adjudicación. Fase 3 programada en presupuestos de 2009.

  10.- Próxima ejecución de las obras del tramo de vía ciclista-peatonal **Bergara - Urretxu (Fase 1).** Programado en presupuestos de 2009.

  11.- Próxima redacción del proyecto de construcción de los tramos de vía ciclista-peatonal pendientes entre **Bergara y Elorregi.**

- De forma general se quiere señalar que el grado de definición que tiene el Avance del PTSVCG es el que, metodológicamente, le corresponde, y que aquél que esté familiarizado con un proceso de planificación sectorial deberá saber reconocer y comprender, e incluso, valorar. El hecho de que la idea de la creación de una red de vías ciclistas en Gipuzkoa tenga su origen muchos años atrás y que existan documentos anteriores con mayor concreción (Plan de la Red de Vías Ciclistas de

Gipuzkoa-2002 y otros) y que sirvieron precisamente para llegar hasta el punto en que nos encontramos, y el hecho de que parte de la red esté construida y se siga construyendo, no es óbice para permitir que esta nueva red de infraestructuras de transporte para el desarrollo de la movilidad no motorizada interurbana en Gipuzkoa, se dote de un documento de planificación sectorial en toda regla, exactamente igual que otras sectorialidades y con los contenidos, procedimientos y plazos que a ello corresponde. Se considera que un Avance debe marcar criterios, objetivos estratégicos, alternativas, un modelo territorial, un primer encaje de la red, muy previo, y unos presupuestos y una programación del mismo nivel. Deliberadamente se ha respetado lo que debe ser un avance y deliberadamente, también, se han contenido las ganas de ofrecer toda la concreción de que se dispone y de dar por hecho que no hay más solución que la que en estas instancias se concibe. Precisamente, para que todos los agentes tengan la oportunidad de hacer sus aportaciones desde los mismos principios inspiradores de la misma. De participar. Cada fase del proceso llevará la concreción que le corresponda y, asociadamente, el nivel de debate que permita dicha concreción. Es por eso que muchas de las interesantes aportaciones y sugerencias que se realizan ya desde este primer informe de la Mancomunidad deberán ser tratadas y respondidas en momentos posteriores de la tramitación de este documento, probablemente a partir de la obtención del documento de aprobación inicial, el cual contendrá información a escala suficiente para poder resolver, si no todos, la mayoría de los asuntos planteados por la Mancomunidad. Ello no es obstáculo para la Mancomunidad del Alto Deba y Departamento de Desarrollo Sostenible mantengan sus habituales cauces de colaboración, a través de los cuáles, proceden todas las cuestiones que se desee plantear.

- Como bien indica la Mancomunidad del Alto Deba, ésta ha desarrollado desde bien atrás una actitud proactiva para la ejecución de la red de vías ciclistas en la comarca, lo cual ha quedado ampliamente plasmado en la diversa documentación que se hace constar en su alegación. No sólo eso, sino que los propios ayuntamientos mancomunados a través de ella, han construido y mantienen hoy en día diversos tramos de dicha red, entre Arrasate y Aretxabaleta, y entre Aretxabaleta y Eskoriatza. Tramos que, con mejores o peores características funcionales se han considerado pertenecientes a la red existente puesto que los ayuntamientos los consideran como tales según se deduce precisamente del hecho de que los mantengan abiertos al servicio público. Obviamente, algunos de estos tramos pueden precisar de mejoras. Las necesidades concretas en esta materia y su prioridad frente a la de la construcción de los tramos no existentes constituirán puntos a debatir sobre el documento de aprobación inicial. Ese será también el momento de concretar definitivamente los tramos existentes de la Red Foral y de la Red Local de cara a su conservación futura.

- No obstante, se quiere indicar que el criterio de consideración de Red Foral Existente seguido es el contable, en el sentido de que el tramo en cuestión y a fecha de terminación del documento de Avance tenga ya aprobados los créditos para su construcción en los presupuestos forales. Obviamente puede ocurrir que la ejecución de dicho tramo no esté sustanciada en el momento de la emisión y recepción del documento de planificación pero en cualquier caso el motivo es detraer de entre los presupuestos del PTSVCG el coste de aquellos tramos para los que hay existen créditos comprometidos en el momento de la emisión del documento. Esto habrá de regir para cualquier documento del PTSVCG en cualquiera de sus fases de tramitación.

- Como cabe deducirse de las acciones en marcha descritas para Debagoiena, la ejecución del Ramal Oñati (Elorregi - Oñati) se ha adelantado al primer cuatrienio y sin perjuicio de la viabilidad de las previsiones de Eusko Trenbide Sarea respecto del tranvía, organismo con el cual se mantiene la necesaria relación de colaboración y coordinación.

12- Ayuntamiento de Lasarte-Oria (05/09/2007). Se señala lo siguiente:

- Es preciso un estudio pormenorizado del tramo Atsobakar - Puente del hipódromo (Lasarte-Oria) del Itinerario 2 "*que permita determinar su viabilidad atendiendo a las características de suelo urbano consolidado por el que transcurre*" y se estima que dicho tramo debe estar incluido en la RBLVCG y no en la RBFVCG.

- El tramo que discurre por el antiguo Plazaola (Ramal Lasarte-Oria - Urnieta del Itinerario 2) debe incluirse en la RBLVCG y no en la RBFVCG pues "*se trata de un suelo de propiedad municipal, y cuyas obras de urbanización han sido ejecutadas por este Ayuntamiento, por tanto se considera que debe estar incluido como red local, y no como red foral*".

- Considera que "*las actuaciones previstas en el itinerario 2 hacen inviable el contenido del artículo 30, dado que las vías urbanas existentes están ocupadas por múltiples redes de servicios*".

- También señala que "l*a exigencia de adaptación del planeamiento vigente a las determinaciones del PTSVCG contenidas en el artículo 14 resultan inviables en los plazos previstos, máxime teniendo en cuenta que este municipio no está en proceso de revisión de su planeamiento general, cuya aprobación definitiva se produjo el 30 de diciembre de 2003*".

- Observa un error en el ECIA al catalogar como red foral existente la senda-bici del trazado del Plazaola que discurre por Lasarte-Oria.

RESPUESTA

- La Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa es la red de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad no motorizada interurbana en Gipuzkoa y tiene por principal objeto el de dar servicio a los usuarios ciclistas que utilizan la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos y de ocio-turismo, y a los peatones, en distintas soluciones de coexistencia y segregación. Esto es porque la bicicleta está considerada el medio de transporte más rápido en recorridos de menos 5 km en ámbitos urbanos e interurbanos. En cualquier caso, esta es una circunstancia que varía en función de la vocación de cada tramo de la red, teniéndose siempre en cuenta en los diseños (secciones tipo) los usuarios tipo a los que se quiere dar servicio y los motivos de viaje previstos.

- Las administraciones que operan en la CAPV, en sus respectivos ámbitos competenciales, comparten los objetivos generales de la prevención y lucha contra el cambio climático y del impulso de la movilidad sostenible y, en este caso, cabe esperar que lo manifiesten a través de su apoyo a la creación de una red de infraestructuras que posibilite el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento cotidiano de la población, en recorridos urbanos e interurbanos, y también en su intermodalidad con el modo peatonal, el ferrocarril, el transporte público y otros medios motorizados, de cara a la minimización del uso del automóvil. Los ayuntamientos de aquellas poblaciones de

Gipuzkoa que tienen la oportunidad de ser articuladas por la RBVCG consideran de gran interés la creación esta red que, a buen seguro, permitirá que sus ciudadanos se desplacen de manera más sostenible a las poblaciones de su entorno más inmediato. Lasarte-Oria, por tamaño poblacional y situación geográfica, tiene la oportunidad y la responsabilidad de plantearse el dar respuesta a las necesidades de movilidad cotidiana de sus ciudadanos favoreciendo los medios no motorizados, sobre todo hacia Donostia / San Sebastián y también hacia algunos centros de trabajo posibles generadores de viajes situados en Usurbil. En este sentido es fundamental el desarrollo de una política local en favor del uso de la bicicleta.

- El PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa tiene por objeto establecer una Red Básica que articule todo el territorio para que ésta tenga pleno sentido como infraestructura de comunicación que es. Por ello establece la necesidad de un carácter continuo para la red, con tramos interurbanos (RBFVCG) y tramos urbanos (RBLVCG). Las propuestas de trazado que se hacen para estos tramos urbanos de la red básica tienen carácter recomendatorio y orientativo, entendiéndose que es el ayuntamiento el competente para decidir y obrar en este sentido. Las actuaciones en materia de vías ciclistas a nivel urbano son tremendamente variables, debido a que las soluciones técnicas pueden ir desde el mero establecimiento de áreas 30 hasta grandes operaciones de remodelación o regeneración urbanística de determinados espacios urbanos, e incluso con vías que pueden ser materializadas a través de cargas de urbanización. En cualquier caso es este un asunto que, hoy en día, debe ser plenamente asumido y compartido por todas las administraciones.

- La intención de la propuesta realizada en el Avance es, puramente, la de indicar la necesidad de conexión del casco de Lasarte-Oria y sus barrios a la red general. La propuesta que se haga en el documento de aprobación inicial tendrá mayor concreción que la realizada en el Avance, aunque deberá ser tomada como lo que es: su representación de carácter recomendatorio a nivel de planeamiento territorial sectorial y, obviamente, a la espera de su mejor definición por parte del ayuntamiento.

- Los criterios que se están utilizando de forma habitual para la segregación de la RBFVCG y la RBLVCG son, además de aquéllos más teóricos y habituales en planificación, los que viene aconsejando la práctica, en el sentido de que la mayor parte de los ayuntamientos consideran una carga insostenible la asunción de las responsabilidades de conservación y explotación que conllevan los tramos de la red que tienen carácter interurbano, incluso en el caso de que sean tramos construidos por ellos mismos, prefiriendo que sea la institución foral la que, como en el caso de otras infraestructuras viarias, los asuma. Sólo se ha dado alguna excepción en el caso de que dichos tramos formen parte de proyectos emblemáticos para el municipio y que poco tienen que ver con el impulso de la movilidad sostenible. En cualquier caso, aunque la intención de la propuesta de Avance es la de crear una red de infraestructuras con características funcionales, administrativas y jurídicas regulares y eficientes, es suficiente la consideración en sentido negativo por parte del ayuntamiento para incluir el tramo que discurre por la antigua vía del Plazaola en la RBLVCG y no en la RBFVCG.

  Se quiere hacer notar que este tramo es muy importante en la RBVCG puesto que forma parte del ramal de unión del Itinerario 3 con el Itinerario 2, por lo que a futuro habrá de soportar tráficos transterritoriales, estando incluida también en el PTSVC-CAPV actualmente en redacción.

- Por todo ello, de forma general y en relación con las sugerencias primera y segunda, se encuentra oportuno la realización de consultas específicas de este Departamento hacia el Ayuntamiento que tendrán como base el documento de aprobación inicial, dado su mayor detalle y escala, confiando conduzcan a una propuesta que sea útil en términos de conectividad a la Red Básica y que encuentre la mayor aceptación por parte del ayuntamiento.

- Obviamente, aquello que sea incluido en la Red Local, sea esta de la Red Básica o no, será de la estricta competencia del Ayuntamiento. Este Departamento aportará su colaboración y criterios en el análisis de viabilidad que realice el Ayuntamiento de Lasarte-Oria si éste lo encuentra oportuno, al igual que lo hace con otros ayuntamientos que se encuentran planificando su red local de vías ciclistas.

- En cuanto a la sugerencia tercera, el documento normativo en el cual vienen contenidas las determinaciones del presente instrumento planificador, disponen en su artículo 4 que el ámbito de aplicación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa lo constituye la Red Foral y en atención a la titularidad de las vías –Red Foral y Red Local- el PTSVCG se circunscribirá exclusivamente a los tramos de red, ramales y elementos funcionales que sean de titularidad foral. Por lo tanto, el artículo 30.2 hace exclusiva referencia a las vías ciclistas de titularidad foral y no a las vías urbanas de titularidad municipal pertenecientes a la Red Local.

- En lo relativo a la sugerencia cuarta se indica que de cara a sucesivas fases el artículo 14 será revisado y modificado a fin de facilitar la adaptación del planeamiento vigente a las determinaciones del PTSVCG.

13- Ayuntamiento de Usurbil (14/09/2007). Se señala lo siguiente:

- Se propone la modificación de trazado entre Usurbil y Orio, que discurriría en su totalidad por la margen izquierda del río Oria, evitando la construcción de un puente en Mapil (Aginaga). Se podría utilizar la vía ferroviaria actual en algunos tramos que quedarán inutilizados, ya que el trazado del EuskoTren será modificado por el PTS de la Red Ferroviaria en varios tramos (Usurbil - Txokoalde, Txokoalde - Aia), lo que cuenta con aprobación inicial.

RESPUESTA

- En las sucesivas fases del PTSVCG, comenzando por la de Aprobación Inicial, se recogerá la propuesta planteada por el Ayuntamiento de Usurbil de llevar todo el recorrido del tramo de referencia por la margen izquierda del río Oria. Asimismo, el estudio de alternativas del tramo de vía ciclista-peatonal Usurbil - Orio, actualmente en redacción está confiriendo prioridad a dicha propuesta en el análisis.

14- Ayuntamiento de Azkoitia (13/09/2007). Se señala lo siguiente:

- Sugiere que los planos del documento de aprobación inicial detallen a mayor escala las características de los itinerarios.

- Propone ampliar tramo de la RBFVCG de Urretxu-Azkoitia hasta el área A.U.8 `Danobat´, donde se iniciaría la RBLVCG y de esta forma conectar ambas redes.

RESPUESTA

- El documento presentado corresponde a un Avance que marca objetivos estratégicos, criterios, alternativas y un modelo territorial (de carácter básico) de red de vías ciclistas en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Será el documento de Aprobación Inicial el que realice una descripción más afinada de la citada red, estableciendo en su momento el grado de detalle más adecuado y, consiguientemente, la escala de trabajo y representación gráfica de los planos informativos y de ordenación. En todo caso, los planos de información y de ordenación de estas fases tendrán una escala más detallada que los del Avance.

- En las siguientes fases del PTSVCG, comenzando por la de Aprobación Inicial, se analilzará la propuesta que realiza el Ayuntamiento para ampliar el tramo de la Red Foral de Vías Ciclistas hasta el área A.U.8 Danobat.

15- Ayuntamiento de Mutiloa (01/10/2007). Se señala lo siguiente:

- Propone ampliar trazado de la RBVCG, ejecutando un ramal desde el itinerario 3 `Donostia - Beasain´ hacia Mutiloa (2 Km), en trazado paralelo a la carretera GI-3571 con uso cotidiano (estudiantes, ocio local, turismo) y buenas condiciones orográficas.

RESPUESTA

- Se atiende la petición del Ayuntamiento de Mutiloa. En las sucesivas fases de este PTSVCG, comenzando por la de Aprobación Inicial, se incorporará un ramal del itinerario 3 hasta Mutiloa.

16- Ayuntamiento de Elgeta (02/10/2007). Se señala lo siguiente:

- Propone conexión entre los itinerarios 4º (Valle del Deba) y 9º (Valle del Ego) pasando por el núcleo urbano de Elgeta. Plantea los siguientes trazados: Bergara - Elgeta (por Angiozar, Asentzio, Intxorta atea) y Elgeta - Eibar (por Aixola).

RESPUESTA

- Debido a los condicionantes orográficos, se desestima la propuesta del Ayuntamiento de Elgeta de incluir un ramal adscrito a la RBVCG de conexión entre los itinerarios 4º (Valle del Deba) y 9º (Valle del Ego) pasando por el núcleo urbano de Elgeta y que, de esta forma, quede incorporado en el presente PTSVCG. Lo cual no obsta para que en el marco del PTSVC de la CAPV quepa proponerse el análisis de dicha conexión si esta pudiera venir apoyada por los criterios que manejados a escala autonómica para las uniones transterritoriales.

6.1.2.- SUGERENCIAS AL AVANCE HABIDAS DURANTE EL PROCESO DE EXPOSICIÓN A INFORMACIÓN PÚBLICA

II.- SUGERENCIAS AL AVANCE HABIDAS DURANTE EL PROCESO DE EXPOSICIÓN A INFORMACIÓN PUBLICA

1- Ayuntamiento de Donostia / San Sebastián (21/10/2008), en base a informe de la Oficina del Plan General. Se señala lo siguiente:

- Se realiza una valoración del trazado de los itinerarios I-1 Donostia - Irun, I-2 Donostia - Mutriku e I-3 Donostia - Beasain, desde la perspectiva de su compatibilidad o sintonía con el PGOU inicialmente aprobado en el territorio de Donostia / San Sebastián, señalándose:

  - **Tramos La Herrera - Arrobitxulo y La Herrera - Buenavista (Itinerario I-1)**. Se indica la oportunidad de tener en cuenta las soluciones de trazado recogidas en el PGOU y otros documentos urbanísticos municipales.
  - **Tramos Zurriola - Avenida de Navarra (Itinerario I-1) y Morlans (Itinerario I-2)**: Sugiere remitirse a la competencia municipal para su trazado con arreglo a los planes correspondientes de carácter local.
  - **Tramo Añorgatxiki - Errekalde (Itinerario I-2)**: Sin perjuicio de la solución prevista en Avance se considera conveniente recoger la integración de un tramo de vía ciclista-peatonal en la N1 enmarcado en su proceso de transformación en una avenida urbana prevista y recogida en el PGOU.
  - **Tramo Zubieta (Itinerario I-2):** Sin perjuicio del eje previsto a través de Lasarte-Oria se propone la integración del previsto por el PGOU por el futuro puente de Txikierdi hacia el oeste de Zubieta.
  - **Tramo Martutene (Itinerario I-3):** Se considera conveniente recoger la integración de un tramo de vía ciclista-peatonal en el entorno de la carretera actual enmarcada en su proceso de transformación en una avenida urbana prevista y recogida en el PGOU.
  - **Ramal Martutene - Ergobia (Itinerario I-3; Ramal I-3.1)**: Se considera oportuno el ajustar en mayor medida el trazado a caminos existentes.

- Considera que "*la calificación urbanística de los trazados que inciden en las áreas urbanas de la ciudad debería remitirse al planeamiento municipal, teniendo el Plan Territorial Sectorial el rango de un esquema de referencia orientativa*".

- Respecto a *"los trazados de la RBFVCG que discurren por las áreas urbanas de la ciudad, en tanto que tramos integrados en la trama urbana, su trazado definitivo debería ser concretado en el ámbito de la competencia municipal mediante la formulación-aprobación de los planes correspondientes de carácter local*".

- Señala que "*la formulación y tramitación de este Plan Territorial Sectorial se encuadra en el marco del actual proceso de promoción y aprobación de diversos y numerosos planes territoriales sectoriales, desde la exclusiva visión sectorial de cada uno de ellos y con la ausencia en el Área Funcional de Donostia / San Sebastián de un criterio y propuesta integral de la ordenación territorial del mismo*".

RESPUESTA

- El PTSVCG tiene por objeto establecer una Red Básica que articule todo el territorio para que ésta tenga pleno sentido como infraestructura de comunicación que es. Por ello establece la necesidad de un carácter continuo para la red, con tramos interurbanos (RBFVCG) y tramos urbanos (RBLVCG).

- En el caso de Donostia / San Sebastián, con una política de movilidad ciclista muy activa y una red de vías ciclistas propia en pleno desarrollo, se trata solamente de distinguir una serie de tramos de esta red local, existente o en previsión, para que formen parte de la red básica territorial, de forma que sea posible la conexión entre los itinerarios I-1, I-2 e I-3, confluyentes en esta población y dando la mejor y más permeable solución de unión entre los flujos de la movilidad ciclista-peatonal urbana e interurbana, precisamente para dar respuesta a los viajes potenciales generados por el potente nodo de Donostia en las poblaciones contiguas.

- En todo caso la propuesta esta basada en los documentos más recientes que sobre la red ciclista municipal han sido publicados por el Departamento de Movilidad (Octubre 2007), la Oficina del Plan General (Documento de aprobación inicial. Plano IV.3 Red Viaria Ciclista Básica. Febrero 2008) u otras instituciones competentes (Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino). Las propuestas de trazado que se hacen para los tramos urbanos de la red básica (RBLVCG) tienen carácter representativo, entendiéndose que es el ayuntamiento el competente para decidir y obrar en este sentido. Cualquier posterior modificación habida será incluida en el documento de Aprobación Inicial o siguientes fases. La propia concreción final a que obliga la redacción de los proyectos de construcción, algunos ya en marcha y en gestión compartida con la Concejalía de Movilidad, será la que mejor se adapte a las realidades del momento y determine el dibujo final de todas las conexiones interurbanas que parten de Donostia.

- La localización de los puntos de unión de la RBFVCG y la RBLVCG también se ha realizado conjuntamente con el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento, lo que será reflejado en el documento de Aprobación Inicial, actualmente en fase de elaboración.

- El documento presentado corresponde a un Avance que marca objetivos estratégicos, criterios, alternativas y un modelo territorial (de carácter básico) de red de vías ciclistas en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Será el documento de Aprobación Inicial el que realice una descripción más afinada de la citada red, estableciendo en su momento el grado de detalle más adecuado y, consiguientemente, la escala de trabajo y representación gráfica de los planos informativos y de ordenación. No obstante, es posible responder en alguna medida al esfuerzo de concreción realizado ya por la Oficina del Plan General de Donostia:

  - **Tramos La Herrera - Arrobitxulo y La Herrera - Buenavista (Itinerario I-1)**. Se aceptan e incluyen las aportaciones indicadas a la espera de su definitiva pormenorización a través de los proyectos de construcción, en marcha tanto en el Ayuntamiento como en la

Diputación Foral, que habrán de adaptarse también a otras materializaciones en dicho entorno.

- **Tramos Zurriola - Avenida de Navarra (Itinerario I-1) y Morlans (Itinerario I-2)**: Tras consulta con el Ayuntamiento se acepta e incluye la solución prevista por el mismo.
- **Tramo Añorgatxiki - Errekalde (Itinerario I-2)**: Sin perjuicio de la solución indicada en el Avance se acepta e incluye la aportación en el sentido de añadir la integración de un tramo de vía ciclista-peatonal en la N1 enmarcado en su proceso de transformación en una avenida urbana, según está previsto y recogido en el PGOU.
- **Tramo Zubieta (Itinerario I-2):** Se acepta e incluye la aportación indicada condicionada a una mayor concreción futura.
- **Tramo Martutene (Itinerario I-3):** Se acepta e incluye la aportación del tramo de vía ciclista-peatonal de la RBLVCG en el entorno de la carretera actual enmarcado en su proceso de transformación en una avenida urbana, según está previsto y recogido en el PGOU y hasta conectar con el tramo de la RBFVCG ya existente en Martutene-Astigarraga.
- **Ramal Martutene - Ergobia (Itinerario I-3; Ramal I-3.1)**: Se comparte el criterio de ajustar en mayor medida el trazado a caminos existentes.

- En relación a la calificación urbanística de los trazados que inciden en las áreas urbanas hay que recordar que el ámbito de aplicación del PTSVCG lo constituye la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, que excluye los tramos calificados como Red Local. El objetivo principal de constituir el Sistema General de Comunicación Ciclista es dotar a la Red Foral de Vías Ciclistas de un encuadre jurídico definitivo, en el marco de la ordenación del territorio de la CAPV y especialmente del TºHº de Gipuzkoa, de manera que se garantice la correcta coordinación de los órdenes territorial y urbanístico en materia ciclista así como la adecuada reserva y dotación de suelos para realizar una efectiva ejecución de la infraestructuras ciclista respectando los criterios de ordenación. Se procurará dejar debidamente aclarada esta cuestión en el documento de Aprobación Inicial.

- Durante la elaboración del PTSVCG se han tenido en consideración las propuestas derivadas de los Planes Territoriales Parciales, tanto aquéllos que cuentan con aprobación definitiva como los que se encuentran en distintas fases de elaboración. En el caso del área funcional Donostia- San Sebastián el documento, que no ha superado una fase inicial, ha impedido su consideración como instrumento de ordenación integral. En todo caso, el tratamiento que diversos PTPs aprobados han realizado sobre la movilidad no motorizada no alcanza el grado de concreción suficiente para la creación de una red básica en todo el territorio histórico que permita que el uso peatonal y ciclista pueda ser considerado como un modo cotidiano de transporte y no sólo una actividad relacionada con el ocio y el medio natural.

- Para la elaboración del documento de Aprobación Inicial, además de contrastar la propuesta con los documentos actualizados de los PTPs, se han analizado las propuestas incluidas en los planeamientos urbanísticos municipales, vigentes o en fase de revisión, especialmente aquéllos en los que se han incluido propuestas de redes no motorizadas, así como otro de tipo de planificación municipal más específica como planes de potenciación de la bicicleta, planes de movilidad sostenible, etc. De esta forma se ha realizado un esfuerzo por adecuar la propuesta de la RBLVCG a las propuestas municipales existentes.

2- Ayuntamiento de Usurbil (06/10/2008). Se señala lo siguiente:

- Se sugiere que los planos del documento de aprobación inicial detallen a mayor escala las características de los itinerarios.

- Se ratifica la sugerencia realizada en septiembre de 2007 en el proceso de consultas a las administraciones. Propone modificación de trazado entre Usurbil y Orio, que discurriría en su totalidad por la margen izquierda del río Oria, evitando la construcción de un puente en Mapil (Aginaga). Se podría utilizar la vía ferroviaria actual en algunos tramos que quedarán inutilizados, ya que el trazado del Euskotren será modificado por el PTS de la Red Ferroviaria en varios tramos (Usurbil - Txokoalde, Txokoalde - Aia), lo que cuenta con aprobación inicial.

RESPUESTA

- El documento presentado corresponde a un Avance que marca objetivos estratégicos, criterios, alternativas y un modelo territorial (de carácter básico) de red de vías ciclistas en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Será el documento de Aprobación Inicial el que realice una descripción más afinada de la citada red, estableciendo en su momento el grado de detalle más adecuado y, consiguientemente, la escala de trabajo y representación gráfica de los planos informativos y de ordenación. En todo caso, los planos de información y de ordenación de estas fases tendrán una escala (1:10.000) más detallada que los de la fase de Avance.

- En las sucesivas fases del PTSVCG, comenzando por la de Aprobación Inicial, se recogerá la propuesta planteada por el Ayuntamiento de Usurbil de llevar todo el recorrido del tramo de referencia por la margen izquierda del río Oria. Asimismo, el estudio de alternativas del tramo de vía ciclista-peatonal Usurbil - Orio, actualmente en redacción está confiriendo prioridad a dicha propuesta en el análisis.

3- Ayuntamiento de Leintz Gatzaga (23/09/2008). Se señala lo siguiente:

En relación con el tramo de vía ciclista-peatonal entre Eskoriatza y Leintz Gatzaga, de enlace del Itinerario I-4 (Valle del Deba) con la red en Alava:

- Se solicita enlace entre la RBVCG y el casco urbano (desde el cementerio y por debajo de autopista A-1), para uso mixto (vía cicloturista y vía de saca de árboles que actualmente se realiza por el trazado del antiguo ferrocarril).

- Se sugiere que en el trayecto entre el caserío Katategi a la salida de enlace con la carretera GI-3310 de Leintz Gatzaga" (km 15400 – km 16100) se realice una doble calzada al lado de carretera de acceso a caseríos (antigua vía de ferrocarril) o, si esto no es posible, que se prevea un firme que permita uso mixto ciclista-peatonal y acceso motorizado.

- Se señala que en la salida a la carretera GI-3310 (zona caserío Begiñarru) es precisa la espera y maniobra quedando la vía ciclista-peatonal invadida por el coche durante ese tiempo. Se indica la necesidad de solucionar este aspecto.

- Se indica la existencia de un tramo privado en el trazado del antiguo ferrocarril y de un convenio urbanístico entre el Ayuntamiento de Leintz Gatzaga y los propietarios del mismo en el que el ayuntamiento se compromete al desplazamiento del terreno para el bidegorri. Se considera necesario el cumplimiento de dichos términos marcándose que *"además enlaza con el bidegorri de Alava y sería conveniente que este trozo además de vía cicloturista fuera polivalente con bidegorri que es el actual utilización de la vía".*

RESPUESTA

- Se acepta la sugerencia de incluir un tramo que enlace este tramo de la RBVCG con el núcleo de Leintz Gatzaga el cual se grafía el documento de Aprobación Inicial del PTSVCG de acuerdo con documentación aportada posteriormente por el Ayuntamiento. Se comparte el interés que tiene enlazar el casco urbano de Leintz Gatzaga, que se sitúa por debajo pero de forma muy cercana al trazado del antiguo ferrocarril, a pesar de la notable diferencia de cota y de que la solución de trazado definitiva, por más que se afine a nivel de proyecto de construcción, no podrá compartir las características generales de pendiente del tramo de conexión con Alava.

- El presente instrumento planificador se plantea en concordancia con lo previsto en la Norma Foral 1/2007 de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa que establece en primer lugar, un modelo de red seguro atendiendo especialmente a la vulnerabilidad de los usuarios ciclistas y peatonales y en segundo lugar, establece un régimen de uso de las vías ciclistas forales y de sus zonas de protección a través del cual cabe la autorización de los tráficos asociados a los usos agrícolas, forestales y accesos pero del cual no cabe desprender condiciones de establecimiento de prioridad de tráficos en el sentido del menos vulnerable sobre el más vulnerable. Esto no es aconsejable en términos de seguridad en una vía con un régimen de coexistencia entre tráficos ciclistas-peatonales y tráficos motorizados. Cosa bien distinta es que se tenga en consideración el papel imprescindible asociado a los usos agropecuarios y forestales que ha tenido y tiene la antigua explanación de la vía ferroviaria Eskoriatza - Landa en algunos de sus subtramos. A tal efecto, en la actualidad se está llevando a cabo un estudio para analizar en detalle las propiedades colindantes y los tráficos motorizados que precisan del uso del futuro tramo de la RBVCG y para establecer un plan de gestión del mismo, todo ello de común acuerdo con los municipios afectados. En dicho plan se contemplarán medidas específicas para poder conjugar lo más adecuadamente posible los usos tradicionales presentes y los nuevos usos que habrán de coexistir sobre dicho ámbito.

- El documento de Aprobación Inicial planteará un desplazamiento del trazado de la vía ciclista que sea compatible con el convenio urbanístico existente. En todo caso el proyecto de construcción definitivo permite incorporar modificaciones y ajustes al trazado planificado, si así se requiere para solucionar aspectos técnicos, medioambientales o como en este caso, relacionados con la titularidad.

- La composición de tráficos no motorizados prevista para este tramo de la RBVCG no ha de distar cualitativamente del "uso actual de bidegorri" que se menciona. De hecho, la forma coloquial de referirse a las vías ciclistas-peatonales de la RBVCG es el término "bidegorri", siendo conscientes de que dicho concepto comprende secciones-tipo variadas en función de la composición de tráficos para el cual este diseñado (otro tanto ocurre con otras infraestructuras de comunicación más clásicas, como por ejemplo, en el caso de las carreteras). Se supone que, tras el acondicionamiento y recuperación de este trazado del antiguo ferrocarril y de su articulación con el resto de la red de Gipuzkoa una vez esté plenamente desarrollada quepan aumentos de intensidad de los tráficos en periodos estivales o vacacionales. Se considera que las medidas contempladas en el plan de gestión de este tramo de la RBVCG que se va a elaborar y el seguimiento que se realice del uso de la vía a través del servicio de Observatorio de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa (con datos continuos de composición de los tráficos ciclistas-peatonales) permitirán asegurar su adecuada gestión. No ha de perderse de vista tampoco el interés que habrá de tener para el municipio el contar con este eje de ocio-turismo de rango transeuropeo.

4.- Ayuntamiento de Astigarraga (15/12/2008). Se señala lo siguiente:

- Se propone añadir a la RBVCG el tramo de conexión Oiartzun-Ventas de Perurena-Astigarraga ya que, a pesar de los condicionantes orográficos, se considera un eje de gran importancia para el entorno de Oiartzun - Landarbaso - Astigarraga, para impulsar y mejorar el desarrollo de actividades de ocio-recreo y posibilitar el acceso no motorizado directo a dichos entornos naturales de gran interés general. De otro modo la conexión no motorizada de ambos municipios debería hacerse obligatoriamente a través de Donostia lo cual es un limitante.

RESPUESTA

- Se acepta e incluye dicha conexión, también propuesta por el Ayuntamiento de Oiartzun en el proceso de consultas de ECIA y por un particular (Luis Barredo Riloba). Aunque los condicionantes orográficos-territoriales son de cierta entidad, no lo son menos que en otros tramos de la red que se consideran importantes para su articulación general, como es el caso del tramo Oiartzun (Arragua) – Irun (Katea) o, caso bien distinto pero también complejo, el entorno de Maltzaga. Si bien la viabilidad y, en su caso, características de trazado definitivo habrán de analizarse en proyecto, se comparten los argumentos expuestos, destacándose la importancia de este tramo para posibilitar la conexión directa entre los itinerarios I-1 y I-3.

5- KALAPIE (Asociación de ciclistas urbanos/as) (06/10/2008). Se señala lo siguiente:

- Se hace una valoración general positiva del PTSVCG. No obstante se indican algunos aspectos que se considera necesario corregir.

- Solicita que la recomendación efectuada por el PTSVCG de que los *"tramos segregados en paralelo a carreteras no tengan una longitud superior a 10 km cuando la IMD supere los 10.000 vehículos"* sea reducida a 5 km, dada la incomodidad, exposición al ruido y emisiones contaminantes que supone la circulación en paralelo con semejante volumen de tráfico durante 30-40 minutos.

- Solicita elevar el presupuesto anual para `actuaciones de promoción del uso de la bicicleta´, desde los 150.000 euros propuestos en el Avance del PTSVCG hasta una cifra de 250.000 euros.

- Propone recoger los tramos de Soraluze - Maltzaga y Gaintxurizketa - Irun en la programación de la ejecución de la RBVCG, dada su alta y muy alta prioridad funcional y estratégica atribuida respectivamente en el propio *"Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG- 2002)".*

RESPUESTA

- Se admite la sugerencia de reducir a 5 km como límite superior la recomendación para trazados de vías ciclistas segregadas en paralelo a carreteras con IMD superior a 10.000 vehículos.

- El escenario económico planteado en el PTSVCG se basa en la realidad presupuestaria en materia de vías ciclistas-bicicleta del Departamento de Desarrollo Sostenible en el momento de publicar el Avance. La dinámica que ha llevado al progresivo incremento de los presupuestos ha sido, y es, la demostrativa, apoyada en la existencia de un proyecto coherente que, a su vez, se descompone en un conjunto de proyectos maduros, materializables y ampliamente demandados por la sociedad. Uno de los principales males de las políticas de la bicicleta que no han resultado exitosas es, precisamente, la falta de atención y de inversión en materia de promoción pensándose que la mera construcción de las infraestructuras obrará todo un cambio, no siendo así. Se está completamente de acuerdo en la necesidad de prestar una atención creciente a este particular, como puede verse en el propio Modelo de Instrumentos del PTSVCG, en el esquema básico de la Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas del THG y en los esquemas de composición de equipo de recursos humanos que se están impulsando. Con la constitución reciente del *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa* dará comienzo el proceso de elaboración de la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa*. Se considera que su aprobación será la vía que permita potenciar toda la acción general en materia de promoción del uso de la bicicleta y, en consecuencia, el crédito anual destinado a tal fin.

- De forma general y, como ya se ha indicado en parte, el escenario económico y programación planteados en el PTSVCG se basa en la realidad presupuestaria y de recursos humanos en materia de vías ciclistas-bicicleta del Departamento de Desarrollo Sostenible en el momento de publicar el Avance. Ello se traduce en un ritmo de ejecución anual concreto y en la necesidad de ordenar los tramos con arreglo a criterios de programación ajustados a esta realidad. A ello se ha unido la decisión de adoptar como horizonte del PTSVCG el de dos cuatrienios, habitual en planificación, entendiéndose que transcurrido ese plazo deberá formularse la revisión del documento e incluir los tramos de la RBVCG que no hayan sido ejecutados, entre otras cuestiones posibles.

  Los criterios de programación utilizados en el PTSVCG contemplan: el alto potencial de uso cotidiano-urbano, el alto potencial de densidad de uso, distancias entre áreas urbanas asumibles para ciclistas cotidianos, oportunidades y dificultades asociadas a actuaciones de terceros. Este último elemento puede actuar en el sentido de acelerar la maduración de un proyecto de un tramo concreto o de recomendar su posposición, generalmente por motivos de pura viabilidad funcional, racionalidad económica y de evitación de molestias sucesivas a los usuarios. No obstante, se procura mejorar continuamente la coordinación administrativa para asegurar, al menos, la reserva de trazados, a la espera del momento adecuado para la ejecución.

  Al respecto del **tramo Soraluze - Maltzaga**, han surgido ciertos factores de oportunidad unidos a la construcción del tramo Elgoibar - Maltzaga (RBFVCG) y a iniciativas de Eusko Trenbide Sarea y también municipales (sobre la RBLVCG), todo lo cual se añade al hecho de su alto interés funcional y permite reconsiderar su programación en el sentido de ser incluido en el horizonte del PTSVCG. Sin perder de vista lo complejo del entorno en que se sitúa y que la solución de su trazado, así como también la del tramo Eibar -Maltzaga, están pendientes de un estudio de viabilidad de próxima realización, su calidad de conexión estratégica entre los itinerarios I-4 y I-9, hace imprescindible todo esfuerzo para su materialización.

  Al respecto del **tramo Gaintxurizketa - Irun (Katea)**, su condición de muy alta prioridad viene dada por el hecho de formar parte del eje transeuropeo de entrada en Gipuzkoa - y en la península- alternativo al que constituye el Itinerario 7 (Valle del Bidasoa), actualmente en ejecución. No se trata de un tramo con un alto potencial de uso cotidiano-urbano. Por otra parte, la RBVCG en el entorno de Txingudi depende en gran medida de la materialización de la RBLVCG en Irún, aún muy incipiente, y de actuaciones en la RBFVCG de dudosa viabilidad a corto-medio plazo dado que se sitúan en entornos ambientales de gran valor. Habiéndose perdido en el pasado algunas oportunidades para su ejecución, si bien con pendientes poco adecuadas, y estando a la espera de otras mejores ligadas al hipotético desdoblamiento del tren, no se encuentra justificado anteponer la construcción de este tramo en detrimento de otros más útiles para la movilidad cotidiana, ni canalizar flujos de tráfico ciclistas-peatonales hacia entornos urbanos no preparados para los mismos. Se considera que cuando la RBVCG vaya siendo una realidad en el entorno de Txingudi la unión Errenteria - Oiartzun - Gaintxurizketa - Irun cobrará todo su sentido entre las prioridades.

6 - Mikel Sorzabal (21/08/2008) y
7.- Ramón Nogues Fernandez (25/08/2008). Se señala lo siguiente:

- El contenido de su sugerencia es coincidente y consideran de gran interés un bidegorri que una Hondarribia, Irún y Hendaia.

RESPUESTA

- El PTSVCG contempla la unión de los tres municipios. Parte del trazado corresponde a la RBFVCG, y por tanto de responsabilidad de ejecución foral. Otra parte del trazado corresponde a la RBLVCG, y por tanto su trazado definitivo y ejecución corresponde a las entidades locales. El documento de Aprobación Inicial permitirá apreciar con más detalle la propuesta de unión realizada, que también habrá de ser objeto de las consideraciones municipales.

8- Oier San Martin Ibeas (20/08/2008). Se señala lo siguiente:

- Se sugieren dos propuestas de tramos para completar la RBVCG: Donostia - Lasarte-Oria (continuación del bidegorri de Añorga) y tramo Hondarribia - Hendaia por Plaiaundi de Irun. Señala que este último tramo puede ejecutarse utilizando caminos existentes actualmente cerrados.

RESPUESTA

- El PTSVCG incluye dos tramos de conexión entre Donostia (Añorgatxiki) y Lasarte-Oria. El primero de ellos, que aprovecha el desdoblamiento del ferrocarril, conectará el barrio de Añorgatxiki con la parte alta de Añorga y Errekalde, con el apeadero en esa zona y, finalmente con Lasarte-Oria. Por otra parte, a instancias del Ayuntamiento de Donostia se ha incluido en el documento de Aprobación Inicial una futura conexión ciclista-peatonal en el entorno de la N1, ligada a su conversión en avenida urbana tras la entrada en servicio del Segundo Cinturón de la A-8.

- La conexión de Hondarribia y Hendaia por Plaiaundi es una posibilidad contemplada anteriormente en la planificación de vías ciclistas-peatonales en Gipuzkoa que ha sido desestimada por su incidencia en dicho entorno natural. Aunque se reutilizaran dichos caminos y se plantearan intervenciones blandas (sin aglomerado asfáltico, ni iluminación), no hay que olvidar los impactos en dicho entorno de los flujos intensivos de usuarios previstos para dicha zona. En cualquier caso, la funcionalidad de la conexión quedaría previsiblemente muy reducida por dichas limitaciones constructivas. Sin perjuicio de que otras administraciones consideren posible e interesante promover dicho enlace que se sumaría a las redes locales, la propuesta del documento de Aprobación Inicial recoge la alternativa de conexión que ofrece la RBLVCG prevista en Irún siendo conscientes de que esta solución obliga, obviamente, a realizar un recorrido más largo.

9- Miguel Royo Ocon (12/08/2008). Se señala lo siguiente:

- Se considera muy interesante unir Lasarte-Oria y Andoain mediante alguna alternativa de bidegorri que sustituya el viejo trazado del tren, prácticamente perdido. Propone recuperar los túneles existentes entre Lasarte-Oria - Urnieta y Urnieta - Andoain utilizados actualmente por particulares.

- Se considera interesante contar con un bidegorri que una Donostia / San Sebastián y Lasarte-Oria.

- Se propone unir Aginaga (Usurbil) y Orio por el camino actual de la ribera en la margen izquierda del Oria.

RESPUESTA

- El tramo de vía ciclista-peatonal entre Andoain, Urnieta y Lasarte-Oria está siendo objeto de tratamiento a través de su proyecto de construcción, precisamente a la búsqueda de un trazado alternativo a la plataforma del Plazaola, perdida en este tramo, que era de gran belleza y que permitía la conexión de estos municipios en condiciones de pendiente inmejorables. La posibilidad de reutilizar los túneles, prácticamente lo único que queda del trazado, se ha analizado con gran detalle habiéndose desestimado en algunos casos por su condición ruinosa y físicamente interrumpida y, en otros, por el elevadísimo coste de traslado de las instalaciones particulares que legítimamente se ubican en su interior. Conviene tener en cuenta que, dadas las extensísimas interrupciones habidas (fruto de otras tantas iniciativas públicas y privadas que han concurrido en la zona), la regularidad longitudinal del trazado, anteriormente tan amable, se ha perdido casi completamente por lo que la vocación de este tramo una vez repuesto es puramente recreativa. Debido a ello se considera totalmente descontextualizada e injustificada la elevada inversión a realizar para trasladar e indemnizar a la empresa propietaria y usuaria del túnel (principal productor de setas en Gipuzkoa) con el fin de recuperar cierta comodidad tan sólo en una breve parte del trazado y de responder tarde y mal a la conservación de una infraestructura que no ha suscitado visión de futuro, sensibilidad y romanticismo en su momento; todo ello, sin tener en cuenta además, que este tipo de túneles de largo recorrido (500 m, en este caso) añaden complejidades de conservación y seguridad así como cierto efecto disuasorio, por lo que seguramente se daría el caso de un doble flujo de usuarios, por el túnel y fuera del mismo, a través de caminos particulares. Está previsto completar el trazado en superficie. La posibilidad futura de reutilización del túnel es algo que permanece y, de hecho se ha construido un paso inferior bajo la variante de Urnieta que posibilita esa opción así como la prevista en superficie.

- El PTSVCG contempla la ejecución de los tramos propuestos, Donostia / San Sebastián - Lasarte-Oria, a través de los itinerarios I-2 e I-3, y Usurbil (Aginaga) - Orio (Itinerario I-2) utilizando precisamente el camino indicado por el autor de esta sugerencia así como algunos tramos de ferrocarril que serán abandonados con motivo de su desdoblamiento. Esto está siendo objeto de estudio de alternativas de trazado en la actualidad.

10- Eduardo Zubeldia Azpiroz (03/09/2008). Se señala lo siguiente:

- Propone "*adecuar inmediatamente, de carácter provisionalmente, el carril dirección San Sebastián, entre Pasaia y Herrera. Reduciendo a un carril, mediante separación de bloques de hormigón y eliminando el actual vallado, hasta la definitiva actuación sobre este área. Fomentando así la salida de San Sebastián hasta el bidegorri de Oiartzun....*".

RESPUESTA

- El carácter de la actuación en este tramo está siendo actualmente definido por la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de San Sebastián, conjuntamente. La posibilidad de reutilización de los dos carriles superiores de la carretera permite el acometer en un plazo de 1-2 años soluciones definitivas y más aconsejables que la indicada, adecuadas a los intensos flujos ciclista-peatonales que cabe esperar en esta zona tan necesitada de una regeneración urbanística profunda y en la que resolver la accesibilidad hacia los barrios colindantes es de vital importancia.

11- Jesús Mari Garikano (03/09/2008). Se señala lo siguiente:

- Se pregunta si a la hora de proyectar carreteras (por ejemplo en variantes de la red principal) se toman en cuenta las vías ciclistas

- Se interesa por la existencia de planes para hacer vías ciclistas a polígonos industriales, muchos de los cuales se encuentran fuera de los cascos y cuyo acceso suele tener complicaciones para realizarse en bicicleta. Cita como ejemplo los polígonos Eziago, Lastaola y Epela, en Hernani.

RESPUESTA

- Sí se tienen en cuenta de forma habitual (también con las obras hidráulicas). Por una parte, para que los trazados de las carreteras, que suponen grandes ocupaciones y barreras físicas, no impidan los de las vías ciclistas-peatonales, más flexibles pero exigentes en materia de pendientes y accesibilidad. Por otro, por si se diera la circunstancia de que el trazado idóneo previsto sea el mismo para ambas infraestructuras, en cuyo caso se acometen actuaciones en colaboración. Este interés mutuo en el mismo eje de trazado no se da en muchos casos por las diferentes exigencias de ambas infraestructuras, pensadas para usuarios totalmente distintos: motorizados y no motorizados. Un ejemplo habitual es el hecho de que las variantes tratan de alejarse de los cascos urbanos, mientras que las vías ciclistas-peatonales buscan todo lo contrario, llegar a los espacios ciclistas-peatonales de los núcleos de población en el menor recorrido. En otras ocasiones ocurre que la nueva carretera tiene pendientes inaceptables para una vía ciclista-peatonal, ausencia de espacio físico para empaquetar ambas infraestructuras, etc.

- Por norma general, tampoco se considera un planteamiento óptimo en términos de salud el trazar una red paralela a la de carreteras debido a las propias circunstancias de exposición a ruido y emisiones contaminantes, incluso de seguridad, que ello conlleva; sobre todo en carreteras con IMD elevadas.

- Uno de los criterios principales establecidos para la planificación de la RBVCG ha sido su funcionalidad. Este concepto engloba el uso potencial de estas vías ciclistas, donde adquieren especial importancia los desplazamientos cotidianos hacia las áreas denominadas centros de atracción (áreas residenciales, industriales, equipamientos, etc.). De hecho la RBVCG atraviesa y vertebra un buen número de núcleos urbanos y polígonos industriales localizados en el fondo de los valles, lo cual no obsta para que puedan existir determinadas iniciativas locales que amplíen las conexiones de la Red Básica con otros focos generadores de viajes de interés local.

- En este caso se acepta e incluye la segunda sugerencia. El PTSVCG incluirá, en el documento de Aprobación Inicial, un ramal de conexión entre Zikuñaga y Epela, que sirva de acceso ciclista a las distintas áreas industriales localizadas en el valle del Urumea. El trazado definitivo será objeto de un análisis pormenorizado teniendo en cuenta las distintas obras y proyectos que concurren en el área (Tren de Alta Velocidad, Plan General de Ordenación Urbana de Hernani, planes de prevención de las inundaciones en las márgenes del río Urumea, etc.).

12- Cristóbal Chica Ramírez (04/09/2008). Se señala lo siguiente:

- Se solicita conexión Donostia (Pº Oriamendi) con Galarreta.

- Se solicita ramal hacia Navarra por el valle del Urumea: permitiría la conexión con el barrio de Ereñozu, y con los polígonos industriales a través de un recorrido con escasa pendiente y de gran belleza.

RESPUESTA

- Debido a los condicionantes orográficos y a la ausencia de otros factores de interés general, se desestima la propuesta de incluir un ramal adscrito a la RBVCG de conexión entre Aiete y Galarreta. Lo cual no obsta para que pudieran existir iniciativas locales que faciliten la mencionada conexión peatonal-ciclista.

- El PTSVCG incluirá, en la fase de Aprobación Inicial, un ramal de conexión entre Zikuñaga y Epela, que sirva de acceso ciclista a las distintas áreas industriales localizadas en el valle del Urumea. El trazado definitivo será objeto de un análisis pormenorizado teniendo en cuenta las distintas obras y proyectos que concurren en el área (Tren de Alta Velocidad, Plan General de Ordenación Urbana de Hernani, planes de prevención de las inundaciones en las márgenes del río Urumea, etc.). La consideración de llegar hasta el barrio de Ereñozu se escapa por completo de los criterios de interés general mínimos establecidos para el presente PTSVCG.

13- Asier Sarasua (04/09/2008):

La sugerencia no trata cuestiones relacionadas con el PTSVCG sino con la página web [www.gipuzkoabizikletaz.net] y el visualizador de las vías ciclistas de Gipuzkoa, exclusivamente, por lo que se responderá de forma independiente al expediente de tramitación del PTSVCG.

14- Juan Luis Leache Garcia (05/09/2008). Se señala lo siguiente:

- Se señala que antes de hacer bidegorris hay que preguntarse para quienes son y qué utilidad se les quiere dar. También recomienda *"informarse de aquellos países que llevan muchísimos años funcionando con bidegorris".*

- No considera posible meter en el mismo camino a personas a pie y en bici. Sugiere hacer vías segregadas para peatones y ciclistas, para evitar problemas y accidentes, ya que no existe el llamado “respeto mutuo”.

RESPUESTA

- El objetivo general de la creación de la RBVCG es articular el territorio mediante itinerarios de carácter interurbano que sirvan para el desarrollo de la movilidad no motorizada y que den respuesta principalmente a los usuarios de la bicicleta, cotidianos y recreativos, y al peatón en diferentes soluciones de coexistencia y segregación.

- La realidad territorial de Gipuzkoa y su distribución poblacional la hace especialmente adecuada para aspirar a basar buena parte de su movilidad en los modos no motorizados pero, a la par, condiciona tremendamente la geometría de los trazados y muy especialmente las anchuras de sección.

- Uno de los criterios adoptados por el PTSVCG es que se facilitarán unas condiciones mínimas de coexistencia con el tráfico peatonal preexistente o previsto, tratando de acondicionar la infraestructura para uso exclusivo de bicicletas, siempre que sea posible en términos de espacio y se estime justificado en función de la demanda ciclista potencial prevista en cada tramo.

- Los criterios utilizados por el PTSVCG son, precisamente, criterios de ampliación en todos los países europeos con políticas de la bicicleta activas y exitosas. Se trata de criterios aprendidos y adaptados a la realidad de Gipuzkoa, territorial, social, económica y ambiental. Los expertos responsables del "Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG-2002)" en el que está basado este PTSVCG, son especialistas reconocidos también en aquellos países de larga trayectoria en movilidad ciclista.

- Se está de acuerdo con que en la actualidad no existe "respeto mutuo" en buena parte de las actividades sociales y menos aún en el desarrollo de su movilidad. La velocidad, desentendimiento, falta de consciencia de estar desplazándose, individualismo, etc. ha llevado a una organización de la movilidad motorizada en base a la diferenciación de ámbitos (carriles específicos), exceso de normativa, delegación ciega de la responsabilidad personal en la señalética y en la acción sancionadora y policial. Y eso no evita una elevada accidentalidad, por mucha campaña de

publicidad que se ponga en marcha. Las ciudades y regiones europeas en las que existe tradición ciclista-peatonal han desarrollado una forma de comportamiento completamente diferente, mucho más respetuosa, sobre todo en los entornos no motorizados. La capacidad de la ciudadanía guipuzcoana para ser educada hacia el desarrollo de una movilidad respetuosa y sostenible no debería suponerse menor que la de otros europeos.

- En la actualidad existe un servicio de Observatorio de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa que se ocupa de analizar las condiciones de uso de los mismos, el volumen de ciclistas y peatones en cada tramo puesto al servicio público y la existencia de conflictos. Los objetivos del Departamento de Desarrollo Sostenible están orientados en dos direcciones muy claras y complementarias entre sí: (1) la observación y mejora continua de la gestión de los bidegorris existentes y de sus tráficos y adaptación funcional de los mismos y (2) la promoción decidida de la cultura del respeto en el desarrollo de nuestra movilidad cotidiana, basada a su vez en la educación ciudadana y apoyada en un código de circulación expresamente adaptado a este nuevo ámbito funcional y jurídico que son las vías ciclista-peatonales y para los que actualmente la legislación estatal carece de contenidos suficientes o adecuados puesto que está pensada para la circulación de bicicletas por las carreteras y no por vías específicas.

15- Javier Arin Gutierrez (08/09/2008). Se señala lo siguiente:

- Se manifiesta interés por la existencia de alguna normativa en cuanto al uso de los bidegorris. Se considera que tal y como está es más inseguro andar en bicicleta que antes.

RESPUESTA

- En primer lugar conviene señalar la existencia de la Norma Foral 172007 de las Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa. No obstante, esta norma no establece regulación del desarrollo de los tráficos sino que sólo se ocupa de la planificación, conservación y explotación de la RFVGC, así como de establecer la promoción del uso de la bicicleta. De la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta caben desprenderse actuaciones en el sentido apuntado por el autor de esta sugerencia.

- En la actualidad existe un servicio de Observatorio de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa que se ocupa de analizar las condiciones de uso de los mismos, el volumen de ciclistas y peatones en cada tramo puesto al servicio público y la existencia de conflictos.

- Los objetivos del Departamento de Desarrollo Sostenible están orientados en dos direcciones muy claras y complementarias entre sí: (1) la observación y mejora continua de la gestión de los bidegorris existentes y de sus tráficos y adaptación funcional de los mismos y (2) la promoción decidida de la cultura del respeto en el desarrollo de nuestra movilidad cotidiana, basada a su vez en la educación ciudadana y apoyada en un código de circulación expresamente adaptado a este nuevo ámbito funcional y jurídico que son las vías ciclista-peatonales y para los que actualmente la legislación estatal carece de contenidos suficientes o adecuados puesto que está pensada para la circulación de bicicletas por las carreteras y no por vías específicas.

16- Joxan Urbieta (08/09/2008). Se señala lo siguiente:

- Respecto de la actual vía ciclista-peatonal Azpeitia - Azkoitia, encuentra más adecuado haber utilizado el túnel existente en Loiola (entorno del Santuario) que el actual trazado por superficie delante de la Basílica.

RESPUESTA

- Se está de acuerdo con la consideración realizada en el sentido de que dicho túnel puede ser una oportunidad interesante cuya utilización no es descartable en un futuro y aunque no se recoja en el PTSVCG se tendrá en cuenta. El trazado actual se debe a que en el momento de acometer la ejecución de dicho tramo se aprovechó la realización por parte de esta Diputación Foral de un acondicionamiento del entorno de la Basílica y se decidió el resolver ese subtramo de forma externa al túnel. Los criterios que guiaron la reordenación de ese espacio tan "sensible" no han propiciado la mejor opción desde el punto de vista de la circulación ciclista-peatonal. Si bien, por el momento la existente se considera aceptable.

17- Ubaldo Ortiz (25/09/2008). Se señala lo siguiente:

- Se desea conocer con detalle el recorrido de la RBVCG a su paso por el núcleo urbano de Zarautz.

RESPUESTA

- El documento presentado corresponde a un Avance, que marca objetivos estratégicos, criterios, alternativas y un modelo territorial (de carácter básico) de red de vías ciclistas en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Será el documento de Aprobación Inicial el que realice una descripción más afinada de la citada red, estableciendo en su momento el grado de detalle más adecuado y, consiguientemente, la escala de trabajo y representación gráfica de los planos informativos y de ordenación.

- El PTSVCG tiene por objeto establecer una Red Básica que articule todo el territorio para que esta tenga pleno sentido como infraestructura de comunicación que es. Por ello establece la necesidad de un carácter continuo para la red, con tramos interurbanos (RBFVCG) y tramos urbanos (RBLVCG). Las propuestas de trazado que se hacen para los tramos urbanos de la red básica, es decir, aquéllos que discurren por áreas urbanas de la ciudad, tienen carácter recomendatorio y orientativo, entendiéndose que es el ayuntamiento el competente para decidir y obrar en este sentido.

- Se remite al interesado a la consulta del documento de Aprobación Inicial del PTSVCG y, en su caso, a informarse sobre la red local prevista por el ayuntamiento en cuestión.

18- Luis Barredo Riloba (10/10/2008). Se señala lo siguiente:

- Se sugiere incorporar tramo Oiartzun - Astigarraga a la RBVCG. Se apoya en criterios funcionales (población, polígonos, centros comerciales), por ausencia de transporte público, por criterios `geográficos´ (Camino Real, posibilidad de aprovechar protección del Camino Santiago), criterios de oportunidad (aprovechar viales de servicio del 2ª cinturón, túneles de emergencia del TAV,

Eurovelo), criterios de ocio y turismo (unión de cabeceras de bidegorris de Leitzaran, Arditurri y Bidasoa....).

- Se desconfía de los plazos establecidos para la ejecución de la Red. Se propone la utilización de criterios de construcción "más prácticos" para avanzar más rápidamente en la construcción de la red. Se propone eliminar "complementos devoradores de presupuestos" como son el alumbrado, señalización, asfaltado, vallado y amueblado.

- Se sugiere continuar el ramal Beasain - Zegama hasta Navarra por el puerto de Otzaurte.

- Se sugiere aprovechar la legislación vigente (deslinde de cauces fluviales, protección del Camino de Santiago) para la construcción de la red.

- Se plantea que en Bizkaia, al depender las vías ciclistas del departamento de Infraestructuras en vez de Medio Ambiente permite que no se pierdan oportunidades cuando se realizan obras públicas.

- Entrega ejemplar de la Guía de los Caminos de Santiago Norte por Euskadi al Departamento de Medio Ambiente para su cotejación geográfica de los itinerarios.

RESPUESTA

- Se acepta e incluye dicha conexión, también propuesta por el Ayuntamiento de Astigarraga y por el de Oiartzun (este último en el proceso de consultas de ECIA). Aunque los condicionantes orográficos-territoriales son de cierta entidad, no lo son menos que en otros tramos de la red que se consideran importantes para su articulación general, como es el caso del tramo Oiartzun (Arragua)-Ventas de Irún o, caso bien distinto pero también complejo, el entorno de Maltzaga. Si bien la viabilidad y, en su caso, características de trazado definitivo habrán de analizarse en proyecto, se comparten en lo básico los argumentos expuestos, destacándose la importancia de este tramo para posibilitar la conexión directa entre los itinerarios I-1 y I-3.

- La RBVCG es una red de infraestructuras de comunicación y debe de cumplir un grupo de requisitos técnicos básicos mínimos. A nadie se le ocurriría pedir, por ejemplo, que las carreteras se construyan sin asfalto, ni biondas, ni farolas (si estas son necesarias), ni señales, etc. para que sean construidas antes. Seguro que los ejemplos que han inspirado al autor de la alegación son redes de caminos para peatones en trayectos de ocio-turismo. No es este el caso de la RBVCG.

  Los criterios de construcción de la RBVCG están apoyados en un cuerpo de recomendaciones técnicas propio de la Diputación Foral (*Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa - Departamento de Desarrollo Sostenible - 2006*) fruto de la experiencia de 10 años de actividad en planificación, proyecto, construcción y gestión de vías ciclistas-peatonales interurbanas en Gipuzkoa. Dichas recomendaciones están en permanente contraste y actualización. Los criterios de construcción que se utilizan, considerados "complementos" por el autor de la alegación, son los considerados "básicos" por este Departamento y, en modo alguno se introducen a la ligera, estando tasados también desde el punto de vista económico. El único elemento considerado un complemento, poco deseable además, es el del mobiliario. Los proyectos de construcción de vías ciclistas-peatonales en Gipuzkoa no incluyen por norma general mobiliario por estar comprobado que este elemento genera situaciones contrarias a la seguridad vial. No obstante, ante algunas demandas imperiosas en tramos muy concretos (generalmente en poblaciones con lata tasa de población jubilada) se procede a colocar únicamente algunos bancos.

  Respecto de la iluminación, se quiere señalar que se han realizado estudios para la introducción de criterios de ahorro y eficiencia energética, así como el uso de energías renovables, en el alumbrado de los tramos de la RBVCG, en función del uso de cada uno de los mismos. A la par se tienen en cuenta también los criterios de seguridad que aconsejan las políticas de género.

  Se desea recordar que para garantizar una red que permita la circulación cómoda y segura para tráficos ciclistas-peatonales han de introducirse de forma regular los elementos de diseño y construcción que determinan dichas condiciones de comodidad y seguridad mínimas. Estos elementos son: la sección escogida, el firme, la señalización, los elementos de segregación, la iluminación, vallado protector, la seguridad de las intersecciones y, de forma tangencial pero igualmente fundamental, los aparcamientos para bicicletas. Todo eso contribuye al correcto desarrollo de los tráficos y a la buena ciclabilidad de la vía en función de su potencial. Cualquier deficiencia puede erigirse en factor de riesgo y disuasorio del uso ciclista de la vía, mientras que su mejora repercute en el desarrollo de la demanda del uso de la bicicleta. Además ha de realizarse el seguimiento del uso y la detección de conflictos o fricciones entre usuarios y poner los medios (mejoras constructivas, señaléticas, educación ciudadana).

- Debido a condicionantes orográficos y funcionales, se desestima la propuesta de prolongar el ramal Beasain - Zegama hasta el puerto de Otzaurte e incorporarlo a la RBVCG. Lo cual no obsta para que en el marco del PTSVC de la CAPV quepa proponerse el análisis de dicha conexión si esta pudiera venir apoyada por los criterios que manejados a escala autonómica para las uniones transterritoriales.

- La RBVCG goza de normativa sectorial propia para su planificación, proyecto, construcción y explotación, así como para la promoción de la bicicleta, esto es, la Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

- El Departamento de Desarrollo Sostenible mantiene cauces de coordinación-colaboración habituales con otros departamentos y administraciones competentes en obra pública. Dichos cauces también han dado lugar a interesantes colaboraciones intra-departamentales, con la Dirección de Obras Hidráulicas. En Bizkaia, sin norma foral de vías ciclistas-peatonales aprobada, las competencias en materia de vías ciclistas están repartidas entre dos departamentos, carreteras y medio ambiente. No se tiene noticia de que dicho modelo de gestión esté contribuyendo a mejores resultados que los existentes en Gipuzkoa. En cualquier caso, un hipotético modelo de gestión para las vías ciclistas dependiente de un departamento competente en materia de carreteras se analizó seriamente y se desestimó hace algunos años debido a que la mayoría de los tramos de la RBVCG no se sitúan en el entorno de las mismas y debido a que la perspectiva con la que se trabaja desde el mundo de las carreteras está completamente orientada a responder a un usuario totalmente diferente: el vehículo motorizado.

- En la planificación de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa se han considerado las oportunidades y vinculaciones con otras iniciativas o legislación existente o en proyecto, entre otras, de las iniciativas Eurovelo y Camino de Santiago. En este último caso, buena parte del trazado

presenta gradientes de pendientes y otros muchos requisitos no compatibles con los criterios establecidos para la Red Básica.

19- Unai Asurmendi Etxarte (25/10/2008). Se señala lo siguiente:

- Se considera importante el tema del material utilizado para el firme de las vías ciclistas-peatonales. Se considera acertado construir los tramos urbanos con asfalto pero indica que otros tramos de mayor longitud se pueden hacer con todo-uno, que sale más barato, las velocidades de los ciclistas son menores, mejor para correr, etc.

- Se sugiere que en el PTSVCG se clasifiquen los itinerarios o tramos por tipo de firme.

- Le parecería interesante incluir una reflexión sobre el tipo de material para el firme, tal y como se ha recogido en [http://web.bizkaia.net/herri_lanak/Bizikletak/pdf/BICIS_CAS/BICIS_RUTAS_cast_IV_41_67.pdf]

- También se sugiere que el PTSVCG identifique los tipos de usos y secciones por tramos.

- No se considera adecuada la solución que se ha dado desde Alegia en adelante junto a la N-1, ya que la seguridad de los ciclistas es peor ahora con el bidegorri ocupado totalmente por peatones y la carretera sin arcén.

- Felicita tanto por el Plan como por permitir la participación pública.

RESPUESTA

- Ante todo, se agradece vivamente el interés mostrado, las aportaciones realizadas, y el ánimo transmitido por el autor de la sugerencia.

- Se está de acuerdo con la importancia del firme de las vías ciclistas-peatonales y se invita al autor de la alegación a conocer el cuerpo de recomendaciones técnicas propio de la Diputación Foral (*Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa - Departamento de Desarrollo Sostenible - 2006*) fruto de la experiencia de 10 años de actividad en planificación, proyecto, construcción y gestión de vías ciclistas-peatonales interurbanas en Gipuzkoa. Esta publicación está disponible en la Diputación Foral.

