



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 (PTSVCG¹), 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

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.



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.

A continuación se expone en 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 pública

V.- Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa

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)

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.

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

Asistentes (9 asistentes de 4 entidades diferentes)

IÑAKI	ITURBE	Oficina del PGOU de Irún
JUAN LUIS	ASENSIO	Ayuntamiento Irún
NAIARA	ZABALA	Ayuntamiento Irún
ANDREA	IGLESIAS	Ayuntamiento Irún
JOSU	LAGUARDIA	Oficina del PGOU de Irún
MIKEL	ZABALA	Ayuntamiento Irún
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
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 Jaizubia, Irún propone que el mismo sea recogido en el proyecto que desdobra 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.



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)

ALAITZ	BILBAO	ASTEASUKO UDALA
GARBINE	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 Amaro 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:** Asoc. Desarrollo Rural Behemendi, Agencia de Desarrollo Oarsoaldea, Leitzarain 31, Consorcio del Plazaola
- **Otros:** Observatorio de la Bicicleta de Donostia-San Sebastián

Asistentes (10 asistentes de 8 entidades diferentes)

MIKEL	IRIONDO	DONOSTIAKO UDALA
DAVID	REBOLLO	DONOSTIAKO UDALA
SOTO	PERKAZ	ASTIGARRAKO UDALA
NORA	ERDOZIA	HERNANIKO UDALA
GURUTZE	IRISARRI	LASARTE ORIAKO UDALA
IBON	GOIKOETXEA	USURBILGO UDALA
MANU	GONZALEZ	OBSERVATORIO DE LA BICICLETA DE DONOSTIA
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 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 Gantzurizketa, 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 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.

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)

IKER	AZURMENDI	GOIEKI
CRISTINA	RODRIGUEZ	ZUBIONDO ARKITEKTOAK
IÑAKI	ELOSEGI	IDIZABALGO UDALA
IORITZ	IMAZ	IDIAZABALGO UDALA
MARIJO	OLAZABAL	ARAMAKO UDALA
IÑAKI	ARRATIBEL	GABIRIAKO UDALA
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 estas 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, 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)

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 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 suponía 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.

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)

IZASKUN	CECIAGA	AZPEITIAKO UDALA
AMAIA	ARGARATE	AZKOITIAKO UDALA
INMA	HERNADEZ	LEGAZPIAKO UDALA
NEREA	OLLOKIEGI	ZARAUTZKO UDALA
GLORIA	VAZQUEZ	ZARAUTZKO UDALA
BEGOÑA	RODRIGUEZ	ZARAUTZKO UDALA
ALAZNE	OLAIZOLA	ZESTOAKO UDALA
UBALDO	ORTIZ	ZARAUTZKO 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 discorra 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 Legazpia 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, Sorluze, Mutriku, Mendaro
- **Entidades locales-comarcales:** Agencia de Desarrollo Debegesa

Asistentes (5 asistentes de 5 entidades diferentes)

ELIXABETE	MUGIKA	Elgoibarko Udala
M^a 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 Debarrena) 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 Mendara señala la dificultad de que el trazado discorra 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 Mendara 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 Mendara 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-Alzola 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 Alzola y Mendara 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.

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 se transcribe literal e íntegramente 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



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 Irún (30/07/2010). Se indica lo siguiente:

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

- A) Itinerario I-1.5 'Jaizubia'. 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 Irún como por parte del del Hondarribia al Depto Infraestructuras Viarias foral.
- B) Red Básica Local de Irún. 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 Ventas y Mendelu, que concuerda con la propuesta conjunta de los ayuntamientos de Hondarribia e Irún 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 'Jaizubia') 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 Irún 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 crear a medio-largo plazo un paseo peatonal-ciclista de conexión entre Hondarribia-Irún-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-Irún-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 Recalde 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 Añorga Txiki-Belarza 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 boulevartización 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 Añorga-Txiki – Errekalde G-21 (02 020F), que resultará de la bulevartización 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-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 (01005F) 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 (01006L) 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 Añorga Txiki – 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-San Sebastián 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 boulevardización 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 (02021F). Será conveniente que esta nueva conexión enlace con el apeadero y con el tramo Añorga Txiki-Lasarte/Oria (02002F) citado anteriormente así como con la zona industrial de Errekalde al sur de la GI-21.

Dado que el juego de tramos anteriormente descrito resuelve airoosamente 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 Txikiardi, 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 compete.

