



Espedientea: OT-009/19-PTS

ARABA

Arabako Lurralde Historiko Bizikleta Bideen eta Ibilbide Berdeen Lurralde Plan Sektorialaren. Hasierako Onespena.

TOMÁS ORALLO QUIROGAK, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO LURRALDE ANTOLAMENDURAKO BATZORDEAREN IDAZKARIAK

ZIURTATZEN DUT Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordeak urriaren 4an izandako 5/2019 Osoko Bilkuran, besteak beste, honako erabaki hauek hartu zituztela, aho batez, kideen gehiengo osoa eratzen zuten bertaratutakoek:

“I.- Lurralde-antolamenduaren arloan:

Bizikleta Bideen eta Ibilbide Berdeen Lurralde Plan Sektorialaren hasierako onepenari aldeko txostena ematea, lotesle diren alderdietan; Euskal Herriko Lurralde Antolamenduari buruzko 4/1990 Legearen lehenengo xedapen gehigarrian eta 13.5 artikuluan ezarritakoaren arabera, ondoren aipatzen diren zehaztapenak kontuan hartuz:

a- Hasierako kontsiderazioa.

Espedientea osatu beharko da lurralde antolamendurako tresnetara (LAG, LPP, LPS) nola egokitzen den hausnarketarekin. Horretarako, txosten honetan agertzen diren hausnarketak erabilgarriak izango dira.

b- LAGetara egokitzea

Dokumentuak jasoko ditu Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan agertzen diren bi bide hauek, jasotzen ez diren tarteetan: Vitoria-Gasteiz eta Iruñea arteko konexioa Lautadatik, eta Baia ibaiaren bidea.

Araudian sartu beharko dira LAGen 21. artikuluan jasota dauden eta sareari aplikatu daitezkeen Paisaiaren arloko gidalerroak.

c- Arabako udalerrietan eragina duten LPPetara egokitzea

VC5 Gasteiz-Langraiz Oka bizikleta-bidea planifikatzeko eta ondoren gauzatzeko orduan dokumentuak kontuan hartu beharko ditu Arabako

Expediente: OT-009/19-PTS

ÁLAVA

Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava. Aprobación Inicial.

TOMÁS ORALLO QUIROGA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PAÍS VASCO.

CERTIFICO que en la Sesión 5/2019 del Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, celebrada el día 4 de octubre, se adoptó, entre otros, por unanimidad de los asistentes que conformaban la mayoría absoluta de sus miembros, los siguientes acuerdos:

“I. En materia de Ordenación Territorial:

Informar favorablemente el documento de aprobación inicial del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava, en relación con los aspectos cuyo carácter de informe es vinculante, de acuerdo con lo señalado en el artículo 13.5 y en la Disposición Adicional Primera de la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco, con las consideraciones que se señalan a continuación:

a- Consideración inicial

El expediente deberá completarse con una amplia reflexión sobre su adecuación a los diferentes documentos de ordenación territorial (DOT, PTP, PTS), sirviendo para la misma las reflexiones contenidas en el cuerpo del presente informe.

b- Adecuación a las DOT

El documento deberá incorporar las partes no contempladas de la conexión de Vitoria-Gasteiz con Pamplona por la Llanada, así como el recorrido por el río Bayas, ambos propuestos por las Directrices de Ordenación Territorial.

Se deberán incorporar en la Normativa aquellas directrices en materia de paisaje que están en el artículo 21 de las DOT, y que proceden aplicar a la red.

c- Adecuación a los PTP que afectan a municipios de Álava

El documento deberá tener en consideración la 1ª Modificación del PTP de Álava Central para posibilitar la construcción de la Terminal Logística





Erdialdeko Lurralde Plan Partzialaren 1. aldaketa, Jundiz-Billodako terminal logistikoa intermodala eraiki ahal izateko dena. Aldaketa hori behin betiko onartu zen urriaren 9ko 145/2018 Dekretuaren bidez.

Kontuan hartu beharko litzateke bide berdearen jarraitutasuna: IV37 Ibilbide Berdea, Dueñaseko Pinudia (Labraza), sarean integratzeko, bai eta ekialde-mendebalde ibilbide bat ere, eremu funtzionalaren mendebaldean.

IV3-Aintzinako Vasco-navarro Trenbidearen Bide Berdearen irudikapen grafikoa indartu beharko da; hortaz, trazadura gutxienez Arrasateraino luzatu, eta lurralde mailan duen garrantzia egoki adierazi beharko litzateke.

d- Aplikatzekoak diren LPSetara egokitzea

LPSak Araudian sartu beharko du dagokion koordinazioa bide bakoitzean, eragina izan dezaketen LPSetan ezarritako zehaztapenekin.

e- Beste kontsiderazio batzuk

Beharrezkotzat jotzen da bai Memorian bai Araudian administrazioen arteko koordinazioaren beharra txertatzea, beste autonomia erkidego batzuetan eta beste lurralde batzuetan eragina duten trazaduretan.