  Generalidades a parte, se quiere señalar que cada proyecto es un caso distinto y que aunque se procura justificar y difundir a nivel de ciudadanía la solución técnica tomada para cada tramo, es tarea imposible satisfacer todo el ramo de expectativas que genera cada tramo de la Red sobre todos sus potenciales usuarios y colindantes. No obstante, se comprende el interés que despierta y se trabaja cada vez con más ahínco en compartir las decisiones (por ejemplo, a través del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa) y en la divulgación de todas las herramientas que se utilizan a través de publicaciones técnicas, de la página web [www.gipuzkoabizikletaz.net] y [www.gipuzkoaingurumena.net] y de la próxima revista Bizikletaz.

- No figura entre las previsiones del PTSVCG el tramificar la red según dicho criterio estimándose que el mejor momento para hacerlo con el debido rigor es el de realizar el proyecto de construcción de cada tramo, entre otros motivos porque es cuando se define exactamente la composición de usuarios-tipo prevista para el mismo. No se considera un elemento indispensable en un documento de las características de un PTS.

- El manual de recomendaciones técnicas para vías ciclables de Bizkaia es de sobra conocido y muy apreciado. De hecho, figura entre las principales referencias técnicas bibliográficas recogidas en el cuerpo de recomendaciones propio, el *Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa - Departamento de Desarrollo Sostenible - 2006.*

- No figura entre las previsiones del PTSVCG el tramificar la red según dicho criterio estimándose que el mejor momento para hacerlo con el debido rigor es el de realizar el proyecto de construcción de cada tramo, entre otros motivos porque es cuando se define exactamente la composición de usuarios-tipo prevista para el mismo. Tampoco se considera un elemento indispensable en un documento de las características de un PTS.

- La vía ciclista-peatonal que se cita, entre Alegia e Itsatsondo, así como la existente entre Ormaiztegi y Salbatore, ambas previstas por el PTSVCG, fueron construidas por el Departamento Foral de Infraestructuras Viarias sobre el dominio público de las respectivas carreteras y bajo criterios que no han estado debidamente al alcance de la asesoría de este Departamento en el momento de su construcción. En la actualidad se ha realizado una propuesta de reacondicionamiento de dichos tramos por parte de este Departamento estándose a la espera de decisión por parte del competente en dicho dominio. Una vez queden realizadas las actuaciones propuestas se recibirán dichos tramos para su conservación y demás responsabilidades derivadas.

20.- Daniel Enparantza – Asociación TXIRRINKA (Oñati) (Marzo 2009-Vía telefónica). Se señala lo siguiente:

- Se sugiere ampliar la RBVCG, y concretamente la RBFVCG, entre el casco de Oñati y el barrio de Olabarrieta, cercano al mismo. Se deja constancia de que se trata de un tramo casi llano, así como de la existencia de una fuerte demanda por parte de ciudadanos de dicho barrio.

RESPUESTA

- El tramo sugerido se considera muy interesante a nivel local sobre todo si existe demanda ciudadana pero se escapa por completo de los criterios del PTSVCG en cuanto al interés general de la propuesta a la escala territorial. Se considera que, en todo caso, debería analizarse la oportunidad de ampliación de la red ciclista local de Oñati.

6.1.3.- SUGERENCIAS AL AVANCE HABIDAS DURANTE SESIONES PARTICIPATIVAS

III.- SUGERENCIAS AL AVANCE HABIDAS DURANTE LAS 4 SESIONES PARTICIPATIVAS EN DIVERSOS PUNTOS DE GIPUZKOA (9 - 14 DE JULIO DE 2008)

El plan de participación del PTSVCG ha incluido para esta fase del proceso de tramitación la celebración de 4 sesiones participativas (entre el 9 y el 14 de julio de 2008**)** en diversos puntos de Gipuzkoa, concretamente en las agencias de desarrollo comarcal DEBEGESA (Bajo Deba), UGGASA (Alto Urola) y GOIEKI (Goierri), y en el Palacio de la Diputación, a las que fueron convocados ayuntamientos, entes locales-comarcales y diversas entidades sociales interesadas.

Los objetivos de dichas sesiones así como la documentación distribuida han sido los mismos en todos los casos:

Objetivos de la reunión:

-Dar a conocer el Plan de Participación.
-Presentación del documento de avance del PTSVCG.
-Conocimiento mutuo entre los agentes.
-Adaptación de los canales de comunicación.
-Conocer los temas principales que integran el PTSVCG.
-Proponer otros temas.
-Proponer otros agentes.
-Incorporación de resultados.
-Aclarar dudas.

Documentación distribuida:

-Presentación del Plan de Participación.
-Presentación del PTSVCG.
-CD Documento de Avance.
-Folleto Informativo.
-Lista provisional de temas que integran el PTSVCG.
-Lista provisional de agentes convocados a la participación en el proceso.

Orden del día

0.1.-Presentación del Plan de Participación Pública en el proceso de elaboración del PTSVCG.
0.2.-Presentación del Documento de Avance del PTSVCG.
0.3.-Dinámica participativa: Taller de debate.

El Avance del PTSVCG fue presentado con el ánimo de recoger un grupo abierto de primeras impresiones, guardaran relación estricta o no con el mismo. El espíritu con el que fueron realizadas dichas sesiones fue el de consolidar y dejar abiertos los cauces de comunicación que ya existen de cara a todo el recorrido de tramitación del PTSVCG y también a futuro, para la mejora de la gestión de la RBVCG. Al ser un tema relativamente novedoso y al estar ya en servicio o en vías de construcción muchos tramos, es lógico que se produjera cierta mezcla de consideraciones (sugerencias, dudas, peticiones de información, etc.) y que surgieran cuestiones que tienen que ver más bien con la proyección, construcción y gestión diaria de las vías ciclistas que con su planificación propiamente dicha. Dichas sugerencias y consideraciones fueron tratadas y respondidas directamente durante la celebración de las sesiones. Incluso, posteriormente, se han satisfecho algunas peticiones habidas. En todo caso y sin perjuicio de que el diálogo siempre queda abierto, a efectos de este informe se dejará únicamente constancia de aquello que guarda relación estricta con el contenido del PTSVCG. El hecho de que el PTSVCG pueda y deba sentar criterios de acompañamiento que enmarquen la RBVCG y orienten todo un nuevo modelo de transporte en base a los modos no motorizados tampoco debe hacer perder de vista el objetivo principal del documento. Existen muchos campos que aún requieren de estudio y de otros marcos de expresión que el que compone un documento de planificación y que, a buen seguro, irán ampliando el cuerpo de conocimientos y preparándolo para hacer aportaciones a otras disciplinas que lo precisen.

A continuación se exponen para cada sesión, las entidades convocadas, la relación de asistentes, las sugerencias habidas relacionadas con el PTSVCG así como la respuesta a las mismas, remitiéndose al documento de participación pública del PTSVCG si se desea conocer con detalle la totalidad de las aportaciones habidas en dichas reuniones.

III.1.- SESIÓN "DEBA", CELEBRADA EN LA AGENCIA DE DESARROLLO DEBEGESA (Eibar) - 09/07/2008

Entidades convocadas (19):

- **Ayuntamientos de:** Deba, Mutriku, Mendaro, Eibar, Elgoibar, Soraluze, Arrasate / Mondragón, Oñati, Leintz Gatzaga, Aretxabaleta, Eskoriatza, Bergara, Antzuola
- **Entidades locales-comarcales:** Debegesa, Mancomunidad del Alto Deba, Debemen, Deba Garaia
- **Asociaciones ciclistas**: Txirrinka (Oñati), Lurrats (Arrasate)

Asistentes (17 asistentes de 15 entidades diferentes)

Asistentes	Entidad
Juan Angel Balbás	DEBEGESA
Josebe Astigarraga	Mutrikoko Udala
Valen Monux	Antzuolako Udala
Alfredo Etxeberria	Elgoibarko Udala
Rafa Ugarte	Arrasateko Udala
German Berezibar	Debagoiena Mankomunitatea
Jose Maria Eraña	Asociación Ciclista Lurrats
Xabier Ziaran	Debako Udala
Iñaki San Pedro Arregi	Leintz Gatzagako Udala
Mª Carmen Iturbe	Deba Garaia Landa Garapena Elkartea
Agurtzane Etxaniz	DEBEMEN Landa Garapena Elkartea

Asistentes	Entidad
Roke Akizu	Soraluzeko Udala
Mikel Etxaniz	Bergarako Udala
Jesus Rementeria	Eibarko Udala
Alaitz Arreitunandia	DEBEGESA
Idoia Alvarez	Deba eta Elgoibarko Al21ko Teknikaria
Aitziber Cortazar	DEBEGESA
Beatriz Marticorena	Técnico Responsable de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG)
Germán Pozas	Técnico de Vías Ciclistas (DFG)
Iñaki Urrizalki	Equipo redactor (EKOLUR)
Tomás Aranburu	Equipo redactor (EKOLUR)
Itziar Eizagirre	Equipo redactor (MIRUA21)

SUGERENCIAS REALIZADAS RELACIONADAS CON EL PTSVCG

- 1.- Se considera relevante atender a las conexiones transterritoriales con las provincias limítrofes para no caer en un planteamiento excesivamente provincial.
- 2.- Se señala la importancia de tener en cuenta las afecciones que el PTSVCG pudiera ocasionar en el sector agrario.
- 3.- Se indica que el PTSVCG debiera considerar los usos preexistentes en determinadas zonas –sobre todo rurales- y se cree conveniente incluir este punto en la Memoria Ambiental que sea realizada para cada proyecto.
- 4.- Se plantean dudas sobre el trazado y su priorización de cara a las actuaciones de programación contempladas para el primer cuatrienio.
- 5.- Respecto a la conexión Soraluze - Maltzaga se pregunta en qué periodo de programación se encuentra contemplada y por otro lado se señala la conveniencia de realizar un estudio de viabilidad de tal proyecto.
- 6.- Se considera prioritaria la conexión entre localidades tales como Elgoibar - Eibar - Soraluze a través de Maltzaga, además de volver a señalar la cuestión de la conectividad supraprovincial.
- 7.- Se cree que en cuanto que se adecuen las vías ciclistas en el municipio de Eibar aumentará el tráfico peatonal y ello requiere especial consideración.
- 8.- Se plantea la demanda de establecer una conexión con la vía ciclista desde el casco de Leintz Gatzaga.
- 9.- Se plantea la duda de cuáles son los criterios –pendientes, itinerarios más adecuados, etc.- que habría de seguir el desarrollo de una Red Local y si lo señala el PTSVCG.
- 10.- Se señala la falta de conexiones existentes en Bergara y su priorización. Por ejemplo, Bergara-Osintxu.
- 11.- Se plantea la disposición de subvenciones forales para abordar la ejecución de la Red Local.
- 12.- Se señala la oportunidad de incluir en el PTSVCG la conexión Arrasate.a Gesalibar.
- 13.- Se cita la zona de Eskoriatza - Arabako muga y la problemática con los usos agropecuarios y forestales.
- 14.- Se pregunta sobre los modelos de otras redes que han inspirado el PTSVCG.
- 15.- Se considera que Eibar - Elgoibar es un núcleo estratégico de movilidad y que habría que atender a criterios de conexión más rápidos que los que se plantean a través del sistema de cuatrienios. Existe una preocupación por el hecho de que las conexiones Eibar - Valle Ego - Soraluze estén consideradas para el segundo cuatrienio.
- 16.- Se discrepa respecto a los criterios de alumbrado en las vías o en los tramos principales de las mismas. Se considera que habría que huir de planteamientos de iluminación masivos por motivos ambientales y económicos, concretando específicamente qué se ilumina y qué no. Existen alternativas tales como circular con luz frontal.
- 17.- Se señala la diferencia entre poblaciones a la hora de plantear las Redes Locales, ya que el ciclista urbano no se da de forma homogénea en todo Gipuzkoa, no es lo mismo Zarautz que Eibar.
- 18.- Se plantea en genérico, la cuestión de los límites de la coexistencia peatón-ciclista.
- 19.- Se menciona la importancia de la labor promocional y los cambios de hábitos para fomentar la movilidad ciclista.
- 20.- Se indica que la percepción existente en esta zona es que el perfil prioritario ciclista responde más al ocio-recreativo y deportivo que al ciclista urbano.
- 21.- Se cita el tema de la intermodalidad y la necesidad de un planteamiento integral de movilidad.

RESPUESTAS

- Se confirma que los Itinerarios de la RBVCG conectan con las redes de los territorios limítrofes, existentes o en previsión. Está previsto incluir un mapa donde quede recogido el ámbito supraterritorial para dejar constancia de dicha conectividad.

- Se coincide en la importancia de atender esta cuestión. Además de las consideraciones que puedan desprenderse del ECIA, este factor será uno de los elementos a incluir en la Memoria Ambiental de cada proyecto, pudiendo ser también objeto de estudios específicos en función de las características del tramo, como es el caso del tramo Eskoriatza - Arabako muga.

- Se propone posponer las consideraciones sobre programación al documento de Aprobación Inicial, con mayor detalle.

- Al respecto del **tramo Soraluze-Maltzaga**, han surgido ciertos factores de oportunidad unidos a la construcción del tramo Elgoibar-Maltzaga (RBFVCG) y a iniciativas de Eusko Trenbide Sarea y también municipales (sobre la RBLVCG), todo lo cual se añade al hecho de su alto interés funcional y permite reconsiderar su programación en el sentido de ser incluido en el horizonte del PTSVCG. Sin perder de vista lo complejo del entorno en que se sitúa y que la solución de su trazado, así como también la del tramo Eibar - Maltzaga, están pendientes de un estudio de viabilidad de próxima realización, su calidad de conexión estratégica entre los itinerarios I-4 y I-9, hace imprescindible todo esfuerzo para su materialización.

- Se está de acuerdo en que las materializaciones de la RBLVCG en Eibar pueden fomentar nuevos flujos de movilidad no motorizada. Ello debería de ser percibido sin inquietud, como una gran oportunidad, deseable siempre que las acciones emprendidas se inscriban en políticas de reflexión-acción en materia de movilidad urbana globales y se realice su adecuado seguimiento.

- Se acepta la sugerencia de incluir un tramo que **enlace la RBVCG con el núcleo de Leintz Gatzaga** el cual se grafía el documento de Aprobación Inicial del PTSVCG de acuerdo con documentación aportada posteriormente por el Ayuntamiento. Se comparte el interés que tiene enlazar el casco urbano de Leintz Gatzaga, que se sitúa por debajo pero de forma muy cercana al trazado del antiguo ferrocarril, a pesar de la notable diferencia de cota y de que la solución de trazado definitiva, por más que se afine a nivel de proyecto de construcción, no podrá compartir las características generales de pendiente del tramo de conexión con Alava.

- Al margen de las consideraciones que puedan hacerse desde el PTSVCG, las recomendaciones técnicas para diseño y proyección de tramos de vías ciclistas urbanos quedan recogidos en el *Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG-2006*). No obstante, la aplicación concreta de los mismos a cada caso es algo que debe resolverse a través de la redacción de cada proyecto de construcción.

- Respecto de las **conexiones con Bergara**: (1) El tramo **Osintxu - Mekolalde (I-4)** va a ser construido en 2009. El tramo **Mekolalde - Bergara (I-4)** pertenece a la RBLVCG y está ligado a desarrollos industriales previstos por el Ayuntamiento, (2) está prevista la redacción de proyecto de construcción de los tramos pendientes entre **Bergara y Elorregi (I-4)** en 2009, (3) Esta prevista la próxima ejecución de las obras del tramo de vía ciclista-peatonal **Bergara (San Antonio) - Antzuola (Ramal Antzuola, I-4)**. Fases 1 y 2 a punto de comienzo de obras y la Fase 3 programada en presupuestos de 2009 y (4) También está programada en 2009 la próxima ejecución de una primera fase de las obras del tramo de vía ciclista-peatonal **Bergara - Urretxu (I-6).**

- No obstante, se hace notar la importancia de que Bergara proceda a definir su red local ya que las conexiones de la RBFVCG anteriormente indicadas van a canalizar tráficos ciclistas-peatonales que han de ingresar-egresar adecuadamente en-de los espacios urbanos.

- El PTSVCG tiene por objeto establecer una Red Básica que articule todo el territorio para que esta tenga pleno sentido como infraestructura de comunicación que es. Por ello establece la necesidad de un carácter continuo para la red, con tramos interurbanos (RBFVCG) y tramos urbanos (RBLVCG). Las propuestas de trazado que se hacen para estos tramos urbanos de la red básica tienen carácter recomendatorio y orientativo, entendiéndose que es el ayuntamiento el competente para decidir y obrar en este sentido. Los presupuestos que aporta el plan respecto de dichos tramos urbanos son más aproximativos aún si cabe, puesto que las actuaciones en materia de vías ciclistas a nivel urbano son tremendamente variables, debido a que las soluciones técnicas pueden ir desde el mero establecimiento de áreas 30 hasta grandes operaciones de remodelación o regeneración urbanística de determinados espacios urbanos, e incluso vías que pueden ser materializadas a través de cargas de urbanización. Resulta del todo coherente proponer que la Diputación Foral promueva y apoye a través de todos los instrumentos a su alcance la construcción de dichos tramos locales y que, en general, vele por el establecimiento de las mejores conexiones entre la RBFVCG y la RBLVCG. De hecho, ésta apunta a ser una de las líneas de actuación más claras a contemplarse en la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa* que empezará a redactarse y debatirse en 2009 en el seno del *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa*, órgano en el que están representados los ayuntamientos y entes locales/comarcales y una de cuyas comisiones de trabajo se ocupará próximamente de la *coordinación de la acción autonómica-foral-local para la bicicleta*. Por todo ello, se considera que el marco de este documento no es el adecuado para establecer las obligaciones en esta cuestión, derivando el compromiso en este sentido hacia otras herramientas previstas, bien sea a través de la propia Estrategia y comisión citada y disposiciones derivadas, bien a través programas de subvenciones ya existentes y/o por crear.

- Se incluye **el tramo Arrasate - Gesalibar** como nuevo tramo de la RBVCG, en calidad de ramal del Itinerario 4-Valle del Deba y como tramo de la red foral (RBFVCG).

- En la actualidad se está llevando a cabo un estudio para analizar en detalle las propiedades colindantes y los tráficos motorizados ligados a las actividades silvo-agropecuarias que precisan del uso del futuro tramo de la RBVCG **Eskoriatza - Arabako muga** y para establecer un plan de gestión del mismo, todo ello de común acuerdo con los municipios afectados. En dicho plan se contemplarán medidas específicas para poder conjugar lo más adecuadamente posible los usos tradicionales presentes y los nuevos usos que habrán de coexistir sobre dicho ámbito.

- El modelo de la RBVCG está fundamentado en el *Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG- 2002)* y se inspira en otros modelos europeos de redes interurbanas de características parecidas entre los cuáles cabe citarse el del Reino Unido con más de 13.000 km. La RBVCG cuenta con condicionantes territoriales y sociales muy específicos.

- Se propone posponer las consideraciones sobre programación al documento de Aprobación Inicial, con mayor detalle programación del PTSVCG. No obstante, convendría que los ayuntamientos fueran clarificando sus respectivas programaciones para la RBLVCG, ya que el hecho de que sus respectivas redes vayan materializándose habría de repercutir, sin duda, en la reconsideración de la programación de la RBFVCG.

- La RBVCG es una red de infraestructuras de comunicación y debe de cumplir un conjunto de requisitos técnicos básicos mínimos, que no son iguales ni a los de las carreteras ni a los de un casco poblacional. La seguridad y funcionalidad propios de un tramo de vía ciclista-peatonal de uso cotidiano, aportados en parte por la iluminación, no pueden quedar a cargo de la indumentaria del peatón o de la bicicleta. Este es un planteamiento ligado al ocio. La iluminación de tramos de la RBVCG se limita a aquellos que han de cumplir una función en el transporte cotidiano. El resto de los tramos sólo tiene instalación de alumbrado en el caso de que cuente con túneles de determinada forma y longitud. Los criterios de construcción de la RBVCG están apoyados en un cuerpo de recomendaciones técnicas propio de la Diputación Foral (*Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa - Departamento de Desarrollo Sostenible - 2006*) fruto de la experiencia de 10 años de actividad en planificación, proyecto, construcción y gestión de vías ciclistas-peatonales interurbanas en Gipuzkoa. Dichas recomendaciones están en permanente contraste y actualización. Respecto de la iluminación, se quiere señalar que se han realizado estudios para la introducción de criterios de ahorro y eficiencia energética, así como el uso de energías renovables y las nuevas reglamentaciones de obligado cumplimiento, en el alumbrado de los tramos de la RBVCG, en función del uso de cada uno de los mismos. A la par se tienen en cuenta también los criterios de seguridad que aconsejan las políticas de género.

- En la actualidad existe un servicio de Observatorio de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa que se ocupa de analizar las condiciones de uso de los mismos, el volumen de ciclistas y peatones en cada tramo puesto al servicio público y la existencia de conflictos. Los datos de los distintos tramos abiertos al servicio público no son, en absoluto, desfavorables. No obstante, los objetivos del Departamento de Desarrollo Sostenible están orientados en dos direcciones muy claras y complementarias entre sí: (1) la observación y mejora continua de la gestión de los bidegorris existentes y de sus tráficos y adaptación funcional de los mismos y (2) la promoción decidida de la cultura del respeto en el desarrollo de nuestra movilidad cotidiana, basada a su vez en la educación ciudadana y apoyada en un código de circulación expresamente adaptado a este nuevo ámbito funcional y jurídico que son las vías ciclistas-peatonales y para los que actualmente la legislación estatal carece de contenidos suficientes o adecuados puesto que está pensada para la circulación de bicicletas por las carreteras y no por vías específicas.

  Asímismo, este tema será objeto de reflexión en la Comisión de Trabajo que se ocupa del uso de las vías ciclistas-peatonales en el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

- La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa (NF 1/2007) de próxima elaboración ha de establecer las políticas generales de potenciación del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas en Gipuzkoa.

- El marco que establece la movilidad sostenible es un ámbito extenso que plantea la combinación de diversos modos de transporte para alcanzar soluciones reales alternativas al actual modelo de movilidad. Entre los referidos modos se encuentra la bicicleta, que enmarcada en una política global de movilidad sostenible, habrá de establecer relaciones operativas de forma combinada con el resto de modos de transporte -tren/tranvía, autobús, automóvil, peatón- para conseguir soluciones igualmente integrales. El Departamento de Desarrollo Sostenible tiene previsto trabajar en esta línea tomando como elemento central la bicicleta y sus necesidades, teniendo en cuenta que una condición indispensable de partida es el desarrollo de las redes ciclistas y/o de ámbitos urbanos que ofrezcan condiciones similares, de seguridad y comodidad para la ciclabilidad. Cualquier anticipación en este sentido no habrá de suponer avance neto alguno.

III.2.- SESIÓN "UROLA", CELEBRADA EN LA AGENCIA DE DESARROLLO UGGASA (Zumarraga) - 10/07/2008

Entidades convocadas (13):

- **Ayuntamientos de:** Zarautz, Zumaia, Azpeitia, Azkoitia, Getaria, Zestoa, Urretxu, Zumarraga, Legazpi, Ezkio-Itxaso y Ormaiztegi.
- **Entidades locales-comarcales:** Uggasa y Urkome.

Asistentes (6 asistentes de 6 entidades diferentes)

Asistentes	Entidad
Begoña Etxaniz	Urretxuko Udala
Tomax Etxaniz	Ezkio-Itsaso
Mikel Alzelai	Legazpiko Udala
Itziar Salaberria	UGGASA
Helena Biurrun	Zumarragako Udala
Valen Monux	Antzuolako Udala
Beatriz Marticorena	Técnico Responsable de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG)
Germán Pozas	Técnico de Vías Ciclistas (DFG)
Iñaki Urrizalki	Equipo redactor (EKOLUR)
Tomás Aranburu	Equipo redactor (EKOLUR)
Itziar Eizagirre	Equipo redactor (MIRUA21)

SUGERENCIAS REALIZADAS RELACIONADAS CON EL PTSVCG

- 1.- Se considera apropiado que la DFG envíe una copia en papel del documento de Avance a cada municipio para que el ciudadano disponga de la información en su ayuntamiento de cara al próximo proceso de Información Publica.
- 2.- Se plantean dudas sobre la cuestión de la titularidad de las vías en función de que estas sean forales o municipales. Se solicita aclaración.
- 3.- La percepción que manifiesta Legazpi en relación al perfil de usuario se centra más en el ocio-recreativo.
- 4.- Se pregunta sobre el planteamiento existente para la posible conexión Zumarraga - Ormaiztegi, debido a la existencia de polígonos industriales a los que sería interesante dar servicio.
- 5.- Surge la duda de qué tipo de señalética va a ser propuesta en las vías (pictogramas, velocidades, convivencia peatón-ciclista, etc.).
- 6.- Se quiere saber cómo se controla el uso forestal en las vías ciclistas.
- 7.- Se quiere saber si el tramo Zumarraga - Urretxu - Ormaiztegi es viable.

RESPUESTAS

- El plan de participación pública del PTSVCG, además de tener en cuenta la accesibilidad de todos los ciudadanos a la información, tiene presente también criterios de prevención de residuos y de economía de recursos. Esto ha influido en el formato escogido para el documento, DIN A-3, de fácil reproducción. Los ayuntamientos articulados por la RBVCG cuentan con una copia digital del Avance desde el momento de consultas a las administraciones. Si bien se han recibido dos quejas de dos ayuntamientos en este sentido, se ha constatado que cada municipio centra su interés mayoritariamente en la parte del documento que le afecta no encontrándose eficiente ni operativa la completa reproducción y envío en papel de un documento tan amplio considerándose que cada ayuntamiento cuenta con medios propios para reproducir aquélla parte que sea de su interés.

  Con motivo de esta sugerencia se ha valorado la oportunidad de remitir una copia en papel a todos los ayuntamientos a los que afecta la RBVCG, cincuenta y nueve, de cara al proceso de Información Pública. No obstante, se ha considerado suficiente el acceso a través de la página web y del micrositio generado expresamente para la recogida de sugerencias, habiéndose

entregado o remitido copia en CD del Avance a todo aquel ciudadano y entidad que lo ha solicitado y habiéndose encontrado el documento disponible en papel en las oficinas de la Diputación Foral el cual ha sido consultado en una ocasión. No se ha recibido ninguna sugerencia ciudadana sobre este particular.

- La RBFVCG está compuesta por vías ciclistas-peatonales de titularidad foral (NF 1/2007). Una vez queden determinadas tanto la RBFVCG como la RBLVCG para cada municipio articulado por la RBVCG en el presente PTSVCG, se procederá a poner en marcha los traspasos de titularidad pendientes correspondientes a algunos tramos interurbanos cuya gestión de suelo fue realizada por los ayuntamientos antes de la aprobación de la Norma Foral 1/2007. En ese momento dichos tramos pasarán a ser de responsabilidad foral y quedará regularizada su situación jurídica y administrativa.

- La percepción manifestada desde Legazpi es lógica atendiendo a las oportunidades para ocio-turismo que ofrece el municipio dados sus equipamientos y su enclave en la antesala de Aitzgorri. Sin embargo, el tramo entre Legazpi y Urretxu - Zumarraga, ofrece enormes posibilidades para el ciclista urbano, más teniendo en cuenta los desarrollos industriales previstos a lo largo del tramo.

- El trazado del tramo Zumarraga - Ormaiztegi no tiene actualmente mayor definición que la que se hará constar en el documento de Aprobación Inicial. En el momento de abordar el proyecto de construcción se analizarán las cuestiones apuntadas.

- La señalética utilizada en la RBVCG es la recogida en el Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG 2006) y en la Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas del THG. No obstante, está previsto realizar trabajos en profundización en esta materia.

- La puesta en servicio de tramos de vías ciclistas-peatonales en zonas con uso forestal implica su contemplación en el proyecto de construcción de cara a valorar las intensidades de los tráficos necesariamente asociados a este uso y a prever la necesidad de secciones y firmes que puedan soportar el paso de los mismos. El régimen de uso y señalética empleada habrán de tener en cuenta también esta concurrencia, la cual está contemplada como uso autorizable en la Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Una vez puesta al servicio público la vía, son las tareas de vigilancia las que han de asegurar el definitivo control.

III.-3.- SESIÓN "TOLOSALDEA-GOIERRI", CELEBRADA EN LA AGENCIA DE DESARROLLO GOIEKI (Ordizia) - 11/07/2008

Entidades convocadas (27):

- **Ayuntamientos de:** Villabona, Aduna, Zizurkil, Asteasu, Anoeta, Irura, Alegia, Altzo, Tolosa, Ikaztegieta, Legorreta, Itsasondo, Ordizia, Beasain, Ataun, Zaldibia, Lazkao, Arama, Mutiloa, Zegama, Segura e Idiazabal.
- **Entidades locales-comarcales:** Tolosaldea Garatzen, Consorcio Turístico del Plazaola (Lekunberri), Goieki, Goimen y Tolomendi.

Asistentes (12 asistentes de 12 entidades diferentes)

Asistentes	Entidad
Iker Azurmendi	GOIEKI
Antton Lekuona	Tolosako Udala
Garbiñe Olaberria	Ernioaldea UT21. Tolosa Garatzen
Marijo Olazabal	Aramako Udala
Iban Asenjo	Ordiziako Udala
Xabi Iturrioz	Itsasondoko Udala
Danel Etxeberria	Itsasondo
Ainhoa Azpeitia	Zizurkil
Rosa Aurkia	Beasain AL21. Laia, S.coop.
Leire Garmendia	Ordizia AT21. Laia, S. Coop.
Jon Esquisabel del Bosque	Lazkaoko Udala
Peio Zendoia	Villabonako Udala
Beatriz Marticorena	Técnico Responsable de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG)
Germán Pozas	Técnico de Vías Ciclistas (DFG)
Iñaki Urrizalki	Equipo redactor (EKOLUR)
Tomás Aranburu	Equipo redactor (EKOLUR)
Itziar Eizagirre	Equipo redactor (MIRUA21)

SUGERENCIAS REALIZADAS RELACIONADAS CON EL PTSVCG

- 1.- Se plantea la duda de dónde situar los tramos de red que transcurren por los barrios municipales –Red Foral o Red Local-.
- 2.- Surge la duda de cómo garantizar la conectividad de la Red Local entre municipios.
- 3.- Se manifiesta la preocupación existente por la coordinación necesaria para articular las Redes Locales y la Red Foral.
- 4.- Se pregunta sobre la existencia de algún tipo de planificación relativa a la conservación y el mantenimiento.
- 5.- Se señala a la problemática existente entre la coexistencia del peatón-ciclista (caso Alegia).
- 6.- Se demandan criterios a seguir para planificar las vías ciclistas adaptadas al vehículo a motor y al peatón en los cascos urbanos (caso de Tolosa).
- 7.- Se pregunta sobre qué medidas habría que aplicar para promocionar el perfil de ciclista urbano.

RESPUESTA

- El documento presentado corresponde a un Avance que marca objetivos estratégicos, criterios, alternativas y un modelo territorial (de carácter básico) de red de vías ciclistas en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Será el documento de Aprobación Inicial el que realice una descripción más afinada de la citada red, estableciendo en su momento el grado de detalle más adecuado y, consiguientemente, la escala de trabajo y representación gráfica de los planos informativos y de ordenación. En todo caso, el grado de detalle será mayor en el documento de Aprobación Inicial

(en principio E 1:10.000) que en el documento de Avance. Se remite a dicho documento para la mejor concreción de la RBFVCG y la RBLVCG y reflexiones al respecto.

Por otra parte, durante el proceso de redacción de los proyectos de construcción de tramos de la RBFVCG se establecen cauces de colaboración con los ayuntamientos para asegurar la conectividad con la RBLVCG existente o prevista correspondiente.

- El Departamento de Desarrollo Sostenible realiza en la actualidad el mantenimiento de cerca de 60 km de vías ciclistas-peatonales. Esta materia está en proceso de regularización y sistematización definitiva y en un futuro próximo contará con su propio plan.

- El tramo Tolosa-Alegia es objeto de seguimiento por parte del Observatorio de la Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

- La vía ciclista-peatonal, entre Alegia e Itsatsondo, así como la existente entre Ormaiztegi y Salbatore, ambas previstas por el PTSVCG, fueron construidas por el Departamento Foral de Infraestructuras Viarias sobre el dominio público de las respectivas carreteras y bajo criterios que no han estado debidamente al alcance de la asesoría de este Departamento en el momento de su construcción. En la actualidad se ha realizado una propuesta de reacondicionamiento de dichos tramos por parte de este Departamento estándose a la espera de decisión por parte del competente en dicho dominio. Una vez queden realizadas las actuaciones propuestas se recibirán dichos tramos para su conservación y demás responsabilidades derivadas.

- Al margen de las consideraciones que puedan hacerse desde el PTSVCG, las recomendaciones técnicas para diseño y proyección de tramos de vías ciclistas urbanos quedan recogidos en el *Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG-2006*). No obstante, la aplicación concreta de los mismos a cada caso es algo que debe resolverse a través de la redacción de cada proyecto de construcción.

- El conjunto de medidas a aplicar para promocionar el ciclista urbano es amplio. Comienza por el propio diseño de las vías ciclistas. La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa (NF 1/2007) de próxima elaboración ha de establecer las políticas generales de potenciación del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas en Gipuzkoa.

III.4.- SESIÓN "DONOSTIALDEA-OARSOALDEA-TXINGUDI-BURUNTZALDEA", CELEBRADA EN EL PALACIO DE DIPUTACION FORAL (Donostia-San Sebastián) - 14/07/2008

Entidades convocadas (27):

- **Ayuntamientos de:** Irún, Hondarribia, Donostia / San Sebastián, Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun, Astigarraga, Hernani, Urnieta, Andoain, Lasarte-Oria, Usurbil y Orio. También la Oficina del PGOU de Donostia / San Sebastián.
- **Entidades locales-comarcales:** Bidasoa Activa, Consorcio Transfronterizo Bidasoa-Txingudi, Oarsoaldea, Leitzaran 31 y Behemendi.
- **Asociaciones ciclistas**: Kalapie, Txirrinka (que no pudo asistir a la sesión Deba)
- **Otras asociaciones**: Eguzki, Ekologistak Martxan, Asociación del Camino de Santiago, Elkartu y Club Vasco de Camping.

Asistentes (25 asistentes de 20 entidades diferentes)

Asistentes	Entidad
Andrea Iglesias	Ayuntamiento de Irún
Mikel Zabala	Ayuntamiento de Irún
Mertxe Zapiain	Urnietako Udala
Mikel Izagirre	Urnietako Udala
Santiago Peñalba	Oficina Plan General Sn.Sn.
Iñaki Azkarate	Errenteriako Udala
Aitor Gonzalez	Oarsoaldeako Udaltalde21
Xabier Sanchez	Oarsoaldea S.A
Mikel Zendoia	Behemendi
Ander Poza	Pasaiako Udala
Xabier Intxaurza	Andoaingo Udala
Manu Segovia	Andoaingo Udala
Olatz Urrutibeaskoa	Hernaniko Udala
Gurutze Irisarri	Lasarte-Oriako Udala
Izaskun Txintxurreta	Usurbilgo Udala
Jose Usabiaga	Lasarte-Oria Participación Ciudadana
Luis Barredo	Asoc. Amigos Cº Santiago
Pilar Barquin	Ekologistak Martxan
Oskar Ayllón	Oiartzungo Udala
Mikel Zendoia	Behemendi
Josu Benaito	Ayuntamiento Donostia
Giuliano Mezzacasa	Kalapie Donostialdea
Gurutze Intxarburu	Kalapie Donostialdea
Miguel Angel Letamendi	Txirrinka
Daniel Enparantza	Txirrinka
Beatriz Marticorena	Técnico Responsable de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG)
Germán Pozas	Técnico de Vías Ciclistas (DFG)
Iñaki Urrizalki	Equipo redactor (EKOLUR)
Tomás Aranburu	Equipo redactor (EKOLUR)
Itziar Eizagirre	Equipo redactor (MIRUA21)

SUGERENCIAS REALIZADAS RELACIONADAS CON EL PTSVCG

- 1.- Se manifiesta un gran escepticismo por parte del colectivo ecologista EGUZKI respecto al PTSVCG ya que desde el año 1985 se vienen planteando iniciativas similares que tardan demasiado en convertirse en un hecho real. a) La bicicleta debiera de ser una alternativa de transporte y no debería hacer falta una red de infraestructuras para circular en bicicleta sino que estas deberían de poder circular por las carreteras b) No se comparte la visión preservista que

manifiesta el PTSVCG y en el caso de que se considere que hay que ocupar más territorio con las infraestructuras ciclistas de nueva creación, se opta por su ocupación decidida sin atender a criterios de utilizar infraestructuras existentes. c) Tampoco se comparte el planteamiento de cuatrienios. d) Se es de la opinión de que a quien hay que educar para la convivencia es al automovilista respecto a la bicicleta y no trasladar esa responsabilidad al ciclista respecto al peatón. e) La percepción general es de retraso.

- 2.- La asociación de ciclistas urbanos KALAPIE es de la opinión de que la bicicleta no se considera como una verdadera alternativa de transporte. Por otro lado, tiene la sensación de que el planificador no conoce la bicicleta o no es usuario, ya que existen tramos de gran importancia pendientes de ejecución que parecen relativamente fáciles de abordar pero no son ejecutados.
- 3.- Se manifiesta la necesidad de abordar cambios de hábitos y culturales para la efectividad de la bicicleta como medio de transporte.
- 4.- Se plantea la cuestión de cómo se pretende abordar la coordinación de los tramos forales con los locales a todos los efectos (económicos, de programación, etc.)
- 5.- Se considera que no existe un planteamiento efectivo de planificación, ya que el 50% de la población se encuentra concentrada en Donostialdea y esta zona no recibe proporcionalmente la atención que se supone requeriría para lograr los objetivos que establece el PTSVCG.
- 6.- Se señalan algunas oportunidades perdidas tales como los tramos de Irún-Gantxurizketa, detectándose incongruencias y falta de coordinación con el Departamento de Carreteras de la DFG.
- 7.- Se quiere saber por qué el PTS de Vías Ciclistas no se ha incluido en el PTS de Carreteras.
- 8.- Se demanda la consideración de incluir el tramo Pasaia (Donibane) - Lezo.
- 9.- Se propone plantear los tramos de vías ciclistas en unidades de ejecución indivisibles, para evitar la pérdida de tramos planificados pero aún no ejecutados por circunstancias ajenas al planificador de las vías.
- 10.- Se considera relevante incluir en el PTSVCG la conexión Errenteria - Bidasoa - Lapurdi, así como Errenteria - Pasaia (Donibane) - Lezo.
- 11.- Se considera relevante atender a las características propias de las vías, así como los usos existentes en las mismas –colegios, polígonos industriales, etc.- de cara a establecer criterios de segregación total.
- 12.- Se considera que el PTSVCG es posibilista, ya que primero parecen ejecutarse aquellos tramos de fácil resolución antes que los que manifiestan mayores dificultades.
- 13.- Se plantea la sustracción del tramo de Leitzaran del PTSVCG, por no verse su virtualidad como vía de transporte y considerar que suma kilómetros a una red que se considera de transporte, sin serlo en realidad.
- 14.- Se demanda considerar el tramo Zubillaga - Oñati, ya que en él se prevé un considerable tráfico ciclista y peatonal debido a la proximidad de polígonos industriales. Antes de abrir dicho tramo, se recomienda establecer una normativa de uso para favorecer la coexistencia de medios.
- 15.- Se demanda por parte de la asociación Amigos del Cº de Santiago, considerar los tramos que siguen: Hendaia - Euro-Velo Helsinsky Algeciras por el Arco Atlántico-, que parece escaparse por Navarra - Endarlatsa-*Vía Verde Tren Txikito* ,sin tocar más que los 5 Km. de Irun-Bidasoa, por falta del tramo Irun -Oiartzun-
- 16.- Se demanda la conexión desde Zegama -donde termina la red guipuzcoana- con la propuesta de la Asociación de Araba-Bizikletak de una única vía transversal que atraviese Álava desde Burgos hasta Olazagutia (Navarra) aprovechando la protección por Decreto del itinerario del Cº Santiago por Euzkadi. Sólo faltaría la continuidad desde el Puerto de Ortzaute hasta Alsasua - Olazagutia - Zalduendo.
- 17.- Asimismo se demanda la conexión con Bizkaia por la Costa -que está prácticamente sin ejecutar desde Donostia- considerando que el recién inaugurado paseo, Zarautz - Getaria, es solo peatonal-. Este Camino de la Costa, que desde las asociaciones de Euskadi se está potenciando con gran éxito, -2.800 peregrinos en 2007- de los cuales la tercera parte se arriesgaron a hacerlo en bicicleta, tiene unas perspectivas inimaginables con su red de albergues en funcionamiento en Irun-Donibane, San Sebastián (Ikastola Jakintza), Orio - Zarautz - Zumaia y Deba.

RESPUESTAS

- La red de vías ciclistas de Gipuzkoa, en su concepción de red de infraestructuras de comunicación para el transporte en bicicleta, nace del Proyecto Lehendabizi, una propuesta de origen ciudadano, más concretamente de los colectivos de ciclistas urbanos KALAPIE (Donostia) y LURRATS (Arrasate) que fue refrendada por numerosos ayuntamientos y entidades comarcales y elevada a la Diputación Foral de Gipuzkoa para su materialización. Posteriormente, en 1999 las Juntas Generales de Gipuzkoa encomendaron la Dirección General de Medio Ambiente foral la construcción de vías ciclistas dotándola presupuestariamente a tal fin. En 2002 fue presentado el Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa documento que construyó el marco conceptual que dotó de plena base y argumentación a la idea de necesidad y oportunidad de esta red de infraestructuras para Gipuzkoa. Una convicción que quedó mayoritariamente refrendada con la aprobación de la Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa en enero de 2007.

- El Departamento de Desarrollo Sostenible tiene un compromiso ineludible con la sostenibilidad de las soluciones que propone, en este caso en materia de movilidad sostenible. La RBVCG, como tal intervención física sobre el territorio y canalizadora de flujos de personas, no puede sustraerse de este compromiso. El PTSVCG está, además, sometido a Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental. La condición “preservista” de los planteamientos del PTSVCG en el sentido de utilizar en primera instancia infraestructuras preexistentes que sean capaces de absorber estos tráficos ciclistas-peatonales nace de la voluntad de evitar impactos ambientales y de la propia realidad que ofrece el congestionado territorio guipuzcoano en el que el recurso suelo está cada vez más ausente en las zonas en las que la RBVCG se dispone. Se trata este de un criterio de aceptación mayoritaria, encontrándose poco recomendable artificializar más suelo del estrictamente necesario. Ello no obsta para que, cuando se encuentran causas justificadas, se lleven adelante soluciones que supongan nuevas ocupaciones de terrenos, teniendo siempre bien presentes los impactos ambientales y que sobre los bienes y actividades de terceros hayan de derivarse.

- La organización del PTSVCG en 2 cuatrienios es habitual en este tipo de documentos. El escenario económico planteado en el PTSVCG se basa en la realidad presupuestaria en materia de vías ciclistas-bicicleta del Departamento de Desarrollo Sostenible en el momento de publicar el Avance. No se comprende la consideración sobre el “retraso” por parte de aquel que no encuentre necesaria la RBVCG.

- Sin perjuicio de coincidir totalmente en la necesidad de educar al automovilista se señala la total necesidad de hacer otro tanto con el ciclista y con el peatón, con los usuarios de la RBVCG.

- La existencia de voluntad por crear una red de vías ciclistas para Gipuzkoa, dotada de todas las herramientas clásicas que asisten a otras redes de infraestructuras de comunicación más tradicionales y consolidadas, y de desarrollar una estrategia para la potenciación del uso de la bicicleta en Gipuzkoa (NF 1/2007) se considera de muy difícil cuestionamiento. La velocidad de construcción de la RBVCG se admite como materia más discutible, pero se señala que es algo que depende de muchos factores, más allá de las voluntades, creencias y hábitos personales de los responsables de su materialización. Se invita a todo aquel que desee conocer los pormenores de redacción, tramitación, construcción y puesta en marcha de un nuevo tramo de vía ciclista peatonal. Ningún tramo es "fácil" y mucho menos los que se sitúan en el entorno de Donostialdea. El hecho de que pertenezcan al grupo de mayor importancia funcional no los dota de mayor abordabilidad, sino todo lo contrario dada la superposición de usos, proyectos y agentes propia de las conurbaciones en plena transformación. La colaboración interinstitucional es algo imprescindible en estos casos y se están dado pasos en este sentido.

- De forma general y, como ya se ha indicado en parte, el escenario económico y programación planteados en el PTSVCG se basan en la realidad presupuestaria y de recursos humanos en materia de vías ciclistas-bicicleta del Departamento de Desarrollo Sostenible en el momento de publicar el Avance. Ello se traduce en un ritmo de ejecución anual concreto y en la necesidad de ordenar los tramos con arreglo a criterios de programación ajustados a esta realidad.

- Uno de los principales males de las políticas de la bicicleta que no han resultado exitosas es, precisamente, la falta de atención en materia de promoción pensándose que la mera construcción de las infraestructuras obrará todo un cambio, no siendo así. Se está completamente de acuerdo en la necesidad de prestar una atención creciente a este particular, como puede verse en el propio Modelo de Instrumentos del PTSVCG, en el esquema básico de la Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas del THG y en los esquemas de composición de equipo de recursos humanos que se están impulsando. Con la constitución reciente del *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa* dará comienzo el proceso de elaboración de la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa*. Se considera que su aprobación será la vía que permita potenciar toda la acción general en materia de promoción del uso de la bicicleta.

- El grado de detalle del documento de Aprobación Inicial (en principio E 1:10.000) permitirá la mejor concreción de la RBFVCG y la RBLVCG y la realización de mayores reflexiones al respecto de las herramientas para asegurar su materialización de forma coordinada. Por otra parte, durante el proceso de redacción de los proyectos de construcción de tramos de la RBFVCG se establecen cauces de colaboración con los ayuntamientos para asegurar la conectividad con la RBLVCG existente o prevista correspondiente. Finalmente, el *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa* cuenta con una Comisión de Trabajo dedicada a la coordinación Local-Foral-Autonómica.

- Las capacidades del PTSVCG para intervenir en los ámbitos urbanos, especialmente en Donostialdea, son limitadas. Se está de acuerdo en la necesidad de poner los medios necesarios, marcos de colaboración interinstitucional, que aceleren la materialización de la RBVCG en este ámbito que concentra tanta población y sin perjuicio de la atención que requiere el otro 50% de la población de Gipuzkoa.

- Respecto del tramo Gaintxurizketa - Irun (Katea), se está de acuerdo con el hecho de que se ha perdido en el pasado la oportunidad para su ejecución ligada a la obra de la N-1, si bien con pendientes poco adecuadas. Se mantienen cauces de colaboración con Eusko Trenbide Sarea para no perder otras oportunidades mejores ligadas al desdoblamiento del tren en este tramo. De todos modos, no se encuentra justificado anteponer la construcción de este tramo en detrimento de otros más útiles para la movilidad cotidiana, ni canalizar flujos de tráfico ciclistas-peatonales hacia entornos urbanos no preparados para los mismos. Se considera que cuando la RBVCG vaya siendo una realidad en el entorno de Txingudi, la unión Errenteria - Oiartzun - Gaintxurizketa - Irun cobrará todo su sentido entre las prioridades.

- La RBVCG no coincide con la red de carreteras más que en algunos tramos concretos. Existen cauces de colaboración permanentes entre ambos departamentos. Por una parte, para que los trazados de las carreteras, que suponen grandes ocupaciones y barreras físicas, no impidan los de las vías ciclistas-peatonales, más flexibles pero exigentes en materia de pendientes y accesibilidad. Por otro, por si se diera la circunstancia de que el trazado idóneo previsto sea el mismo para ambas infraestructuras, en cuyo caso se acometen actuaciones en colaboración. Este interés mutuo en el mismo eje de trazado no se da en muchos casos por las diferentes exigencias de ambas infraestructuras, pensadas para usuarios totalmente distintos: motorizados y no motorizados. Un ejemplo habitual es el hecho de que las variantes tratan de alejarse de los cascos urbanos, mientras que las vías ciclistas-peatonales buscan todo lo contrario, llegar a los espacios ciclistas-peatonales de los núcleos de población en el menor recorrido. En otras ocasiones ocurre que la nueva carretera tiene pendientes inaceptables para una vía ciclista-peatonal, ausencia de espacio físico para empaquetar ambas infraestructuras, etc.

  Por norma general, tampoco se considera un planteamiento óptimo en términos de salud el trazar una red paralela a la de carreteras debido a las propias circunstancias de exposición a ruido y emisiones contaminantes, incluso de seguridad, que ello conlleva; sobre todo en carreteras con IMD elevadas.

  En cualquier caso, un hipotético modelo de gestión para las vías ciclistas dependiente de un departamento competente en materia de carreteras se analizó seriamente y se desestimó hace algunos años debido a que la mayoría de los tramos de la RBVCG no se sitúan en el entorno de las mismas y debido a que la perspectiva con la que se trabaja desde el mundo de las carreteras está completamente orientada a responder a un usuario totalmente diferente: el vehículo motorizado.

  Respecto de un "PTS de Carreteras y Vías Ciclistas", se ha de indicar que fue realizado un intento en este sentido que no dio los resultados esperados debido a una absoluta disparidad metodológica. Se trata de dos redes que comparten el hecho de ser dos sistemas generales destinados a resolver necesidades de movilidad pero que cuentan con usuarios-tipo, problemática, estado de desarrollo y necesidades totalmente distintas y muy difícilmente abordables a través de un mismo documento.

La posterior aprobación de la Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa sitúa a las mismas en igualdad de condiciones para generar su propia planificación sectorial.

- Se acepta e incluye el tramo Pasaia (Donibane) - Lezo que se reflejará en el documento de Aprobación Inicial del PTSVCG.

- En la redacción de los proyectos de construcción de vías ciclistas-peatonales, la consideración de los generadores de viajes situados en su entorno es el criterio principal que se sigue para la definición de la sección tipo.

- Los criterios de programación utilizados en el PTSVCG contemplan: el alto potencial de uso cotidiano-urbano, el alto potencial de densidad de uso, distancias entre áreas urbanas asumibles para ciclistas cotidianos, oportunidades y dificultades asociadas a actuaciones de terceros. Este último elemento puede actuar en el sentido de acelerar la maduración de un proyecto de un tramo concreto o de recomendar su posposición, generalmente por motivos de pura viabilidad funcional, racionalidad económica y de evitación de molestias sucesivas a los usuarios. No obstante, se procura mejorar continuamente la coordinación administrativa para asegurar, al menos, la reserva de trazados, a la espera del momento adecuado para la ejecución.

- La RBVCG se compone de tramos de gran diversidad. El **Itinerario I-8 Leitzaran**, con vocación ocio-turismo, es precisamente una conexión transterritorial que se sigue de la vía Verde del Plazaola en Navarra, que se extiende más allá de Lekunberri y que presenta visos de unión con Pamplona (se cuenta con los terrenos hasta Irurzun). Al margen de su situación de conservación actual, este itinerario está considerado de gran valor como Camino del Plazaola que fue y que posibilita el acceso no motorizado al Biotopo del Leitzaran. La suma de sus kilómetros a la RBVCG o la utilización que se pueda hacer de este dato no se considera motivo suficiente para su “eliminación” de la RBVCG.

- Se está de acuerdo con la previsión de intensos flujos ciclistas y peatonales en el **tramo Zubillaga - Oñati**. Se pondrán los medios para regular el uso en el mismo.

- El **tramo Oiartzun - Irun (Katea)** forma parte del eje transeuropeo de entrada en Gipuzkoa - y en la península- alternativo al que constituye el Itinerario 7 (Valle del Bidasoa), actualmente en ejecución. No se trata de un tramo con un alto potencial de uso cotidiano-urbano. Por otra parte, la RBVCG en el entorno de Txingudi depende en gran medida de la materialización de la RBLVCG en Irún, aún muy incipiente, y de actuaciones en la RBFVCG de dudosa viabilidad a corto-medio plazo dado que se sitúan en entornos ambientales de gran valor. Habiéndose perdido en el pasado algunas oportunidades para su ejecución, si bien con pendientes poco adecuadas, y estando a la espera de otras mejores ligadas al hipotético desdoblamiento del tren, no se encuentra justificado anteponer la construcción de este tramo en detrimento de otros más útiles para la movilidad cotidiana, ni canalizar flujos de tráfico ciclistas-peatonales hacia entornos urbanos no preparados para los mismos. Se considera que cuando la RBVCG vaya siendo una realidad en el entorno de Txingudi la unión Errenteria / Oiartzun - Gaintxurizketa - Irun cobrará todo su sentido entre las prioridades. En ese momento la posibilidad de entrada transeuropea en Gipuzkoa será doble y quedará al libre albedrío del usuario, no siendo la red de los guipuzcoanos asunto ni propiedad de Euro-Velo ni de ninguna otra iniciativa cicloturista ligada al ocio vacacional o marca registrada alguna.

- Debido a condicionantes orográficos y funcionales, se desestima la propuesta de prolongar el ramal Beasain-Zegama hasta el puerto de Otzaurte e incorporarlo a la RBVCG. Lo cual no obsta para que en el marco del PTSVC de la CAPV quepa proponerse el análisis de dicha conexión si esta pudiera venir apoyada por los criterios que manejados a escala autonómica para las uniones transterritoriales.

- La RBVCG goza de normativa sectorial propia para su planificación, proyecto, construcción y explotación, así como para la promoción de la bicicleta, esto es, la Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

- El Itinerario I-2 Donostia-Mutriku es considerado de gran interés, también desde el punto de vista indicado por la sugerencia. Desgraciadamente, presenta gran complejidad de ejecución en algunos de sus tramos que deberán ser analizados en estudios de viabilidad. No obstante lo cual, su calidad de conexión estratégica hace imprescindible todo esfuerzo para su completa materialización. Se puede asegurar su continuidad hasta Ondarroa pero se desconocen las posibilidades de conexión con más poblaciones de Bizkaia.

IV.- CONCLUSIÓN

Se hace una valoración muy positiva de todas las sugerencias recibidas, recogiéndose las modificaciones del Avance a que hubieran dado lugar en el documento de Aprobación Inicial del PTSVCG y dejándose constancia de todo el proceso en el anejo que sobre el Plan de Participación se añadirá al mismo.

Donostia-San Sebastián, 20 de marzo de 2009,

LA JEFA DE SECCIÓN DE SOSTENIBILIDAD
Y VIAS CICLISTAS

Fdo: BEATRIZ MARTICORENA SAN AGUSTÍN

6.2.- INFORME DE RESPUESTAS A ALEGACIONES AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

INFORME DE RESPUESTA A LAS ALEGACIONES AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA (PTSVCG) – ABRIL 2011-

La tramitación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (PTSVCG[2]), previsto por la Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa, se está efectuando en los términos establecidos en la legislación vigente, y más específicamente, en ordenación del territorio, de costas y de evaluaciones de impacto ambiental.

De forma complementaria y con el objeto de fomentar la transparencia y lograr una mayor implicación de los agentes públicos y civiles para la obtención de un plan compartido por todos, el Departamento de Desarrollo Sostenible está llevando a cabo un plan de participación pública a lo largo del desarrollo del proceso de tramitación del PTSVCG. Asimismo, el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa está interviniendo en distintos momentos de su tramitación. Las consideraciones y alegaciones recogidas, procedentes tanto de las consultas establecidas en la legislación vigente, como de aquellas otras contempladas en el citado plan de participación y de la asesoría del Consejo, están contribuyendo a mejorar el contenido del documento definitivo del PTSVCG y han sido integrados en el mismo en un documento anexo propio.

En este informe se da cuenta de forma conjunta de todas las alegaciones recibidas sobre el documento de Aprobación Inicial del PTSVCG:

1.- Mediante Orden Foral de 11 de mayo de 2010 del Diputado Foral de Desarrollo Sostenible se resolvió **aprobar inicialmente el Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa**, se ordenó **la remisión del mismo a las Administraciones Públicas territoriales interesadas y su exposición al público durante 2 meses** (BOG num 101 – 01/06/2010) (BOE num 140 – 09/06/2010).

2.- El Departamento de Desarrollo Sostenible remitió a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, a través del Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa el expediente del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa a fin de que sobre el mismo se emitiera el informe que disponen los artículos 112 a) y 117.1 de la Ley 22/88 de Costas. Con fecha 16 de julio de 2010 la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar emite un informe recibido por el departamento foral el 22 de julio del 2010.

3.- El Departamento de Desarrollo Sostenible remitió el documento de aprobación inicial para la realización de consultas a las siguientes administraciones públicas y entidades interesadas:

- Diputación Foral de Gipuzkoa: DG de Ordenación Territorial, DG de Agricultura y Desarrollo Rural, DG de Montes y Medio Natural, DG de Cultura, DG de Carreteras, DG de Gestión y Planificación, DG de Juventud, DG de Deportes, DG de Suelos y Transportes, DG de Obras Hidráulicas.
- Transportes de Gipuzkoa.
- Gobierno Vasco: Dpto. de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental, Dirección de Calidad Ambiental, Dirección de Aguas), Dpto. de Interior (Dirección de Atención de Emergencias), Dpto de Cultura (Dirección de Patrimonio Cultural), Dpto. de Sanidad (Dirección de Salud Pública), Dpto. de Transportes y Obras Públicas (Dirección de Transportes y Dirección de Infraestructura del Transporte).
- Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE).
- Euskal Trenbide Sarea (ETS).
- Agencia Vasca del Agua (URA).
- Diputación Foral de Alava (Dirección de Medio Ambiente).
- Diputación Foral de Bizkaia (Dirección General de Medio Ambiente y Dirección General de Transportes y Obras Públicas).
- Gobierno de Navarra (Dirección General de Medio Ambiente)
- Ayuntamientos de Gipuzkoa por los que discurre la RBVCG definida tras la fase de Avance y Ayuntamiento de Ermua (Bizkaia)
- Otras entidades: Kalapie (Donostia, Bidasoaldea), Lurrats, Txirrinka, Consorcio Transfronterizo Bidasoa, Leitzaran 31, Consorcio del Plazaola, Agencias de Desarrollo y Agencias de Desarrollo Rural (Debegesa, Debagaraia, Goieki, Tolosaldea Garatzen, Ugassa, Bidasoa Activa, Iraurgi Lantzen, Goimen, Debemen, Urkome, Tolomendi), Mancomunidad de Urola Kosta.

4.- Se realizaron **8 sesiones participativas** en: Agencia Goieki (agentes del Goierri), Agencia Debagaraia (agentes de Debagoiena), Ayto. de Zarautz (agentes de Urola Kosta, Medio y Alto), Agencia Tolosaldea Garatzen (agentes de Tolosaldea), Diputación Foral (agentes de Donostialdea, Buruntzaldea y Oarsoaldea), Bidasoa Activa (agentes de Bidasoa-Txingudi), Debegesa (agentes de Debabarrena) y Observatorio de la Bicicleta de Donostia (agentes de Donostia).

5.- El documento se puso a **disposición pública** en la página web [www.gipuzkoaingurumena.net] y en las oficinas de la Dirección General de Medio Ambiente.

6.- Se procedió a la remisión a los miembros del **Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa** y a la celebración de sesión del Consejo (Comisión de Trabajo de Estrategia de la Bicicleta y Planificación – 14/09/2010)

Durante el proceso de Información Pública se han recibido **33** alegaciones: **23** ayuntamientos individualmente, **2** agencias comarcales en nombre de 12 ayuntamientos, **2** administraciones públicas, **1** entidad privada, **1** asociación de vecinos y **4** particulares.

Por otra parte, se añaden las sugerencias y reflexiones recogidas en las 8 sesiones participativas y en la sesión del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

[2] PTSVCG: Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
RBVCG: Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, compuesta por tramos forales-interurbanos (RBFVCG) y tramos locales-urbanos (RBLVCG). Se recuerda que, además, las redes locales pueden tener tramos que no formen parte de la RBVCG.

A continuación se expone en los siguientes 5 bloques diferenciados el contenido de todas las alegaciones y sugerencias recibidas así como la respuesta por parte de estos servicios técnicos.

I.- Subsanación de deficiencias señaladas por la Subdirección General de Dominio Público Marítimo-terrestre (Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino)

II.- Sugerencias y reflexiones habidas ante la presentación del documento de Aprobación Inicial habidas durante las 8 sesiones participativas en diversos puntos de Gipuzkoa

III.- Alegaciones habidas durante el proceso de consulta a las administraciones públicas y entidades interesadas y respuesta

III.1.- Alegaciones de los ayuntamientos

III.2.- Alegaciones de otras administraciones y entidades públicas consultadas

IV.- Alegaciones al documento de Aprobación Inicial habidas durante el proceso de exposición a información publica

V.- Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa

6.2.1.- SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS SEÑALADAS POR LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE

I. –SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS SEÑALADAS POR LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DOMINIO PUBLICO MARITIMO-TERRESTRE (Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino)

La Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre señala lo siguiente en su informe de 16 de julio de 2010:

- A) Los Planos de Ordenación deben reflejar la línea de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, la de la ribera del mar, cuando no es coincidente con la línea de deslinde, ni aquella otra que delimita la zona sobre la que recae la servidumbre de protección. Estas líneas deberán reflejarse en los Planos con arreglo a los datos que, previa petición facilitará el Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa.

- B) La Memoria y la Normativa no hacen referencia alguna a las limitaciones de la Ley de Costas, por lo que "*deberá recogerse, al menos, que el Plan Territorial respetará lo dispuesto en el Título III de la Ley de Costas en relación a la utilización del dominio público marítimo-terrestre*".

- C) Los itinerarios nº1 Donostia-Irun, nº2 Donostia-Mutriku, nº3 Donostia-Beasain, nº4 Valle del Deba y nº7 Valle del Bidasoa "*en ningún caso deberán ocupar terrenos de dominio público marítimo-terrestre, en cumplimiento de* lo *que establece el artículo 32 de la Ley de Costas*".

- D) Una vez subsanadas las deficiencias señaladas "*se remitirá de nuevo a esta Dirección General, a través del Servicio Provincial de Costas de Tenerife, el expediente corregido, completo y diligenciado, y previamente a su aprobación definitiva, para la emisión del informe que disponen los artículos 112.a) y 117.2 de la Ley de Costas*".

RESPUESTA

- A) La línea de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, así como la línea que delimita la zona sobre la que recae la servidumbre de protección ha sido reflejada, en la fase de aprobación inicial, en los planos de condicionantes ambientales (Documento 'D. Informe de Sostenibilidad Ambiental. Planos de Condicionantes Ambientales'), elaborados a escala 1/10.000. Por parte del equipo redactor del Plan se estimó que la incorporación de estas áreas, junto al resto de los condicionantes ambientales identificados, en los mismos planos en los que también se recogen los trazados de los itinerarios propuestos, y a una escala suficientemente detallada, suministraba información lo suficientemente clara para permitir el análisis de su incidencia en las áreas de las que la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino es responsable. Dado que esta información ha sido valorada como insuficiente en el informe emitido el documento correspondiente a la fase de Aprobación Provisional, que será remitido a la Dirección General Sostenibilidad de la Costa y el Mar tal y como establece el informe citado, incorporará en los Planos de Ordenación (Documento 'C. Planos de Ordenación') las líneas citadas en su informe.

- B) Las referencias incluidas en el documento de Aprobación Inicial del PTSVCG en relación al litoral, dominio público marítimo-terrestre y aspectos relacionados se incluyeron en el documento 'D. Informe de Sostenibilidad Ambiental', en el que se analiza la incidencia de cada uno de los itinerarios en estas zonas protegidas. En cualquier caso, y admitiendo que la información recogida no ha sido suficiente el documento de Aprobación Provisional incorporará en sus documentos 'A. Memoria', 'B.Normativa' y 'E. Afecciones al planeamiento', tal y como establece el informe, las limitaciones establecidas en la Ley de Costas, así como el respeto del PTSVCG a lo dispuesto en el Título III de la Ley de Costas en relación a la utilización del dominio público marítimo-terrestre.

- C) Ocupación del dominio público marítimo-terrestre o zona de servidumbre de protección.

  La ley de Costas establece en su artículo 32 que únicamente se podrá permitir la ocupación del dominio público marítimo-terrestre para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación. El Reglamento que desarrolla la Ley de Costas, en su artículo 60 dispone que las actividades o instalaciones a que se refiere el apartado anterior son:

  a. Las que desempeñan una función o presten un servicio que, por sus características, requiera la ocupación del dominio público marítimo-terrestre.
  b. **Las de servicio público o al público que, por la configuración física del tramo de costa en que resulte necesario su emplazamiento, no puedan ubicarse en los terrenos colindantes con dicho dominio**.

  También se indica que en todo caso la ocupación deberá ser la mínima posible.

  La Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa es una red de infraestructuras para la movilidad no motorizada de utilidad pública. La Norma Foral 1/2007 de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa establece en su artículo 28 que la aprobación de los proyectos de vías ciclistas implica su declaración de utilidad pública. Todos los itinerarios de dicha red, incluidos el nº1 Donostia - Irun, el nº2 Donostia - Mutriku, el nº3 Donostia - Beasain, el nº4 Valle del Deba y el nº7 Valle del Bidasoa se acogen por lo tanto a lo dispuesto por los artículos de la legislación de costas citados.

  Muchos de los subtramos ya construidos en los citados itinerarios se sitúan en zonas del dominio público marítimo-terrestre, algunos de ellos en cuya construcción ha participado la propia administración de costas (Zumaia, Zarautz, Errenteria, Donostia, etc). El itinerario nº 7 en lo que respecta a la parte foral está ya construido completamente y con las debidas autorizaciones.

  Se entiende, por lo tanto, que aquellos tramos de la RBVCG que deban situarse obligadamente en el dominio público marítimo-terrestre podrán hacerlo tras la obtención de la autorización correspondiente y con los condicionamientos que les sean impuestos por las administraciones competentes. Se asume también la necesidad de reducir al mínimo posible dicha ocupación y la de justificar las soluciones de trazado que hayan de superponerse sobre dicho dominio.

