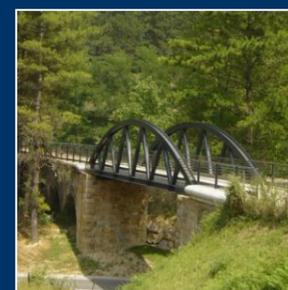


Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

APROBACIÓN DEFINITIVA

Documento G: SÍNTESIS



JUNIO 2013



CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

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

ÍNDICE DEL DOCUMENTO G: SÍNTESIS

Capítulo 1.- OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PTSVCG.....	1	5.3.- ESTIMACIÓN ECONÓMICA	19
1.1.- OBJETO DEL PLAN.....	1	5.3.1.- Costes de construcción	19
1.2.- OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES	1	5.3.2.- Costes de conservación	20
1.3.- OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES.....	1	5.3.3.- Costes de promoción.....	21
Capítulo 2.- MARCO TERRITORIAL y SOCIAL	2	5.3.4.- Coste total y distribución por cuatrienios.....	21
2.1.- MARCO TERRITORIAL Y SOCIAL DE GIPUZKOA	2	5.4.- INSTRUMENTOS DE ACTUACIÓN	21
2.2.- MARCO DE PLANIFICACIÓN.....	2	5.4.1.- Instrumentos directos ligados a la construcción y gestión de la Red Básica	21
Capítulo 3.- LA MOVILIDAD EN GIPUZKOA	3	5.4.2.- Instrumentos complementarios.....	22
3.1.- MOVILIDAD GLOBAL EN GIPUZKOA	3	5.5.- INSTRUMENTOS DE SEGUIMIENTO DEL PTSVCG.....	23
3.2.- EL USO DE LA BICICLETA EN GIPUZKOA	3	5.5.1.- Indicadores del grado de cumplimiento.....	23
3.2.1.- Los distintos tipos de usuarios.....	3	5.5.2.- Indicadores del grado de incidencia de las actuaciones ejecutadas	23
3.2.2.- Los datos de la demanda en Gipuzkoa.....	3	5.6.- AREAS O INSTRUMENTOS ACTUALES O POSIBLES PARA EL DESARROLLO Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA (CICLISTA-PEATONAL) EN GIPUZKOA	23
Capítulo 4.- RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA	6	Capítulo 6.- NORMATIVA.....	24
4.1.- CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA (RBVCG).....	6	6.1.- NORMATIVA DE APLICACIÓN.....	24
4.2.- PERFIL PRIORITARIO DE USUARIO DE LA RED BÁSICA	7	6.1.1.- El marco competencial y normativo	24
4.3.- LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA (RBVCG)	7	6.1.2.- Procedimiento de tramitación	24
4.3.1.- Nomenclatura de las vías ciclistas de la Red Básica	7	6.1.3.- Limitaciones de la propiedad	24
4.3.2.- Ámbito del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa	8	6.1.4.- Efectos sobre el planeamiento vigente	24
4.3.3.- Características técnicas de la RBVCG.....	9	6.2.- DETERMINACIONES DEL PTSVCG	25
4.4.- EL TRAZADO DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA	9	6.2.1.- Ámbito de aplicación.....	25
4.4.1.- Itinerarios de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa	9	6.2.2.- Objeto.....	25
4.4.2.- Conexiones transterritoriales de la RBVCG	11	6.2.3.- Vinculación y efectos	25
4.5.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	12	6.2.4.- Marco jurídico de las actuaciones sobre la infraestructura ciclista en Gipuzkoa	25
4.5.1.- Grado de ejecución de la RBVCG	12	6.2.5.- Gestión y obtención de terrenos	25
4.5.2.- Programa foral para la movilidad ciclista-peatonal urbana-interurbana	12	6.2.6.- Ejecución material de las obras	25
Capítulo 5.- ACTUACIONES PROPUESTAS	15	6.2.7.- El Sistema General de Comunicación Ciclista.	25
5.1.- PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	15	6.2.8.- Las zonas inmediatas a las vías ciclistas. Régimen jurídico.	26
5.1.1.- Construcción de nuevas vías ciclistas.....	15	6.2.9.- Vigencia, revisión y modificación.	26
5.1.2.- Gestión integral de la vía ciclista.....	16	Capítulo 7.- INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	26
5.1.3.- Política de la bicicleta y órganos de participación	17	7.1.- ANÁLISIS DEL ALTERNATIVAS.....	26
5.1.4.- Promoción del uso de la bicicleta.....	17	7.2.- IMPACTO AMBIENTAL DEL PTSVCG	27
5.2.- PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES	17	7.3.- MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS	28
5.2.1.- Criterios de programación de la Red Básica Foral planificada	17	7.4.- PROGRAMA DE VIGILANCIA Y SUPERVISIÓN	28
5.2.2.- Asignación de prioridades.....	18	Capítulo 8.- AFECCIONES AL PLANEAMIENTO	29
		8.1.- AFECCIONES AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL.....	29
		8.2.- INSERCIÓN Y COMPATIBILIDAD DEL PTSVCG EN EL MARCO DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (DOT, PTP, PTS)	30



Capítulo 9.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA.....	31
9.1.- PRINCIPIOS Y CRITERIOS QUE INSPIRAN EL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL PTSVCG	31
9.2.- OBJETIVOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA.....	31
9.3.- ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA PARA EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PTSVCG	31
9.4.- ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL PROCESO DE INFORMACIÓN, CONSULTA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA	32
9.4.1.- Información pública.....	32
9.4.2.- Consulta pública	32
9.4.3.- Participación activa.....	32
9.5.- RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN ACTIVA Y VINCULACIÓN AL PTSVCG	33



Plan Territorial Sectorial de Vías ciclistas de Gipuzkoa		
Listado de Planos del documento E. Síntesis		
Nº	Título	Escala
Plano A.06	Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa	1:200.000
Plano A.09	Red Básica Foral Existente (RBFE) y Red Básica Foral Planificada (RBFP)	1:200.000
Plano A.12	Programación de la ejecución de la Red Básica Foral Planificada (RBFP)	1:200.000

Listado de Planos de ordenación (Documento C)			
Nº	Título	Escala	Documento
Plano C.01	Plano Director de trazado del Itinerario I-1: Donostia - Irun	1:50.000	C: Planos de ordenación
Planos C.01 (9)	Trazado del Itinerario I-1: Donostia - Irun	1:10.000	C: Planos de ordenación
Plano C.02	Plano Director de trazado del Itinerario I-2: Donostia - Mutriku	1:100.000	C: Planos de ordenación
Planos C.02 (15)	Trazado del Itinerario I-2: Donostia - Mutriku	1:10.000	C: Planos de ordenación
Plano C.03a	Plano Director de trazado del Itinerario I-3: Donostia - Beasain	1:100.000	C: Planos de ordenación
Plano C.03b	Plano Director de trazado del Itinerario I-3: Donostia - Beasain	1:100.000	C: Planos de ordenación
Planos C.03 (23)	Trazado del Itinerario I-3: Donostia - Beasain	1:10.000	C: Planos de ordenación
Plano C.04	Plano Director de trazado del Itinerario I-4: Valle del Deba	1:100.000	C: Planos de ordenación
Planos C.04 (19)	Trazado del Itinerario I-4: Valle del Deba	1:10.000	C: Planos de ordenación
Plano C.05	Plano Director de trazado del Itinerario I-5: Valle del Urola	1:100.000	C: Planos de ordenación
Planos C.05 (12)	Trazado del Itinerario I-5: Valle del Urola	1:10.000	C: Planos de ordenación
Plano C.06	Plano Director de trazado del Itinerario I-6: Bergara - Beasain	1:50.000	C: Planos de ordenación
Planos O.06 (7)	Trazado del Itinerario I-6: Bergara - Beasain	1:10.000	C: Planos de ordenación
Plano C.07	Plano Director de trazado del Itinerario I-7: Valle del Bidasoa	1:50.000	C: Planos de ordenación
Planos C.07 (3)	Trazado del Itinerario I-7: Valle del Bidasoa	1:10.000	C: Planos de ordenación
Plano C.08	Plano Director de trazado del Itinerario I-8: Valle del Leizaran	1:75.000	C: Planos de ordenación
Planos C.08 (6)	Trazado del Itinerario I-8: Valle del Leizaran	1:10.000	C: Planos de ordenación
Plano C.09	Plano Director de trazado del Itinerario I-9: Valle del Ego	1:50.000	C: Planos de ordenación
Planos C.09 (2)	Trazado del Itinerario I-9: Valle del Ego	1:10.000	C: Planos de ordenación

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



EQUIPO DE TRABAJO

DIRECCIÓN DEL TRABAJO:

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

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

EQUIPO REDACTOR:

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

COLABORADORES:

Ander Irazusta Aramendi. Biziker.

DELINEACIÓN:

Eduardo Echenique Olano. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL

DISEÑO Y MAQUETACIÓN:

Estela Cuevas Diez. Ekolur Asesoría Ambiental, SLL

Capítulo 1.- OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PTSVCG

1.1.- OBJETO DEL PLAN

El objeto general del presente Plan Territorial Sectorial es el de dar encaje definitivo en el marco de ordenación del territorio de la CAPV y del TH de Gipuzkoa a la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, previamente definida en el Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

1.2.- OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES

Los objetivos y criterios generales para la elaboración de este Plan son:

- 1.- La articulación territorial del TH de Gipuzkoa mediante una red de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad no motorizada interurbana (MNMI), es decir, para los tráficos ciclista y peatonal.
- 2.- El trazado de una red para la MNMI segura, cómoda y conectiva para la potenciación del uso de la bicicleta como medio de transporte.
- 3.- El trazado y caracterización en términos de ordenación territorial de la citada red MNMI.
- 4.- La actualización y adecuación definitiva en términos de ordenación del territorio de la propuesta realizada en el Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
- 5.- El trazado de dicha red en concordancia con lo establecido en la Norma Foral de Vías Ciclistas de TH de Gipuzkoa y con los cuerpos de recomendaciones técnicas creados a tal efecto por la Dirección General de Medio Ambiente.
- 6.- La constitución de un Sistema General de Comunicación Ciclista y la definición de criterios para asegurar el paso de la red por las poblaciones, para el deslinde de las redes urbana e interurbana, de cara a su futura ordenación en términos de titularidad y gestión, así como para su adecuada conexión con las redes ciclistas forales-locales, existentes o en previsión.
- 7.- La coherencia y coordinación con el planeamiento urbanístico municipal.
- 8.- El diagnóstico de la situación actual de la red, la definición de las actuaciones a realizar, su priorización y programación en el tiempo, la estimación económica de las actuaciones y la disposición de los instrumentos de desarrollo del Plan.
- 9.- La determinación de su impacto ambiental y el establecimiento de los criterios para su adecuado encaje en términos medioambientales así como para sustanciar adecuadamente el procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental.

1.3.- OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES

El Plan persigue los siguientes objetivos desde el punto de vista ambiental:

- 1.- Mejorar las condiciones de conectividad, seguridad y comodidad de los desplazamientos no motorizados, peatonal y ciclista, especialmente en las conexiones interurbanas, ampliando así la posibilidad de elección del modo de desplazamiento.
- 2.- Incidir sobre la actual distribución de los modos de transporte, favoreciendo el uso cotidiano de la bicicleta, contribuyendo, en el mayor grado posible, a la captación para este modo de transporte de usuarios del vehículo motorizado privado.
- 3.- Contribuir a la disminución de impactos ambientales generados por el tráfico del transporte motorizado privado -emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), ruido ambiental- y del consumo energético asociado.
- 4.- Planificación de una red básica de vías ciclistas apoyada de forma prioritaria sobre infraestructuras preexistentes o sobre suelos previamente alterados, con un bajo impacto sobre el medio ambiente e integrada en el paisaje.
- 5.- Ejecución de la red básica de vías ciclistas con el mínimo impacto ambiental posible.

Capítulo 2.- MARCO TERRITORIAL Y SOCIAL

2.1.- MARCO TERRITORIAL Y SOCIAL DE GIPUZKOA

El Territorio Histórico de Gipuzkoa tiene una superficie de unos 1.978 km². Desde un punto de vista estrictamente geográfico, Gipuzkoa destaca por dos factores primordiales: el carácter fuertemente abrupto y montañoso del territorio por un lado y la disposición en valles paralelos por otro. El 98% de su superficie drena al mar Cantábrico a través de 6 grandes cuencas hidrográficas, cuyos ejes fluviales organizan geográficamente el territorio: Bidasoa, Oiartzun, Urumea, Oria, Urola, Deba.

Gipuzkoa cuenta con un clima oceánico en el que las lluvias son abundantes, con un promedio que se encuentra alrededor de 1.600 mm anuales. No hay estación seca.

Gipuzkoa es un territorio fuertemente poblado, con una población que a finales de 2008 se acerca a los 700.000 habitantes, lo que hace que la densidad media ascienda a unos 360 hab. km⁻². En todo caso, la población no se encuentra repartida de forma homogénea por todo el territorio. De una parte, cerca del 60% de la población se halla a una distancia inferior a 6 km de la línea de costa. Por otra, el 85% de la población se halla en los fondos de valles, incluyendo sus desembocaduras muy cerca de la costa. La mayor densidad se observa en la zona nororiental. En el área funcional de Donostialdea, que apenas supone el 20% del total de la superficie de Gipuzkoa, se aglutina el 57% de su población.

La red viaria básica de Gipuzkoa, en especial la de alta capacidad, está formada por estos elementos: N-1, A-8, AP-1, A-15, N-634, GI-631 y GI-632. En la actualidad, la red ferroviaria está formada por estos elementos: Línea de RENFE, Línea de Euskotren. Por su parte, el PTS de Red Ferroviaria de la CAPV ha proyectado el trazado del Tren de Alta Velocidad, que atravesaría el territorio histórico, desde su entrada en Irun hasta el límite con Álava y Bizkaia. Finalmente, las otras grandes infraestructuras de transporte en Gipuzkoa son: Puerto de Pasaia y Aeropuerto de Hondarribia.

2.2.- MARCO DE PLANIFICACIÓN

La ordenación del territorio en la Comunidad Autónoma del País Vasco cuenta con un instrumento legislativo que la desarrolla: la Ley 4/1990 de 31 de Mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco. Esta Ley, entre muchos aspectos, establece las figuras de planeamiento supramunicipal, que respondiendo a los criterios de jerarquía normativa se clasifican del siguiente modo:

- Directrices de Ordenación Territorial (DOT).
- Planes Territoriales Parciales (PTP).
- Planes Territoriales Sectoriales (PTS).

Estos instrumentos de ordenación del territorio prevalecen sobre la planificación municipal, de manera que ésta debe subordinarse a los preceptos que emanan de las figuras de ordenación del territorio aprobadas y en ningún caso pueden contravenirlas.

En el País Vasco, la planificación urbanística municipal está regulada por la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo. En el caso de Gipuzkoa, los 88 municipios tienen su planeamiento urbanístico en diferente situación. Se da el caso de aquéllos que tienen su planeamiento definitivamente aprobado en fechas recientes, y aquéllos otros que se encuentran en fase de revisión o con planeamientos aprobados en fechas relativamente lejanas.

Por otro lado, en el marco de la Ley 16/94, de 30 de junio, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco y de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres se han establecido figuras de protección para distintos ámbitos del territorio (parques naturales, biotopos protegidos, lugares de importancia comunitaria...).

El documento 'E. Afecciones al planeamiento' del presente Plan Territorial Sectorial analiza el grado de compatibilidad del PTSVCG con los siguientes instrumentos de ordenación y figuras de protección:

- Afecciones al planeamiento urbanístico municipal.
- Directrices de Ordenación Territorial (DOT).
- Planes Territoriales Parciales (PTP).
- PTS de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos de la CAPV (vertiente cantábrica).
- 2º Plan General de Carreteras del País Vasco (1999-2010).
- PTS de la Red Ferroviaria en la CAPV.
- PTS de Zonas Húmedas de la CAPV.
- PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales.
- PTS de Protección y Ordenación del Litoral.
- Normativa de Costas.
- Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del área de Txingudi.
- Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural 'Aiako Harria'.
- Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Parque Natural 'Aizkorri-Aratz'.
- Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Biotopo Protegido del tramo litoral 'Deba-Zumaia'.
- Plan Especial del Biotopo Protegido de Iñurritza en Zarautz.
- Declaración del Biotopo Protegido 'Río Leizaran'.
- Planes de Gestión de las Zonas Especiales de Conservación (ZEC) de la Red Natura 2000.
- Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible – Programa Marco Ambiental.

Capítulo 3.- LA MOVILIDAD EN GIPUZKOA

3.1.- MOVILIDAD GLOBAL EN GIPUZKOA

Un día laborable medio, las personas residentes en Gipuzkoa generan aproximadamente 1.940.000 desplazamientos¹, con una media de 2,95 desplazamientos por persona y día. El 96% son desplazamientos internos, es decir, con origen y destino en el propio territorio histórico. Alrededor de 570.000 personas residentes en Gipuzkoa se movilizan diariamente, efectuando en conjunto cerca de 14.100.000 km al día². Esto significa que la distancia media recorrida en los desplazamientos diarios por persona y día (laborable) se acerca a 25 km.

Entre los desplazamientos internos, dentro del territorio histórico de Gipuzkoa, que agrupa el 96% de los desplazamientos diarios, predominan significativamente los desplazamientos intramunicipales y en menor medida los intracomarcales, que suponen en conjunto en torno al 84% del total de desplazamientos diarios internos. En todas las comarcas, salvo en Tolosaldea, este tipo de desplazamientos (intramunicipales e intracomarcales) superan el 80% de los desplazamientos internos, superando el 90% en las comarcas de Donostialdea y Alto Deba.

Del total de desplazamientos realizados por personas residentes en Gipuzkoa un día laborable medio el 42,2% corresponde a movilidad no motorizada, un 44,2% se moviliza en vehículos privados y un 11,5% en transporte público.

Aproximadamente el 54% de los desplazamientos realizados en Gipuzkoa en un día laboral medio corresponden a la denominada 'movilidad obligada' (por motivo de estudios y/o trabajo). Los desplazamientos más numerosos se realizan por motivos de trabajo, y suponen algo más del 35% de los desplazamientos totales.

A modo de resumen puede concluirse que la población guipuzcoana posee una mayor movilidad que hace una década y que este incremento de desplazamientos se soporta cada vez más en el automóvil privado. En el transporte público se ha observado un ligero repunte, especialmente en las áreas en que se ha dispuesto de infraestructuras y servicios de calidad. Existe una tendencia a la disminución del porcentaje de desplazamientos internos en los distintos ámbitos (municipal, comarcal, territorio histórico) lo que favorece el incremento de las distancias diarias recorridas y una mayor penetración de los transportes motorizados frente a los no motorizados. Se observa una incorporación de desplazamientos ajenos a la movilidad obligada.

¹ Desplazamientos realizados por habitantes mayores de 5 años y de duración superior a 5 minutos. 'Estudio de la movilidad en Gipuzkoa. Año 2007.' Departamento de Transporte y Obras Públicas.

² Estudio general de la sociología del transporte de viajeros de la C.A.V. 2005

3.2.- EL USO DE LA BICICLETA EN GIPUZKOA

3.2.1.- LOS DISTINTOS TIPOS DE USUARIOS

La manera de abordar las medidas para promocionar la bicicleta como medio de transporte requiere una adaptación del diseño de las infraestructuras para los ciclistas al usuario al que van destinadas.

Si se tienen en cuenta las condiciones actuales de uso de la bicicleta en Gipuzkoa se pueden considerar seis grandes categorías de ciclistas, en función del motivo de desplazamiento y de las modalidades de trayecto que efectúan.

Tipos de ciclistas y motivos de desplazamiento	
Tipo de ciclista	Motivo principal de desplazamiento
Urbano cotidiano	Trabajo, estudios, consumo, relaciones personales, etc.
Urbano y periurbano recreativo	Ejercicio saludable
Recreativo de día no laborable	Acceso y disfrute de la naturaleza y del medio rural
Cicloturista de medio o largo recorrido	Turismo
Deportivo de montaña	Ejercicio intenso en el medio rural
Deportivo de carretera ³	Ejercicio intenso al aire libre

3.2.2.- LOS DATOS DE LA DEMANDA EN GIPUZKOA

El 'Estudio de Movilidad en la CAV. 2007' cifra en 23.441 los desplazamientos estimados que se realizan en bicicleta diariamente (laborables) en Gipuzkoa, lo que supone un 1,26% del total de desplazamientos internos realizados en el Territorio Histórico.