- 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. 'Epele' 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 Epele.
- 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 03030F), sujeta a la realización de estudio de alternativas.
- B) Se acepta e incluye la modificación propuesta (tramos 02021F-02022L-02023F), 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-Txikiardi-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 Txikiardi-Zubieta-Sanisteban.

RESPUESTA

- A) Se acepta e incluye la modificación propuesta (tramos 02003L y 02004F), 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 (02026L y 02027L). 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. [Txikiardi]"*

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 (02002F) 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 (02003L). 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 Txikiardi, 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 Leizaran) 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 tráfico de 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 'Leitzarán', 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-Muga, en Debagaria. 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:

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

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 (boulevardizaciones, 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 (03036L).



- B) Se modifica el trazado de la Red Básica entre núcleo urbano de Lazkao y polígono Zubierreka en el sentido solicitado (03037L). 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 tráfico ya presentes en el territorio o sin tener en cuenta la voluntad y percepción municipal, sobre todo si se desean aprovechar en parte las infraestructuras ya creadas por los ayuntamientos. En todo momento se están recogiendo los tráfico peatonales interurbanos ya existentes, bien discurren 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 Martín) 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 (05014L) así como un tramo de RB Foral hasta el núcleo de Urrestilla sujeto a estudio de alternativas (05015F). 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 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 a el 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, entendiéndose 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, Ibaizarte, 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 Saturrarán, 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 RBVCG 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 (04002F) 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 (09001F) 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 un 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 Excm. 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 desdoblán 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-San Prudentzio (04011F), 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 Elkarte, Bergarako Lokatza Ziklismo Elkarte) 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-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 San Prudentzio-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-Muga (04018F), 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-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 (04025F) 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-Erreterria, 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, Rekalde, 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 03028L). 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 (03003F y 03004F) 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 (02023F, 02022L y 02021F) Ergobia-Galarreta-Errekalde sujeta a estudio de alternativas en lo que a los tramos forales respecta.
- E) Los tramos Astigarraga Zeharbidea (03003F) y Astigarraga-Hernani (03004F) 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 (03029F) 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:

- 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

- 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 Autónoma 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 (02006F), 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 (02007L). 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 (03015L) 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 (03014F), 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 previo 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)² 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 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 (viarío-peatonal) para la incorporación de la movilidad no motorizada, por lo que no se prevén impactos significativos sobre el medio.

² Tramos de la Red Básica asignados a la administración foral y que se encuentran pendientes de ejecución. Alcanzan una longitud de 196 km.



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 actualizado e incluye 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 Iñurrizta 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.

Itinerario 1		
Condición	Carácter	Incorporación a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
1.1	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	No vinculante	<p>En el apartado 5.3.1. <i>Impactos de la construcción del itinerario 1 Donostia – Irun</i> 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.</p> <p>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.</p> <p>Este es el caso de uno de los tramos de este itinerario (01 012F Jaizubia), 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’ y que 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.</p>



Itinerario 2			
Condición		Carácter	Incorporación a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
2.1	<i>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.</i>	Vinculante	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>"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 Dirección de Biodiversidad del Gobierno Vasco, que en calidad de Observatorio Permanente de la Red Natura 2000 en Euskadi, valorará la necesidad o no de someter dichos documentos a Estudio de Impacto Ambiental, determinación que finalmente, corresponderá al órgano ambiental competente".</p>
2.2	<i>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</i>	Vinculante	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
2.3	<i>Incorporar un análisis de la compatibilidad con el PORN del tramo litoral Deba-Zumaia y el PORN</i>	No vinculante	<p>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</p>



Itinerario 2			
Condición	Carácter	Incorporación a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG	
		<i>del área de Iñurritza</i>	
2.4	No vinculante	Especial del Biotopo Protegido de Iñurritza. El apartado 2.4.5.2. del documento ' <i>E. Afecciones al planeamiento</i> ' 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	No vinculante	El apartado 2.4.7.2. del documento ' <i>E. Afecciones al planeamiento</i> ' 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	No vinculante	<p>Debe suprimirse o reconsiderarse el tramo pendiente de estudios de alternativas I-2.2 Txikiardi, 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.</p> <p>El tramo 02 026L Usurbil (Txikiardi) – 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).</p> <p>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.</p>	
2.7	No vinculante	El ISA incorpora la medida protectora en su apartado 6.3. <i>Criterios para definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias en proyectos previos y proyectos de construcción</i> , concretamente en el subapartado 6.3.2. <i>Fauna</i> .	
2.8	No vinculante	<p>En el apartado 5.3.2. <i>Impactos de la construcción del itinerario 2 Donostia – Mutriku</i> 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.</p> <p>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.</p>	