- D) Una vez subsanadas las deficiencias que se consideran tales según lo anteriormente expuesto, se remitirá de nuevo a las instancias indicadas el expediente corregido, completo y diligenciado, y previamente a su aprobación definitiva, para la emisión del informe que disponen los artículos 112.a) y 117.2 de la Ley de Costas.

6.2.2.- SUGERENCIAS Y REFLEXIONES HABIDAS ANTE LA PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL EN SESIONES PARTICIPATIVAS

II.- SUGERENCIAS Y REFLEXIONES HABIDAS ANTE LA PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL HABIDAS DURANTE LAS 8 SESIONES PARTICIPATIVAS EN DIVERSOS PUNTOS DE GIPUZKOA

El plan de participación del PTSVCG ha incluido para esta fase del proceso de tramitación la celebración de 8 sesiones participativas (entre el 8 y el 28 de junio de 2010**)** en diversos puntos de Gipuzkoa a las que fueron convocados ayuntamientos, entes locales-comarcales y diversas entidades sociales interesadas.

Los objetivos de dichas sesiones así como la documentación distribuida han sido los mismos en todos los casos:

Objetivo de la reunión:

Dar a conocer el documento de Aprobación Inicial del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa para facilitar su comprensión de cara a la posterior realización de posibles alegaciones. Informar en directo sobre los plazos del proceso y el estado de tramitación del documento.

Aportación de sugerencias y propuestas. Reflexión sobre los trazados.

Orden del día:

0.1.- Presentación del Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG.
0.2.- Dinámica participativa.
0.3.- Conclusiones.

Documentación distribuida:

Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG en formato digital.
Documento de presentación (resumen power point) adaptado a la/s comarca/s de la sesión

El Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG fue presentado con el ánimo de recoger un grupo abierto de primeras impresiones, guardaran relación estricta o no con el mismo. Una segunda intención ha sido la de facilitar el conocimiento y comprensión del documento para la realización de posibles alegaciones y la de informar en directo sobre los plazos del proceso y el estado de tramitación del documento.

El espíritu con el que fueron realizadas dichas sesiones fue el de consolidar y dejar abiertos los cauces de comunicación que ya existen de cara a todo el recorrido de tramitación del PTSVCG y también a futuro, para la mejora de la gestión de la RBVCG. Al ser un tema relativamente novedoso y al estar ya

en servicio o en vías de construcción muchos tramos, es lógico que se produjera cierta mezcla de consideraciones (sugerencias, dudas, peticiones de información, etc.) y que surgieran cuestiones que tienen que ver más bien con la proyección, construcción y gestión diaria de las vías ciclistas que con su planificación propiamente dicha. Dichas sugerencias y consideraciones fueron tratadas y respondidas directamente durante la celebración de las sesiones. Incluso, posteriormente, se han satisfecho algunas peticiones habidas. En todo caso y sin perjuicio de que el diálogo siempre queda abierto, a efectos de este informe se dejará únicamente constancia de aquello que guarda relación estricta con el contenido del PTSVCG. El hecho de que el PTSVCG pueda y deba sentar criterios de acompañamiento que enmarquen la RBVCG y orienten todo un nuevo modelo de transporte en base a los modos no motorizados tampoco debe hacer perder de vista el objetivo principal del documento. Existen muchos campos que aún requieren de estudio y de otros marcos de expresión que el que compone un documento de planificación y que, a buen seguro, irán ampliando el cuerpo de conocimientos y preparándolo para hacer aportaciones a otras disciplinas que lo precisen.

A continuación se exponen para cada sesión, las entidades convocadas, la relación de asistentes y las sugerencias y reflexiones habidas relacionadas con el PTSVCG, remitiéndose al documento de participación pública del PTSVCG si se desea conocer con detalle la totalidad de las aportaciones habidas en dichas reuniones.

II.1.- SESIÓN "TXINGUDI", CELEBRADA EN LA AGENCIA DE DESARROLLO BIDASOA ACTIVA (Irún) - 08/06/2010

Entidades convocadas (5):

- **Ayuntamientos de:** Hondarribia, Irun
- **Entidades locales-comarcales:** Agencia de Desarrollo Bidasoa Activa y Consorcio Transfronterizo Bidasoa
- **Asociaciones ciclistas**: Kalapie Bidasoaldea

Asistentes (9 asistentes de 4 entidades diferentes)

ASISTENTES SESIÓN 'TXINGUDI'		
Iñaki	Iturbe	Oficina del PGOU de Irun
Juan Luis	Asensio	Ayuntamiento Irun
Naiara	Zabala	Ayuntamiento Irun
Andrea	Iglesias	Ayuntamiento Irun
Josu	Laguardia	Oficina del PGOU de Irun
Mikel	Zabala	Ayuntamiento Irun
Ion	Elizalde	Ayuntamiento Hondarribia
Maribel	Lozano	BIDASOA ACTIVA
Pilar	Fuertes	CONSORCIO B.TXINGUDI
Beatriz	Marticorena	Técnico Responsable de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG)
Aitor	Lekuona	Técnico del Dpto. Desarrollo Sostenible
Idoia	Bastida	Ingeniera del Dpto. Desarrollo Sostenible

ASISTENTES SESIÓN 'TXINGUDI'		
Tomas	Aranburu	Equipo redactor (EKOLUR)
Itziar	Eizagirre	Equipo redactor (MIRUA21)

SUGERENCIAS, REFLEXIONES Y DUDAS SOBRE EL PTSVCG

- Se propone incorporar las reflexiones relativas a la conexión de tramos transfronterizos.
- En relación al itinerario I-1.5 Jaitzubia, Irun propone que el mismo sea recogido en el proyecto que desdobla la GI-636 para su posterior ejecución.
- Se solicita se revise el trazado en la rotonda Amute ya que se superponen varios sistemas.
- El Plan General de Ordenación Urbana, en fase de Revisión y en coherencia con el Plan de Movilidad Urbana sostenible de Irun, en elaboración, ya considera modificar el carácter y diseño del sistema viario que bordea el núcleo urbano por el norte, reforzando el sistema de movilidad urbano. Se plantea una visión en conjunto para una posterior reserva de suelo más ajustada. Dentro de la referida propuesta viaria, sería bueno incorporar el sistema ciclista de forma coordinada entre instituciones para garantizar las conexiones. Por otro lado, el trazado de la Red Básica Local sería definido por el propio Ayuntamiento en el marco de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en redacción.
- El Plan General de Irun que se encuentra en fase de aprobación inicial dará una visión integral del sistema viario, e irá incorporando los datos del PTSVCG al planeamiento general.
- La conexión del municipio de Irun con el de Hondarribia se considera dudosa. Se pregunta por qué no pasa por el Paseo Colón.
- Habría que considerar la conexión con Hendaya, resolviendo la cuestión del Puente de Santiago bloqueado hasta el momento por el departamento de Medio Ambiente de Gobierno Vasco. La conexión hacia Irún y el trazado hacia Behobia están terminados. Hendaya prevé que en cinco años su red esté finalizada, impulsando el tramo Guètary- Saint Steven a la luz de un planteamiento más turístico.
- Hondarribia considera fundamental la conexión con Irun - Aeropuerto por la calle Hondarribia, aunque la capacidad del lugar se estima que es limitada.
- Se considera importante el trazado de alternativas planteado por el PTSVCG ya que Irún se basa en él, y en atención a la vinculación que este instrumento de ordenación supone, se erige en un soporte de peso para realizar el planeamiento municipal.
- Irun plantea la revisión de Plaiaundi y los condicionantes de conservación que allí operan, inclinándose por evaluar las afecciones reales y plantear otro trazado sin tantos limitantes, la redefinición del LIC, la revisión de todo el borde de la marisma, etc. Respecto del Ramal Mendelu - Hendaia, se propone la ampliación de la Red Básica Foral mediante un tramo que permita la

conexión entre el barrio de Mendelu con el puente de Santiago bordeando por su parte sur el parque de Plaiaundi.

- Se plantea que en función de un estudio existente, Irun podría considerar otras alternativas, en relación al enlace ferroviario con conexión en la Calle San Sebastián del referido municipio.

- Respecto de los tramos ciclistas de Oinaurre y Txenperenea, al parecer los mismos ya están previstos y alguno, incluso ya está en ejecución.

- Respecto de la Red Básica Local de Hondarribia, aunque de entrada se es consciente de su dificultad, interesaría realizar su conexión por las variantes que plantea la propia DFG.

II.2.- SESIÓN "TOLOSALDEA", CELEBRADA EN LA AGENCIA DE DESARROLLO TOLOSALDEA GARATZEN (Tolosa) - 10/06/2010

Entidades convocadas (12):

- **Ayuntamientos de:** Tolosa, Alegia, Aduna, Altzo, Anoeta, Asteasu, Ikaztegieta, Irura, Legorreta, Villabona, Zizurkil
- **Entidades locales-comarcales:** Tolosaldea Garatzen

Asistentes (6 asistentes de 6 entidades diferentes)

ASISTENTES SESIÓN 'TOLOSALDEA'	
Alaitz Bilbao	Asteasuko Udala
Garbiñe Mendizabal	Tolosaldea Garatzen
Antton Lekuona	Tolosako Udala
Pello Cendoya	Villabonako Udala
Marimi Ugalde	Irurako Udala
Ainhoa Azpeitia	Zizurkilgo Udala
Beatriz Marticorena	Técnico Responsable de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG)
Aitor Lekuona	Técnico del Dpto. Desarrollo Sostenible
Tomas Aranburu	Equipo redactor (EKOLUR)
Itziar Eizagirre	Equipo redactor (MIRUA21)

SUGERENCIAS, REFLEXIONES Y DUDAS SOBRE EL PTSVCG

- El representante del municipio de Villabona solicita algún tipo de indicación técnica para establecer una serie de recomendaciones sobre la circulación ciclista-peatonal.

- Desde el municipio de Irura se solicita un acceso a la RBVCG.

- Al parecer existe un Plan de Movilidad Sostenible de Ernioaldea que comprende el trazado ciclista de Aduna - Zizurkil - Villabona - Irura - Anoeta y que se enviará a la Dirección General de Medio Ambiente para su incorporación como sugerencia al PTSVCG.

- El municipio de Zizurkil propone aprobar el referido estudio en los respectivos plenos municipales para su adopción e inclusión en el PTSVCG. Este mismo municipio ya está incorporando a la revisión de su Plan General las consideraciones del referido plan, proponiendo que el resto de municipios hagan lo propio e integren sus consideraciones en sus respectivos planeamientos municipales.

- Respecto del trazado que discurre entre los municipios de Irura y Villabona, el PTSVCG plantea un trazado por la margen izquierda del río Oria, pero se propone otra alternativa para poder acceder a la zona industrial por la margen izquierda entre Villabona e Irura, de forma paralela a la N-I; generando un menor impacto sobre la margen izquierda más rural y estableciendo así, la conexión entre la zona industrial y urbana, reforzando su potencialidad.

- El municipio de Tolosa señala dos propuestas a tener en cuenta. Por un lado, un anteproyecto de mejora de viabilidad en la carretera GI-2130 a su paso por el barrio de Amaroz que enlazaría con la vía ciclista ejecutada hasta Txarama por la misma carretera. Por otro lado, considera importante incluir la construcción de la vía ciclista GI-3650 (Tolosa- Anoeta) en los presupuestos forales debido a su alto uso potencial cotidiano.

II.3.- SESIÓN "DONOSTIALDEA-OARSOALDEA-BURUNTZALDEA", CELEBRADA EN LA DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA (Donostia) - 14/06/2010

Entidades convocadas (21):

- **Ayuntamientos de:** Donostia (varios departamentos), Hernani, Urnieta, Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun, Astigarraga, Andoain, Lasarte-Oria, Usurbil.
- **Entidades locales-comarcales:** Asociación Desarrollo Rural Behemendi, Agencia de Desarrollo Oarsoaldea, Leitzaran 31, Consorcio del Plazaola
- **Otros**: Observatorio de la Bicicleta de Donostia / San Sebastián

Asistentes (10 asistentes de 8 entidades diferentes)

ASISTENTES SESIÓN 'DONOSTIALDEA-OARSOALDEA-BURUNTZALDEA'	
Mikel Iriondo	Donostiako Udala
David Rebollo	Donostiako Udala
Soto Perkaz	Astigarragako Udala
Nora Erdozia	Hernaniko Udala
Gurutze Irisarri	Lasarte-Oriako Udala
Ibon Goikoetxea	Usurbilgo Udala
Manu Gonzalez	Observatorio de la bicicleta de Donostia

ASISTENTES SESIÓN 'DONOSTIALDEA-OARSOALDEA-BURUNTZALDEA'	
Fermin Etxarte	Donostiako Udala
Manu Segovia	Andoaingo Udala
Iñaki Ormazabal	Pasaiako Udala
Beatriz Marticorena	Técnico Responsable de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG)
Aitor Lekuona	Técnico del Dpto. Desarrollo Sostenible
Idoia Bastida	Ingeniera del Dpto. Desarrollo Sostenible
Tomas Aranburu	Equipo redactor (EKOLUR)
Itziar Eizagirre	Equipo redactor (MIRUA21)

SUGERENCIAS, REFLEXIONES Y DUDAS SOBRE EL PTSVCG

- Se considera adecuado contrastar de nuevo el documento en fase de aprobación inicial del PTP Donostialdea con las propuestas y contenidos del PTSVCG.
- Se plantea la cuestión de si existe coordinación entre el PTSVC-CAV y el PTSVCG.
- Se lanza una reflexión acerca de la movilidad no motorizada, su gestión y la desincentivación del coche. Se considera importante repercutir estas consideraciones al resto de departamentos forales, a fin de obtener una política integral y coherente desde estas instancias. Se manifiesta la sorpresa de que quede fuera de programación un trazado como el de Gantxurizketa, en estrecha relación con la Red TransEuropea Eurovelo. Por otro lado, en relación al mismo tramo, otro participante considera que hay que favorecer la intermodalidad ligada a la programación, desde un planteamiento integral de la movilidad sostenible.
- Se plantea la revisión de la programación desde el punto de vista de la funcionalidad.
- Se considera que las cuestiones relativas al mantenimiento y promoción debieran de ser objeto de una mayor reflexión, al tiempo que se les destina una mayor dotación presupuestaria.
- En relación a la señalética se pregunta acerca de la coordinación y unificación con otras instancias como Gobierno Vasco y la Dirección General de Tráfico.
- Se manifiesta cierto desconcierto desde el punto de vista del usuario, en relación a la distinción de las titularidades de los diferentes tramos de la red ciclista. Se es de la opinión de que al usuario le resulta de mayor utilidad un tratamiento unificado.
- Ser indica la importancia pedagógica de contar con una red que disponga de una señalética unificada.
- Se cuestiona por qué la red no entra en Trintxerpe y San Pedro.
- Se considera que la distinción competencial entre los tramos forales y locales favorecen el tratamiento diferenciado de la señalética.
- Se considera que las propuestas indicadas en el documento de aprobación inicial del PTSVCG van excesivamente ligadas al momento actual sin considerar planteamientos futuros.
- Se pregunta si se ha excluido el tramo de Chillida-Leku.
- Hernani desea conocer qué planteamiento existe para Errekalde, si se prevé alguna conexión. Consideran que con la previsión existente de un futuro parque tecnológico, la conexión ciclista debiera quedar asegurada. Habría que realizar la conexión Urumea - Oria aunque técnicamente se valore como una alternativa complicada.
- Se realizan otras consideraciones acerca de la conexión con Hernani planteando diversas alternativas (Cuesta de la Muerte, etc.)
- Se desea saber por qué han quedado retrasados en la programación los tramos de carácter recreativo y de ocio.
- Se quiere saber si se ha planteado la conexión del municipio de Astigarraga con Trintxerpe. Se considera importante unir municipios de proximidad por los polos de tracción existentes (Polígono 27; Herrera; Garbera, etc.)
- Ya que la entrada del denominado segundo cinturón de carreteras posibilitará otro carácter y función para la actual variante de San Sebastián, se pregunta si se prevé la función ciclista.
- Se solicita la dirección electrónica y relación de los asistentes a la sesión.

II.4.- SESIÓN "GOIERRI", CELEBRADA EN LA AGENCIA DE DESARROLLO GOIEKI (Ordizia) - 15/06/2010

Entidades convocadas (13):

- **Ayuntamientos de:** Beasain, Ordizia, Lazkao, Arama, Ormaiztegi, Mutiloa, Zegama, Segura, Idiazabal, Ataun, Zaldibia, Itsasondo
- **Entidades locales-comarcales:** Agencia de Desarrollo Goieki y Agencia de Desarrollo Rural Goimen

Asistentes (7 asistentes de 6 entidades diferentes)

ASISTENTES SESIÓN 'GOIERRI'	
Iker Azurmendi	GOIEKI
Cristina Rodriguez	Zubiondo Arkitektoak
Iñaki Elosegi	Idiazabalgo Udala
Ioritz Imaz	Idiazabalgo Udala
Marijo Olazabal	Aramako Udala
Iñaki Arratibel	Gabiriako Udala

ASISTENTES SESIÓN 'GOIERRI'	
Pilar Amenabar	Ordiziako Udala
Beatriz Marticorena	Técnico Responsable de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG)
Aitor Lekuona	Técnico del Dpto. Desarrollo Sostenible
Idoia Bastida	Ingeniera del Dpto. Desarrollo Sostenible
Tomas Aranburu	Equipo redactor (EKOLUR)
Itziar Eizagirre	Equipo redactor (MIRUA21)

SUGERENCIAS, REFLEXIONES Y DUDAS SOBRE EL PTSVCG

- Se pregunta por las previsiones existentes en torno al trazado de Idiazabal y sus conexiones; no se entiende cómo todavía no ha sido ejecutado.

- Desde Idiazabal también surge la duda del tratamiento que se da a los polígonos situados en las riberas de los ríos y el trazado que han de tener las vías ciclistas en dichas zonas. Es evidente que las vías ciclistas han de conectar los centros de trabajo y que los polígonos debieran ya de considerar estar conexiones y equipamientos por las zonas de mayor visibilidad evitando en la medida de lo posible las traseras por motivos de seguridad.

- Se propone la conexión de Beasain con Idiazabal por los polígonos de Olaberria.

- Se plantea la pregunta de qué datos existen sobre el uso ciclista en zonas industriales.

- En relación al aspecto que debieran tener la red urbana e interurbana, se considera que en algunos casos al pasar de la red interurbana a la urbana, ésta última queda disipada o difusa, no manteniendo el mismo aspecto y por lo tanto, considerándose oportuno ir a tratamientos homogéneos aunque siendo conscientes de que existen realidades y necesidades municipales muy diferentes.

- Se manifiesta la convicción de que cada centro urbano responde a unas realidades y por lo tanto hay que realizar un estudio adaptado a cada una de ellas, planteando las vías ciclistas como un modo complementario en relación a otros medios de transporte.

- Se plantea la pregunta de cómo se incorporan al PTSVCG los caminos o carreteras vecinales y de si existe algún criterio específico.

- Arama expone como el camino que une el casco con Orki es peatonal y que su función sería unir el núcleo de Arama con la RBVCG (tramo Itsasondo - Arama - Zaldibia). Esta sugerencia quiere ser incorporada al documento de PTSVCG.

- Se solicita opinión sobre la conexión del trazado correspondiente a Itsasondo - Ordizia.

- Idiazabal muestra su duda respecto a que siendo uno de los municipios de mayor tamaño y conectando varios núcleos, su trazado aún no esté finalizado. En este sentido el municipio analizará por dónde puede discurrir realizando una propuesta concreta que intentarán incluir en el apartado de sugerencias al PTSVCG.

II.5.- SESIÓN "DEBAGOIENA", CELEBRADA EN LA AGENCIA DE DESARROLLO DEBAGARAIA(Arrasate) - 16/06/2010

Entidades convocadas (10):

- **Ayuntamientos de:** Arrasate / Mondragón, Oñati, Leintz Gatzaga, Aretxabaleta, Eskoriatza, Bergara, Antzuola
- **Entidades locales-comarcales:** Agencia de Desarrollo Rural Debemen
- **Asociaciones ciclistas**: Lurrats (Arrasate), Txirrinka (Oñati)

Asistentes (6 asistentes de 4 entidades diferentes)

ASISTENTES SESIÓN 'DEBAGOIENA'	
Xabier Zelaia	Oñatiko Udala
Ino Galparsoro	Arrasateko Udala
Juan Antonio Urdangarin	Arrasateko Udala
Rafa Ugarte	Arrasateko Udala
Eusebio Villar	Leintz-Gatzagako Udala
Mikel Etxaniz	Bergarako Udala
Beatriz Marticorena	Técnico Responsable de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG)
Aitor Lekuona	Técnico del Dpto. Desarrollo Sostenible
Tomas Aranburu	Equipo redactor (EKOLUR)
Itziar Eizagirre	Equipo redactor (MIRUA21)

SUGERENCIAS, REFLEXIONES Y DUDAS SOBRE EL PTSVCG

- El representante del Ayuntamiento de Leintz Gatzaga se refiere al proyecto concreto de trazado que discurre por su municipio, dándose una pequeña confusión respecto al objeto de la reunión que se concreta en la presentación del documento de aprobación inicial del PTSVCG, no así en los proyectos de trazado concretos como él presuponía inicialmente. Se proponen una serie de correcciones, ya que al parecer no se han recogido bien en el documento de planeamiento las alternativas planteadas por el propio ayuntamiento y por ello, se difiere la consideración de estas cuestiones a una reunión específica con los técnicos forales (saca de montes, paso canadiense, la GR de pastoreo, señalética adecuada, etc.).

- Desde el Ayuntamiento de Arrasate se hace alusión al trazado de la variante y su sorpresa frente al hecho de que se vaya a abordar en el segundo cuatrienio de la programación, ya que se entiende que se ha perdido una oportunidad.

La alcaldesa no observa la necesidad de establecer la diferencia de las titularidades de los diferentes trazados; considerándolo una complicación. Plantea que cada eje atienda a una sola titularidad.

- El Ayuntamiento de Bergara plantea como urgente la redacción del proyecto de trazado Bergara - Elorregi. Se plantea la factibilidad de realizar el proyecto y su ejecución en el primer cuatrienio de programación. Al parecer existe un volumen importante de personas que trabajan en las cooperativas de Arrasate, resultando su alternativa limitada. También se plantea la pregunta de cuándo se prevé que esté el colector finalizado.

- Se plantea la cuestión de si en el tramo Soraluze - Osintxu (Mekolalde) que responde a un ancho de plataforma de tres metros y de uso compartido entre peatones, ciclistas y tráfico motorizado, se observan problemas de convivencia ciclista- peatón o de ciclabilidad.

- Se plantea la pregunta de si en el tramo Maltzaga - Elgoibar, a su paso por el río, no surgen problemas de inundabilidad.

II.6.- SESIÓN "UROLA", CELEBRADA EN AYUNTAMIENTO DE ZARAUTZ - 17/06/2010

Entidades convocadas (15):

- **Ayuntamientos de:** Zarautz, Zumaia, Azpeitia, Azkoitia, Getaria, Orio, Zestoa, Urretxu, Legazpi, Zumarraga, Ezkio-Itsaso
- **Entidades locales-comarcales:** Mancomunidad de Urola Kosta, Agencia de Desarrollo Uggasa, Agencia de Desarrollo Rural Urkome, Iraurgi Lantzen

Asistentes (8 asistentes de 5 entidades diferentes)

ASISTENTES SESIÓN 'UROLA'	
Izaskun Ceciaga	Azpeitiako Udala
Amaia Argarate	Azkoitiako Udala
Inma Hernandez	Legazpiako Udala
Nerea Ollokiegi	Zarauzko Udala
Gloria Vazquez	Zarauzko Udala
Begoña Rodriguez	Zarauzko Udala
Alazne Olaizola	Zestoako Udala
Ubaldo Ortiz	Zarauzko Udala
Beatriz Marticorena	Técnico Responsable de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG)
Aitor Lekuona	Técnico del Dpto. Desarrollo Sostenible
Idoia Bastida	Ingeniera del Dpto. Desarrollo Sostenible
Tomas Aranburu	Equipo redactor (EKOLUR)
Itziar Eizagirre	Equipo redactor (MIRUA21)

SUGERENCIAS, REFLEXIONES Y DUDAS SOBRE EL PTSVCG

- La representante de Zestoa manifiesta que está pendiente del trazado que marque el proyecto de tren de mercancías para terminar de proponer un trazado ciclista que discurra por el municipio.

- Azpeitia expone que en la actualidad su Plan General se encuentra en fase de revisión y que por el momento la planificación de las vías ciclistas se encuentra en suspenso. La propuesta de trazado de RBLVCG que el PTSVCG plantea no se sabe si será realizable y de otro lado, el tramo que discurre hasta la Casa Enparan se prevé sea ejecutado el año en curso. También se pregunta si el planificador foral ha considerado el tramo de Azpeitia - Urrestilla - Nuarbe, ya que es de su interés. Al tiempo que se solicita la conexión con el polígono de Basarte (Azkoitia). Finalmente, se plantean dirigir un escrito municipal al planificador ciclista acerca del alumbrado correspondiente a la vía ciclista ya que carece de reductores, siendo el único alumbrado público que no contiene este sistema de ahorro energético.

- Legazpi expone como se está procediendo a la ampliación del Plan de Movilidad Municipal y que en éste se recoge la propuesta de trazado que discurre por el polígono industrial en Elbarrena y Lecuona - Azkuenea. En este sentido se amplía el estudio y se recogerán las propuestas que plantea el PTSVCG para analizarlos y optimizar las posibles alternativas. En la actualidad se está procediendo a la revisión de la RBLVC.

- En la zona de Legazpi Sur, se plantea ampliar el trazado de Mirandaola - Telleriarte. Se quiere conectar estos barrios con Brinkola, estableciendo un tramo Telleriarte - Brinkola de coexistencia con vehículos a motor, sin que ello modifique el trazado actual de un pequeño vial existente. Habría que considerar esta posibilidad y analizar su viabilidad.

- Azkoitia plantea la cuestión de los perros. Para los tramos urbanos existe una ordenanza municipal que obliga a mantener a estos animales atados, no siendo así en los tramos interurbanos, de donde proceden infinidad de quejas.

- Se pone de manifiesto que en el tramo Zumarraga - Legazpi se prevé indicar mediante señalética la circulación de bicicletas y peatón.

- Zarautz dispone de un estudio que contiene el diseño de la RBLVC. Dicho estudio propone modificar la propuesta de tramo foral, introduciendo calmados de tráfico y una isleta. Una vez esté definido el trazado local se consensuará con el planificador foral. Por otro lado, se propone una modificación del tramo correspondiente a Santa Bárbara, que una vez concluido se enviará a la DGMA para su contraste.

- Legazpi consulta a los técnicos forales si conocen la existencia de algún especialista médico en cuestiones de salud y bicicleta en previsión de un ciclo de conferencias.

- Se propone un registro de bicicletas a nivel territorial en pos de una mayor seguridad.

- Se consulta sobre la cuestión del papel que juegan los discapacitados en el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

II.7.- SESIÓN "DEBABARRENA", CELEBRADA EN LA AGENCIA DE DESARROLLO DEBEGESA (Eibar) - 28/06/2010

Entidades convocadas (6):

- **Ayuntamientos de:** Eibar, Elgoibar, Deba, Soraluze, Mutriku, Mendaro
- **Entidades locales-comarcales:** Agencia de Desarrollo Debegesa

Asistentes (5 asistentes de 5 entidades diferentes)

ASISTENTES SESIÓN 'DEBABARRENA'	
Elixabete Mugika	Elgoibarko Udala
Mª Angeles Olazabal	Mendaroko Udala
Arcadio Benitez	Eibarko Udala
Jesus Mari Agirrezabala	Debako Udala
Josebe Astigarraga	Mutrikuko Udala
Beatriz Marticorena	Técnico Responsable de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG)
Aitor Lekuona	Técnico del Dpto. Desarrollo Sostenible
Tomas Aranburu	Equipo redactor (EKOLUR)
Itziar Eizagirre	Equipo redactor (MIRUA21)

SUGERENCIAS, REFLEXIONES Y DUDAS SOBRE EL PTSVCG

- Se plantea reforzar los itinerarios costeros sobre todo de cada a los periodos estivales que presentan una fuerte carga de afluencia.

- Se plantea la duda de qué capacidad de intervención real tienen los municipios sobre aquellos trazados locales que residen o se apoyan sobre las carreteras nacionales forales. Se cuestiona la competencia sobre los mismos, señalando que en cualquier caso no es municipal. Se propone que estos tramos pasen a adscribirse a la Red Básica Foral (Mutriku, Deba, Mendaro).

- En Mutriku se propone establecer la conexión entre la playa y el puerto dentro de la categoría de red comarcal (Ramal RBCG - Puerto Mutriku). Por lo tanto, se propone que el acceso al puerto y las playas forme parte de la Red Básica Foral, ya que son centros de demanda comarcal.

- Se propone incorporar a la propuesta del PTSVCG, el estudio y reflexión comarcal (Plan de Vías Ciclistas de Debabarrena) realizada por la agencia de desarrollo en colaboración con los municipios que integran la referida comarca, incorporando el trazado de la "Red de Interés Comarcal", adscrito a la Red Básica Foral.

- El municipio de Mendaro señala la dificultad de que el trazado discurra por el barrio de Azpilgoeta, con lo que propone un cambio de trazado sin entrar en este núcleo y proponiendo como alternativa la continuidad de la Red Básica Foral por la N-634. Se propone considerar como oportunidad las obras del saneamiento que plantea el organismo URA entre Mendaro y Altzola. También se plantea considerar como factor de oportunidad la corta planteada por la compañía E.T.S que daría lugar a un posible cambio de trazado del ferrocarril, solicitando un estudio de alternativas. También se plantea que la Red Comarcal de Bidegorris pase por la estación de tren del municipio en cuestión.

- En Mendaro se propone un tramo hacia el hospital comarcal, que responda a la movilidad laboral dando servicio a los trabajadores del mismo y siendo conscientes de que no responde a los criterios técnicos recomendados para una vía ciclista.

- Se plantea una nueva propuesta de trazado para Elgoibar - Altzola en la que la vía ciclista discurriría por el lado del río en la margen donde se sitúan los polígonos industriales, logrando así la segregación total respecto del tráfico motorizado residente en la N-634. Si bien, esta propuesta queda recogida en la reflexión comarcal realizada, quedaría pendiente de revisión y concreción con el propio municipio. A su vez, se solicita considerar las obras de saneamiento comprendidas entre Altzola y Mendaro y las referidas previsiones de ETS de cara a la planificación del trazado situado en este tramo.

- En Eibar se plantea considerar la liberación de parte de la vía perteneciente a ETS en el tramo de Azitain, así como la definición de la estación intermodal planteada en la comarca.

- Se propone una conexión ciclista en el tramo Eibar - Ermua por el límite de Zaldibar, aprovechando una vez más que tiene que abordarse el saneamiento. Se calcula que el arcén situado en ese tramo acoge a una media de 2.000 transeúntes al día.

- Eibar plantea la duda de qué es lo que se ha encargado a la empresa INJELAN, aclarándose que la contratación responde a la conexión Eibar - Maltzaga y Maltzaga - Soraluze.

II.8.- SESIÓN CON EL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA DE SAN SEBASTIAN, CELEBRADA EN AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIAN - 24/06/2010

Esta sesión fue convocada y coordinada por el Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián. A continuación de transcribe literal e integramente el acta remitida por el Observatorio:

FORO DEL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA - SESIÓN DE INFORMACIÓN Y DEBATE SOBRE EL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

ANTECEDENTES

El Departamento de Desarrollo Sostenible de la Diputación Foral de Gipuzkoa está elaborando el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (PTSVCG). En estos momentos, dicho plan se encuentra en fase de aprobación inicial y se ha articulado un proceso de participación pública.

Es en ese contexto en el que el Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián ha creído oportuno convocar una sesión del Foro o Grupo de Trabajo del Observatorio para conocer las propuestas y recoger posibles aportaciones y propuestas.

OBJETIVO DE LA SESIÓN

Presentar el PTSVCG por parte de técnicos de la Diputación Foral y del equipo redactor.
Abrir un tiempo y espacio de aclaraciones, recogida de sugerencias y reflexión colectiva con personas de Donostia implicadas en la potenciación y uso de la bicicleta

ASISTENTES

NOMBRE Y APELLIDO	ENTIDAD
Beatriz Martikorena	Dpto. de Desarrollo Sostenible (Diputación Foral)
Aitor Lekuona	Dpto. de Desarrollo Sostenible (Diputación Foral)
Tomás Aranburu	Equipo redactor PTSVCG
Itziar Eizaguirre	Equipo redactor PTSVCG (participación)
Angel Aranburu	Guardia Municipal (Educación Vial) Donostia
Fermín Echarte	Dpto. Movilidad (Ayuntamiento Donostia)
Gotzone Ibarburu	Kalapie
Edorta Bergua	Kalapie
Antton Elosegui	Kalapie
Higinio Otazu	Kalapie
Oskar Agiriano	Kili (establecimiento dedicado a la bicicleta)
Joan Inazio Zumarraga	Alai Txirrinduak (establecimiento dedicado a la bicicleta)
Amaia Lizarralde	UPV-EHU
Joxean Meoki	
Manu González	Observatorio de la Bicicleta (Secretaría Técnica)

DESARROLLO SESIÓN

Higinio Otazu (uno de los responsable de Kalapie en el Observatorio de la Bicicleta) presentó los objetivos y funciones del Observatorio

Tras una ronda de presentaciones, los técnicos del Departamento de Desarrollo Sostenible de la DFG que han dirigido los trabajos y los miembros del equipo redactor explicaron el momento en el que se encuentra el PTS, sus objetivos y propuestas generales, el proceso de participación establecido, así como aspectos concretos del trazado de la Red en el área de Donostialdea

PRINCIPALES IDEAS RECOGIDAS

Uno de los objetivos centrales del Plan es entroncar una red ciclista para Gipuzkoa en el marco normativo de la Ordenación Territorial existente en la CAPV, planificando y ordenando una red de infraestructuras ciclistas que potencie y facilite el desarrollo de una movilidad no motorizado entre núcleos urbanos.

Se busca incidir en la actual distribución de los modos de transporte. Se quieren desarrollar viales ciclistas que faciliten el acceso en bicicleta a los centros de trabajo y desplace el uso de modos motorizados privados en distancias en los que la bicicleta se viene demostrando como un medio medio de transporte eficiente y competitivo en tiempo.

El PTSVCG se complementará con otros instrumentos como es la elaboración de una Estrategia de la Bicicleta para el horizonte de 2021.

Aunque el Plan y las infraestructuras a desplegar estén orientadas a la potenciación de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, sería conveniente considerar en el Plan al conjunto de tipologías de usuarios de la bicicleta existente en el Territorio Histórico (TH). En el TH existe un alto potencial de ciclistas deportivos, de ocio, alforjas, etc. con lo que sería conveniente desde el punto de vista del fomento y la seguridad de todo tipo de usuarios tener en cuenta las infraestructuras necesarias y/o el tratamiento a dar a los infraestructuras viarias (carreteras) existentes.

Desde ese punto de vista, el conjunto de la movilidad ciclista existente se debería integrar y ser considerada en la planificación general de la movilidad que se produce en el TH de cara a priorizar actuaciones e inversiones en la planificación, diseño y desarrollo del conjunto de las infraestructuras viarias tanto existentes como de futura ejecución.

El PTSVC debería contemplar la ejecución de toda la Red Ciclista en el horizonte temporal programado de 8 años. Desde una apuesta por el fomento de la movilidad sostenible y no motorizada, las necesidades de inversión en la Red adoptada se deberían priorizar desde una visión integral de la capacidad presupuestaria e inversora en infraestructuras de transporte del Ente Foral y no sólo desde la capacidad inversora del Departamento de Sostenibilidad.

En ese sentido, se debería contemplar la ejecución completa en el horizonte de los 8 años programados del Itinerario 1 Donostia - Irun. Este Itinerario se valoraba como de alta y muy alta prioridad estratégica en el Plan de la red de vías ciclistas de Gipuzkoa, además:

- Es un vial fundamental para facilitar la conectividad ciclista con el resto de Europa.
- Desarrollará y atraerá hacia San Sebastián el potencial creciente de usuarios que realizan el Camino de Santiago en bici.
- Permitirá entroncar los viales centrales de la Red ciclista guipuzcoana en el proyecto Eurovelo.
- Dará servicio a tipologías diversas de usuarios de la bicicleta del área urbana de Donostialdea y el Bidasoa, que viene a representar algo mas del 50% de la población del TH.

El criterio poblacional y de conurbación principal del área de Donostialdea, la movilidad atractora de la capital, la red ciclista urbana ya existente y el importante uso de la misma, son cuestiones que se deberían tener en cuenta para acelerar en el tiempo la conectividad de Donostia con el resto de municipios limítrofes, incluyendo como tramos prioritarios las conexiones con Lasarte y Astigarraga.

Sesión realizada el 24 de junio en en Ayuntamiento de San Sebastián
Manu González
Secretaría Técnica
Observatorio de la Bicicleta

6.2.3.- ALEGACIONES HABIDAS DURANTE EL PROCESO DE CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y ENTIDADES INTERESADAS

III.- ALEGACIONES HABIDAS DURANTE EL PROCESO DE CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS Y ENTIDADES INTERESADAS Y RESPUESTA

III.1.- ALEGACIONES DE LOS AYUNTAMIENTOS

1.- Ayuntamiento de Irun (30/07/2010). Se indica lo siguiente:

Se realiza una valoración del trazado de los itinerarios I-1 Donostia - Irun e I-7 Valle del Bidasoa, desde la perspectiva de su compatibilidad o sintonía con el planeamiento general de Irun, señalándose:

- A) Itinerario I-1.5 'Jaitzubia'. Se solicita que el itinerario sea recogido en el proyecto que desarrolla el desdoblamiento de la carretera GI-636 al objeto de que se contemple su trazado y ejecución. Se trata de una propuesta transmitida tanto por el Ayuntamiento de Irun como por parte del de Hondarribia al Dpto Infraestructuras Viarias foral.

- B) Red Básica Local de Irun. Se entiende que el trazado de la Red Básica Local se definirá por parte del Ayuntamiento, en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que está actualmente en fase de redacción.

- C) Ramal Mendelu-Hendaia. Se propone la ampliación de la Red Básica Foral mediante un tramo que conecte el barrio de Mendelu (Hondarribia) con el puente de Santiago (Hendaia) bordeando por el sur el parque ecológico de Plaiaundi. Se describen dos alternativas relacionadas con el desarrollo de otros proyectos, el del paso inferior de la N-1 bajo la plataforma ferroviaria en Kostorbe y el del paso inferior bajo plataforma ferroviaria en el puente Santiago.

RESPUESTA

- A) El PTSVCG mantiene una postura acorde con la incorporación de una vía ciclista paralela, en líneas generales, al trazado de la carretera GI-636 entre Katea y Mendelu, que concuerda con la propuesta conjunta de los ayuntamientos de Hondarribia e Irun de dotar a este acceso de un carácter 'urbano'.

  El proyecto de desdoblamiento de la carretera GI-636 es competencia del Departamento de Infraestructuras Viarias foral e incluye, en efecto, el citado tramo de vía ciclista. El Depto. de Desarrollo Sostenible, como competente foral en materia de vías ciclistas, ha transmitido al citado departamento algunas consideraciones respecto de las características técnicas del tramo de vía ciclista proyectado con el fin de asegurar que se cumpla lo dispuesto en la normativa foral de vías ciclistas y recomendaciones técnicas establecidas a efectos de que la vía que finalmente se construya sea plenamente funcional, en términos de seguridad vial, comodidad, utilidad y coexistencia de tráficos (peatonales-ciclistas-motorizados), que no se perjudiquen otros usos ciclistas asociados a la carretera y que las condiciones de partida para su conservación y explotación sean las adecuadas.

  El documento de aprobación provisional del PTSVCG recogerá para este tramo (01 012F del ramal I-1,5 'Jaitzubia') el trazado incluido en el proyecto de desdoblamiento de la carretera GI-636.

- B) El PTSVCG tiene por objeto establecer una Red Básica que articule todo el territorio para que ésta tenga pleno sentido como infraestructura de comunicación que es. Por ello establece la necesidad de un carácter continuo para la red, con tramos interurbanos (RBFVCG) y tramos urbanos (RBLVCG).

  El trazado de la Red Básica Local, como señalan los distintos documentos del PTSVCG, tiene carácter orientativo y su trazado pormenorizado se ajustará a la planificación municipal, entendiéndose que es el ayuntamiento el competente para decidir y obrar en este sentido. La propia concreción final a que obliga la redacción de los proyectos de construcción será la que mejor se adapte a las realidades del momento y determine el dibujo final de todas las conexiones.

  En el caso de Irun, con una política de movilidad ciclista en fase de desarrollo y que va a ser contemplada y desarrollada en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se trata de distinguir una serie de tramos de la red local, existente o en previsión, para que formen parte de la red básica territorial, de forma que sea posible la conexión entre los itinerarios y ramales correspondientes a los itinerarios I-1 e I-7, confluyentes en esta población.

  Dada la potencialidad del nodo de Irun en el ámbito de la bahía de Txingudi, se buscará la mejor y más permeable solución para la unión entre los flujos de la movilidad ciclista-peatonal urbana e interurbana, precisamente para dar respuesta a los viajes potenciales generados en las distintas áreas residenciales y de actividades económicas del municipio como en las poblaciones contiguas de la bahía de Txingudi (Hondarribia y Hendaia).

  La propuesta incluida en el documento de Aprobación Inicial del PTSVCG está basada en los documentos más recientes que sobre la red ciclista municipal han sido aportados por los servicios técnicos del Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de Irun durante la fase de consultas para la elaboración del documento de Aprobación Inicial, febrero de 2009. La localización de los puntos de unión de la RBFVCG y la RBLVCG también se realizó tras consulta con el Departamento citado.

  Con posterioridad, en el marco del proceso de participación pública correspondiente al documento de Aprobación Inicial del PTSVCG (presentación del documento en sesión de 8 de junio de 2010), la Oficina del Plan General de Irun dio cuenta de la reflexión que se está llevando a cabo respecto a la movilidad en el municipio y que dará lugar a las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, entre ellas las relacionadas con la movilidad ciclista. Dichas propuestas serán recogidas para la Red Local de Irun en la RBVCG, lo antes posible y a partir del momento en el que se adopten y sean transmitidas a este departamento. A dichos efectos, se entiende que la Red Local reflejada para Irún en el documento de aprobación provisional del PTSVCG, basada en las propuestas preliminares del PMUS de Irun, tiene carácter representativo.

- C) Vía ciclista Mendelu (Hondarribia) - Ficoba (o puente Santiago) por borde del parque ecológico Txingudi.

  El Ayuntamiento de Irun ha dejado amplia constancia de la importancia que tiene bajo su perspectiva la construcción de este tramo. Lo ha transmitido a través de su alegación, lo ha reflejado en el documento de aprobación inicial del PGOU y lo ha señalado también en la sesión de participación de junio de 2010. El Ayuntamiento de Hondarribia también lo refleja en el Avance de su PGOU. Ambos municipios tienen intención de de crear a medio-largo plazo un paseo peatonal-ciclista de conexión entre Hondarribia - Irun - Hendaia que rodea el parque ecológico de Plaiaundi. Su definición depende de otros proyectos, como el paso subterráneo de la N-1 bajo la playa de vías ferroviarias o un nuevo paso bajo las vías a la altura del puente de Santiago.

  Por otra parte, la nueva delimitación del LIC-ZEC Txingudi y su propuesta de gestión, está actualmente en fase de elaboración. Es posible que dicha delimitación y su normativa correspondiente no sea concordante con la propuesta del PGOU de Irun.

  La potencialidad del desarrollo de una movilidad cotidiana obligada basada en la bicicleta en la conurbación Hondarribia - Irun - Hendaia es altísima. Son municipios muy poblados, llanos, muy relacionados entre sí, suficientemente compactos y con unas distancias muy adecuadas para la bicicleta, para la reducción de los viajes en automóvil. A ello se añade la capa de viajes en bicicleta asociados al uso de ocio-recreo, muy relevante en este ámbito, una movilidad añadida distribuida de forma irregular a lo largo del año, pero muy presente. El éxito de la utilización de la bicicleta pasa por contar con rutas seguras, cómodas, diversas, conectivas, etc. La conexión de las redes locales ciclistas de Hondarribia e Irún tiene alguna otra posibilidad que la que se señala en la alegación, pero se ha de coincidir con su escasez para los tráficos que cabe promover y esperar entre ambos municipios. En cuanto a la conexión Hondarribia-Irún con Hendaia, la que se solicita es sin duda, la más operativa en términos ciclistas.

  Los principales condicionantes a asumir previamente a la consideración de esta conexión desde la perspectiva de su inclusión en el PTSVCG son: (1) concebir la conexión solicitada como un tramo fundamental de la movilidad ciclista periurbana e interurbana y superar la visión meramente recreativa del planteamiento; porque los esfuerzos de todo tipo para hacerla posible precisan de objetivos finales de peso y porque cualquier otra solución técnicamente insuficiente e inadecuada conducirá a una deficiente funcionalidad del tramo y demás consecuencias (2) lograr soluciones técnicas y económicas para superar los obstáculos que representan las importantes barreras naturales (Bidasoa) y artificiales existentes (N-1, playas de vías, principalmente) y (3) dar con una solución compatible y autorizable desde el punto de vista ambiental, un factor muy presente y de la máxima entidad en este ámbito.

  Por todo ello y en los términos expresados, se incluye el tramo solicitado en el documento de aprobación provisional del PTSVCG con la grafía correspondiente a los *"tramos pendientes de estudios de alternativas",* con aquel trazado que inicialmente se considera más adecuado, en calidad de compromiso para el análisis de su viabilidad pero también como propuesta sometida a consideración previa por parte de los órganos competentes en materia ambiental y con las limitaciones a que hubiere lugar.

2.- Ayuntamiento de Oiartzun (30/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Petición de analizar la compatibilidad de uso de usuarios ciclistas y peatones (por ejemplo en el bidegorri de Arditurri)

- B) Incorporar el trazado del bidegorri de Karrika, cuya primera fase cuenta con proyecto aprobado

RESPUESTA

- A) El Ramal de Arditurri (01010L), en cuya construcción y acondicionamiento definitivo tomó parte el Departamento de Desarrollo Sostenible, tanto en su tramo en término municipal de Errenteria como en término de Oiartzun, pertenece a la RBLVCG por decisión activa de las autoridades locales, siendo de gestión local. En la fase de Avance del PTSVCG no hubo alegaciones, tampoco, en otro sentido. Se entiende que corresponde a la administración municipal el realizar los análisis y mejoras a que hubiere lugar no guardando relación el tema de la regulación de tráficos del tramo en servicio con el presente proceso de planificación.

- B) La RBVCG es una infraestructura que tiene como función principal la de potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, especialmente para la movilidad obligada (trabajo, estudios, compras, gestiones, etc). No obstante, la RBVCG incorpora algunos tramos de uso recreativo ligados a medio rural-natural, mayoritariamente establecidos sobre plataformas de ferrocarril en desuso o sobre caminos existentes, con pendientes muy suaves y regulares y de carácter generalmente transterritorial, es decir, que unen con las redes ciclistas-peatonales de los territorios limítrofes. En todos estos casos, existen numerosos caminos, senderos, pistas, etc. que no forman parte de la RBVCG pero que enlazan de forma natural y que pueden ser utilizados para acceder a la misma. No se consideran dentro de la red porque no tienen entidad conectiva, pendiente adecuada, etc. y porque tampoco es objeto ni intención del PTSVCG penetrar en el territorio rural-natural de una manera intensiva, sino tan sólo conectar con los principales equipamientos culturales o de ocio-naturaleza.

  Se ha analizado la propuesta del Ayuntamiento y se ha recorrido el trazado propuesto. Aunque se comparte el interés por el papel que la RBVCG puede tener como base o apoyo en el desarrollo de proyectos turísticos, en este caso para el municipio de Oiartzun, se considera que el itinerario propuesto, que parte del ramal I-1.3 Errenteria - Oiartzun en su tramo 01 010L, no reúne características -ni en términos de pendiente en parte del recorrido, ni de conectividad- que hagan razonable su conversión en tramo de vía ciclista-peatonal con arreglo a los criterios establecidos en este PTSVCG y que, en todo caso, correspondería a una prolongación de la Red Local de Oiartzun.

3.- Ayuntamiento de Errenteria (14/07/2010). Se indica lo siguiente:

Mantener un único trazado, y no tres, para la red urbana de conexión con Irun y Oiartzun, a través de la Avda de Navarra, y vinculado a la red foral.

a. Eliminar el trazado que atraviesa la calle Pelotari.
b. Descartar las conexiones diseñadas por Avda Touring y por margen izquierda río Oiartzun, reservándose ambas para Red Interna Local, no vinculada a la red principal de carácter foral.

c. Efectuar la conexión interurbana de la Red Básica Foral con Oiartzun por el barrio de Arragua (Oiartzun)

RESPUESTA

La potencialidad del desarrollo de una movilidad cotidiana obligada basada en la bicicleta en la conurbación Pasaia - Lezo - Errenteria - Oiartzun es altísima. Son municipios muy poblados, principalmente llanos, muy relacionados entre sí, suficientemente compactos y con unas distancias muy adecuadas para la bicicleta, para la reducción de los viajes en automóvil. A ello se añade la capa de viajes en bicicleta asociados del uso de ocio-recreo, muy relevante en este ámbito, una movilidad añadida distribuida de forma irregular a lo largo del año, pero muy presente. El éxito de la utilización de la bicicleta pasa por contar con rutas seguras, cómodas, diversas, conectivas, etc. El municipio de Errenteria, debido a su ubicación de rótula distribuidora, juega un papel esencial, similar al que desempeña, por ejemplo, Donostia.

La distribución de los barrios/núcleos de población y centros de trabajo, comerciales, etc. en la conexión del de Errenteria con Oiartzun no se agrupa en torno a un eje único. Además hay importantes barreras artificiales asociadas a diversas infraestructuras. En tercer lugar, ha de resolverse la salida de la conexión interurbana hacia Irun - Hondarribia - Hendaia. Ello explica que en este caso, desde la perspectiva de funcionalidad interurbana que ha de asegurar el PTSVCG para la RBVCG se superponga una visión menos local y se recoja la siguiente propuesta para el documento de aprobación provisional:

- a) Se elimina el trazado alternativo de la calle Pelotari y se mantiene el trazado de la Avda. Navarra como tramo tributario de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, en su condición de Red Local. El tramo de la Avda. de Navarra (Alameda de Errenteria) está asignado a la Red Básica Local. Se trata de un itinerario englobado en el casco urbano de Errenteria por lo que se entiende que ha de mantenerse en Red Básica Local, no foral, sin perjuicio de que sea el tramo local que forme parte de la RBVCG.

  b-c) El problema de descartar ambas conexiones (Avda Touring, Red Básica Local no ejecutada) y tramo de Fandería (Red Básica Local Existente) es que la Red Básica no contaría con una conexión directa y rápida Errenteria - Oiartzun por el polígono Ugaldetxo entrando en el Ramal Arditurri, ya existentes. La alternativa que se propone (Errenteria - Arragua - Oiartzun), que está también incluida en la Red Básica es bastante menos directa y útil desde el punto de vista de la funcionalidad ciclista y está menos definida. En último lugar, restaría analizar la relación de estos itinerarios con las estaciones de FEVE (nueva estación en Fandería y Arragua). Por todo ello se recoge y propone para la red local el trazado finalmente reflejado en el documento de aprobación provisional.

4.- Ayuntamiento de Donostia. Dirección de Urbanismo (30/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Se solicita la ampliación del plazo de exposición pública, y en su caso, su comunicación, cuando menos hasta principios o mediados del mes de septiembre (mínimo agosto) al objeto de poder efectuar un estudio más exhaustivo del documento.

- B) Respecto de las propuestas materiales del PTSVCG: en términos generales, la red de vías ciclistas del PTS es coincidente con la incluida en el nuevo PGOU de Donostia. "*Por lo tanto, cabe realizar una valoración general positiva del contenido del Plan (…)*". Dos salvedades:

  B.a) Tramo de unión de Donostia y Hernani entre Errekalde y Galarreta, a lo largo del corredor de la carretera GI-2132.

  B.b) Unión de Donostia con Pasaia (San Pedro), pasando por Trintxerpe.

  Respecto de dichos dos tramos se señala que "*La naturaleza y el carácter de ambos tramos justificaría su consideración como tramos de la red ciclista supramunicipal o interurbana a integrar por lo tanto en la red objeto de ese Plan Territorial Sectorial*".

- C) Respecto de cuestiones formales:

  C.a) Se considera procedente el diferenciar, por un lado, la ordenación física y material de la Red, sustentada en la idea de configurar y justificar la misma desde la perspectiva de su función y cometido territorial supramunicipal y, por otro lado, la titularidad de los distintos tramos. Sin restar importancia a esta última cuestión "*resultaría conveniente identificar la citada red desde, exclusivamente, el primero de los citados escenarios, sin mezclar dicha cuestión con la titularidad de la red y/o de sus tramos. En ese contexto, esa titularidad constituye un referente ajeno a la ordenación propiamente dicha, y sus implicaciones deberían ser consideradas en su caso en los frentes en los que la misma cobra relevancia (como pueden ser los relacionados con la gestión de la red y sus tramos, el mantenimiento, etc.)*".

  C.b) Se indica que la inclusión en el PTS de previsiones de carácter urbanístico y/o la utilización de términos de esa misma naturaleza constituye una tarea ajena a dicho Plan. En concreto, el PTS identifica expresamente la red ciclista objeto del mismo como sistema general y obliga al planeamiento urbanístico municipal a darle ese mismo tratamiento. (…) *resulta conveniente recordar que el término 'sistema general' se corresponde con una zona y/o categoría estructural asociada a la calificación urbanística, y, precisamente por eso, propia de la ordenación urbanística y ajena a la ordenación territorial.*

  C.c) Se indica la conveniencia de plantear la ordenación de la Red de manera abierta y flexible, al menos en determinados ámbitos, en particular en ámbitos en los que se prevén actuaciones urbanísticas relevantes (ej. Vega del Urumea en toda su extensión "*Una cosa es que, como no puede ser de otra manera, el PTS prevea que la red ciclista deba extenderse a lo largo de esa vega, y otra muy distinta que ese Plan determine e imponga un trazado concreto, sin la previa determinación de la ordenación urbanística. Ese tipo de situaciones (que no sólo inciden en la vega del Urumea) justifican la determinación en el PTS de unas directrices claras (e incluso de trazados orientativos) y la determinación en el planeamiento urbanístico de los trazados concretos y precisos, sin que ello requiera en modo alguno la modificación de aquél* [del PTS].

  C.d) Se plantea la conveniencia de incluir en el PTS, o recurriendo a la formulación en su desarrollo de instrumentos adecuados, de unas mínimas pautas reguladoras de cuestiones como el tratamiento

físico y material, la sección, la urbanización, la señalización y mantenimiento, etc. que permitan cierta homogeneidad de la red, independientemente de su gestión foral o local.

- D) Respecto de los Itinerarios:

D.a) I-1: Tramo Herrera - Buenavista. Red Básica Foral. Enlace Red Local - Red Foral en Herrera. La ordenación de este espacio contempla el enlace, "*por lo que sólo falta concretar a escala adecuada el punto de encuentro entre ambas*".

D.b) I-2: Trazado Añorgatxiki - Belartza por N-1. Prácticamente equivalente con la prevista en el PGOU salvo un pequeño tramo, en la conexión con la N-634 (ahora en obras, por desdoblamiento del ferrocarril). "*En todo caso, se ha de señalar que el definitivo trazado de dicho tramo ha de estar ligado y vinculado a las previstas obras de boulevarización de la carretera N-1 a su paso por ese tramo. (…) su definición deberá ir contemplada en el proyecto de obras de urbanización (…) se han de permitir los necesarios ajustes (…) sin necesidad de modificación bien del PTS bien del planeamiento municipal. (…)*".

D.c) I-3: Tramo Puente Cuarteles (Loiola) - Puente Maria Cristina: las obras ejecutadas permitirían completarlo, por la margen izquierda del Urumea. En el tramo siguiente, Puente cuarteles (Loiola)-Txomin, su trazado definitivo depende del tratamiento que se dé al cauce del río para ejecutar la vía del TAV. En Txomin prevén dos trazados, uno por el margen del río (parque fluvial) y otro por la carretera a Astigarraga (como PTS).

- E) Respecto de otras cuestiones.

E.a) Se considera que la escala definición de la documentación gráfica no permite evaluar con la debida precisión los eventuales conflictos de gestión derivados de la implantación de los trazados, con sus zonas de dominio público y servidumbre, en suelos ya desarrollados, de carácter urbano.

E.b) Se ha de definir con mayor cautela -respecto de ciertos ámbitos y materias de aplicación- el carácter vinculante del PTS, "*ante futuras actuaciones en zonas de dominio y uso público y sus servidumbres, dentro de suelos urbanos ya desarrollados, por la incidencia que pueda alcanzar en la proyección y ejecución de las redes de servicios, etc.*".

E.c) El PTS no define las dimensiones y/o características de las vías ciclistas – sección mínima, etc.-, sólo la dimensión de las bandas de dominio público y afección; y, sin embargo, determina la necesidad de incluir el trazado de la 'Red Básica Foral' en los planes de desarrollo que se elaboren.

RESPUESTA

- A) Se estima que el análisis del PTSVCG realizado por el Ayuntamiento es suficientemente exhaustivo.

- B.a) Tramo Errekalde - Galarreta: se trata de un tramo demandado también por el Ayuntamiento de Hernani y por la Fundación Arteaga (Kutxa). Se acepta su inclusión como nuevo tramo de la red foral integrado en el itinerario I-2 (02 021F, documento 'C. Planos de Ordenación') hasta su encuentro con la red local de Hernani (02 022L). Se considera un tramo pendiente de estudios de alternativas en el que habrá de analizarse con el debido detalle su conexión con el tramo contiguo Añorgatxiki - Errekalde, G-21 (02 020F), que resultará de la bulevarización de la antigua N-1, así como con el apeadero de Errekalde y tramo que va desde este último hasta Lasarte-Oria (02 002F).

- B.b) Tramo Donostia - Pasaia (San Pedro) por Trintxerpe: se trata de un tramo demandado también por la Dirección de Ordenación de Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa, solicitud realizada con anterioridad a esta fase de información. Se acepta su inclusión, en parte como nuevo tramo de la red foral en la zona portuaria de la Herrera (01 005F) como previsión pendiente a tener en cuenta en la futura ordenación de la zona. A partir del encuentro con Trintxerpe el eje se alarga con un nuevo tramo local (01 006L) situado ya en el callejero y que discurre hasta el extremo Este del distrito pasaitarra de San Pedro.

- C.a) El PTSVCG se ha guiado desde su concepción inicial por la necesidad de realizar una propuesta articuladora del territorio, a través del diseño de una red plenamente conectiva y funcional. En este sentido el PTSVCG comprende y refleja la totalidad de la Red Básica de Vías Ciclistas que discurre por el Territorio Histórico de Gipuzkoa de forma integral, independientemente de cuáles sean aquellos títulos competenciales en la planificación, proyección, ejecución y explotación de las diversas vías ciclistas, según a la administración que pertenezcan.

  En cuanto al asunto de las titularidades que se señala, el documento del PTSVCG no pretende surtir ningún efecto automático siendo la intención del planteamiento diferenciador de la Red Foral y la Red Local el de establecer un distintivo de orden práctico y funcional, no titular; un planteamiento para sondear y respetar los deseos y previsiones municipales sobre el territorio, para propiciar una primera visualización compartida de la RBVCG en el urbanismo y en la ordenación del territorio de todos los municipios dotados de la misma y para buscar un primer consenso sobre la delimitación inicial del reparto de tareas y cargas para el desarrollo y gestión de esta nueva red de infraestructuras por parte de todas las administraciones implicadas. La llamada Red Foral será el ámbito de la RBVCG que vaya a ser atendido desde el marco de la Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas del THG. Así se ha entendido desde todas las instancias consultadas habiéndose encontrado una respuesta positiva al planteamiento general. No obstante, el artículo 4º del cuerpo de determinaciones del PTSVCG ha sido modificado en tal sentido de cara al documento de aprobación provisional, abordando como central la cuestión de la funcionalidad de la Red Básica, al margen de titularidades.

- C. b) Esta afirmación se basa en el principio de competencia del planeamiento urbanístico, recogido en el artículo 5 de la vigente Ley de Suelo y Urbanismo que expresamente señala que: "*Sólo la ordenación urbanística vincula el suelo a destinos y le atribuye usos mediante la clasificación y la calificación urbanísticas sin perjuicio de lo dispuesto legalmente para los instrumentos de ordenación territorial*".

  Es conveniente recordar los objetivos y finalidades que persigue el instrumento de ordenación que trae causa. Uno de sus objetivos fundamentales que se desprenden de todo el documento y no por obvio menos importante, es el que se centra en detraer automóviles de las carreteras a fin de reducir el consumo de recursos no renovables y energéticos, así como la contaminación y los gases de efecto invernadero. No ha de olvidarse que el suelo es también un bien ambiental y que los

instrumentos técnicos precisos para evitar su consumo desmedido se encuentran en la Ordenación del Territorio y que su carácter supralocal, y los espacios comarcales y autonómicos a los que puede atender, permiten afirmar que el ordenamiento puede dotarse de instrumentos válidos para tal fin. De este modo, el citado plan viene a coincidir plenamente con los principios generales contenidos en la Ley de Suelo y Urbanismo 2/2006 de 30 de junio, y en particular con el artículo 3.e) que incide en la movilidad sostenible orientada a reducir el uso forzado e innecesario de los vehículos motorizados, dando prioridad a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente.

De otro lado, el concepto de sistemas generales o dotaciones públicas generales son característicos del desarrollo urbanístico producido desde 1956.

La jurisprudencia del Tribunal Supremo actual viene a indicar que el sistema general lo es por su carácter estructurante del territorio y su predominante vocación de servicio a la totalidad del mismo, frente a la vocación sectorial propia de los sistemas locales. Con la finalidad de dar respuesta a la reiterada demanda municipal homogeneizante en las presentes alegaciones y en un ejercicio ordenador de las vías ciclistas, en relación al tratamiento a otorgar a éstas, se ha querido plantear dicho sistema general para facilitar la ordenación, reserva y obtención de suelo desde la perspectiva territorial y urbanística, además de que los municipios **puedan** acogerse al mismo facilitando su planeamiento y gestión municipal, para posterior desarrollo, si así se estimara, en planes más concretos o especiales. Reconociendo en todo momento que el traído concepto corresponde principalmente al ámbito del planeamiento general que define los sistemas generales, su contenido material puede superar dichos límites. Tampoco deja de ser menos cierto, que la ordenación urbanística ha de prever las obras de infraestructuras y servicios exteriores que sean precisas para la conexión adecuada de las redes de la unidad a las redes generales, también supramunicipales, como es el caso. En la misma línea argumental podemos señalar el artículo 22 de la LOTV.

La Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa tiene por objeto articular una red supramunicipal que conecte los diversos sistemas locales viarios ciclistas que sirven de eje de relación a varios ámbitos locales, queriendo dar de este modo, servicio al conjunto de toda la población guipuzcoana. Así, la Ley de Suelo y Urbanismo 2/2006 de 30 de junio y en atención a su artículo 52. relativo a la superioridad de la ordenación del territorio, indica lo siguiente:

"1.- *Las relaciones entre la ordenación y el planeamiento urbanístico y los instrumentos de ordenación territorial se rigen por la legislación reguladora de éstos. Indicándose en su apartado 2 que la entrada en vigor de dichos instrumentos comportará la prevalencia de sus determinaciones sobre las de ordenación y planeamiento urbanísticos contradictorias o incompatibles con ellas, cuando se trate de normas vinculantes de aplicación y eficacia directa, como es el caso. Y sigue, indicando que la interpretación y aplicación del planeamiento urbanístico afectado deberá realizarse en la forma más favorable a la más plena y efectiva correspondiente a los instrumentos de ordenación del territorio."*

En cualquier caso, el cuerpo de determinaciones elaborado de cara a la fase de aprobación provisional incorpora una disposición adicional en la que se indica como medida especial que las regulaciones comprendidas en el Título VI (Sistema General de Comunicación Ciclista), no serán de aplicación a las infraestructuras ciclistas locales que tributen a la Red Básica de Vías Ciclistas. Tal argumentación puede, igualmente, encontrarse en el PTS de la Red Ferroviaria de la CAPV, habiendo contado con el beneplácito de la COTPV, órgano autonómico encargado de dirimir este tipo de disquisiciones.

- C. c) En el caso del trazado por la vega del Urumea (T.M. Donostia) todo el trazado hasta Martutene forma parte de la Red Básica Local, por lo que su trazado es orientativo y no vinculante. El único tramo que pertenece a la Red Básica Foral es el ejecutado Martutene - Astigarraga, en lo que corresponde al T.M. de Donostia y el ramal Martutene - Ergobia, pendiente de alternativas, por lo que se trata de una sugerencia y no resulta vinculante.

  El plan como anteriormente se ha referido, es vinculante en lo que a los tramos de Red Básica Foral respecta; si bien en las tramas urbanas recomienda de forma orientativa, posibles trazados a considerar por los planificadores municipales.

- C. d) El Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2006) recoge las principales recomendaciones técnicas utilizadas por el Departamento de Desarrollo Sostenible para la planificación, proyecto y construcción de vías ciclistas. Por otro lado, también puede resultar de ayuda en este sentido la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa 1/2007 de 24 de enero, que en su anexo incorpora cuestiones de señalética.

  La escala del PTSVCG no permite asignar con suficiente rigor la solución de trazado y características técnicas definitivas de cada tramo de la RBVCG, cuestiones éstas que serán detalladas por los proyectos de construcción los cuáles serán expuestos a información pública antes de su aprobación.