El 86% de estos desplazamientos son de ámbito intramunicipal y un 12% de ámbito intracomarcal. En cuanto al propósito del desplazamiento destacan los motivos de ocio (29%), trabajo (29%) y estudios (28%).

3.2.2.1.- Demanda registrada en la red interurbana existente

La Diputación Foral de Gipuzkoa realiza, por medio del Observatorio de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, el conteo y evaluación periódica de los desplazamientos que se efectúan en la Red Foral de Vías Ciclistas.

Esta red de conteo comenzó a funcionar durante 2007 y cubre actualmente 13 vías interurbanas⁴ que suman aproximadamente 61 km (65% de la Red Foral Existente). Por primera vez se dispone de datos

³ El grueso de ciclistas que pueden ser incluidos en esta categoría está adscrito en la Federación Guipuzcoana de Ciclismo a la licencia denominada 'cicloturista', concepto no asimilable al de cicloturista que se utiliza en el resto de los países europeos.

⁴ Si bien se pretenden extender los aforos a la totalidad de la Red Básica Foral Existente, los datos de aforos disponibles corresponden en la actualidad a 13 tramos específicos.

referentes a años sucesivos (2008, 2009 y 2010), lo que permite realizar un primer análisis de la evolución anual del uso.

Las vías o tramos evaluados son los siguientes:

- Astigarraga - Martutene (Donostia). 1,1 km.
- Valle de Leizaran. 19,4 km.
- Tolosa - Alegia. 3,3 km.
- Idiazabal - Segura. 2,0 km.
- Urretxu - Legazpi. 3,1 km.
- Azkoitia - Urretxu. 10,9 km.
- Azpeitia - Azkoitia. 3,9 km.
- Soraluze - Osintxu (Bergara). 2,3 km.
- Zizurkil - Asteasu. 3,1 km.
- Elgoibar - Maltzaga. 2,5 km.

A estas vías se han sumado desde inicio de 2011 tres nuevas vías que disponen igualmente de contadores:

- Beasain - Ormaiztegi (Salbatore): 1,1 km.
- Irun - Endarlatsa: 6,2 km.
- Antzuola - Bergara: 1,5 km.

Las principales conclusiones extraídas por el Observatorio son las siguientes:

- En el año 2010 se han registrado en el conjunto de las vías evaluadas un **promedio diario de 6.900 viajes** (un 30% más que en 2008). Este intenso uso se traduce en un total de **2.518.700 desplazamientos anuales**, de los que **más de 600.000 viajes se realizan en bicicleta**.
- En 2010 **se mantiene la tendencia de crecimiento del número de usuarios**. Si en 2009 se produjo un incremento cercano al 10% respecto a 2008 (182.000 nuevos viajes), en 2010 se ha incrementado el número de usuarios un 5,1% respecto al año anterior (110.000 nuevos viajes). **Los desplazamientos ciclistas se han incrementado en un 17,3% (2008-2009) y 10,5% (2009-2010)**, frente al 7,3% y 3,4% de incrementos peatonales.
- La distribución de los usuarios por modos de desplazamiento (peatón/ciclista) se mantienen en torno a 76% peatones y 24% de ciclistas (2009 y 2010) frente a un ligero crecimiento en el porcentaje de ciclistas (de 22% a 24%) que se produjo entre 2008 y 2009.

Promedios de uso de la red de vías ciclista-peatonales de Gipuzkoa							
Evolución de uso 2008-2010							
Vía ciclista-peatonal	Long (km)	Evolución 2008-2010			Promedio Usuarios/día 2010	Peatón	Ciclista
		2008	2009	2010			
Astigarraga - Martutene	1,1	342.000	365.000	363.000	996	66%	34%
Valle del Leizaran	19,4	167.000	175.000	185.000	508	65%	35%
Tolosa - Alegia	3,3	286.000	335.000	354.000	972	62%	38%
Idiazabal - Segura	2,0	54.000	50.000	54.000	149	88%	12%
Urretxu - Legazpi	3,1	282.000	300.000	290.000	795	85%	15%
Azkoitia - Urretxu	10,9	111.000	123.000	188.000	517	58%	42%
Azpeitia - Azkoitia	3,9	520.000	512.000	517.000	1.419	84%	16%
Soraluze - Osintxu	2,3	195.000	200.000	208.000	572	86%	14%
Asteasu - Zizurkil	3,1	-	105.000	118.000	324	79%	21%
Elgoibar - Maltzaga	2,5	-	-	236.000	647	93%	7%
TOTAL	51,6	1.957.000	2.170.000	2.518.700	6.900	76%	24%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio de la Red de vías ciclistas de Gipuzkoa

- En relación con el uso estacional el hecho más destacable es que **durante ocho meses (marzo a octubre) el número de usuarios mensuales oscila entre 200.000 y 250.000**, y en el mes de menor utilización (enero) se superaron los 150.000 desplazamientos. En los meses de invierno se produce un descenso medio del uso del 29%.
- Los tipos de uso que presentan las vías son diversos, predominando una o varias **vocaciones de uso**. Los principales tipos de uso son los siguientes: movilidad cotidiana (trabajo, estudios, compras, gestiones), paseo y ocio, ejercicio suave y deporte intenso.
- En el conjunto de la red evaluada⁵ casi la mitad de los desplazamientos tienen como motivo el paseo y el ocio (46%), una cuarta parte tienen como motivo el deporte (23%) y otro tanto el trabajo (23%); los estudios y las gestiones representan el 8%. Estos datos apuntan a que **aproximadamente el 30% del total de desplazamientos tienen carácter cotidiano**. Entre los usuarios ciclistas el porcentaje de desplazamientos por motivo de trabajo se eleva al 30%.
- Exceptuando los casos de las vías de carácter o vocación de **ocio/naturaleza** (Valle del Leizaran y Azkoitia-Urretxu), las vías evaluadas **empiezan a cobrar relevancia como vías de comunicación para realizar quehaceres cotidianos** tanto a pie como en bicicleta, especialmente las de Urretxu - Legazpi, Astigarraga - Martutene, Azpeitia - Azkoitia y Zizurkil - Asteasu.

⁵ La encuesta se realizó en cinco tramos cuya vocación de movilidad cotidiana se presume más elevada (Astigarraga-Martutene, Tolosa-Alegia, Azpeitia-Azkoitia, Urretxu-Legazpi y Zizurkil-Asteasu).

- El motivo de desplazamiento varía dependiendo del modo de transporte de que se trate. Así, un **40% de los desplazamientos ciclistas son de carácter cotidiano** (un 30% por trabajo, un 5% por estudios y 5% por gestiones o compras), porcentajes más elevados que en el caso de los desplazamientos peatonales.
- La existencia de la red tiene un importante efecto en la promoción de la bicicleta, puesto que el **24% de los ciclistas encuestados se declara como nuevo usuario** de este vehículo (30% en el caso de las mujeres usuarias), mientras que **un 38% la utiliza más a partir de la existencia de la vía**.
- Aún no siendo posible determinar con precisión la medida en que estos desplazamientos sustituyen a otros que hipotéticamente se realizaban por medios motorizados, la **presencia creciente de usuarios de carácter cotidiano** (viaje con motivo de trabajo o estudios) indican el potencial de las redes interurbanas no motorizadas para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible.
- En este sentido se pueden destacar ciertos datos extraídos de las encuestas realizadas y que permiten apuntar la posibilidad señalada en el párrafo anterior. **Un 72% de l@s ciclistas cotidianos encuestados tienen la posibilidad de realizar esos desplazamientos cotidianos en coche**. También se puede remarcar que **en caso de no existir la vía, un 40% de éstos optaría por el coche**. Esta opción se eleva en los tramos Tolosa - Alegia (65%), Urretxu - Legazpi (64%), y Zizurkil - Asteasu (50%).
- Un 33% de los ciclistas encuestados seguiría optando por la bicicleta pero por otra vía alternativa y un 23% utilizaría el transporte público. Esta última opción es más elevada en tramos como Astigarraga - Martutene (35%), que cuenta con una buena oferta de transporte público, o en tramos como Tolosa - Alegia (29%) y Urretxu - Legazpi (29%) donde la utilización de otras calzadas para trasladarse en bicicleta presenta riesgos elevados.
- Se puede estimar que, si se confirman en posteriores análisis estas tendencias, una vez ejecutada toda la Red Básica Foral (287 km), se producirían anualmente en torno a 300.000 - 325.000 desplazamientos ciclistas interurbanos de usuarios que optan por desplazarse en bicicleta frente al uso de su coche (850 - 900 desplazamientos diarios).
- Todas las vías evaluadas desempeñan un papel importante como **paseos** o como **pulmones verdes** de los núcleos urbanos de los que parten, confirmando la demanda latente de ámbitos periurbanos de esparcimiento (caminar, hacer ejercicio) que cumplan con ciertas condiciones de seguridad, comodidad y que atraviesen entornos agradables.
- La **coexistencia** entre peatones y ciclistas es en general buena, si bien se producen algunas fricciones que varían de intensidad dependiendo de la vía que se trate. En este sentido es destacable el caso de Tolosa - Alegia y en menor medida el de Legazpi - Zumarraga.

- La vía Tolosa - Alegia es utilizada por un elevado número de **ciclistas deportivos** de carretera al objeto de evitar el arriesgado tránsito por la N-I entre estos dos municipios. Las elevadas velocidades que algunos de estos ciclistas desarrollan, generan situaciones incómodas y de peligro, en especial para los peatones.

3.2.2.2.- Demanda registrada en redes urbanas

Otros datos de uso de la bicicleta se refieren a entornos concretos, como los obtenidos en la red urbana de Donostia/San Sebastián, donde se ha registrado un incremento superior al 210% en los viajes diarios en bicicleta desde 1999 hasta la actualidad. Hoy en día, la bicicleta alcanza un 2% del reparto modal en los desplazamientos internos del municipio, cuando en 1999 el porcentaje era del 0,9%⁶.

Referente del uso de la bicicleta y caso más destacable en este sentido es el del municipio de Zarautz, municipio de la CAPV con mayor peso de la bicicleta en la movilidad cotidiana⁷, en el que el 4,3% de los desplazamientos de los residentes se realizan en bicicleta, porcentaje que se eleva al 8,4% en el ámbito de los desplazamientos internos.

Al contrario de lo que sucede en la red interurbana, en redes ciclistas urbanas como la de Zarautz o Donostia predominan los desplazamientos ciclistas de carácter cotidiano frente al recreativo.

3.2.2.3.- Demanda potencial

Diversas encuestas de opinión indican la presencia de una demanda creciente por parte de la población guipuzcoana para utilizar la bicicleta con mayor frecuencia y con motivos más variados. Esto significa que existe una demanda latente notablemente superior a la indicada por los registros del uso de la bicicleta; demanda que se va materializando en la medida en que las redes ciclistas se desarrollan.

3.2.2.4.- Infraestructuras para uso ciclista existentes en Gipuzkoa

En los últimos años se han desarrollado numerosas iniciativas municipales, comarcales y forales al objeto de promocionar e impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte. Algunos municipios y/o comarcas han redactado 'Planes de Movilidad Sostenible', incluyendo la figura de la bicicleta. En Gipuzkoa (año 2007) existen 7 comarcas y 37 municipios implicados en planes municipales o comarcales de movilidad sostenible⁸.

Otros municipios han redactado planes específicos de movilidad ciclista. Entre estos se encuentra Donostia (2000, 2006), Irun (2000), Oñati (2005, 2009), Errenteria (2007), Deba (2009), Zarautz (2010), Usurbil (2010).

⁶ Encuesta domiciliar realizada por el Gobierno Vasco, 1999

⁷ Incorporación de la bicicleta al viario de Zarautz. 2009. GEA 21.

⁸ Diagnóstico del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de la CAPV. Iniciativas Ambientales para Gobierno Vasco. Julio 2008

Por otro lado a escala comarcal también se han redactado o se encuentran en fase de elaboración estudios de planificación para la creación de redes ciclistas, tales como:

- Estudio de un carril comarcal para peatones y bicicletas en la comarca de Oarsoaldea (2000).
- Estudio de viabilidad del bidegorri de Tolosaldea (2000).
- Estudio de necesidades en materia de movilidad ciclista en la comarca de Goierri (2004)
- Estudio de red de vías ciclistas en Debagoiena (2005).
- Estudio de la Red de Bidegorris Comarcal de Debabarrena (2009).

La web de la bicicleta de Gipuzkoa (www.gipuzkoabizikletaz.net) incluye un visualizador de todo el patrimonio ciclable de Gipuzkoa.

Capítulo 4.- RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

4.1.- CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA (RBVCG)

El desarrollo de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, en adelante RBVCG, se debe basar en las siguientes consideraciones generales:

- Se buscará una red útil, en términos de conectividad (entre puntos del territorio), de multifuncionalidad (diversos usuarios), de comodidad (condiciones determinadas de secciones, pendientes, tipo de firme...) y de seguridad vial. Una RBVCG sostenible, en términos ambientales, sociales y económicos, que pueda captar a los usuarios actuales y potenciales.
- La RBVCG dará continuidad y coherencia a las vías ciclistas evitando, en la medida de lo posible, las interrupciones, de tal modo que exista un trazado mínimo coherente que procure dar respuesta eficaz a las necesidades de la población, conecte los principales puntos generadores de demanda ciclista y prime la conexión con aquellas otras redes ciclistas existentes, independientemente de su titularidad.
- Atendiendo a criterios de funcionalidad, se primará en todo momento la visión de conjunto que recoge la RBVCG, que integrará vías ciclistas de carácter urbano e interurbano, y tramos tanto de titularidad foral, como de titularidad local.
- Se buscará la mayor direccionalidad posible en el trazado de sus itinerarios, de tal modo que lleven directamente al lugar de destino, si bien respetando los criterios mínimos de seguridad, comodidad y calidad del entorno más inmediato.
- La RBVCG deberá conectar el Territorio Histórico de Gipuzkoa con las redes previstas o existentes en territorios limítrofes y con las grandes redes transeuropeas (EuroVelo).
- Atenderá a un diseño con características geométricas adecuadas a la función de la vía y al tipo y número de usuarios previsto, procurando la comodidad en el trazado y tratando de eludir las pendientes excesivas. Del mismo modo, se garantizarán unas condiciones infraestructurales mínimas en materia de firme, señalización y equipamiento que contribuyan a tal fin.
- Se buscará la seguridad mediante unas condiciones mínimas de segregación y/o ordenación de los diferentes tráficos, así como de diferenciación con respecto a los viales para vehículos motorizados, y prestando especial atención a aquellos puntos del trazado que supongan un conflicto por la necesaria intersección con los mismos.
- Se buscará una RBVCG mixta adaptada al territorio, con características técnicas diversas, donde las vías exclusivas o segregadas para bicicletas no sean un objetivo en sí mismo.

- Se observarán y atenderán los valores ambientales (naturales, sociales y económicos) del territorio, procurando soluciones constructivas con la mejor integración posible en el entorno que se vea afectado, sea éste urbano, periurbano, rural o natural.
- Se facilitará que los distintos tramos que componen la RBVCG sean directamente accesibles en bicicleta desde los principales núcleos de población por los que transcurran o, en su caso, se hallen debidamente interconectados a través de los transportes colectivos, evitando en lo posible la dependencia del vehículo motorizado.
- Se facilitarán unas condiciones mínimas de coexistencia con el tráfico peatonal preexistente o previsto, tratando de acondicionar la infraestructura para uso exclusivo de bicicletas, siempre que sea posible en términos de espacio y se estime justificado en función de la demanda ciclista potencial prevista en cada tramo.
- La RBVCG para bicicletas debe contribuir a implantar medidas que beneficien a otros usuarios y funciones de las vías.

4.2.- PERFIL PRIORITARIO DE USUARIO DE LA RED BÁSICA

Dado que la creación de la RBVCG pretende incidir, en la medida en que sea posible, en la actual distribución de los modos de transporte, debe dar respuesta de manera prioritaria a los usos ciclistas urbanos y periurbanos de carácter cotidiano, con funciones de traslado por motivos de trabajo, estudio u ocio-deporte (en recorridos inferiores a 10 km). Dado el carácter de red, no puede estar diseñada únicamente para este tipo de usuarios, pues su extensión supera el ámbito urbano-periurbano, aunque en sus diversos tramos éstos serán los usuarios más numerosos.

En segundo orden de prioridad, la RBVCG debe responder a los requerimientos del cicloturista⁹, al uso no cotidiano de la bicicleta para el ocio, turismo y deporte, mediante itinerarios de medio o largo recorrido.

En tercer lugar y de forma colateral y complementaria, la RBVCG puede tener sentido para el `ciclista deportivo de rendimiento en carretera`, al que ofrece tramos que eluden los puntos de mayor conflictividad con los vehículos motorizados en las carreteras que utiliza habitualmente.

La RBVCG también debe ofrecer oportunidades de esparcimiento para los usuarios peatonales, que podrán disponer de itinerarios conectados con los principales núcleos urbanos y que presentan, en algunos casos, características que permiten el paseo por ámbitos caracterizados por un mayor sosiego y presencia de valores naturales que los habitualmente existentes en entornos urbanos y periurbanos.

De este modo, la RBVCG se traza y diseña con el fin de promover el uso general de la bicicleta, pero bajo el criterio prioritario, y en este orden de importancia, de:

⁹ Cicloturista: uso no cotidiano de la bicicleta, con motivo de ocio, turismo y/o deporte.

- dinamizar el uso urbano cotidiano estableciendo las suficientes garantías de seguridad y comodidad para los usuarios más vulnerables
- facilitar el acceso al territorio con fines recreativos y de disfrute del medio natural

4.3.- LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA (RBVCG)

El PTSVCG propone la creación de una **Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG)**, espina dorsal de la Red Total de Vías Ciclistas del Territorio Histórico. La propuesta de RBVCG alcanza una longitud de aproximadamente 439 km y conecta entre sí las principales áreas urbanas de Gipuzkoa. Está constituida por un conjunto de infraestructuras ciclistas de carácter urbano e interurbano, estructuradas en nueve ejes principales, que discurren por el Territorio Histórico. Estos nueve itinerarios son los siguientes:

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

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

4.3.1.- NOMENCLATURA DE LAS VÍAS CICLISTAS DE LA RED BÁSICA

La identificación de las vías ciclistas de la RBVCG, en el PTSVCG, se realiza de dos maneras:

- 1- El código del itinerario, mediante la letra I ('Itinerario-Ibilbide') y el número correspondiente al itinerario o ramal.
- 2- El código y el nombre abreviado del itinerario. El nombre abreviado se designará con los nombres de los municipios o lugares de origen y destino del itinerario o ramal.

Ejemplo de denominación de itinerarios y ramales	
Código	Código y nombre
I - 3	I - 3 DONOSTIA - BEASAIN
I - 3.6	I - 3.6 Villabona - Asteasu

El presente Plan Territorial Sectorial clasifica las vías ciclistas en dos categorías, en función de su carácter interurbano o urbano, de cara a la definitiva ordenación de su titularidad y gestión.

- tramos interurbanos, agrupados en la **Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBFVCG)**¹⁰.
- tramos urbanos con vocación de integrar la Red Básica, agrupados en la **Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBLVCG)**.