IV48 Ibarra-Aramaio-Arrasate ibilbidea Ibilbide Berdearen izaera justifikatuko da, bizikleta bidea izan ordez.

II.- Expediente hau behin betiko onartzeko, eskumena duen organoari honako hauek egindako txostenak bidaltzea: Natura Ondare eta Klima Aldaketaren Zuzendaritza (I. eranskina), Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritza (II: eranskina), URA-Uraren Euskal Agentzia (III. eranskina) eta Kultura Ondarearen zuzendaritza (IV eranskina). Ziurtagiri horiek erantsita doaz."

Eta horrela jasota gera dadin, ziurtagiri hau egin eta sinatu dut, bilkuraren akta onetsi baino lehen, Vitoria-Gasteizen.

Firmado electrónicamente por:

Tomás Oraldo Quiroga
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO LURRALDE ANTOLAMENDURAKO BATZORDEAREN IDAZKARIA
SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PAÍS VASCO

Intermodal de Jundiz-Villodas, aprobada definitivamente mediante Decreto 145/2018, de 9 de octubre, en la planificación y posterior ejecución de la vía ciclista VC5 Vitoria-Gasteiz-Nanclares de la Oca.

Se debiera considerar la continuidad del itinerario verde IV37 Ruta Verde Pinar de Dueñas (Labraza), para su integración en la red, así como un recorrido Este-Oeste en la parte occidental del área funcional.

Se deberá reforzar en la representación gráfica la IV3-Vía Verde del Antiguo Ferrocarril Vasco-navarro, de forma que se prolongue su trazado al menos hasta Arrasate y que exprese de forma correcta su importancia a nivel territorial.

d- Adecuación a los PTS de aplicación

El PTS deberá incluir en su Normativa la coordinación que proceda con las determinaciones establecidas en los PTS que puedan afectar a cada recorrido.

e- Otras consideraciones

Se considera necesario que tanto en la Memoria como en la Normativa se incorpore la necesidad de coordinación con otras administraciones, en aquellos trazados que afectan a otros territorios y comunidades autónomas.

Se justificará el carácter de itinerario verde del recorrido IV48 Ibarra-Aramaio-Arrasate, en lugar de vía ciclista.

II.- Remitir al órgano competente para la aprobación definitiva del expediente los informes emitidos por la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático (Anexo I), por la Dirección de Agricultura y Ganadería (Anexo II), URA-Agencia Vasca del Agua (Anexo III) y por la Dirección de Patrimonio Cultural (Anexo IV), que se acompañan a la presente certificación."

Y para que así conste, expido y firmo, con anterioridad a la aprobación del acta correspondiente a esta Sesión, en Vitoria-Gasteiz.



INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA
ETA ETXEBIZITZA SAILA
Ingurumen Sailburuordetza
Natura Ondare eta Klima Aldaketa Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACION TERRITORIAL Y VIVIENDA
Viceconsejería de Medio Ambiente
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático



INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA ETA ETXEBIZITZA SAILA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA

2019 IRA. 23
SEP.

**SECRETARÍA DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO DEL PAÍS VASCO**
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA
EUSKO JAURLARITZA - GOBIERNO VASCO

SARRERA	IRTEERA
Zk.	Zk. 359378

Gaia/Asunto: Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava. Aprobación Inicial.

Kodea/Código: OT-009/19-PTS

Esta Dirección ha informado el presente expediente en dos ocasiones:

- En el marco de las Consultas Previas de la Evaluación Ambiental Estratégica, en junio de 2016 (código: ECIA-2016_017).
- En el marco de la información pública tras la aprobación inicial (artículo 90.5 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo de la CAPV), en agosto de 2019 (código: ECIA-2016_017_02).

A la vista de la documentación aportada, coincidente con la analizada el pasado agosto, cabe realizar las siguientes observaciones:

- La propuesta del PTS, como ya señaló esta Dirección en su informe de junio de 2016, se valora muy positivamente en la medida en la que impulsa una movilidad sostenible y el acercamiento de la población a los espacios naturales de su entorno.
- No obstante lo anterior, existen tramos de los distintos itinerarios y vías ciclistas propuestos que presentan solapamientos con elementos destacados del patrimonio natural (espacios naturales protegidos, zonas de vegetación autóctona, etc.), por lo que podrían generarse impactos sobre los mismos.
- En este sentido, el EsAE recibido aborda un análisis de estos solapamientos y, a fin de evitar, minimizar, corregir y en su caso compensar los impactos que se generen, realiza una propuesta de medidas, con cuya adopción los impactos se mantendrían en límites asumibles.