- D. a) El tramo Herrera-Buenavista ha sido ejecutado por el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa sobre la antigua N-1 (actual GI-2640). Está previsto que una vez terminado, la explotación de este espacio pase a ser municipal. Se incluye como RBLVCG en el documento de aprobación provisional.

- D. b) Tramo Añorgatxiki - Belartza por N-1 (actual GI-21).

  Tras el acercamiento técnico que ha supuesto la redacción del proyecto de construcción del tramo Añorgatxiki - Errekalde –ahora en construcción conjuntamente con las obras de ETS- y la del proyecto de construcción del tramo Errekalde - Lasarte-Oria –cuya tramitación se iniciará en próximas fechas-, la conexión interurbana Lasarte-Oria - Donostia ligeramente en ladera (itinerario I-2, tramo 02 002F), enlazando los barrios existentes en la misma, el apeadero y el polígono de Belartza de camino a Lasarte-Oria, se ha consolidado como la más idónea solución de trazado interurbano en términos de mejor conectividad y juego de pendientes. No en vano se sitúa en buena parte sobre la explanación que el tren va a abandonar. A ello se une el deseo expresado por los vecinos del castigado barrio de Añorga de crear accesos directos -a través de la eliminación de algunos muros de tren- a este nuevo tramo que sustituye la barrera del ferrocarril por una infraestructura blanda que les permite comunicarse con ambos municipios directamente y sin necesidad de bajar-subir a la GI-21.

  Por otra parte, el proceso de boulevarización de la antigua N-1 (GI-21) conllevará la integración de una vía ciclista-peatonal -según está recogido en el PGOU- que servirá para dar servicio a los

asentamientos de fondo de valle –existentes o previstos- y para enlazar con el tramo Errekalde-Galarreta-Hernani recién incorporado a la RBVCG (02 021F). Será conveniente que esta nueva conexión enlace con el apeadero y con el tramo Añorgatxiki – Lasarte-Oria (02 002F) citado anteriomente así como con la zona industrial de Errekalde al sur de la GI-21.

Dado que el juego de tramos anteriormente descrito resuelve airosamente las conexiones necesarias en este ámbito, se considera que la continuación de este tramo por fondo de valle hasta Lasarte-Oria deja de tener sentido conectivo a partir de este punto, al menos en los criterios manejados desde este PTSVCG para la RBVCG. La problemática del abigarramiento de infraestructuras y el fuerte desnivel existentes desaconseja del todo situar la vía ciclista-peatonal acompañando la GI-21 entre Errekalde y Lasarte-Oria.

Todo ello, unido a las modificaciones a que han dado lugar las alegaciones de los Ayuntamientos de Usurbil y Lasarte-Oria en la zona de Urbil y Txikierdi, han hecho necesario reconfigurar ligeramente la unión prevista por el PTSVCG entre las citadas localidades.

Los eventuales conflictos de gestión –inevitables y cotidianos- habrán de ser precisados y resueltos cuando sea posible y proporcional llegar al debido detalle, es decir, en la fase de desarrollo de los proyectos de construcción. Se pondrán los medios para realizar los necesarios ajustes sin necesidad de modificación bien del PTSVCG bien del planeamiento municipal y de forma que cada parte asuma la parte proporcional que le competa.

- D. c) Tramo Puente Maria Cristina - Puente Cuarteles (Loiola) y tramo Puente Cuarteles (Loiola) - Txomin: se incluyen las indicaciones dadas por el ayuntamiento para su RBLVCG y se adapta el trazado del ramal 'I-3.1 Anoeta' entre Riberas de Loiola y Loiola a las propuestas definidas en el 'Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2008-2024'. El punto de unión con la RFVCG, en Martutene, no se ve alterado.

- E. a) Respecto a las consideraciones sobre la escala gráfica se quiere indicar que la escala utilizada y su representación en papel se consideran suficientes y adecuadas para un documento de nivel territorial. No obstante, se señala que el detalle del trazado se ha trabajado a escalas mayores (E: 1/1.000) en formato digital, aunque no de manera homogénea, ya que depende de la existencia y definición de los proyectos que se han elaborado para algunos tramos. En otros tramos el trazado tiene un carácter más orientativo hasta la definición en proyecto. Los eventuales conflictos de gestión habrán de ser precisados y resueltos cuando sea posible y proporcional llegar al debido detalle, es decir, en la fase de desarrollo de los proyectos de construcción.

- E. b) El carácter vinculante del PTSVCG se limita a lo indicado para la RBFVCG. En el caso de Donostia / San Sebastián la ejecución de la RBFVCG está muy adelantada, restando los ajustes derivados de la próxima tramitación del proyecto de construcción del tramo Errekalde - Lasarte-Oria, ya terminado. En cualquier caso, los futuros eventuales conflictos de gestión habrán de ser precisados y resueltos cuando sea posible y proporcional llegar al debido detalle.

- E. c) Como ya manifiesta el propio alegante en la consideración C.c) con buen criterio y coincidente con el de los propios planificadores, la ordenación de la Red Básica se ha planteado de forma abierta y flexible, como no puede ser menos para una infraestructura de estas características, que a su vez, es planteada de una forma coordinada con los diferentes agentes operantes, adecuándose al territorio y sus necesidades reales. Es por tal motivo, que la definición en el documento de los elementos que se plantean en la mayoría de los casos tal y como la praxis revela, resultaría en todo punto inoperante, no así la necesidad de incluir el trazado de la RBF en los planes de desarrollo que se elaboren, ya que lo mismos serán consensuados, como hasta el momento viene siendo práctica habitual, con el resto de planificadores y agentes concernidos de cara a la plasmación en fase de proyecto.

5.- Ayuntamiento de Hernani (22/07/2010). Decreto de alcaldía. Se indica lo siguiente:

- A) Se propone una modificación puntual del trazado del ramal 3.3. 'Epela' en la zona de la vega de Osinaga, a fin de ajustarse en lo posible a la estructuración parcelaria y disminuir así la afección a las explotaciones agrarias existentes, y por otro, en orden a simplificar su tramo final en el sector industrial de Epela.

- B) Se propone la conexión de los itinerarios 2 y 3 por medio de la prolongación Rekalde-Galarreta a partir de la Red municipal interna, "*que está garantizada hasta Galarreta*". Se justifica dado que *"se trata de un tramo corto y de gran interés territorial y funcional en la medida que pone en comunicación dos redes ferroviarias (Adif y Eusko Trenbideak), así como incorpora a la red provincial la zona de desarrollo estratégico de Galarreta (nuevo Parque Tecnológico y de usos terciarios), el ámbito museístico de Chillida Leku, la Escuela Agraria Zabalegi y la finca Lore Toki."*

RESPUESTA

- A) Se acepta e incluye la modificación propuesta (tramo 03 030F), sujeta a la realización de estudio de alternativas.

- B) Se acepta e incluye la modificación propuesta (tramos 02 021F - 02 022L - 02 023F), apoyada en la red local y sujeta a la realización de estudios de alternativas en lo que respecta a los tramos de la RBFVCG.

6.- Ayuntamiento de Usurbil (30/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Se propone modificar el trazado de la RBFVCG entre parque urbano Froilan Elespe y Santuene (Urbil - Txikierdi - Ugaldea - Atallu - Santuene) y se adjunta propuesta de nuevo trazado. La propuesta se justifica en el sentido de que resuelve una unión prioritaria, entre el núcleo urbano de Usurbil, el área industrial y el centro comercial. Mejora el acceso peatonal-ciclista a área comercial, actualmente con problemas de seguridad. Se señala que puede realizarse en base al aprovechamiento de plataformas existentes, en su mayor parte.

- B) Se solicita asignar a la RB Local el tramo Txikierdi - Zubieta - Sanisteban.

RESPUESTA

- A) Se acepta e incluye la modificación propuesta (tramos 02 003L y 02 004F), El tramo foral queda sujeto a la realización de estudio de alternativas.

- B) Se acepta la propuesta y se incluye el tramo en la RB Local de Usurbil (02 026L y 02 027L). Parte de este tramo (Puente del Hipódromo - Zubieta) está ya ejecutada y es gestionada por el Ayuntamiento de Donostia por lo que también se incluirá en la Red Básica Local de Donostia, la cual se une directamente a la Red Básica Local de Lasarte en el Puente del Hipódromo.

7.- Ayuntamiento de Lasarte-Oria (02/08/2010):

- A) El tramo entre Atsobakar (límite del T.M. de Lasarte-Oria) y el ramal I-2.1. Errekalde debería formar parte de la Red Foral, y pasar por el borde de las parcelas sitas en el S-6 [Michelin] y del parque urbano 'Froilán Elespe', disminuyendo así las afecciones que implica el trazado propuesto. La propuesta se justifica en base a que el tramo se sitúa en T.M. Usurbil, e incluido en Red Básica Local, "*pero con ello no queda garantizada la conexión de Lasarte-Oria con el ramal I-2.1.* [Txikierdi]".

RESPUESTA

- A) El límite del término municipal se sitúa en una zona urbana consolidada. La Red Foral llega al parque urbano Froilán Elespe desde Errekalde (02 002F) y a partir de ahí, en base a la alegación presentada por el Ayuntamiento de Usurbil, la RB Local de Usurbil el trazado discurre por el borde norte de las parcelas del parque urbano y de la zona comercial Urbil (02 003L). La conexión de la RB Local de Usurbil con la RB Local de Lasarte-Oria se sitúa en plena zona urbana y de gestión municipal por lo que se incluye a título orientativo un trazado que bordea el parque, zona comercial y parcelas del S-6 (Michelin) en el sentido de disminución de las afecciones indicado por la alegación. Por tanto, la Red Básica Foral finaliza en la entrada del Parque Froilán Elespe, se sigue de tramos de Red Básica Local –de la Usurbil y de la de Lasarte-Oria- y recupera su condición foral en Txikierdi, en la salida hacia el núcleo de Usurbil.

8.- Ayuntamiento de Andoain (20/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) El tramo comprendido entre el túnel de Bordazulo y Presaburu (I-8. Valle del Leitzaran) se adscribe a Red Básica Foral y es de titularidad municipal, por lo que alega que se subsane el error y se adscriba a Red Básica Local

- B) Respecto de la conexión Aduna - Andoain por Sorabilla se cuestiona el trazado de entrada a Andoain desde Aduna-Sorabilla y se solicita la modificación del punto de conexión con Red Básica Local. La justificación de basa en que el Proyecto de variante N-1 no contempla posibles pasos de movilidad no motorizada (pasos cebra, subterráneos, etc.) en el nudo de Sorabilla por lo que el PGOU evita el cruce con la N-1 en este punto. Desde el Ayuntamiento se estima necesario que el Departamento de Desarrollo Sostenible realice gestiones con el Departamento de Infraestructuras Viarias en relación con la solución final a adoptar y propone, en su caso, trasladar el cruce de la N-1 y de entrada al núcleo urbano al paso subterráneo existente entre Sorabilla y futura área industrial AIU53 'Parque Industrial Oria' (por el paso existente a la altura del Caserío Córdoba), donde se produciría la conexión de la Red Básica Foral con Red Básica Local.

- C) El PGOU establece previsiones para implantación de red ciclista municipal en la trama urbana, aunque predice que se demorarán en el tiempo, por lo que propone estudiar la posibilidad de utilizar el potencial de conversión de la actual N-1 en un vial urbano, con la posibilidad de aprovechar su plataforma para la implantación de un tramo adicional de Red Básica Foral que facilite la continuidad de la red.

- D) Propone que el PTS recoja los trazados de la Red Básica Local planteados en el documento de Aprobación Provisional del PGOU.

RESPUESTA

- A) Se subsana el error indicado.

- B) Respecto de la conexión Aduna - Andoain por Sorabilla: tras realizar gestiones con el Departamento de Infraestructuras Viarias se comprueba que el Proyecto de variante N-1 no incluye en la actualidad previsiones para el cruce con la RBVCG ni en un punto ni en el otro. La futura configuración del nudo de Sorabilla prevista por el Departamento de Infraestructuras Viarias es compleja y no ha contemplado soluciones para la movilidad ciclista-peatonal. Por otra parte, el Proyecto incluye previsiones de utilización del paso inferior situado a la altura del caserío Córdoba para la ubicación de una obra de drenaje. El Departamento de Desarrollo Sostenible ha trasladado al Departamento de Infraestructuras Viarias la necesidad de contemplar la unión en uno u otro punto, preferiblemente en el nudo de Sorabilla dado que este punto tiene mayor potencial distribuidor de tráficos ciclistas-peatonales que el otro; no obstante, si ello no fuera posible bajo la normativa técnica foral de vías ciclistas existente, se contemplará la solución frente al caserío Córdoba.

- C) La RBVCG es una infraestructura que tiene como función principal la de potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, especialmente para la movilidad obligada (trabajo, estudios, compras, gestiones, etc). La RBVCG ha de conectar los nodos generadores de viajes; cuantos más mejor, tanto en sus tramos interurbanos como urbanos, pero muy especialmente en estos últimos. La RB Local de Andoain no puede sortear el casco, sino que debe entrar y articularlo. La Red Básica adquiere una configuración distinta en cada casco urbano pero nunca debe ser la de una variante, excepto en algún caso en el que el casco es de un tamaño muy reducido y se sitúa en su totalidad en una cota muy superior a la del paso de la red; no es caso de Andoain. Se recuerda que la ciclabilidad de los medios urbanos puede apoyarse en políticas progresivas de calmado de tráfico y no necesariamente en la disposición de vías ciclistas específicas segregadas. No obstante, el Departamento de Infraestructuras Viarias ha sido consultado al respecto y ha transmitido la absoluta imposibilidad de considerar la propuesta realizada.

- D) El documento de Aprobación Provisional del PTSVCG recoge aquellos trazados de la Red Básica Local planteados en el documento de Aprobación Provisional del PGOU que satisfacen lo anteriormente expuesto en referencia a la plena funcionalidad de la RBVCG, a la espera de las futuras soluciones a concretar en torno al cruce de la N-1 y desde el absoluto respeto hacia los ritmos municipales de implantación de la RB Local.

9.- Tolosaldea Garatzen (23/07/2010), en representación de los ayuntamientos de Aduna, Anoeta, Irura, Tolosa, Villabona y Zizurkil. Se adjunta el documento del *Plan de Movilidad Sostenible de Ernioaldea* y se indica lo siguiente:

- A) Se solicita el integrar itinerarios alternativos elaborados en el Plan de Movilidad Sostenible de Ernioaldea. Desde los ayuntamientos se considera que las alternativas planteadas presentan una mayor funcionalidad y además son las que se están integrando en los planeamientos municipales.

  - A.a) Aduna: Se pide la modificación del trazado a su paso por Erribera, abandonando la opción de la margen del río Oria e integrándolo junto a la zona industrial. Se justifica en aras a evitar el impacto en la margen del río e incrementar la funcionalidad para desplazamientos cotidianos de acceso a área industrial. Se indica un trazado alternativo incluido en Plan Parcial (aprobación definitiva 21/10/2009) y Plan de Actuación Urbanizadora del A.U.18 'Erribera' (aprobación inicial 30/11/2009).

    Aduna - Villabona: También se solicita modificar el tramo de conexión Aduna - Villabona por el puente de Antziba. El trazado incluido en el PTS (Aprobación Inicial) cruza el río Oria por un lugar donde no existe puente.

    Se considera imprescindible impulsar la coordinación y trabajo conjunto entre el Ayuntamiento y el Departamento de Desarrollo Sostenible.

  - A.b) Villabona - Irura: Se pide sustituir el tramo de la RBFVCG entre Villabona e Irura que discurre por la margen izquierda del río Oria por otro en la margen derecha, paralelo a la N-1. Se justifica en aras a lograr un menor impacto sobre margen izquierda (de carácter rural en Anoeta) y a dar acceso al polígono industrial existente, incorporado a planeamiento general de Irura y compatible con otros tramos ejecutados de Villabona. Se indica la existencia en la margen izquierda de un camino asfaltado, paralelo a la vía ferroviaria, y con un uso importante de ocio.

  - A.c) Irura - Anoeta: Se propone la conexión entre el tramo anterior (Villabona-Irura) con Anoeta mediante un tramo de borde de río (ligado a un desarrollo residencial en Irura) y cruce sobre el río mediante una pasarela peatonal existente. Se justifica en el sentido de ser ya un tramo consensuado entre los ayuntamientos de Irura y Anoeta, incorporado al planeamiento de Irura y coincidente con propuesta del *Plan Movilidad Sostenible de Ernioaldea*.

  - A.d) Anoeta - Tolosa: Se pide incluir la ejecución del tramo Anoeta-Tolosa en el primer cuatrienio del PTSVCG. La justificación es la importante presencia actual de peatones y ciclistas en condiciones de falta de seguridad, la necesidad de dar acceso a áreas industriales y el alto potencial de uso cotidiano para trabajadores y para esparcimiento.

- B) Se solicita desarrollar la RBFVCG en Tolosaldea en el primer cuatrienio. Se justifica en que se están dando pasos por parte de los ayuntamientos para crear vías ciclistas en los núcleos urbanos de los municipios de la comarca. Hasta la fecha, las vías abiertas están teniendo un uso alto. El uso se incrementará con la ejecución de la Red Básica.

- C) Se solicita impulsar la coordinación entre los Ayuntamientos y el Departamento de Desarrollo Sostenible y compatibilizar las previsiones del Departamento y las propuestas del ayuntamiento de Aduna.

RESPUESTA

- A) Se valora muy positivamente el interés y el esfuerzo de análisis comarcal realizado, gracias al cual se puede mejorar notablemente la propuesta realizada desde el PTSVCG. Se procede, por tanto, a integrar los itinerarios alternativos de la siguiente manera:

  - A.a) Aduna: Se modifica el trazado en el sector Erribera incorporando a la RBVCG la propuesta alternativa planteada por el 'Plan de Movilidad para la promoción de la movilidad ciclista-peatonal en Ernioaldea', complementaria a la vía ciclista que se introduce en la industrialdea. También se modifica el trazado entre Aduna y Villabona utilizando el puente de Antziba. Ambas modificaciones corresponden al itinerario I-3 en su tramo 03 010F.

    Se comparte la consideración sobre la necesidad de coordinación y trabajo conjunto entre los Ayuntamientos, Tolosaldea Garatzen y el Departamento de Desarrollo Sostenible. Se trata de un modelo de trabajo que se promueve y sigue de forma generalizada en todo Gipuzkoa y que da buenos resultados, no sólo de cara a la planificación sino también a la ejecución y explotación de la RBVCG.

  - A.b) Villabona - Irura: Se incluye el trazado propuesto, como tramo local en la parte más ligada al casco urbano (03011L) y como tramo foral sujeto a estudio de alternativas en la parte más relacionada con las zonas industriales en torno a la carretera (03012F).

    La posibilidad de contemplar el trazado paralelo al tren, actualmente utilizado para el ocio no se recoge, aunque no se descarta su análisis en el caso de que no sea viable el trazado colindante a la carretera y zona industrial. Ello debería ir ligado a las previsiones actuales de desarrollo del Plan General de Villabona para esta vega (desarrollo residencial e industrial) y a consideraciones de redimensionamiento de secciones ya que el camino actual presenta algunas limitaciones para la coexistencia ciclista-peatonal.

  - A.c) Irura - Anoeta: Se incluye trazado como tramo de la RB Local de Irura y Anoeta (03013L).

  - A.d) Anoeta - Tolosa: De acuerdo con los criterios de programación del PTSVCG se acepta la alegación y se incluye el tramo en el primer cuatrienio, si bien se recuerda que la ejecución de algún subtramo puede ir asociada a actuaciones previstas por el Departamento de Infraestructuras Viarias en el entorno de la carretera, actuaciones que deberán tener en cuenta la normativa técnica foral en materia de vías ciclistas.

- B) De acuerdo con los criterios de programación del PTSVCG se acepta la alegación y se incluye la ejecución de los tramos de la RBFCVG en el ámbito de Ernioaldea pendientes en el primer cuatrienio. Se señala, igualmente, que ello deberá de ir acompañado del desarrollo de las redes locales y su conexión con la red básica.

- C) Se comparte la consideración sobre la necesidad de coordinación y trabajo conjunto entre los Ayuntamientos, Tolosaldea Garatzen y el Departamento de Desarrollo Sostenible. Se trata de un modelo de trabajo que se promueve y sigue de forma generalizada en todo Gipuzkoa y que da buenos resultados, no sólo de cara a la planificación sino también a la ejecución y explotación de la RBVCG.

10.- Ayuntamiento de Berastegi (30/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Se solicita incorporar a la Red Básica el camino que une el Itinerario 8 'Valle del Leitzaran' con el barrio de Aintzerga (Berastegi), de aproximadamente 2,5 km. La parte inicial del camino, de aproximadamente 1 km, se encuentra en malas condiciones (se incluyen fotos) y requiere mejoras. A partir de la A-15, que atraviesa a través de un paso subterráneo, las condiciones son mejores y forma parte de la red de acceso a varias viviendas del barrio.

  Se justifica en aras a la necesidad de una visión estratégica, especialmente relacionada con la potencialidad de desarrollo económico del Berastegi y del conjunto del valle de San Lorentzo en relación con el turismo sostenible. Se considera que ofrece la posibilidad de generar iniciativas y actividades compatibles con la RBVCG en Berastegi y resto de municipios del valle. Señala la localización del entorno de Berastegi en punto central de la vía verde 'Plazaola', teniendo en cuenta el tramo navarro y guipuzcoano. Considera que el acceso a través de este barrio sería una nueva entrada (especialmente para usuarios guipuzcoanos) al itinerario I-8 'Leitzaran', incrementando número de usuarios del mismo.

RESPUESTA

- A) La RBVCG es una infraestructura que tiene como función principal la de potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, especialmente para la movilidad obligada (trabajo, estudios, compras, gestiones, etc). La RBVCG ha de conectar los nodos generadores de viajes; cuantos más mejor, tanto en sus tramos interurbanos como urbanos, pero muy especialmente en estos últimos.

  No obstante lo cual, la RBVCG incorpora algunos tramos de uso recreativo ligados a medio rural-natural, mayoritariamente establecidos sobre plataformas de ferrocarril en desuso o sobre caminos existentes, con pendientes muy suaves y regulares y de carácter generalmente transterritorial, es decir, que unen con las redes ciclistas-peatonales de los territorios limítrofes. Es el caso del ramal Endarlatsa, el camino del Plazaola, Bergara - Urretxu y el del tramo Eskoriatza - Arabako muga, en Debagaraia. También cumplen de una manera menor esta función otros tramos de carácter mixto y que conectan con equipamientos en el entorno de espacios naturales, como el ramal Arditurri y el tramo Legazpi-Mirandaola-Telleriarte-Brinkola en Urola Garaia. Caso especial es el tramo del Urola entre Azkoitia y Zumarraga, puesto que une tres cascos urbanos de especial entidad. En todos estos casos, existen numerosos caminos, senderos, pistas, etc. que no forman parte de la RBVCG pero que enlazan de forma natural y que pueden ser utilizados para acceder a la misma. No se consideran dentro de la red porque no tienen entidad conectiva, la pendiente adecuada, etc. y porque tampoco es objeto ni intención del PTSVCG penetrar en el territorio rural-natural de una manera intensiva, sino tan sólo conectar con los principales equipamientos culturales o de ocio-naturaleza.

  Se ha analizado la propuesta del Ayuntamiento y se ha recorrido el trazado propuesto. Aunque se comparte el interés por el papel que la RBVCG puede tener como base o apoyo en el desarrollo de proyectos turísticos, en este caso para el municipio de Berastegi, se considera que el itinerario propuesto no reúne características -ni en términos de pendiente, ni de conectividad- que hagan razonable su conversión en tramo de vía ciclista-peatonal con arreglo a los criterios establecidos en este PTSVCG.

11.- Ayuntamiento de Legorreta (21/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Se solicita la consideración del tramo entre los dos puentes de la carretera comarcal GI-2131 a su paso por Legorreta como un tramo de vía ciclista propuesta no ejecutado actualmente.

RESPUESTA

- A) El tramo de vía ciclista-peatonal ejecutado entre Alegia e Itsasondo fue ejecutado por el Departamento de Infraestructuras Viarias foral con el objeto principal de reducir las velocidades en la carretera y de eliminar el problema de los peatones en los arcenes. La actuación se inscribió en el dominio público de la carretera. Por otra parte, la actuación no afectó a las travesías. Colateralmente, la reducción/eliminación de los arcenes de la carretera en favor de la vía ciclista-peatonal –de sección escasa- ha producido quejas en el colectivo de ciclistas deportivos de rendimiento, cuyo ámbito es -y será- la carretera. A pesar de dichas limitaciones el PTSVCG –elaborado por el Departamento competente en vís ciclistas-peatonales- ha considerado como RBFVCG Existente el referido tramo.

  Por otra parte, se ha realizado una consulta al Departamento de Infraestructuras Viarias sobre el tratamiento de las travesías desde el punto de vista de la ejecución de la RBVCG. El Departamento de Infraestructuras Viarias indica - al margen de cuestiones de titularidad- que excepto en lo que a la calzada se refiere, el uso de las travesías está cedido a los ayuntamientos. También señala que no encuentra viable, de forma general, planteamientos de redistribución de la calzada para obtener espacio para las vías ciclistas. Es decir, que las decisiones a tomar sobre las travesías van a tener que producirse en un espacio compartido.

  Esta situación se da también en otros núcleos de población de pequeña-mediana extensión, que no tienen variante propiamente dicha o en los que, por otros motivos (vías de emergencia, entre otros), la travesía no ha sido transferida al sistema general de comunicación urbano ni, por tanto, reconfigurada bajo criterios más amables (boulevarizaciones, calmados, etc). Es el caso de Alegia, Ikaztegieta, Itsasondo, etc. Pero también es el caso de Zarautz, o Zumaia, poblaciones en las que, por diversos motivos, los espacios urbanos son más desahogados y favorecen de forma natural un ambiente mucho más propicio para la bicicleta. En cualquier caso, se trata de una situación que se repite de forma habitual en Gipuzkoa.

  Según los cascos -tamaño, distribución, orografía, etc.- cabría proponer 3 tipos generales de solución para el paso de los tráficos ciclistas a través de los mismos: (1) atravesar la población a través de otras calles del casco, (2) disponer la vía ciclista sobre espacios urbanos colindantes a la calzada de la travesía (en lo cual parece que tanto el Departamento de Infraestructuras Viarias como

el Ayuntamiento tienen algo que decir) y, (3) los tráficos ciclistas atraviesan el casco utilizando la travesía, con o sin calmado de tráfico.

La tendencia general de aumento del uso de la bicicleta hace que los ciclistas encuentren su propia solución si las administraciones implicadas no lo han hecho. Conviene, por tanto, anticiparse en todo lo posible y avanzar conjuntamente hacia la solución más adecuada, sin perderse en exceso ante las cuestiones competenciales.

Por todo ello, el PTSVCG mantendrá inicialmente para Legorreta la condición de RBFVCG Existente, sin perjuicio de reconocer la necesidad de realizar un esfuerzo conjunto para caracterizar la solución definitiva que, en todo caso, habrá de asegurar la buena conexión con el interior del casco urbano y, en definitiva, con el usuario ciclista-peatonal cotidiano.

12.- Ayuntamiento de Ordizia (29/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Incorporar el trazado, "*contrastado y acordado*" con el ente foral, del Itinerario I-3 a su paso por Ordizia, que difiere del incluido en el documento de aprobación inicial del PTSVCG.

- B) Respecto de la categorización de los itinerarios: se propone que los puntos de conexión entre Red Básica Foral y Red Básica Local se adecúen a la clasificación de suelo del planeamiento general de Ordizia, es decir, que la Red Básica Local se extienda en todo el suelo urbano o urbanizable. "*Por coherencia del conjunto de las propuestas dentro del término municipal y la regulación jurídico-urbanística que para las mismas debe efectuarse tanto a nivel de ordenación territorial (PTSVCG) como de planeamiento urbanístico municipal, la globalidad del trazado deberá contar con la misma categorización como Red Básica Local de Vías Ciclistas (RBLVCG) y ello sin perjuicio de las pautas y condiciones de gestión y ejecución que puedan preverse para la red correspondiente*".

  Concretamente hacen referencia a:

  - B.a) I-3 Donostia - Beasain: extremo norte en el barrio de San Juan, en la confluencia de éste con Itsasondo.

  - B.b) I-3.6 Ordizia - Zaldibia: extremo este del ámbito A.I.U. '15 Polígono Txindoki', junto a carretera de Zaldibia y correspondiente a la unidad de ejecución U.E. 15.5.

- C) Respecto del régimen normativo: se realizan consideraciones puntuales desde la perspectiva de su repercusión en la presente o futura regulación urbanística municipal.

  - C.a) Respecto de la calificación global de la Red Básica Foral como 'Sistema General de Comunicación Ciclista'. Coinciden en su argumentación con la Oficina de Urbanismo de Donostia, en el sentido de que la regulación de la calificación global del suelo "*es una determinación de ordenación urbanística estructural, contando un rango jerárquico propio del planeamiento general y no de un instrumento de ordenación territorial (…)*" [Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo]. Estiman conveniente y necesario "*un reajuste de las determinaciones establecidas en el plan (PTSVCG) al respecto, al objeto de respetar el rango competencial de los instrumentos y documentos aludidos*".

  - C.b) Respecto del régimen de las zonas inmediatas a la línea ciclista foral: se estima conveniente regular de modo diferenciado el régimen de protección (zona de dominio público y zona de servidumbre) en función del carácter urbano, urbanizable o no urbanizable del suelo afectado (caso de que en la Red Básica Foral se incluyan suelos urbanos o urbanizables), de la calificación pormenorizada del referido suelo (en los ámbitos urbanos y/o urbanizables), de la situación de la consolidación urbana del mismo, etc. "*Y ello con el objeto de una mayor adecuación a la realidad urbanística y, en definitiva, a la realidad funcional o de uso del suelo afectado*".

  - C.c) Regulación del régimen normativo para la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa: entienden que "*en tanto el objeto del plan (PTSVCG) es la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, se sugiere que se proceda a algún reajuste puntual en el régimen normativo (…) ajustando sus determinaciones a la citada Red Foral (…)*". Hacen referencia a, "*entre otros, al artículo '12. Formulación de planes y otros instrumentos urbanísticos*'".

RESPUESTA

- A) Se corrige e incluye en el documento del PTSVCG el trazado decidido por el Ayuntamiento de Ordizia para su RB Local.

- B) El PTSVCG parte de que su ámbito de aplicación lo constituye la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, siendo ésta considerada en su totalidad independientemente de las competencias y facultades que en materia de planificación, proyección, ejecución y gestión ostenten diversas administraciones (art.4º.1). Además, desde un punto de vista infraestructural la RBVCG comprenderá todas aquellas actuaciones de ejecución de la Red Básica Planificada, así como aquellas otras de adecuación y conservación, mejora y ampliación de la Red Básica Existente, independientemente de su titularidad (art.4.4). Este es uno de los objetos materiales del presente instrumento de ordenación territorial.

  Si bien en todo momento el municipio puede y debe plantear la Red Básica Local que estime oportuna en atención a su propia ordenación y necesidades, siempre y cuando atienda a la conexión con los tramos interurbanos de entrada y salida del mismo, sin duda los planificadores parten de la premisa de adecuación a la clasificación del suelo que ostente el planeamiento municipal, pero siempre sin olvidar que la praxis diaria revela de forma manifiesta que la equivalencia urbano igual a local, con lo no urbano igual a foral, definitivamente no es coincidente. En tal sentido se plantea este instrumento con carácter estructurante del territorio y su predominante vocación de servicio a la totalidad del mismo, cubriendo en la realidad suelos teóricamente urbanos absolutamente desasistidos de los sistemas más básicos por sus titulares. De otro lado, cabe decir que como también viene siendo práctica habitual los proyectos son acordados con los agentes concernidos, así como con las administraciones competentes a fin de ajustar al máximo los requerimientos de unos y de otros a las necesidades de la RBVCG

- C) Sobre el régimen normativo:

  - C.a) Al igual que en la contestación emitida al Ayuntamiento de Donostia- San Sebastián, es conveniente recordar los objetivos y finalidades que persigue el instrumento de ordenación que trae causa. Uno de sus objetivos fundamentales que se desprenden de todo el documento y no por obvio menos importante, es el que se centra en detraer automóviles de las carreteras a fin de reducir el consumo de recursos no renovables y energéticos, así como la contaminación y los gases de efecto invernadero. No ha de olvidarse que el suelo es también un bien ambiental y que los instrumentos técnicos precisos para evitar su consumo desmedido se encuentran en la Ordenación del Territorio y que su carácter supralocal, y los espacios comarcales y autonómicos a los que puede atender, permiten afirmar que el ordenamiento puede dotarse de instrumentos válidos para tal fin. De este modo, el citado plan viene a coincidir plenamente con los principios generales contenidos en la Ley de Suelo y Urbanismo 2/2006 de 30 de junio, y en particular con el artículo 3.e) que incide en la movilidad sostenible orientada a reducir el uso forzado e innecesario de los vehículos motorizados, dando prioridad a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente.

    De otro lado, el concepto de sistemas generales o dotaciones públicas generales son característicos del desarrollo urbanístico producido desde 1956.

    La jurisprudencia del Tribunal Supremo actual viene a indicar que el sistema general lo es por su carácter estructurante del territorio y su predominante vocación de servicio a la totalidad del mismo, frente a la vocación sectorial propia de los sistemas locales. Con la finalidad de dar respuesta a la reiterada demanda municipal homogeneizante en las presentes alegaciones y en un ejercicio ordenador de las vías ciclistas, en relación al tratamiento a otorgar a éstas, se ha querido plantear dicho sistema general para facilitar la ordenación, reserva y obtención de suelo desde la perspectiva territorial y urbanística, además de que los municipios **puedan** acogerse al mismo facilitando su planeamiento y gestión municipal, para posterior desarrollo, si así se estimara, en planes más concretos o especiales. Reconociendo en todo momento que el traído concepto corresponde principalmente al ámbito del planeamiento general que define los sistemas generales, su contenido material puede superar dichos límites. Tampoco deja de ser menos cierto, que la ordenación urbanística ha de prever las obras de infraestructuras y servicios exteriores que sean precisas para la conexión adecuada de las redes de la unidad a las redes generales, también supramunicipales, como es el caso. En la misma línea argumental podemos señalar el artículo 22 de la LOTV.

    La Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa tiene por objeto articular una red supramunicipal que conecte los diversos sistemas locales viarios ciclistas que sirven de eje de relación a varios ámbitos locales, queriendo dar de este modo, servicio al conjunto de toda la población guipuzcoana. Así, la Ley de Suelo y Urbanismo 2/2006 de 30 de junio y en atención a su artículo 52. relativo a la superioridad de la ordenación del territorio, indica lo siguiente:

    "1.- *Las relaciones entre la ordenación y el planeamiento urbanístico y los instrumentos de ordenación territorial se rigen por la legislación reguladora de éstos. Indicándose en su apartado 2 que la entrada en vigor de dichos instrumentos comportará la prevalencia de sus determinaciones sobre las de ordenación y planeamiento urbanísticos contradictorias o incompatibles con ellas, cuando se trate de normas vinculantes de aplicación y eficacia directa, como es el caso. Y sigue, indicando que la interpretación y aplicación del planeamiento urbanístico afectado deberá realizarse en la forma más favorable a la más plena y efectiva correspondiente a los instrumentos de ordenación del territorio."*

    En cualquier caso, el cuerpo de determinaciones elaborado de cara a la fase de aprobación provisional incorpora una disposición adicional en la que se indica como medida especial que las regulaciones comprendidas en el Título VI (Sistema General de Comunicación Ciclista), no serán de aplicación a las infraestructuras ciclistas locales que tributen a la Red Básica de Vías Ciclistas. Tal argumentación puede, igualmente, encontrarse en el PTS de la Red Ferroviaria de la CAPV, habiendo contado con el beneplácito de la COTPV, órgano autonómico encargado de dirimir este tipo de disquisiciones

  - C.b) En relación a las zonas inmediatas a la línea ciclista foral se estará a lo dispuesto por la Norma Foral 1/2007 de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa, en concordancia con el Título VII del cuerpo de determinaciones del PTSVCG relativo al régimen de protección, condiciones de uso y edificación en las zonas inmediatas a las vías ciclistas.

  - C.c) En relación al referido artículo 12º, correspondiente a la Red Básica Local, la afección se concreta en que los agentes que se propongan la redacción de alguno de los instrumentos urbanísticos definidos "*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 (…)*", "***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*", y "*deberán resultar conformes con las determinaciones del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas*", que ya señala el carácter orientativo de la Red Básica Local, por lo que no se entiende que haya ninguna determinación que esté planteando una modificación del rango competencial de cada institución. Resulta crucial a estos efectos distinguir que si bien "*en tanto el objeto del plan (PTSVCG) es la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*", resultando ser objeto del plan la Red Básica, la vinculatoriedad del PTSVCG es de aplicación a los tramos de la RBF.

    La escala del PTSVCG no permite asignar con suficiente rigor la solución de trazado y características técnicas definitivas de cada tramo de la RBVCG, cuestiones éstas que serán detalladas por los proyectos de construcción los cuáles serán expuestos a información pública antes de su aprobación.

13.- Ayuntamiento de Lazkao (29/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Se solicita sustituir el trazado de I-3.7 Senpere a su paso por A,I.U. CAF (Lazkao). El documento de Aprobación Inicial del PTSVCG incluye un trazado paralelo a la carretera GI-4491 adscrito a la Red Básica Local. El Ayuntamiento de Lazkao propone su sustitución por una vía ciclista de borde de río (margen derecha del Agauntza) incluida en el proyecto de urbanización de la U.E. 1.1. del A.I.U. 1 'CAF'.

- B) Se solicita sustituir el trazado de I-3.8 Beasain-Ataun a su paso por A.I.U. Kanpandegi (Lazkao). El documento de Aprobación Inicial del PTSVCG cruza el río Agauntza por un puente que va a ser sustituido por dos nuevos, uno de acceso motorizado y otro para acceso peatonal-ciclista. El Ayuntamiento de Lazkao propone su sustitución por vía ciclista incluida en el anteproyecto de urbanización de la A.I.U. 21 'Kanpandegi'.

RESPUESTA

- A) Se modifica el trazado de la Red Básica Local entre Senpere y límite con Ordizia en el sentido solicitado (03 036L).

- B) Se modifica el trazado de la Red Básica entre núcleo urbano de Lazkao y polígono Zubierreka en el sentido solicitado (03 037L). Se incluye en la Red Basica Local ya que parte del trazado se va a ejecutar en el marco del desarrollo del polígono industrial de Kanpandegi.

14.- Ayuntamiento de Ataun (09/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Al igual que en anterior alegación al PTSVCG -al documento de Avance- se señala que la voluntad del ayuntamiento desde que se hizo el paseo peatonal/senda entre Umarki y Ergoiena ha sido destinar la misma para uso exclusivamente peatonal, no habiéndose permitido ningún otro uso, entre ellos el ciclista. Se vuelve a remarcar que dicha senda no se considera compatible con uso ciclista, teniendo en cuenta la sección y condiciones geométricas de la actual plataforma. Se propone no utilizar el paseo peatonal y estudiar otras alternativas de trazado para el bidegorri.

RESPUESTA

- A) La Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa es la red de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad no motorizada interurbana en Gipuzkoa y tiene por principal objeto el de dar servicio a los usuarios ciclistas que utilizan la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos y de ocio-turismo, y a los peatones, en distintas soluciones de coexistencia y segregación. Esto es porque la bicicleta está considerada el medio de transporte más rápido en recorridos de menos 5 km en ámbitos urbanos e interurbanos. En cualquier caso, esta es una circunstancia que varía en función de la vocación de cada tramo de la red, teniéndose siempre en cuenta en los diseños (secciones tipo) los usuarios tipo a los que se quiere dar servicio y los motivos de viaje previstos. En ningún caso se llevan adelante proyectos de vías ciclistas sin tener en cuenta los usos y tráficos ya presentes en el territorio o sin tener en cuenta la voluntad y percepción municipal, sobre todo si de desean aprovechar en parte las infraestructuras ya creadas por los ayuntamientos. En todo momento se están recogiendo los tráficos peatonales interurbanos ya existentes, bien discurran por caminos, o por los arcenes de carreteras, pues se entiende que también deben ser atendidos como parte que son de la movilidad no motorizada interurbana, pero sin perder de vista que el objetivo de reducción de la movilidad motorizada pasa, entre otras acciones, por no olvidar al usuario real o potencial de la bicicleta.

  Se reitera que la intención de inclusión del tramo es la de conectar el núcleo principal de Ataun (San Martin) y sus barrios (San Gregorio, Ergoiena) a la red general, pero solamente si desde el municipio se considera que ello puede redundar en beneficio de la movilidad general de sus habitantes, y teniendo presente que en ningún caso se proyectarán ni llevarán a cabo soluciones que el ayuntamiento considere incompatibles con el paseo peatonal Umarki - Ergoiena.

  Pueden estudiarse soluciones alternativas, siempre que éstas sean viables y que no supongan impactos sobre el territorio que se consideren inasumibles o intervenciones desproporcionadas. La propuesta que se haga en el documento de aprobación provisional deberá ser tomada como lo que es, la representación genérica de la unión de Ataun a la Red Básica de Vías Ciclistas, cuyas características geométricas y funcionales finales se concretarán en el momento de su proyecto constructivo, momento al cual se propone posponer la decisión definitiva en este tramo. Por todo ello, se mantendrá la grafía de este tramo (03038F) en el documento de aprobación provisional como *"tramo pendiente de estudio de alternativas"* y limitado su trazado hasta el núcleo de San Martín, como *"tramo pendiente de estudio de alternativas"* en el documento de aprobación provisional quedando nuevamente a la espera de más consideraciones por parte del ayuntamiento.

Se quiere señalar que el posibilitar el uso de la bicicleta para el desarrollo de la movilidad cotidiana obligada de la población es una de las políticas estratégicas prioritarias en materia de movilidad sostenible; también, puede destacarse como medida fundamental en materia de ahorro y eficiencia energética asociada al transporte y que en este caso puede complementar las recientes iniciativas locales basadas en el automóvil eléctrico de alquiler. Conviene recordar que la bicicleta es un medio de transporte competitivo frente al automóvil, sobre todo en distancias de 2-5 km, intervalo en el cual se sitúa el núcleo principal de Ataun (San Martín) respecto de la conurbación Lazkao - Beasain - Ordizia.

15.- Ayuntamiento de Azpeitia (15/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Se solicita la incorporación de un nuevo ramal entre Azpeitia - Urrestilla - Nuarbe, teniendo en cuenta que la gestión de la carretera de acceso a estos barrios, junto a la que discurriría el trazado de la vía ciclista, corresponde a la Diputación Foral de Gipuzkoa. Además, se señala que la demanda de una vía ciclista por parte de l@s vecin@s de Urrestilla es cada vez mayor, y que se trata de un barrio cuya población se está incrementando.

RESPUESTA

- A) Dada la entidad de los núcleos que se propone conectar y la ausencia en el itinerario de equipamientos de interés general, se quiere señalar inicialmente que la conexión demandada tiene un carácter excesivamente local para ser incluida en la RBVCG. En realidad, y dado que la suposición de que el trazado vaya a poder desarrollarse en su totalidad de forma colindante a la carretera foral presenta cierta fragilidad, se encontraría más adecuado desestimar la proposición y otorgar al tramo un carácter de ramal de la propia Red Local de Azpeitia, no contributiva a la red básica. No obstante, la inesperada y reciente construcción de un tramo de vía ciclista-peatonal a la par que la variante en Landeta en la zona más urbana del tramo, permite mostrar una mayor sensibilidad hacia la conexión propuesta. Por todo ello, se incluye el tramo recientemente construido como parte de la RB Local de Azpeitia (05 014L) así como un tramo de RB Foral hasta el núcleo de Urrestilla sujeto a estudio de alternativas (05 015F). Se desestima su prolongación hasta Nuarbe.

16.- Ayuntamiento de Legazpi (27/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Respecto de la entrada a Legazpi desde Urretxu: Se propone una alternativa, pendiente de estudio, a la entrada actual desde Urretxu, mediante carril-bici "*para el desplazamiento rápido exclusivo de bicicletas*" por el arcén de la carretera comarcal GI-2630, aprovechando la oportunidad que brinda el nuevo desarrollo de pabellones industriales previsto en Elbarrena y Lekuona - Azkuenea, así como la nueva entrada a Legazpi por Zaldu. Se justifica en base a que la actual vía ciclista-peatonal es utilizada de forma masiva por peatones, sin que su anchura permita diferenciar espacios para bicicleta y peatón.

- B) Se señala que urge materializar la unión del bidegorri desde Urretxu-Zumarraga con la red local de Legazpi, ya que es un trayecto muy utilizado para acceder a la mayor zona industrial del municipio, así como a los municipios vecinos.
- C) Respecto del tramo Legazpi - Telleriarte - Brinkola: Se transmite que la demanda más reiterada entre los legazpiarras, con la que está de acuerdo el ayuntamiento, es la de dar una solución urgente a la conexión Mirandaola - Telleriarte. En dicha zona existe una fuerte pendiente que hace que muchos vecinos opten por salir a la carretera comarcal, creando situaciones de gran riesgo de accidente. Por otra parte, se considera que el tramo Telleriarte - Brinkola debe ser de coexistencia con vehículos a motor, sin alterar el trazado actual del pequeño vial existente. El Ayuntamiento deja constancia de la entrega realizada a Diputación Foral, hace unos meses, de unos planos con posibles alternativas para esta conexión -que fueron tratadas con los vecinos- así como de la alternativa que consideran más interesante.

- D) Otros: la alegación incluye un conjunto de planos en los que, además de las propuestas municipales para la Red Básica Foral, se refleja la Red Básica Local de Legazpi así como otros tramos de interés estrictamente local.

RESPUESTA

- A y B) La mejora de las condiciones en las que se desarrollan los tráficos ciclistas-peatonales en el tramo Urretxu - Legazpi (05010F) está prevista en base a la ampliación de sección sobre la propia plataforma existente y previsiblemente se abordará a la par que la solución de conexión con la RB Local de Legazpi. El proyecto de construcción incluirá un estudio de alternativas. A este respecto y, sin descartar en principio ninguna de las propuestas municipales, se incluye en el PTSVCG, además de la vía ya ejecutada, tan sólo parte de dichas propuestas ya que la carretera GI-2630 no reúne *a priori* condiciones que permitan considerar la solución de arcén-bici sugerida, al menos no de forma general. Por otra parte, se descarta la llegada al casco a través de la trasera de los pabellones más allá del punto actualmente existente por el carácter crítico de las afecciones que ello supondría para la actividad industrial y porque es conveniente traer el trazado en todo lo posible hacia zonas delanteras de los pabellones, más visibles y seguras.

  La mejora y completa conexión de este tramo (05010F) con la RB Local está incluida en el primer cuatrienio de la programación del PTSVCG.

- C) El proyecto de construcción del tramo Mirandaola - Telleriarte (05012F) incluirá un estudio de alternativas que valorará toda la información entregada por el Ayuntamiento y se establecerán cauces de coordinación foral-municipal a lo largo del proceso. El procedimiento a seguir para la participación ciudadana y relación con los afectados en la redacción de proyectos de vías ciclistas-peatonales está establecida en el PTSVCG.

  La ejecución de este tramo (05012F) se ha incluido en el primer cuatrienio de la programación del PTSVCG, desgajándose de la del tramo Telleriarte - Brinkola (05013F) que se retrasa, al igual que la de otros tramos de la RBVCG con carácter principalmente recreativo.

- D) Se acusa recibo de la información entregada a que alude la alegación, la cual se valora muy positivamente. Se solicitará en otro formato si ello fuera necesario.

17.- Debegesa, en representación de los ayuntamientos de Deba, Elgoibar, Eibar, Mendaro, Mutriku y Soraluze (30/07/2010).

Debegesa ha promovido el "Estudio de la Red de Bidegorris de Debabarrena" (LKS 2010) cuyo objeto principal ha sido el desarrollo de la "red básica local" para los municipios representados por la entidad. Como la red local se ve condicionada en gran medida por las decisiones que se adopten en relación con la red foral, el documento ha analizado esta última y aporta también sugerencias al respecto. Dichas sugerencias sobre la RBFVCG son consideraciones sobre su trazado y sobre aspectos y oportunidades a tener en cuenta para la ejecución de los tramos, pero también se definen un conjunto de tramos nuevos de interés comarcal (Red Comarcal) que se considera han de ser incorporados a la RBFVCG.

Es en base al referido documento, que se adjunta a la alegación junto con otra documentación (Plan de Puesta en Valor y Recuperación Integral del Río Deba, Plan de Movilidad de Deba a través de la bicicleta, propuesta municipal para el bidegorri Elgoibar - Altzola) que se hacen las consideraciones siguientes:

- A) Alegaciones de carácter general.

  - A.a) Se indica la necesidad de apoyar la Red de Bidegorris comarcal de Debabarrena en el transporte público y en especial en el ferrocarril, entendiendose que los tramos de la Red Básica Local deberán conectar con las estaciones de Euskotren. Se propone "*que este criterio de planificación sea recogido con mayor énfasis en el documento del PTSVCG, en su propuesta para la comarca de Debabarrena*". Se justifica en base a que la distancia existente entre la mayoría de los municipios de la comarca es mayor de 5 km, por lo que se considera necesaria implementar la intermodalidad bicicleta y el ferrocarril.

  - A.b) Se propone que los tramos que atraviesan los núcleos urbanos por carreteras nacionales pasen a ser adscritos a la Red Básica Foral (Mutriku, Deba, Mendaro). Se justifica en que parte del trazado definido como Red Básica Local transcurre por carreteras nacionales, en cuyo caso el Ayuntamiento carece de competencias para actuar sobre las mismas.

  - A.c) Se plantea la necesidad de que la Red Básica Foral se conecte y articule la movilidad de los polígonos y centros de demanda cuya distancia desde la Red Foral sea razonable. Destaca la conexión con los siguientes polígonos industriales: Mijoa (Mutriku), Itziar (Deba), Erramone y Esser (Mendaro), Olasope - Ibaiarte - Lerun - Oleta-Ballibar (Elgoibar), Mendiola y Gabilondo (Soraluze),

así como la conexión de barrios y/o centros de demanda siguiente: barrio de Altzola, Uni Eibar-Ermua y Universidad Laboral, IMH de Elgoibar (desde el cual partiría el bidegorri hacia Sallobente).

- A.d) Se considera necesario incorporar y recoger dentro de los criterios de programación las actuaciones de oportunidad. Mencionan las siguientes:

- Modificaciones del trazado de la red de Euskotren que permitirán liberar parte del actual trazado del ferrocarril
- La ejecución de la variante de Eibar para ejecutar la Red Básica Foral entre Eibar y Ermua, aprovechando la necesidad de recuperación ambiental del entorno. Especialmente importante en la rotonda de San Lorenzo, que incorpore la continuidad del paso peatonal-ciclista seguro entre Eibar y Ermua, aspecto que considera urgente.
- El saneamiento pendiente de ejecución entre Mendaro - Altzola - Arriaga y entre Eibar - Ermua
- Nuevo vial entre Astigarribia-Mutriku por el Calvario, que permitirá disminuir considerablemente el tráfico por la actual GI-638 entre Deba y Mutriku, especialmente de los vehículos pesados, "*por lo que se establece prioritario realizar una reflexión con objeto de habilitar una vía ciclista entre Deba - Mutriku*".

- A.e) Se considera prioritario que el documento tenga en cuenta los elementos de oportunidad que se deriven en la conexión Eibar-Ermua, considerada uno de los principales tramos de la red de bidegorris comarcal.

- A.f) Se solicita que el PTSVCG recoja el trazado de la 'Red de Interés Comarcal', adscrito a la Red Básica Foral. Incluyen en esta categoría los siguientes:

- Playas de Saturraran, Mutriku y Deba.
- Núcleos de Itziar (Deba) y Altzola (Elgoibar).
- Hospital comarcal de Mendaro.
- Escuela Universitaria Ingeniería Técnica Industrial de Eibar (UPV).
- Polideportivo Mintxeta (centro BTT) + Instituto de Máquina Herramienta (Elgoibar).
- Polígono Industrial de Itziar.

- A.g) Se solicita que se consideren las dos ubicaciones posibles de estaciones intermodales, una en Elgoibar (Arriaga) y otra en Eibar (Azitain), propuestas en el proyecto 'Plan de Puesta en Valor y Recuperación Integral del río Deba', a la hora de definir el trazado y los elementos asociados a dicha red.

– B) Alegaciones de carácter local.

- B.a) Mutriku.

- 1. Red Comarcal a incluir en la RBFVCG: Se solicita incluir el acceso al puerto y playas de Mutriku como parte de la Red Básica Foral, por entenderse éstos como centros de demanda comarcal. Se propone un ramal de acceso desde la Red Básica.
- 2. Red Básica Local de Mutriku: La totalidad del trazado de la Red Básica Local transcurre sobre la N-634, por lo que cualquier modificación tendría que ser autorizada por el Departamento de Infraestructuras foral. Por ello, solicitan su incorporación a la Red Básica Foral.

- B.b) Deba.

- 1. Red Básica Local de Deba: Se solicita la incorporación del trazado de la Red Básica Local propuesta en 'Estudio de Bidegorri del municipio de Deba' a la RBVCG, ya que existen diferencias con la propuesta del PTSVCG.
- 2. RBFVCG: Se solicita modificar el inicio de Red Básica Foral (I-4) por el puente Deba-Mutriku y Casacampo. Se justifica en base a aprovechar el camino existente, utilizado habitualmente por la ciudadanía y evitar el tramo de la N-634 que resulta difícil de resolver para la integración de la bicicleta, además de peligroso.
- 3. RBFVCG: Se indica que el trazado entre Artzabal y Mendaro necesitaría un estudio de alternativas que deberá valorar la propuesta realizada por 'Estudio de la Red de Bidegorris de Debabarrena' y el 'Plan de Puesta en Valor y Recuperación Integral del Río Deba', promovidos por Debegesa.
- 4. Red Comarcal a incluir en la RBFVCG: Se solicita incorporar a la Red Básica Foral los accesos al polígono de Itziar y las playas de Deba.

- B.c) Mendaro.

- 1. RBFVCG: Se considera que el trazado de la Red Básica Foral debe continuar por la N-634, sin entrar al núcleo de Azpilgoeta. Se justifica en base a que se generan problemas de coexistencia con la trama urbana "*que no parecen admisibles para un tramo de la red foral*"; el tramo sube para luego bajar, lo que penaliza su atractivo; no se cuenta con sección suficiente para poder compatibilizar el uso del vehículo privado con el de la bicicleta; el Plan General de Mendaro ha incorporado el trazado que discurre por la N-634.

- 2. RBFVCG: Considerando que la Red Comarcal de Bidegorris se apoya en el ferrocarril, se plantea que dicha red pase por la estación de tren del municipio de Mendaro.

- 3. RBFVCG: Se plantea un trazado de oportunidad derivado del posible cambio de trazado del ferrocarril en dicho entorno, por lo que solicitan un estudio de alternativas.

- 4. RBFVCG: Se solicita valorar como oportunidad la ejecución en breve del saneamiento entre Mendaro y Altzola a la hora de definir el trazado definitivo del tramo y el horizonte temporal en el que se propone su ejecución.

- B.d) Elgoibar.

- 1. RBFVCG: Se solicita una modificación de trazado en el tramo comprendido entre Elgoibar - Altzola. Se justifica en base a ventajas del trazado alternativo por segregación absoluta del tráfico rodado de la carretera N-634; conexión con los polígonos industriales comprendidos en dicho trazado (Lerun, Morterika - Lerun txiki, Ibaitarte, Rodisa, Arriaga); se evitan cruces de carreteras y supone menores pendientes.

- 2. RBFVCG: Se solicita considerar las obras de saneamiento entre Altzola y Mendaro y las previsiones de ETS en este entorno para el trazado de este tramo.

- 3. Red Comarcal a incluir en la RBFVCG: Se solicita que el trazado de acceso al polideportivo Mintxeta (centro BTT+ Instituto de Máquina Herramienta) se recoja en el documento, planteando su gestión foral.

- 4. Red Básica Local de Elgoibar: Se plantean dos alternativas adicionales al trazado propuesto por el PTSVCG y se señala que el trazado definitivo de la Red Básica Local ha de supeditarse a lo que establezca el Plan General de Elgoibar.

- B.e) Soraluze.

- 1. Red Básica Local de Soraluze: La alegación señala que en la actualidad no existe ningún trazado definido y consensuado. El trazado propuesto por el "Estudio de la Red de Bidegorris de Debabarrena" será estudiado en la reflexión del Plan General que se realizará en breve. La definición del trazado queda supeditada al desarrollo del Plan General de Soraluze.

- B.f) Eibar.

- 1. RBFVCG: Las consideraciones sobre el trazado se remiten a los resultados del estudio de alternativas que está realizando el propio Departamento de Desarrollo Sostenible foral en el entorno Eibar - Malzaga. Se señala el considerar también la liberación de parte de la actual vía de ETS en el tramo de Azitain, así como la definición de la estación intermodal que se está avanzando desde la comarca de Debabarrena.

- 2. Red Básica Local de Eibar: Se plantea su trazado aprovechando en su mayor parte la cubrición de las actuales vías del tren y se solicita la incorporación de propuesta que se adjunta al PTSVCG.

RESPUESTA

- A.a). El criterio de apoyo de la RBVCG en el ferrocarril ha sido siempre uno de los elementos prioritarios contemplados en la planificación y proyecto de los tramos. Para mayor claridad se incorpora en la fase de aprobación provisional la ubicación de estaciones de la red ferroviaria a los planos de ordenación del PTSVCG (documento C.'Planos de Ordenación'). Por otro lado el documento D.'Informe de Sostenibilidad Ambiental' incorpora un análisis comparativo de alternativas de trazado en el que se valora, entre otros aspectos, el grado de intermodalidad con la red ferroviaria, donde se señala que el 98% de las estaciones ferroviarias gestionadas por RENFE y ADIF se encuentran a una distancia menor a 500 m del trazado de la RBVCG y un 70% de las estaciones sen encuentran a una distancia inferior a 100 mts. No obstante, a través de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa así como de otros instrumentos se diseñarán y desarrollarán otras medidas complementarias para promover la intermodalidad de la bicicleta con otros medios de transporte.

- A.b). Se ha realizado una consulta al Departamento de Infraestructuras Viarias para tratar conjuntamente la posibilidad de esta consideración y se han analizado la travesía de Mutriku (N-638), la travesía de Deba (N-634), la travesía de Mendaro (N-634), Elgoibar - Rodisa a Elgoibar - Lerun (N-634), Maltzaga - Azitain (N-634), y Maltzaga - Soraluze (N-627). El Departamento de Infraestructuras Viarias indica - al margen de cuestiones de titularidad- que excepto en lo que a la calzada se refiere, el uso de las travesías está cedido a los ayuntamientos. También señala que no encuentra viable, de forma general, planteamientos de redistribución de la calzada para obtener espacio para las vías ciclistas. Es decir, que las decisiones a tomar sobre las travesías van a tener que producirse en un espacio compartido.

Esta situación se da también en otros núcleos de población de pequeña-mediana extensión, que no tienen variante propiamente dicha o en los que, por otros motivos, la travesía no ha sido transferida al sistema general de comunicación urbano ni, por tanto, reconfigurada bajo criterios más amables (boulevarizaciones, calmados, etc). Es el caso de Alegia, Ikaztegieta, Itsasondo, etc. Pero también es el caso de Zarautz, o Zumaia, poblaciones en las que, por diversos motivos, los espacios urbanos son más desahogados y favorecen de forma natural un ambiente mucho más propicio para la bicicleta. En cualquier caso, se trata de una situación que se repite de forma habitual en Gipuzkoa.

Según los cascos -tamaño, distribución, orografía, etc.- cabría proponer 3 tipos generales de solución para el paso de los tráficos ciclistas a través de los mismos: (1) atravesar la población a través de otras calles del casco, (2) disponer la vía ciclista sobre espacios urbanos colindantes a la calzada de la travesía (en lo cual parece que tanto el Departamento de Infraestructuras Viarias como el Ayuntamiento tienen algo que decir) y, (3) los tráficos ciclistas atraviesan el casco utilizando la travesía, con o sin calmado de tráfico.

La tendencia general de aumento del uso de la bicicleta hace que los ciclistas encuentren su propia solución si las administraciones implicadas no lo han hecho. Conviene, por tanto, anticiparse en todo lo posible y avanzar conjuntamente hacia la solución más adecuada, sin perderse en exceso ante las cuestiones competenciales.

Por todo ello, el PTSVCG mantendrá inicialmente la caracterización de la RBVCG a su paso a través de los núcleos urbanos de Debabarrena como Red Básica Local, sin perjuicio de reconocer la necesidad de realizar un esfuerzo conjunto para caracterizar la solución definitiva y de incorporar a la RB Foral aquellos tramos que no resulten finalmente de gestión local. Se recuerda que el concepto de "gestión" se refiere no sólo a la proyección, ejecución y financiación del tramo sino también a su conservación y explotación en su relación con el resto de los elementos de los espacios urbanos que se atraviesan. La RBVCG no sólo es una red nueva en el territorio sino también un nuevo espacio jurídico-administrativo, todavía muy heterogéneo y en proceso de sistematización.

- A.c). Se recogen los puntos de interés comarcal puestos de relieve en el Estudio de Debegesa para su análisis y se tendrán en cuenta en el desarrollo de los proyectos de trazado de los tramos correspondientes. El análisis de la funcionalidad de la Red Básica, que analiza el grado de respuesta a la demanda generada en los puntos de atracción, entre los que se encuentran las

áreas de actividades económicas y los equipamientos comarcales, ha sido incorporado al Informe de Sostenibilidad Ambiental del PTSVCG en el documento de Aprobación Provisional.

- A.d). Las actuaciones de oportunidad se consideran en el día a día, y también en los criterios de programación del PTSVCG; se integran y asumen, en la medida en que cobran visos de ser verdaderamente oportunidades. Toda política nace al abrigo de otras, pero llega un momento en que o se vuelve autónoma o puede quedar deformada, subsumida o hasta desaparecer. La cuestión de las oportunidades, tan sostenible desde todos los puntos de vista, se trata de una materia más compleja de lo que inicialmente parece. Los requerimientos -técnicos y de otras muchísimas índoles- de las diferentes infraestructuras no son nunca coincidentes. Y las previsiones de programación anunciadas, quedan muchas veces alteradas por las vicisitudes de las respectivas tramitaciones de los proyectos. Lo que hay que asegurar, en todo caso, es que las oportunidades no se vuelvan impedimentos.

Dicho lo cual, se toma nota de todos los proyectos indicados, la mayoría de los cuales estaban detectados y algunos de ellos ya analizados y descartados en parte. En todo caso, los cauces de coordinación habituales con las administraciones mencionadas, así como con Debegesa y los Ayuntamientos, permitirán el seguimiento y valoración de todos ellos y de otros que pudieran surgir.

- A.e). Se vuelve a insistir en lo señalado en el punto anterior. Y aunque se comparte la valoración de la importancia y urgencia que a nivel comarcal supone la conexión peatonal-ciclista entre las poblaciones de Ermua y Eibar, conexión cuyo futuro depende del diseño del encaje del tramo final de la variante de Eibar con la actual N-634 (rotonda de San Lorenzo, T.H. Bizkaia), ha de recordarse en primer lugar, que el PTSVCG se circunscribe a la planificación y ordenación de una Red Básica de Vías Ciclistas para Gipuzkoa estando la conexión con Ermua situada fuera de su ámbito territorial de planificación. En segundo lugar, aunque el mencionado proyecto de carreteras es de promoción del Departamento de Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa, y aunque este Departamento pueda incidir de alguna manera en su diseño y pronta materialización, habrá de hacerlo por las vías oportunas y efectivas, es decir, a través de la realización de una gestión directa, no a través de un proceso de planificación como el presente, más cuando el desarrollo de dicho proyecto se encuentra ya muy avanzado.

Esta cuestión ya fue mencionada en la sesión participativa comarcal correspondiente (junio 2010- véase en apartado anterior del informe) y el Departamento quedó a disposición de los Ayuntamientos en el caso de que fuera necesaria su intervención. Hasta la fecha no se ha recibido demanda en dicho sentido.

No obstante, se quiere dejar constancia de que el 13 de julio de 2010 se remitió copia del documento de Aprobación Inicial del PTSVCG al Ayuntamiento de Ermua para la realización de alegaciones al mismo, en el caso de considerarse oportuno. No se ha recibido alegación alguna.

- A.f). Se valora muy positivamente el acercamiento realizado por Debegesa a través de su estudio a las necesidades en materia de bicicleta –para su uso cotidiano- a escala comarcal, más y cuando se ha realizado en su relación con la escala local y la territorial (foral). Sería muy deseable que este ejercicio se realizara de forma generalizada en Gipuzkoa, si bien hay otros ejemplos destacables como es el caso del trabajo realizado por Ayto. de Errenteria y Oarsoaldea hace algunos años, o más recientemente por Tolosaldea Garatzen en Ernioaldea. Incluso, este Departamento realizó en su día un acercamiento al ámbito del Goierri que sirvió para integrar la mayoría de sus núcleos en la RBVCG. Otras entidades comarcales han realizado estudios parecidos pero sin entrar en las redes locales, primordiales en el funcionamiento del sistema bicicleta ya que lo sitúan a la puerta del ciudadano y usuario potencial.

Concretando y respecto de las playas, se indica que la playa de Saturraran, que se sitúa en el tramo interterritorial Mutriku - Ondarroa, ya queda integrada en la RBVCG, en un tramo foral. La playa de Deba también lo está, en un tramo de la Red Básica Local. Se incluye también ahora en el documento de aprobación provisional del PTSVCG la conexión con la playa de Mutriku a través de un tramo de Red Básica Local (02029L) para su consideración por parte del ayuntamiento.