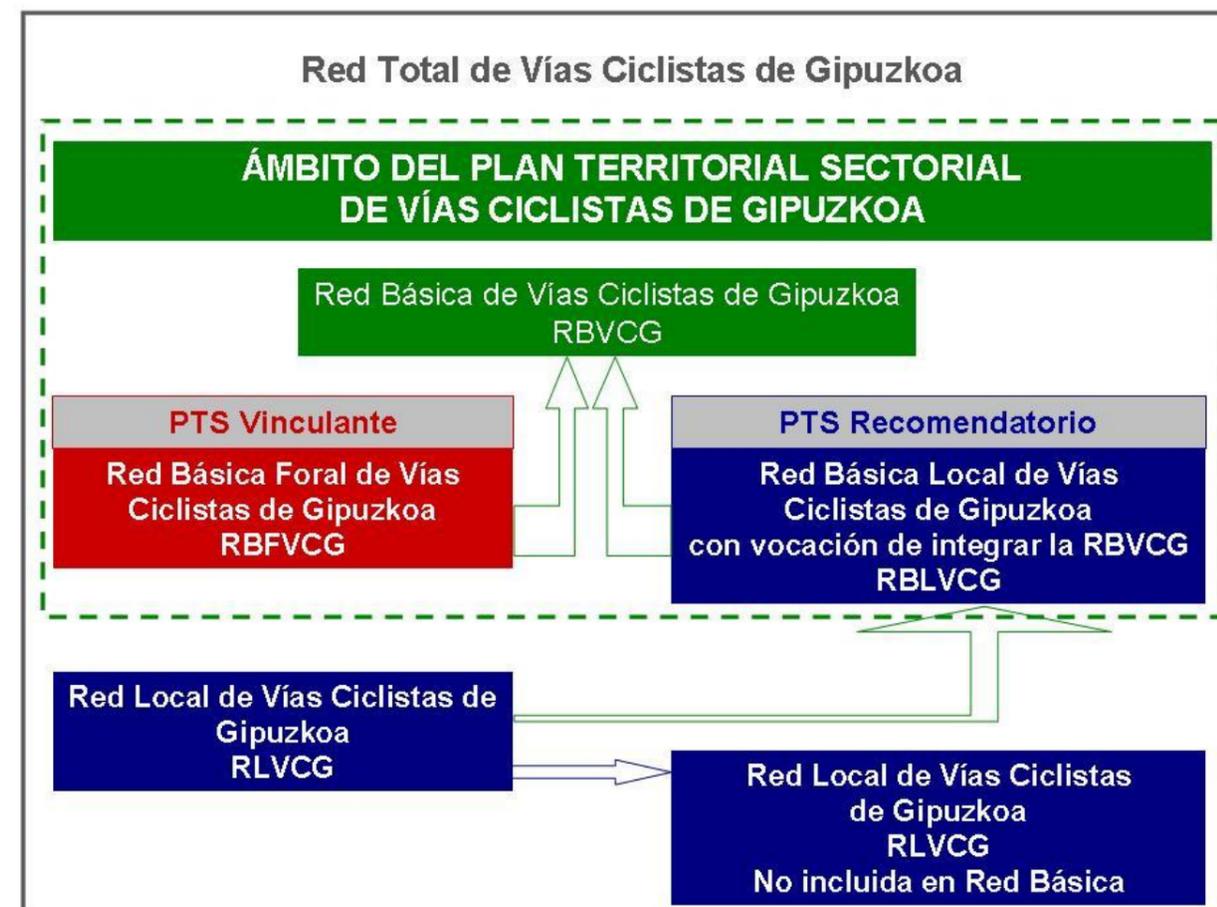
Uno de los objetivos de este Plan Territorial Sectorial es precisamente el dar los criterios para ordenar definitivamente dicha condición titular para la buena gestión (conservación, seguimiento, evaluación...) de los tramos de la red y, en general, para repartir de forma equilibrada las cargas de toda la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

4.3.2.- ÁMBITO DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

El ámbito de aplicación del presente PTS de Vías Ciclistas, como propuesta funcional, comprende a la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG) en su conjunto, independientemente de la gestión coordinada de sus tramos por diferentes administraciones.

El PTSVCG **se circunscribe con carácter vinculante exclusivamente** a los tramos, ramales y elementos funcionales de la futura **Red Básica Foral (RBFVCG)**. Asimismo, en el apartado normativo de este PTSVCG se propone una regulación de usos y establece la obligatoriedad de que los municipios adapten sus planeamientos incluyendo estas vías ciclistas en la siguiente calificación del suelo: Sistema General de Comunicación Ciclista.

Al objeto de garantizar la conectividad de la Red Básica, **establece los puntos de entrada y salida de los diferentes municipios** por los cuales discurre y **propone los itinerarios urbanos** pertenecientes a las redes locales que conectan los puntos citados. Estos trazados conformarán la **Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBLVCG)**. La propuesta de Red Básica Local se realiza sin perjuicio de lo que pueda acordarse una vez consultadas las correspondientes administraciones locales. En relación con la Red Básica Local el PTSVCG propone **directrices recomendatorias no vinculantes** salvo determinados aspectos, como son los puntos de conexión con los tramos interurbanos.



¹⁰ Norma Foral 1/2007 de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa (Artículo 9)

4.3.3.- CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA RBVCG

Como consecuencia del modelo de red elegido, la Red Básica de Vías Ciclistas se desarrollará siguiendo los siguientes criterios técnicos:

- Relación con los vehículos motorizados

Los tramos interurbanos de la RBVCG se diseñarán mediante plataforma segregada de los vehículos motorizados excepto en las siguientes circunstancias:

- Vías cuya V_{85}^{11} es inferior a 30 Km/h.
- Tramos interurbanos con IMD¹² de menos de 1.000 (salvo que el porcentaje de vehículos pesados exceda notablemente del habitual) y siempre acompañados de medidas de moderación de la velocidad del tráfico.
- Tramos urbanos siempre que se apliquen medidas de amortiguación de la velocidad de tráfico.

Se recomienda que los tramos segregados en paralelo a carreteras no tengan una longitud superior a 5 km cuando la IMD supere los 10.000 vehículos.

- Relación con peatones

Si la densidad de peatones es muy alta debe evitarse la mezcla con las bicicletas o tomar medidas para que el espacio compartido con los ciclistas sea cómodo y seguro para los paseantes.

- Exigencias en cuanto a gradiente

Se evitarán las pendientes superiores al 6%, aunque se admiten gradientes mayores en tramos cortos.

- Exigencias en cuanto a firme

El firme de los tramos interurbanos de la RBVCG debe ser asfáltico o de calidad semejante para la rodadura de bicicletas convencionales, con la posible excepción de los tramos que atraviesen zonas naturales en donde se podrán implantar otras soluciones.

Los tramos urbanos de la RBVCG se adaptarán a las posibilidades de diseño de la trama urbana, guardando el firme calidad semejante para la rodadura de bicicletas convencionales.

- Exigencias en cuanto a sección

La anchura debe permitir el pedaleo en paralelo de dos ciclistas, en adelantamiento o como modalidad de circulación, salvo en casos excepcionales.

Es fundamental asimismo tener en cuenta la posible presencia de otros usuarios como peatones, vehículos autorizados... al objeto de que la anchura de la sección sea la adecuada.

- Exigencias en cuanto a alumbrado

La iluminación instalada cumplirá con el nuevo Reglamento de Eficiencia Energética en instalaciones de alumbrado público.

4.4.- EL TRAZADO DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

4.4.1.- ITINERARIOS DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

La Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (en adelante RBVCG) alcanza 439 km de longitud y conecta entre sí las principales áreas urbanas del Territorio Histórico. Discurre por todas las comarcas y enlaza con los territorios colindantes a través de los nueve itinerarios, recogidos en el Plano G.01: Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. El trazado más detallado de cada itinerario se ha cartografiado a escala 1/10.000 en el Documento C: Planos de ordenación.

Los nueve ejes principales de la RBVCG han sido complementados por ramales que se asignan al itinerario correspondiente. A continuación se incluye una breve descripción de cada uno de los itinerarios.

4.4.1.1.- Itinerario 'I-1 Donostia – Irun'

El itinerario I-1 corresponde al trazado entre Donostia e Irun. El eje parte del puente de la Zurriola (Donostia) y finaliza en el puente de Santiago (Irun), o viceversa.

A este itinerario se han asignado los siguientes ramales:

- I-1.1 Donostia (Herrera) - Pasaia (San Pedro): 1,9 km.
- I-1.2 Errenteria - Pasaia (Donibane): 3,1 km.
- I-1.3 Errenteria - Oiartzun: 9,3 km.
- I-1.4 Arragua: 1,3 km.
- I-1.5 Jaitzubia - Hondarribia: 8,2 km.
- I-1.6 Irun Iparraldea: 4,1 km.
- I-1.7 Irun Hegoaldea: 6,2 km.

El eje principal cuenta con una longitud de 20,2 km. La longitud conjunta de itinerario y ramales asciende a 54,3 km. Se encuentran ejecutados 24,5 km, lo que supone algo menos de la mitad de la longitud total prevista.

El trazado de este itinerario puede consultarse a nivel informativo en el plano A-6.1 del documento 'A. Memoria'. En el documento 'C. Planos de Ordenación' se recoge el trazado con mayor detalle (E:1/10.000) en los planos C-1 (plano director) y en los planos de ordenación N° C-1.1 a C-1.9.

¹¹ V_{85} : Velocidad que no superan el 85% de los vehículos que transitan por una vía

¹² IMD: Intensidad Media Diaria

4.4.1.2.- Itinerario `I-2 Donostia - Mutriku`

El itinerario I-2, correspondiente al eje costero Donostia - Deba - Mutriku, supone la prolongación hacia el oeste del itinerario I-1, desde la capital hasta el límite administrativo con Bizkaia en Mutriku (Saturraran).

El recorrido planteado, de una longitud de 84 km aproximadamente, tiene como elementos fundamentales de referencia el río Oria, entre Usurbil y Orío; la carretera N-634, entre Zarautz y Deba; y la carretera GI-638 entre Deba y Mutriku. Se han ejecutado 15,5 km., aproximadamente una quinta parte del mismo.

Presenta conexiones con el itinerario interior Donostia - Beasain, los ramales Lugaritz - Morlans (Donostia), Errekalde (Donostia) - Ergobia (Astigarraga) y Lasarte-Oria - Urnieta; con el del valle del Urola, en Arroabea (Zestoa); y con el itinerario que discurre por el valle del Deba, en el entorno de Laranga (Mutriku).

A este itinerario se ha asignado los siguientes ramales:

- I-2.1 Donostia (Lugaritz) - Donostia (Morlans): 2,0 km.
- I-2.2 Donostia (Añorgatziki) - Donostia (Errekalde, por G-21): 1,4 km.
- I-2.3 Donostia (Errekalde) - Astigarraga (Ergobia): 5,0 km.
- I-2.4 Lasarte-Oria - Urnieta: 6,6 km.
- I-2.5 Usurbil (Txikiardi) - Donostia (Zubieta): 0,4 km.
- I-2.6 Lasarte-Oria - Usurbil (Santuene): 4,1 km.
- I-2.7 Orío (Geltokia - Oribarzarko Hondartza): 1,7 km.
- I-2.8 Mutriku - Mutriku (Mutrikuko Hondartza): 0,8 km.

El trazado puede consultarse a nivel informativo en el plano A-6.2 del documento 'A. Memoria'. El documento 'C. Planos de Ordenación' establece este mismo trazado a una escala más detallada (E:1/10.000), concretamente en los planos C-2 (plano director) y en los planos de ordenación N° C-2.1 a C-2.15.

4.4.1.3.- Itinerario `I-3 Donostia - Beasain`

El itinerario correspondiente al eje Donostia - Beasain, discurre en su inicio por el valle del Urumea y posteriormente, en el resto de su recorrido, por el valle del Oria. En el marco de las relaciones internas facilita la conexión entre el área funcional Donostia / San Sebastián y las áreas funcionales Tolosaldea y Goierri.

A este eje principal se han asignado los siguientes ramales:

- I-3.1 Donostia (Anoeta): 3,8 km.
- I-3.2 Donostia (Martutene) - Astigarraga (Ergobia): 2,3 km.
- I-3.3 Astigarraga - Oiartzun: 8,7 km.
- I-3.4 Hernani (Karabel) - Hernani (Epela): 4,6 km.

- I-3.5 Urnieta: 2,0 km.
- I-3.6 Villabona - Asteasu: 3,8 km.
- I-3.7 Ordizia - Zaldibia: 3,0 km.
- I-3.8 Senpere: 1,1 km.
- I-3.9 Beasain - Ataun: 5,8 km.
- I-3.10 Beasain - Zegama: 11,3 km.
- I-3.10.1 Idiazabal (Kotxera) - Idiazabal: 0,9 km.
- I-3.10.2 Segura - Mutiloa: 2,6 km.

El eje principal tiene una longitud de 52 km. La longitud conjunta de itinerario y ramales asciende a 102 km. Se han ejecutado 41 km del itinerario, lo que significa que el 40% de la longitud del itinerario ya se encuentra construido.

El trazado del itinerario, eje principal y secundarios, puede consultarse a nivel informativo en el plano A-6.3 del documento 'A. Memoria'. El documento 'C. Planos de Ordenación' establece este mismo trazado a una escala más detallada (E:1/10.000), concretamente en los planos C-3a y C-3b (planos directores) y en los planos de ordenación N° C-3.1 a C-3.23.

4.4.1.4.- Itinerario `I-4 Valle del Deba`

El itinerario I-4 discurre por el sector oeste del Territorio Histórico, conectando el itinerario costero y el límite administrativo con Alava, siguiendo en sentido ascendente el curso del río Deba. A nivel interno el itinerario pone en comunicación dos importantes áreas funcionales del Territorio Histórico, Debabarrena y Debagoiena.

A este itinerario se ha asignado los siguientes ramales:

- I-4.1 Bergara - Antzuola, de 3,2 km de longitud.
- I-4.2 Elorregi - Oñati, de 6,6 km de longitud.
- I-4.3 Arrasate - Arrasate (Gesalibar), de 5,2 km de longitud.
- I-4.4 Leintz Gatzaga, de 1,2 km de longitud.

La longitud conjunta de itinerario y ramales asciende a 81,4 km, de los cuales 65,1 km corresponden al eje principal. Se ha ejecutado una cuarta parte del itinerario, concretamente 20,1 km.

El Plano A-6.4 del documento 'A. Memoria' recoge el trazado del itinerario, eje principal y secundarios. El documento 'C. Planos de Ordenación' establece este mismo trazado a una escala más detallada (E:1/10.000), concretamente en los planos C-4 (plano director) y en los planos de ordenación N° C-4.1 a C-4.19.

4.4.1.5.- Itinerario `I-5 Valle del Urola`

Desde el barrio de Arroabea (Zestoa) hasta el barrio de Brinkola (Legazpi), el itinerario asciende por el curso del río Urola en un trazado que cuenta, incluidos el eje y ramales, con una longitud de aproximadamente 48 km.

El eje principal se ha complementado con el ramal I-5.1 Azpeitia - Azpeitia (Urrestilla), de 3,1 km de longitud.

Se ha ejecutado cerca del 60% del itinerario, concretamente 27,8 km. Aproximadamente el 80% de esta longitud corresponde a tramos interurbanos asignados a la Red Básica Foral (RBF), de la que se ha ejecutado el 59% de lo planificado.

Este itinerario conecta directamente con el itinerario costero (itinerario I-2) en Arroabea (Zestoa) y, a través del itinerario I-6 Bergara - Beasain permite conexiones con los itinerarios que recorren los valles del Deba (itinerario I-4) y del Oria (itinerario I-3).

El trazado puede consultarse en el plano A-6.5 (documento 'A. Memoria'). El documento 'C. Planos de Ordenación' establece este mismo trazado a una escala más detallada (E:1/10.000), concretamente en los planos C-5 (plano director) y en los planos de ordenación Nº C-5.1 a C-5.13.

4.4.1.6.- Itinerario 'I-6 Bergara - Beasain'

El itinerario entre Bergara y Beasain cierra la conexión entre el valle del Deba y las comarcas del interior (Goierri), mediante un trazado de aproximadamente 30 km de longitud. Este itinerario comparte un tramo de aproximadamente 1,7 km con el itinerario I-5 en los términos municipales de Urretxu y Zumarraga, que ha sido contabilizado en el anterior itinerario.

En la actualidad se encuentra ejecutado un 18% de la longitud total del itinerario, concretamente 5,4 km que unen los municipios de Ormaiztegui y Beasain.

El trazado puede consultarse en el plano A-6.6 (documento 'A. Memoria'). El documento 'C. Planos de Ordenación' establece este mismo trazado a una escala más detallada (E:1/10.000), concretamente en los planos C-6 (plano director) y en los planos de ordenación Nº C-6.1 a C-6.7.

4.4.1.7.- Itinerario I-7 Valle del Bidasoa

El itinerario del valle del Bidasoa parte del término municipal de Irun (puente de Santiago) y alcanza el puente de Endarlatsa, en el límite administrativo de Gipuzkoa y Navarra, mediante un trazado de 10,4 km de longitud.

El 85% de la longitud total del itinerario se encuentra ejecutado, concretamente 8,8 km. Se encuentra en funcionamiento el tramo interurbano Irun (Behobia) - Endarlatsa, de 6,2 km, así como algunos subtramos de la red local de Irun.

El trazado puede consultarse en el plano A-6.7 (documento 'A. Memoria'). El documento 'C. Planos de Ordenación' establece este mismo trazado a una escala más detallada (E:1/10.000), concretamente en los planos C-7 (plano director) y en los planos de ordenación Nº C-7.1 a C-7.3.

4.4.1.8.- Itinerario 'I-8 Valle del Leizaran'

El trazado del itinerario, de algo más de 22 km de longitud, conecta con el tramo navarro del Plazaola, constituido en vía verde para su uso por parte de ciclistas y peatones. Se encuentra ejecutado en su totalidad.

El plano A-6.8 (documento 'A. Memoria') recoge el trazado del itinerario. El documento 'C. Planos de Ordenación' establece este mismo trazado a una escala más detallada (E:1/10.000), concretamente en los planos C-8 (plano director) y en los planos de ordenación Nº C-8.1 a C-8.6.

4.4.1.9.- Itinerario 'I-9 Valle del Ego'

El último itinerario discurre por el valle del río Ego, entre Maltzaga y el límite administrativo con Bizkaia. Tiene una longitud de 7,0 km aproximadamente. El itinerario conecta en Maltzaga con la vía ciclista-peatonal que discurre por el valle del Deba (itinerario I-4).

Cuenta con un tramo interurbano, entre Maltzaga y el núcleo urbano de Eibar (1,5 km), y varios tramos urbanos (5,5 km), que atraviesan el área urbana.

Al itinerario se le ha asignado un ramal de carácter urbano, I-9.1 'Eibar Trenbidea', que completa el recorrido por el núcleo urbano de Eibar

Los trazados del itinerario y del ramal pueden consultarse en el plano adjunto A-6.9. El documento 'C. Planos de Ordenación' establece este mismo trazado a una escala más detallada (E:1/10.000), concretamente en los planos C-9 (plano director) y en los planos de ordenación Nº C-9.1 y C-9.2.

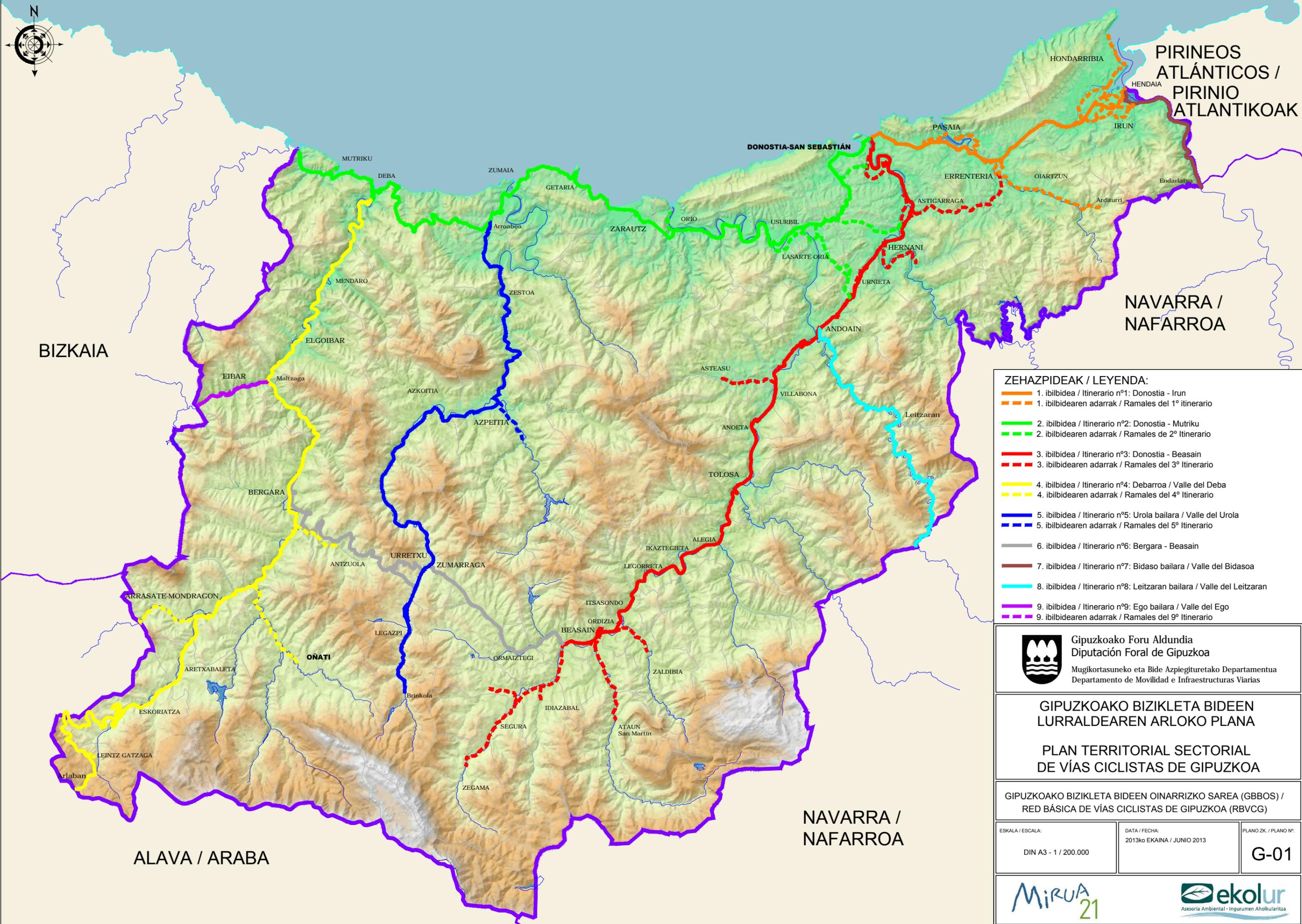
4.4.2.- CONEXIONES TRANSTERRITORIALES DE LA RBVCG

La Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa conecta el Territorio Histórico con redes previstas o existentes en los territorios limítrofes (Bizkaia, Alava, Navarra y Lapurdi), así como con otras redes de largo recorrido (EuroVelo).