Itinerario 3		
Condición	Carácter	Incorporación a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
3.1	Vinculante	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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) <p>La normativa del PTS, recogida en el documento 'B. Normativa' incorpora en su artículo 22. <i>Instrumentos para la proyección, el control ambiental, la participación ciudadana y las relaciones con los afectados de las vías ciclistas forales</i> el siguiente apartado que responde al requerimiento anteriormente señalado:</p> <p><i>"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 Dirección de Biodiversidad del Gobierno Vasco, que en calidad de Observatorio Permanente de la Red Natura 2000 en Euskadi, valorará la necesidad o no de someter dichos documentos a Estudio de Impacto Ambiental, determinación que finalmente, corresponderá al órgano ambiental competente".</i></p> <p>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.</p> <p>Igual consideración se hace en relación con la consulta que efectuó el órgano ambiental competente a la</p>



Itinerario 3			
Condición		Carácter	Incorporación a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
			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.
3.2	<i>Debe suprimirse o reconsiderarse el tramo pendiente de estudios de alternativas I-3.3 Epele, 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.</i>	<i>No vinculante</i>	<p>Como señala el análisis de alternativas realizado en el capítulo 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, Epele, 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.</p> <p>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-Epele y Epele). 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.</p> <p>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.).</p> <p>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.</p>



Itinerario 3		
Condición	Carácter	Incorporación a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
3.3	No vinculante	El ISA incorpora la medida protectora en su apartado 6.3. <i>Criterios para definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias en proyectos previos y proyectos de construcción</i> , concretamente en el subapartado 6.3.2. <i>Fauna</i> .
3.4	No vinculante	En el apartado 5.3.3. <i>Impactos de la construcción del itinerario 2 Donostia – Beasain</i> 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 4		
Condición	Carácter	Incorporación a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
4.1	No vinculante	El apartado 2.5.4. del documento ' <i>E. Afecciones al planeamiento</i> ' del PTS incorpora un análisis de la compatibilidad del PTS con el PORN del Parque Natural Aizkorri-Aratz.
4.2	No vinculante	En el apartado 5.3.4. <i>Impactos de la construcción del itinerario 4 Deba Bailara</i> 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		
Condición	Carácter	Incorporación a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
5.1	No vinculante	El ISA incorpora la medida protectora en su apartado 6.3. <i>Criterios para definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias en proyectos previos y proyectos de construcción</i> , concretamente en el subapartado 6.3.2. <i>Fauna</i> .
<p><i>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.</i></p>		
Itinerario 6		
Condición	Carácter	Incorporación a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
6.1	No vinculante	En el apartado 5.3.6. <i>Impactos de la construcción del itinerario 4 Bergara - Beasain</i> 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.
<p><i>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.</i></p>		
Itinerario 7		
Condición	Carácter	Incorporación a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
7.1	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 Bidasoa 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
<p><i>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</i></p>		



Itinerario 7		
Condición	Carácter	Incorporación a documento de Aprobación Provisional del PTSVCG
		<p>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.</p> <p>El segundo tramo 07 002F, Behobia-Endarlatsa, se encuentra ejecutado y utiliza preferentemente la plataforma preexistente del tren fuera de uso del Bidasoa.</p> <p>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.</p>
7.2	<i>No vinculante</i>	El apartado 2.5.2.1 del documento ' <i>E. Afecciones al planeamiento</i> ' 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	<i>No vinculante</i>	<p>En el apartado 5.3.7. <i>Impactos de la construcción del itinerario 7 Bidasoa Bailara</i> 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.</p> <p>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.</p>



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: Jaizubia
- 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 Jaizubia
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 Jaizubia
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.



Categoría	Longitud afectada (m)	Grado Ejecución	Determinación PTSVCG	Compatibilidad
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 carreteras GI-636 (actual denominación de la antigua N-1 a su paso por Jaizubia) 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, 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.



Por otro lado, el PTSVCG contempla un estudio específico de alternativas para el tramo 01 019F Irun (Mendelu – Iparralde), 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.