Respecto del núcleo de Altzola, su integración en la RBVCG está ya siendo analizada en la actualidad a través del estudio de alternativas para el tramo foral Elgoibar - Altzola, el cual además, se está realizando en un marco participativo compartido con el Ayuntamiento y con Debegesa.

Existen, obviamente, numerosos nodos generadores de demanda de viajes en bicicleta en el entorno de todo proyecto de la Red Básica Foral, pero no todos pueden ser integrados sin salirse del ámbito razonable del proyecto –espacial, competencial y presupuestario. En muchos casos, la Red Básica Foral quedará “a las puertas”, siendo los ayuntamientos los que deban capilarizar la red hacia el interior de barrios, polígonos, centros de trabajo, etc. a través de los espacios urbanizados existentes o facilitando soluciones de movilidad vertical en el caso de que dichos ámbitos se sitúen a una cota poco propicia para una vía ciclista. En la medida que se lastren los proyectos de la Red Básica Foral con tramos que deben ser de factura local, la materialización normal de la RBFVCG quedará retrasada, y además en un marco de agravios comparativos hacia la propia administración local.

En conclusión y respecto del resto de las conexiones planteadas, no se van a incorporar de momento en el PTSVCG, por varios motivos: (1) no están suficientemente analizados los trazados, no en su relación con los tramos forales pendientes de análisis a través de proyecto (2) no queda claro hasta qué punto algunos deberían formar parte de la Red Básica Local, al menos en parte y (3) no queda clara la utilidad real para la bicicleta –no la cotidiana- de algunas de las conexiones planteadas.

Pero, y al igual que se ha señalado en la respuesta al punto A.c de la alegación, se recogen todos los puntos de interés comarcal puestos de relieve en el Estudio de Debegesa para su análisis y se tendrán en cuenta en el desarrollo de los proyectos de trazado de los tramos correspondientes:

- Núcleo y polígono industrial de Itziar (Deba).
- Hospital comarcal de Mendaro.
- Escuela Universitaria Ingeniería Técnica Industrial de Eibar (UPV).
- Polideportivo Mintxeta (centro BTT) + Instituto de Máquina Herramienta (Elgoibar).

- A.g). Se recogen las dos propuestas de posibles estaciones intermodales para su análisis. La de Arriaga se inscribe en el ámbito del proyecto del tramo Elgoibar - Altzola y la de Azitain en el del

tramo Eibar - Malzaga. En ambos casos el trazado incluido en el documento de Aprobación Provisional se ha modificado atendiendo, entre otros aspectos, a la ubicación de ambas estaciones.

- B.a.1). Se acepta e incorpora la modificación propuesta. Valga lo señalado en la respuesta al punto A.f de la alegación

- B.a.2). Valga lo señalado en la respuesta al punto A.b de la alegación

- B.b.1). Se modifica el trazado de la RBVCG a su paso por el núcleo urbano de Deba tomando como base las propuestas del 'Plan de Movilidad de Deba a través de la bicicleta', especialmente en relación con el trazado de la Red Básica Local, y del 'Estudio de la Red de Bidegorris de Debabarrena', concretamente en su trazado por el núcleo urbano, itinerario I-2 (tramo 02 015L) y en la salida de Deba hacia Artzabal, inicio del itinerario I-4 (tramo 04 001L y 04 002F). En relación con la solicitud de incorporación de la Red Local propuesta en el 'Plan de Movilidad de Deba' simplemente recordar que no toda la Red Local debe pertenecer a la Red Básica, sólo aquellos tramos que permitan una mayor-mejor conectividad entre los puntos de conexión de los tramos de la RBFVCG (interurbana), una mayor-mejor direccionalidad, accesibilidad a puntos de interés (transporte, ocio, núcleo urbano, etc.) y tengan posibilidades de un diseño y tipología acorde con la Red Básica (anchura, señalética, coexistencia, firme, etc.).

- B.b.2). Se acepta e incorpora la modificación propuesta.

- B.b.3). Se grafía el tramo Artzabal - Mendaro (04 002F) sujeto a estudio de alternativas, que tendrá en cuenta los documentos señalados en la alegación y apuntándose ya un cambio de intencionalidad en el trazado que bordea el núcleo de Azpilgoeta, en sentido acorde con los contenidos de dichos documentos.

- B.b.4) Valga lo señalado en la respuesta al punto A.f de la alegación.

- B.c.1) Valga lo señalado en la respuesta al punto B.b.3 de la alegación.

- B.c.2) Se analizará en el estudio de alternativas citado en la respuesta al punto B.b.3 de la alegación.

- B.c.3) Valga lo señalado en la respuesta al punto A.d de la alegación.

- B.c.4) Valga lo señalado en la respuesta al punto A.d de la alegación.

- B.d.1) La oportunidad de dicha modificación se está analizando ya en la actualidad a través del estudio de alternativas para el tramo foral Elgoibar - Altzola, el cual además, se está desarrollando en un marco participativo compartido con el Ayuntamiento y con Debegesa.

- B.d.2) Valga lo señalado en la respuesta al punto A.d de la alegación.

- B.d.3) Valga lo señalado en la respuesta al punto A.f de la alegación.

- B.d.4) Se acepta y se incorpora el contenido de la alegación referente a la Red Básica Local de Elgoibar. No se recogen todos los tramos locales, sólo los que se proponen a efectos de la RBVCG.

- B.e.1) Se mantiene provisionalmente el trazado orientativo de la Red Básica Local de Soraluze hasta que el ayuntamiento, en el marco de la revisión de su planeamiento general, opte por algún trazado que permita la conexión de los tramos interurbanos Maltzaga - Soraluze y Soraluze - Bergara.

- B.f.1) El trazado para el tramo Eibar - Malzaga se remite al análisis que en la actualidad se está realizando a través del estudio de alternativas correspondiente (09 001F) y sobre cuyo contenido está informado tanto el Ayuntamiento de Eibar como Debegesa.

- B.f.2) Se acepta y se incorpora el contenido de la alegación referente a la Red Básica Local de Eibar.

18.- Ayuntamiento de Bergara (21/07/2010 y 27/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Se señala que según recoge el PTSVCG, todos los tramos nuevos ejecutados que se han evaluado son de sección segregada (uso peatonal y ciclista segregado) y que en el caso de Bergara eso no es correcto, puesto que el tramo que está hoy en día en fase de ejecución entre Soraluze y Osintxu (Mekolalde) es de uso compartido entre peatones, ciclistas y tráfico motorizado.

- B) Se señala que según recoge el PTSVCG, el trazado se ha coordinado con el anteproyecto de tranvía y que sólo en los tramos en que el nuevo tranvía no va a utilizar la plataforma original del tren se utilizará esta plataforma para la Red Básica. El Ayuntamiento presentó unas alegaciones al trazado del anteproyecto de tranvía (pleno municipal de 20 de enero de 2007) sobre las aún no se ha recibido respuesta. Teniendo en cuenta el trazado del proyecto de tranvía enviado por el Gobierno Vasco al Ayuntamiento señalan que en la mayoría de los tramos los ejes coinciden con el trazado propuesto para Red Básica. Por tanto señalan que no resultan compatibles.

- C) Respecto al itinerario Bergara-Beasain, en el PTSVCG se recoge únicamente una breve mención y no señala ningún criterio para su ejecución. Se trata de un eje prioritario para el municipio, ya que permite la conexión de la zona rural oriental del municipio con el eje ciclista Urretxu-Beasain.

- D) En relación con la Red Básica Local el PTSVCG distingue entre Red Local Existente y Nueva Red Local. Comprueban que el PTSVCG también señala algunos tramos de titularidad municipal situados en el exterior del núcleo urbano grafiados como Red Básica Foral en lugar de grafiarse como Red Básica Local. El plano I.08 (Estado actual de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. E: 1/200.000) identifica los tramos según la titularidad y el grado de ejecución. En ese plano se incluye como red ejecutada el tramo existente entre el polideportivo de Agorrosin y la parte trasera (Zurradero) de Ibargarai. En ese tramo hay una pequeña plataforma arreglada por el ayuntamiento que no cumple con las características (sección, señalética, etc.) que describe el PTSVCG. Por tanto no puede incluirse de ninguna manera en la categoría de vía ciclista. El PTS debería señalar ese vacío y prever la mejora o adaptación de este tramo para incluirlo en la categoría de vía ciclista.

- E) En el plano I.09 (Estado actual de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. E: 1/200.000) se ha incluido el tramo entre San Antonio y el límite municipal de Antzuola como Red Foral Existente. El PTSVCG no coincide con la realidad, si se tiene en cuenta que hoy día no existe proyecto técnico ni documento alguno elaborado por la Diputación Foral para realizar el tramo entre Antzuola y Bergara (Ibargarain), por lo que no está ejecutado. Lo mismo ocurre con el gráfico de situación actual donde se señala que en el término municipal que el tramo entre Bergara-Antzuola (3,4 km) se encuentra ejecutado, cuando no está ni proyectado ni ejecutado.

- F) En el plano 4-8.19 (Plano de ordenación. E: 1/10.000) no se señala el itinerario Bergara-Beasain con ninguna grafía, y se solicita su grafía, dado que se trata de un eje prioritario para el municipio. En ese mismo plano se grafía como tramo ejecutado el que une el Mercado Municipal e Ibargarai, aunque se trata de un tramo que se ha arreglado con fondos municipales como paseo peatonal. De la misma forma hay importantes indefiniciones en la mayoría de los planos. Concretamente, en el plano 4-9.19 el tramo de Labegaraieta aparece como Red Foral Existente a pesar de que ser una zona urbana que el ayuntamiento ha adaptado como camino peatonal. A pesar de todo, el tramo mantiene un uso de coexistencia entre peatones y ciclistas.

- G) Respecto del detalle de la programación: A la hora de determinar las prioridades de programación de los tramos del valle del Deba y del itinerario Bergara-Beasain el PTSVCG las incluye en el primer cuatrienio, pero no se especifican los plazos para la puesta en marcha de los proyectos. Se solicita detallar más la programación, teniendo en cuenta que en la mayoría de los lugares se encuentra a la espera de esos desarrollos.

- I) Alegación de fecha 27/07/2010. Se solicita que todos los tramos del Valle del Deba se ejecuten antes de cualquier otro tramo del resto de Gipuzkoa, en consideración de la obligación de ejecución determinada por la Declaración de Impacto Ambiental de la autopista Eibar - Vitoria de 6 de abril de 1998 (punto 2, apartado c.12.2), en la que se señalaba el plazo para la ejecución de la vía ciclista del valle del Deba, y que debía estar finalizada concretamente un año después de haber finalizado las obras de la autopista.

RESPUESTA

- A) En efecto, el tramo Soraluze - Mekolalde no es de sección segregada, siendo su régimen de funcionamiento el de coexistencia ciclista-peatonal con tráfico motorizado autorizado. La evaluación del uso de las vías ciclistas de la Red Básica Foral es una de las labores del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa. El hecho de que en la tabla de resultados se expresen y valoren los usos de los tramos según porcentajes de usuarios ciclistas y peatonales, de forma segregada, no tiene por qué significar que los tramos tengan un carácter de coexistencia, mixtos o segregados, sino que se valora su uso por los distintos tipos de usuarios, incluso los vehículos motorizados autorizados en aquéllos tramos que permiten su uso.

- B) Una de las determinaciones del informe de la COTPV al PTSVCG ha sido, precisamente, la de prevalencia del proyecto de tranvía sobre el PTSVCG. Por eso, en el documento de Aprobación Inicial (documento E. Afecciones al planeamiento, cap.2 'coherencia y compatibilidad del PTSVCG con las determinaciones del PTP Mondragón - Bergara') se incluyó la siguiente precisión: "*El PTSVCG diseña el trazado en el Alto Deba con un trazado cercano en algunos tramos al proyecto de tranvía planteado en el PTP (tramos de Mekolalde - Bergara, Bergara - San Prudentzio, Mondragón Norte y entrada a Oñate) aprovechando la plataforma del ferrocarril Vasco-Navarro en aquellos tramos que no sean utilizados por el proyecto de tranvía, y en todo caso, adaptándose a la propuesta definitiva del proyecto, que tendrá carácter prevalente. Previo acuerdo de colaboración con ETS, se pretende la utilización de algún tramo corto de forma transitoria, a la espera de la futura reposición del tranvía*".

- C) El PTSVCG no define los criterios de intervención para cada uno de los tramos planificados, criterios que corresponden a la fase de proyectos, ya sean estudios de alternativas, anteproyectos o proyectos técnicos de construcción, que definirán de forma completa y con el detalle suficiente las obras a realizar. En relación con el grado de prioridad de las vías ciclistas integrantes de la Red Básica el PTSVCG lo ha valorado atendiendo a la integración de criterios de tipo funcional y criterios de oportunidad. Los criterios de uso funcional han sido coherentes con los criterios generales del Plan, y concretamente con la definición del perfil del usuario prioritario. En este sentido se ha dado prioridad a los tramos en los que confluyen características de alto potencial de uso cotidiano para desplazamientos obligados, alto potencial de densidad de uso, distancias asumibles para el tipo de ciclista cotidiano y alto nivel de desarrollo de redes ciclistas locales.

  En el caso del tramo Bergara-Urretxu, sin menospreciar su posible uso cotidiano, se considera que presenta un carácter más orientado hacia un uso de ocio y esparcimiento, por lo que no encajaría en las características de prioridad citadas. En todo caso, el tramo de mayor potencial de uso cotidiano en el área oriental de Bergara se correspondería con la vía ciclista Bergara-Antzuola, parcialmente ejecutada, a la cual se ha dado una mayor prioridad.

- D) El PTSVCG lo que realiza es una propuesta de carácter abierto a la consideración de las entidades municipales, para la futura gestión de los tramos incluidos en la Red Básica, diferenciando aquellos tramos situados en las tramas urbanas de los que presentan carácter interurbano. La asignación de tramos a la gestión foral o su derivación a la gestión local ha considerado, entre otros aspectos, la ubicación, localización, características, uso, calificación urbanística de cada tramo, y especialmente, las labores de mantenimiento (firme, iluminación, limpieza, etc.) que deberán llevarse a cabo una vez ejecutado el tramo. Así, se ha estimado que resulta más conveniente que el diseño y mantenimiento de los tramos que discurren por las áreas urbanas estén asignados a las entidades municipales, quedando los restantes tramos a cargo de la administración foral. En cualquier caso, como se ha mencionado anteriormente, se trata de una propuesta abierta a modificaciones en coordinación con los respectivos ayuntamientos.

  El trazado de la Red Básica Local propuesto por el PTSVCG en las áreas urbanas tiene carácter orientativo, con la única salvedad de que el trazado local, cuya definición corresponde a la entidad municipal, debe considerar los puntos de conexión con los tramos interurbanos situados en el límite de las áreas urbanas citadas y garantizar un desplazamiento que, además de facilitar el acceso a los puntos de mayor interés de carácter municipal y/o comarcal, sea lo más directo posible.

  En el caso del tramo Agorrosin - Ibargarai, corresponderá al propio ayuntamiento de Bergara definir si forma o no parte del trazado definitivo de la Red Básica Local, en el marco de una aconsejable reflexión sobre la creación de una red para la movilidad no motorizada más amplia en el conjunto de

la trama urbana. El PTSVCG recogerá en ese caso el trazado que el ayuntamiento proponga, así como su grado de ejecución.

E) El Plano I.09, al que se refiere la alegación, identifica con carácter informativo (escala 1/200.000) el "*estado actual de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*", es decir, únicamente los tramos adscritos a la Red Básica Foral, entre los que distingue aquellos pendientes de ejecución de aquellos que se encuentran ejecutados. Se recuerda que el PTSVCG (apartado *4.5.2. Estado actual de la Red Básica de Vías Ciclistas* del documento A.Memoria) ha considerado como tramos ejecutados "*aquellos tramos no ejecutados pero cuyo proyecto de construcción ha sido aprobado por el Consejo de Diputados de la Excma. Diputación Foral de Gipuzkoa en el momento de redacción del documento de Aprobación Provisional del PTS, mayo 2010*". La consideración como "tramos ejecutados" para aquéllos que cuentan con presupuesto de ejecución aprobado se debe a que, en la estimación del coste previsto para la ejecución de la totalidad de la Red Básica, resulta más coherente diferenciarlos de aquellos tramos cuyos proyectos no cuentan aún con la asignación aprobada y por tanto, deben sumarse a la estimación del coste futuro y presupuesto del PTSVCG.

En todo caso, el tramo en cuestión se encuentra ya ejecutado y abierto al servicio público en lo que respecta a sus fases 1 y 2 (04020 F), restando la ejecución de la fase 3 que irá unida a una conducción hidráulica promovida por URA, por lo que sería conveniente que el Ayuntamiento active el proyecto y ejecución del tramo que le sigue en la Red Básica Local de Bergara, a partir del barrio de San Antonio hacia el interior del casco (04019L).

- F) Los planos incluidos en el documento *C. Planos de ordenación*, en los que se identifican los trazados de los itinerarios a una escala mucho mayor (escala 1/10.000), lo que permite un mayor detalle, se han organizado por itinerarios. Así, el plano 4-8.19, señalado en la alegación, corresponde al itinerario 4. Valle del Deba, por lo que el resto de itinerarios, entre los que se encuentra el itinerario 6. Bergara - Beasain, al que alude el texto alegatorio, aparecen grafiado en color negro, tal y como señala la leyenda correspondiente. En caso de querer consultar los tramos correspondientes al itinerario 6, los planos que recogen este trazado están identificados en el plano director del itinerario, y corresponden a los planos de ordenación de este itinerario.

  Como se ha señalado anteriormente, los tramos incluidos en el plano 4-8.19 corresponden a la Red Básica Local, por lo que la integración o no de ciertos tramos, en este caso del tramo Agorrosin-Mercado municipal, corresponderá al propio ayuntamiento de Bergara. El PTSVCG asumirá en ese caso el trazado que el ayuntamiento proponga, así como su grado de ejecución.

  En relación con el tramo de Labegaraieta, incluido en el plano 4-9.19, no aparece como Red Foral Existente sino como Red Local Existente, por lo que no se comprende la razón por la que se alude a inexactitudes o indefiniciones en este caso, ya que tal y como señala la alegación el tramo discurre por una zona urbana que el ayuntamiento ha adaptado como camino peatonal, y en la que se reconoce se mantiene un uso de coexistencia entre peatones y ciclistas.

  En cualquier caso, la información manejada sobre lo que el Ayuntamiento de Bergara considera su Red Básica Local Existente proviene de la información que facilita periódicamente para el mantenimiento del *Visualizador de vías ciclistas de Gipuzkoa*, servicio de información ciudadana sobre el patrimonio ciclable total existente a su disposición –local y foral- y que se ubica en las páginas web [www.gipuzkoaingurumena.net] y [www.gipuzkoabizikletaz.net]. Sería conveniente que el Ayuntamiento revisara los tramos incluidos en dicho servicio de información dado que si ahora considera que algún tramo no resulta apto para el uso ciclista, se retirará de la aplicación a la mayor brevedad posible.

- G) Las dificultades de desarrollo de cada proyecto desde que se define un tramo hasta que se ejecuta son muy numerosas por muchos motivos. Se considera que el PTSVCG tiene el detalle de programación que corresponde a un documento de su entidad y que puede ofrecer en estos momentos de su tramitación. No obstante, esta falta de detalle es periódicamente resuelta a través de los cauces de comunicación existentes entre el Ayuntamiento de Bergara y el Departamento. En todo caso, se encuentra muy oportuno el reforzar la coordinación existente, sobre todo a nivel técnico.

- I) Las cuestiones relacionadas con el grado de cumplimiento de lo dispuesto en la DIA de la AP-1 no forman, conceptualmente, parte de los objetivos y deberes de este PTS y habrán de ser dirigidas a las instancias oportunas, que no son las de este Departamento foral.

  Los criterios para la programación de actuaciones están expuestos en el documento del PTSVCG y aún se van a explicitar algo más en su documento de aprobación provisional. Dichos criterios se desdoblan en dos grupos principales: criterios funcionales y de oportunidad. Dichos criterios rigen para todo el territorio histórico en igualdad de condiciones.

  La condición diferencial que otorga el cumplimiento de lo dispuesto en la *DIA de la Autopista Eibar-Vitoria* a que alude el ayuntamiento deberá venir, en todo caso, respaldada y apoyada económicamente desde otras instancias que las de este Departamento.

  En todo caso, se considera que la visión que está otorgando el débito de la DIA al *Itinerario 4: Valle del Deba* está entorpeciendo la adopción de posturas verdaderamente activas en materia de política ciclista por parte de algunos ayuntamientos. De hecho, el desarrollo de la Red Básica Local está hoy por hoy prácticamente "confinada" al referido eje de la DIA, en una visión claramente de ocio-recreo y demasiado orientada al uso peatonal. El pensar que este eje solamente (al que se añade el Ramal de Oñati, ya en desarrollo) va a resolver la movilidad cotidiana ciclista en Debagoiena, sin el apoyo de las redes locales que se ramifiquen y mallen los cascos urbanos, es una creencia que hay que superar cuanto antes.

  Finalmente, en lo que respecta al tramo Bergara - Elorregi (04 011F), se señala que su ejecución está incluida en el primer cuatrienio del PTSVCG.

19.- Ayuntamiento de Elgeta (30/07/2010). Se indica que:

- A) Se solicita incorporar a la RBVCG ramales para la conexión del núcleo de Elgeta con la Red Básica que discurre por el valle del Deba (Itinerario 4) y con Debabarrena (Eibar-Itinerario 9).

  - A.a) Se propone un ramal que partiendo de Bergara llega hasta el núcleo urbano de Elgeta a través del barrio Asentzio y de Intxortako Atea. Se justifica en base a que en el planeamiento municipal se incorpora una conexión entre el itinerario del valle del Deba con Elgeta, a partir del

barrio Angiozar de Bergara y a través del parque de Asentzio; de hecho se trata de un itinerario existente que a pesar de su mal estado es utilizado frecuentemente por los cicloturistas. Se reconoce que presenta una orografía con elevadas pendientes pero también se señala que no se propone una nueva plataforma sino el arreglo y adaptación de un camino muy utilizado. Se añade que es una petición repetidamente solicitada por cicloturistas y asociaciones ciclistas (Elgetako Txirrindulari Elkartea, Bergarako Lokatza Ziklismo Elkartea) que lo utilizan a menudo.

- A.b) Se propone un ramal que conecte Elgeta con Eibar a través del embalse de Aixola.

RESPUESTA

- A.a) y A.b). En el documento de Aprobación Inicial (documento E. Afecciones al planeamiento, cap.2 'coherencia y compatibilidad del PTSVCG con las determinaciones del PTP Mondragón - Bergara') se incluye la siguiente justificación: "*El PTSVCG no contempla como parte de la Red Básica los trazados incluidos en el PTP entre Bergara - Angiozar - Elgeta, Aixola - Elgeta (Karabieta) - Eibar. En todas estas propuestas los trazados superan notables condicionantes orográficos que dificultan su uso para desplazamientos cotidianos no deportivos, usuario prioritario de la Red Básica. Tampoco incorpora a la Red Básica otros trazados orientados al ocio y disfrute de la naturaleza (Aretxabaleta - Urkulu, Zubillaga - Urkulu, Oñati - Arantzazu). En todo caso la Red propuesta por el PTSVCG no excluye la realización de otro tipo de actuaciones complementarias que puedan surgir de iniciativas locales, comarcales o de otra índole, y que se sumarían en el futuro a las posibilidades de uso de la bicicleta*".

  La RBVCG es una infraestructura que tiene como función principal la de potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, especialmente para la movilidad obligada (trabajo, estudios, compras, gestiones, etc). La RBVCG ha de conectar los nodos generadores de viajes; cuantos más mejor, tanto en sus tramos interurbanos como urbanos, pero muy especialmente en estos últimos.

  No obstante lo cual, la RBVCG incorpora algunos tramos de uso recreativo ligados a medio rural-natural, mayoritariamente establecidos sobre plataformas de ferrocarril en desuso o sobre caminos existentes, con pendientes muy suaves y regulares, y de carácter generalmente transterritorial, es decir, que unen con las redes ciclistas-peatonales de los territorios limítrofes. Es el caso del ramal Endarlatsa, el camino del Plazaola, Bergara - Urretxu y el del tramo Eskoriatza - Arabako muga, en Debagaraia. También cumplen de una manera menor esta función otros tramos de carácter mixto y que conectan con equipamientos en el entorno de espacios naturales, como el ramal Arditurri y el tramo Legazpi (Mirandaola - Telleriarte – Brinkola) en Urola Garaia. Caso especial es el tramo del Urola entre Azkoitia y Zumarraga, puesto que une tres cascos urbanos de especial entidad. En todos estos casos, existen numerosos caminos, senderos, pistas, etc. que no forman parte de la RBVCG pero que enlazan de forma natural y que pueden ser utilizados para acceder a la misma. No se consideran dentro de la red porque no tienen entidad conectiva, la pendiente adecuada, etc. y porque tampoco es objeto ni intención del PTSVCG penetrar en el territorio rural-natural de una manera intensiva, sino tan sólo conectar con los principales equipamientos culturales o de ocio-naturaleza.

  Se ha analizado la propuesta del Ayuntamiento y se ha recorrido el trazado propuesto. Aunque se es muy sensible al interés que manifiesta tanto el Ayuntamiento como los colectivos cicloturistas de Bergara y Elgeta citados y comparte el interés por el papel que la RBVCG puede tener como base o apoyo en el desarrollo del ciclismo deportivo, se considera que los itinerarios propuestos no reúnen condiciones que hagan razonable su conversión en tramo de vía ciclista-peatonal con arreglo a los criterios establecidos en este PTSVCG. En todo caso la Red propuesta por el PTSVCG no excluye la realización de otro tipo de actuaciones complementarias que puedan surgir de iniciativas locales, comarcales o de otra índole, y que se sumarían en el futuro a las posibilidades de uso de la bicicleta.

20.- Ayuntamiento de Arrasate (28/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Se solicita que todos los tramos del Valle del Deba se ejecuten antes de cualquier otro tramo del resto de Gipuzkoa, en el cuatrienio '0' siguiendo la terminología del PTSVCG, en consideración de la obligación de ejecución determinada por la Declaración de Impacto Ambiental de la autopista Eibar-Vitoria de 6 de abril de 1998 (punto 2, apartado c.12.2), en la que se señalaba el plazo para la ejecución de la vía ciclista del valle del Deba, y que debía estar finalizada concretamente un año después de haber finalizado las obras de la autopista.

- B) Tramo Elorregi-Arrasate. Se solicita sustituir el tramo propuesto entre Elorregi y Arrasate por el trazado definitivo. Se considera que en un Plan que se quiere elaborar con visión de largo plazo no tiene mucho sentido contemplar el trazado provisional, sobre todo en relación con la reserva de suelo pero, también, desde el punto de vista de la imagen. Se entiende que es mucho más adecuado incorporar el trazado definitivo, teniendo en cuenta el trazado acordado para el itinerario del tranvía entre el Ayuntamiento y el Gobierno Vasco.

- C) Tramo Kaskonategi. Se ve más interesante seguir con el trazado por el camino existente en la margen izquierda del río, adecuando pendientes. Se justifica en base a que el trazado previsto en este entorno discurre por delante de Eroski. La solución propuesta de ahí en adelante (hacia Elorregi) presenta bastantes dificultades, incluyendo las inconveniencias de 'volver hacia atrás'. Esta obligación de tener que retornar puede favorecer la tendencia a cruzar la carretera, lo que traería un gran peligro. El camino de la margen izquierda es más cómodo y además facilita bastante seguir con el trazado hacia Kataide y Elorregi.

- D) Cruce de Takolo (zona Fagor San Andrés). Se sostiene que el PTSVCG debería incorporar la concreción de los criterios para que el cruce de Takolo se ejecutase, en las obras que se van a realizar próximamente, de forma que se garantice un cruce sin riesgo para la vía ciclista, junto con las conexiones de las diferentes carreteras que se producen en ese entorno.

RESPUESTA

- A) Las cuestiones relacionadas con el grado de cumplimiento de lo dispuesto en la DIA de la AP-1 no forman, conceptualmente, parte de los objetivos y deberes de este PTS y habrán de ser dirigidas a las instancias oportunas, que no son las de este Departamento foral.

Los criterios para la programación de actuaciones están expuestos en el documento del PTSVCG y aún se van a explicitar algo más en su documento de aprobación provisional. Dichos criterios se desdoblan en dos grupos principales: criterios funcionales y de oportunidad. Dichos criterios rigen para todo el territorio histórico en igualdad de condiciones.

La condición diferencial que otorga el cumplimiento de lo dispuesto en la *DIA de la Autopista Eibar-Vitoria* a que alude el ayuntamiento deberá venir, en todo caso, respaldada y apoyada económicamente desde otras instancias que las de este Departamento.

En todo caso, se considera que la visión que está otorgando el débito de la DIA al *Itinerario 4: Valle del Deba* está entorpeciendo la adopción de posturas verdaderamente activas en materia de política ciclista por parte de algunos ayuntamientos. De hecho, el desarrollo de la Red Básica Local está hoy por hoy prácticamente "confinada" al referido eje de la DIA, en una visión claramente de ocio-recreo y demasiado orientada al uso peatonal. El pensar que este eje solamente (al que se añade el Ramal de Oñati, ya en desarrollo) va a resolver la movilidad cotidiana ciclista en Debagoiena, sin el apoyo de las redes locales que se ramifiquen y mallen los cascos urbanos, es una creencia que hay que superar cuanto antes.

Finalmente, en lo que respecta al tramo Elorregi - Arrasate (04012F), se señala que su ejecución está incluida en el primer cuatrienio del PTSVCG.

- B) La justificación para la adopción de la citada solución "provisional" ha sido transmitida ya con el debido detalle al Ayuntamiento de Arrasate en el marco de la información pública del proyecto de construcción de este tramo, cuya ejecución está prevista en 2011-2012, tras la terminación de las obras promovidas por la Confederación Hidrográfica del Norte.

  Una de las determinaciones del informe de la COTPV al PTSVCG ha sido, precisamente, la de prevalencia del proyecto de tranvía sobre el PTSVCG. Por eso, en el documento de Aprobación Inicial (documento E. Afecciones al planeamiento, cap.2 'coherencia y compatibilidad del PTSVCG con las determinaciones del PTP Mondragón - Bergara') se incluyó la siguiente precisión: "*El PTSVCG diseña el trazado en el Alto Deba con un trazado cercano en algunos tramos al proyecto de tranvía planteado en el PTP (tramos de Mekolalde - Bergara, Bergara - San Prudentzio, Mondragón Norte y entrada a Oñate) aprovechando la plataforma del ferrocarril Vasco-Navarro en aquellos tramos que no sean utilizados por el proyecto de tranvía, y en todo caso, adaptándose a la propuesta definitiva del proyecto, que tendrá carácter prevalente. Previo acuerdo de colaboración con ETS, se pretende la utilización de algún tramo corto de forma transitoria, a la espera de la futura reposición del tranvía*".

  Son precisamente, entre otros motivos, el de la economía de las administraciones públicas, el de evitar nuevas afecciones a la propiedad y el de la imagen, los que guían la decisión de mantener el trazado del tramo sobre la antigua vía de ferrocarril de titularidad municipal. El tranvía no puede ser un proyecto, cuyos devenires de materialización real pospongan o graven innecesariamente la materialización de la RBVCG.

- C) La justificación de la solución del trazado para el tramo Arrasate - Epele es del dominio del Ayuntamiento de Arrasate puesto que la redacción del proyecto de construcción correspondiente se ha realizado ante su conocimiento. La intervención por la margen izquierda del río es ambientalmente inasumible y cuenta con el informe negativo de URA. Por otra parte, el centro comercial al que se alude constituye un nodo generador de viajes en bicicleta que no debe excluirse de la ruta en este tramo. La supuesta problemática de la "vuelta atrás" y cruce de la carretera habrán de ser superadas con las adecuadas medidas de señalización y, en su caso, sanción.

  Se insiste en que la visión de ocio-recreo, más peatonal, no debe llevarnos a intervenir innecesaria y desproporcionadamente las riberas de nuestros ríos; no con las secciones de 4 metros que requiere el tramo en cuestión.

- D) El cruce en Takolo está siendo definido en estos momentos a través de un proyecto de paso inferior bajo una rotonda de nueva creación por parte del Departamento de Infraestructuras Viarias foral. Se reitera desde estas instancias lo importante de asegurar secciones suficientes -4 metros, con segregación ciclista-peatonal, pendientes inferiores al 6%, así como iluminación y señalización adecuadas- en una obra que no va a ser modificada en mucho tiempo.

  Asimismo es necesario que el Ayuntamiento concrete la ordenación definitiva de la zona contigua en dirección al casco para poder disponer la adecuada entrada de la red hacia el mismo.

21.- Ayuntamiento de Leintz Gatzaga (26/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Se solicita que se hagan las gestiones necesarias para que en un plazo de "cuatro meses" Bidegi ejecute el tramo Gatzaga - Eskoriatza. Se justifica en base a que terminada la AP-1 el tramo tendría que estar ejecutado.

- B) El PTSVCG recoge la modificación presentada anteriormente por el Ayuntamiento en el tramo de Gure-Ametsa, pero el trazado luego se desvía al camino utilizado para sacar madera del monte, cuando debería continuar por el trazado del antiguo tren, diferenciando así los caminos para la saca de madera y la vía ciclista.
- C) Se proponen dos alternativas para el acceso a la Red Básica desde el núcleo urbano. Se trata de dos alternativas (la denominada alternativa 'A' tendría prioridad sobre la alternativa 'B' "*que también podría valer*"). Se indica que estas dos alternativas se enviaron en junio de 2007 a la ingeniería cuando se analizó el proyecto.

RESPUESTA

- A) Las cuestiones relacionadas con el grado de cumplimiento de lo dispuesto en la DIA de la AP-1 no forman, conceptualmente, parte de los objetivos y deberes de este PTS y habrán de ser dirigidas a las instancias oportunas, que no son las de este Departamento foral.

  Los criterios para la programación de actuaciones están expuestos en el documento del PTSVCG y aún se van a explicitar algo más en su documento de aprobación provisional. Dichos criterios se desdoblan en dos grupos principales: criterios funcionales y de oportunidad. Dichos criterios rigen para todo el territorio histórico en igualdad de condiciones.

La condición diferencial que otorga el cumplimiento de lo dispuesto en la *DIA de la Autopista Eibar-Vitoria* a que alude el ayuntamiento deberá venir, en todo caso, respaldada y apoyada económicamente desde otras instancias que las de este Departamento.

En todo caso, se considera que la visión que está otorgando el débito de la DIA al *Itinerario 4: Valle del Deba* está entorpeciendo la adopción de posturas verdaderamente activas en materia de política ciclista por parte de algunos ayuntamientos. De hecho, el desarrollo de la Red Básica Local está hoy por hoy prácticamente "confinada" al referido eje de la DIA, en una visión claramente de ocio-recreo y demasiado orientada al uso peatonal. El pensar que este eje solamente (al que se añade el Ramal de Oñati, ya en desarrollo) va a resolver la movilidad cotidiana ciclista en Debagoiena, sin el apoyo de las redes locales que se ramifiquen y mallen los cascos urbanos, es una creencia que hay que superar cuanto antes.

Finalmente, en lo que respecta al tramo Eskoriatza - Arabako muga (04 018F), se señala que su ejecución está incluida en el primer cuatrienio del PTSVCG. El ramal de acceso al núcleo de Leintz Gatzaga solicitado (04025F) se ha incluido en el segundo, y de confirmarse su viabilidad a través del estudio correspondiente, se procurará que su ejecución vaya lo más unida posible a la del tramo Eskoriatza - Arabako muga.

- B) Se corrige el trazado incluido en el PTSVCG con arreglo a lo expuesto en la alegación.

- C) A pesar de la notable diferencia de cota existente, se encuentra razonable el interés del Ayuntamiento por contar con un acceso a la RBVCG, tan próxima al casco. Se incluye en el PTSVCG un ramal de acceso al núcleo urbano de Leintz Gatzaga (04 025F) sujeto a estudio de alternativas. Las alternativas remitidas por el Ayuntamiento serán valoradas en el momento de realización de dicho estudio.

22.- Ayuntamiento de Astigarraga (07/09/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Se solicita modificar el trazado de la Red Básica Local, en vez de por Kale Nagusia, por el lado de Galtzaur erreka hasta el número 78 de Kale Nagusia. El tramo de Kale Nagusia se ejecutaría por la margen izquierda de la carretera en dirección a Oiartzun. Se justifica en base a que el paseo de borde de río de Galtzaur erreka está hecho y se considera más viable y llevadero. El tramo actualmente sin ejecutar de Kale Nagusia sería conveniente por la parte izquierda del vial porque sólo hay acera en uno de los dos lados y se encuentra más viable esta solución.

- B) El tramo entre la rotonda de Ergobia y el límite con Hernani ya está construido, aunque se desconoce si cumple las directrices de DFG para considerarlo como tramo ejecutado. También se encuentra ejecutado el tramo que atraviesa el núcleo de Ergobia "*como aparece en el plano*".

- C) Se comprueba que el tramo Astigarraga - Oiartzun propuesto por el Ayuntamiento (sugerencia fase de Avance) e incluido entre los tramos pendientes de alternativas se está analizando, aceptando también su potencial uso de ocio para Donostia. En relación con la potencialidad de uso para ocio se ve una buena oportunidad en alargar la Red Básica hasta el área recreativa de Listorreta desde Bentas.

También se menciona la unión Ventas - Errenteria, que crearía la oportunidad para acceder a la Red de vías ciclistas desde algunos barrios del municipio (o acceder a los caminos ciclistas rurales de varios municipios) y sería una alternativa para entrar en Oiartzun por Markola (Astigarraga - Listorreta - Oiartzun - Arditurri).

- D) En dirección a Hernani se propone la conexión Ergobia - puente Zubigain - Florida, que permitiría el acceso a los equipamientos deportivos de Florida, ámbito de Galarreta, Errekalde, etc.

- E) Se considera prioritaria la ejecución de los tramos de conexión entre Astigarraga y Hernani, unos correspondientes a promotores y algún otro a la Diputación Foral, pero todos igualmente urgentes.

F) Del mismo modo también se considera que se debe dar una prioridad alta al tramo Astigarraga-Oiartzun.

RESPUESTA

- A) Se incluye lo indicado por el Ayuntamiento respecto de su Red Básica Local (tramo 03 028L). Se mantiene también como parte de la Red Básica Local el trazado orientativo que discurre por el resto de Kale Nagusia, que permitiría un acceso más directo desde los barrios localizados al sur del núcleo urbano de Astigarraga. Se debe recordar que existen diferentes posibilidades y diseños de la redes ciclistas-peatonales, que no requieren en todos los casos la creación de una red segregada, y que, como en el caso del núcleo de Astigarraga, podrían establecerse mediante medidas de calmado de tráfico y/o tramos de coexistencia en la misma calzada con el resto de tráficos.

- B) El tramo entre la rotonda de Ergobia y el límite con Hernani ya ha sido considerado como ejecutado en la Revisión del Visualizador y así será considerado en el documento de Aprobación Provisional del PTS. No obstante, en el momento de abordar el proyecto de construcción de los tramos pendientes entre Astigarraga y Hernani (03 003F y 03 004F) se analizará el subtramo ejecutado para las adaptaciones que se consideren necesarias.

- C) La RBVCG es una infraestructura que tiene como función principal la de potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, especialmente para la movilidad obligada (trabajo, estudios, compras, gestiones, etc). La RBVCG ha de conectar los nodos generadores de viajes; cuantos más mejor, tanto en sus tramos interurbanos como urbanos, pero muy especialmente en estos últimos.

  No obstante lo cual, la RBVCG incorpora algunos tramos de uso recreativo ligados a medio rural-natural, mayoritariamente establecidos sobre plataformas de ferrocarril en desuso o sobre caminos existentes, con pendientes muy suaves y regulares y de carácter generalmente transterritorial, es decir, que unen con las redes ciclistas-peatonales de los territorios limítrofes. Por otra parte, y en general en todo el entorno de la RBVCG, existen infinidad de pequeñas carreteras, caminos, senderos, pistas, etc. que enlazan de forma natural con la red y que pueden ser utilizados para acceder a la misma pero que no forman parte de ella.

Se han analizado las propuestas del Ayuntamiento y no se encuentra motivación suficiente que haga razonable su inclusión en la RBVCG con arreglo a los criterios y prioridades establecidas en este PTSVCG.

- D) Se acepta e incluye la conexión propuesta en la RBVCG (02 023F, 02 022L y 02 021F) Ergobia-Galarreta-Errekalde sujeta a estudio de alternativas en lo que a los tramos forales respecta.

- E) Los tramos Astigarragako zeharbidea (03 003F) y Astigarraga - Hernani (03 004F) están incluidos en la programación del primer cuatrienio. El tramo Astigarraga (Ergobia) - Hernani (Florida) recién incluido en la red y sujeto a estudio de alternativas no entra en el horizonte de programación de presente PTS (de dos cuatrienios) y se incluirá en el de la siguiente revisión del mismo.

- F) El tramo Astigarraga - Oiartzun (03 029F) recién incluido en la red y sujeto a estudio de alternativas no entra en el horizonte de programación de presente PTS (de dos cuatrienios) y se incluirá en el de la siguiente revisión del mismo.

Otros ayuntamientos han remitido, a través de diferentes cauces, determinada información no acompañada de escrito de alegación.

23.- Ayuntamiento de Hondarribia (06/08/2010). El departamento de medio ambiente aporta la siguiente documentación:

- "Red de Bidegorris de Hondarribia". Sin escrito de alegación. Esta información se ha utilizado para revisar la Red Básica Local de Hondarribia.

24.- Ayuntamiento de Zarautz (10/08/2010). Se envía la siguiente documentación y se transmite lo siguiente:

- A) Plano de urbanización de Talaimendi. Sin escrito de alegación. En dicha zona no hay vía ciclista prevista por el Ayuntamiento, aunque tampoco se descarta. La urbanización ha modificado la salida de la carretera al camping, donde estaba señalado el acceso de la Red Básica a Zarautz. Se solicita modificar este tramo en el PTSVCG.

RESPUESTA

- A) El punto de entrada de la RBVCG en Zarautz ha experimentado una modificación sustancial. Una de las actuaciones que, con carácter vinculante, se incluye en la 'Modificación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autonóma del País Vasco para Gipuzkoa' contempla el futuro abandono del trazado (y túnel) de Zudigarai, existente entre Orio y Zarautz. Tras realizar una gestión con ETS se confirma la posibilidad futura de que la RBVCG utilice dicho túnel para realizar la unión de Orio y Zarautz en unas condiciones de pendiente y longitud de tramo óptimas para la movilidad cotidiana en bicicleta. Por ello el documento de aprobación provisional del PTSVCG modifica el trazado incluyendo el tramo Orio - Zarautz (02 006F), entre el apeadero de Orio y la zona deportiva de Asti en Zarautz (sur de la A-8), conectando directamente el tramo foral con la Red Básica Local de Zarautz, ya existente en dicha zona (02 007L). Por tanto, la RBVCG ya no afectará al referido ámbito de Talaimendi.

25.- Ayuntamiento de Tolosa (27/04/2010). Se solicita lo siguiente:

- A) Inclusión de la construcción del bidegorri de la GI-2135 dentro de los presupuestos del Departamento de Desarrollo Sostenible. Envían anteproyecto de Mejora de vialidad en la carretera GI-2130 a su paso por el barrio de Amaroz en Tolosa. Enlaza con bidegorri ejecutado hasta barrio Txarama en la misma carretera. Se justifica en base al proyecto de nuevo enlace entre GI-2135 (Tolosa - Lizartza) y GI-2130A (Tolosa - Leaburu), acceso polígonos Usabal (60 empresas-800 trabajadores) y papelera Araxes, conexión de barrio Amaroz (1.400 habitantes) con centro urbano, nuevo desarrollo residencial en Amaroz (300 viviendas), enlace con bidegorri existente entre Amaroz y Txarama.

- B) Inclusión de la construcción del bidegorri de la GI-3650 (Tolosa - Anoeta) en los presupuestos del Departamento de Desarrollo Sostenible. Se justifica en base al alto uso potencial cotidiano (polígonos, desplazamientos Anoeta - Tolosa) y a la necesidad de evitar situaciones de riesgo para los peatones que actualmente transitan por el arcén de la carretera.

RESPUESTA

- A) La falta de transmisión de los planes y criterios técnicos que el Ayuntamiento pudiera tener respecto de sus previsiones en materia de su red local más allá de la Red Básica Local ya consignada en el PTSVCG (03 015L) impiden interpretar la importancia y función en la RBVCG del tramo sobre el que se hace la demanda de financiación puntual. No se comprende cómo el Ayuntamiento no ha incluido algún tipo de reflexión justificativa técnica al respecto en la alegación de Tolosaldea Garatzen y a través de la cual se ha personado oficialmente en el proceso de información pública. Por tanto, el tramo en cuestión ha de ser considerado como Red Local de Tolosa no perteneciente a la Red Básica no existiendo justificación para su inclusión en los presupuestos del PTSVCG.

- B) Tal y como se indica en la respuesta a la alegación del Ayuntamiento realizada a través de Tolosaldea Garatzen y respecto del tramo Anoeta-Tolosa (03 014F), de acuerdo con los criterios de programación del PTSVCG se acepta la alegación y se incluye el tramo en el primer cuatrienio, si bien se recuerda que la ejecución de algún subtramo puede ir asociada a actuaciones previstas por el Departamento de Infraestructuras Viarias en el entorno de la carretera, actuaciones que deberán tener en cuenta la normativa técnica foral en materia de vías ciclistas.

  En cualquier caso, si las gestiones del Ayuntamiento ante el Departamento de Infraestructuras Viarias Foral para la ejecución del tramo en cuestión dan su fruto, se entenderá que no es necesaria la actuación por parte de este Departamento y el presupuesto del PTSVCG quedará relevado de la financiación del tramo.

III.2.- ALEGACIONES DE OTRAS ADMINISTRACIONES Y ENTIDADES PUBLICAS CONSULTADAS

1.- Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco

La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco remite el "*Informe sobre la afección a la biodiversidad de la Aprobación Inicial del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa*" (Código: ECIA-2007_004_02) con fecha de entrada de 01/10/2010. Dada la extensión y contenidos del informe recibido se ha preparado un documento específico que atiende a las consideraciones realizadas y que se transcribe literalmente a continuación a modo de RESPUESTA:

Documento sobre la consideración de las determinaciones vinculantes y recomendaciones establecidas por el informe emitido por la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco en relación con la Aprobación Inicial del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (código ECIA-2007_004_02)

1- INTRODUCCIÓN

El presente documento responde al objetivo de exponer y clarificar, en la medida de lo posible, aquellos aspectos señalados por el Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental que han sido considerados en la elaboración del documento de Aprobación Provisional del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

El documento sigue la estructura del informe citado, cuyas citas se han incorporado *en cursiva*, y del cual se extraen aquellas consideraciones que pueden ser matizadas, o en su caso justificadas. En aquellos casos en que no se comparten las determinaciones, recomendaciones o consideraciones del Informe se incluye una argumentación de la solución adoptada por el PTS.

2- ANÁLISIS Y RESUMEN DEL PTS Y DEL ISA

El informe incluye el apartado *2. Análisis y resumen del PTS y del Informe de Sostenibilidad Ambiental* donde se recogen las siguientes consideraciones.

2.1 Sobre el Plan Territorial Sectorial

"*Hay que destacar que no se realiza una identificación precisa de las actuaciones necesarias para la construcción de los tramos pendientes de ejecución, como se solicitó en informes anteriores, ya que se alega que 'algunos tramos definidos están pendientes de proyectos previso de alternativas o de proyectos de construcción de mayor concreción*".

Se recuerda que el Plan Territorial Sectorial es un instrumento de planificación entre cuyos objetivos no incluye la definición del trazado a nivel de proyecto, grado de definición que se alcanzará en las sucesivas fases del proceso de proyección mediante los instrumentos de desarrollo ya previstos en la Norma Foral 1/2007 (Título I: Capítulos II y III), proyectos previos (estudios de alternativas, proyectos de trazado, anteproyectos) y proyectos técnicos de construcción. La proyección de las vías ciclistas-peatonales se realizará de forma adaptada a cada caso con arreglo a la siguiente secuencia:

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

El contenido de cada una de estas fases puede consultarse en el apartado *5.4.1.1 Proyección de vías ciclistas, control ambiental, participación ciudadana y relaciones con los afectados* del documento 'A. Memoria' del PTSVCG.

No obstante, la combinación de un mayor conocimiento de los ámbitos de posible actuación, en algunos casos mediante la información obtenida en proyectos previos de alternativas, junto a la consideración de las determinaciones y/o alegaciones de distintas administraciones, agentes diversos y resultados del proceso de participación pública, han permitido alcanzar un mayor grado de definición de las actuaciones propuestas que en fases anteriores. Esta mayor definición ha sido necesaria tanto para afinar el cálculo de la estimación económica del coste de ejecución de la Red Básica Foral Planificada (RBFP)[3] como para la identificación y valoración de los posibles impactos en el medio derivados de su ejecución.

Así, reconociendo que existe una parte de la RBFP cuyos tramos se encuentran pendientes de estudios previos de alternativas (31% de la RBFP), a la espera de que se disipen ciertas incertidumbres ligadas a otros ámbitos de planificación territorial o sectorial, el resto de tramos se han asignado a las siguientes tipos de actuaciones:

- Tramos sobre antiguas plataformas ferroviarias (22% de la RBFP).
- Tramos sobre caminos o sendas existentes (6% de la RBFP).
- Tramos de nueva creación en ámbitos urbanizados mediante reordenación del espacio (plataforma de infraestructuras de comunicación) o que se encuentran pendientes de futuros desarrollos urbanísticos (25% de la RBFP).
- Tramos de nueva explanación (15% de la RBFP).

Se ha buscado como objetivo la priorización de actuaciones sobre ámbitos ya artificializados (caminos, pistas, plataformas ferroviarias abandonadas, etc.), lo que suma un 28% de la Red Foral pendiente de ejecución, y que alcanza un 53% si se le añaden los tramos de nueva creación en ámbitos urbanizados mediante reordenación del espacio. Por otro lado, algunos de los tramos asignados a la tipología de nueva explanación (15% de la RBFP) discurren en paralelo a carreteras, o ferrocarriles, previéndose construir la infraestructura ciclista-peatonal de forma separada a las mismas pero con un trazado semejante.

La asignación de los tramos a las distintas tipologías de construcción ha sido recogida en el *Plano A-10. Tipos de actuaciones para la construcción de la Red Básica Foral Planificada*. Además, en la descripción de cada uno de los itinerarios (apartados *4.4.2.1.* a *4.4.2.9.* del documento '*A. Memoria*') se

[3] Tramos de la Red Básica asignados a la administración foral y que se encuentran pendientes de ejecución. Alcanzan una longitud de 196 km.

incluye un subapartado con los *Tipos de intervención* previstos en cada uno de ellos, que ha sido resumido en el apartado *1.4.2. Actuaciones para la construcción de la Red Básica de Vías Ciclistas* del documento '*D. Informe de Sostenibilidad Ambiental*'.

En el caso de los tramos de la Red Básica Local Planificada, asignados a las administraciones locales y cuyo trazado se plantea por el PTS con carácter orientativo, en la mayor parte de los tramos, por no decir en prácticamente todos, se tratará presumiblemente de actuaciones sobre terrenos urbanizados, bien mediante la modificación de ordenanzas de circulación (calmado de tráfico, etc.) bien mediante la redistribución del espacio público (viario-peatonal) para la incorporación de la movilidad no motorizada, por lo que no se prevén impactos significativos sobre el medio.

2.2 Informe de Sostenibilidad Ambiental

"*El Informe de Sostenibilidad Ambiental de la Aprobación Inicial del PTS mantiene la estructura y el análisis del anterior documento analizado por esta Dirección. No existen cambios sustanciales respecto al análisis de impactos sobre la biodiversidad que se realizó en dicho documento previo por lo que se mantienen las deficiencias detectadas por esta Dirección:*

- *En el itinerario 2 Donostia - Mutriku, el Plan no analiza si la ejecución de la vía ciclista tiene cabida en la regulación de usos que define el Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) del Biotopo Protegido del tramo litoral Deba-Zumaia*
- *Además, desde esta Dirección se solicitó un esfuerzo para identificar los impactos significativos para cada uno de los nuevos tramos a ejecutar y proponer medidas concretas a adoptar en los proyectos constructivos correspondientes que no se han incluido dentro de la Aprobación Inicial del PTS vías ciclistas.*"

El Informe de Sostenibilidad Ambiental correspondiente a la fase de Aprobación Provisional se ha modificado notablemente respecto al ISA de la fase de Aprobación Inicial, teniendo especial consideración de las determinaciones y recomendaciones emitidas tanto en el Informe Preliminar de Impacto Ambiental (Departamento de Desarrollo Sostenible de la DFG) como en el Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental.

Las principales modificaciones realizadas en el documento son las siguientes:

- El capítulo *1. Descripción de los objetivos estratégicos del PTSVCG y alternativas consideradas* ha sido actualizado, principalmente en torno a las actuaciones previstas, alternativas consideradas y procesos de participación pública. En este último caso se ha incluido un resumen de la fase de participación pública correspondiente a la Aprobación Inicial, desarrollada tanto mediante sesiones comarcales como por un amplio proceso de exposición pública y presentación de alegaciones. Una ampliación de la información sobre los procesos de participación pública puede consultarse en el documento '*F. Participación pública*'.

- El capítulo *2. Interacciones con otros planes y programas* también ha sido actualizadoincluye un resumen del análisis efectuado sobre el grado de compatibilidad de las propuestas del PTSVCG y distintos planes de ordenación y gestión de Espacios Naturales Protegidos. Este análisis ha sido desarrollado más extensamente en el documento *'E. Afecciones al planeamiento'*, también perteneciente al PTS, en el que también se ha actualizado el análisis en relación con el Plan Territorial Parcial 'Donostia / San Sebastián', cuyo documento de Aprobación Inicial se ha publicado en fechas recientes. En concreto se han analizado los siguientes planes:

  - PRUG del Parque Natural 'Aiako Harria'.
  - PORN del Parque Natural 'Aizkorri-Aratz'.
  - PORN del Biotopo Protegido del tramo litoral 'Deba-Zumaia'.
  - Plan Especial del Biotopo Protegido de Iñurritza en Zarautz.
  - Declaración del Biotopo Protegido 'Río Leitzaran'.
  - Red Natura 2000 y Planes de Gestión de las Zonas Especiales de Conservación.

  En este último caso se han considerado también los documentos de Planes de Gestión para su designación como ZEC en aquellos espacios que cuentan con documentos aprobados inicialmente.

- En el capítulo *3. Análisis del medio* se han incorporado, actualizado o ampliado nuevas informaciones referentes a diversos aspectos ambientales. Concretamente se ha renovado el apartado *4.3.3. Suelos y capacidad agrológica* y se ha añadido un nuevo plano informativo *D-1.2 Suelos de alto valor estratégico (PTS Agroforestal)* a la colección de planos ya existentes.

- Se ha actualizado y profundizado en el examen ambiental de las alternativas técnicamente viables, capítulo 4 del ISA, analizando la alternativa de 'no-intervención', las alternativas de modelo de red y las alternativas de trazado.

- Dentro de la alternativa de 'no-intervención' se ha incluido una valoración ambiental de los siguientes aspectos:

  - Contaminación atmosférica y emisión de gases de efecto invernadero (GEI).
  - Contaminación acústica.
  - Medio ambiente urbano: congestión del tráfico.
  - Consumo energético.

- En la valoración ambiental de las alternativas de modelo de red se ha considerado tanto el concepto o modelo de vía ciclista como el perfil de usuario prioritario establecido por el PTSVCG. En este sentido se han valorado ambos aspectos respecto a la coherencia de la propuesta con los criterios ambientales estratégicos (Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible), la capacidad de captación de usuarios de automóvil, la funcionalidad y alcance de la Red.

- En cuanto a las alternativas de trazado de la red se han considerado los siguientes aspectos:

  - Funcionalidad de la red (grado de respuesta a demanda potencial de núcleos urbanos, zonas industriales, equipamientos, nodos intermodales).
  - Contribución a la consecución de objetivos ambientalmente estratégicos (incremento de movilidad no motorizada, reducción de emisiones atmosféricas, mejora de calidad sonora).

- Impactos sobre el medio físico (consumo de suelo, afección a Espacios Naturales Protegidos, afecciones a Zonas Ambientalmente Sensibles).

- En el capítulo *5. Identificación y valoración de impactos* se ha profundizado en el análisis de los principales efectos ambientales derivados del cumplimiento de los objetivos del Plan Territorial Sectorial. Así, se han identificado, valorado y cuantificado, en la medida en que este último aspecto ha sido posible, los siguientes impactos:

  - 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.
  - Mejora del medio ambiente urbano. Reducción de la congestión.
  - Reducción de la accidentalidad ciclista.
  - Incremento de la intermodalidad.

- Este mismo capítulo también amplía la identificación y valoración de los impactos sobre el medio derivados de la ejecución de los tramos de la Red. Se debe señalar que cada itinerario se ha subdividido por tramos, con su correspondiente código, tramificación que ha sido incorporada a los planos de ordenación y planos de condicionantes ambientales del PTSVCG, elaborados a escala E: 1/10.000 (documento '*C. Planos de ordenación*' y documento '*D. Informe de Sostenibilidad Ambiental. Planos de condicionantes ambientales*'). Esta tramificación permite una identificación más concreta de los impactos más significativos. Así, se ha profundizado en la identificación y valoración de los impactos por itinerarios, especificando los impactos más significativos por tramos en aquellos aspectos en que su magnitud y los condicionantes particulares así lo requieren. Se han analizado los impactos más significativos relacionados con los siguientes elementos ambientales:

  - Espacios Naturales Protegidos (Parques naturales, Biotopos protegidos, Red Natura 2000).
  - Litoral (Dominio Público Marítimo-Terrestre, Zonas de Especial Protección del PTS del Litoral).
  - Zonas húmedas (Áreas de especial protección del PTS de Zonas Húmedas).
  - Cauces fluviales.
  - Hábitats de interés comunitario.
  - Red de corredores ecológicos.
  - Paisaje.
  - Fauna amenazada.
  - Grado de inundabilidad.
  - Suelos potencialmente contaminados.
  - Vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos.
  - Patrimonio cultural catalogado.
  - Molestias durante obras.
  - Funcionalidad en términos de movilidad.

  Se ha incluido en el ISA una matriz de caracterización y valoración de impactos para cada itinerario.

  Finalmente se incluye un subapartado donde se identifican los tramos de cada itinerario que requieren una especial atención desde el punto de vista ambiental durante su proyección, debido a la concurrencia de determinados condicionantes ambientales.

  El capítulo *5.* también incluye un apartado sobre los impactos previstos en fase de gestión y explotación de las vías ciclistas, entre los que se incluye la identificación de riesgos ambientales asociados (riesgo de inundación, riesgos tecnológicos, ruido ambiental), identificación de impactos derivados de la conservación de las vías ciclistas (afecciones a la biodiversidad, generación de residuos, vertidos accidentales, consumo energético, etc.).

- En el capítulo *6. Medidas correctoras y protectoras* se valora la inclusión de la variable ambiental en el procedimiento de análisis multicriterio incorporado al proceso de proyección de los tramos pendientes de ejecución.

  Se han incorporado nuevas medidas preventivas y correctoras a incorporar en la proyección de los tramos citados.

  También se ha actualizado la relación de medidas propuestas para su incorporación a un manual de buenas prácticas para la elaboración del Plan de Conservación de la Red Básica Foral Existente.

  Por último se establecen una serie de indicadores para el seguimiento ambiental del Plan que pueden consultarse en el apartado *6.7 Definición de indicadores para el seguimiento ambiental del Plan*, sobre los que se fijan datos cuantitativos y cualitativos para su evaluación en el capítulo *7. Programa de vigilancia y supervisión*.

3. Inclusión en el PTS/ISA de lo solicitado en informes anteriores

"*(...) Ninguna de las condiciones recogidas en el informe de COTPV para la redacción del PTS y su ISA ha sido incorporada en estos documentos.*"

El Informe de la Dirección de Biodiversidad señala en una tabla las condiciones recogidas en el informe de COTPV. A continuación se incorpora esa misma tabla y se especifica el grado de cumplimiento por parte del PTS/ISA (documento de Aprobación Provisional) de las condiciones citadas.

Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco			**Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**
Condición		*Carácter*	Modificaciones incorporadas a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
ITINERARIO 1: DONOSTIA - IRUN			
1.1	*Incorporar un análisis de la compatibilidad con el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi*	*No vinculante*	El apartado *2.5.2.* del documento '*E. Afecciones al planeamiento*' del PTS incorpora un análisis de la compatibilidad del PTS con el PEPORN de Txingudi.
1.2	*Incorporar un análisis de las afecciones sobre vegetación y hábitats-prestando especial atención a los bosques de frondosas autóctonas y hábitats prioritarios del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE-, la red de corredores ecológicos de la CAPV y el paisaje, definiendo medidas concretas para cada caso, que deberían contar con carácter vinculante para los proyectos constructivos*	*No vinculante*	En el apartado *5.3.1. Impactos de la construcción del itinerario 1 Donostia – Irun* se incorpora un análisis de las afecciones sobre vegetación y hábitats, red de corredores ecológicos y paisaje, y se identifican aquellos tramos que requieren una especial atención desde el punto de vista ambiental, en relación a estos u otros elementos ambientales. No se han definido medidas concretas para cada tramo, grado de definición que se deberá alcanzar en el procedimiento de proyección de cada uno de ellos. En el capítulo de medidas protectoras y correctoras se establecen medidas generales en relación a estos elementos que deberán ser adecuadas y concretadas en los proyectos previos y en los proyectos técnicos de construcción. Este es el caso de uno de los tramos de este itinerario (01 012F Jaitzubia), asociado a la ejecución del proyecto de 'Desdoblamiento de la Variante de Irun de la Carretera N-I desde el enlace de Ventas hasta la Glorieta de Osinbiribil' yque ha sido sometido al procedimiento de evaluación individualizada de impacto ambiental. De esta forma, tanto el Estudio de Impacto Ambiental como la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto han analizado, además de otros impactos, la adecuación y las afecciones de esa carretera y del tramo de vía ciclista 01 012F sobre los espacios protegidos existentes (PEPORN de Txingudi, LIC Txingudi-Bidasoa, ZEPA Txingudi y Humedal Ramsar Txingudi) y sobre sus hábitats y especies, y se han estipulado en consecuencia las determinaciones y las medidas protectoras y correctoras concretas necesarias para salvaguardar esos valores; asumiendo y teniendo en cuenta para ello las observaciones realizadas por distintas administraciones y agentes diversos consultados, entre los que se encontraba la Dirección de Biodiversidad del GV.
ITINERARIO 2 : DONOSTIA - MUTRIKU			
2.1	*El proyecto de ejecución del tramo I-2 Donostia-Mutriku debe ser en su momento remitido a esta Dirección para que valore la necesidad o no de someter dicho proyecto a la adecuada evaluación, de acuerdo con las disposiciones del artículo 6.3 de la Directiva Hábitats. Esta condición deberá quedar recogida como vinculante en la normativa del PTS.*	***Vinculante***	El itinerario I-2, de 84 km de longitud, se ha dividido en 29 tramos, algunos de los cuales se encuentran ejecutados y otros pendientes de ejecución. De éstos, 16 tramos se han asignado a la administración foral y otros 13 discurren por núcleos urbanos y han sido asignados a la administración local. Se entiende que el requerimiento vinculante señalado por la Dirección de Biodiversidad se refiere no a la totalidad del itinerario, sobre el que no se prevé realizar un único proyecto, sino sobre los proyectos de aquellos tramos "*(...) que puedan afectar, ya sea de forma individual o en combinación con otros planes y proyectos*" a los espacios incluidos en la Red Natura 2000. La normativa del PTS, recogida en el documento '*B. Normativa*' incorpora en su artículo *22. Instrumentos para la proyección, el control ambiental, la participación ciudadana y las relaciones con los afectados de las vías ciclistas forales* el siguiente apartado que responde al requerimiento anteriormente señalado: "*4.-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 Direccion 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, corresponderá al órgano ambiental competente*".

Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco			**Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**
Condición		*Carácter*	Modificaciones incorporadas a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
2.2	*Debe respetarse el régimen preventivo que establece la Directiva 92/43/CEE en el tramo coincidente con el LIC Inurritza. En este sentido, es de obligado cumplimiento lo dispuesto en el PORN del área de Inurritza*	***Vinculante***	El apartado *2.5.6.* del documento '*E. Afecciones al planeamiento*' del PTS incorpora un análisis de la compatibilidad del PTS con el Plan Especial del Biotopo Protegido de Iñurritza. El ISA, en su apartado *5.3.2 Impactos de la construcción del itinerario I-2 Donostia – Mutriku* analiza la incidencia de la propuesta del PTS sobre el LIC ES2120009 Iñurritza. En ambos casos se evidencia la inexistencia de afecciones sobre el espacio protegido. El único tramo cercano al límite del Lugar es el 02 007L, trazado que con carácter orientativo ha sido asignado a la red local de Zarautz y que utiliza el vial existente que discurre al sur del límite del Lugar.
2.3	*Incoporar un análisis de la compatibilidad con el PORN del tramo litoral Deba-Zumaia y el PORN del área de Iñurritza*	*No vinculante*	Los apartados *2.5.5.* y *2.5.6.* del documento '*E. Afecciones al planeamiento*' del PTS incorpora un análisis de la compatibilidad del PTS con el PORN del tramo litoral Deba-Zumaia y con el Plan Especial del Biotopo Protegido de Iñurritza.
2.4	*Incorporar un análisis sobre la compatibilidad de la regulación de usos que el PTS de Zonas Húmedas define para la Ría del Deba (A1G1), la Ría del Urola (A1G2), la Ría del Inurritza (A1G3) y la ría del Oria (A1G4)*	*No vinculante*	El apartado *2.4.5.2.* del documento '*E. Afecciones al planeamiento*' incorpora un análisis de la compatibilidad del PTSVCG con el PTS de Zonas Húmedas de la CAPV (zonificación y matriz de regulación de usos y actividades específicas).
2.5	*Incorporar un análisis sobre la compatibilidad de la regulación de usos que establece el PTS de Protección y Ordenación del Litoral*	*No vinculante*	El apartado *2.4.7.2.* del documento '*E. Afecciones al planeamiento*' incorpora un análisis de la compatibilidad del PTSVCG con el PTS de Zonas Húmedas de la CAPV (zonificación y matriz de regulación de usos y actividades específicas).
2.6	*Debe suprimirse o reconsiderarse el tramo pendiente de estudios de alternativas I-2.2 Txikierdi, ya que requiere la construcción de diversos puentes sobre el Oria, con las afecciones sobre la calidad de las aguas y las márgenes que ello podría implicar, en tramos que constituyen áreas de interés especial para especies catalogadas como la nutria y el sábalo. Se recomienda optar por tramos apoyados en infraestructuras actualmente existentes.*	*No vinculante*	El tramo 02 026L Usurbil (Txikierdi) - Zubieta, de 373 m. de longitud, incorporado a la Red Básica y asignado a la Red Local (Usurbil y Donostia-Zubieta), tiene un carácter orientativo, como el resto de los tramos correspondientes a la administración local. En este caso, se trata de una propuesta realizada por ambos ayuntamientos que en su planeamiento municipal incorporan la ejecución de un acceso entre ambos puntos proyectado sobre los dos brazos en que el río Oria se divide en este punto. El acceso planificado y consensuado entre ambos ayuntamientos serviría por tanto para el tráfico motorizado como para la movilidad no motorizada (ciclista-peatonal). La razón por la que se mantiene el citado tramo en el PTSVCG, que recordemos sería competencia municipal, es la de asegurar un acceso para la movilidad no motorizada en el diseño de la infraestructura, en el caso de que ésta se ejecute.
2.7	*Los proyectos constructivos coincidentes con las áreas de interés especial del visón europeo y el desmán del pirineo, deben contar, de acuerdo con las disposiciones de sus correspondientes Planes de Gestión, con el informe preceptivo del Departamento para el Desarrollo del Medio Rural de la Diputación Foral de Gipuzkoa.*	*No vinculante*	El ISA incorpora la medida protectora en su apartado *6.3. Criterios para definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias en proyectos previos y proyectos de construcción*, concretamente en el subapartado *6.3.2. Fauna*.

Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco			**Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**
Condición		*Carácter*	Modificaciones incorporadas a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
2.8	*Incorporar un análisis de las afecciones sobre vegetación y hábitats-prestando especial atención a los bosques de frondosas autóctonas y hábitats prioritarios del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE-, la red de corredores ecológicos de la CAPV y el paisaje, definiendo medidas concretas para cada caso, que deberían contar con vinculante para los proyectos constructivos.*	*No vinculante*	En el apartado *5.3.2. Impactos de la construcción del itinerario 2 Donostia - Mutriku* se incorpora un análisis de las afecciones sobre vegetación y hábitats, red de corredores ecológicos y paisaje, y se identifican aquellos tramos que requieren una especial atención desde el punto de vista ambiental, en relación a estos u otros elementos ambientales. No se han definido medidas concretas para cada tramo, grado de definición que se deberá alcanzar en el procedimiento de proyección de cada uno de ellos. En el capítulo de medidas protectoras y correctoras se establecen medidas generales en relación a estos elementos que deberán ser adecuadas y concretadas en los proyectos previos y en los proyectos técnicos de construcción.
ITINERARIO 3 : DONOSTIA - BEASAIN			
3.1	*Los proyectos de ejecución de los tramos I-3.6 Ordizia-Zaldibia, I-3.8 Beasain-Ataun y I-3.9 Beasain-Zegama deben ser en su momento remitidos a esta Dirección 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 Hábitats. Esta condición deberá quedar recogida como vinculante en la normativa urbanística del PTS.*	***Vinculante***	El itinerario I-3 cuenta con un eje principal I-3 Donostia-Beasain y 10 ramales. Los ramales a los que se refiere el Informe de la Dirección de Biodiversidad son, según la codificación del documento de Aprobación Provisional, el I-3.7 Ordizia – Zaldibia; I-3.9 Beasain-Ataun; I-3.10 Beasain-Zegama. Estos ramales, al igual que los itinerarios, se han dividido en tramos respondiendo a su grado de ejecución, su asignación a la administración local o foral, o por razones de gestión. Se entiende que los tramos a los que se refiere el Informe son los tramos pendientes de ejecución, asignados a la red foral, es decir tramos de la Red Básica Foral Planificada, y que puede tener una incidencia en la Red Natura 2000, concretamente en el LIC Alto Oria. Son los siguientes: – 03 035F: Ordizia - Zaldibia (2.247 m de longitud) – 03 038F: Lazkao - Ataun (2.935 m de longitud) – 03 042F: Segura - Zegama (1.137 m de longitud pendiente de ejecución) La normativa del PTS, recogida en el documento '*B. Normativa*' incorpora en su artículo *22. Instrumentos para la proyección, el control ambiental, la participación ciudadana y las relaciones con los afectados de las vías ciclistas forales* el siguiente apartado que responde al requerimiento anteriormente señalado: "*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 Direccion 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*". En este sentido, y en aplicación de lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y en el art. 3 del RDL 1/2008 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos y de acuerdo con lo estipulado en los artículos 16 y 17 de de la citada norma, el órgano ambiental competente remitió con fecha 12 de julio de 2010 a la Dirección de Biodiversidad consulta en relación con la afección del 'Proyecto de Construcción del tramo de vía ciclista Ordizia - Zaldibia' sobre el LIC del Alto Oria, habiéndose recibido con fecha 20 de octubre de 2010 respuesta de esa Dirección. Las determinaciones y medidas efectuadas por la Dirección de Biodiversidad se incorporaron a la Resolución que al respecto emitió el órgano ambiental competente. Igual consideración se hace en relación con la consulta que efectuó el órgano ambiental competente a la Dirección de Biodiversidad con fecha 25 de noviembre de 2009 en relación con el 'Proyecto de construcción de vía ciclista-peatonal desde el acceso al Barrio Kortaberria (Segura) al polígono industrial de Ondarlea (Zegama)' y el 'Proyecto de construcción de vía ciclista-peatonal Ondarlea-Zegama. Fase 1', y la respuesta que efectuó el 11 de enero de 2010 de esa Dirección. Ídem en relación con la consulta del 04 de febrero de 2010 en relación con el 'Proyecto de Construcción del tramo de vía ciclista peatonal Beasain - Lazkao (Itinerario 3.9. Beasain - Ataun)' y la respuesta emitida por la Dirección de Biodiversidad el 17 de marzo de 2010.

Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco			**Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**
Condición		*Carácter*	Modificaciones incorporadas a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
3.2	*Debe suprimirse o reconsiderarse el tramo pendiente de estudios de alternativas I-3.3 Epela, ya que requiere la construcción de diversos puentes sobre el Urumea, con las afecciones sobre la calidad de las aguas y las márgenes que ello podría implicar, en tramos que constituyen áreas de interés especial para especies catalogadas como la nutria y el sábalo. Se recomienda optar por tramos apoyados en infraestructuras actualmente existentes.*	*No vinculante*	Como señala el análisis de alternativas realizado en el capitulo *4.* del ISA en relación con el perfil prioritario, la opción adoptada por el PTSVCG de priorizar el usuario cotidiano de la bicicleta, que incluye en un componente importante el desplazamiento diario del domicilio al trabajo, se concreta en este caso en posibilitar una infraestructura ciclable-peatonal que cumpla con las exigencias mínimas en cuanto a seguridad, conectividad y atractivo para dar respuesta a los polígonos industriales localizados en la vega del Urumea (Eziago, Ibarluze, Epela, Lastaola) que concentran una importante cifra de empleos. En este sentido la importancia de este tramo para el impulso de la movilidad no motorizada es innegable, considerado como criterio ambiental estratégico por el Programa Marco Ambiental. El trazado propuesto por el PTSVCG, con carácter de sugerencia y pendiente de un estudio previo de alternativas, utiliza de forma mayoritaria los terrenos urbanizados de estos polígonos, así como las infraestructuras preexistentes (pasarela de Altzueta-Ibarluze, puentes de Ibarluze-Lastaola, Lastaola-Epela y Epela). Estos subtramos tienen una longitud de 3.830 m, lo que supone un 82,5% del trazado. Una de las alternativas, presentada como sugerencia por el PTSVCG, se basa en la conexión de los polígonos de Eziago e Ibarluze por la vega de Altzueta, lo que requiere el cruce del río Urumea en dos ocasiones mediante algún tipo de pasarelas (una de ellas existente). Esta opción evita otro tipo de trazado que debería superar pendientes excesivas y alargaría de forma considerable el tramo, lo que conllevaría una notable disminución de su atractivo para desplazamientos más allá del polígono de Eziago. En cualquier caso, se trata de un tramo que requiere estudios más detallados en el que se analizarán diferentes alternativas mediante un análisis multicriterio en el que se deberán tener en cuenta el impacto sobre el medio y también otras variables (económicas, técnicas, relación de afectados, etc.). Como en los casos anteriores la Normativa del PTS determina la remisión del proyecto de este tramo, desde sus fases iniciales, 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 dicho documento a Estudio de Impacto Ambiental.
3.3	*Los proyectos constructivos coincidentes con las áreas de interés especial del visón europeo y el desmán del pirineo, deben contar, de acuerdo con las disposiciones de sus correspondientes Planes de Gestión, con el informe preceptivo del Departamento para el Desarrollo del Medio Rural de la Diputación Foral de Gipuzkoa.*	*No vinculante*	El ISA incorpora la medida protectora en su apartado *6.3. Criterios para definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias en proyectos previos y proyectos de construcción*, concretamente en el subapartado *6.3.2. Fauna*.
3.4	*Incorporar un análisis de las afecciones sobre vegetación y hábitats-prestando especial atención a los bosques de frondosas autóctonas y hábitats prioritarios del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE-, la red de corredores ecológicos de la CAPV y el paisaje, definiendo medidas concretas para cada caso, que deberían contar con vinculante para los proyectos constructivos.*	*No vinculante*	En el apartado *5.3.3. Impactos de la construcción del itinerario 2 Donostia – Beasain* se incorpora un análisis de las afecciones sobre vegetación y hábitats, red de corredores ecológicos y paisaje, y se identifican aquellos tramos que requieren una especial atención desde el punto de vista ambiental, en relación a estos u otros elementos ambientales. No se han definido medidas concretas para cada tramo, grado de definición que se deberá alcanzar en el procedimiento de proyección de cada uno de ellos. En el capítulo de medidas protectoras y correctoras se establecen medidas generales en relación a estos elementos que deberán ser adecuadas y concretadas en los proyectos previos y en los proyectos técnicos de construcción.

Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco			**Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**
Condición		*Carácter*	Modificaciones incorporadas a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
ITINERARIO 4 : VALLE DEL DEBA			
4.1	*Incoporar un análisis de la compatibilidad con el PORN de Aizkorri-Aratz*	*No vinculante*	El apartado *2.5.4.* del documento '*E. Afecciones al planeamiento*' del PTS incorpora un análisis de la compatibilidad del PTS con el PORN del Parque Natural Aizkorri-Aratz.
4.2	*Incorporar un análisis de las afecciones sobre vegetación y hábitats-prestando especial atención a los bosques de frondosas autóctonas y hábitats prioritarios del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE-, la red de corredores ecológicos de la CAPV y el paisaje, definiendo medidas concretas para cada caso, que deberían contar con vinculante para los proyectos constructivos.*	*No vinculante*	En el apartado *5.3.4. Impactos de la construcción del itinerario 4 Deba Bailara* se incorpora un análisis de las afecciones sobre vegetación y hábitats, red de corredores ecológicos y paisaje, y se identifican aquellos tramos que requieren una especial atención desde el punto de vista ambiental, en relación a estos u otros elementos ambientales. No se han definido medidas concretas para cada tramo, grado de definición que se deberá alcanzar en el procedimiento de proyección de cada uno de ellos. En el capítulo de medidas protectoras y correctoras se establecen medidas generales en relación a estos elementos que deberán ser adecuadas y concretadas en los proyectos previos y en los proyectos técnicos de construcción.
ITINERARIO 5 : VALLE DEL UROLA			
5.1	*Los proyectos constructivos coincidentes con las áreas de interés especial del visón europeo y el desmán del pirineo, deben contar, de acuerdo con las disposiciones de sus correspondientes Planes de Gestión, con el informe preceptivo del Departamento para el Desarrollo del Medio Rural de la Diputación Foral de Gipuzkoa.*	*No vinculante*	El ISA incorpora la medida protectora en su apartado *6.3. Criterios para definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias en proyectos previos y proyectos de construcción*, concretamente en el subapartado *6.3.2. Fauna*.
ITINERARIO 6 : BERGARA - BEASAIN			
6.1	*Incorporar un análisis de las afecciones sobre vegetación y hábitats-prestando especial atención a los bosques de frondosas autóctonas y hábitats prioritarios del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE-, la red de corredores ecológicos de la CAPV y el paisaje, definiendo medidas concretas para cada caso, que deberían contar con vinculante para los proyectos constructivos.*	*No vinculante*	En el apartado *5.3.6. Impactos de la construcción del itinerario 4 Bergara - Beasain* se incorpora un análisis de las afecciones sobre vegetación y hábitats, red de corredores ecológicos y paisaje, y se identifican aquellos tramos que requieren una especial atención desde el punto de vista ambiental, en relación a estos u otros elementos ambientales. No se han definido medidas concretas para cada tramo, grado de definición que se deberá alcanzar en el procedimiento de proyección de cada uno de ellos. En el capítulo de medidas protectoras y correctoras se establecen medidas generales en relación a estos elementos que deberán ser adecuadas y concretadas en los proyectos previos y en los proyectos técnicos de construcción.

Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco			**Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**
Condición		*Carácter*	Modificaciones incorporadas a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
ITINERARIO 7 : VALLE DEL BIDASOA			
7.1	*Debe respetarse el régimen preventivo que establece la Directiva 92/43/CEE en el tramo coincidente con el LIC Txingudi-Bidasoa. En este sentido, es de obligado cumplimiento lo dispuesto en el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi*	***Vinculante***	El apartado 2.5.2.1 del documento 'E. Afecciones al planeamiento' del PTS incorpora un análisis de la compatibilidad del PTS con el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi. En el caso del Itinerario I-7 Bidaso bailara se ha dividido en dos tramos, uno de los cuales, que discurre entre el puente de Santiago y Behobia corresponden a la Red Local, y el trazado propuesto por el PTSVCG tiene carácter orientativo. En este tramo inicial, hay parte ejecutada (1.309 m) y parte pendiente de ejecución (410 m). En este último caso el tramo discurre por un área que el PEPORN incluye en la zona 'Protección Común' y que el planeamiento vigente de Irun califica como 'Sistema General de Espacios Libres Urbanos', donde el ayuntamiento prevé la creación de un parque urbano. El trazado propuesto por el PTSVCG se aleja lo más posible de la ribera del Bidasoa, adjuntando el vial ciclista-peatonal a la plataforma desdoblada de la carretera GI-636. El segundo tramo 07 002F, Behobia - Endarlatsa, se encuentra ejecutado y utiliza preferentemente la plataforma preexistente del tren fuera de uso del Bidasoa. La consideración y construcción de este segundo tramo ha estado asociada a la construcción del 'Proyecto de ensanche y mejora de la carretera N-121-A desde la Glorieta de Laskuain (Behobia) hasta Endarlatsa', que fue sometido al procedimiento de evaluación individualizada de impacto ambiental. De esta forma, tanto el Estudio de Impacto Ambiental como la DIA del proyecto analizaron, además de otros impactos, la adecuación y las afecciones de esa carretera y de la vía ciclista asociada sobre los espacios protegidos existentes (PEPORN de Txingudi, LIC Txingudi-Bidasoa, PORN del Parque Natural de Aiako Harria) y sobre sus hábitats y especies, y se estipularon en consecuencia las determinaciones y las medidas protectoras y correctoras concretas necesarias para salvaguardar esos valores; asumiendo y teniendo en cuenta para ello las observaciones realizadas por distintas administraciones y agentes diversos consultados, entre los que se encontraba la Dirección de Biodiversidad del GV.
7.2	*Incorporar un análisis de la compatibilidad con el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi*	*No vinculante*	El apartado *2.5.2.1* del documento '*E. Afecciones al planeamiento*' del PTS incorpora un análisis de la compatibilidad del PTS con el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi.
7.3	*Incorporar un análisis de las afecciones sobre vegetación y hábitats-prestando especial atención a los bosques de frondosas autóctonas y hábitats prioritarios del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE-, la red de corredores ecológicos de la CAPV y el paisaje, definiendo medidas concretas para cada caso, que deberían contar con vinculante para los proyectos constructivos.*	*No vinculante*	En el apartado *5.3.7. Impactos de la construcción del itinerario 7 Bidaso bailara* se incorpora un análisis preliminar de las posibles afecciones sobre distintos elementos ambientales del trazado orientativo propuesto para el tramo asignado a la Red Básica Local 07 001L Irun. No se han definido medidas concretas para cada tramo, grado de definición que se deberá alcanzar en el procedimiento de proyección de cada uno de ellos. En el capítulo de medidas protectoras y correctoras se establecen medidas generales en relación a estos elementos que, con carácter recomendatorio, se propone su adecuación y concreción también en los proyectos de los tramos de la Red Básica Local Planificada.

4. Consideraciones sobre las afecciones a la biodiversidad

4.1. En relación a Txingudi

"Esta Dirección vuelve a insistir en la necesidad de incorporar un análisis de compatibilidad en la ejecución de los trazados propuestos con la regulación de usos que establece el PEPORN del Área de Txingudi, y que se valore asimismo los efectos ambientales de las actuaciones contempladas sobre este espacio".

Los tramos de la Red Básica que limitan, se introducen o atraviesan algún sector ordenado por el PEPORN son los siguientes:

- Itinerario 1 - 01 012F: Jaitzubia.
- Itinerario 1 - 01 013L: Hondarribia (Amute).
- Itinerario 1 - 01 014F: Hondarribia (Amute) – Hondarribia.
- Itinerario 1 - 01 017L: Irun – Hondarribia.
- Itinerario 1 - 01 020L: Irun.
- Itinerario 7 - 07 001L: Irun.
- Itinerario 7 - 07 002F: Irun (Behobia)- Irun (Endarlatsa).

En la siguiente tabla se identifican los tramos, las longitudes afectadas, su grado de ejecución, el grado de vinculación establecida por el PTSVCG así como la zonificación establecida por el PEPORN del área afectada en cada caso.

Tramo	Long. afectada (m)	Grado Ejecución	Determinación PTSVCG	Zonificación PEPORN	Observaciones
01 012F	419	Planificado	Vinculante	Protección agrícola	Tramo que discurre en límite de proyecto de desdoblamiento de GI-636 y N-638
01 013L	35	Existente	Recomendatoria	Protección especial	Discurre por acera existente sobre puente que atraviesa la regata Jaitzubia
01 014F	27	Planificado	Vinculante	Protección agrícola	Discurre por arcén existente de N-638 incluido por el PEPORN en su área de ordenación
01 017L	51	Existente	Recomendatoria	Protección especial	Discurre por acera existente sobre puente que atraviesa la regata Jaitzubia
01 020L	5	Existente	Recomendatoria	Protección común	Pista existente de acceso a Osinbiribil tras paso subterráneo bajo GI-636.
07 001L	1.309	Existente	Recomendatoria	Protección común	Paseo ciclista-peatonal existente en dos tramos (Osinbiribil y Behobia)
07 001L	410	Planificado	Recomendatoria	Protección común	Tramo que discurre en límite de proyecto de desdoblamiento de GI-636 en Osinbiribil
07 002F	226	Existente	Vinculante	Prot. común + Prot. integral	Vía ciclista-peatonal existente Behobia - Endarlatsa

Categoría	Longitud afectada (m)	Grado Ejecución	Determinación PTSVCG	Compatibilidad
Red Básica Local Existente (RBLE)	1.399	Existente	Recomendatoria	Compatible. Trazado orientativo. No requiere nuevas actuaciones.
Red Básica Local Planificada (RBLP)	411	Planificado	Recomendatoria	Compatible con normativa correspondiente a Zona de 'Protección Común'. Trazado orientativo. Ámbito afectado por desdoblamiento GI-636.
Red Básica Foral Existente (RBFE)	226	Existente	Vinculante	Compatible. No requiere nuevas actuaciones. Vía ciclista-peatonal Behobia - Endarlatsa
Red Básica Foral Planificada (RBFP)	446	Planificado	Vinculante	Compatible con normativa correspondiente a Zona de 'Protección Agrícola'.
TOTAL	2.483			

El 73% de la longitud señalada, concretamente 1.810 mts, corresponde a tramos de la Red Básica Local (RBL), propuesta por el PTSVCG de forma orientativa, y que corresponderá definir a los entes municipales. En cualquier caso, cerca del 80% de estos tramos locales se encuentran ya ejecutados. Para el resto de estos subtramos locales pendientes de ejecución (Osinbiribil) el PTSVCG recomienda un trazado que discurra por el ámbito calificado por el Plan General de Irun como Espacio Libre (parque urbano) y para el que el Plan Especial establece como usos preferentes el recreativo, ocio y esparcimiento en general. Para estos espacios sujetos a protección común incluye como directrices de actuación la "*realización de las instalaciones necesarias para la utilización pública del espacio: senderos peatonales, áreas para juegos infantiles, etc.*". En todo caso el trazado orientativo, cuya definición corresponderá al ayuntamiento, se ha establecido por el PTSVCG ajustado al talud del proyecto de desdoblamiento de la GI-636, y lo más alejado posible de la ribera, a fin de limitar la afección de la Red Básica al ámbito protegido.

El resto de subtramos señalados en la tabla corresponden a la Red Básica Foral, y su trazado es considerado vinculante por el PTSVCG. Suman una longitud de 673 m, de los cuales el 33% se encuentra ejecutado (vía ciclista-peatonal Irun - Endarlatsa) que se apoya fundamentalmente en la antigua plataforma del tren del Bidasoa.

En el caso de los tramos planificados de la Red Básica Foral (RBFP) definidos con carácter vinculante, pendientes de ejecución, y que tienen incidencia en el espacio protegido (01 012F y 01 014F) se desarrollarían por el límite de espacios incluidos en 'Zona de Protección Agrícola' para los que el Plan Especial establece como usos prohibidos "*las actuaciones de carácter infraestructural, excluyendo modificaciones de carreteras existentes (…)*", excepción que corresponde al caso que nos ocupa, ya que la propuesta se encuentra vinculada al proyecto de 'Desdoblamiento de la Variante de Irun de la Carretera N-1 desde el enlace de Ventas hasta la Glorieta de Osinbiribil'. El trazado de la vía ciclista se ajusta en los ámbitos afectados al trazado de las carretereras GI-636 (actual denominación de la antigua N-1 a su paso por Jaitzubia) y N-638 (acceso a Hondarribia), por lo que la afección se considera compatible con las directrices del Plan Especial. Este proyecto ha sido sometido al procedimiento de evaluación individualizada de impacto ambiental. Tanto el estudio de impacto ambiental como la DIA del proyecto han analizado, ademas de otros impactos, la adecuación y las afecciones de esa carretera y del tramo de vía ciclista 01 012F sobre los espacios protegidos existentes (PEPORN de Txingudi, LIC Txingudi-Bidasoa, ZEPA Txingudi y Humedal Ramsar Txingudi) y sobre sus hábitats y especies, y se han estipulado en consecuencia las determinaciones y las medidas protectoras y correctoras concretas necesarias para salvaguardar esos valores; asumiendo y teniendo en cuenta para ello las observaciones realizadas por distintas administraciones y agentes diversos consultados, entre los que se encontraba la Dirección de Biodiversidad del GV.

Tramo 01 012F Jaitzubia

Tramo 01 014F Hondarribia (Amute) - Hondarribia

	Trazado tramos 01 012F Jaizubia y 01 012F Hondarribia (Amute) - Hondarribia
	Límite ZEPA Txingudi y Humedal Ramsar
	Límite LIC Txingudi
	Plan Especial de Protección y Ordenación de Txingudi: Protección Especial
	Plan Especial de Protección y Ordenación de Txingudi: Zona de Protección Agrícola
	Plan Especial de Protección y Ordenación de Txingudi: Zona de Protección Especial

Tramo 01 019F Irun (Mendelu - Iparraldea)

	Trazado tramo 01 019F Irun (Mendelu - Iparraldea)
	Límite ZEPA Txingudi y Humedal Ramsar
	Límite LIC Txingudi
	Plan Especial de Protección y Ordenación de Txingudi: Protección Especial
	Plan Especial de Protección y Ordenación de Txingudi: Zona de Protección Agrícola
	Plan Especial de Protección y Ordenación de Txingudi: Zona de Protección Especial

Por otro lado, el PTSVCG contempla un estudio específico de alternativas para el tramo 01 019F Irun (Mendelu - Iparraldea), en orden a evitar la afección al LIC/ZEPA Txingudi. Con carácter de sugerencia, y pendiente de estudio previo de alternativas, el trazado se adapta al proyecto de desdoblamiento de la variante de Irun citado anteriormente en este tramo o utilizando viales locales preexistentes. El tramo se inscribe, casi en su totalidad, fuera de los límites definidos para las distintas figuras de protección presentes en estos ámbitos. En el caso del límite original del LIC Txingudi, atravesado puntualmente por el trazado sugerido, se puede comprobar que el LIC se adentra en un terreno ocupado por la actual GI-636.

4.2. En relación a los Espacios Naturales

"(...) no ha incorporado el análisis de compatibilidad de las actuaciones propuestas con las disposiciones recogidas en los instrumentos de ordenación y gestión de los Espacios Naturales Protegidos coincidentes con los itinerarios trazados (...)"

El documento "*E. Afecciones al planeamiento*" incorpora el análisis de compatibilidad de las actuaciones propuestas con las disposiciones recogidas en los instrumentos de ordenación y gestión de los siguientes Espacios Naturales Protegidos:

- 2.5.2 Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi.
- 2.5.3 Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural 'Aiako Harria'.
- 2.5.4 Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Parque Natural 'Aizkorri-Aratz'.
- 2.5.5 Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Biotopo Protegido del tramo litoral 'Deba-Zumaia'.
- 2.5.6 Plan Especial del Biotopo Protegido de Inurritza en Zarautz.
- 2.5.7 Declaración del Biotopo Protegido 'Río Leitzaran'.

4.3. En relación a los Espacios integrantes de la Red Natura 2000

"(...) En principio, en el informe de COTPV esta Dirección consideró el mínimo imprescindible para el respeto al régimen preventivo establecido por el artículo 6.2 de la Directiva 92/43/CE o de Hábitats:

(1) En el caso de los LIC Inurritza y Txingudi-Bidasoa deben respetarse las disposiciones de sus instrumentos de ordenación específicos. El ISA no ha desarrollado este análisis ni analizado por tanto la compatibilidad con esta normativa.
(2) En general, debe evitarse que se constituya como infraestructura todos aquellos tramos que no estén construidos (por lo que debe priorizarse las alternativas ya utilizadas) y aquéllas que no estuvieran consolidadas, como podría ser el caso de caminos rurales cercanos al río que puedan ganar en accesibilidad.

Además, y en todo caso, el análisis ambiental del ISA debe prestar especial atención a no constituir nuevas infraestructuras paralelas al cauce al construirse sobre terrenos actualmente rurales o de parcelaria.

Las medidas recogidas en el punto 2 del régimen preventivo proceden de la elaboración, que actualmente cuentan con aprobación provisional, de los Planes de Gestión de los espacios Natura 2000 en la CAPV, que servirán para su designación como Zonas Especiales de Conservación y establecerán medidas para su gestión. Estos Planes de Gestón deberán tenerse en consideración dentro de la tramitación del PTS vías ciclistas.

Por todo ello, el análisis y las medidas solicitadas no han sido incorporadas en el ISA ni el PTS, lo que se solicita sea corregido".

Como se ha comentado anteriormente los apartados *2.5.2* y *2.5.6* del documento '*E. Afecciones al planeamiento*' del PTS incorporan un análisis de la compatibilidad del PTS con el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi y con el Plan Especial del Biotopo Protegido de Iñurritza respectivamente.

Estos análisis han sido recogidos de forma resumida también en el documento '*D. Informe de Sostenibilidad Ambiental*', concretamente en el apartado *2.3 Espacios Naturales Protegidos*, donde se

amplía este análisis a la coherencia de las propuestas del PTSVCG con los Planes de Gestión de las Zonas Especiales de Conservación.

El proceso de elaboración de los Planes de Gestión para la designación de las ZEC se inició el pasado 2009. En el momento de redactar este informe de respuesta, abril de 2011, y con posterioridad a la aprobación inicial del PTSVCG (noviembre 2009) y a la emisión del Informe de la Dirección de Biodiversidad (septiembre 2010), se han aprobado inicialmente 13 de estos Planes en Gipuzkoa e iniciado o finalizado el procedimiento de exposición pública, entre ellos los Planes de Gestión de los espacios 'Aiako Harria ES2120016', 'Ría del Oria ES2120010', 'Alto Oria ES2120005', 'Río Leitzaran ES2120013,' 'Río Urumea ES2120015', espacios en los que puede tener una incidencia la propuesta del PTSVCG.

En relación con las medidas de conservación de las ZEC de los ríos y estuarios de la región biogeográfica atlántica se ha aprobado inicialmente el documento 'Parte común. Directrices, regulaciones y actuaciones comunes, de aplicación al conjunto de las ZEC' (Aprobación inicial. Diciembre 2010). A continuación se resumen las regulaciones generales que tienen una relación con los objetivos y actuaciones previstas en el PTSVCG, y que han sido recogidas en el análisis del ISA del PTS (apartado *2.3.7*):

- *R.1. A los efectos de la aplicación del PTS de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV, la totalidad del ámbito de las ZEC fluviales tendrá la consideración de Área de Protección del Cauce, definida en el epígrafe D2 de dicho plan. Con carácter general se aplicará la regulación de usos correspondiente a las Zonas de Interés Naturalístico Preferente del citado epígrafe, con las precisiones y limitaciones contenidas en las presentes directrices y regulaciones.*

- *R.2. En aplicación de lo dispuesto en el art. 45 de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, cualquier plan, programa o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar. A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado 5 del citado artículo 45, los órganos competentes para aprobar o autorizar los planes, programas o proyectos solo podrán manifestar su conformidad con los mismos tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública.*

- *R.3. Sin perjuicio del régimen general establecido en el artículo 45 de la Ley 42/2007, se considera que cualquier nuevo proyecto o actividad que pueda implicar la alteración o eliminación de hábitats de interés comunitario considerados clave en cada lugar puede suponer una afección apreciable y deber ser objeto de una adecuada evaluación.*

La Regulación específica que propone respecto a los distintos usos y actividades contempla las vías ciclistas y peatonales en el apartado de 'Uso público y circulación rodada', para el que señala una las siguientes directrices (D) y regulaciones (R):

- *8.D.1. Se coordinará con los Ayuntamientos la canalización de la afluencia de público y las infraestructuras recreativas (áreas de acampada, aparcamientos, áreas recreativas, paseos y vías ciclistas…) hacia zonas situadas fuera de los límites del espacio.*

- *8.D.2. Con carácter general se evitará la apertura de nuevas vías peatonales y/o ciclistas que discurran paralelas y próximas a las riberas de los ríos y las rías.*

- *8.D.4. En la regulación del acceso público a los ambientes estuarinos y en la definición de la red de senderos se evitarán las zonas más sensibles: territorios de cría de aves, áreas de especial interés o puntos críticos de fauna amenazada, hábitats de mayor fragilidad (1210- vegetación anual sobre desechos marinos, 1310 - vegetación de anuales halófilas de marismas y saladares, 1420 - matorrales halófilos de marismas y saladares, 2110 - dunas embrionarias, 2120 - dunas móviles con Ammophila arenaria, 2130- dunas grises fijas), etc. Esta misma directriz será de aplicación para el hábitat 4040* "Brezales secos atlánticos costeros de Erica vagans".*

- *8.R.1. Las vías peatonales y ciclistas que, al no contar con otra alternativa de trazado, deban discurrir por el interior de la ZEC, se apoyarán en infraestructuras ya existentes y, en todo caso, serán evaluadas conforme al artículo 45 de la Ley 42/2007.*

En el capítulo *5. Identificación y valoración de impactos* del documento '*D. Informe de Sostenibilidad Ambiental*' del PTSVCG se analiza la incidencia de las propuestas del PTSVCG sobre los espacios de la Red Natura 2000, en cada itinerario, y mediante un apartado específico que valora la afección de los espacios afectados.

El PTSVCG ha considerado las propuestas de Normativa en proceso de definición (cuentan con Aprobación Inicial) de las ZEC. En este sentido el PTSVCG ha incorporado las siguientes medidas protectoras en relación con los Espacios Naturales Protegidos y los cauces fluviales:

- Espacios Naturales Protegidos
  - 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.
  - 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.

- 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 discurran apoyadas en infraestructuras ya existentes.

- En los estudios de alternativas se priorizará 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.

- Se recomienda establecer como medida compensatoria los bosques de ribera en aquellos ámbitos que se generen entre los cauces y la vía ciclista-peatonal.

En el caso del Itinerario 2 (tramo de Motondo), cabe señalar que actualmente este Departamento está trabajando en la declaración de la ría del Oria como Zona Especial de Conservación, lo que implica la definición de los objetivos y medidas necesarios para mantener o, en su caso, restablecer el buen estado de conservación de los hábitats y especies que han motivado la designación como LIC de este lugar. En concreto se plantean, entre otros, los siguientes objetivos:.

- *Garantizar y mantener el régimen hidrológico natural del estuario y su dinámica.*
- *Conservar activamente los hábitats y las poblaciones de fauna y flora dentro del sistema y proteger los mejor representados.*
- *Aumentar su superficie y mejorar su funcionalidad.*

Entre las medidas planteadas para la consecución de los citados objetivos se prevé la restauración de la marisma en la zona de Motondo, que necesariamente debe comenzar recuperando la dinámica mareal en este enclave.

La construcción de una vía ciclista en el camino de acceso al caserío Sagartxipi, puede interferir con este objetivo de recuperar la marisma de Motondo, por lo que se considera necesario que se barajen otras alternativas de trazado de la vía ciclista en este tramo.

El PTSVCG identifica el tramo 02 005F Usurbil-Orio (9,1 km) como uno de los tramos que requiere una especial atención desde el punto de vista ambiental, y señala que "*no puede descartarse la afección a algunos de los espacios naturales protegidos situados en el entorno de dicho trazado*" (Informe de Sostenibilidad Ambiental, apartado *5.3.2.2*). Se ha tenido en cuenta la calidad ambiental del entorno (hábitats, corredores ecológicos, paisaje) que ha significado la incorporación de ciertos ámbitos a la Red Natura 2000 (ría del Oria) o la protección de varios humedales por el PTS de Zonas Húmedas.

El trazado propuesto por el PTSVCG, que discurre por la margen izquierda del río Oria, desde Usurbil hasta Orio, se plantea en base a los siguientes criterios, desarrollados[4] a partir de las razones que mueven a las personas a preferir las bicicletas en sus desplazamientos: una red de vías ciclistas debe ser… segura, directa, cohesionada, atractiva y cómoda. Estos criterios son incompatibles con posibles alternativas de trazado por la margen derecha del río Oria, especialmente en lo referente a seguridad y atracción, dada las características de la plataforma ocupada por la N-634. De hecho, se trata de una de las infraestructuras en las que se produce un mayor grado de accidentalidad para los usuarios ciclistas (véase apartado *3.2.1.5 Accidentabilidad de la bicicleta en Gipuzkoa* del documento 'A. Memoria').

Entre las alternativas barajadas se ha considerado la oportunidad de utilizar la plataforma ferroviaria en aquellos tramos que dejarán de formar parte de la infraestructura de ETS tras la ejecución de los proyectos de desdoblamiento y mejora del trazado de la red ferroviaria entre Zumaia y Donostia. Así, de los 9,1 km del tramo Usurbil - Orio, aproximadamente 2,9 km se planifican utilizando este tipo de plataformas. A esto se añade la utilización de pistas preexistentes en una longitud aproximada de 5,1 km, por lo que el tramo de nueva explanación se reduciría a aproximadamente 1 km. En cualquier caso el PTSVCG señala que "*las soluciones de diseño previstas (plataforma, firme, etc.), que utilizan en su mayor parte caminos o pistas preexistentes, deberán adecuarse a las determinaciones de los planes de ordenación o gestión de estos ámbitos (PTS de Zonas Húmedas, Plan de Gestión del LIC Ría del Oria). El proyecto o proyectos que se elaboren para la construcción de este tramo deberá incluir una adecuada evaluación de su compatibilidad con los planes citados*".

Dentro de los subtramos en los que se ha planteado la utilización de pistas preexistentes se encuentra el de Motondo (pista de acceso al caserío Sarobe-Txipi[5]), citado específicamente por el Informe de la Dirección de Biodiversidad. En este caso, el trazado de la vía ciclista-peatonal se proyectará una vez definido el estudio de alternativas para la recuperación de ese entorno, que según señalaba el Informe emitido por la Agencia Vasca del Agua[6] plantea la permeabilización de la mota-pista preexistente, alternativa cartografiada por el PTSVCG, o su eliminación y traslado a otro trazado. El informe citado establece que "*dado que en esta zona el bidegorri se encuentra sin ejecutar y que existen diferentes alternativas de modificación de la mota, en esta zona el PTS de vías ciclistas deberá vincular el trazado final del bidegorri al estudio final de alternativas de recuperación del entorno*".

Asimismo hay que mencionar que, en lo que se refiere a la opción de trazado de todo este tramo 02 005F Usurbil - Orio (9,1 km -incluido el ámbito de Motondo-), con fecha 14 de marzo de 2011 se ha iniciado el trámite de consultas e información a las distintas administraciones (incluida la Dirección de Biodiversidad del GV) y diversos agentes de cara a determinar el grado de afección y la adecuada evaluación de la ejecución de dicho tramo sobre la Red Natura 2000, en consonancia con lo dispuesto en la normativa sobre biodiversidad y evaluación de impacto ambiental. Tras el análisis y consideración de las respuestas recibidas, el órgano ambiental competente ha determinado (14/09/2011) las condiciones que deberán cumplirse en relación con la alternativa de trazado a desarrollar y las medidas protectoras y correctoras que habrá que incorporar el proyecto para asegurar que no se va a producir en ningún caso perjuicio a la integridad de los hábitats y de las especies presentes en el ámbito.

En el caso del Itinerario 3, actualmente este Departamento está trabajando en la declaración del tramo alto del río Oria como Zona Especial de Conservación. (...) se está estudiando proponer la ampliación de este lugar aguas arriba del actual LIC, en el río Agauntza. El trazado del bidegorri propuesto por el PTS discurre dentro de este LIC, paralelo y en determinados tramos muy próximo al río. La consolidación de este trazado puede suponer una afección importante para los hábitats y especies de conservación de este LIC, tanto en la fase de obras como en fase de funcionamiento, así como

[4] CROW (2007). Design manual for biycle traffic. Record No 25. Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering C.R.O.W., Ede. Holanda.

[5] http://b5m.gipuzkoa.net

[6] Informe de la Agencia Vasca del Agua-Ura sobre el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa (Expediente OT-007/07-PTS), de 24 de septiembre de 2009.

comprometer la posible restauración del bosque de ribera y la conectividad de ecosistema fluvial. En este sentido se deben valorar otras alternativas de trazado en este tramo y, en su caso, proceder a la adecuada evaluación de sus repercursión en el lugar.

El PTSVCG ha reducido notablemente el trazado del ramal I-3.9 Lazkao - Ataun, finalizando el mismo en el barrio de San Martin, desechando su prolongación hacia el barrio de San Gregorio y Ergoiena. En este sentido, el tramo, de 2,9 km, parte del polígono Zubierreka (Lazkao) y utilizando pistas o senderos preexistentes alcanza el núcleo de San Martín (Ataun) donde utiliza el viario local preexistente.

El tramo interfiere de forma más o menos directa con el río Agauntza -parte del LIC Alto Oria en este tramo- de modo que 1,8 km de su trazado se inscriben dentro de los límites definidos para dicho espacio protegido. Desde el polígono Zubierreka (Lazkao) hasta el barrio San Martín (Ataun) el trazado se apoya en pistas existentes que discurren muy próximos al río Agauntza. El tipo de actuación necesaria presupone que no habrá efectos sobre elementos de interés del LIC, al no requerir la construcción de nuevas explanaciones, aunque sí posibles ampliaciones o modificaciones de las pistas preexistentes en parte del trazado, concretamente un tramo de aproximadamente 950 m. En este caso, no pueden descartarse afecciones directas o indirectas sobre este espacio durante los trabajos de ejecución de este tramo. El trazado que discurre por el barrio de San Martin se apoya en viales locales existentes, por lo que no requiere actuaciones que puedan afectar al espacio protegido.

En cualquier caso, y al margen de que discurra por un lugar de Natura 2000, se considera que 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 discurran apoyadas en infraestructuras ya existentes ya que, si bien estas vías favorecen el ocio de las poblaciones por las que discurren, no dejan de ser infraestructuras que contribuyen a la artificialización del ecosistema fluvial.

Como se señala repetidamente en los documentos del PTSVCG uno de los objetivos prioritarios de la creación de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa es incidir en el reparto modal de los desplazamientos cotidianos (trabajo, estudios, gestiones), no necesariamente ligados al ocio de las poblaciones. Las distancias existentes entre los núcleos de San Martín (Ataun), Lazkao y Beasain - Ordizia, así como la configuración del terreno, las hacen perfectamente asumibles para la potenciación de la movilidad no motorizada entre las áreas residenciales, polígonos industriales y estaciones de transporte público existentes en este ámbito. Se trata de un entorno en el que se puede y se debe recuperar la 'cultura de la bicicleta', extendida ampliamente hasta hace unas décadas.

El trazado del tramo 03 038 Lazkao - Ataun ha sido planteado en el PTSVCG como sugerencia orientativa, pendiente de un estudio previo de alternativas, que deberá incluir un análisis riguroso que permitan la inexistencia de impactos sobre los hábitats y especies objetos de conservación de este LIC, así como la minimización de cualquier impacto sobre los ecosistemas fluviales.

En caso de ser necesaria una adecuada evaluación de las repercusiones de los proyectos sobre Natura 2000, en los términos de la Directiva, sería necesario someter dichos proyectos a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. En consecuencia, y de acuerdo con lo solicitado en informes previos, se recuerda que los proyectos de ejecución de los tramos I-2 Donostia - Mutriku, I-3.6 Ordizia - Zaldibia, I-3.8 Beasain - Ataun, I-3.9 Beasain - Zegama deben ser en su momento remitidos a la Viceconsejería de Medio Ambiente para que valore la necesidad o no de someter dichos documentos a Estudio de Impacto Ambiental según lo establecido en los artículos 16 y 17 del Real Decreto Legislativo 1/2008. Esta condición deberá quedar recogida como vinculante en la normativa del PTS vías ciclistas.

Como se ha señalado anteriormente el PTSVCG ha establecido una tramificación de los itinerarios y ramales que forman parte de la Red Básica, asignando algunos de ellos a la administración foral, básicamente los tramos interurbanos, y otros a la administración local, tramos de carácter urbano. Según formen parte de la Red Básica Foral o de la Red Básica Local el PTSVCG establece un grado de vinculación diferente. Así, los trazados de los tramos de la Red Básica Foral tienen una vinculación directa, salvo aquéllos en los que se prevé un estudio previo de alternativas, para los que el trazado se plantea con carácter de sugerencia orientativa. En el caso de los trazados de los tramos de la Red Básica Local el trazado planteado tiene carácter orientativo.

Se entiende que el requerimiento vinculante señalado por la Dirección de Biodiversidad se refiere no a la totalidad de los itinerarios o ramales citados en el Informe, sobre los que no se prevén realizar un único proyecto, sino sobre los proyectos de aquellos tramos "*(...) que puedan afectar, ya sea de forma individual o en combinación con otros planes y proyectos*" a los espacios incluidos en la Red Natura 2000.

La normativa del PTS, recogida en el documento '*B. Normativa*' incorpora en su artículo *22. Instrumentos para la proyección, el control ambiental, la participación ciudadana y las relaciones con los afectados de las vías ciclistas forales* el siguiente apartado que responde al requerimiento anteriormente señalado:

"*4.-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 Direccion 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, corresponderá al órgano ambiental competente*".

4.4. En relación a otros espacios de interés

4.4.1 Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas del País Vasco

La documentación actual no aporta un análisis sobre la compatibilidad con la regulación del PTS de Zonas Humedas, tal y como solicitaba esta Dirección en informes precedentes. Por ello, se insiste en la necesidad de realizar dicho análisis de compatibilidad dentro del marco del PTS.

El PTSVCG, en la fase de Aprobación Provisional, incorpora un análisis sobre la compatibilidad de las propuestas con la regulación del PTS de Zonas Húmedas, análisis que puede consultarse en el documento *E. Afecciones al planeamiento*, apartado *2.4.5.2. Compatibilidad del PTSVCG con el PTS de Zonas Húmedas de la CAPV*

4.4.2 Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV

Desde esta Dirección se solicitó que el ISA incluyese un análisis sobre los tramos de nueva creación del itinerario 2 y sus incompatibilidades en la regulación de usos que establece el PTS Litoral, alegando que las actuaciones se enmarcan dentro de zona con categoría de Especial Protección Estricta. La documentación aportada analiza este apartado arguyendo que estas actuaciones podrían enmarcarse dentro de la Directriz 5.7 de las DOT 'Recorridos costeros de interés paisajístico', y en todo caso remitiendo a los estudios de detalle de cada tramo y cumplimentando las determinaciones del PTS Litoral. A juicio de esta Dirección, se debe profundizar en el análisis realizado de los tramos que afecten a las figuras de protección del PTS Litoral, incluyendo medidas para la compatibilidad de la regulación de usos..

El PTSVCG, en la fase de Aprobación Provisional, amplía el análisis sobre la compatibilidad de las propuestas con la regulación del PTS del Litoral, análisis que puede consultarse en el documento *E. Afecciones al planeamiento*, apartado *2.4.7.2. Compatibilidad del PTSVCG con el PTS de Protección y Ordenación del Litoral*.

Como señala este apartado, el itinerario costero *I-2 Donostia-Mutriku*, atraviesa en algunos tramos ámbitos ordenados por el PTS de Protección y Ordenación del Litoral. Concretamente los tramos identificados son los de Zarautz - Getaria (02 008F), Getaria - Zumaia (02 010F), y partes de los tramos Zestoa - Deba (02 014F) y Deba - Mutriku (02 016F). Se trata de tramos que requieren estudios de detalle que profundicen en las posibilidades de ejecución, que en todo caso requiere la consideración y cumplimiento de las determinaciones del PTS del Litoral.

La solución propuesta para estos tramos, **en el caso de que sea factible, se encuentra ligada a una hipotéctica actuación sobre el diseño de las carreteras existentes (N-634 y GI-638), plataformas excluidas de las categorías de Especial Protección**, pero en cuyos márgenes el PTS del Litoral ha incluido frecuentes ámbitos adyacentes a las mismas en las categorías de Especial Protección Estricta, cuya regulación de usos limita en gran medida los posibles usos y actividades.

Como se señalaba en anteriores documentos esta actuación de remodelación de estas insfraestructuras, estaría en coherencia con la directriz de las DOT (capítulo 13: Infraestructuras de transporte, comunicaciones y energía. Directriz 5.7. Recorridos costeros de interés paisajístico) de acondicionar estos tramos costeros con un diseño donde "*deberá prevalecer la calidad ambiental, miradores, servicios de apoyo y equipamientos de carácter lúdico recreativos complementarios a la propia función de conexión de un punto con otro del territorio, sobre la base de unas determinadas características de funcionalidad vial*".

En todo caso no se contempla otras alternativas que conlleven la creación de nuevas explanaciones en estos ámbitos costeros, por las implicaciones topográficas, técnicas, económicas y medioambientales que serían necesarios para su ejecución. En el caso de que no fuera posible el rediseño de estas infraestructuras el itinerario deberá permanecer con tramos aislados interconectados mediante el transporte público ferroviario.

4.5. En relación a vegetación y hábitats. Heterogeneidad espacial.

Según la información aportada, el PTS vías ciclistas sigue sin incorporar un análisis sobre las posibles afecciones del Plan sobre la vegetación y hábitats. Es por ello, que se solicita una vez más que el ISA incorpore el análisis de impacto sobre la vegetación y hábitats, puesto que la mayoría de los itinerarios discurren en paralelo sobre diferentes cauces fluviales y fondos de valle, pudiendo afectar a formaciones vegetales de interés y hábitats comunitarios.

Se recuerda que el Plan Territorial Sectorial es un instrumento de planificación entre cuyos objetivos no incluye la definición del trazado a nivel de proyecto, grado de definición que se alcanzará en las sucesivas fases del proceso de proyección mediante los instrumentos de desarrollo ya previstos en la Norma Foral 1/2007 (Título I: Capítulos II y III), proyectos previos (estudios de alternativas, proyectos de trazado, anteproyectos) y proyectos técnicos de construcción.

El documento '*D. Informe de Sostenibilidad Ambiental*', apartado *5.2.1 Metodología de valoración de impactos de construcción de la Red* señala lo siguiente:

Es obvio que, desde el punto de vista de los efectos sobre el territorio, la construcción de la Red Básica Planificada (RBP) es el apartado que puede ocasionar mayores efectos ambientales adversos. Cuatro premisas importantes deben ser tenidas en cuenta previamente a definir la metodología de análisis en cuanto a los efectos de la construcción de la RBP:

1. *El objeto del presente PTS es la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG), por lo que el análisis de los efectos se centra en esta Red Básica, sin entrar en otras iniciativas de vías ciclistas o peatonales de distinto carácter que quedan fuera de la ordenación de este plan.*

2. *Parte de la RBVCG está construida en la actualidad (Red Básica Existente). En el apartado 5.3 sólo se realiza una valoración de los efectos de los tramos que están pendientes de ejecución, es decir, la denominada Red Básica Planificada.*

3. *En tercer lugar, el análisis se centra especialmente en la `Red Básica Foral Planificada´ (RBFP), que engloba los tramos de titularidad foral con vocación de integrar la Red Básica y que aun no han sido ejecutados, para los cuales las determinaciones del PTSVCG tienen carácter vinculante, salvo aquéllos en los que se ha previsto la elaboración de estudios previos de alternativas, para los que el trazado cartografiado en el PTSVCG tiene carácter de sugerencia orientativa. En cada itinerario se efectúa una somera valoración de la incidencia de los tramos locales pendientes de ejecución, `Red Básica Local Planificada´ (RBLP), cuyo trazado, propuesto por el PTS en base a la planificación y aportes de los entes locales, tiene carácter orientativo.*

4. *Finalmente, el trazado de las vías ciclistas de este PTS se ha definido a escala E 1:10.000, suficiente para el propósito del plan. Sin embargo, puede resultar insuficiente para evaluar con total precisión algunos efectos ambientales concretos, que en todo caso quedarán pendientes de un análisis posterior más detallado. Además, el trabajo de detalle de los proyectos puede suponer pequeños cambios no significativos en cuanto al Plan, pero con incidencia ambiental*

muy notable, sea en sentido positivo (disminución de impactos) o negativo (aumento en la intensidad de los mismos).

5. *Recordamos que algunos de los tramos definidos en este documento del PTS están pendientes de proyectos previos de alternativas o de proyectos de construcción de mayor concreción, por lo que la evaluación ambiental también deberá profundizarse en su momento.*

   Se recuerda también que todos los proyectos previos o de construcción de la `Red Básica Foral Planificada´ derivados del PTSVCG, y que no se encuentren sometidos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, deben integrar preceptivamente en el proyecto la información y control ambiental establecidos en el apartado 5.4.1 Proyección de vías ciclistas, control ambiental, participación ciudadana y relación con afectados, para cada una de las fases de definición del mismo.

6. No obstante, se ha realizado un esfuerzo por profundizar en el análisis de los posibles impactos sobre la vegetación y los hábitats de interés comunitario, análisis que se ha realizado para cada itinerario. En cualquier caso, se reconoce que "*(...) la evaluación de la magnitud de los efectos sobre vegetación de interés resulta difícil con el grado de definición del instrumento de planificación. Se han consultado los mapas de vegetación disponibles y se ve que numerosos tramos de la Red Básica pendiente de ejecución discurren cerca o atraviesan numerosas manchas de vegetación de interés, como por ejemplo los bosques de frondosas autóctonas, pero sería excesivamente prolijo su detalle en un documento como el presente y difícil determinar la intensidad del efecto*". Es por esta razón que desde el PTSVCG se propone que en el marco de la proyección de cada tramo, proyectos previos de alternativas y/o proyectos de construcción, sea el marco donde se analice con un mayor grado de detalle la posible incidencia de cada nuevo proyecto sobre esta variable del medio. Como se ha señalado anteriormente "*el trabajo de detalle de los proyectos puede suponer pequeños cambios no significativos en cuanto al Plan, pero con incidencia ambiental muy notable, sea en sentido positivo (disminución de impactos) o negativo (aumento en la intensidad de los mismos)*".

Por otra parte, esta Dirección considera necesario que las actuaciones propuestas dentro del Plan consideren que:

- *Se priorizarán las alternativas que no supongan afección añadida a los cauces, aunque el coste de ejecución fuese mayor*
- La afección a los cauces se integrará en la variable ambiental incorporada al análisis multicriterio de los proyectos previos y proyectos técnicos de construcción, al igual que otras variables técnicas, económicas o de agentes afectados. No obstante no se considera apropiado dejar abierta la posibilidad de priorizar alternativas que, por minimizar todo tipo de afecciones, puedan suponer un coste que sea considerado excesivo o fuera de lugar.
- *Se priorizarán aquellas medidas que permitan mantener el carácter conector de los ríos.*
- *Se priorizarán aquellas alternativas que eviten, en la medida de lo posible, cualquier nuevo cruce de río, 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.*
- Entre las medidas protectoras señaladas en el ISA se incluyen las siguientes:
  - "*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*".
  - "*Pese a que en un principio se descarta que los proyectos de la RBVCG puedan suponer impactos serios 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*".
- *No se implantará ninguna vía de nueva creación sobre masas de arbolado autóctono y ribereño.*
- Entre las medidas protectoras, correctoras y compensatorias señaladas en el ISA se ha optado por incluir las siguientes:
  - "*Los proyectos previos y proyectos técnicos de construcción evitarán la afección 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*".
  - "*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...*".
  - "*En los casos en que resulte imprescindible la afección a masas de vegetación de interés, los proyectos propondrán las medidas compensatorias adecuadas*".
  - "*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*".

4.6. En relación a especies de fauna y flora.

Esta Dirección vuelve a reiterar los condicionantes que se establecieron en los informes precedentes. De esta manera, se reincide en la recomendación de desestimar los tramos pendientes de estudios de alternativas I-2.2 Txikierdi e I-3.3 Epela, ya que requieren de la construcción de diversos puentes sobre el Oria y el Urumea, que constituyen áreas de interés especial para especies catalogadas como la nutria y el sábalo, y opte por tramos apoyados en infraestructuras actualmente existentes.

Como se ha señalado en el tabla del apartado *3.* del presente informe, y en relación al tramo 02 026L Usurbil (Txikierdi) – Zubieta:

> "*El tramo 02 026L Usurbil (Txikierdi) - Zubieta, de 373 m. de longitud, incorporado a la Red Básica y asignado a la Red Local (Usurbil y Donostia-Zubieta), tiene un carácter orientativo, como el resto de los tramos correspondientes a la administración local. En este caso, se trata de una propuesta realizada por ambos ayuntamientos que en su planeamiento municipal incorporan la ejecución de un acceso entre ambos puntos proyectado sobre los dos brazos en que el río Oria se divide en este punto. El acceso planificado y consensuado entre ambos ayuntamientos serviría por tanto para el tráfico motorizado como para la movilidad no motorizada (ciclista – peatonal).*
>
> *La razón por la que se mantiene el citado tramo en el PTSVCG, que recordemos sería competencia municipal, es la de asegurar un acceso para la movilidad no motorizada en el diseño de la infraestructura, en el caso de que ésta se ejecute*".

En relación al tramo 03 026L Hernani (Karabel – Epela):

> "*Como señala el análisis de alternativas realizado en el capitulo 4. del ISA en relación con el perfil prioritario, la opción adoptada por el PTSVCG de priorizar el usuario cotidiano de la bicicleta, que incluye en un componente importante el desplazamiento diario del domicilio al trabajo, se concreta en este caso en posibilitar una infraestructura ciclable-peatonal que cumpla con las exigencias mínimas en cuanto a seguridad, conectividad y atractivo para dar respuesta a los polígonos industriales localizados en la vega del Urumea (Eziago, Ibarluze, Epela, Lastaola) que concentran una importante cifra de empleos. En este sentido la importancia de este tramo para el impulso de la movilidad no motorizada es innegable, considerado como criterio ambiental estratégico por el Programa Marco Ambiental.*
>
> *El trazado propuesto por el PTSVCG, con carácter de sugerencia y pendiente de un estudio previo de alternativas, utiliza de forma mayoritaria los terrenos urbanizados de estos polígonos, así como las infraestructuras preexistentes (pasarela de Altzueta - Ibarluze, puentes de Ibarluze - Lastaola, Lastaola - Epela y Epela). Estos subtramos tienen una longitud de 3.830 m, lo que supone un 82,5% del trazado. Una de las alternativas, presentada como sugerencia por el PTSVCG, se basa en la conexión de los polígonos de Eziago e Ibarluze por la vega de Altzueta, lo que requiere el cruce del río Urumea en dos ocasiones mediante algún tipo de pasarelas (una de ellas existente). Esta opción evita otro tipo de trazado que debería superar pendientes excesivas y alargaría de forma considerable el tramo, lo que conllevaría una notable disminución de su atractivo para desplazamientos más allá del polígono de Eziago.*
>
> *En cualquier caso, se trata de un tramo que requiere estudios más detallados en el que se analizarán diferentes alternativas mediante un análisis multicriterio en el que se deberán tener en cuenta el impacto sobre el medio y también otras variables (económicas, técnicas, relación de afectados, etc.).*
>
> *Como en los casos anteriores la Normativa del PTS determina la remisión del proyecto de este tramo, desde sus fases iniciales, 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 dicho documento a Estudio de Impacto Ambiental*".

Recordar lo apuntado en informes precedentes sobre la necesidad de recoger dentro de la normativa del PTS que aquellos proyectos constructivos de los tramos coincidentes con las áreas de interés especial del visón europeo y el desmán del pirineo, deben contar con el informe preceptivo del Departamento para el Desarrollo del Medio Rural de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

El ISA incorpora la medida protectora en su apartado *6.3. Criterios para definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias en proyectos previos y proyectos de construcción*, concretamente en el subapartado *6.3.2. Fauna*.

> "*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*".

4.7. En relación a corredores ecológicos. Conectividad / Fragmentación de hábitats.

Esta Dirección quiere reiterar una vez más la necesidad de que el ISA incorpore un análisis de los impactos de los tramos de nueva ejecución sobre los elementos estructurales de la Red de Corredores Ecológicos de la CAPV. (...) Se deberán, asimismo, definir medidas concretas a adoptar para la ejecución de los tramos en los que se prevean afecciones significativas sobre la conectividad ecológica. Estas medidas deberán tener un carácter vinculante para los proyectos constructivos.

El ISA incorpora en su capítulo *5. Identificación y valoración de impactos* un análisis de los impactos de los tramos de nueva ejecución sobre los elementos estructurales del anteproyecto de Red de Corredores Ecológicos. Este análisis ha sido realizado por cada itinerario.

En general puede descartarse que la RBVCG vaya a provocar afecciones significativas sobre la conectividad ecológica, ni efectos acumulativos o sinérgicos con otras infraestructuras de comunicación como carreteras o ferrocarriles. Las infraestructuras que propone el Plan son ligeras y no constituyen a priori barreras reseñables, ya que carecen de elementos físicos que provoquen fragmentación (cierres, vallados, muros, azudes o presas...) y no presentan tráfico motorizado reseñable (de hecho, sólo algunos tramos tendrán un escaso tráfico de vehículos de motor) por lo que también se descarta un riesgo significativo de atropellos.

4.8. En relación al paisaje

Tal y como se aprecia en los informes emitidos por esta Dirección, la documentación de aprobación inicial del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa no aporta un análisis de las afecciones sobre la calidad del paisaje, por lo que se insiste en que el ISA incorpore un apartado relativo a las afecciones paisajísticas que implicará la ejecución de los nuevos tramos proyectados.

Al igual que en el caso anterior el ISA del documento de Aprobación Provisional incorpora en su capítulo *5. Identificación y valoración de impactos* un análisis de los afecciones paisajísticas derivados de la ejecución de los nuevos tramos de la Red Básica. Este análisis ha sido realizado por cada itinerario.

2.- IHOBE (15/09/2010), en base a análisis del documento A: Memoria, indica lo siguiente:

- No se ha considerado la existencia de parcelas que parcelas que han soportado históricamente usos industriales que ha podido contaminar el suelo. Estos solares se encuentran incluidos en el *"Inventario de Suelos con Actividades o Instalaciones Potencialmente Contaminantes del Suelo"* (Decreto 165/2008) así como en trabajos posteriores de actualización de dicho inventario.

- Adjunta un CD con los emplazamientos del citado inventario así como en el Borrador de su actualización en formato shape.

- Ante cualquier proyecto que se pretenda desarrollar en las zonas indicadas, siempre que se den las circunstancias contempladas en el artículo 17 de la Ley 1/2005 para la prevención y la contaminación del suelo, se deberá proceder a la realización de una investigación de la calidad del suelo tal y como se establece en la citada ley, que concluirá con la resolución de una Declaración de la calidad del suelo emitida por la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco.

- Dicha investigación deberá ser realizada por una entidad acreditada según el Decreto 199/2006.

RESPUESTA

- La proyección, construcción y conservación de las vías ciclistas, observarán las indicaciones realizadas así como otras futuras a los efectos del cumplimiento de lo dispuesto en la legislación vigente en materia de suelos contaminados.

6.2.4.- ALEGACIONES AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL HABIDAS DURANTE EL PROCESO DE EXPOSICIÓN A INFORMACIÓN PÚBLICA

IV.- ALEGACIONES AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL HABIDAS DURANTE EL PROCESO DE EXPOSICIÓN A INFORMACIÓN PÚBLICA

1.- Fundación Arteaga. Finca de Zabalegi (30/07/2010). Se indica lo siguiente:

- A) Se solicita ampliar la Red Básica Foral con un tramo entre Errekalde y Galarreta. Se justifica en base a la existencia de equipamientos de interés comarcal-regional (Finca Zabalegi, Txillida-Leku) a la previsión de incremento de visitantes.

- B) Se solicita ampliar la Red Básica Foral con un tramo entre Miramon y la Finca Zabalegi. Se justifica en base a la existencia de equipamientos de interés comarcal-regional (Finca Zabalegi) y a la previsión de incremento de visitantes.

- C) Se solicita incluir la ejecución de ambos tramos en el primer cuatrienio.

RESPUESTA

- A) Tramo Errekalde - Galarreta: se trata de un tramo demandado también por los Ayuntamientos de Hernani y San Sebastián. Se acepta su inclusión como nuevo tramo de la red foral (02 021F) hasta su encuentro con la red local de Hernani (02 022L). Se considera un tramo pendiente de estudios de alternativas en el que habrá de analizarse con el debido detalle su conexión con el tramo contiguo Añorgatxiki - Errekalde G-21 (02 020F), que resultará de la bulevarización de la antigua N-1 (GI-21), así como con el apeadero de Errekalde y tramo que va desde este último hasta Lasarte-Oria (02 002F).

- B) La conexión propuesta queda completamente aislada de la RBVCG. Se trata de unir la Finca Zabalegi con Miramón, es decir, con una parte de la red local de San Sebastián situada en el piso colino, que no es ni puede ser tributaria de la RBVCG conforme a los criterios establecidos. Se considera que, en todo caso, su interés es de índole local por lo que se desestima su inclusión en la RBVCG.

- C) La ejecución del tramo Errekalde - Galarreta (02 021F) se ha incluido en el segundo cuatrienio del PTSVCG conforme a los criterios de programación establecidos.

2.- Sebastián Reino Biggi (23/06/2010). Se indica lo siguiente:

En relación con el tramo de vía ciclista Txaparrene - La Herrera (01 001L), en Donostia / San Sebastián, y con relación a la parcela sobre la que se situa (bajo Montesol) se señala la existencia de arbolado de elevado porte, un cañaveral y presencia de un aguilucho y búhos y se manifiesta preocupación porque

"se arrasen" estos valores. Solicita que el nuevo bidegorri se disponga sobre un viejo camino existente en la parcela y que supone sería el antiguo camino del tranvía.

RESPUESTA

En referencia con este tramo de la Red Básica Local de San Sebastián que se está siendo construido por los Departamentos de Movilidad y Ordenación del Territorio y de Desarrollo Sostenible de la Diputación Foral de Gipuzkoa en base a un proyecto elaborado por el Ayuntamiento de Donostia / San Sebastián se señala que, en efecto, la nueva vía ciclista-peatonal se asienta sobre la antigua explanación del tranvía, en el borde de la parcela citada.