Dentro de la Red Básica se han definido los principales ejes transterritoriales, que se corresponden a conexiones que permiten su engarce con las redes europeas y con las redes existentes o previstas en los territorios limítrofes.

Los principales ejes interterritoriales son los siguientes:

- Eje costero
- Valle del Bidasoa
- Valle Leizaran
- Valle del Ego
- Valle del Deba



PIRINEOS
ATLÁNTICOS /
PIRINIO
ATLANTIKOAK

NAVARRA /
NAFARROA

BIZKAIA

NAVARRA /
NAFARROA

ALAVA / ARABA

- ZEHAZPIDEAK / LEYENDA:**
- 1. ibilbidea / Itinerario nº1: Donostia - Irun
 - 1. ibilbidearen adarrak / Ramales del 1º itinerario
 - 2. ibilbidea / Itinerario nº2: Donostia - Mutriku
 - 2. ibilbidearen adarrak / Ramales de 2º Itinerario
 - 3. ibilbidea / Itinerario nº3: Donostia - Beasain
 - 3. ibilbidearen adarrak / Ramales del 3º Itinerario
 - 4. ibilbidea / Itinerario nº4: Debarroa / Valle del Deba
 - 4. ibilbidearen adarrak / Ramales del 4º Itinerario
 - 5. ibilbidea / Itinerario nº5: Urola bailara / Valle del Urola
 - 5. ibilbidearen adarrak / Ramales del 5º Itinerario
 - 6. ibilbidea / Itinerario nº6: Bergara - Beasain
 - 7. ibilbidea / Itinerario nº7: Bidaso bailara / Valle del Bidasoa
 - 8. ibilbidea / Itinerario nº8: Leitzaran bailara / Valle del Leitzaran
 - 9. ibilbidea / Itinerario nº9: Ego bailara / Valle del Ego
 - 9. ibilbidearen adarrak / Ramales del 9º Itinerario

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

GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDEAREN ARLOKO PLANA
PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN OINARRIZKO SAREA (GBBOS) /
RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA (RBVCG)

ESKALA / ESCALA: DIN A3 - 1 / 200.000	DATA / FECHA: 2013ko EKAINA / JUNIO 2013	PLANO ZK. / PLANO Nº: G-01
--	---	--------------------------------------



4.5.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

4.5.1.- GRADO DE EJECUCIÓN DE LA RBVCG

En el momento de redactar este Plan Territorial Sectorial, año 2011, se encuentran ya construidos¹³ 165 km (38%) de la Red Básica (RBE), mediante promoción foral o municipal.

Si se considera el carácter urbano o interurbano de los tramos, y como consecuencia su asignación a la Red Básica Local (RBL) o a la Red Básica Foral (RBF), la Red Básica Existente (RBE) está compuesta por 74,4 km de tramos urbanos (Red Básica Local Existente - RBLE), y por 90,9 km de tramos interurbanos (Red Básica Foral Existente - RBE).

Están pendientes de ejecución 274 km (62%) de la Red Básica (RBP). De éstos, 198 km corresponden a tramos interurbanos, incluidos en la categoría de 'Red Básica Foral Planificada' y 76 km a tramos urbanos incluidos en la 'Red Básica Local Planificada'.

En la tabla siguiente se resumen los datos correspondientes al conjunto de itinerarios, diferenciando los tramos según su titularidad y según grado de ejecución.

Situación actual de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG)						
Itinerario	Denominación	Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa RBLVCG		Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa RBFVCG		TOTAL
		Red Básica Local Existente RBLE (km)	Red Básica Local Planificada RBLP (km)	Red Básica Foral Existente RBE (km)	Red Básica Foral Planificada RBFP (km)	
I-1	Donostia - Irun	24,5	16,0	0,0	13,8	54,3
I-2	Donostia - Mutriku	13,0	16,0	2,5	52,9	84,5
I-3	Donostia - Beasain	16,3	18,3	24,6	42,7	101,9
I-4	Valle del Deba	6,7	12,8	13,4	48,5	81,4
I-5	Valle del Urola	5,9	4,8	21,9	15,0	47,6
I-6	Bergara - Beasain	2,4	0,9	3,0	23,5	29,7
I-7	Valle del Bidasoa	2,7	1,5	6,2	0,0	10,4
I-8	Valle del Leizaran	2,9	0,0	19,4	0,0	22,3
I-9	Valle del Ego	0,0	5,5	0,0	1,5	7,0
TOTAL		74,4	75,9	90,9	197,9	439,1
		150,3		288,8		

¹³ Se han incluido en esta categoría aquellos tramos que se encuentran ejecutados en 2012.

La Red Básica Foral Existente (RBE) y la Red Básica Foral Planificada (RBFP) han sido representadas en el Plano G.02: Estado actual de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

4.5.2.- PROGRAMA FORAL PARA LA MOVILIDAD CICLISTA-PEATONAL URBANA-INTERURBANA

El programa foral de instrumentos para la movilidad ciclista-peatonal urbana-interurbana en Gipuzkoa se compone de un conjunto de elementos interrelacionados entre sí que son descritos resumidamente en la siguiente tabla y según su nivel actual de desarrollo.

1.- NORMATIVA	
1.1.- Norma Foral 1/2007, de Vías Ciclistas de Gipuzkoa	Regula todo lo relativo a Planificación, Proyecto, Construcción y Explotación de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG) así como la política de promoción de la bicicleta a través de la Estrategia de la Bicicleta y del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.
1.2.- Decreto Foral 70/2008-Reglamento del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa	Reglamento de desarrollo establecido en la NF 1/2007, que regula las funciones, estructura y funcionamiento del Consejo.

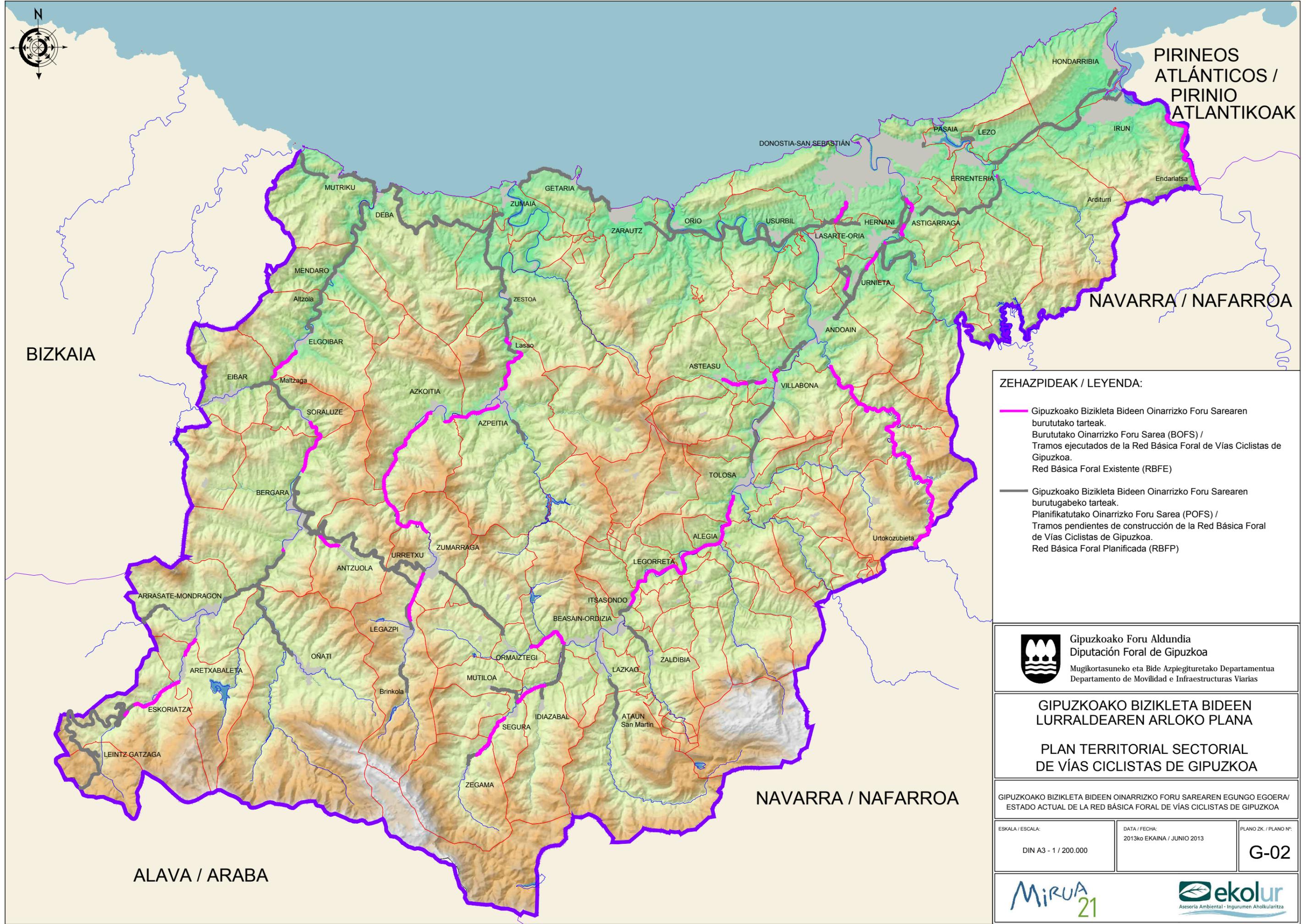
2.- POLÍTICA DE LA BICICLETA Y ORGANOS DE PARTICIPACIÓN	
2.1.- Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa (NF 1/2007)	Define la política integral foral en materia de bicicleta. Implica para la DFG el desarrollo de un largo proceso de elaboración documental asesorado por el Consejo y ampliamente participado.
2.2.- Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa (CBG) (NF 1/2007 y DF 70/2008)	Constituido en 2008, es el máximo órgano territorial en materia de política de la bicicleta. Ha de asesorar la elaboración y desarrollo de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.

3.- PLANIFICACIÓN, CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED FORAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA	
3.1.- Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (NF 1/2007)	Documento para la introducción de la RBVCG y de los criterios técnicos-jurídicos y administrativos generales de la movilidad ciclista interurbana en la ordenación territorial de la CAPV. Ha de ser aprobado por norma foral.
3.2.- Proyectos y Obras (NF 1/2007)	Proyección y construcción de la RBFVCG establecida en la Norma Foral y en el PTS.

3.- PLANIFICACIÓN, CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED FORAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA	
3.3.- Vigilancia, Conservación y Explotación (NF 1/2007)	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración y desarrollo del Plan de Conservación de 60 km de vías ciclistas forales (RBFVCG creciente). - Vigilancia de la RBFVCG. - Obras de conservación y mejora. - Seguimiento y asistencia técnica a los expedientes de autorizaciones, infracciones y sanciones. - Atención sugerencias y quejas .
3.4.- Inventario y Catálogo de las Vías Ciclistas Forales (NF 1/2007)	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración y mantenimiento del Inventario de las vías ciclistas forales y de todos sus elementos patrimoniales. - Desarrollo de aplicación GIS para la puesta en marcha del sistema definitivo de gestión de la red. - Trabajos de regularización de la red y emisión del Catálogo de la Red de las Vías Ciclistas Forales: levantamientos, parcelarios, deslindes del dominio público, regularización de la titularidad y de la gestión.
3.5.- Área Técnica de Construcción	<ul style="list-style-type: none"> - Actualización de la normativa técnica: Manual de recomendaciones técnicas para el proyecto y construcción de vía ciclistas de Gipuzkoa. - Criterios de ahorro y eficiencia energética de instalaciones de alumbrado: instalaciones existentes y nuevas instalaciones.

4.- GESTIÓN DE TRÁFICOS CICLISTAS-PEATONALES EN LA RBVCG Y SOCIALIZACIÓN DE LA BICICLETA	
4.2.-AREA DE PROMOCIÓN Y EDUCACIÓN	
4.2.1.- Programa de promoción de la bicicleta de Gipuzkoa	- Diseño y desarrollo de un plan de actuaciones de promoción y educación en el uso de la bicicleta. En la actualidad hay iniciadas acciones en relación con centros de trabajo y educación escolar.
4.3.-AREA DE COMUNICACIÓN	
4.3.1- Visualizador de las vías ciclistas de Gipuzkoa	- Actualización y mantenimiento del inventario, aplicación informática y edición web de todas las vías ciclistas de Gipuzkoa, forales y locales. Se trata de un servicio público desarrollado en los últimos 6 años.
4.3.2- Web Bizikletaz	- Mantenimiento de la página www.gipuzkoabizikletaz.net , principal herramienta de promoción de la bicicleta de Gipuzkoa. Atención y contestación de sugerencias.
4.3.3- Revista Bizikletaz	- Dirección y coordinación de contenidos y edición de la revista cuatrimestral en materia de bicicleta.
4.3.4- Eventos y otros soportes	<ul style="list-style-type: none"> - Celebración de la Semana Europea de Movilidad Sostenible. - Mapa anual de la RBVCG. - Agenda anual.

4.- GESTIÓN DE TRÁFICOS CICLISTAS-PEATONALES EN LA RBVCG Y SOCIALIZACIÓN DE LA BICICLETA	
4.1.-AREA DE OBSERVATORIO Y SEGURIDAD VIAL	
4.1.1.- Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa - Gestión de la demanda de tráfico ciclistas-peatonales en el ámbito de la RBFVCG	<ul style="list-style-type: none"> - Servicio que realiza el seguimiento del uso de la Red Foral de Vías Ciclistas y del uso de la bicicleta: (1) Conteos de ciclistas y peatones. (2) Ciclabilidad de las vías, detección de otras necesidades en materia ciclista. (3) Encuesta anual (motivo de viaje, satisfacción, sugerencias, quejas y otros factores).
4.1.2.- Área técnica de Seguridad Vial - Catálogo de Señales y normativa de circulación ciclista-peatonal en la RBVCG (NF 1/2007)	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo del Catálogo de Señales y normativa de circulación de la RBVCG. - Análisis de necesidades en materia de tráfico ciclistas-peatonales en el ámbito de la RBVCG.
4.1.3.- Estudios sociológicos y multidisciplinarios en materia de uso de la bicicleta y uso de la red	- Herramienta imprescindible para la puesta en valor de la RBVCG como infraestructura para la movilidad cotidiana y para la determinación de objetivos y criterios en materia de utilización de la bicicleta de forma general en Gipuzkoa.



PIRINEOS
ATLÁNTICOS /
PIRINIO
ATLANTIKOAK

NAVARRA / NAFARROA

BIZKAIA

- ZEHAZPIDEAK / LEYENDA:**
-  Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarearen burututako tartekak.
Burututako Oinarrizko Foru Sarea (BOFS) /
Tramos ejecutados de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
Red Básica Foral Existente (RBFE)
 -  Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Foru Sarearen burutugabeko tartekak.
Planifikatutako Oinarrizko Foru Sarea (POFS) /
Tramos pendientes de construcción de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
Red Básica Foral Planificada (RBFP)



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

GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDEAREN ARLOKO PLANA
PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN OINARRIZKO FORU SAREAREN EGUNGO EGOERA/
ESTADO ACTUAL DE LA RED BÁSICA FORAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

ESKALA / ESCALA: DIN A3 - 1 / 200.000	DATA / FECHA: 2013ko EKAINA / JUNIO 2013	PLANO ZK. / PLANO N°: G-02
--	---	-------------------------------

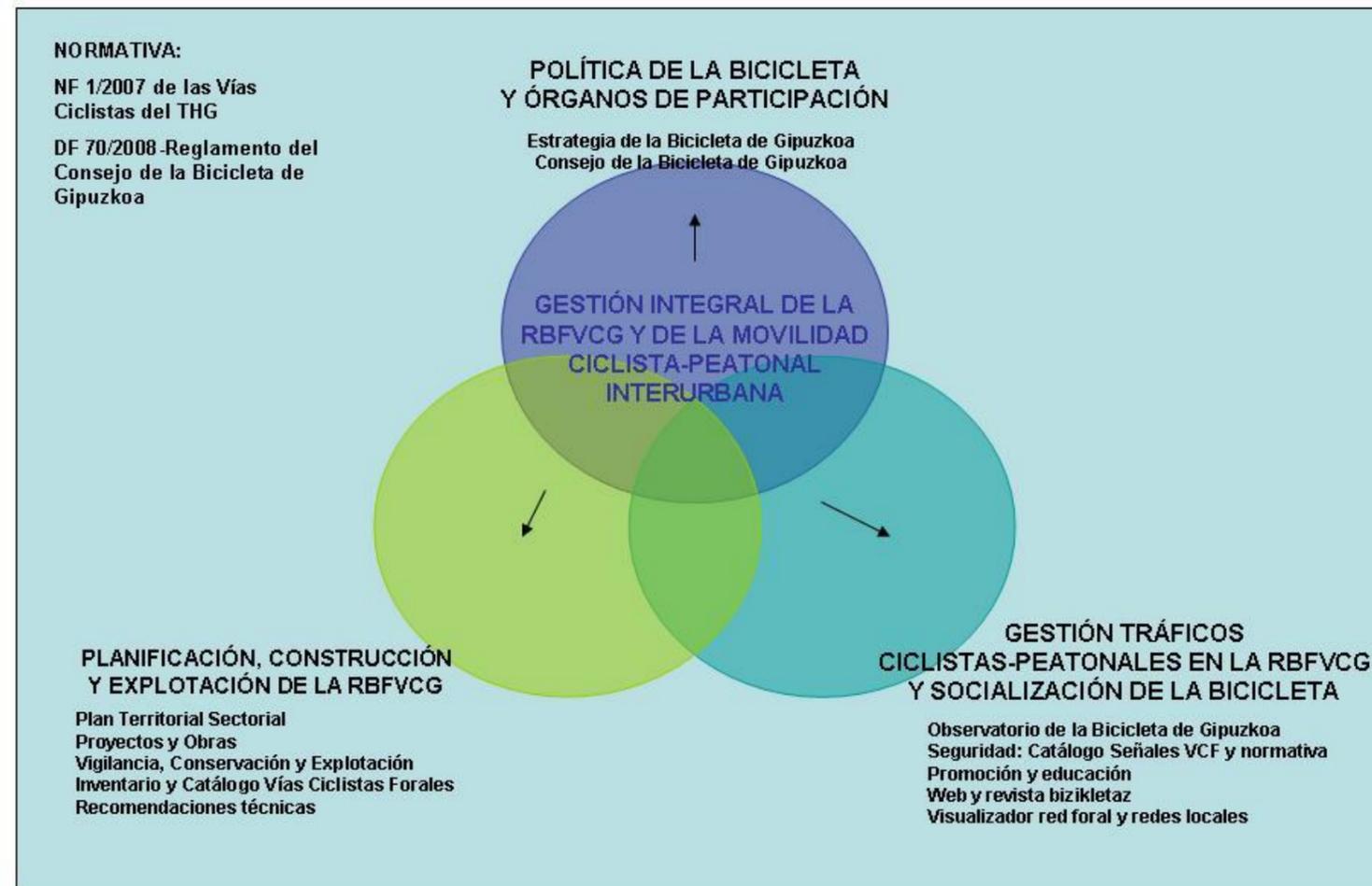


ALAVA / ARABA

NAVARRA / NAFARROA



MAPA DE INSTRUMENTOS DEL PROGRAMA FORAL PARA LA MOVILIDAD CICLISTA-PEATONAL INTERURBANA EN GIPUZKOA



Capítulo 5.- ACTUACIONES PROPUESTAS

5.1.- PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

El programa foral de vías ciclistas-bicicleta tiene como fin último articular un SISTEMA INTEGRAL CICLISTA orientado a socializar el uso de la bicicleta y de las vías ciclistas para el TRANSPORTE ACTIVO urbano/interurbano de la población en Gipuzkoa. Un transporte activo ligado en todo lo posible a la movilidad obligada de dicha población.