La propuesta de medidas es, a juicio de esta Dirección, correcta y suficiente para un instrumento como el PTS, y su implementación permitirá que no se produzca una pérdida neta de patrimonio natural con el desarrollo de los trazados propuestos.



Sin embargo, para garantizar este extremo **resulta imprescindible** que la adopción de las medidas detalladas en el apartado 10 del EsAE recibido y la puesta en marcha del Plan de Vigilancia Ambiental recogido en su apartado 11 **tengan un carácter vinculante**, de modo que se asegure su efectiva consideración en el diseño y ejecución de los proyectos que se redacten en el marco del PTS. Por ello, **se insta a que este nivel de vinculación se especifique en el Documento B. Normativa del PTS.**

Lo que se traslada a los efectos oportunos.



AITOR ZULUETA TELLERIA

NATURA ONDARE ETA KLIMA ALDAKETAREN ZUZENDARIA
DIRECTOR DE PATRIMONIO NATURAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Vitoria-Gasteiz, 2019ko irailaren 17a/17 de septiembre de 2019



OT-009/19-PTS "PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS E ITINERARIOS VERDES DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA".

INFORME DEL DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS (Dirección de Agricultura y Ganadería)

1. INTRODUCCIÓN Y SÍNTESIS

La normativa reguladora del PTS refleja lo establecido en las Normas Forales (NF) vigentes: NF 1/2012, de 23 de enero, de Itinerarios Verdes del T.H. de Álava y NF 4/2010, de 8 de marzo, de la Vías Ciclistas del T.H. de Álava.

El "Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava" tiene por objeto dar encaje a la Red Foral de Vías Ciclistas y a la Red de Itinerarios Verdes de Álava.

La red Foral de Vías Ciclistas alcanza una longitud total entre 36,6 y 38,2 km en el T.H. de Álava. Está conformada por 11 itinerarios en total, de los cuales sólo uno es existente (VC1), mientras que el resto sería Planificados (VC2, VC3, VC4, VC5, VC6, VC7, VC8, VC9, VC10 y VC11).

El PTS designa como Itinerario Verde (IV) un conjunto de 48 itinerarios, de los cuales 10 itinerarios verde son existentes catalogados (IV1, IV2, IV3, IV4, IV5, IV6, IV7, IV8, IV9 y IV10), 15 itinerarios verde son existentes en fase de catalogación (IV11, IV12, IV13, IV14, IV15, IV16, IV17, IV18, IV19, IV20, IV21, IV22, IV23, IV24 y IV25) y los 23 restantes constituyen la red de itinerarios verdes planificados (IV26, IV27, IV28, IV29, IV30, IV31, IV32, IV33, IV34, IV35, IV36, IV37, IV38, IV39, IV40, IV41, IV42, IV43, IV44, IV45, IV46, IV47 y IV48).

Los Itinerarios Verdes Planificados son aquellos cuyos trazados se proponen en este PTS VCIV y que, habrán de seguir el mismo proceso que el resto para su inclusión en el Catálogo de Itinerarios Verdes de Álava.

La planificación de las actuaciones de ambas redes (VC e IV) se establece en dos sexenios:

- **Primer Sexenio (2020-2025);** se planifica: la ejecución de entre 18,09-19,69 km de vías ciclistas, dependiendo de las alternativas finalmente seleccionadas; la construcción de 70,65 km de subtramos de I.V. planificados y 34,13 km de I.V. planificados.

- **Segundo Sexenio (2026-2031)**, se planifica: la ejecución de 18,53 km de vías ciclistas así como el mantenimiento de las vías ciclistas ejecutadas en el primer sexenio; la construcción de 213,91 km de IV planificados y la finalización del Subtramo Túnel de Laminoria, el mantenimiento de la red existente actual a lo largo de los 6 años planificados así como el mantenimiento de la red ejecutada en el Primer Sexenio a partir del 9º año.

2. CONSIDERACIONES

2.1. Sobre la normativa reguladora del PTS de Vías Ciclistas.

La normativa reguladora del PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava deberá coordinarse en lo que se refiere a la regulación del uso de los caminos rurales con lo dispuesto en el artículo 21 del Decreto 177/2014, de 16 de septiembre, por el que se aprueba definitivamente el PTS Agroforestal de la CAPV:

- 1.- *Se considerará como uso preferente de los caminos rurales, el acceso de las y los agricultores a sus explotaciones, la circulación de vehículos relacionada con el desarrollo de las actividades agrícolas, ganaderas y forestales, así como aquellas actividades complementarias turísticas y artesanales ejercidas por las personas agricultoras en sus explotaciones agrarias y las que tengan por objeto la conservación del medio natural.*
- 2.- *Se consideran como usos compatibles con los señalados en el punto anterior el tránsito a pie y ciclable y los desplazamientos ecuestres y sobre vehículos motorizados o no, siempre que no obstaculicen o dificulten el tráfico motivado por el servicio del camino o esté prohibido expresamente por razones de protección ambiental u otras.*
- 3.- *Se evitarán otros usos o actividades que resulten incompatibles con la seguridad vial y el mantenimiento de caminos y sus elementos.*

Además, tal y como se señala en el artículo 34 del citado Decreto, las condiciones de uso de los caminos rurales se ajustarán a los criterios establecidos en la NF 6/95 para el uso, conservación y vigilancia de Caminos Rurales del territorio Histórico de Álava.