3.- Mikel Bringas (18/06/2010). Se indica lo siguiente:

Agradece la oportunidad de realizar aportaciones dado que la bicicleta es una parte muy importante en su vida. Como consideración general estima que el PTSVCG es un avance evidente pero que no satisface todas las necesidades existentes ni en los plazos que se precisan y que *"en la asignación de presupuestos no ha logrado el puesto prioritario que se le debe otorgar"*.

Más allá de estas consideraciones desea centrarse en las consecuencias que el PTS genera en el desarrollo del turismo en bicicleta en Gipuzkoa. Considera que las necesidades del uso recreativo de la bicicleta, en especial lo correspondiente al turismo en bicicleta, no están atendidas en la medida en que se merece. Aporta datos indicadores de los beneficios económicos que representa el sector del turismo en bicicleta en Alemania (cifras de negocio anual, empleo generado, número de usuarios, número de pernoctaciones…) a modo de referencia de lo que puede llegar a ser el cicloturismo si se gestiona con interés. Por otra parte, resalta el valor del cicloturismo como estrategia principal para la fidelización a la bicicleta.

Considera que la programación establecida *"frustra"* cualquier iniciativa que pretenda incluir a Gipuzkoa dentro de largos recorridos orientados a un público amplio. Las principales limitaciones que encuentra son:

1.- Dejar fuera de programación el tramo Errenteria-Gaintxurizketa.
2.- Dejar fuera de programación gran parte de la costa.
3.- No recuperar el túnel entre Lasarte-Oria y Urnieta.

Considera que la respuesta dada a las sugerencias al Avance habidas durante el proceso de información pública no es suficiente y que el hecho supone básicamente una cuestión de prioridades económicas. Considera que el turismo en bicicleta debe ser tratado desde una perspectiva supraterritorial y que cuanto mayor sea el trazado global de los recorridos que atraviesen Gipuzkoa, mayor será la posibilidad de atraer turistas.

Destaca la importancia de que el PTS se centre más en las conexiones externas, señalando el valor del Plazaola en su conexión con Iruña o con Gasteiz (por Larraun-Sakana-Llanada) por lo que "la recuperación del citado túnel, a pesar del elevado coste de su expropiación, incluida la actividad empresarial implicada, resulta vital".

Encuentra a faltar una mayor coordinación con los territorios limítrofes. Cita el recorrido del Mar del Norte donde la señalética y el espacio informativo en internet son comunes para ocho estados. Considera que coordinación, calidad y diferenciación son estrategias a seguir.

Anima a los responsables del PTS a que otorguen mayor atención a las necesidades del turismo en bicicleta en Gipuzkoa, en especial en los tres espacios citados y en la coordinación supraterritorial.

RESPUESTA

En primer lugar se valora y agradece el interés mostrado por el PTSVCG así como por todas las reflexiones realizadas, más y cuándo proceden de alguien buen conocedor del turismo en bicicleta y con tanta implicación personal en la cuestión. Dado el enfoque del PTSVCG y dado su propio carácter de documento sectorial, es difícil que esta respuesta resulte satisfactoria, como tampoco lo fue la que se dio a las sugerencias al Avance, pero se tratará al menos de arrojar algún argumento e información más, en un intento de compensar el interés mostrado.

Se quiere comenzar aclarando que el PTSVCG no es otra cosa que un documento que sirve para dar encaje a la RBVCG en la ordenación del territorio de Gipuzkoa y de la CAPV. Es un documento para dar un espacio legítimo a la RBVCG en la planificación territorial y establecer unas obligaciones de programación y presupuestos acordadas por todos y aprobadas por las Juntas Generales. Es un documento dedicado a la infraestructura. Aunque contiene mucha información, no es un documento que se refiera a todo el "sistema bicicleta" de Gipuzkoa. Ni es un lugar para dictar otras políticas sectoriales, sean de turismo, de salud, de carreteras, de economía, etc. por mucha relación que guarden con la bicicleta o las vías ciclistas.

El documento que sí deberá ocuparse de manera más completa de la política de la bicicleta de Gipuzkoa, sea cual fuere la visión que se quiera propiciar, es la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa*, que comenzará a redactarse este año bajo la asesoría del *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa*. Una de las líneas estratégicas claras a desarrollar con fuerza es la del turismo en bicicleta.

Es decir, aunque quepa admitir algunas de las consideraciones que se hacen en la alegación, no es el PTSVCG el cauce más adecuado para resolver los problemas del turismo en bicicleta en Gipuzkoa. Sólo lo es en cuanto al ritmo de construcción marcado para la RBVCG, que es el que la realidad impone.

Respecto de los objetivos que marca el PTSVCG, estos están en plena sintonía con los marcados en la *Norma Foral 1/2007 de las Vías Ciclistas del THG* y, en efecto, la función prioritaria de la RBVCG es la de potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano entre la población guipuzcoana, especialmente para la movilidad obligada (trabajo, estudios, compras, gestiones, etc). La programación del PTSVCG está orientada para priorizar los recursos disponibles en torno a ese objetivo primordial.

Por otra parte, es cierto que también es un objetivo de la RBVCG el facilitar el acceso al territorio con fines de ocio-turismo. Y se está completamente de acuerdo con todas las bondades y beneficios enumerados en la alegación. Pero absolutamente todos los argumentos de las políticas de promoción de la bicicleta y de construcción de las infraestructuras que las favorecen se pueden traducir en indicadores económicos, ambientales y sociales. Incluso dejando a un lado todos los argumentos

relacionados con una movilidad cotidiana en bicicleta (disminución de emisiones de CO_2, ahorro de energía, disminución de la accidentalidad, ahorro de recursos de todo tipo, todo el discurso, etc.), si tomamos por ejemplo, el de mejorar la salud de la población, quizá sea más importante construir primero los tramos de uso cotidiano que los de uso recreativo para usuarios transnacionales. En conclusión: sí, sería muy deseable por muchos motivos que la RBVCG estuviera construida enteramente. Pero eso no ha sido posible, y no sólo por cuestiones económicas. Y es entonces cuando hay que entrar en prioridades. Y se entra en las que corresponden al espíritu legislador de la Norma Foral, que son las que priorizan también las políticas europeas de la bicicleta: el transporte sostenible cotidiano.

Se quiere señalar que la política foral de bicicleta-vías ciclistas en Gipuzkoa tiene 12 años de edad. ¿Cuántos años llevan las políticas de los países citados en la alegación?

Se quiere señalar que la Red Básica Foral cuenta ya con 90 km, que es la mayor del estado español y la única que está monitorizada. Y la Red Básica Local cuenta con 74km. En total 165 km. Comprendo que esa cifra resulta irrisoria respecto a las manejadas en otras latitudes pero se insiste en que habría que situarse respecto del tiempo transcurrido e, incluso, al número de habitantes servido y del marco jurídico-administrativo en que se desarrolla.

Se quiere señalar que en “estos tiempos de crisis” el presupuesto del programa de vías ciclistas ha disminuido pero, proporcionalmente, mucho menos que el de la mayoría de las políticas forales. No habrá adquirido “el peso que se le debe otorgar”, pero se ha mantenido.

Se advierte que las redes ciclistas – no las de carreteras amables para el cicloturismo- de los territorios limítrofes a que se alude –-Iparralde, Navarra, Alava, Bizkaia- están mucho, pero mucho menos, desarrolladas que la de Gipuzkoa. Por la sencilla razón de que la mayoría de los asentamientos en Gipuzkoa están regularmente distribuidos y el planteamiento de una red territorial multifunción ha demostrado su utilidad. En los demás territorios no ha habido programas presupuestarios específicos para redes de vías ciclistas como los que hay en Gipuzkoa, habiendo tenido que servirse en muchas ocasiones de subvenciones europeas puntuales, que hacen flaco favor a la hora de tomar en serio una política. Ninguno tiene tampoco legislación en la materia, ni siquiera un documento planificador de la entidad del PTSVCG, ni servicios de conservación propios, ni otras muchas herramientas que se invita a conocer a través del documento de Aprobación Definitiva del PTSVCG que se remitirá a todos los alegantes. Así que, aunque el programa de bicicleta-vías ciclistas foral es muy humilde comparado con los de Alemania, Holanda, Reino Unido, Dinamarca, etc. se va muy por delante de los territorios colindantes.

Se informa también de que se mantiene relación habitual desde hace años con el Gobierno Vasco, las DDFF de Bizkaia y Alava, los Ayuntamientos, las Agencias de Desarrollo Comarcales, diversas asociaciones de ciclistas urbanos, los Consorcios de Plazaola y Bertiz, y con el Departamento de Pirineos Atlánticos. Asimismo se mantiene un nivel de coordinación más que notable con todo tipo de agentes. Se invita a comprobarlo a través de la lectura del Plan de Participación Pública del PTSVCG. Aunque, claro está, dicha coordinación no está centrada en la perspectiva de la vis turística de la RBVCG porque si bien la RBVCG acoge entre sus objetivos la de constituirse en eje en torno al cual se desarrolle oferta turística, el desarrollo turístico no es una de las competencias de este Departamento, como tampoco lo es la salud de la población, o el estado de las carreteras.

Lo que más atañe a este Departamento es, precisamente, concentrar los esfuerzos en optimizar la construcción de la RBVCG, en establecer una gestión de calidad de la misma, en cuanto a la conservación de la infraestructura y al buen desarrollo de sus tráficos y en hacer promoción del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas para el transporte cotidiano. Esto es básico a los efectos del turismo.

El turismo, el de calidad, es un sector económico que precisa de la puesta a punto de muchos recursos, prácticamente de todos los equipamientos y servicios de un territorio. La RBVCG acaba de nacer y precisa aún de ajustes técnicos, jurídicos y administrativos, aunque ya puede comenzar a ofertarse como una red cómoda, segura y atractiva. Y al hilo de esto, se informa de que hace unos meses se ha establecido una línea de colaboración con BASQUETOUR y con diversas oficinas comarcales de turismo para comenzar a abordar conjuntamente la perspectiva turística de la RBVCG.

En conclusión: para que el turismo de la bicicleta en Gipuzkoa adquiera los niveles de los países citados hace falta recorrer un camino al que se tienen que sumar muchos más esfuerzos que los de los responsables de este PTSVCG.

Se invita a conocer los contenidos del documento de Aprobación Definitiva del PTSVCG y a transmitirnos toda consideración y sugerencia que le suscite. Serán muy bien recibidas y se tendrán presentes para la elaboración de la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa*.

4.- Ismael Alonso Martín (14/06/2010). Se indica lo siguiente:

Considera que la unión Urnieta – Lasarte-Oria por el Plazaola es poco adecuada por sus elevadas pendientes para el ciclismo cotidiano por lo que la conexión de Andoain con Lasarte-Oria no debería hacerse a través del tramo en Urnieta sino que debería de hacerse directamente, mediante un bidegorri paralelo a la N-1.

RESPUESTA

Se está completamente de acuerdo con el contenido de la alegación. Dado el carácter del futuro tramo Urnieta - Lasarte-Oria por el antiguo camino del Plazaola –cuyo trazado en este tramo ha sido desmantelado en una importante proporción- el uso ciclista-peatonal que cabe prever es el recreativo.

Se ha consultado al Departamento de Infraestructuras Viarias foral en varias ocasiones sobre la posibilidad de prever una vía ciclista en el entorno de la N-1 entre Andoain y Lasarte-Oria. Como el alegante conoce de primera mano, se trata de un tramo del valle en desfiladero que además del río, aloja una carretera de elevada intensidad de tráfico (ligero y pesado) y en la cual se circula a gran velocidad. Tanto la opción de obtención de una explanación contigua a la carretera como la opción de establecer un arcén-bici en la explanación de la misma, han sido consideradas hasta el momento, inviables. En el primer caso por la falta de espacio físico, en el segundo por el régimen de circulación de la carretera. Aunque la carretera mantiene arcenes generosos en algunos tramos, esta circunstancia no es regular, existiendo además accesos y otras realidades incompatibles con una vía ciclista segura.

El bidegorri que discurre sobre la carretera entre Añorgatxiki y Errekalde ha sido posible por el abandono de la explanación por parte del tren y por la existencia de viales urbanos situados a media ladera. La situación entre Lasarte/Oria y Andoain es muy diferente.

No obstante, se está de acuerdo en que la conexión directa Andoain - Lasarte-Oria es de máximo interés por lo que, aunque no quepa reflejarse en el presente PTSVCG, no se descartan nuevas futuras gestiones al respecto.

5.- José Mari Iturbe Leceta (06/07/2010). Se indica lo siguiente:

Se está de acuerdo con la realización de la RBVCG pero considera que no es necesario gastar tanto dinero. Pone como ejemplo el tramo provisional entre Bergara - Antzuola –de 2km y 600.000€- y destaca que los caminos rurales se realizan con mucho menos dinero y que tienen que costearlo los vecinos de los barrios. Considera que los bidegorris no tienen por qué tener 3 metros de anchura, ni iluminación para resultar útiles.

RESPUESTA

La RBVCG es una infraestructura para el ciclismo cotidiano en muchos de sus tramos, porque la mayoría de las poblaciones guipuzcoanas –cascos urbanos, barrios, industrialdeas, etc.- se sitúan en el fondo de los valles y en las llanuras costeras, a distancias muy pequeñas entre sí. La bicicleta es un vehículo más rápido que el coche en distancias puerta a puerta, sobre todo en recorridos de entre 2 y 5 km.

El fomento del transporte no motorizado –en bicicleta- es una de las estrategias principales que se sigue en países que quieren reducir sus costes en materia energética, de suelo, de accidentes, de recursos materiales, costes sanitarios, etc. Y a parte de los costes económicos, el sistema de transporte actual tiene costes: ambientales (emisiones de CO2, biodiversidad...), humanos (enfermedad y muerte por cardiopatías y obesidad debidas al sedentarismo o por accidentes de automóvil) y los sociales (mala calidad de vida urbana, infancia-mujeres-tercera edad sin autonomía, tiempo perdido en atascos…).

Anchuras y firmes adecuados, pendientes suaves, vallado, señalética, iluminación, etc…todo ello es necesario para garantizar seguridad vial, comodidad y buena coexistencia entre ciclistas y peatones. Los bidegorris en Gipuzkoa se construyen con arreglo a recomendaciones técnicas contrastadas (*Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa*). Tras 12 años de experiencia, 90 km de red y más de 2 millones de usuarios/año, se sabe lo que funciona y lo que no. Por otra parte, Gipuzkoa es un territorio difícil para cualquier construcción; con poco suelo llano, donde hay que encajar las infraestructuras entre otras muchas realidades, con obligaciones de todo tipo (ambientales, indemnizatorias, etc.).

El bidegorri Bergara - Antzuola ha costado 675.960€ y tiene 1.520m de longitud. En ese tramo hay un subtramo intermedio al que se le ha dado un tratamiento provisional (sin afirmado y sin iluminación) y en el que se ha gastado lo mínimo porque la nueva carretera entre Bergara y Zumarraga supondrá su eliminación y reposición en las condiciones definitivas. Los ayuntamientos han exigido en todo momento que el bidegorri se construyera ahora dado que se trata de una exigencia ciudadana constante, según se nos ha transmitido. Aún falta un tercer tramo hasta conectar con el barrio de San Antonio de Bergara, el cual que realizará en 2012-2013 junto con una conducción hidráulica promovida por URA.

Los trazados de la RBVCG van buscando a su paso, precisamente, la conexión con los barrios alejados del casco de las poblaciones. Los vecinos de los barrios que cuentan ahora con un bidegorri que les permite desplazarse sin depender de un coche, están muy satisfechos. Entre otros motivos, porque son caminos adecuadamente equipados, controlados y que son costeados por toda la sociedad, como las calles del casco urbano.

6.- Asociaciones de Vecinos de Lasarte-Oria (Oztabide, La Esperanza, Zabaleta Auzolan y otros) (22/03/2010). Se indica lo siguiente:

Consideran que existen numerosas barreras -N-1, Segundo Cinturón, otras infraestructuras…- que impiden trasladarse a San Sebastián desde Lasarte-Oria de otra manera que no sea el transporte público o privado, que no hay alternativa para el peatón ni el ciclista.

Señalan que se están desarrollando redes de bidegorris en otros municipios – en Donostia hasta Errekalde, el Plazaola en Andoain- y que no se contempla una conexión con Lasarte-Oria. Solicitan que se tomen medidas para resolver el problema y que se apoyen los medios de transporte alternativos más sostenibles.

RESPUESTA

Se comparte del todo la reflexión realizada sobre las condiciones de Lasarte-Oria, de baja-nula permeabilidad ciclista-peatonal hacia Donostia. Dada la distancia y las relaciones cotidianas existentes entre ambas localidades –incluyendo todos los asentamientos que se sitúan entre sus cascos- el potencial de Lasarte-Oria como nodo generador de viajes ciclistas y peatonales en su relación con la población vecina es altísimo.

También destacan sus posibilidades con relación a Usurbil. Y con Andoain, aunque de momento no se ha encontrado solución viable. Las conexiones posibles con Urnieta y con Hernani –dada la orografía- ofrecen menos posibilidades de utilidad cotidiana para la movilidad obligada, aunque son interesantes para la de ocio-recreo, también importante en términos de salud.

Por todo ello, la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa llega a Lasarte-Oria a través de 4 tramos:

- **Lasarte/Oria- Añorgatxiki - Errekalde:** La primera fase entre Añorgatxiki y Errekalde está en construcción y se terminará en 2012. La segunda, entre Errekalde y el Parque Froilán Elespe tiene su proyecto terminado. A lo largo de 2011 se realizará la gestión de suelo y se comenzará a construir en 2012, si no surgen dificultades presupuestarias imprevistas. El trazado parte del apeadero del tren, conecta con el polígono de Belartza (Decathlon, etc.) y a través de una pasarela doble cruza por encima de las carreteras descendiendo hasta alcanzar el parque.

- **Lasarte/Oria - Urnieta:** por el camino del Plazaola. Parte del bidegorri municipal existente y conecta con el tramo Urnieta - Andoain (que se va a construir en 2011). Solo está analizado a nivel de estudio de alternativas. Al tratarse de un tramo de uso recreativo ha quedado rezagado en la programación del plan (PTSVCG) frente a otros de mayor interés desde el punto de vista del transporte cotidiano obligado.

- **Lasarte/Oria - Usurbil (por Txikierdi):** conexión recientemente solicitada por el ayuntamiento de Usurbil y pendiente de estudio de alternativas. Su ejecución está prevista en el segundo cuatrienio del plan.

- **Lasarte/Oria - Usurbil – Orio - Zarautz (por margen izquierda del Oria):**También desde Usurbil, a través de Zubieta, llega otro bidegorri (ya construido entre el Puente del Hipódromo y Zubieta) perteneciente a la Red Básica Local de San Sebastián y que ha de enlazar con la de Lasarte-Oria. Este bidegorri, a partir de Santuene vuelve a ser de promoción foral hasta Orio (y Zarautz y se construirá a la par que se produzca el desdoblamiento del tren. Este tramo será de carácter recreativo.

La RBVCG es una infraestructura para el ciclismo cotidiano en muchos de sus tramos, porque la mayoría de las poblaciones guipuzcoanas –cascos urbanos, barrios, industrialdeas, etc.- se sitúan en el fondo de los valles y en las llanuras costeras, a distancias muy pequeñas entre sí. La bicicleta es un vehículo más rápido que el coche en distancias puerta a puerta, sobre todo en recorridos de entre 2 y 5 km.

No obstante lo cual, la RBVCG incorpora algunos tramos de uso recreativo ligados a medio rural-natural, mayoritariamente establecidos sobre plataformas de ferrocarril en desuso o sobre caminos existentes, con pendientes muy suaves y regulares y de carácter generalmente transterritorial, es decir, que unen con las redes ciclistas-peatonales de los territorios limítrofes.

Se facilitará copia digital del documento de Aprobación Definitiva del PTSVCG a las AAVV para que pueda conocerse el trazado de la red completa en el término de Lasarte-Oria, tanto el de los tramos forales –interurbanos- mencionados como el de las Redes Locales previstas en Usurbil y Lasarte-Oria. Es muy importante que los Ayuntamientos procedan a estudiar la conexión de los tramos interurbanos con el sistema viario urbano a la búsqueda de una buena capilarización de la red, de la adecuada ordenación de los tráficos ciclistas y peatonales en buena coexistencia, y de su intermodalidad con otros modos de transporte.

6.2.5.- CONSEJO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA

V.- CONSEJO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA

V.1- Envío de la documentación

El documento de Aprobación Inicial del PTSVCG fue remitido con fecha de 4 de junio de 2010 a todos los miembros del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

V.2- Reunión de la *Comisión de Trabajo de Estrategia y Planificación de las Vías Ciclistas* del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa

El Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa fue convocado -Comisión de Trabajo de Estrategia de la Bicicleta y Planificación de las Vías Ciclistas- el 30 de junio de 2010 para tratar el PTSVCG así como otras cuestiones. A continuación se da cuenta del objeto y reflexiones habidas en dicha Comisión en lo que al PTSVCG se refiere:

Orden del día:

Sesión Planificación:

- Estado tramitación PTSVCG.
- Presentación del documento y resumen de las sugerencias habidas en el proceso de participación pública.
- Dinámica de aportaciones.

Documentación distribuida:

- Documentación explicativa del Plan Territorial Sectorial. Fase Aprobación Inicial.

Asistentes:

MIEMBROS DEL CONSEJO	CONVOCADOS	ASISTENTES
1.- Presidente del Consejo	Carlos Ormazabal Urbizu	
2.- Vicepresidente del Consejo	Javier Zarraonandia Zuloaga	
3.- Secretaria del Consejo	Beatriz Marticorena San Agustin	Beatriz Marticorena San Agustin
4.- Técnico Área movilidad ciclista	Aitor Lekuona	Aitor Lekuona

ENTIDADES MIEMBRO CONSEJO- VOCALES	CONVOCADOS	ACUDEN AL ACTO :
5.- Grupo juntero Hamaikabat	Aitor Aranguren Iriarte	Aitor Aranguren Iriarte
6.- Grupo juntero Aralar	Emilio Zubia Flaño	
7.- Grupo juntero Ezker Batua	Ander Rodriguez Lejarza	
8.- Grupo juntero Socialistas Vascos	Emiliano Cabañas	

ENTIDADES MIEMBRO CONSEJO- VOCALES	CONVOCADOS	ACUDEN AL ACTO :
9.- Grupo juntero Partido Popular	Manuel Michelena Iguarán	Manuel Michelena Iguarán
10.- Grupo juntero Eusko Abertzaleak	Joseba Antxustegi Maneiro	
11.- Dpto. Infraestructuras viarias - D.F.G.	Felix Urkola Iriarte	
12.- Dpto. Movilidad-Ordenación Territorial - D.F.G.	Pilar Arana Perez	
13.- Dpto. Deportes-Acción exterior - D.F.G.	Iñaki Igarteburu Artamendi	Iñaki Igarteburu Artamendi
14.- Dpto. Transportes -obras públicas – G.V.	Ana Isabel Fonseca Miguel	Ana Isabel Fonseca Miguel
15.- Bidasoa Activa	Guillermo Echenique	Pilar Fuertes
16.- Oarsoaldea	Xabier Sanchez Arruabarrena	Aitziber Larrarte
17.- Leitzaran 31	Manu Segovia	
18.- Tolosaldea Garatzen	Jose Luis Urdangarin	Garbiñe Olaberria
19.- GOIEKI	Iker Galparsoro Lasa	
20.- Urola Kostako Udal elkartea	Lide Amilibia	
21.- UGGASA	Itziar Salaberria San Vicente	Inma Emparanza
22.- Debagoieneko Mankomunitatea	Agurne Barruso	
23.- DEBEGESA	Jose angel Balbás, Aitziber Kortazar	Aitziber Kortazar
24.- Observatorio de la Bicicleta de Donostia/ San Sebastián	Leire Agirre Garcia Manu Gonzalez Baragaña	Leire Agirre Garcia Manu Gonzalez Baragaña
25.- Ayuntamiento de Tolosa - EUDEL	Iurre Peñagaricano Zubeldia	
26.- Ayuntamiento de Zarautz	Gloria Vazquez Herranz	
27.- EHU - UPV	Miren Bermejo	
28.- Txirrinka	Daniel Enparantza	
29.- Kalapie	Giuliano Mezzacasa	Higinio Otazu San Martin
30.- Lurrats	Jose maría Eraña Gallastegi	
31.- Elkartu	Norma Andrade Raquel Barroso	
32.- Ekologistak Martxan	Pilar Barquin	
33.- Federación guipuzcoana de ciclismo	Eduardo Sota Azkarate Jon Lasa	

Resumen de la reunión respecto al PTSVCG

PRESENTACIÓN

- Estado de tramitación PTSVCG. Beatriz Marticorena da cuenta del estado de tramitación en el que se encuentra el Plan Territorial Sectorial tras la fase de aprobación inicial y de cara a su posterior aprobación provisional.

- Presentación del documento y resumen de las sugerencias habidas en el proceso de participación pública. Tras una breve introducción con las principales novedades y realizando un repaso por las variaciones introducidas derivadas del proceso de consultas e información pública, Itziar Eizaguirre da cuenta del plan de participación que se está desarrollando y en concreto, de las conclusiones extractadas en las sesiones comarcales, destacando básicamente la maduración en la aportaciones realizadas, así como un creciente interés y alto nivel de intervención, además de aspectos sobre la funcionalidad de la red existente.

  El grueso de las alegaciones habidas versa fundamentalmente sobre cuestiones de trazado – ampliación de redes locales, modificación, etc.-; cuestiones formales y jurídicas relacionadas con la planificación urbanística, régimen de protección de las zonas inmediatas a las vías ciclistas; cuestiones relacionadas con la titularidad y funcionalidad de las vías, etc.

DEBATE Y APORTACIONES DEL CONSEJO

Manu González del Observatorio de la Bicicleta de Donostia plantea relacionar el PTSVCG con el Plan Parcial de Donostialdea que en estos momentos se encuentra en periodo de exposición pública, instando a los técnicos forales a coordinarse con sus homólogos municipales a este respecto.

En cuanto a la programación, propone que el Consejo se convierta en un espacio de reflexión a efectos de plantear criterios generales sobre los que posteriormente operar con el fin de lograr consenso entre todos los agentes y dotar de mayor transparencia la referida programación.

La secretaria del consejo, Beatriz Marticorena, puntualiza que la programación sigue criterios diversos entre los que se encuentran los factores de oportunidad, de gestión de suelo, la coordinación entre administraciones varias, etc. En cualquier caso, propone una sesión de cara a trabajar estos criterios tras el estudio y contestación de las alegaciones recibidas en esta fase de tramitación.

También se informa de que el equipo de Obras Hidráulicas del Departamento de Desarrollo Sostenible se incorpora al personal técnico que venía trabajando las vías ciclistas para ir avanzando en la planificación y ejecución de una forma regular y que si en estos momentos se ha solventado la cuestión de los recursos humanos queda pendiente asegurar la dotación económica.

Higinio Otazu, miembro de la Asociación Ciclista KALAPIE pregunta cuál ha sido el gasto en comparación con el presupuesto previsto. La secretaria del Consejo responde que aunque la actual situación económica no ha afectado al presupuesto de vías ciclistas de una manera tan notable como a otras líneas de actuación forales se ha producido una ralentización de todas la obras en marcha de manera que ahora se ha terminado de construir lo que estaba previsto para el año anterior. En estos estos momentos y por el mismo motivo el 80% del presupuesto del próximo ejercicio (para un presupuesto equivalente al del presente año) ya está comprometido con cargo a obras de nuevos tramos. Se plantea la cuestión de que si se quiere aumentar el gasto ese será un debate a realizar en las Juntas Generales de Gipuzkoa. Los municipios están muy activos y el nivel técnico ha aumentado con lo que los criterios de concesión se dificulta.

Higinio Otazu pregunta para cuándo estarán respondidas las alegaciones a lo cual se le responde que aproximadamente, en noviembre.

Aitziber Cortazar de la Agencia de Desarrollo DEBEGESA pregunta cuáles son los proyectos en ejecución y cuáles los estudios de alternativas a lo que la secretaria responde de forma detallada.

V.3- Próxima intervención del Consejo

No se ha recibido ninguna aportación posterior por parte de ninguno de los miembros del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, estando previsto convocar nuevamente a la citada Comisión de Trabajo –y, en su

caso, al Pleno del Consejo- previamente a la remisión del documento de Aprobación Definitiva del PTSVCG al Consejo de Diputados y las Juntas Generales para su aprobación.

VI.- CONCLUSIÓN

Se hace una valoración muy positiva de todas las alegaciones recibidas, recogiéndose las modificaciones a que hubieran dado lugar en el documento de Aprobación Provisional del PTSVCG y dejándose constancia de todo el proceso en el anejo que sobre el Plan de Participación se añadirá al mismo.

Donostia-San Sebastián, 29 de abril de 2011

LA JEFA DE SECCIÓN DE SOSTENIBILIDAD
Y VIAS CICLISTAS

Fdo: BEATRIZ MARTICORENA SAN AGUSTÍN

CAPÍTULO 7.- EVALUACIÓN DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN

El Plan de Participación planteado para la elaboración del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa ha querido destacar la importancia de la participación pública vinculada a los planes sectoriales elaborados por la Diputación Foral de Gipuzkoa, en la convicción de que se trata de una herramienta fundamental para alcanzar una mayor calidad democrática y una planificación más enriquecida y adaptada a la realidad del territorio.

Desde las etapas iniciales uno de los objetivos perseguidos por el Plan de Participación ha sido alcanzar una planificación ampliamente legitimada y asumida como propia por los agentes clave territoriales que operan en materia ciclista. Mediante este objetivo se ha pretendido facilitar su posterior implantación y desarrollo, así como promover al mismo tiempo su socialización entre la ciudadanía. A lo largo del tiempo que ha durado la tramitación del PTSVCG (2007-2012), más de 200 agentes han tomado parte en el mismo. Como ya se ha mencionado anteriormente, se ha partido de una participación estructural, es decir, aquélla centrada en vincular a los agentes claves en la política sectorial, más que una participación cuantitativa dirigida a toda la ciudadanía, cuestión ésta que pudiera llevarse a cabo mediante una política integral de promoción.

Según ha ido avanzando la propia política ciclista en Gipuzkoa se han creado progresivamente órganos de participación *ad hoc*, que han permitido una participación escalonada e integradora de diferentes visiones territoriales, comarcales y municipales, lo que ha posibilitado una visión de conjunto bastante próxima al día a día a los planificadores y gestores. Al mismo tiempo, se ha ido percibiendo una maduración de los conceptos y de los objetivos en los propios agentes participantes, según avanzaba el proceso de tramitación; se pudiera decir que se ha dado un proceso conjunto de aprendizaje en materia ciclista, que ha otorgado calidad y profundidad al tema. El nivel de interlocución se ha visto elevado en favor de la política ciclista y, en consecuencia, el factor pedagógico del proceso de participación ha sido beneficioso para todos.

Por otro lado, se ha hecho un esfuerzo considerable en la vinculación de las propuestas que los agentes participantes planteaban respecto del contenido del PTSVCG, para que éstos visibilizaran la aplicación de sus propuestas al resultado final. Si bien todas las propuestas no han sido aceptadas, todas han sido consideradas y analizadas bajo los criterios técnicos y las posibilidades reales de los departamentos promotores en cada momento, tal y como queda reflejado en los informes incluidos en el capítulo *6. Resultados de la participación pública en el proceso de elaboración del PTSVCG*, siendo un porcentaje muy elevado de todas ellas las que se han integrado en el documento del plan.

Todas las aportaciones habidas han sido consideradas y analizadas, no sólo para la elaboración del PTSVCG, sino también al objeto de intentar mejorar las futuras intervenciones en materia de política ciclista. Sin duda, existe un agradecimiento profundo por el tiempo empleado y la disposición constructiva ampliamente manifestada por todas las personas que de una u otra manera han tomado parte en un proyecto tan complejo.

Si bien la tramitación de un plan de estas características ha resultado dificultosa para mantener la vinculación y el nivel de interés de los participantes, el resultado final se considera bueno, a efectos de elaboración del PTSVCG y de futuras intervenciones en materia de política ciclista, entre otras cosas por la relación directa que se ha establecido con los planificadores y la posibilidad de acceso permanente a ellos por parte de los participantes. Probablemente, en muchos aspectos pudiera haber sido mejorable, pero los objetivos perseguidos por el plan de participación, entendido como herramienta y no un fin en sí mismo, han sido ampliamente cumplidos.

7.1.- PERSPECTIVA DE LOS PARTICIPANTES SOBRE EL PROCESO DESARROLLADO

Muchas de las personas que han tomado parte en este proceso han sido consultadas acerca de su percepción personal sobre los aspectos positivos y negativos a destacar, las posibles mejoras de cara a posteriores procesos participativos vinculados a la política ciclista y las acciones concretas a desarrollar, así como otras propuestas que desearan realizar. En las líneas que siguen pasamos a describir sus impresiones.

En cuanto a los **aspectos positivos** generales del proceso participativo vinculado a la elaboración del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa, las personas que han tomado parte en el mismo han destacado principalmente la virtualidad del propio proceso participativo, que al tiempo que ha ampliado los conocimientos de los agentes en materia ciclista, ha aplicado, por primera vez, el elemento participativo de forma transversal en la planificación. Por otro lado, se considera que ha habido un contraste continuo, durante todo el proceso de elaboración del plan y en las diferentes etapas de su tramitación.

Los participantes en las sesiones destacan el espíritu proactivo de querer ir más allá de lo legalmente establecido y el hecho de disponer de un canal de comunicación abierto de forma continua, que ha reflejado la voluntad de acercamiento de la Diputación Foral a las comarcas y municipios. También se ha valorado positivamente la cercanía de los responsables forales para comentar cualquier duda a través de las reuniones, y para facilitar la obtención de información de primera mano para poder realizar sugerencias o alegaciones.

La variedad de agentes participantes ha sido valorada positivamente, entre otros motivos, porque añade el plus de ser un proyecto consensuado y lo más realista posible, conforme a los objetivos inicialmente planteados. Otro de los motivos que han aducido es que se ha tenido en cuenta opiniones de diferentes sectores, tanto a nivel institucional como a nivel de usuario, y se han dedicado tiempos y espacios para conocer el plan.

En relación al Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, han valorado muy positivamente su creación e impulso, ya que al ser un órgano compuesto por responsables políticos, ciudadanía y asociaciones refleja de forma amplia la realidad social.

En cuanto a los **aspectos negativos** los participantes en el mismo achacan la excesiva duración del proceso, que se percibe como "*demasiado largo*", aunque reconocen que los tiempos administrativos relativos a este tipo de planificación suelen tener unos plazos prolongados y lentos, que acrecientan la complejidad de los procesos abiertos. Por otro lado hay participantes que consideran que las reuniones han sido "*técnicas*", en contraposición a la baja representatividad de usuarios; añaden que los horarios de reunión no se ajustaban a las necesidades de las asociaciones, aun sabiendo que eran relativamente pocas en relación al total del conjunto de participantes. En el caso del Consejo de la Bicicleta se considera que las convocatorias han sido dispersas en el tiempo y que las reuniones no han profundizado en los contenidos del PTSVCG de cara a su elaboración. También señalan que en los últimos meses no ha habido una comunicación adecuada, con el consecuente déficit de transparencia.

Las **sugerencias** que se efectúan de cara a mejorar el planteamiento y la gestión de los resultados de cara a **nuevos procesos participativos impulsados por la Diputación Foral de Gipuzkoa**, se

centran en trabajar para la mayor implicación de los agentes activos, principalmente los relacionados con los centros de demanda de movilidad (centros escolares, asociaciones deportivas, empresas y polígonos industriales). En este sentido se sugiere realizar una exposición itinerante con los contenidos del PTSVCG. Añaden que, en el caso de algunas comarcas, el sector comercial está bastante organizado. Por ello y a través de los ayuntamientos con los que tienen relación directa, podría ser incluido en los posteriores foros, ya que supone un sector activo y comprometido que tiene mucho que aportar.

De otro lado se sugiere plantear una formación específica, basada en el conocimiento previo, dirigida al personal técnico y político municipal, con objeto de lograr su mayor implicación. En este sentido se hace referencia a, entre otros, los siguientes aspectos: Qué es una vía ciclista?, qué objetivos se persiguen?, criterios principales para la definición de los objetivos, herramientas técnicas y económicas para el desarrollo de la red de vías ciclistas, principales hitos, fórmula y métodos para su inclusión en el planeamiento municipal, buenas prácticas, etc. Además se considera importante tener la posibilidad de contar con un asesoramiento (apoyo) para la definición, establecimiento de los criterios, etc., que permita el adecuado desarrollo de las redes ciclistas locales y su inclusión en el planeamiento municipal. En tal sentido, se ha señalado que el hecho de establecer criterios de priorización para la ejecución de las vías inter municipales en función del compromiso municipal y comarcal demostrado sería de gran ayuda.

Los participantes también sugieren continuar el desarrollo y profundización de políticas de movilidad (Plan de movilidad Sostenible, Plan de acción para la reducción del impacto sonoro), normativas y regulaciones existentes para seguir favoreciendo la movilidad ciclista.

Asimismo, el hecho de fidelizar a los distintos agentes mediante cronograma de trabajo y/o convocatorias previamente establecidas, marcando una hoja de ruta concreta, favorecería los procesos participativos que pudieran organizarse en un futuro. También se propone la organización de foros comarcales más delimitados a las zonas correspondientes, sin mezclar agentes de varias comarcas por ser, en la mayoría de los casos, realidades muy diferentes; incluso plantean la posibilidad de organizar una reunión por municipio. Otra de las propuestas se centra en tratar de agilizar el proceso, realizando convocatorias por grupos más homogéneos, además de, tal y como se ha venido trabajando en este proceso, avisar directamente a los participantes.

Los participantes opinan que es muy importante identificar bien a los agentes convocados, que incluye al público objetivo "*invisible*" e incentivarlo a la participación. Por otro lado, se debe aclarar de forma previa qué se va a conseguir con la participación y cuál es el escenario de juego, estableciendo sus límites y determinaciones. Como ejemplo señalan la posibilidad de que el Plan pueda dejar fuera de programación en el escenario definido de 8 años elementos o tramos de los ejes estratégicos de la Red.

En otro orden de cosas se sugiere que, manteniendo el formato de reuniones, se deberían de utilizar las nuevas tecnologías para poder realizar un mejor seguimiento de los temas que se están tratando. Así, en el momento que cada miembro considere oportuno, a través de una intranet u otro sistema, poder tener acceso a la información actualizada para realizar las aportaciones que se estimen convenientes. Se trataría de promover un mayor *feedback* y dinamización del foro del Consejo de la Bicicleta, en este caso, vía Internet.

Respecto de las **sugerencias** que los participantes harían a los **entes comarcales y municipales** para mejorar los posibles nuevos procesos de participación pública relacionados con la movilidad ciclista, se propone trabajar, una vez más, para la mayor implicación de los agentes activos comarcales y centros de demanda de movilidad (centros escolares, asociaciones deportivas, empresas y polígonos industriales…), a fin de que tomen parten en los foros de participación ciudadana ya existentes. Además se propone su implicación por igual en todas las comarcas y municipios, saber por qué motivos no se le da la misma prioridad en unas zonas u otras, siendo deseable el trabajo en común, que finalmente redundará en beneficio de todos.

Por otra parte, para hacer realidad la planificación, se deberían de atender dos cuestiones fundamentales de forma coordinada, la viabilidad financiera y la gestión. Así, para poder hacer efectiva la planificación habría que conseguir incorporar el compromiso y aceptación de todas las instituciones, y reflejar las obligaciones y beneficios de cada una de ellas. También sería beneficioso tener en cuenta el día a día del usuario, mediante consultas en redes sociales por ejemplo. Finalmente, sería importante lograr la implicación interinstitucional e interdepartamental. Debería de clarificarse el marco competencial del propio ente impulsor o las competencias orgánicas e institucionales implicadas.

En cuanto a las **sugerencias** que los participantes han planteado en relación a las **organizaciones sociales y económicas**, básicamente se les anima a la participación y a tener en cuenta los marcos económicos y territoriales que condicionan este tipo de procesos. Se considera que estos agentes también debieran estar integrados en el compromiso, ya que tienen relación directa con la realización efectiva de la planificación. Habiéndose sentido parte del proceso, su papel tras la planificación sería difundir e informar sobre los resultados obtenidos a toda la sociedad, además de ejercer un control sobre su cumplimiento, dando a conocer su consecución o no.

CAPÍTULO 8.- DEFINICIONES

La Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente[7] incluye las siguientes definiciones en su artículo 2 y siguientes:

A los efectos de esta Ley se entenderá por:

1. Público: cualquier persona física o jurídica, así como sus asociaciones, organizaciones y grupos constituidos con arreglo a la normativa que les sea de aplicación.

2. Personas interesadas:

a) Toda persona física o jurídica en la que concurra cualquiera de las circunstancias previstas en el artículo 31 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

b) Cualesquiera personas jurídicas sin ánimo de lucro que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 23 de esta Ley.

3. Información ambiental: toda información en forma escrita, visual, sonora, electrónica o en cualquier otra forma que verse sobre las siguientes cuestiones:

a) El estado de los elementos del medio ambiente, como el aire y la atmósfera, el agua, el suelo, la tierra, los paisajes y espacios naturales, incluidos los humedales y las zonas marinas y costeras, la diversidad biológica y sus componentes, incluidos los organismos modificados genéticamente; y la interacción entre estos elementos.

b) Los factores, tales como sustancias, energía, ruido, radiaciones o residuos, incluidos los residuos radiactivos, emisiones, vertidos y otras liberaciones en el medio ambiente, que afecten o puedan afectar a los elementos del medio ambiente citados en la letra a).

c) Las medidas, incluidas las medidas administrativas, como políticas, normas, planes, programas, acuerdos en materia de medio ambiente y actividades que afecten o puedan afectar a los elementos y factores citados en las letras a) y b), así como las actividades o las medidas destinadas a proteger estos elementos.

d) Los informes sobre la ejecución de la legislación medioambiental.

e) Los análisis de la relación coste-beneficio y otros análisis y supuestos de carácter económico utilizados en la toma de decisiones relativas a las medidas y actividades citadas en la letra c), y

f) El estado de la salud y seguridad de las personas, incluida, en su caso, la contaminación de la cadena alimentaria, condiciones de vida humana, bienes del patrimonio histórico, cultural y artístico y construcciones, cuando se vean o puedan verse afectados por el estado de los elementos del medio ambiente citados en la letra a) o, a través de esos elementos, por cualquiera de los extremos citados en las letras b) y c).

4. Autoridades públicas:

1. Tendrán la condición de autoridad pública a los efectos de esta Ley:

a) El Gobierno de la Nación y los órganos de gobierno de las Comunidades Autónomas.

b) La Administración General del Estado, las Administraciones de las Comunidades Autónomas, las Entidades que integran la Administración local y las Entidades de Derecho Público que sean dependientes o estén vinculadas al Estado, a las Comunidades Autónomas o a las Entidades locales.

c) Los órganos públicos consultivos.

d) Las Corporaciones de derecho público y demás personas físicas o jurídicas cuando ejerzan, con arreglo a la legislación vigente, funciones públicas, incluidos Notarios y Registradores de la Propiedad, Mercantiles y de Bienes Muebles.

2. Tendrán la condición de autoridad pública, a los solos efectos de lo previsto en los Títulos I y II de esta Ley, las personas físicas o jurídicas cuando asuman responsabilidades públicas, ejerzan funciones públicas o presten servicios públicos relacionados con el medio ambiente bajo la autoridad de cualquiera de las entidades, órganos o instituciones previstos en el apartado anterior.

3. Quedan excluidos del concepto de autoridad pública las entidades, órganos o instituciones cuando actúen en el ejercicio de funciones legislativas o judiciales. En todo caso, cuando actúen en el ejercicio de funciones legislativas o judiciales, quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta Ley las Cortes Generales, las Asambleas Legislativas de las Comunidades Autónomas, el Tribunal Constitucional, los juzgados y tribunales que integran el Poder Judicial, el Tribunal de Cuentas u órganos de fiscalización externa de las Comunidades Autónomas.

5. Información que obra en poder de las autoridades públicas: información ambiental que dichas autoridades posean y haya sido recibida o elaborada por ellas.

6. Información poseída en nombre de las autoridades públicas: información ambiental que obra físicamente en poder de una persona jurídica o física en nombre de una autoridad pública.

7. Solicitante: cualquier persona física o jurídica, así como sus asociaciones, organizaciones y grupos, que solicite información ambiental, requisito suficiente para adquirir, a efectos de lo establecido en el Título II, la condición de interesado.

[7] BOE nº 171 de 19/07/ 2006

Artículo 3. Derechos en materia de medio ambiente.

Para hacer efectivos el derecho a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y el deber de conservarlo, todos podrán ejercer los siguientes derechos en sus relaciones con las autoridades públicas, de acuerdo con lo previsto en esta Ley y con lo establecido en el artículo 7 del Código Civil:

1) En relación con el acceso a la información:

a) A acceder a la información ambiental que obre en poder de las autoridades públicas o en el de otros sujetos en su nombre, sin que para ello estén obligados a declarar un interés determinado, cualquiera que sea su nacionalidad, domicilio o sede.

b) A ser informados de los derechos que le otorga la presente ley y a ser asesorados para su correcto ejercicio.

c) A ser asistidos en su búsqueda de información.

d) A recibir la información que soliciten en los plazos máximos establecidos en el artículo 10.

e) A recibir la información ambiental solicitada en la forma o formato elegidos, en los términos previstos en el artículo 11.

f) A conocer los motivos por los cuales no se les facilita la información, total o parcialmente, y también aquellos por los cuales no se les facilita dicha información en la forma o formato solicitados.

g) A conocer el listado de las tasas y precios que, en su caso, sean exigibles para la recepción de la información solicitada, así como las circunstancias en las que se puede exigir o dispensar el pago.

2) En relación con la participación pública:

a) A participar de manera efectiva y real en la elaboración, modificación y revisión de aquellos planes, programas y disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley.

b) A acceder con antelación suficiente a la información relevante relativa a los referidos planes, programas y disposiciones de carácter general.

c) A formular alegaciones y observaciones cuando estén aún abiertas todas las opciones y antes de que se adopte la decisión sobre los mencionados planes, programas o disposiciones de carácter general y a que sean tenidas debidamente en cuenta por la Administración Pública correspondiente.

d) A que se haga público el resultado definitivo del procedimiento en el que ha participado y se informe de los motivos y consideraciones en los que se basa la decisión adoptada, incluyendo la información relativa al proceso de participación pública.

e) A participar de manera efectiva y real, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación aplicable, en los procedimientos administrativos tramitados para el otorgamiento de las autorizaciones reguladas en la legislación sobre prevención y control integrado de la contaminación, para la concesión de los títulos administrativos regulados en la legislación en materia de organismos modificados genéticamente, y para la emisión de las declaraciones de impacto ambiental reguladas en la legislación sobre evaluación de impacto ambiental, así como en los procesos planificadores previstos en la legislación de aguas y en la legislación sobre evaluación de los efectos de los planes y programas en el medio ambiente.

3) En relación con el acceso a la justicia y a la tutela administrativa:

a) A recurrir los actos y omisiones imputables a las autoridades públicas que contravengan los derechos que esta Ley reconoce en materia de información y de participación pública.

b) A ejercer la acción popular para recurrir los actos y omisiones imputables a las autoridades públicas que constituyan vulneraciones de la legislación ambiental en los términos previstos en esta Ley.

4) Cualquier otro que reconozca la Constitución o las leyes.

Artículo 4. Colaboración interadministrativa.

Las Administraciones Públicas establecerán los mecanismos más eficaces para un efectivo ejercicio de los derechos reconocidos en esta Ley. A tal efecto, ajustarán sus actuaciones a los principios de información mutua, cooperación y colaboración.

ANEXO I: RELACIÓN DE CONVOCADOS Y PARTICIPANTES

Anexo I: Relación de convocados y participantes a lo largo del proceso

1.- CONVOCADOS:

ACTORES CONVOCADOS EN LA FASE DE AVANCE	
Ayuntamiento Hondarribia	Ayuntamiento Zestoa
Ayuntamiento Irun	Ayuntamiento Urretxu
Agencia de Desarrollo Bidasoa Activa (ADEBISA)	Ayuntamiento Legazpia
Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie Bidasoaldea	Ayuntamiento Zumarraga
Consorcio Transfronterizo Bidasoa-Txingudi	Agencia de Desarrollo UGGASA
Ayuntamiento Donostia / San Sebastián	URKOME
Ayuntamiento Pasaia	Ayuntamiento Beasain
Ayuntamiento Lezo	Ayuntamiento Ordizia
Ayuntamiento Renteria	Ayuntamiento Lazkao
Ayuntamiento Oiartzun	Ayuntamiento Arama
Ayuntamiento Astigarraga	Ayuntamiento Ormaiztegi
Ayuntamiento Hernani	Ayuntamiento Mutiloa
Ayuntamiento Urnieta	Ayuntamiento Zegama
Ayuntamiento Andoain	Ayuntamiento Segura
Ayuntamiento Lasarte-Oria	Ayuntamiento Idiazabal
Ayuntamiento Usurbil	Ayuntamiento Ataun
Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie Donostialdea	Ayuntamiento Zaldibia
Agencia de Desarrollo OARSOALDEA	Ayuntamiento Itsasondo
Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie Oarsoaldea	Agencia de Desarrollo GOIEKI
Oficina del PGOU Donostia	GOIMEN
Asociación Camino de Santiago	Tolomendi
Behemendi	Ayuntamiento Eibar
Ayuntamiento Tolosa	Ayuntamiento Elgoibar
Ayuntamiento Alegia	Ayuntamiento Deba
Ayuntamiento Aduna	Ayuntamiento Soraluze
Ayuntamiento Altzo	Ayuntamiento Mutriku
Ayuntamiento Anoeta	Ayuntamiento Mendaro
Ayuntamiento Asteasu	Agencia de Desarrollo DEBEGESA
Ayuntamiento Ikaztegieta	Ayuntamiento Arrasate
Ayuntamiento Irura	Ayuntamiento Oñate
Ayuntamiento Legorreta	Ayuntamiento Leintz Gatzaga
Ayuntamiento Villabona	Ayuntamiento Aretxabaleta
Ayuntamiento Zizurkil	Ayuntamiento Eskoriatza
Agencia de Desarrollo Tolosaldea Garatzen	Ayuntamiento Bergara

ACTORES CONVOCADOS EN LA FASE DE AVANCE	
Consorcio del Plazaola	Ayuntamiento Antzuola
Ayuntamiento Ezkio-Itsaso	Mancomunidad de DEBAGOIENA
Ayuntamiento Zarautz	Debemen
Ayuntamiento Zumaia	Deba Garaia
Ayuntamiento Azpeitia	Asociación Ciclista Txirrinka
Ayuntamiento Azkoitia	Asociación Ciclista Lurrats
Ayuntamiento Getaria	Asociación Ecologista EGUZKI
Ayuntamiento Orio	Asociación Ecologista EKOLOGISTAK MARTXAN

ACTORES CONVOCADOS EN LA FASE DE APROBACION INICIAL	
Ayuntamiento Eibar	Ayuntamiento Elgoibar
Ayuntamiento Deba	Ayuntamiento Soraluze
Ayuntamiento Mutriku	Ayuntamiento Mendaro
Ayuntamiento Arrasate	Ayuntamiento Oñati
Ayuntamiento Leintz Gatzaga	Ayuntamiento Aretxabalaeta
Ayuntamiento Eskoriatza	Ayuntamiento Bergara
Ayuntamiento Antzuola	Agencia Desarrollo de DEBAGOIENA
Lurrats	A.A.M. Deba Garaia
A.A.M. DEBEMEN	Ayuntamiento Ezkio-Itsaso
Ayuntamiento Zarautz	Ayuntamiento Zumaia
Ayuntamiento Azpeitia	Ayuntamiento Azkoitia
Ayuntamiento Getaria	Ayuntamiento Zestoa
Ayuntamiento Urretxu	Ayuntamiento Legazpi
Ayuntamiento Zumarraga	Ayuntamiento Ormaiztegi
A.A.M URKOME	Ayuntamiento Tolosa
Ayuntamiento Alegia	Ayuntamiento Aduna
Ayuntamiento Asteasu	Ayuntamiento Ikaztegieta
Ayuntamiento Irura	Ayuntamiento Legorreta
Ayuntamiento Villabona	Ayuntamiento Zizurkil
Ayuntamiento Beasain	Ayuntamiento Ordizia
Ayuntamiento Lazkao	Ayuntamiento Arama
Ayuntamiento Mutiloa	Ayuntamiento Segura
Ayuntamiento Zegama	Ayuntamiento Ataun
Ayuntamiento Idiazabal	Ayuntamiento Zaldibia
Ayuntamiento Itsasondo	Agencia Desarrollo TOLOSA GARATZEN
CONSORCIO TURÍSTICO PLAZAOLA	A.A.M GOIMEN
A.A.M. TOLOMENDI	Ayuntamiento Hondarribia

ACTORES CONVOCADOS EN LA FASE DE APROBACION INICIAL	
Ayuntamiento Irun	Ayuntamiento Pasaia
Ayuntamiento Lezo	Ayuntamiento Errenteria
Ayuntamiento Oiartzun	Ayuntamiento Astigarraga
Ayuntamiento Hernani	Ayuntamiento Urnieta
Ayuntamiento Andoain	Ayuntamiento Lasarte-Oria
Ayuntamiento Usurbil	Ayuntamiento Orio
OFICINA PLAN GENERAL DONOSTIA	Ayuntamiento Donostia SECCION TRAFICO
A.A.M. BEHEMENDI	Agencia Desarrollo OARSOALDEA
KALAPIE	Asociación Camino Santiago de Gipuzkoa
Agencia Desarrollo BIDASOA ACTIVA	Consorcio Transfronterizo BIDASOA - TXINGUDI

2.- PARTICIPANTES:

PARTICIPANTES	
NOMBRE	ENTIDAD
Demarcación de Costas del País Vasco. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	
Centro de Patrimonio Cultural Vasco. Departamento de Cultura del Gobierno Vasco.	
Dirección de Salud Pública. Gobierno Vasco	
Dirección de Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco	
Dirección de Calidad Ambiental. Gobierno Vasco	
Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental. Gobierno Vasco	
Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre. Mnto. de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	
Sociedad Pública de Gestión Ambiental IHOBE	
Dirección de Desarrollo Rural y Litoral. Gobierno Vasco	
Dirección de Puertos y Aeropuertos. Gobierno Vasco	
Agencia Vasca del Agua (URA)	
Fundación Arteaga	
Asociación de Vecinos de Lasarte-Oria	
Agurtzane Etxaniz	DEBEMEN Landa Garapena Elkartea
Ainhoa Azpeitia	Zizurkilgo Udala
Aitziber Cortazar	DEBEGESA
Alaitz Arreitunandia	DEBEGESA
Alaitz Bilbao	Asteasuko Udala
Alazne Olaizola	Zestoako Udala
Alfredo Etxeberria	Elgoibarko Udala
Amaia Argarate	Azkoitiako Udala
Amaia Lizarralde	UPV/EHU
Ander Poza	Pasaiako Udala
Andrea Iglesias	Ayuntamiento de Irun

PARTICIPANTES	
NOMBRE	ENTIDAD
Angel Aranburu	Observatorio de la Bicicleta de Donostia
Antton Elosegui	Observatorio de la Bicicleta de Donostia
Antton Lekuona	Tolosako Udala
Arcadio Benitez	Eibarko Udala
Asier Sarasua	Particular
Begoña Rodriguez	Zarauzko Udala
Begoña Etxaniz	Urretxuko Udala
Cristina Rodriguez	Zubiondo arkitektoak
Cristóbal Chica Ramírez	Particular
Danel Etxeberria	Itsasondo
Daniel Enparantza	Txirrinka
David Rebollo	Donostiako Udala
Edorta Bergua	Observatorio de la Bicicleta de Donostia
Eduardo Zubeldia Azpiroz	Particular
Elixabete Mugika	Elgoibarko Udala
Eusebio Villar	Leintz Gatzagako Udala
Fermin Etxarte	Donostiako Udala
Garbiñe Mendizabal	Tolosaldea Garatzen
Garbiñe Olaberria	Ernioaldea UT21. Tolosa Garatzen
German Bereziartu	Debagoiena Mankomunitatea
Giuliano Mezzacasa	Kalapie Donostialdea
Gloria Vazquez	Zarauzko Udala
Gotzone Ibarburu	Observatorio de la Bicicleta de Donostia
Gurutze Intxarburu	Kalapie Donostialdea
Gurutze Irisarri	Lasarte-Oriako Udala
Helena Biurrun	Zumarragako Udala
Higinio Otazu	Kalapie
Iban Asenjo	Ordiziako Udala
Ibon Goikoetxea	Usurbilgo Udala
Idoia Alvarez	Deba eta Elgoibarko AL21ko Teknikaria
Iker Azurmendi	GOIEKI
Inma Hernandez	Legazpiako Udala
Ino Galparsoro	Arrasateko Udala
Iñaki Arratibel	Gabiriako Udala
Iñaki Azkarate	Errenteriako Udala
Iñaki Elosegi	Idiazabalgo Udala
Iñaki Iturbe	Oficina del Plan General de Irun

PARTICIPANTES	
NOMBRE	ENTIDAD
Iñaki Ormazabal	Pasaiako Udala
Iñaki San Pedro	Leintz Gatzagako Udala
Ion Elizalde	Ayuntamiento de Hondarribia
Ioritz Imaz	Idiazabalgo Udala
Ismael Alonso Martín	Particular
Itziar Salaberria	UGGASA
Izaskun Ceciaga	Azpeitiako Udala
Izaskun Txintxurreta	Usurbilgo Udala
Javier Arin Gutierrez	Particular
Jesus Mari Agirrezabala	Debako Udala
Jesús Mari Garikano	Particular
Jesus Rementeria	Eibarko Udala
Joan Inazio Zumarraga	Observatorio de la Bicicleta de Donostia
Jon Esquisabel Del Bosque	Lazkaoko Udala
Jose Mari Iturbe Leceta	Particular
Jose Maria Eraña	Asociación ciclista Lurrats
Jose Usabiaga	Lasarte-Oria. Participación ciudadana
Josebe Astigarraga	Mutrikuko Udala
Josu Benaito	Ayuntamiento de Donostia
Josu Laguardia	Oficina del Plan General de Irun
Joxan Urbieta	Particular
Joxean Meoki	Observatorio de la Bicicleta de Donostia
Juan Angel Balbás	Agencia Desarrollo DEBEGESA
Juan Antonio Urdangarin	Arrasateko Udala
Juan Luis Asensio	Ayuntamiento de Irun
Juan Luis Leache Gracía	Particular
Juan Mari Beldarrain	EGUZKI
Leire Garmendia	Ordizia AT21. Laia, S.Coop.
Luis Barredo	Asociación de Amigos del Camino de Santiago
Mª Angeles Olazabal	Mendaroko Udala
Mª Carmen Iturbe	Deba Garaia Landa Garapena Elkartea
Manu Gonzalez	Observatorio de la Bicicleta de Donostia
Manu Segovia	Andoaingo Udala
Maribel Lozano	Bidasoa Activa
Marijo Olazabal	Aramako Udala
Marimi Ugalde	Irurako Udala
Mertxe Zapiain	Urnietako Udala

PARTICIPANTES	
NOMBRE	ENTIDAD
Miguel Angel Letamendia	Txirrinka
Miguel Royo Ocon	Particular
Mikel Alzelai	Legazpiko Udala
Mikel Bringas	Particular
Mikel Etxaniz	Bergarako Udala
Mikel Iriondo	Donostiako Udala
Mikel Izagirre	Urnietako Udala
Mikel Sorzabal	Particular
Mikel Zabala	Ayuntamiento de Irun
Mikel Zendoia	BEHEMENDI
Naiara Zabala	Ayuntamiento de Irun
Nerea Ollokiegi	Zarauzko Udala
Nora Erdozia	Hernaniko Udala
Oier San Martin Ibeas	Particular
Olatz Urrutibeaskoa	Hernaniko Udala
Oskar Agiriano	Observatorio de la Bicicleta de Donostia
Oskar Ayllón	Oiartzungo Udala
Paco Etxeberria	UPV/EHU
Peio Cendoia	Villabonako Udala
Pilar Amenabar	Ordiziako Udala
Pilar Barquin	Ekologistak Martxan
Pilar Fuertes	Consorcio Bahía Txingudi
Rafa Ugarte	Arrasateko Udala
Ramón Nogues Fernandez	Particular
Roke Akizu	Soraluzeko Udala
Rosa Aurkia	Beasain AL21. Laia, S.Coop.
Santiago Peñalba	Oficina Plan General de San Sebastián
Sebastián Reino Biggi	Particular
Soto Perkaz	Astigarragako Udala
Tomax Etxaniz	Ezkio-Itsaso
Ubaldo Ortiz	Zarauzko Udala
Unai Asurmendi Etxarte	Particular
Valen Monux	Antzuolako Udala
Xabi Iturrioz	Itsasondoko Udala
Xabier Intxaurza	Andoaingo Udala
Xabier Sanchez	Oarsoaldea, S.A.
Xabier Zelaia	Oñatiko Udala
Xabier Ziaran	Debako Udala

3.- MIEMBROS DEL CONSEJO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA (2008-2011):

MIEMBROS DEL CONSEJO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA	
1. Presidente del Consejo	Carlos Ormazabal Urbizu
2. Vicepresidente del Consejo	Javier Zarraonandia Zuloaga
3. Secretaria del Consejo	Beatriz Marticorena San Agustín
4. Técnico Área movilidad ciclista	Aitor Lekuona
ENTIDADES MIEMBROS DEL CONSEJO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA. VOCALES	
5.- Grupo Juntero de HAMAIKABAT	Aitor Aranguren Iiriarte
6.- Grupo Juntero de ARALAR	Emilio Zubia Flaño
7.- Grupo Juntero de EZKER BATUA	Ander Rodriguez Lejarza
8.- Grupo Juntero de SOCIALISTAS VASCOS	Emiliano Cabañas
9.- Grupo Juntero del PARTIDO POPULAR	Manuel Michelena Iguarán
10.- Grupo Juntero de EUSKO ABERTZALEAK	Joseba Antxustegi Maneiro
11.- Dpto. de Infraestructuras Viarias - D.F.G.	Felix Urkola Iriarte
12.- Dpto. de Movilidad y Ordenación Territorial - D.F.G.	Pilar Arana Perez
13.- Dpto. de Deportes y Acción Exterior - D.F.G.	Iñaki Ugarteburu Artamendi
14.- Dpto. de Transportes y Obras públicas - Gobierno Vasco	Ana Isabel Fonseca Miguel
15.- Bidasoa activa	Guillermo Echenique
16.- Oarsoaldea	Xabier Sanchez Arruabarrena
17.- Leitzaran 31	Manu Segovia
18.- Tolosaldea garatzen	Jose Luis Urdangarin
19.- GOIEKI	Iker Galparsoro Lasa
20.- Urola Kostako Udal Elkartea	Lide Amilibia
21.- UGGASA	Itziar Salaberria San Vicente
22.- Debagoieneko Mankomunitatea	Agurne Barruso
23.- DEBEGESA	Jose Angel Balbás; Aitziber Kortazar
24.- Observatorio de la bicicleta de Donostia/San Sebastian	Leire Agirre Garcia; Manu Gonzalez Baragaña
25.- Ayuntamiento de Tolosa - EUDEL	Iurre Peñagaricano Zubeldia
26.- Ayuntamiento de Zarautz	Gloria Vazquez Herranz
27.- EHU-UPV	Miren Bermejo
28.- Txirrinka	Daniel Enparantza
29.- Kalapie	Giuliano Mezzacasa
30.- Lurrats	Jose Maria Eraña Gallastegi
31.- Elkartu	Norma Andrade; Raquel Barroso
32.- Ekologistak martxan	Pilar Barquin
33.- Federación guipuzcoana de ciclismo	Eduardo Soto Azkarate; Jon Lasa

ANEXO II: FICHAS RESUMEN DE LAS SESIONES DE PARTICIPACIÓN ACTIVA

SESIÓN DEBA

AVANCE
Eibar, 9 de julio de 2008

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- Dar a conocer el Plan de Participación. - Presentación del documento de avance del PTSVCG. - Conocimiento mutuo entre los agentes. - Adaptación de los canales de comunicación. - Conocer los temas principales que integran el PTSVCG. - Proponer otros temas. - Proponer otros agentes. - Incorporación de resultados. - Aclarar dudas.	0.1.- Presentación del Plan de Participación Pública en el proceso de elaboración del PTSVCG. 0.2.- Presentación del Documento de Avance del PTSVCG. 0.3.- Dinámica participativa: Taller de debate.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Iñaki Urrizalki Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Presentación del Plan de Participación. - Presentación del PTSVCG. - CD Documento de Avance. - Folleto Informativo. - Lista provisional de temas que integran el PTSVCG. - Lista provisional de agentes convocados a la participación en el proceso.