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

El tamaño medio de casco urbano de la mayoría de las poblaciones guipuzcoanas no es muy grande y eso hace que muchos paseantes, deportistas, etc. busquen trayectos más largos en caminos públicos a las salidas de las poblaciones, en explanaciones abandonadas y, en algunas ocasiones, en los arcenes de las carreteras. El paseo es una costumbre social muy presente en Gipuzkoa, habiéndose tenido constancia de ello tras la construcción de algunos tramos de la RBVCG.

Aunque el régimen actual de uso de las vías ciclistas de la RBVCG sea en general el de la coexistencia peatón-bicicleta, debe tenerse muy presente que la vocación de muchos de sus tramos será la de dar plena respuesta al ciclista urbano cotidiano, debiendo de establecerse para ello los mecanismos que fueran necesarios. Es decir, la RBVCG y, en general, cualquier otra red ciclista, ha de trabajar activamente de forma paralela la promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano, al igual que en numerosos países europeos.

No obstante, conviene aclarar que todo esto no implica que se desatiendan o desincentiven otros motivos de viaje en bicicleta, ni el modo peatonal frente al ciclista -es más, se tienen datos objetivos y se es consciente de que la RBVCG no tiene en estos momentos la composición de tráfico que su creación persigue- pero debe de quedar muy claro que la finalidad principal de la RBVCG es contribuir en todo lo posible a resolver el problema de movilidad obligada cotidiana de los guipuzcoanos a través del uso de la bicicleta. Y también ha de entenderse que se trata de una red de infraestructuras naciente, que irá madurando y convirtiéndose en lo que debe ser (1) a medida que crezca y se capilarice al interior de las poblaciones y desarrolle plenamente su intermodalidad, (2) conforme se desarrollen plenamente también todos los demás instrumentos para promocionar el uso de la bicicleta entre la población (principalmente la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, que recogerá los existentes e incluirá otros muchos) y (3) siempre que la red sea gestionada en pos de dicho fin último pero teniendo muy presente, a un tiempo, su composición de tráfico real en cada momento.

5.1.1.- CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS VÍAS CICLISTAS

Para la construcción de la denominada 'Red Básica Foral Planificada' (RBFP), es decir, los tramos de titularidad foral con vocación de integrar la Red Básica y que se encuentran pendientes de ejecución, se plantean los siguientes tipos de actuaciones consistentes en la construcción de:

- 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)
- Tramos pendientes de estudios previos de alternativas (31% de la RBFP)

El trazado de los itinerarios y ramales propuestos en este PTSVCG se ha diseñado con el criterio general de aprovechar, en la medida de lo posible, infraestructuras existentes que pudieran estar actualmente abandonadas o infrautilizadas (28% de la RBFP), para de este modo minimizar el impacto generado por las nuevas infraestructuras sobre el territorio (consumo de suelo, pérdida de biodiversidad...).

Muchos de los tramos de nueva explanación (15% de la RBFP) discurren en paralelo junto a carreteras, ferrocarriles o ríos, previéndose construir la infraestructura ciclista separada de las mismas, pero con un trazado semejante.

Cuando la construcción de la vía ciclista va unida a otras actuaciones como la mejora y/o ampliación de carreteras existentes, desdoblamientos ferroviarios o nuevos desarrollos urbanísticos, su ejecución queda condicionada a que se hagan realidad esas actuaciones.

Se distinguen asimismo los tramos que aún siendo de nueva creación, supondrán una reordenación del espacio urbano-periurbano para la implantación de la vía ciclista, con un consumo añadido de suelo poco significativo y sin grandes movimientos de tierra (25% de la RBFP).

Para la construcción de las vías ciclistas pendientes de ejecución en lo tocante a la Red Básica Foral Planificada (RBFP), el PTSVCG incluye estos 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.
- Proyectos técnicos de construcción

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

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

En el apartado 5.4.1 *Instrumentos de desarrollo para la proyección de vías ciclistas, control ambiental, participación ciudadana y relaciones con los afectados* se detalla el contenido de los documentos previsto en cada una de las fases.

En este sentido, el PTS contempla la integración en el proceso de de proyección de las vías ciclistas, desde su inicio y en cada una de las fases, tanto de la variable ambiental como de los procesos de participación ciudadana y relación con los posibles afectados.

5.1.2.- GESTIÓN INTEGRAL DE LA VÍA CICLISTA

La explotación de la **Red Básica Foral Existente (RBF)** está concebida en sentido amplio, como un sistema de gestión integral, apoyándose en los instrumentos más clásicos de vigilancia, conservación y defensa de la vía y del usuario, pero también en otros más novedosos y propios de las políticas en materia de bicicleta.

Entre los objetivos generales de la gestión de la RBFVCG están:

- asegurar la vialidad de la vía ciclista-peatonal en condiciones de seguridad y confort
- la conservación de la vía ciclista-peatonal a través de trabajos de mantenimiento, rehabilitación y mejora
- la defensa de la vía y su dominio público y zona de protección
- la promoción del uso de la bicicleta
- la promoción de la buena coexistencia entre los usuarios de la vía ciclista-peatonal

En la actualidad la Diputación Foral de Gipuzkoa tiene asumida la explotación de los tramos de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas indicados en la tabla adjunta. Dada la entidad que va adquiriendo la red, está trabajando en el inventariado de la misma, en la conceptualización, reorganización y sistematización en alta de las tareas de explotación, así como en la regularización estricta de todos los tráficos motorizados objeto de autorización. Posteriormente se procederá a regularizar definitivamente su situación jurídico-administrativa de cara a optimizar su completa gestión, asignación de responsabilidades y a la emisión del Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales.

Tramos conservados actualmente por la Diputación Foral de Gipuzkoa			
Tramo	Itinerario nº	Longitud (m)	Observatorio
Zumarraga - Legazpi	5	3.054	sí
Ormaiztegi - Salbatore	6	1.653	sí
Salbatore - Beasain	6	1.332	sí
Irun - Endarlatsa	7	6.176	sí
Leizaran	8	19.386	sí
Total		74.785	

5.1.2.1.- Evaluación y seguimiento de la Red Básica

Para garantizar un adecuado desarrollo de la Red Básica es imprescindible la valoración y seguimiento de las actuaciones que se van llevando a cabo. Será necesario, a través de evaluaciones periódicas, conocer el funcionamiento de cada actuación en materia ciclista, con la finalidad de modificarla o darle continuidad.

El objetivo es, por tanto, dotarse de un conjunto coherente y sistemático de datos que permita contrastar las actuaciones con los resultados esperados y, de ese modo, reajustar la política foral de recuperación de la bicicleta. Las labores de seguimiento y evaluación del **Observatorio de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**, ya en marcha desde 2007, dotan de una información útil que puede ser agrupada en cuatro áreas de estudio.

- Evaluación del uso ciclista. Número de usuarios, reparto modal y motivos de viaje.
- Evaluación de las condiciones de ciclabilidad.
- Evaluación de la accesibilidad, conectividad y radio de acción de las vías ciclistas
- Coordinación con las actuaciones locales en materia de vías ciclistas-peatonales y bicicleta

5.1.2.2.- Conservación de la Red Básica Foral

Además de la construcción de nuevas vías ciclistas, su conservación una vez construidas forma parte de las actuaciones contempladas en este Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. La conservación contempla labores para su mantenimiento e incluyen actuaciones de limpieza y rehabilitación de firmes, desbroces, jardinería, restitución de vallados y señalética, así como el mantenimiento de los sistemas de drenaje e iluminación. Además de lo comentado, no hay que olvidar que podrán producirse situaciones excepcionales, que supondrán gastos de conservación extraordinarios de cara a acometer esas labores puntuales.

5.1.2.3.- Catálogo de Vías Ciclistas

Según lo recogido en la Norma Foral 1/2007, de 24 de enero, de Vías Ciclistas, la Diputación Foral de Gipuzkoa elaborará un Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales que contendrá la relación detallada y la clasificación de todas las vías ciclistas forales con expresión de su identificación y denominación oficial, y que se irá actualizando permanentemente.

Tramos conservados actualmente por la Diputación Foral de Gipuzkoa			
Tramo	Itinerario nº	Longitud (m)	Observatorio
Martutene - Astigarraga	3	1.072	sí
Zizurkil - Asteasu	3	3.115	sí
Tolosa - Alegia	3	3.340	sí
Alegia - Itsasondo	3	8.977	sí
Idiazabal - Segura	3	2.282	sí
Elgoibar - Maltzaga	4	2.496	sí
Soraluze - Bergara	4	4.032	sí
Bergara - Antzuola	4	1.526	sí
Eskoriatzako zeharbidea	4	1.365	sí
Azpeitia - Azkoitia	5	3.884	sí
Azkoitia - Urretxu	5	11.095	sí

5.1.2.4.- Regularización señálica de las vías ciclistas forales

La Diputación Foral de Gipuzkoa está procediendo en la actualidad a realizar diferentes medidas de mejora, aplicación y divulgación del Catálogo Oficial de Señales de las Vías Ciclistas Forales, así como al desarrollo de una normativa de circulación ciclista-peatonal en el ámbito de la RBFVG. La señalización consta de elementos para la regulación de los tráficos ciclistas-peatonales y motorizados autorizados así como para la información sobre las vías y otras recomendaciones. También se está procediendo al balizaje kilométrico de la RBFVG.

5.1.2.5.- Denominación 'Gipuzkoako Bidegorriak'

Por otra parte, con el fin de regularizar la difusión de la Red Básica de Vías Ciclistas (y por extensión de la Red Total) y de ir ordenando progresivamente sus características funcionales de cara al ciudadano, existe asimismo el nombre y marca registrada 'Gipuzkoako Bidegorriak', para acoger bajo una denominación común única a aquellas vías ciclistas, sean de titularidad foral o no, que resulten de interés general para el Territorio Histórico de Gipuzkoa y que reúnan ciertos requisitos funcionales mínimos.

El órgano foral competente en materia de vías ciclistas es quien queda expresamente facultado para otorgar esta denominación a un tramo dado de vía ciclista. Este trámite puede producirse a instancia foral, municipal, o de otro titular, siempre y cuando exista interés y acuerdo por todas las partes.

5.1.3.- POLÍTICA DE LA BICICLETA Y ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN

La primera de las medidas a desarrollar es la propia elaboración de la *Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa* como así lo determina la propia Norma Foral 1/2007, de Vías Ciclistas de la Red del THG (artículo 81). Dicha estrategia definirá las políticas y líneas de actuación que tendrán como objetivo final la potenciación del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas en Gipuzkoa, considerándose un documento integrador, del que quepan derivarse incluso revisiones de las actuales acciones ligadas al planeamiento, diseño, construcción y conservación de las vías ciclistas que integran la RLVCG, acciones de apoyo al desarrollo de las redes locales (RLVCG) y, por supuesto, para el pleno desarrollo y diversificación de las actuales acciones en materia de promoción del uso de la bicicleta.

Otra de las actuaciones de cabecera ha consistido en la constitución del *Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa*, como así lo determina también la Norma Foral 1/2007, de Vías Ciclistas de la Red del THG (artículo 82), órgano consultivo, asesor y de concertación y participación de las administraciones, instituciones y agentes sociales y empresariales y ciudadanía interesada.

5.1.4.- PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA

Se hace imprescindible trabajar profundamente la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, entendida dicha labor promocional en sentido amplio, integral, no solamente desde el punto de vista de la mera divulgación, y a través del desarrollo de diferentes programas de medidas específicas, pensadas para cada aspecto a intervenir a favor de la bicicleta y para cada colectivo de ciclistas potenciales a abordar, pudiendo considerarse dichos programas como 'ingeniería social'.

En este sentido, se citan, a modo de ejemplo, algunos de los programas existentes en la actualidad:

- Puesta en marcha de un programa de promoción de la bicicleta de Gipuzkoa entre escolares de Tolosaldea en colaboración con el Departamento de Deportes de la Diputación Foral de Gipuzkoa. El objetivo es que utilicen la bicicleta en su vida cotidiana, para acceder a los centros docentes y para acudir a competiciones deportivas.
- Celebración de la 'Semana Europea de la Movilidad Sostenible' y campañas periódicas en distintos medios.
- Potenciación de la página web interactiva existente www.gipuzkoabizikletaz.net y del *Visualizador de los Bidegorris de Gipuzkoa* (Red Existente) como principal herramienta de comunicación para la potenciación del uso de la bicicleta.
- Revista cuatrimestral *Bizikletaz*.
- Desarrollo de trípticos con información gráfica de la Red existente y con recomendaciones de uso e información señálica.
- Estudios sociológicos basados en encuestas realizadas a los usuarios de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
- Acciones sinérgicas con otras áreas competenciales: carreteras, salud, juventud, deporte, ocio y turismo, educación, bienestar social, innovación, medio rural y natural, euskera, etc.
- Acciones sinérgicas con otras administraciones.
- Acciones conjuntas con colectivos de ciclistas urbanos, otros colectivos ciudadanos, con comercios y empresas (sector empresarial de la bicicleta), universidad, etc.

5.2.- PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES

5.2.1.- CRITERIOS DE PROGRAMACIÓN DE LA RED BÁSICA FORAL PLANIFICADA

La programación de los tramos correspondientes a la 'Red Básica Foral Planificada' (RBFP), es decir, aquellos tramos interurbanos que se encuentran pendientes de ejecución, se ha realizado atendiendo a criterios de tipo funcional y a criterios de oportunidad.

Los criterios de uso funcional adoptados han sido coherentes con los criterios generales del PTSVCG y concretamente con la definición del perfil del usuario prioritario de la Red Básica. En este sentido se ha dado prioridad a los tramos en los que confluyen las siguientes características:

- Alto potencial de uso cotidiano-urbano;
- Alto potencial de densidad de uso;
- Distancias entre áreas urbanas (residenciales y/o industriales) asumibles para el tipo de ciclista cotidiano.
- Alto nivel de desarrollo de las redes ciclistas locales y/o de los espacios ciclables (calmados, etc.)

Por otro lado se han tenido en cuenta criterios de oportunidad, dado que la ejecución de ciertos tramos presentan, bien oportunidades, bien dificultades, derivadas de otro tipo de actuaciones (urbanísticas, infraestructuras, etc.). El criterio de oportunidad se ha reflejado en la asignación de prioridades, ya sea para adelantar una posible actuación funcionalmente no prioritaria, o por el contrario, para posponer actuaciones sobre tramos funcionalmente prioritarios en los que existen dificultades externas que impiden o cuando menos dificultan su ejecución en la actualidad.

Por lo que se refiere a la 'Red Básica Local Planificada' (RBLP), serán las entidades locales las encargadas de ajustar la programación de las actuaciones pendientes de realización.

5.2.2.- ASIGNACIÓN DE PRIORIDADES

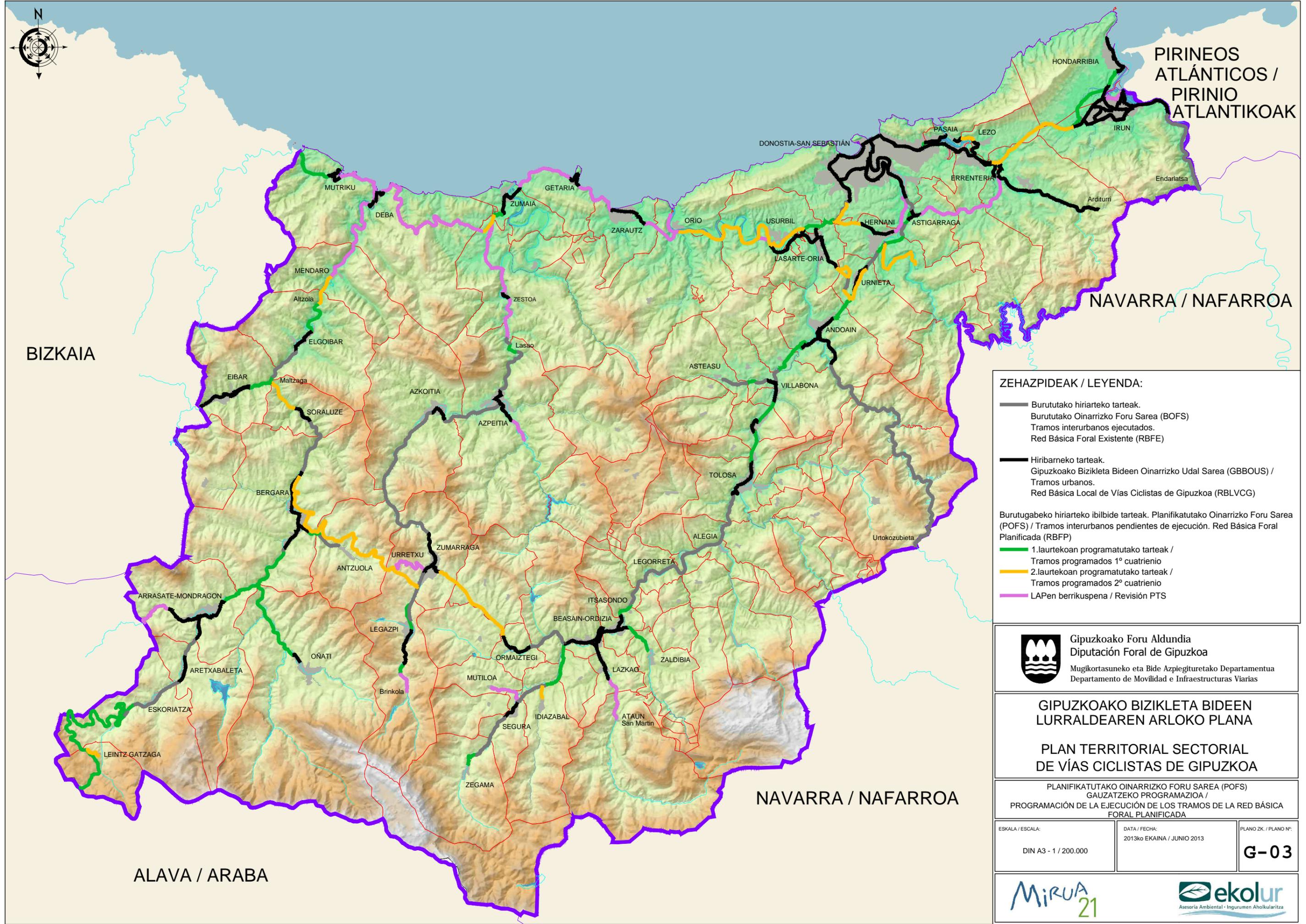
La agregación de los criterios de funcionalidad y oportunidad se refleja en la distinción de tres tipos de tramos, en orden de prioridad, lo que se trasladará a la hora de definir la programación para la ejecución de los tramos de la 'Red Básica Foral Planificada'. Estos tipos de tramos son los siguientes:

-  Programados para el 1º cuatrienio del PTSVCG.
-  Programados para el 2º cuatrienio del PTSVCG.
-  Pospuestos a la Revisión del PTSVCG.