Tramo 01 012F Jaizubia



Tramo 01 014F Hondarribia (Amute) - Hondarribia



Tramo 01 019F Irun (Mendelu-Iparalde)



	Trazado tramos 01 012F Jaizubia y 01 012F Hondarribia (Amute)- Hondarribia
	Trazado tramo 01 019F Irun (Mendelu – Iparralde)
	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

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 Leizaran’

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 Gestión 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 Leizaran 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 en el documento de Aprobación Provisional las siguientes nuevas 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.

En el caso del Itinerario 2 (tramo de Motondo), cabe señalar que actualmente este Departamento está trabajando en la declaración de la ría del Oría 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, desarrollados³ 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 *Accidentalidad 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-Txipi⁴), 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 Agua⁵ 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

³ CROW (2007). Design manual for bicycle traffic. Record No 25. Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering C.R.O.W., Ede. Holanda.

⁴ <http://b5m.gipuzkoa.net>

⁵ 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.



biodiversidad y evaluación de impacto ambiental. Tras el análisis y consideración de las respuestas recibidas, el órgano ambiental competente determinará las condiciones que deberán cumplirse en relación con la alternativa de trazado a desarrollar y las medidas protectoras y correctoras que habrá que incorporar al 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 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 repercusión en el lugar.

El documento de Aprobación Provisional del PTSVCG ha reducido notablemente el trazado del ramal I-3.9 Lazkao – Ataun, finalizando el mismo en el barrio de San Martín, 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 Martín 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 Dirección de Biodiversidad del Gobierno Vasco, que en calidad de Observatorio Permanente de la Red Natura 2000 en Euskadi, valorará la necesidad o no de someter dichos documentos a Estudio de Impacto Ambiental, determinación que finalmente, 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 Húmedas, 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 hipotética 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 infraestructuras, 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:
 - o “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”.
 - o “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:
 - o “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”.
 - o “Se escogerán las alternativas que produzcan menos efectos negativos sobre las poblaciones de flora amenazada, en especial las de máximas categorías de protección”.
 - o “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...”.
 - o “En los casos en que resulte imprescindible la afección a masas de vegetación de interés, los proyectos propondrán las medidas compensatorias adecuadas”.
 - o “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 Epele, 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 (Txikiardi) – 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 – Epele):

“Como señala el análisis de alternativas realizado en el capítulo 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, Epele, 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-Epele y Epele). 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 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.

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 Rekalde 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 (02021F) hasta su encuentro con la red local de Hernani (02022L). 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 Añorga-Txiki – Errekalde G-21 (02020F), que resultará de la bulevarización de la antigua N-1 (G1-21), así como con el apeadero de Errekalde y tramo que va desde este último hasta Lasarte-Oria (02002F).
- 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 (02021F) 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 (01001L), en San Sebastián, y con relación a la parcela sobre la que se sitúa (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 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 CO₂, 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. Fragmentariamente. 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 DDF 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 BASQUETOURL 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 arcones 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 Añorga-Txiki 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- Añorga Txiki-Rekalde:** La primera fase entre Añorga-Txiki y Rekalde está en construcción y se terminará en 2012. La segunda, entre Rekalde 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 Txikiardi):** 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.

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 AGUSTÍN	BEATRIZ MARTICORENA SAN AGUSTÍN
4.- TECNICO AREA MOVILIDAD CICLISTA	AITOR LEKUONA	AITOR LEKUONA
Entidades Miembro Consejo - VOCALES		Acuden al acto :
5.- GRUPO JUNTERO DE HAMAIBAT	AITOR ARANGUREN IRIARTE	AITOR ARANGUREN IRIARTE



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	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	IÑAKI UGARTEBURU ARTAMENDI
14.- DPTO. DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS -GOBIERNO VASCO	ANA ISABEL FONSECA MIGUEL	ANA ISABEL FONSECA MIGUEL
15.- BIDASOA ACTIVA	GUILLERMO ECHENIQUE	PILAR FUERTES
16.- OARSOALDEA	XABIER SANCHEZ ARRUBARRENA	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 SEBASTIAN	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 MARIA ERAÑA GALLASTEGI	



31.- ELKARTU	NORMA ANDRADE RAQUEL BARROSO	
32.- EKOLOGISTAK MARTXAN	PILAR BARQUIN	
33.-FEDERACIÓN GIPIZCOANA DE CICLISMO	EDUARDO SOTO 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, recogiendo 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