Entidades convocadas: 19

- **Ayuntamientos de:** Deba, Mutriku, Mendaro, Eibar, Elgoibar, Soraluze, Arrasate, Oñati, Leintz-Gatzaga, Aretxabaleta, Eskoriatza, Bergara, Antzuola
- **Entidades locales-comarcales:** Debegesa, Mancomunidad del Alto Deba, Debemen, Deba Garaia
- **Asociaciones ciclistas**: Txirrinka (Oñati), Lurrats (Arrasate)

Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	19
Personas/entidades asistentes	17
Hombres	11
Mujeres	6

PROPUESTAS

1.- Se considera relevante atender a las conexiones transterritoriales con las provincias limítrofes para no caer en un planteamiento excesivamente provincial.
2.- Se señala la importancia de tener en cuenta las afecciones que el PTSVCG pudiera ocasionar en el sector agrario.
3.- Se indica que el PTSVCG debiera considerar los usos preexistentes en determinadas zonas –sobre todo rurales- y se cree conveniente incluir este punto en el Informe Ambiental que sea realizado para cada proyecto.
4.- Se plantean dudas sobre el trazado y su priorización de cara a las actuaciones de programación contempladas para el primer cuatrienio.
5.- Respecto a la conexión Soraluze-Malzaga se pregunta en qué periodo de programación se encuentra contemplada y por otro lado se señala la conveniencia de realizar un estudio de viabilidad de tal proyecto.
6.- Se considera prioritaria la conexión entre localidades tales como Elgoibar-Eibar-Soraluze a través de Malzaga, además de volver a señalar la cuestión de la conectividad supraprovincial.
7.- Se cree que en cuanto que se adecuen las vías ciclistas en el municipio de Eibar aumentará el tráfico peatonal y ello requiere especial consideración.
8.- Se plantea la demanda de establecer una conexión con la vía ciclista desde el casco de Leintz Gatzaga.
9.- Se plantea la duda de cuáles son los criterios –pendientes, itinerarios más adecuados, etc.-que habría de seguir el desarrollo de una Red Local y si lo señala el PTSVCG.
10.- Se señala la falta de conexiones existentes en Bergara y su priorización. Por ejemplo, Bergara-Osintxu.
11.- Se plantea la disposición de subvenciones forales para abordar la ejecución de la Red Local.
12.- Se señala la oportunidad de incluir en el PTSVCG la conexión Arrasate.a Gesalibar.
13.- Se cita la zona de Eskoriatza-Muga y la problemática con los usos agropecuarios y forestales.
14.- Se pregunta sobre los modelos de otras redes que han inspirado el PTSVCG.
15.- Se considera que Eibar-Elgoibar es un núcleo estratégico de movilidad y que habría que atender a criterios de conexión más rápidos que los que se plantean a través del sistema de cuatrienios. Existe una preocupación por el hecho de que las conexiones Eibar- Valle Ego-Soraluze estén consideradas para el segundo cuatrienio.
16.- Se discrepa respecto a los criterios de alumbrado en las vías o en los tramos principales de las mismas. Se considera que habría que huir de planteamientos de iluminación masivos por motivos ambientales y económicos, concretando específicamente qué se ilumina y qué no. Existen alternativas tales como circular con luz frontal.
17.- Se señala la diferencia entre poblaciones a la hora de plantear las Redes Locales, ya que el ciclista urbano no se da de forma homogénea en todo Gipuzkoa, no es lo mismo Zarautz que Eibar.
18.- Se plantea en genérico, la cuestión de los límites de la coexistencia peatón-ciclista.
19.- Se menciona la importancia de la labor promocional y los cambios de hábitos para fomentar la movilidad ciclista.
20.- Se indica que la percepción existente en esta zona es que el perfil prioritario ciclista responde más al ocio-recreativo y deportivo que al ciclista urbano.
21.- Se cita el tema de la intermodalidad y la necesidad de un planteamiento integral de movilidad.

* Información completa de las actas de la sesión y respuestas a las sugerencias pueden consultarse en el *epígrafe 6.1 Informe de respuesta a sugerencias al documento de Avance*

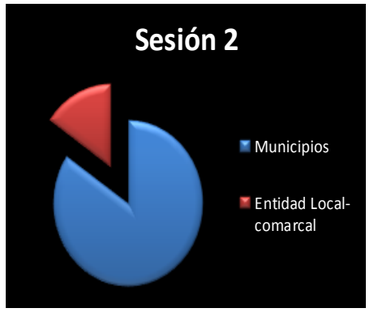
SESIÓN UROLA

AVANCE
Zumarraga, 10 de julio de 2008

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- Dar a conocer el Plan de Participación. - Presentación del documento de avance del PTSVCG. - Conocimiento mutuo entre los agentes. - Adaptación de los canales de comunicación. - Conocer los temas principales que integran el PTSVCG. - Proponer otros temas. - Proponer otros agentes. - Incorporación de resultados. - Aclarar dudas.	0.1.- Presentación del Plan de Participación Pública en el proceso de elaboración del PTSVCG. 0.2.- Presentación del Documento de Avance del PTSVCG. 0.3.- Dinámica participativa: Taller de debate.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Iñaki Urrizalki Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Presentación del Plan de Participación. - Presentación del PTSVCG. - CD Documento de Avance. - Folleto Informativo. - Lista provisional de temas que integran el PTSVCG. - Lista provisional de agentes convocados a la participación en el proceso.

Entidades convocadas: 13

- Ayuntamientos de: Zarautz, Zumaia, Azpeitia, Azkoitia, Getaria, Zestoa, Urretxu, Zumarraga, Legazpi, Ezkio-Itxaso y Ormaiztegi.
- Entidades locales-comarcales: Uggasa y Urkome.



Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	13
Personas/entidades asistentes	6
Hombres	3
Mujeres	3

PROPUESTAS

1.- Se considera apropiado que la DFG envíe una copia en papel del documento de Avance a cada municipio para que el ciudadano disponga de la información en su ayuntamiento de cara al próximo proceso de Información Pública.
2.- Se plantean dudas sobre la cuestión de la titularidad de las vías en función de que estas sean forales o municipales. Se solicita aclaración.
3.- La percepción que manifiesta Legazpi en relación al perfil de usuario se centra más en el ocio-recreativo.
4.- Se pregunta sobre el planteamiento existente para la posible conexión Zumarraga-Ormaiztegi, debido a la existencia de polígonos industriales a los que sería interesante dar servicio.
5.- Surge la duda de qué tipo de señalética va a ser propuesta en las vías (pictogramas, velocidades, convivencia peatón-ciclista, etc.).
6.- Se quiere saber cómo se controla el uso forestal en las vías ciclistas.
7.- Se quiere saber si el tramo Zumarraga-Urretxu-Ormaiztegi es viable.

* Información completa de las actas de la sesión y respuestas a las sugerencias pueden consultarse en el *epígrafe 6.1 Informe de respuesta a sugerencias al documento de Avance*

SESIÓN TOLOSALDEA-GOIEKI

AVANCE
Ordizia, 11 de julio de 2008

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- Dar a conocer el Plan de Participación. - Presentación del documento de avance del PTSVCG. - Conocimiento mutuo entre los agentes. - Adaptación de los canales de comunicación. - Conocer los temas principales que integran el PTSVCG. - Proponer otros temas. - Proponer otros agentes. - Incorporación de resultados. - Aclarar dudas.	0.1.- Presentación del Plan de Participación Pública en el proceso de elaboración del PTSVCG. 0.2.- Presentación del Documento de Avance del PTSVCG. 0.3.- Dinámica participativa: Taller de debate.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Iñaki Urrizalki Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Presentación del Plan de Participación. - Presentación del PTSVCG. - CD Documento de Avance. - Folleto Informativo. - Lista provisional de temas que integran el PTSVCG. - Lista provisional de agentes convocados a la participación en el proceso.

Entidades convocadas: 27

- Ayuntamientos de: Villabona, Aduna, Zizurkil, Asteasu, Anoeta, Irura, Alegia, Altzo, Tolosa, Ikaztegieta, Legorreta, Itsasondo, Ordizia, Beasain, Ataun, Zaldibia, Lazkao, Arama, Mutiloa, Zegama, Segura e Idiazabal.
- Entidades locales-comarcales: Tolosaldea Garatzen, Consorcio Turístico del Plazaola (Lekunberri), Goieki, Goimen y Tolomendi.

Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	27
Personas/entidades asistentes	12
Hombres	7
Mujeres	5

PROPUESTAS

1.- Se plantea la duda de dónde situar los tramos de red que transcurren por los barrios municipales –Red Foral o Red Local-.
2.- Surge la duda de cómo garantizar la conectividad de la Red Local entre municipios.
3.- Se manifiesta la preocupación existente por la coordinación necesaria para articular las Redes Locales y la Red Foral.
4.- Se pregunta sobre la existencia de algún tipo de planificación relativa a la conservación y el mantenimiento.
5.- Se señala a la problemática existente entre la coexistencia del peatón-ciclista (caso Alegia).
6.- Se demandan criterios a seguir para planificar las vías ciclistas adaptadas al vehículo a motor y al peatón en los cascos urbanos (caso de Tolosa).
7.- Se pregunta sobre qué medidas habría que aplicar para promocionar el perfil de ciclista urbano.

* Información completa de las actas de la sesión y respuestas a las sugerencias pueden consultarse en el *epígrafe 6.1 Informe de respuesta a sugerencias al documento de Avance*

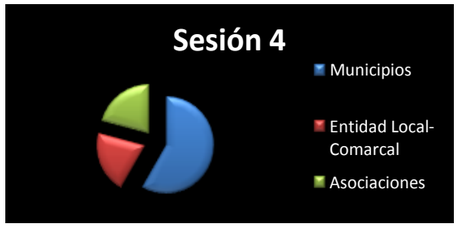
SESIÓN Donostialdea-Buruntzaldea-Oarsoaldea-Txingudi

AVANCE
Donostia, 14 de julio de 2008

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- Dar a conocer el Plan de Participación. - Presentación del documento de avance del PTSVCG. - Conocimiento mutuo entre los agentes. - Adaptación de los canales de comunicación. - Conocer los temas principales que integran el PTSVCG. - Proponer otros temas. - Proponer otros agentes. - Incorporación de resultados. - Aclarar dudas.	0.1.- Presentación del Plan de Participación Pública en el proceso de elaboración del PTSVCG. 0.2.- Presentación del Documento de Avance del PTSVCG. 0.3.- Dinámica participativa: Taller de debate.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Iñaki Urrizalki Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Presentación del Plan de Participación. - Presentación del PTSVCG. - CD Documento de Avance. - Folleto Informativo. - Lista provisional de temas que integran el PTSVCG. - Lista provisional de agentes convocados a la participación en el proceso.

Entidades convocadas: 27

- Ayuntamientos de: Irún, Hondarribia, Donostia-San Sebastián, Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun, Astigarraga, Hernani, Urnieta, Andoain, Lasarte-Oria, Usurbil y Orio. También la Oficina del PGOU de Donostia-San Sebastián.
- Entidades locales-comarcales: Bidasoa Activa, Consorcio Transfronterizo Bidasoa-Txingudi, Oarsoaldea, Leitzaran 31 y Behemendi.
- Asociaciones ciclistas: Kalapie, Txirrinka (que no pudo asistir a la sesión Deba)
- Otras asociaciones: Eguzki, Ekologistak Martxan, Asociación del Camino de Santiago, Elkartu y Club Vasco de Camping.



Indicadores	**Nº**
Personas/ entidades convocadas	27
Personas/entidades asistentes	25
Hombres	18
Mujeres	7

PROPUESTAS

1.- Se manifiesta un gran escepticismo por parte del colectivo ecologista EGUZKI respecto al PTSVCG ya que desde el año 1985 se vienen planteando iniciativas similares que tardan demasiado en convertirse en un hecho real. a) La bicicleta debiera de ser una alternativa de transporte y no debería hacer falta una red de infraestructuras para circular en bicicleta sino que estas deberían de poder circular por las carreteras b) No se comparte la visión preservadora que manifiesta el PTSVCG y en el caso de que se considere que hay que ocupar más territorio con las infraestructuras ciclistas de nueva creación, se opta por su ocupación decidida sin atender a criterios de utilizar infraestructuras existentes. c) Tampoco se comparte el planteamiento de cuatrienios. d) Se es de la opinión de que a quien hay que educar para la convivencia es al automovilista respecto a la bicicleta y no trasladar esa responsabilidad al ciclista respecto al peatón. e) La percepción general es de retraso.

2.- La asociación de ciclistas urbanos KALAPIE es de la opinión de que la bicicleta no se considera como una verdadera alternativa de transporte. Por otro lado, tiene la sensación de que el planificador no conoce la bicicleta o no es usuario, ya que existen tramos de gran importancia pendientes de ejecución que parecen relativamente fáciles de abordar pero no son ejecutados.

3.- Se manifiesta la necesidad de abordar cambios de hábitos y culturales para la efectividad de la bicicleta como medio de transporte.

4.- Se plantea la cuestión de cómo se pretende abordar la coordinación de los tramos forales con los locales a todos los efectos (económicos, de programación, etc.)

5.- Se considera que no existe un planteamiento efectivo de planificación, ya que el 50% de la población se encuentra concentrada en Donostialdea y esta zona no recibe proporcionalmente la atención que se supone requeriría para lograr los objetivos que establece el PTSVCG.

6.- Se señalan algunas oportunidades perdidas tales como los tramos de Irún-Gantxurizketa, detectándose incongruencias y falta de coordinación con el Departamento de Carreteras de la DFG.

7.- Se quiere saber por qué el PTS de Vías Ciclistas no se ha incluido en el PTS de Carreteras.

8.- Se demanda la consideración de incluir el tramo Donibane Pasaia-Lezo.

9.- Se propone plantear los tramos de vías ciclistas en unidades de ejecución indivisibles, para evitar la pérdida de tramos planificados pero aún no ejecutados por circunstancias ajenas al planificador de las vías.

10.- Se considera relevante incluir en el PTSVCG la conexión Renteria-Bidasoa-Lapurdi, así como Renteria-Pasai Donibane-Lezo.

11.- Se considera relevante atender a las características propias de las vías, así como los usos existentes en las mismas –colegios, polígonos industriales, etc.- de cara a establecer criterios de segregación total.

12.- Se considera que el PTSVCG es posibilista, ya que primero parecen ejecutarse aquellos tramos de fácil resolución antes que los que manifiestan mayores dificultades.

13.- Se plantea la sustracción del tramo de Leitzaran del PTSVCG, por no verse su virtualidad como vía de transporte y considerar que suma kilómetros a una red que se considera de transporte, sin serlo en realidad.

14.- Se demanda considerar el tramo Zubillaga- Oñati, ya que en él se prevé un considerable tráfico ciclista y peatonal debido a la proximidad de polígonos industriales. Antes de abrir dicho tramo, se recomienda establecer una normativa de uso para favorecer la coexistencia de medios.

15.- Se demanda por parte de la asociación Amigos del Cº de Santiago, considerar los tramos que siguen: Hendaia - Euro-Velo Helsinsky Algeciras por el Arco Atlántico-, que parece escaparse por Navarra - Endarlatsa-*Vía Verde Tren Txikito* ,sin tocar más que los 5 Km. de Irun-Bidasoa, por falta del tramo Irun - Oiartzun-

16.- Se demanda la conexión desde Zegama- donde termina la red guipuzcoana- con la propuesta de la Asociación de Araba-Bizikletak de una única vía transversal que atraviese Álava desde Burgos hasta Olazagutia-(Navarra) aprovechando la protección por Decreto del itinerario del Cº Santiago por Euzkadi. Sólo faltaría la continuidad desde el Puerto de Ortzaute hasta Alsasua-Olazagutia-Zalduendo.

17.- Asimismo se demanda la conexión con Bizkaia por la Costa- que está prácticamente sin ejecutar desde Donostia -considerando que el recién inaugurado paseo: Zarautz-Getaria, es solo peatonal-. Este Camino de la Costa, que desde las asociaciones de Euskadi se está potenciando con gran éxito, -2.800 peregrinos en 2007- de los cuales la tercera parte se arriesgaron a hacerlo en bicicleta, tiene unas perspectivas inimaginables con su red de albergues en funcionamiento en Irun-Donibane, San Sebastián (Ikastola Jakintza), Orio-Zarautz-Zumaia y Deba.

* Información completa de las actas de la sesión y respuestas a las sugerencias pueden consultarse en el *epígrafe 6.1 Informe de respuesta a sugerencias al documento de Avance*

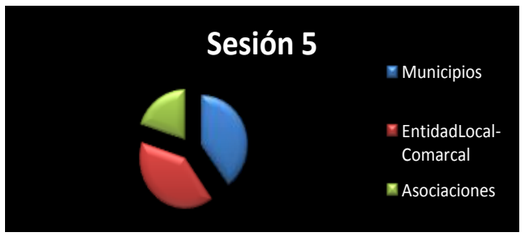
SESIÓN TXINGUDI

APROBACIÓN INICIAL
Hondarribia, 8 de junio de 2010

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- El Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG fue presentado con el ánimo de recoger un grupo abierto de primeras impresiones, guardaran relación estricta o no con el mismo. - Una segunda intención ha sido la de facilitar el conocimiento y comprensión del documento para la realización de posibles alegaciones y la de informar en directo sobre los plazos del proceso y el estado de tramitación del documento. Reflexión sobre los trazados.	0.1.- Presentación del Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG. 0.2.- Dinámica participativa. 0.3.- Conclusiones.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Tomas Aranburu Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG en formato digital. - Documento de presentación (resumen power point) adaptado a la/s comarca/s de la sesión

Entidades convocadas: 5

- **Ayuntamientos de:** Hondarribia, Irún
- **Entidades locales-comarcales:** Agencia de Desarrollo Bidasoa Activa y Consorcio Transfronterizo Bidasoa
- **Asociaciones ciclistas**: Kalapie Bidasoaldea



Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	5
Personas/entidades asistentes	9
Hombres	5
Mujeres	4

PROPUESTAS

- Se propone incorporar las reflexiones relativas a la conexión de tramos transfronterizos.
- En relación al itinerario I-1.5 Jaizubia, Irún propone que el mismo sea recogido en el proyecto que desdobla la GI-636 para su posterior ejecución.
- Se solicita se revise el trazado Rotonda Amute ya que se superponen varios sistemas.
- El Plan General de Ordenación Urbana, en fase de Revisión y en coherencia con el Plan de Movilidad Urbana sostenible de Irún, en elaboración, ya considera modificar el carácter y diseño del sistema viario que bordea el núcleo urbano por el norte, reforzando el sistema de movilidad urbano. Se plantea una visión en conjunto para una posterior reserva de suelo más ajustada. Dentro de la referida propuesta viaria, sería bueno incorporar el sistema ciclista de forma coordinada entre instituciones para garantizar las conexiones. Por otro lado, el trazado de la Red Básica Local sería definido por el propio Ayuntamiento en el marco de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en redacción.
- El Plan General de Irún que se encuentra en fase de aprobación inicial dará una visión integral del sistema viario, e irá incorporando los datos del PTSVCG al planeamiento general.
- La conexión del municipio de Irún con el de Hondarribia se considera dudosa. Se pregunta por qué no pasa por el Paseo Colón.
- Habría que considerar la conexión con Hendaya, resolviendo la cuestión del Puente de Santiago bloqueado hasta el momento por el departamento de Medio Ambiente de Gobierno Vasco. La conexión hacia Irún y el trazado hacia Behobia está terminado. Hendaya prevé que en cinco años su red esté finalizada, impulsando el tramo Guètary- Saint Steven a la luz de un planteamiento más turístico.
- Hondarribia considera fundamental la conexión con Irún-Aeropuerto por la calle Hondarribia, aunque la capacidad del lugar se estima que es limitada.
- Se considera importante el trazado de alternativas planteado por el PTSVCG ya que Irún se basa en él, y en atención a la vinculación que este instrumento de ordenación supone, se erige en un soporte de peso para realizar el planeamiento municipal.
- Irún plantea la revisión de Plaiaundi y los condicionantes de conservación que allí operan, inclinándose por evaluar las afecciones reales y plantear otro trazado sin tantos limitantes, la redefinición del LIC, la revisión de todo el borde de la marisma, etc. Respecto del Ramal Mendelu- Hendaia, se propone la ampliación de la Red Básica Foral mediante un tramo que permita la conexión entre el barrio de Mendelu con el puente de Santiago bordeando por su parte sur el parque de Plaiaundi.
- Se plantea que en función de un estudio existente, Irún podría considerar otras alternativas, en relación al enlace ferroviario con conexión en la Calle San Sebastián del referido municipio.
- Respecto de los tramos ciclistas de Oinaurre y Txenperena, al parecer los mismos ya están previstos y alguno, incluso ya está en ejecución.
- Respecto de la Red Básica Local de Hondarribia, aunque de entrada se es consciente de su dificultad, interesaría realizar su conexión por las variantes que plantea la propia DFG.

* Información completa de las actas de la sesión pueden consultarse en el *epígrafe 6.2 Informe de respuesta a alegaciones al documento de Aprobación Inicial*

SESIÓN TOLOSALDEA

APROBACIÓN INICIAL
Tolosa, 10 de junio de 2010

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- El Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG fue presentado con el ánimo de recoger un grupo abierto de primeras impresiones, guardaran relación estricta o no con el mismo. - Una segunda intención ha sido la de facilitar el conocimiento y comprensión del documento para la realización de posibles alegaciones y la de informar en directo sobre los plazos del proceso y el estado de tramitación del documento. Reflexión sobre los trazados.	0.1.- Presentación del Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG. 0.2.- Dinámica participativa. 0.3.- Conclusiones.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Tomas Aranburu Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG en formato digital. - Documento de presentación (resumen power point) adaptado a la/s comarca/s de la sesión

Entidades convocadas: 12

- **Ayuntamientos de:** Tolosa, Alegia, Aduna, Altzo, Anoeta, Asteasu, Ikaztegieta, Irura, Legorreta, Villabona, Zizurkil.
- **Entidades locales-comarcales:** Tolosaldea Garatzen

Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	12
Personas/entidades asistentes	6
Hombres	2
Mujeres	4

PROPUESTAS

- El representante del municipio de Villabona solicita algún tipo de indicación técnica para establecer una serie de recomendaciones sobre la circulación ciclista- peatonal.
- Desde el municipio de Irura se solicita un acceso a la RBVCG.
- Al parecer existe un Plan de Movilidad Sostenible de Ernioaldea que comprende el trazado ciclista de Aduna-Zizurkil-Villabona-Irura-Anoeta y que se enviará a la Dirección General de Medio Ambiente para su incorporación como sugerencia al PTSVCG.
- El municipio de Zizurkil propone aprobar el referido estudio en los respectivos plenos municipales para su adopción e inclusión en el PTSVCG. Este mismo municipio ya está incorporando a la revisión de su Plan General las consideraciones del referido plan, proponiendo que el resto de municipios hagan lo propio e integren sus consideraciones en sus respectivos planeamientos municipales.
- Respecto del trazado que discurre entre los municipios de Irura y Villabona, el PTSVCG plantea un trazado por la margen izquierda del río Oria, pero se propone otra alternativa para poder acceder a la zona industrial por la margen izquierda entre Villabona e Irura, de forma paralela a la N-I; generando un menor impacto sobre la margen izquierda más rural y estableciendo así, la conexión entre la zona industrial y urbana, reforzando su potencialidad.
- El municipio de Tolosa señala dos propuestas a tener en cuenta. Por un lado, un anteproyecto de mejora de viabilidad en la carretera GI-2130 a su paso por el barrio de Amaroz que enlazaría con la vía ciclista ejecutada hasta Txarama por la misma carretera. Por otro lado, considera importante incluir la construcción de la vía ciclista GI-3650 (Tolosa- Anoeta) en los presupuestos forales debido a su alto uso potencial cotidiano.

* Información completa de las actas de la sesión pueden consultarse en el *epígrafe 6.2 Informe de respuesta a alegaciones al documento de Aprobación Inicial*

SESIÓN DONOSTIALDEA-OARSOALDEA-BURUNTZALDEA

APROBACIÓN INICIAL
Tolosa, 14 de junio de 2010

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- El Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG fue presentado con el ánimo de recoger un grupo abierto de primeras impresiones, guardaran relación estricta o no con el mismo. - Una segunda intención ha sido la de facilitar el conocimiento y comprensión del documento para la realización de posibles alegaciones y la de informar en directo sobre los plazos del proceso y el estado de tramitación del documento. Reflexión sobre los trazados.	0.1.- Presentación del Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG. 0.2.- Dinámica participativa. 0.3.- Conclusiones.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Tomas Aranburu Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG en formato digital. - Documento de presentación (resumen power point) adaptado a la/s comarca/s de la sesión

Entidades convocadas: 21

- **Ayuntamientos de:** Donostia (varios departamentos), Hernani, Urnieta, Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun, Astigarraga, Andoain, Lasarte-Oria, Usurbil.
- **Entidades locales-comarcales:** Asoc. Desarrollo Rural Behemendi, Agencia de Desarrollo Oarsoaldea, Leitzaran 31, Consorcio del Plazaola.
- **Otros**: Observatorio de la Bicicleta de Donostia-San Sebastián.

Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	21
Personas/entidades asistentes	10
Hombres	9
Mujeres	1

PROPUESTAS

- Se considera adecuado contrastar de nuevo el documento en fase de aprobación inicial del PTP Donostialdea con las propuestas y contenidos del PTSVCG.
- Se plantea la cuestión de si existe coordinación entre el PTSVCCAV y el PTSVCG.
- Se lanza una reflexión acerca de la movilidad no motorizada, su gestión y la desincentivación del coche. Se considera importante repercutir estas consideraciones al resto de departamentos forales, a fin de obtener una política integral y coherente desde estas instancias. Se manifiesta la sorpresa de que quede fuera de programación un trazado como el de Gantxurizketa, en estrecha relación con la Red TransEuropea Eurovelo. Por otro lado, en relación al mismo tramo, otro participante considera que hay que favorecer la intermodalidad ligada a la programación, desde un planteamiento integral de la movilidad sostenible.
- Se plantea la revisión de la programación desde el punto de vista de la funcionalidad.
- Se considera que las cuestiones relativas al mantenimiento y promoción debieran de ser objeto de una mayor reflexión, al tiempo que se les destina una mayor dotación presupuestaria.
- En relación a la señalética se pregunta acerca de la coordinación y unificación con otras instancias como Gobierno Vasco y la Dirección General de Tráfico.
- Se manifiesta cierto desconcierto desde el punto de vista del usuario, en relación a la distinción de las titularidades de los diferentes tramos de la red ciclista. Se es de la opinión de que al usuario le resulta de mayor utilidad un tratamiento unificado.
- Se indica la importancia pedagógica de contar con una red que disponga de una señalética unificada.
- Se cuestiona por qué la red no entra en Trintxerpe y San Pedro.
- Se considera que la distinción competencial entre los tramos forales y locales favorecen el tratamiento diferenciado de la señalética.
- Se considera que las propuestas indicadas en el documento de aprobación inicial del PTSVCG van excesivamente ligadas al momento actual sin considerar planteamientos futuros.
- Se pregunta si se ha excluido el tramo de Chillida-Leku.
- Hernani desea conocer qué planteamiento existe para Recalde, si se prevé alguna conexión. Consideran que con la previsión existente de un futuro parque tecnológico, la conexión ciclista debiera quedar asegurada. Habría que realizar la conexión Urumea-Oria aunque técnicamente se valore como una alternativa complicada.
- Se realizan otras consideraciones acerca de la conexión con Hernani planteando diversas alternativas (Cuesta de la Muerte, etc.)
- Se desea saber por qué han quedado retrasados en la programación los tramos de carácter recreativo y de ocio.
- Se quiere saber si se ha planteado la conexión del municipio de Astigarraga con Trintxerpe. Se considera importante unir municipios de proximidad por los polos de tracción existentes (Polígono 27; Herrera; Garbera, etc.)
- Ya que la entrada del denominado segundo cinturón de carreteras posibilitará otro carácter y función para la actual variante de San Sebastián, se pregunta si se prevé la función ciclista.
- Se solicita la dirección electrónica y relación de los asistentes a la sesión.

* Información completa de las actas de la sesión pueden consultarse en el *epígrafe 6.2 Informe de respuesta a alegaciones al documento de Aprobación Inicial*

SESIÓN GOIERRI

APROBACIÓN INICIAL
Ordizia, 15 de junio de 2010

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- El Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG fue presentado con el ánimo de recoger un grupo abierto de primeras impresiones, guardaran relación estricta o no con el mismo. - Una segunda intención ha sido la de facilitar el conocimiento y comprensión del documento para la realización de posibles alegaciones y la de informar en directo sobre los plazos del proceso y el estado de tramitación del documento. Reflexión sobre los trazados.	0.1.- Presentación del Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG. 0.2.- Dinámica participativa. 0.3.- Conclusiones.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Tomas Aranburu Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG en formato digital. - Documento de presentación (resumen power point) adaptado a la/s comarca/s de la sesión

Entidades convocadas: 14

- **Ayuntamientos de:** Beasain, Ordizia, Lazkao, Arama, Ormaiztegi, Mutiloa, Zegama, Segura, Idiazabal, Ataun, Zaldibia, Itsasondo
- **Entidades locales-comarcales:** Agencia de Desarrollo Goieki y Agencia de Desarrollo Rural Goimen

Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	14
Personas/entidades asistentes	7
Hombres	4
Mujeres	3

PROPUESTAS

- Se pregunta por las previsiones existentes en torno al trazado de Idiazabal y sus conexiones; no se entiende cómo todavía no ha sido ejecutado.
- Desde Idiazabal también surge la duda del tratamiento que se da a los polígonos situados en las riberas de los ríos y el trazado que han de tener las vías ciclistas en dichas zonas. Es evidente que las vías ciclistas han de conectar los centros de trabajo y que los polígonos debieran ya de considerar estar conexiones y equipamientos por las zonas de mayor visibilidad evitando en la medida de lo posible las traseras por motivos de seguridad.
- Se propone la conexión de Beasain con Idiazabal por los polígonos de Olaberria.
- Se plantea la pregunta de qué datos existen sobre el uso ciclista en zonas industriales.
- En relación al aspecto que debieran tener la red urbana e interurbana, se considera que en algunos casos al pasar de la red interurbana a la urbana, ésta última queda disipada o difusa, no manteniendo el mismo aspecto y por lo tanto, considerándose oportuno ir a tratamientos homogéneos aunque siendo conscientes de que existen realidades y necesidades municipales muy diferentes.
- Se manifiesta la convicción de que cada centro urbano responde a unas realidades y por lo tanto hay que realizar un estudio adaptado a cada una de ellas, planteando las vías ciclistas como un modo complementario en relación a otros medios de transporte.
- Se plantea la pregunta de cómo se incorporan al PTSVCG los caminos o carreteras vecinales y de si existe algún criterio específico.
- Arama expone como el camino que une el casco con Orki es peatonal y que su función sería unir el núcleo de Arama con la RBVCG (tramo Itsasondo-Arama-Zaldibia). Esta sugerencia quiere ser incorporada al documento de PTSVCG.
- Se solicita opinión sobre la conexión del trazado correspondiente a Itsasondo-Ordizia.
- Idiazabal muestra su duda respecto a que siendo uno de los municipios de mayor tamaño y conectando varios núcleos, su trazado aún no esté finalizado. En este sentido el municipio analizará por dónde puede discurrir realizando una propuesta concreta que intentarán incluir en el apartado de sugerencias al PTSVCG.

* Información completa de las actas de la sesión pueden consultarse en el *epígrafe 6.2 Informe de respuesta a alegaciones al documento de Aprobación Inicial*

SESIÓN DEBAGOIENA

APROBACIÓN INICIAL
Arrasate, 16 de junio de 2010

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- El Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG fue presentado con el ánimo de recoger un grupo abierto de primeras impresiones, guardaran relación estricta o no con el mismo. - Una segunda intención ha sido la de facilitar el conocimiento y comprensión del documento para la realización de posibles alegaciones y la de informar en directo sobre los plazos del proceso y el estado de tramitación del documento. Reflexión sobre los trazados.	0.1.- Presentación del Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG. 0.2.- Dinámica participativa. 0.3.- Conclusiones.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Tomas Aranburu Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG en formato digital. - Documento de presentación (resumen power point) adaptado a la/s comarca/s de la sesión

Entidades convocadas: 10

- **Ayuntamientos de:** Arrasate, Oñati, Leintz Gatzaga, Aretxabaleta, Eskoriatza, Bergara, Antzuola.
- **Entidades locales-comarcales:** Agencia de Desarrollo Rural Debemen.
- **Asociaciones ciclistas**: Lurrats (Arrasate), Txirrinka (Oñati).

Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	10
Personas/entidades asistentes	6
Hombres	5
Mujeres	1

PROPUESTAS

- El representante del municipio de Leintz Gatzaga se refiere al proyecto concreto de trazado que discurre por su municipio, dándose una pequeña confusión respecto al objeto de la reunión que se concreta en la presentación del documento de aprobación inicial del PTSVCG, no así en los proyectos de trazado concretos como él presuponía inicialmente. Se proponen una serie de correcciones, ya que al parecer no se han recogido bien en el documento de planeamiento las alternativas planteadas por el propio ayuntamiento y por ello, se difiere la consideración de estas cuestiones a una reunión específica con los técnicos forales (saca de montes, paso canadiense, la GR de pastoreo, señalética adecuada, etc.).
- Desde el municipio de Arrasate se hace alusión al trazado de la variante y su sorpresa frente al hecho de que se vaya a abordar en el segundo cuatrienio de la programación, ya que se entiende que se ha perdido una oportunidad. La alcaldesa no observa la necesidad de establecer la diferencia de las titularidades de los diferentes trazados; considerándolo una complicación. Plantea que cada eje atienda a una sola titularidad.
- El municipio de Bergara plantea como urgente la redacción del proyecto de trazado Bergara- San Prudencio. Se plantea la factibilidad de realizar el proyecto y su ejecución en el primer cuatrienio de programación. Al parecer existe un volumen importante de personas que trabajan en las cooperativas de Arrasate, resultando su alternativa limitada. También se plantea la pregunta de cuándo se prevé que esté el colector finalizado.
- Se plantea la cuestión de si en el tramo Soraluze-Osintxu (Mekolalde) que responde a un ancho de plataforma de tres metros y de uso compartido entre peatones, ciclistas y tráfico motorizado, se observan problemas de convivencia ciclista- peatón o de ciclabilidad.
- Se plantea la pregunta de si en el tramo Maltzaga-Elgoibar, a su paso por el río, no surgen problemas de inundabilidad.

* Información completa de las actas de la sesión pueden consultarse en el *epígrafe 6.2 Informe de respuesta a alegaciones al documento de Aprobación Inicial*

SESIÓN UROLA

APROBACIÓN INICIAL
Zarautz, 17 de junio de 2010

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- El Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG fue presentado con el ánimo de recoger un grupo abierto de primeras impresiones, guardaran relación estricta o no con el mismo. - Una segunda intención ha sido la de facilitar el conocimiento y comprensión del documento para la realización de posibles alegaciones y la de informar en directo sobre los plazos del proceso y el estado de tramitación del documento. Reflexión sobre los trazados.	0.1.- Presentación del Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG. 0.2.- Dinámica participativa. 0.3.- Conclusiones.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Tomas Aranburu Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG en formato digital. - Documento de presentación (resumen power point) adaptado a la/s comarca/s de la sesión

Entidades convocadas: 15

- Ayuntamientos de: Zarautz, Zumaia, Azpeitia, Azkoitia, Getaria, Orio, Zestoa, Urretxu, Legazpi, Zumarraga, Ezkio-Itsaso.
- Entidades locales-comarcales: Mancomunidad de Urola Kosta, Agencia de Desarrollo Uggasa, Agencia de Desarrollo Rural Urkome, Iraurgi Lantzen.

Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	15
Personas/entidades asistentes	8
Hombres	1
Mujeres	7

PROPUESTAS

- La representante de Zestoa manifiesta que está pendiente del trazado que marque el proyecto de tren de mercancías para terminar de proponer un trazado ciclista que discurra por el municipio.
- Azpeitia expone que en la actualidad su Plan General se encuentra en fase de revisión y que por el momento la planificación de las vías ciclistas se encuentra en suspenso. La propuesta de trazado de RBLVCG que el PTSVCG plantea no se sabe si será realizable y de otro lado, el tramo que discurre hasta la Casa Enparan se prevé sea ejecutado el año en curso. También se pregunta si el planificador foral ha considerado el tramo de Azpeitia-Urrestilla-Nuarbe, ya que es de su interés. Al tiempo que se solicita la conexión con el polígono de Basarte (Azkoitia). Finalmente, se plantean dirigir un escrito municipal al planificador ciclista acerca del alumbrado correspondiente a la vía ciclista ya que carece de reductores, siendo el único alumbrado público que no contiene este sistema de ahorro energético.
- Legazpi expone como se está procediendo a la ampliación del Plan de Movilidad Municipal y que en éste se recoge la propuesta de trazado que discurre por el polígono industrial en Elbarrena y Lecuona-Azkuenea. En este sentido se amplía el estudio y se recogerán las propuestas que plantea el PTSVCG para analizarlos y optimizar las posibles alternativas. En la actualidad se está procediendo a la revisión de la RBLVC.
- En la zona de Legazpi Sur, se plantea ampliar el trazado de Mirandaola - Telleriarte. Se quiere conectar estos barrios con Brinkola, estableciendo un tramo Telleriarte-Brinkola de coexistencia con vehículos a motor, sin que ello modifique el trazado actual de un pequeño vial existente. Habría que considerar esta posibilidad y analizar su viabilidad.
- Azkoitia plantea la cuestión de los perros. Para los tramos urbanos existe una ordenanza municipal que obliga a mantener a estos animales atados, no siendo así en los tramos interurbanos, de donde proceden infinidad de quejas.
- Se pone de manifiesto que en el tramo Zumarraga-Legazpi se prevé indicar mediante señalética la circulación de bicicletas y peatón.
- Zarautz dispone de un estudio que contiene el diseño de la RBLVC. Dicho estudio propone modificar la propuesta de tramo foral, introduciendo calmados de tráfico y una isleta. Una vez esté definido el trazado local se consensuará con el planificador foral. Por otro lado, se propone una modificación del tramo correspondiente a Santa Bárbara, que una vez concluido se enviará a la DGMA para su contraste.
- Legazpi consulta a los técnicos forales si conocen la existencia de algún especialista médico en cuestiones de salud y bicicleta en previsión de un ciclo de conferencias.
- Se propone un registro de bicicletas a nivel territorial en pos de una mayor seguridad.
- Se consulta sobre la cuestión del papel que juegan los discapacitados en el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

* Información completa de las actas de la sesión pueden consultarse en el *epígrafe 6.2 Informe de respuesta a alegaciones al documento de Aprobación Inicial*

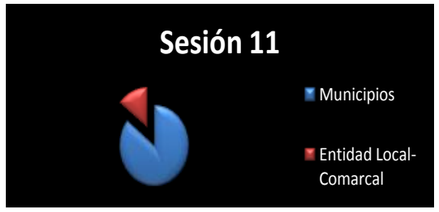
SESIÓN DEBABARRENA

APROBACIÓN INICIAL
Eibar, 28 de junio de 2010

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- El Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG fue presentado con el ánimo de recoger un grupo abierto de primeras impresiones, guardaran relación estricta o no con el mismo. - Una segunda intención ha sido la de facilitar el conocimiento y comprensión del documento para la realización de posibles alegaciones y la de informar en directo sobre los plazos del proceso y el estado de tramitación del documento. Reflexión sobre los trazados.	0.1.- Presentación del Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG. 0.2.- Dinámica participativa. 0.3.- Conclusiones.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Tomas Aranburu Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG en formato digital. - Documento de presentación (resumen power point) adaptado a la/s comarca/s de la sesión

Entidades convocadas: 7

- **Ayuntamientos de:** Eibar, Elgoibar, Deba, Soraluze, Mutriku, Mendaro.
- **Entidades locales-comarcales:** Agencia de Desarrollo Debegesa.



Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	7
Personas/entidades asistentes	5
Hombres	2
Mujeres	3

PROPUESTAS

- Se plantea reforzar los itinerarios costeros sobre todo de cada a los periodos estivales que presentan una fuerte carga de afluencia.
- Se plantea la duda de qué capacidad de intervención real tienen los municipios sobre aquellos trazados locales que residen o se apoyan sobre las carreteras nacionales forales. Se cuestiona la competencia sobre los mismos, señalando que en cualquier caso no es municipal. Se propone que estos tramos pasen a adscribirse a la Red Básica Foral (Mutriku, Deba, Mendaro).
- En Mutriku se propone establecer la conexión entre la playa y el puerto dentro de la categoría de red comarcal (Ramal RBCG-Puerto Mutriku). Por lo tanto, se propone que el acceso al puerto y las playas forme parte de la Red Básica Foral, ya que son centros de demanda comarcal.
- Se propone incorporar a la propuesta del PTSVCG, el estudio y reflexión comarcal (Plan de Vías Ciclistas de Debabarrena) realizada por la agencia de desarrollo en colaboración con los municipios que integran la referida comarca, incorporando el trazado de la “Red de Interés Comarcal”, adscrito a la Red Básica Foral.
- El municipio de Mendaro señala la dificultad de que el trazado discurra por el barrio de Azpilgoeta, con lo que propone un cambio de trazado sin entrar en este núcleo y proponiendo como alternativa la continuidad de la Red Básica Foral por la N-634. Se propone considerar como oportunidad las obras del saneamiento que plantea el organismo URA entre Mendaro y Alzola. También se plantea considerar como factor de oportunidad la corta planteada por la compañía E.T.S que daría lugar a un posible cambio de trazado del ferrocarril, solicitando un estudio de alternativas. También se plantea que la Red Comarcal de Bidegorris pase por la estación de tren del municipio en cuestión.
- En Mendaro se propone un tramo hacia el hospital comarcal, que responda a la movilidad laboral dando servicio a los trabajadores del mismo y siendo conscientes de que no responde a los criterios técnicos recomendados para una vía ciclista.
- Se plantea una nueva propuesta de trazado para Elgoibar-Altzola en la que la vía ciclista discurriría por el lado del río en la margen donde se sitúan los polígonos industriales, logrando así la segregación total respecto del tráfico motorizado residente en la N-634. Si bien, esta propuesta queda recogida en la reflexión comarcal realizada, quedaría pendiente de revisión y concreción con el propio municipio. A su vez, se solicita considerar las obras de saneamiento comprendidas entre Altzola y Mendaro y las referidas previsiones de ETS de cara a la planificación del trazado situado en este tramo.
- En Eibar se plantea considerar la liberación de parte de la vía perteneciente a ETS en el tramo de Azitain, así como la definición de la estación intermodal planteada en la comarca.
- Se propone una conexión ciclista en el tramo Eibar-Ermua por el límite de Zaldibar, aprovechando una vez más que tiene que abordarse el saneamiento. Se calcula que el arcén situado en ese tramo acoge a una media de 2.000 transeúntes al día.
- Eibar plantea la duda de qué es lo que se ha encargado a la empresa INJELAN, aclarándose que la contratación responde a la conexión Eibar-Malzaga y Malzaga-Soraluze.

* Información completa de las actas de la sesión pueden consultarse en el *epígrafe 6.2 Informe de respuesta a alegaciones al documento de Aprobación Inicial*

SESIÓN OBSERVATORIO DE LA BICICLETA DE DONOSTIA

APROBACIÓN INICIAL
Donostia, 24 de junio de 2010

Objetivos reunión:	**Orden del día**:
- El Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG fue presentado con el ánimo de recoger un grupo abierto de primeras impresiones, guardaran relación estricta o no con el mismo. - Una segunda intención ha sido la de facilitar el conocimiento y comprensión del documento para la realización de posibles alegaciones y la de informar en directo sobre los plazos del proceso y el estado de tramitación del documento. Reflexión sobre los trazados.	0.1.- Presentación del Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG. 0.2.- Dinámica participativa. 0.3.- Conclusiones.
Ponentes	**Documentación Distribuida**:
Beatriz Marticorena Jefa. Sección de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa Tomas Aranburu Equipo redactor EKOLUR Itziar Eizagirre Equipo redactor MIRUA21 **Moderación**. MIRUA21	- Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG en formato digital. - Documento de presentación (resumen power point) adaptado a la/s comarca/s de la sesión

Entidades convocadas:

- Guardia Municipal (Educación Vial) Donostia - Dpto. Movilidad (Ayuntamiento Donostia) - Kalapie	- Kili (establecimiento) - Alai Txirrinduak (establecimiento) - UPV-EHU

Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	
Personas/entidades asistentes	11
Hombres	9
Mujeres	2

PRINCIPALES IDEAS RECOGIDAS

Uno de los objetivos centrales del Plan es entroncar una red ciclista para Gipuzkoa en el marco normativo de la Ordenación Territorial existente en la CAPV, planificando y ordenando una red de infraestructuras ciclistas que potencie y facilite el desarrollo de una movilidad no motorizado entre núcleos urbanos.

Se busca incidir en la actual distribución de los modos de transporte. Se quieren desarrollar viales ciclistas que faciliten el acceso en bicicleta a los centros de trabajo y desplace el uso de modos motorizados privados en distancias en los que la bicicleta se viene demostrando como un medio medio de transporte eficiente y competitivo en tiempo.

El PTSVCG se complementará con otros instrumentos como es la elaboración de una Estrategia de la Bicicleta para el horizonte de 2021.

Aunque el Plan y las infraestructuras a desplegar estén orientadas a la potenciación de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, sería conveniente considerar en el Plan al conjunto de tipologías de usuarios de la bicicleta existente en el Territorio Histórico (TH). En el TH existe un alto potencial de ciclistas deportivos, de ocio, alforjas, etc. con lo que sería conveniente desde el punto de vista del fomento y la seguridad de todo tipo de usuarios tener en cuenta las infraestructuras necesarias y/o el tratamiento a dar a los infraestructuras viarias (carreteras) existentes.

Desde ese punto de vista, el conjunto de la movilidad ciclista existente se debería integrar y ser considerada en la planificación general de la movilidad que se produce en el TH de cara a priorizar actuaciones e inversiones en la planificación, diseño y desarrollo del conjunto de las infraestructuras viarias tanto existentes como de futura ejecución.

El PTSVC debería contemplar la ejecución de toda la Red Ciclista en el horizonte temporal programado de 8 años. Desde una apuesta por el fomento de la movilidad sostenible y no motorizada, las necesidades de inversión en la Red adoptada se deberían priorizar desde una visión integral de la capacidad presupuestaria e inversora en infraestructuras de transporte del Ente Foral y no sólo desde la capacidad inversora del Departamento de Sostenibilidad.

En ese sentido, se debería contemplar la ejecución completa en el horizonte de los 8 años programados del Itinerario 1 Donostia-Irun. Este Itinerario se valoraba como de alta y muy alta prioridad estratégica en el Plan de la red de vías ciclistas de Gipuzkoa, además:

- Es un vial fundamental para facilitar la conectividad ciclista con el resto de Europa.
- Desarrollará y atraerá hacia San Sebastián el potencial creciente de usuarios que realizan el Camino de Santiago en bici.
- Permitirá entroncar los viales centrales de la Red ciclista guipuzcoana en el proyecto Eurovelo.
- Dará servicio a tipologías diversas de usuarios de la bicicleta del área urbana de Donostialdea y el Bidasoa, que viene a representar algo mas del 50% de la población del TH.

El criterio poblacional y de conurbación principal del área de Donostialdea, la movilidad atractora de la capital, la red ciclista urbana ya existente y el importante uso de la misma, son cuestiones que se deberían tener en cuenta para acelerar en el tiempo la conectividad de Donostia con el resto de municipios limítrofes, incluyendo como tramos prioritarios las conexiones con Lasarte y Astigarraga.

CONSEJO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA

Donostia, 15 de junio de 2009
3º Sesión plenaria

Objetivos reunión:

Dar a conocer el documento de aprobación inicial del PTSVCG, características del instrumento de ordenación, los aspectos de la tramitación y aportación de impresiones iniciales.

Orden del día:

0.1.- Validación del acta de la sesión anterior.
0.2.- Aspectos generales de uso de la RBFVCG.
0.3.- Presentación del Observatorio de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Informe 2008
0.4.- Bases para la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.
0.5.- Presentación del documento de Aprobación Inicial del PTSVCG
0.6.- Ruegos y preguntas.

Integrantes

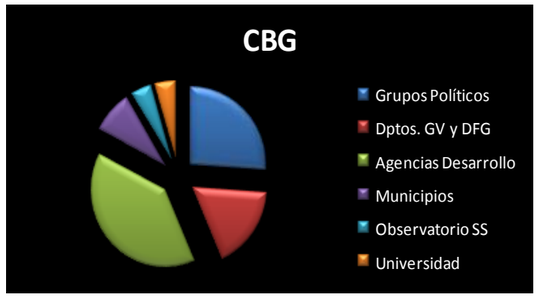
Presidente: Carlos Ormazabal Urbizu
Vicepresidente: Javier Zarraonaindia Zuloaga
Secretaria: Beatriz Marticorena
Técnico del área: Germán Pozas Zubizarreta

Entidades convocadas:

Grupos políticos: Hamaikabat, Aralar, Ezker Batua, Socialistas Vascos, Partido Popular, Eusko Abertzaleak,
Dpto. GV. y DFG: Infraestructuras Viarias (DFG), Movilidad y Ordenación territorial (DFG), Deportes y Acción Exterior (DFG), Transportes y Obras Públicas (GV)
Agencias Desarrollo: Bidasoa Activa; Oarsoaldea; Leitzaran 31; Tolosaldea Garatzen; Goieki; Urola Kosta Udal Elkartea; Uggasa; Debagoieneko mankomunitatea; Debegesa.
Administración municipal: Observatorio Bicicleta SS (Kalapie+ Ayuntamiento SS); Zarautz, Tolosa
Universidad: UPV/EHU
Asociaciones: Txirrinka, Kalapie, Lurrats, Elkartu, Ekologistak Martxan, Federación Guipuzcoana de Ciclismo

Documentación Distribuida:

- NF de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa
- Decreto Foral 70/2008 de 9 septiembre Reglamento del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa
- Informe 2008 Observatorio Bicicleta Vías Ciclistas de Gipuzkoa
- CD Plan Territorial Sectorial. Fase Aprobación Inicial.
- Folleto agenda Plan Participación para el PTSVCG
- Borrador pliego condiciones técnicas para la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa
- Revista BIZIKLETAZ



Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	29
Personas/entidades asistentes	19
Hombres	10
Mujeres	9

PRINCIPALES IDEAS RECOGIDAS

0.5. Presentación del documento de Aprobación Inicial del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

Se procede a la presentación del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa por parte del equipo redactor. De este modo, se expone los criterios de redacción del plan, el perfil de usuario, el modelo de red, cuestiones de programación, de presupuesto, cuestiones ambientales, etc.

A la pregunta del colectivo ecologista sobre la vinculatoriedad del plan, se contesta que sólo es vinculante en los tramos de red foral, ya que los demás son de titularidad municipal.

Desde el Observatorio de la Bicicleta de Donostia se hace alusión a los aspectos prioritarios recogidos en el Plan de Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa del año 2002 donde se priorizaban aspectos relativos al número de habitantes y la Red EUROVELO en relación a la programación de actuaciones. A lo que se indica que dada la limitación de recursos se han priorizado las necesidades cotidianas de Gipuzkoa tratando de avanzar en la red interna del territorio, ya que las conexiones con Francia son escasas y las redes locales de Hondarribia e Irún están por concretar por parte de ambos municipios.

CONSEJO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA

Donostia, 14 de septiembre de 2010
Comisión de trabajo Estrategia de la Bicicleta y Planificación

Objetivos reunión:

- El Documento de Aprobación Inicial del PTSVCG fue presentado con el ánimo de recoger un grupo abierto de primeras impresiones, guardaran relación estricta o no con el mismo. Una segunda intención ha sido la de facilitar el conocimiento y comprensión del documento para la realización de posibles alegaciones y la de informar en directo sobre los plazos del proceso y el estado de tramitación del documento.
- Presentación y debate sobre el pliego de condiciones técnicas para la elaboración de la "Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa".

Orden del día:

- Estado tramitación PTSVCG.
- Presentación del documento y resumen de las sugerencias habidas en el proceso de participación pública.
- Dinámica de aportaciones.

Integrantes

Presidente: Carlos Ormazabal Urbizu
Vicepresidente: Javier Zarraonaindia Zuloaga
Secretaria: Beatriz Marticorena
Técnico del área: Germán Pozas Zubizarreta

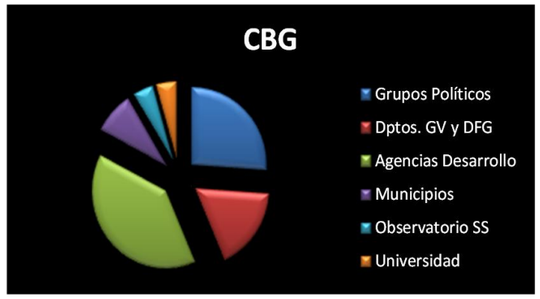
MODERACIÓN. MIRUA21

Entidades convocadas:

Grupos políticos: Hamaikabat, Aralar, Ezker Batua, Socialistas Vascos, Partido Popular, Eusko Abertzaleak,
Dpto. GV. y DFG: Infraestructuras Viarias (DFG), Movilidad y Ordenación territorial (DFG), Deportes y Acción Exterior (DFG), Transportes y Obras Públicas (GV)
Agencias Desarrollo: Bidasoa Activa; Oarsoaldea; Leitzaran 31; Tolosaldea Garatzen; Goieki; Urola Kosta Udal Elkartea; Uggasa; Debagoieneko mankomunitatea; Debegesa.
Administración municipal: Observatorio Bicicleta SS (Kalapie+ Ayuntamiento SS); Zarautz, Tolosa
Universidad: UPV/EHU
Asociaciones: Txirrinka, Kalapie, Lurrats, Elkartu, Ekologistak Martxan, Federación Guipuzcoana de Ciclismo

Documentación Distribuida:

- Documentación explicativa Plan Territorial Sectorial. Fase Aprobación Inicial.
- Borrador del pliego de condiciones técnicas para la elaboración de la "Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa".



Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	29
Personas/entidades asistentes	14
Hombres	6
Mujeres	8

PRINCIPALES IDEAS RECOGIDAS

Estado tramitación PTSVCG:
Se da cuenta del estado de tramitación en el que se encuentra el Plan Territorial Sectorial tras la fase de aprobación inicial y de cara a su posterior aprobación provisional.

Presentación del documento y resumen de las sugerencias habidas en el proceso de participación pública:
Tras una breve introducción con las principales novedades y realizando un repaso por las variaciones introducidas derivadas del proceso de consultas e información pública, se da cuenta del plan de participación que se está desarrollando y en concreto, de las conclusiones extractadas en las sesiones comarcales, destacando básicamente la maduración en la aportaciones realizadas, así como un creciente interés y alto nivel de intervención, además de aspectos sobre la funcionalidad de la red existente.

El grueso de las alegaciones habidas versa fundamentalmente sobre cuestiones de trazado –ampliación de redes locales, modificación, etc.-; cuestiones formales y jurídicas relacionadas con la planificación urbanística, régimen de protección de las zonas inmediatas a las vías ciclistas; cuestiones relacionadas con la titularidad y funcionalidad de las vías, etc.

Aportaciones:
El Observatorio de la Bicicleta de Donostia plantea relacionar el PTSVCG con el Plan Parcial de Donostialdea que en estos momentos se encuentra en periodo de exposición pública, instando a los técnicos forales a coordinarse con sus homólogos municipales a este respecto.

En cuanto a la programación, propone que el Consejo se convierta en un espacio de reflexión a efectos de plantear criterios generales sobre los que posteriormente operar con el fin de lograr consenso entre todos los agentes y dotar de mayor transparencia la referida programación.

Desde el área competencial se puntualiza que la programación sigue criterios diversos entre los que se encuentran los factores de oportunidad, de gestión de suelo, la coordinación entre administraciones varias, etc. En cualquier caso, propone una sesión de cara a trabajar estos criterios tras el estudio y contestación de las alegaciones recibidas en esta fase de tramitación.

También se informa de que el equipo de Obras Hidráulicas del Departamento de Desarrollo Sostenible se incorpora al personal técnico que venía trabajando las vías ciclistas para ir avanzando en la planificación y ejecución de una forma regular y que si en estos momentos se ha solventado la cuestión de los recursos humanos queda pendiente asegurar la dotación económica.

La Asociación Ciclista KALAPIE pregunta cuál ha sido el gasto en comparación con el presupuesto previsto. A lo que se responde que aunque la actual situación económica no ha afectado al presupuesto de vías ciclistas de una manera tan notable como a otras líneas de actuación forales se ha producido una ralentización de todas la obras en marcha de manera que ahora se ha terminado de construir lo que estaba previsto para el año anterior. En estos estos momentos y por el mismo motivo el 80% del presupuesto del próximo ejercicio (para un presupuesto equivalente al del presente año) ya está comprometido con cargo a obras de nuevos tramos. Se plantea la cuestión de que si se quiere aumentar el gasto ese será un debate a realizar en las Juntas Generales de Gipuzkoa. Los municipio están muy activos y el nivel técnico ha aumentado con lo que los criterios de concesión se dificulta.

La Asociación Ciclista KALAPIE pregunta para cuándo estarán respondidas las alegaciones a lo cual se le responde que aproximadamente, en noviembre.

La Agencia de Desarrollo DEBEGESA pregunta cuáles son los proyectos en ejecución y cuáles los estudios de alternativas a lo que la secretaria responde de forma detallada.

CONSEJO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA

Donostia, 28 de noviembre de 2012

Objetivos reunión:

- Presentación del nuevo equipo, competencias y compromisos.
- Presentar el documento de aprobación definitiva del PTSVCG.
- Presentar los resultados del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa 2011.
- Consideraciones generales de los asistentes.

Orden del día:

- Presentación del documento de Aprobación Definitiva PTSVCG.
- Presentación de los resultados del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa 2011.
- Dinámica de aportaciones.

Integrantes

Presidente: Larraitz Ugarte Zubizarreta
Vicepresidente: Unai Erroitzenea Gamio
Secretario: German Pozas
Técnico del área: Por designar

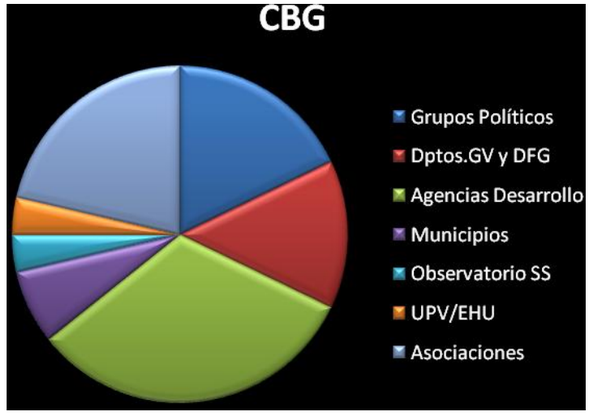
MODERACIÓN. MIRUA21

Entidades convocadas:

Grupos políticos: Bildu, Socialistas Vascos, Partido Popular, Eusko Abertzaleak, Grupo Mixto
Dpto. GV. y DFG: Movilidad e Infraestructuras Viarias (DFG), Medio Ambiente y Ordenación territorial (DFG), Deportes (DFG), Transportes y Obras Públicas (GV)
Agencias Desarrollo: Bidasoa Activa; Oarsoaldea; Leitzaran 31; Tolosaldea Garatzen; Goieki; Urola Kosta Udal Elkartea; Uggasa; Debagoieneko mankomunitatea; Debegesa.
Administración municipal: Observatorio Bicicleta SS (Kalapie+ Ayuntamiento SS); Zarautz, Tolosa
Universidad: UPV/EHU
Asociaciones: Txirrinka, Lurrats, Elkartu, Ekologistak Martxan, Federación Guipuzcoana de Ciclismo

Documentación Distribuida:

- Documentación explicativa Plan Territorial Sectorial. Fase Aprobación Definitiva.
- Presentación resultados Observatorio de la Bicicleta 2011
- Evaluación de la sesión



Indicadores	Nº
Personas/ entidades convocadas	34
Personas/entidades asistentes	21
Hombres	13
Mujeres	8

PRINCIPALES IDEAS RECOGIDAS

La Diputada, Sra. Larraitz Ugarte da la bienvenida a los asistentes y se disculpa por el retraso en la convocatoria del consejo, anunciando que la previsión es que de cara al año 2013 se convoque un mínimo de dos veces, siendo la primera convocatoria previsiblemente en abril. Por otro lado, argumenta el porqué del cambio competencial al departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias y finalmente anuncia la contratación de un técnico de promoción de Vías Ciclistas que podría incorporarse hacia febrero del año entrante.

Estado tramitación PTSVCG:
El Sr. Tomas Aranburu, de la empresa consultora EKOLUR, presenta los nuevos contenidos incorporados al documento de aprobación definitiva del PTSVCG.

Tras la presentación comienza una ronda de preguntas sobre tales contenidos.

En primer lugar, desde la Agencia de Desarrollo de Oarsoaldea se quiere saber si los cambios habidos solamente abarcan a la red local, a lo que el Sr. Aranburu responde que los cambios en el trazado de la red desde la aprobación inicial, sin afectar significativamente al esquema de la red, han sido tanto en la red local como en la red foral.

Desde la plataforma ciclista de Arrasate, LURRATS, se quiere saber si el término bidegorri y vía ciclista se utilizan en el mismo sentido, por las implicaciones que esto pudiera suponer en relación a la convivencia ciclista peatón. El término se utiliza indistintamente.

La Agencia de Desarrollo de Tolosaldea, Tolosaldea Garatzen, pregunta sobre si el nuevo departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias prevé algún tipo de ayuda o línea de subvención para promocionar las redes locales, ya que en la anterior legislatura, cuando la competencia residía en el Departamento de Desarrollo Sostenible, y a través del decreto de subvenciones de Agenda Local 21, se posibilitaba la promoción de la política ciclista. A lo que la Diputada Sra. Ugarte responde que no.

El Observatorio de la Bicicleta de Donostia pregunta sobre los criterios de programación, las previsiones cuatrianuales, etc.

La Agencia de Desarrollo de DEBEGESA pregunta sobre los tramos planificados en su comarca y quiere saber si alguno de ellos se ha adelantado o atrasado en la programación desde la aprobación provisional hasta la aprobación definitiva. A lo que el Sr. Aranburu responde que no, se mantienen igual. También se pregunta si se prevé algún tipo de campaña de sensibilización en torno a la convivencia peatón-ciclista a lo que la Sra. Ugarte responde que sí. También se pregunta sobre la cuestión de la señalética y el apoyo técnico que sería beneficioso para abordar esta cuestión en las redes locales. La moderación, a cargo de la Sra. Itziar Eizagirre (MIRUA21), indica la existencia de un informe jurídico en tal sentido.

Desde el Observatorio de la Bicicleta de Donostia se pregunta el estado de las conexiones con otros territorios limítrofes y la conveniencia de establecer criterios conjuntos. A lo que el Sr. Unai Erroitzenea responde que se prevé trabajar en esa dirección.

La asociación TXIRRINKA de Oñate considera fundamental establecer una política reforzada de promoción del uso de la bicicleta, que entre otros aspectos contenga cuestiones formativas y educativas de peso. Además, pregunta si dicha política promocional tiene atribuido un porcentaje determinado a fin de reforzarla y los agentes sepan con qué se cuenta. La Sra. Ugarte responde que no existe dicho porcentaje.

La Agencia de Desarrollo Oarsoaldea desea saber si la tramificación que utiliza la planificación del PTSVCG se puede utilizar como concepto constructivo. A lo que se responde que se ha tramificado teniendo en cuenta conexiones interurbanas y gestión de la red, pero que después cada proyecto definirá el tramo o subtramo que vaya a ejecutarse.

La asociación de ciclistas urbanos Kalapie pregunta si la partida de tres millones de euros incluye la promoción y la construcción. A lo que responde afirmativamente. Kalapie añade que en momentos críticos como los actuales revitalizar el papel de la movilidad ciclista puede ser estratégico y de mucho calado ya que los datos de uso revelan el incremento de personas que utilizan este medio en sus desplazamientos cotidianos, y por lo tanto su uso funcional. Kalapie también atribuye una gran importancia a las cuestiones formativas y educativas de la población.

En relación al presupuesto disponible la Diputada Sra. Ugarte responde que el presupuesto destinado a la política ciclista, que asciende a tres millones de euros, pretende incluir la promoción, la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta etc. El presupuesto se ha visto tan disminuido debido a los compromisos con los que el departamento se ha encontrado, como la construcción de la carretera Zumarraga-Bergara, que hay que finalizar antes de 2015, etc. También se quiere poner en marcha la tarjeta única que a su vez supone un coste y de otro lado hay 200 millones de euros menos en el presupuesto del departamento. Por lo tanto será imposible cumplir la programación recogida en el PTSVCG. La construcción de vías ciclistas debe de orientarse a la movilidad de las personas y no al ocio. Habrá que revisar cuáles han sido los criterios hasta ahora utilizados y repasar la política desarrollada hasta el momento.

Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa. Informe 2011.

La asociación Txirrinka propone promocionar el alquiler de bicicleta pública a la vista de las cortas distancias existentes en los núcleos urbanos en nuestro territorio. Este sistema podría incluirse en el sistema de tarjeta única. También pregunta si existe alguna previsión concreta en materia formativa y educativa. A lo que el Sr. Unai Erroitzenea responde que en este sentido se quiere trabajar con los municipios, ikastolas, etc y que será competencia del técnico responsable de promoción pendiente de designación establecer los programas. También se quiere impulsar la estrategia adoptada en Debagoiena.

Por su parte la Agencia de Desarrollo Bidasoa-Activa manifiesta su preocupación en torno a los inconvenientes de trabajar en el marco transfronterizo donde se ponen de manifiesto la diversidad de normativas y prácticas diversas sobre la política ciclista.

La Agencia de Desarrollo de Tolosaldea Garatzen quisiera contrastar la opinión de los asistentes acerca de las áreas 30. A lo que el Observatorio de la Bicicleta de Donostia indica cuál es su experiencia y lo apropiado de sustraer sitio al coche en vez de al peatón; añadiendo una vez más la importancia de educación.

Kalapie también indica la existencia de la Red Transeuropea EUROVELO, y quiere saber qué se prevé en este sentido. Tras varias aclaraciones sobre el recorrido a su paso por Navarra finaliza el debate.

Sin otro particular, la Sra. Ugarte agradece la asistencia de los presentes clausurando la sesión.