*Los tramos de la Red Básica Foral (RBFVCG) correspondientes a los Itinerarios I-7 e I-8 se encuentran ejecutados

RED BÁSICA FORAL PLANIFICADA				
Itinerarios*	Eje / Ramal	Código Tramo	Nombre Tramo	Programación
Itinerario 1 Donostia - Irun	I-1	01 002F	Errenteria - Gaintzurizketa	2º Cuatrienio
	I-1	01 003F	Gaintzurizketa - Irun (Katea)	2º Cuatrienio
	I-1.1	01 005F	Donostia (Herrera - Gomistegi)	1º Cuatrienio
	I-1.2	01 008F	Lezo - Pasaia (Donibane)	2º Cuatrienio
	I-1.5	01 012F	Jaitzobia	1º Cuatrienio
	I-1.5	01 014F	Hondarribia (Amute) - Hondarribia	1º Cuatrienio
	I-1.6	01 019F	Irun (Mendelu - Iparraldea)	Revisión PTS
Itinerario 2 Donostia - Mutriku	I-2	02 002F	Donostia - Lasarte-Oria	1º Cuatrienio
	I-2	02 003F	Lasarte-Oria - Usurbil (Txikiardi)	1º Cuatrienio
	I-2	02 004F	Usurbil (Txikiardi - Santuene)	2º Cuatrienio
	I-2	02 005F	Usurbil - Orio	2º Cuatrienio
	I-2	02 006F	Orio - Zarautz	Revisión PTS
	I-2	02 008F	Zarautz - Getaria	Revisión PTS
	I-2	02 010F	Getaria - Zumaia	Revisión PTS
	I-2	02 012F	Zumaia - Zumaia (Narrondo)	1º Cuatrienio
	I-2	02 013F	Narrondo - Zestoa (Arroabea)	2º Cuatrienio
	I-2	02 014F	Zestoa (Arroabea) - Deba	Revisión PTS
	I-2	02 016F	Deba - Mutriku	Revisión PTS
	I-2	02 018F	Mutriku - Mutriku (Saturraran)	1º Cuatrienio
	I-2.2	02 020F	Añorgatxiki - Errekalde (GI -21)	2º Cuatrienio
	I-2.3	02 021F	Errekalde - Hernani (Galarreta)	2º Cuatrienio
	I-2.3	02 023F	Hernani - Astigarraga (Ergobia)	Revisión PTS
I-2.4	02 025F	Lasarte-Oria - Urnieta	2º Cuatrienio	
I-2.7	02 028F	Orio (Geltokia - Hondartza)	Revisión PTS	

RED BÁSICA FORAL PLANIFICADA					
Itinerarios*	Eje / Ramal	Código Tramo	Nombre Tramo	Programación	
Itinerario 3 Donostia - Beasain	I-3	03 003F	Astigarragako zeharbidea	1º Cuatrienio	
	I-3	03 004F	Astigarraga - Hernani	1º Cuatrienio	
	I-3	03 005F	Hernani (Karabel) - Hernani (Portu)	1º Cuatrienio	
	I-3	03 007F	Urnieta zeharbidea	2º Cuatrienio	
	I-3	03 008F	Urnieta - Andoain	1º Cuatrienio	
	I-3	03 010F	Andoain - Villabona	1º Cuatrienio	
	I-3	03 012F	Villabona - Irura	1º Cuatrienio	
	I-3	03 014F	Anoeta - Tolosa	1º Cuatrienio	
	I-3	03 024F	Itsasondo - Ordizia	1º Cuatrienio	
	I-3.2	03 027F	Martutene - Astigarraga (Ergobia)	Revisión PTS	
	I-3.3	03 029F	Astigarraga - Oiartzun	Revisión PTS	
	I-3.4	03 030F	Hernani (Karabel - Epela)	2º Cuatrienio	
	I-3.6	03 033F	Zizurkil - Asteasu	1º Cuatrienio	
	I-3.7	03 035F	Ordizia - Zaldibia	1º Cuatrienio	
	I-3.9	03 038F	Lazkao - Ataun	Revisión PTS	
	I-3.10	03 039F	Beasain - Idiazabal (Kotxera)	1º Cuatrienio	
	I-3.10	03 042F	Segura - Zegama	1º Cuatrienio	
	I-3.10.1	03 043F	Idiazabal (Kotxera) - Idiazabal	2º Cuatrienio	
	I-3.10.2	03 044F	Segura - Mutiloa	Revisión PTS	
	Itinerario 4 Valle del Deba	I-4	04 002F	Deba - Mendaro	Revisión PTS
I-4		04 003F	Mendaro - Elgoibar (Altzola)	2º Cuatrienio	
I-4		04 004F	Elgoibar (Altzola) - Elgoibar	1º Cuatrienio	
I-4		04 007F	Maltzaga - Soraluze	2º Cuatrienio	
I-4		04 011F	Bergara - Elorregi	1º Cuatrienio	
I-4		04 012F	Elorregi - Arrasate	1º Cuatrienio	
I-4		04 014F	Arrasate - Aretxabaleta	1º Cuatrienio	
I-4		04 018F	Eskoriatza - Arabako muga	1º Cuatrienio	
I-4.1		04 020F	Bergara - Antzuola	1º Cuatrienio	
I-4.2		04 021F	Elorregi - Oñati	1º Cuatrienio	
I-4.3		04 024F	Arrasate - Arrasate (Gesalibar)	Revisión PTS	
I-4.4		04 025F	Leintz Gatzaga	2º Cuatrienio	
Itinerario 5 Valle del Urola		I-5	05 001F	Zestoa (Arroabea) - Zestoa	Revisión PTS
		I-5	05 003F	Zestoa - Azpeitia (Lasao)	Revisión PTS
	I-5	05 004F	Azpeitia (Lasao) - Azpeitia	1º Cuatrienio	
	I-5	05 010F	Urretxu - Legazpi	1º Cuatrienio	
	I-5	05 012F	Legazpi (Mirandaola - Telleriarte)	1º Cuatrienio	
	I-5	05 013F	Legazpi (Telleriarte - Brinkola)	Revisión PTS	
	I-5.1	05 015F	Azpeitia - Azpeitia (Urrestilla)	Revisión PTS	
Itinerario 6 Bergara - Beasain	I-6	06 001F	Bergara - Urretxu	2º Cuatrienio	
Itinerario 9	I-9	09 001F	Maltzaga - Eibar	1º Cuatrienio	



PIRINEOS ATLÁNTICOS / PIRINIO ATLANTIKOAK

NAVARRA / NAFARROA

BIZKAIA

ALAVA / ARABA

NAVARRA / NAFARROA

ZEHAZPIDEAK / LEYENDA:

- Burututako hiriarteko tarreak. Burututako Oinarrizko Foru Sarea (BOFS) / Tramos interurbanos ejecutados. Red Básica Foral Existente (RBFE)
- Hiribarneko tarreak. Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarrizko Udal Sarea (GBBOUS) / Tramos urbanos. Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBLVCG)
- Burutugabeko hiriarteko ibilbide tarreak. Planifikatutako Oinarrizko Foru Sarea (POFS) / Tramos interurbanos pendientes de ejecución. Red Básica Foral Planificada (RBFP)
- 1.laurtekoan programatutako tarreak / Tramos programados 1º cuatrienio
- 2.laurtekoan programatutako tarreak / Tramos programados 2º cuatrienio
- LAPen berrikuspena / Revisión PTS



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

GIPUZKOAKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDEAREN ARLOKO PLANA

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

PLANIFIKATUTAKO OINARRIZKO FORU SAREA (POFS) GAUZATZEKO PROGRAMAZIOA / PROGRAMACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS TRAMOS DE LA RED BÁSICA FORAL PLANIFICADA

ESKALA / ESCALA:
DIN A3 - 1 / 200.000

DATA / FECHA:
2013ko EKAINA / JUNIO 2013

PLANO ZK. / PLANO N°:
G-03



Siempre que confluyan circunstancias favorables para su ejecución, bien por la desaparición de dificultades actualmente existentes, bien por la creación de oportunidades para su concreción, se podrán ir ejecutando tramos no incluidos en los dos cuatrienios, siempre que tengan especial interés por su funcionalidad. En caso contrario quedarán pendientes para futuros escenarios y se analizarán en la primera Revisión del PTSVCG.

El cumplimiento de la programación supondría la ejecución de 69 km de la Red Básica Foral en el primer cuatrienio y de 63 km en el segundo cuatrienio. Tras los dos cuatrienios restarían otros 66 km para la finalización de la Red Básica Foral. En caso de mantenerse la programación al finalizar el primer cuatrienio estaría construída el 56% de la RBF y tras el segundo cuatrienio se habría ejecutado un 77% de la misma.

Esta programación queda condicionada al cumplimiento de las previsiones de asignación de presupuestos para este desarrollo sectorial por parte del ente foral. En el supuesto de que durante la vigencia del presente PTSVCG se generasen nuevos recursos financieros que permitieran adelantar la realización de algunas obras, se procederá a realizar las correspondientes modificaciones ordinarias de prioridad en la programación prevista.

5.3.- ESTIMACIÓN ECONÓMICA

Se ha efectuado una estimación económica del coste de construcción, mantenimiento y promoción de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, teniendo en cuenta el estado actual de la Red y utilizando ratios económicos fundamentados en la experiencia acumulada por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa en planificación y ejecución de proyectos y obras de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa así como en política de promoción de la bicicleta.

Posteriormente, y teniendo en cuenta la asignación de prioridades detallada en el apartado 5.2.2., se ha efectuado una programación económica del desarrollo del PTSVCG, asignando el coste total en cuatrienios. Todas las evaluaciones de costes, enunciados en euros (€), están referidas a la base de medición del año 2011.

5.3.1.- COSTES DE CONSTRUCCIÓN

Si bien se ha calculado el coste aproximado tanto de los tramos urbanos, correspondientes a la Red Básica Local de Vías Ciclistas (RBLVCG), como de los tramos interurbanos correspondientes a la Red Básica Foral de Vías Ciclistas (RBFVCG), son éstos últimos únicamente los que son objeto competencial foral y así serán asumidos como desarrollo del presente PTSVCG. Los presupuestos de la Red Básica Local se ofrecen a título orientativo.

5.3.1.1.- Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBLVCG)

Estimación económica de la ejecución de los tramos urbanos de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG) - Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa - RBLVCG			
ITINERARIO	Longitud (km)		Coste de construcción de la Red Básica Local Planificada RBLP (€)
	Red Básica Local Existente RBLE	Red Básica Local Planificada RBLP	
Total	74,4	75,9	17.081.651

En las cantidades recogidas en la tabla no se ha considerado ningún coste económico derivado de la obtención del espacio necesario para la implantación de la vía ciclista, ya que se ha asumido que por tratarse de tramos que discurren por el entramado urbano los terrenos son mayormente de titularidad pública. Para el coste de ejecución se ha tomado un ratio de 225.000 (€)/ km.

5.3.1.2.- Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBFVCG)

Para elaborar la estimación del gasto económico concerniente a los itinerarios interurbanos que conforman la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBFVCG) se han contemplado las siguientes partidas:

- redacción de proyectos
- obtención de los terrenos necesarios
- construcción o ejecución de la vía ciclista propiamente dicha

La estimación del gasto económico de cada una de las partidas citadas se ha efectuado conforme los siguientes criterios:

- El gasto económico de la redacción de proyectos se ha estimado en un 2,5% del coste de ejecución de cada tramo.
- Salvo para los tramos que discurren por suelo de titularidad pública, se ha estimado una media de 6 m de anchura la banda expropiable para la ejecución de cada tramo y un ratio de 10 €/m².
- A la hora de determinar el coste de ejecución de cada tramo se ha valorado la dificultad de encajar la vía ciclista en el territorio de acuerdo a lo recogido en el apartado 5.1.1. *Construcción de nuevas vías ciclistas*, y aplicando un ratio económico medio por kilómetro distinto según el caso.

El ratio económico medio por Km para la ejecución de los tramos interurbanos se ha calculado considerando los capítulos de obra de mayor peso específico:

- Movimientos de tierras y obras de sostenimiento.
- Demoliciones.
- Estructuras.

- Firmes y pavimentación.
- Drenaje.
- Servicios afectados.
- Alumbrado.
- Señalización y balizamiento.
- Mobiliario urbano.
- Restauración ambiental.
- Seguridad y salud.

Los tramos interurbanos se han agrupado en tres categorías en atención a su dificultad de encaje en el territorio (tramos especiales, tramos normales y tramos de poca complejidad).

La estimación económica del coste de ejecución de los tramos interurbanos de la Red Básica Foral Planificada se ha obtenido asignado un ratio económico medio por kilómetro para cada una de las tres categorías establecidas.

Ratio económico medio por kilómetro para ejecución de tramos interurbanos de la Red Básica Foral Planificada		
Tipo	Ratio medio (€/Km)	Observaciones
Tramos especiales	950.000	Tramo de difícil encaje en el territorio o tramos muy urbanos, con movimientos de tierras, obras de fábrica y estructuras de entidad necesarias para dar continuidad al trazado.
Tramos normales	750.000	Tramos de vías ciclistas con cierta dificultad de encaje en el territorio, con obras de fábrica o estructuras de mediana entidad.
Tramos de poca complejidad	600.000	Tramos de vías ciclistas situados en entornos naturales o para los que se aprovechan caminos preexistentes o explanadas ya acondicionadas

Estimación económica de la ejecución de los tramos interurbanos de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG) - Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa - RBFVCG					
ITINERARIO	LONGITUD (km)		COSTE DE EJECUCIÓN Red Básica Foral Planificada (RBFP) (€)		
	Red Básica Foral Existente RBE	Red Básica Foral Planificada RBFP	Redacción proyectos	Obtención de terrenos	Construcción
1- Donostia - Irun	0,0	13,8	260.172	806.927	10.406.873
2- Donostia - Mutriku	2,5	52,9	952.040	2.730.486	38.081.586
3- Donostia - Beasain	24,6	42,7	811.528	2.563.958	32.461.117
4- Valle del Deba	13,4	48,5	856.855	1.837.063	34.274.211
5- Valle del Urola	21,9	15,0	274.712	901.676	10.988.499
6- Bergara - Beasain	3,0	23,5	375.058	363.854	15.002.327
7- Valle del Bidasoa	6,2	0,0	0	0	0
8- Valle del Leizaran	19,4	0,0	0	0	0
9- Valle del Ego	0,0	1,5	34.585	87.371	1.383.381
Total	90,9	197,9	3.564.950	9.291.335	142.597.992
		288,8		155.454.277	

En resumen, se ha estimado que la RBFP tendrá un coste de ejecución en torno a ciento cincuenta y cinco millones de euros¹⁴.

5.3.2.- COSTES DE CONSERVACION

En la estimación de los gastos por mantenimiento y conservación de los tramos interurbanos correspondientes a la Red Básica Foral, se ha hecho una distinción según se trate de un tramo urbano-periurbano o de un tramo que atraviese un entorno natural y sea destinado a un uso puramente recreativo. Esta distinción responde al hecho de que las necesidades de mantenimiento son distintas en ambos casos, ya que las vías exclusivamente recreativas, dado su carácter más natural, llevan aparejado un menor número de elementos constructivos a mantener. Se ha estimado un coste medio anual de 8.080 €/km para los tramos periurbanos o interurbanos aglomerados y de 7.550 €/km para los tramos en entornos naturales.¹⁵

¹⁴ Coste de ejecución según precios de año base (2011), actualizable según variación de índice de precios.

¹⁵ Coste medio anual según precios de año base (2011), actualizables según variación de índice de precios.

Estimación económica de la conservación de los tramos interurbanos de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa - Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa - RBFVCG		
ITINERARIO	LONGITUD (km)	COSTE DE CONSERVACION (€ anuales)
1- Donostia - Irun	13,8	155.116
2- Donostia - Mutriku	55,4	613.888
3- Donostia - Beasain	67,3	762.341
4- Valle del Deba	61,9	676.097
5- Valle del Urola	36,9	403.436
6- Bergara - Beasain	26,5	284.079
7- Valle del Bidasoa	6,2	65.162
8- Valle del Leizaran	19,4	204.519
9- Valle del Ego	1,5	16.135
Total	288,8	3.180.772

En suma, se calcula un coste anual en torno a los tres millones ciento ochenta mil euros para la conservación de la RBFVCG, una vez ha sido ejecutada en su totalidad.

5.3.3.- COSTES DE PROMOCION

El coste estimado para el desarrollo de las actuaciones contempladas bajo este concepto es de 150.000 €/año.

5.3.4.- COSTE TOTAL Y DISTRIBUCION POR CUATRIENIOS

Tras la asignación de prioridades para la construcción de los tramos de la Red Básica Foral Planificada, pendientes de ejecución, se ha efectuado una programación económica del desarrollo del PTSVCG, asignando el coste total en cuatrienios sucesivos. De esta forma, el coste total de las actuaciones del PTSVCG en los dos cuatrienios de su horizonte de aplicación asciende aproximadamente a ciento dieciocho millones de euros, en torno a 14,7 millones de euros anuales.

Quedarían alrededor de cincuenta y siete millones de euros de gasto constructivo cuya programación se retrasa a una tercera etapa, posterior a la 1ª Revisión del PTSVCG, salvo que se generen oportunidades de actuación, bien sea presupuestarias o derivadas de actuaciones externas al Plan, que permitan adelantar la ejecución de estos tramos.

Estimación económica de ejecución y conservación de los tramos interurbanos de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa por cuatrienios							
Itinerario	Primer cuatrienio			Segundo Cuatrienio			Revisión PTS
	Ejecución (€)	Conservac. (€)	Promoc. (€)	Ejecución (€)	Conservac. (€)	Promoc. (€)	Ejecución (€)
Balance total	52.729.019	7.035.628	600.000	47.113.402	9.828.945	600.000	56.956.912
	60.364.647			57.542.346			56.956.912

5.4.- INSTRUMENTOS DE ACTUACIÓN

El PTSVCG aporta una serie de instrumentos para la gestión integral de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa y para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo.

Los instrumentos de actuación se han dividido en dos bloques según el ámbito de actuación para el que han sido diseñados:

- **Instrumentos directos**, ligados directamente a la construcción y gestión (conservación, seguimiento, catalogación) de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
- **Instrumentos complementarios**, no ligados estrictamente a la gestión de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Su ámbito de actuación es más amplio e incluye la promoción del uso de la bicicleta y la coordinación interinstitucional necesaria para su implementación.

5.4.1.- INSTRUMENTOS DIRECTOS LIGADOS A LA CONSTRUCCIÓN Y GESTIÓN DE LA RED BÁSICA

5.4.1.1.- Proyección de vías ciclistas, control ambiental, participación ciudadana y relaciones con los afectados

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

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

Control ambiental

El PTSVCG ha optado por integrar la variable ambiental en el proceso de proyección de las vías ciclistas - peatonales en cada una de las fases previstas. Esta opción evita el planteamiento de

considerar el tema ambiental como anexo o documento desgajado de los propios proyectos y favorece su incardinación y valoración en el propio proceso de toma de decisiones.

5.4.1.2.- Recomendaciones técnicas para planificación y proyecto de vías ciclistas (Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa)

El Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa es fruto de la selección de un conjunto de recomendaciones técnicas básicas que, a la luz de la experiencia, se consideran las más adecuadas para responder a las realidades concretas de la planificación y proyecto de vías ciclistas en Gipuzkoa. El manual será actualizado periódicamente.

5.4.1.3.- Observatorio de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

Las labores de seguimiento y evaluación, que han de nutrir y orientar las actuaciones de construcción, conservación y promoción emprendidas por la Diputación Foral de Gipuzkoa, serán apoyadas por el **Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa**, el cual es un servicio gestionado directamente por los servicios técnicos de la Dirección.

El Observatorio, que cuenta con tres años de pilotaje y andadura, realiza los trabajos oportunos para dotar de información útil en relación con los siguientes aspectos:

1. Evaluación del uso ciclista. Número de usuarios, reparto modal y motivos de viaje.
2. Mantenimiento y calibrado del sistema de contadores automático. Conteos manuales de contraste.
3. Análisis de los tipos de usuarios y vocación de los tramos.
4. Evaluación de las condiciones de ciclabilidad, accesibilidad, seguridad y conectividad de las vías. Entrevistas de satisfacción a los usuarios.
5. Seguimiento de acciones locales-comarcales en materia de vías ciclistas-peatonales y bicicleta.
6. Recogida mensual de datos y emisión de informes cuatrimestrales con valores diarios y mensuales. Emisión de memoria anual de evaluación del uso de la RBFVCG.
7. Elaboración de informes sobre problemáticas específicas y asesoría general al área de proyectos, construcción y conservación.

Para consulta más detallada remitimos al lector a la web [www.gipuzkoabizikletaz.net] en la que se recogen los informes emitidos hasta la fecha.

5.4.1.4.- Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales

La Diputación Foral de Gipuzkoa elaborará un 'Catálogo de la Red de Vías Ciclistas Forales' que contendrá la relación detallada y la clasificación de todas las vías ciclistas forales con expresión de su identificación y denominación oficial, y que se irá actualizando permanentemente.

5.4.1.5.- Plan de conservación de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

Se elaborará un Plan de Conservación de la RBFVCG que contemplará las labores para su mantenimiento e incluirá actuaciones de limpieza y rehabilitación de firmes, desbroces, jardinería,

restitución de vallados y señalética, así como el mantenimiento de los sistemas de drenaje e iluminación.

5.4.1.6.- Denominación 'Gipuzkoako Bidegorriak'

Con el fin de regularizar la difusión de la Red de Vías Ciclistas y de ir ordenando progresivamente sus características funcionales de cara al ciudadano, se ha creado el nombre y marca registrada 'Gipuzkoako Bidegorriak', para acoger bajo una denominación común única a aquellas vías ciclistas, sean de titularidad foral o no, que resulten de interés general para el Territorio Histórico de Gipuzkoa y que reúnan ciertos requisitos funcionales mínimos.

5.4.2.- INSTRUMENTOS COMPLEMENTARIOS

El PTSVCG recoge una serie de instrumentos complementarios al desarrollo de la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, no ligados estrictamente a la gestión de la misma, y que han sido definidos en la Norma Foral 1/2007, de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Su ámbito de actuación es más amplio e incluye la promoción del uso de la bicicleta como transporte alternativo y la coordinación interinstitucional necesaria para su implementación.

5.4.2.1.- Estrategia de la bicicleta de Gipuzkoa

La Norma Foral 1/2007, de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa (artículo 81) establece la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa. Dicha Estrategia definirá las políticas y líneas de actuación que tendrán como objetivo final la potenciación del uso de la bicicleta y de las vías ciclistas en Gipuzkoa. Asimismo, concretará los recursos necesarios para su ejecución, su programación temporal, los sistemas de coordinación con otras administraciones y agentes, así como los mecanismos para su evaluación.

La Estrategia citada será elaborada por el órgano foral competente en materia de vías ciclistas, a través de un proceso participativo en el que tendrán cabida todas las administraciones, instituciones, agentes sociales y empresariales y ciudadanía interesada. La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa será revisada, al menos, cada 5 años.

5.4.2.2.- Consejo de la bicicleta de Gipuzkoa

La Norma Foral 1/2007, de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa (artículo 82), establece la creación del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa. Se define como un órgano consultivo, asesor y de concertación y participación de las administraciones, instituciones, agentes sociales y empresariales vinculados a la bicicleta y a la movilidad ciclista en Gipuzkoa. Ha sido constituido como órgano adscrito al departamento foral competente en materia de vías ciclistas.

Las funciones genéricas del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa son:

- a) Asesorar la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa y sus revisiones.
- b) Participar en el seguimiento y evaluación de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.

- c) La contribución a la potenciación del uso de la bicicleta en la movilidad desarrollada en Gipuzkoa.
- d) La contribución a la potenciación del uso ciclista en las vías ciclistas, tanto de la red foral como de las locales y comarcales, como en otros ámbitos viarios adecuados para la práctica ciclista cómoda y segura.
- e) La coordinación de actuaciones e intercambio de experiencias.
- f) La participación y concertación entre sus miembros.

5.4.2.3.- Informe de Afección Sectorial

La necesaria coordinación entre las actuaciones previstas en el PTSVCG y el planeamiento urbanístico municipal se verá favorecida mediante el informe de afección sectorial preceptivo que debe solicitar el órgano promotor, con anterioridad a la aprobación inicial, de cualquier Plan de ordenación estructural o pormenorizada y cualquier otro instrumento urbanístico siempre que suponga modificaciones del trazado o características de una vía ciclista foral (Red Básica Foral), impliquen apertura de nuevos accesos a la misma, afecten a las limitaciones de su zona de protección o condicionen los puntos de conexión de los tramos interurbanos de la Red Básica.

5.4.2.4.- Web de la bicicleta, visualizador de las vías ciclistas de Gipuzkoa y otras acciones de promoción

La web de la bicicleta de Gipuzkoa [www.gipuzkoabizikletaz.net] está concebida como una herramienta de comunicación fundamental para la potenciación del uso de la bicicleta en Gipuzkoa. Incluye un Visualizador de todo el patrimonio ciclable existente en Gipuzkoa (Red Total de Vías Ciclistas de Gipuzkoa), que incluye tanto la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa ejecutada como las vías ciclistas existentes no incluidas en la Red Básica.

5.5.- INSTRUMENTOS DE SEGUIMIENTO DEL PTSVCG

El PTSVCG establece un sistema de indicadores para el seguimiento y evaluación de las determinaciones del propio Plan y de su grado de cumplimiento en el periodo planificado hasta su próxima revisión.

Los indicadores dan respuesta a dos aspectos fundamentales de la ordenación propuesta:

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

5.5.1.- INDICADORES DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO

1. Longitud de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica, total y desglosada por itinerarios.

2. Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Foral, total y desglosada por itinerarios.
3. Desviación de la longitud de la Red Básica Foral Existente en relación con la Red planificada para cada uno de los cuatrienios.
4. Longitud de vías ciclistas-peatonales de la Red Básica Foral que cuentan con protocolo de conservación y seguimiento, total y desglosada por itinerarios.
5. Presupuesto ejecutado y destinado a la ejecución de la Red Básica Foral. Desviación en relación con presupuesto planificado.
6. Presupuesto ejecutado y destinado a la conservación de la Red Básica Foral. Desviación en relación con presupuesto planificado.

5.5.2.- INDICADORES DEL GRADO DE INCIDENCIA DE LAS ACTUACIONES EJECUTADAS

7. Número de usuarios en los tramos objetos de seguimiento de la Red Básica Foral Existente. Variación anual y por cuatrienio.
8. Número y porcentaje de ciclistas en los tramos objetos de seguimiento de la Red Básica Foral Existente. Variación anual y por cuatrienio.
9. Presupuesto ejecutado y destinado a la promoción de la bicicleta como medio de transporte. Desviación en relación con presupuesto planificado.
10. Longitud y porcentaje de vías ciclistas-peatonales ejecutadas de la Red Básica Local, total y desglosada por itinerarios.

5.6.- AREAS O INSTRUMENTOS ACTUALES O POSIBLES PARA EL DESARROLLO Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL PARA LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA (CICLISTA-PEATONAL) EN GIPUZKOA

El PTSVCG señala las áreas o instrumentos existentes de coordinación interinstitucional para la movilidad no motorizada a escala autonómica, foral y local-comarcal. También propone otras posibles áreas o instrumentos de coordinación a escala autonómica y local-comarcal.

Capítulo 6.- NORMATIVA

6.1.- NORMATIVA DE APLICACIÓN

6.1.1.- EL MARCO COMPETENCIAL Y NORMATIVO

La competencia de la Diputación Foral de Gipuzkoa para formular el presente instrumento de ordenación territorial viene asignada específicamente en el artículo 7.a.8 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos.

En este marco foral debe ser citada especialmente la Norma Foral de Vías Ciclistas del Territorio de Gipuzkoa 1/2007, de 24 de enero en virtud de la cual la Diputación Foral de Gipuzkoa habilita mediante el artículo 19 a elaborar un Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas.

La Ley 4/1990, de 3 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, indica que la competencia de Ordenación del Territorio contiene las facultades para definir los diferentes usos sobre el territorio. Los instrumentos que establece la Ley para alcanzar tales objetivos son formulados de forma escalonada mediante las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), los Planes Territoriales Parciales (PTP) y los Planes Territoriales Sectoriales (PTS). Instrumentos todos ellos, considerados en la formulación del presente PTSVCG.

El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa reconoce expresamente la normativa de rango superior. Sus determinaciones quedan, por lo tanto, sometidas al modelo territorial definido en las Directrices de Ordenación del Territorio, así como a los preceptos establecidos en los Planes Territoriales Parciales.

El PTSVCG ha considerado especialmente su coordinación con aquellas figuras de protección del planeamiento territorial sectorial: Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos, Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Zonas Húmedas, Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV, así como con el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la CAPV.

Por su parte, la **Norma Foral de Vías Ciclistas del Territorio de Gipuzkoa de 1/2007 de 24 de enero** establece el concepto de vía ciclista en un nuevo tipo de camino, estableciendo bajo su mandato la redacción de un Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas con un triple objeto:

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

En materia de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental se determina que el presente Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa se someterá a los preceptos dispuestos en la Ley 3/1998 General de Protección de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma Vasca, así como a los preceptos contenidos en el Decreto 183/2003 en el cual se formula su desarrollo reglamentario.

En análogo sentido el presente Plan Territorial Sectorial ha observado lo dispuesto en el Título III de la Ley de Costas en relación a la utilización del dominio público marítimo-terrestre.

6.1.2.- PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN

La Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa establece que el mismo será formulado y tramitado por la Diputación Foral de Gipuzkoa atendiendo a lo dispuesto en la **Norma Foral 6/2005**, de 12 de julio, sobre Organización Institucional, Gobierno y Administración del Territorio Histórico de Gipuzkoa y conforme a lo previsto en la legislación de Ordenación del Territorio del País Vasco para los Planes Territoriales Sectoriales.

En consonancia con la Directiva 2001/42/CE, transpuesta por la Ley estatal 9/2006, de 28 de abril sobre Evaluación de Determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente queda determinada la obligación de someter el presente Plan Territorial Sectorial a sus requerimientos en materia de evaluación de impacto ambiental.

6.1.3.- LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

En lo que a la imposición de limitaciones a la propiedad se refiere y siempre que sean requeridas para el correcto uso y defensa de la infraestructura ciclista se estará a lo dispuesto en la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (NFVCG) 1/2007, de 24 de enero.

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

6.1.4.- EFECTOS SOBRE EL PLANEAMIENTO VIGENTE

La Ley 4/1990, de 3 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, señala que aquellos PTS que por su naturaleza trasciendan el ámbito o interés estrictamente municipal y se encuentren correctamente insertados en el marco territorial definido por los instrumentos de ordenación superiores, vincularán a los planes urbanísticos recogidos en la normativa sobre régimen de suelo. Por lo tanto, el planeamiento urbanístico que se vea afectado por las infraestructuras ciclistas quedará vinculado por las determinaciones del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, teniendo la obligación de adaptarse a las mismas en su proceso de revisión o modificación.

6.2.- DETERMINACIONES DEL PTSVCG

6.2.1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

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

Desde un punto de vista funcional el presente plan velará por que la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, integrada por los nueve itinerarios básicos, responda a un trazado para la MNMI segura, cómoda y conectiva.

Desde un punto de vista infraestructural, la RBVCG comprenderá todas aquellas actuaciones de ejecución de la Red Básica Foral Planificada, así como aquellas otras de adecuación y conservación, mejora y ampliación de la Red Existente.

6.2.2.- OBJETO

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

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

6.2.3.- VINCULACIÓN Y EFECTOS

Los contenidos del presente plan variarán en lo que al grado de vinculación se refiere, en función de la naturaleza y alcance de los mismos. En tal sentido, las Determinaciones contenidas en el Documento B *'Normativa'* tendrán carácter y denominación de disposiciones reguladoras, resultando su vinculación directa y de igual rango en todo su ámbito de aplicación. De igual modo, se entenderá tanto el alcance, como el grado de vinculación de aquellas disposiciones contenidas en el Documento C- *'Planos de ordenación'* y en los capítulos 6 y 7 del Informe de Sostenibilidad Ambiental, relativos a las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, así como el programa de supervisión del PTS. En la misma línea uno de los efectos fundamentales que manifiesta el PTSVCG, es el de la imprescindible acomodación de los instrumentos urbanísticos que se recogen en la legislación del suelo y ordenación urbana, con los criterios y en los plazos establecidos en el plan.

Considerando la naturaleza del PTSVCG, éste será instrumento necesario y suficiente para cubrir desde la perspectiva territorial y urbanística aquellas acciones que se desarrollen en la infraestructura ciclista, sin que se requiera de otro instrumento que atienda a las antedichas perspectivas. Otros efectos

derivados del PTSVCG desde su publicación y entrada en vigor serán los de su inmediata ejecutividad y obligatoriedad para las Administraciones vinculadas por este instrumento de ordenación, los instrumentos de ordenación urbanística, aquellas actuaciones sectoriales y territoriales que en cualquier medida afecten a la Red Básica Foral de Vías Ciclistas y finalmente, a aquellos particulares que se vean afectados por las disposiciones contenidas en el plan, en relación a los actos de uso y edificación del suelo.

6.2.4.- MARCO JURÍDICO DE LAS ACTUACIONES SOBRE LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA EN GIPUZKOA

Uno de los principales objetivos del PTSVCG, ya mencionado, es el de dotar a la Red de titularidad foral, de un encuadre jurídico definitivo en el marco de la ordenación del territorio del TºHº de Gipuzkoa, que garantice la correcta coordinación de los órdenes territorial y urbanístico en materia ciclista estableciendo los siguientes grupos de actuaciones: planificación de las actuaciones; gestión y obtención de terrenos y ejecución de las obras.

6.2.5.- GESTIÓN Y OBTENCIÓN DE TERRENOS

La gestión y obtención de terrenos necesarios para implantar las infraestructuras ciclistas, sus elementos funcionales, así como las zonas de protección entendidas como la zona de dominio público y la zona de servidumbre, serán llevadas a cabo mediante el sistema ordinario de obtención de estos espacios, centrado fundamentalmente la expropiación forzosa. Todo ello, sin perjuicio de otras posibles formas de colaboración interadministrativa que prevean la obtención de los terrenos mediante los mecanismos establecidos en la legislación urbanística.

6.2.6.- EJECUCIÓN MATERIAL DE LAS OBRAS

En relación al PTSVCG se atenderá a la previsión establecida por la Disposición Adicional Quinta de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco; que viene a determinar la exención de licencia municipal en relación a las actuaciones sectoriales de remarcable carácter territorial; sin perjuicio de la información que pudiera trasladarse a los municipios afectados por tales acciones, sobre la adecuación del proyecto a sus respectivos planeamientos municipales.

6.2.7.- EL SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIÓN CICLISTA.

Uno de los principales objetos del PTSVCG se asienta sobre la definición de lo que constituye el Sistema General de Comunicación Ciclista. La importancia de este aspecto se deriva de la propia naturaleza y carácter del plan que posibilita la coordinación entre la acción sectorial y la urbanística. En relación a este aspecto, habrá que tener en cuenta que los criterios de definición variarán según se trate de la Red Básica Foral Existente o de la Red Básica Foral Planificada.

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

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

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

6.2.8.- LAS ZONAS INMEDIATAS A LAS VÍAS CICLISTAS. RÉGIMEN JURÍDICO.

Entre los objetivos principales del PTSVCG destaca la articulación del régimen jurídico al que se someterán las zonas inmediatas a las vías ciclistas por razón de su proximidad de forma concordante con lo establecido en la NFVCG 1/2007, de 24 de enero. La trascendencia de definir el régimen de usos y edificación de las zonas colindantes a las vías ciclistas deriva de los efectos vinculantes que surtirá sobre los particulares y sobre las Administraciones. En función de la legislación sectorial se definirán dos zonas de protección de las vías ciclistas forales: a) zona de dominio público y b) la zona de servidumbre.

En lo relativo a la determinación de las indemnizaciones que procedan se estará a lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común.

6.2.9.- VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN.

La vigencia del presente PTSVCG será de ocho años.

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

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

Capítulo 7.- INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El PTSVCG está sometido a la evaluación ambiental de planes con arreglo a la normativa estatal (Ley 9/2006) y a la autonómica (Ley 3/1998 y Decreto 183/2003), por lo que incluye un Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA).

7.1.- ANÁLISIS DEL ALTERNATIVAS

Durante los trabajos de redacción del PTSVCG se han analizado diversas alternativas en relación a la necesidad de una red de vías ciclistas-peatonales, al modelo de red o al trazado de la propia red. Estas alternativas responden a distintas fases del proceso de planificación:

- **Alternativa “cero” o de no-intervención.** Se ha descartado desde un principio, al entender que favorece el mantenimiento de un modelo de transporte que resulta difícilmente sostenible a largo-medio plazo y debido a que no se podría cubrir la demanda real de movilidad peatonal y ciclista.
- **Alternativas del Modelo de Red:** Los criterios de diseño de la RVCG responden al Modelo de Red adoptado. Considerando los diversos componentes de este Modelo, se han analizado diversas alternativas respecto a varios aspectos:
 - Consideración y concepto de vía ciclista: Se han considerado las siguientes alternativas respecto al tratamiento y consideración de la movilidad no motorizada en los diferentes planes de ordenación territorial:
 - Plan Director para la implantación de una Red de pistas de bicicletas en Gipuzkoa (1995): Se ha descartado al considerarlo insuficiente para dar respuesta a la demanda existente y potencial de desplazamientos cotidianos ciclistas y peatonales.
 - Directrices de Ordenación Territorial (1997): No tomaron la movilidad no motorizada como un elemento estructurante en la configuración del modelo territorial, ni le concedieron una consideración específica en el sistema de transporte y comunicaciones, por lo que esta alternativa se considera asimilable a la alternativa cero o de no-intervención, la cual ha sido anteriormente descartada.
 - Planes Territoriales Parciales: El tratamiento y consideración de las vías ciclistas en los distintos PTP se presenta desigual; el alcance y la funcionalidad del modelo conceptual de red propuesto son, en su mayoría, similares al del PTSVCG; no obstante gran parte de los mismos presentan cierta ambigüedad en el tratamiento de este modo de desplazamiento.
 - PTSVCG (2011). La funcionalidad y alcance del modelo de red son más elevados, ya que el modelo propuesto responde al objetivo de crear una red de vías multifuncional que favorezca la movilidad no motorizada cotidiana. Establece un marco de referencia necesario, junto a otros elementos indispensables referentes al transporte público, para una paulatina evolución de los patrones de movilidad vigentes hacia formas de movilidad más sostenible.

- Perfil de usuario prioritario:
 - Ciclista recreativo (urbano y periurbano o recreativo de día no laborable)
 - Ciclista urbano (o periurbano) cotidiano: Se ha optado por esta alternativa, al encontrarse en consonancia con el tratamiento y consideración que otorga el PTSVCG a las vías ciclistas, de forma que no tendría cabida, en el marco definido por este PTS, el diseño de la red en función de un perfil prioritario de usuario recreativo o deportivo.
- **Alternativas de trazado de infraestructuras asociadas al Plan:** El análisis ambiental de alternativas ha contemplado dos alternativas de trazado:
 - Red del Plan de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2002).
 - Red del PTSVCG (2011).

Finalmente se ha optado por el trazado propuesto en el PTSVCG. Desde el punto de vista de la funcionalidad de la Red, la elección de la alternativa propuesta por el PTSVCG queda justificada con la prolongación de los principales itinerarios de la red y con la incorporación de ramales nuevos de gran interés para la movilidad cotidiana.

Una mayor funcionalidad de la Red Básica supondrá un incremento de la consecución de los objetivos ambientales estratégicos adoptados, en términos de incremento de la movilidad no motorizada, reducción de emisiones atmosféricas y mejora de la calidad sonora; en este contexto, se considera queda justificada la elección de la alternativa propuesta en el documento de Aprobación Provisional del PTSVCG.

Considerando el impacto derivado del trazado de la Red sobre el medio físico, la solución finalmente adoptada no corresponde a la alternativa ambientalmente más favorable, ya que la creación de nuevas vías ciclistas que propone el PTS respecto al Plan de 2002 podrá suponer determinados impactos ambientales durante la fase de obras. Sin embargo, se considera que estos efectos ambientales quedan compensados por la ganancia en términos de movilidad sostenible que conlleva la alternativa finalmente seleccionada.

7.2.- IMPACTO AMBIENTAL DEL PTSVCG

El ISA del PTS realiza un análisis de los potenciales impactos ambientales centrándose en:

- Efectos ambientales de los objetivos
- Construcción de la red de Vías Ciclistas
- Gestión y explotación de Vías Ciclistas
- Promoción de las Vías Ciclistas

En cuanto al primer punto, se considera que los principales impactos positivos del PTSVCG se derivan, fundamentalmente, de los objetivos y criterios adoptados para la redacción del propio Plan, ya que han condicionado tanto el Modelo de Red como la tipología de actuaciones contenidas en el documento

analizado en este ISA. El ISA identifica y valora los efectos ambientales de carácter positivo asociados, en último término, a los objetivos y criterios adoptados para la redacción del PTS.

- 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.

En cuanto a los impactos previstos con la construcción de la Red de Vías Ciclistas, en general se considera que las actuaciones de construcción de la nueva red de vías ciclistas pueden producir impactos ambientales aunque se duda que puedan ser de elevada magnitud.

En el ISA se realiza un análisis por itinerarios de los principales impactos derivados de la construcción de los tramos pendientes de ejecución en cada uno de los 9 itinerarios definidos en el PTSVCG. Asimismo, el ISA incluye una matriz de caracterización y valoración de impactos relativa a los impactos identificados con la ejecución de cada uno de los itinerarios.

Los condicionantes ambientales más relevantes de la Red Básica Planificada en cada itinerario han sido identificados y cartografiados en los planos de condicionantes ambientales que forman parte del documento.

En lo que respecta a los impactos previstos con las actuaciones previstas para la gestión y explotación de vías ciclistas, se han identificado tres áreas de actuación que conllevarán efectos ambientales diversos:

- Uso de las vías ciclistas: El principal efecto consistirá en un cambio en el modelo de movilidad vigente por el incremento de desplazamientos ciclistas. Este incremento conllevará una serie de efectos ambientales positivos: mejora de la calidad del aire, mejora de la calidad acústica, mejora del medio ambiente urbano.
- Gestión de las vías ciclistas: riesgos ambientales con afección sobre algunas vías, como son la inundabilidad, riesgos tecnológicos y ruido ambiental.
- Conservación y mantenimiento de las vías ciclistas: Efectos ambientales de carácter negativo, como son: afección a la biodiversidad, generación de residuos, vertidos accidentales, consumo energético, consumo de recursos y generación de actividad económica.

Por último, en lo que respecta a la promoción de Vías Ciclistas, se considera que el resultado final de estas actuaciones de promoción del uso de la bicicleta será un incremento de la movilidad ciclista para desplazamientos urbanos/interurbanos cotidianos, frente al uso del automóvil. De acuerdo a lo expuesto anteriormente, el incremento esperado de usuarios de la bicicleta conllevará una serie de efectos ambientales de carácter positivo que son, en último término, atribuibles a los objetivos y criterios adoptados para el diseño de la red que propone el presente PTS de Vías Ciclistas.

Por otro lado, el desarrollo de las actuaciones para promoción de las vías ciclistas podrían llevar puntualmente asociados impactos ambientales o efectos indirectos, como pueden ser el consumo de

recursos para publicaciones y materiales o la generación de viajes para la asistencia a eventos de promoción. En todo caso, se considera que estos efectos serán casi insignificantes, más aún considerando los efectos ambientales asociados a la promoción de la movilidad ciclista.

El apartado 3.3.3 del Informe de Sostenibilidad Ambiental incluye la relación de espacios naturales protegidos conforme a todas las normativas en vigor. El apartado 5 del ISA efectúa un análisis de la posible incidencia de las propuestas del PTSVCG en la Red de Espacios Naturales Protegidos del Territorio Histórico.

7.3.- MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS

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

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

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

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

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

- Identificación de las acciones de conservación con potenciales efectos en el medio ambiente.
- Valoración de los efectos ambientales de las acciones identificadas.
- Propuesta de medidas preventivas y correctoras, incluyendo su estimación económica.

- Plan de vigilancia y seguimiento ambiental.
- Documentación gráfica. Planos, figuras, fotos...

En cualquier caso, en el capítulo 6 del ISA se recogen una serie de criterios y medidas básicas que deberán ser desarrolladas en los instrumentos de desarrollo del PTSVCG. El ISA realiza una propuesta de medidas relativa tanto a la fase de construcción, como a la fase de explotación y promoción de vías ciclistas.

Por otro lado, considerando que el propio PTSVCG contempla su propio sistema de indicadores para el seguimiento del Plan, el ISA propone una batería de indicadores para el seguimiento de los aspectos ambientales del Plan, en lo relativo a la Red Básica Foral.

7.4.- PROGRAMA DE VIGILANCIA Y SUPERVISIÓN

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

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

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

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

El ISA desarrolla un programa de seguimiento que contempla los siguientes aspectos:

- Seguimiento de los efectos ambientales de los objetivos del Plan
- Seguimiento de la Fase de Ejecución del Plan
- Criterios para el diseño de los Planes de Vigilancia Ambiental de las obras de ejecución del PTSVCG
- Seguimiento de la fase de gestión y explotación
- Seguimiento de las medidas preventivas y correctoras de la promoción

Capítulo 8.- AFECCIONES AL PLANEAMIENTO

8.1.- AFECCIONES AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

El Plan Territorial Sectorial, como propuesta funcional, comprende de forma integral a la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, independientemente de la ejecución o gestión de las vías. Por ello el PTS, desde un punto de vista funcional, velará para que el conjunto de la Red Básica, integrada por los nueve itinerarios, responda a un trazado para la movilidad no motorizada segura, cómoda y conectiva.

El ámbito de aplicación del PTS se extiende a aquellas vías ciclistas de titularidad foral, que constituyen la **Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBFVCG)**, y se designen e incluyan como tales en el Catálogo de Red de Vías Ciclistas Forales.

El PTS establece la definición de 'Sistema General de Comunicación Ciclista', al objeto de garantizar la adecuada reserva y dotación de suelos para realizar una efectiva ejecución de la infraestructura ciclista, respetando los criterios de ordenación. Esta definición, en lo que a esta calificación se refiere, **vincula** a todos los instrumentos de ordenación urbanística.

El Sistema General de Comunicación Ciclista, en el caso de la Red Básica Foral Existente, estará integrado por la plataforma ocupada por la vía ciclista, aquellos elementos funcionales afectos a la propia vía y la zona de dominio público.

- Forman parte del dominio público¹⁶ los terrenos ocupados por las vías ciclistas forales y sus elementos funcionales. Junto con estos terrenos, será considerada zona de dominio público la franja de terreno colindante de titularidad pública a la infraestructura ciclista, en la extensión de un metro de anchura a partir de las aristas exteriores de explanación a ambos lados de la misma. En los casos en que la vía ciclista foral este construida en franjas de terreno colindantes o cercanas a una carretera foral, y por tanto, dentro de su franja de dominio público, prevalecerá a efectos de fijar una nueva zona de dominio público la superior resultante de aplicar ambas mediciones.
- Las vías ciclistas forales dispondrán de una zona de servidumbre¹⁷ fijada por sendas franjas de terrenos a ambos lados, delimitadas internamente por su zona de dominio público y externamente por dos líneas paralelas, situadas a dos metros y medio de ésta.

En el caso de la **Red Básica Foral Planificada**, es decir, aquellos tramos de la Red Foral de Vías Ciclistas que se encuentran pendientes de ejecución, esta definición se plantea de forma flexible, de tal modo que la zona así definida sea apta para acoger las modificaciones que puedan llegar a darse por una mayor concreción o escala técnica de los proyectos, o en su caso por las modificaciones que vengan impuestas por la realidad de los terrenos.

¹⁶ Norma Foral 1/2007, de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa

¹⁷ Norma Foral 1/2007, de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa

Con el objeto de garantizar la conectividad de la Red Básica de Vías Ciclistas, el PTS establece los puntos de entrada y salida de los diferentes municipios, cuya localización tiene carácter vinculante, además de proponer con carácter recomendatorio los itinerarios pertenecientes a la **Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBLVCG)** que se estiman oportunos, sin perjuicio de lo que pueda acordarse una vez consultadas las correspondientes administraciones locales.

Estas conexiones locales estarán basadas en la propuesta del PTSVCG, con las modificaciones que la administración local considere pertinentes, siempre que éstas garanticen la conectividad y direccionalidad del conjunto de la Red Básica. Entre las recomendaciones del PTS se encuentra la consideración e inclusión de esta Red Básica Local en la Red de Comunicaciones, bajo la calificación de 'Sistema General o Local de Comunicación Ciclista'.

En el documento E. Afección al planeamiento el PTSVCG incluye la relación de los 65 municipios afectados. Para cada uno de los municipios se ha elaborado una ficha estructurada en los siguientes apartados:

- Identificación municipal.
- Titularidad de la Red: Red Básica Foral/Local Existente y Red Básica Foral/Local Planificada.
- Longitud.
- Tipo de determinación: vinculante, sugerencia o recomendatoria.
- Planos de ordenación correspondientes.

Cada ficha municipal va incluida en un PLANO (E-1.1, E-1.2, etc) que, a modo informativo, refleja el trazado de la RBVCG por cada término municipal afectado. El trazado de los tramos correspondientes se pueden consultar con detalle en los planos de ordenación correspondientes que se especifican para cada término municipal y que han sido incluidos en el documento C "Planos de ordenación" del presente PTS.

En los planos de afecciones al planeamiento urbanístico municipal se ha utilizado la siguiente simbología:

Red Básica Foral Existente (RBFE): Tramos pertenecientes a la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, de carácter preferentemente interurbano, que han sido ejecutados y que serán gestionados por la administración foral. Se han incluido también en esta categoría 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.

Red Básica Foral Planificada (RBFP): Tramos pertenecientes a la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, de carácter preferentemente interurbano y que no han sido ejecutados o no cuentan con proyecto de construcción aprobado, y cuya ejecución y gestión se llevará a cabo por la administración foral.

En esta categoría se han distinguido dos tipos de tramos:

- Tramos pendientes de ejecución cuyo trazado puede estar sujeto a pequeñas modificaciones en fase de redacción del proyecto de construcción.
- Tramos pendientes de ejecución cuyo trazado requiere un estudio previo de alternativas, dado un conjunto de factores que lo condicionan (topográficos, gestión, oportunidades, etc.). El trazado de estos tramos se ha cartografiado de forma orientativa y puede estar sujeto a modificaciones significativas.

Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBLVCG): Tramos pertenecientes a la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, de titularidad municipal y de carácter urbano. Estos tramos garantizan la continuidad del conjunto de la Red Básica.

El trazado de estos tramos tiene un carácter recomendatorio para los municipios que atraviesa, por lo que puede ser sujeto a modificaciones derivadas de la propia gestión urbanística municipal. En todo caso se apremia a los municipios para que garantice una conexión funcional entre los puntos de entrada y salida de la Red Básica por sus núcleos urbanos.

En la Red Básica Local se han distinguido dos tipos de tramos:

- Tramos ejecutados, incluidos en la **Red Básica Local Existente (RBLE)**.
- Tramos pendientes de ejecución, agrupados en la **Red Básica Local Planificada (RBLP)**.

8.2.- INSERCIÓN Y COMPATIBILIDAD DEL PTSVCG EN EL MARCO DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (DOT, PTP, PTS)

El PTSVCG incluye en su documento "E – Afecciones al planeamiento", concretamente en su capítulo 2. *Inserción y compatibilidad del PTSVCG en el marco de los instrumentos de ordenación territorial*, un análisis de la coherencia e inserción de sus propuestas con los instrumentos de ordenación establecidos en la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (BOPV nº131, de 3 de julio de 1990).

En el documento citado, al cual se remite al lector para una consulta detallada, se analiza su inserción y compatibilidad con los siguientes instrumentos de ordenación territorial:

- Directrices de Ordenación del Territorio (DOT):
 - DOT vigentes.
 - Documentos para la revisión de las DOT.
- Planes Territoriales Parciales:
 - Eibar (aprobación definitiva).

- Bergara-Mondragón (aprobación definitiva).
 - Zarautz-Azpeitia (aprobación definitiva).
 - Beasain-Zumarraga (aprobación definitiva).
 - Donostia-San Sebastián (aprobación inicial).
 - Tolosa (avance).
- Planes Territoriales Sectoriales.
 - PTS de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos de la CAPV (vertiente cantábrica).
 - Modificación del PTS de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos de la CAPV.
 - 2º Plan General de Carreteras del País Vasco (1999-2010).
 - Revisión del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco.
 - PTS de Red Ferroviaria en la CAPV.
 - Modificación del PTS de Red Ferroviaria en el TH de Gipuzkoa.
 - PTS de Zonas Húmedas de la CAPV.
 - PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales.
 - PTS de Protección y Ordenación del Litoral.
 - Otros Planes y figuras de protección.
 - Normativa de Costas.
 - Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales (PEPORN) del área de Txingudi.
 - Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Parque Natural Aiako Harria.
 - Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Área de Aizkorri-Aratz.
 - Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del tramo litoral Deba-Zumaia.
 - Plan Especial del Biotopo Protegido de Iñurritza.
 - Declaración de Biotopo.
 - Protegido Río Leizaran.
 - Red Natura 2000.
 - Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020).
 - Programa Marco Ambiental (2007-2010).

Capítulo 9.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA

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

La Diputación Foral de Gipuzkoa concibe la participación como una necesidad práctica y un aprendizaje colectivo. Su voluntad es incorporar el mayor número de visiones y sensibilidades existentes alrededor de la bicicleta y el modelo de movilidad que establece, para hacerlos parte de su toma de decisiones, mejorando así el rendimiento institucional y progresivamente ir estableciendo una nueva cultura en la forma de plantear la gestión técnica.

El plan de participación ha sido concebido como una herramienta destinada a la consecución de unos resultados ciertos y tangibles y no como un fin en si mismo. Por ello, ha sido estructurado colocando la carga participativa en las fases iniciales de la tramitación –fase de avance y fase de aprobación inicial– por ofrecer éstas un mayor margen de intervención, ya que la fase de aprobación provisional y definitiva no se adecuan de forma tan favorable a estos efectos. En segundo lugar, se ha querido reforzar las relaciones y los canales de comunicación con aquellos agentes con los se ha venido colaborando de forma no estructurada hasta ahora (municipios, agencias de desarrollo, etc.) y establecer nuevos vínculos con aquellos con los que no se tenía un contacto tan directo (asociaciones ecologistas, sindicatos, agencias de desarrollo rural, etc.).

9.2.- OBJETIVOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El Plan de participación pública tiene por objeto en primer lugar, dotar al órgano competente de la Diputación Foral de Gipuzkoa de un instrumento que mejore y amplíe el derecho de toda persona interesada y concernida a participar en la toma de decisiones relativas a la elaboración del PTSVCG, extendiendo los procedimientos de información, consulta y participación pública establecidos por la ley.

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

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

La Diputación Foral de Gipuzkoa distingue tres niveles de actuación interconectados y complementarios: un nivel de participación activa de escala territorial, representado en el **Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa**, una escala comarcal representada en los diferentes **Foros Comarcales** y el nivel de la **ciudadanía no asociada**.

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

Se han celebrado de forma puntual -luego no es un órgano permanente de participación-, una serie de reuniones comarcales con los principales agentes interesados a fin de conocer sus percepciones y contrastar sus aportaciones o propuestas, a lo largo del proceso y en las diferentes fases de elaboración del PTSVCG. La participación comarcal ha pretendido un mayor conocimiento de cada entorno para una mejor adaptación del PTSVCG a la realidad territorial. Para ello, se han desarrollado diferentes talleres de debate -cuatro en la fase de Avance y ocho en la fase de Aprobación Inicial- en el marco de los referidos **Foros Comarcales** teniendo como objeto de análisis el documento de avance en primera instancia y el documento de aprobación inicial en segunda, donde se recogen los planteamientos y propuestas iniciales. Por otro lado, se ha procedido a un proceso de consultas individuales con un nutrido número de agentes que han tomado parte en el proceso, al objeto de recabar las percepciones individuales de cada uno de ellos de forma más próxima, personalizada y extensa.

La evolución de las demandas sociales, las expectativas que se van generando en relación a la autonomía personal y las decisiones que para ello el individuo ha de tomar, además del grado de formación y conocimiento que se tienen, hacen que las Nuevas Tecnologías de la Información y Comunicación (NTIC) adquieran un papel significativo en la difusión de la información y las posibilidades de participación en los ciudadanos en la gestión pública. Conscientes de ello y siguiendo el criterio de que toda persona asociada o no, ha de poder ejercer su derecho a una participación efectiva, se ha puesto a disposición de las personas individuales una serie de canales y herramientas destinadas a tal fin. Sin duda, sus aportaciones han enriquecido el PTSVCG de igual modo que cualquier persona integrante de una entidad o asociación lo ha podido hacer, y de hecho aquellas sugerencias y aportaciones que vía micrositio web, telefónica o presenciales recibidas han sido incorporadas al documento, como así queda reflejado en los informes de contestación de sugerencias y alegaciones.

En cualquier caso, su participación no se agota con la elaboración del PTSVCG sino que se considera su reedición de cara al seguimiento y revisión del instrumento de planificación territorial señalado. La Diputación Foral de Gipuzkoa, junto al **Consejo de la Bicicleta**, mantendrán en todo momento actualizada la información referente al PTSVCG. De este modo, se emitirá anualmente una evaluación sobre el grado de desarrollo del PTSVCG.

El **Consejo de la Bicicleta** impulsará y velará porque en todo momento la información esté actualizada contando con los datos extraídos del **Observatorio de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa**, que a su vez, emitirá un informe anual del uso de las vías ciclistas y la movilidad no motorizada en Gipuzkoa, estableciéndose un canal directo y permanente de información.

9.4.- ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL PROCESO DE INFORMACIÓN, CONSULTA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

9.4.1.- INFORMACIÓN PÚBLICA

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

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

La Diputación Foral de Gipuzkoa, a través de su portal electrónico, ha suministrado información detallada y actualizada sobre las actuaciones que en materia de bicicleta y movilidad no motorizada viene realizando. Aquí, pueden encontrarse toda una gama de elementos que configuran la política de la bicicleta tales como la normativa y estrategia, la planificación, los proyectos y construcción, la gestión de la red construida y su promoción que, a su vez, dispone de página electrónica propia [<http://www.bizikletaz.net>].

9.4.2.- CONSULTA PÚBLICA

El método de consultas, más allá de lo que establece la ley, se ha visto ampliado en la fase de aprobación inicial, mediante las referidas entrevistas y formularios específicos que han ampliado el espectro participativo de los agentes consultados de forma directa entre los que se encuentran aquellas administraciones públicas afectadas por el plan.

9.4.3.- PARTICIPACIÓN ACTIVA

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

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

El plan de participación pública ha procurado en todo momento recoger y vincular de una forma directa las aportaciones, propuestas y sugerencias resultantes al documento definitivo del plan, modulando la toma de decisiones de los organismos competentes que en última instancia tienen atribuida esta competencia. Esta información contenida en un informe –recogido en el capítulo 6 del documento *F. Participación pública* del PTSVCG-, integra los aspectos relativos al proceso de información, consultas y participación activa de forma global, considerando a un tiempo, las respuestas emitidas por la DFG a todas ellas, facilitando la visualización de los resultados y favoreciendo la transparencia de la misma.

En este informe se da cuenta de forma conjunta de todas las sugerencias y alegaciones recibidas sobre los documentos en las fases de Avance y Aprobación Inicial del PTSVCG.

Fase de Avance:

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

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

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

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

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

Fase de Aprobación Inicial:

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 administraciones públicas y entidades interesadas.

4.- Se han realizado 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 Debarrena) 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.

Fase de Aprobación Provisional:

1.- Las alegaciones han sido examinadas por la Dirección General de Medio Ambiente, quien en el informe redactado sobre las mismas formula una serie de conclusiones, estimando unas y desestimando otras, de las que se derivan varias modificaciones que se han introducido en el PTS en tramitación.

2.- Mediante Orden Foral de 9 de mayo de 2011 se resolvió aprobar provisionalmente el PTSVCG. Se ordenó la remisión de la Orden Foral, junto con el expediente, al Órgano Ambiental para la emisión del Informe Definitivo de Impacto Ambiental, y a la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco para su preceptivo informe.

3.- Una vez recibidos ambos informes y tras incluir las modificaciones establecidas en los mismos en el PTS se ha procedido a la preparación del documento para su aprobación definitiva.