En este sentido, respecto a los tramos de coincidencia con caminos rurales, como es el caso de las VC2-Vitoria_Gasteiz-Parque Tecnológico de Álava y la VC8-Ribabellosa-Miranda de Ebro, si bien la NF de itinerarios verdes remite en su artículo 3 a la normativa específica de los caminos rurales, vías pecuarias o forestales, la NF de las Vías Ciclistas los excluye de su ámbito de aplicación. En los tramos de coincidencia de caminos rurales con vías ciclistas se permite el mantenimiento de uso agrario, pero el mismo no parece considerarse como



preferente en los caminos rurales, tal y como establecen el PTS Agroforestal de la CAPV y la NF de caminos rurales.

3.2. Ocupación de suelo agrario y evaluación de la afección sectorial agraria.

Las principales afecciones que pudieran derivarse del PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava son las relacionadas con la posible ocupación de suelo agrario por los tramos de la red de nuevo trazado y, en su caso, por las ampliaciones/adequaciones de los trazados de infraestructuras existentes para su utilización por la nueva red.

En este sentido, aunque se valora positivamente la propuesta de minimizar las nuevas ocupaciones de suelo aprovechando el trazado de infraestructuras existentes, a la vista de los trazados propuestos, se ha observado que se verían afectadas distintas superficies de suelo agrario.

Una vez revisada la documentación disponible se ha podido constatar que se verán afectadas superficies categorizadas por el PTS Agroforestal como suelos Agroganaderos de Alto Valor Estratégico (P. ej. VC2-Vitoria_Gasteiz-Parque Tecnológico de Álava). Conforme a lo establecido por el artículo 16 de la Ley 17/2008 de Política Agraria y Alimentaria, se requiere la emisión de informe por el órgano foral competente en materia agraria con carácter previo a su aprobación definitiva. Este informe deberá valorar la repercusión del proyecto o actuación. El informe se trasladará a la Comisión de Ordenación del Territorio para su consideración, antes de la emisión por esta comisión de su informe final.

Asimismo, de conformidad con lo establecido en el artículo 10.e del PTS Agroforestal, sería necesario que se proceda a evaluar la afección sectorial agraria teniendo en cuenta como elementos de base tanto la ocupación de suelos agrarios como el impacto generado sobre las explotaciones agrarias que puedan verse afectadas por las propuestas contenidas en el planeamiento, tomando como base lo establecido en el PTS Agroforestal en relación a la "Evaluación de la afección sectorial agraria ocasionada por la aplicación de planes y por la realización de obras o actividades".

Vitoria-Gasteiz, 27 de septiembre de 2019



Sin.: JORGE GARBISU BUESA
Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaria
Director de Agricultura y Ganadería

PROPUESTA DE INFORME DE LA AGENCIA VASCA DEL AGUA RELATIVA A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VIAS CICLISTAS E ITINERARIOS VERDES DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA

N/ Ref.: IAU-2019-0275

Su ref.: OT-009/19-PTS

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

El 16 de septiembre de 2019 ha tenido conocimiento esta Agencia Vasca del Agua de la entrada en la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV) de la documentación correspondiente al *PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava. Aprobación Inicial*.

El documento de inicio de este Plan fue informado por esta Agencia en agosto de 2016 (IAU-2016-0137); en la fase de consultas previas del trámite ambiental antes de su aprobación inicial. Posteriormente, se vuelve a solicitar informe por parte del Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava en la fase de Avance del documento y esta Agencia emite informe en noviembre de 2018 (IAU-2018-0273). En dicho trámite también las Confederación Hidrográficas del Cantábrico (ICA/01/2018/0011) y del Ebro (2018-OU-162) emiten sendos informes en abril y en febrero de 2019.

En la actual fase de tramitación (fase 3. Aprobación Inicial) la información analizada es algo diferente, se han eliminado algunas propuestas y se incluyen nuevas, y, además, algunas se codifican o identifican de diferente manera a la presentada en el documento de Avance. Resumidamente, si el documento de Avance identificaba vías ciclistas, itinerarios verdes complementarios y grandes itinerarios, la propuesta actual incluye vías ciclistas, pero ya no cita los grandes itinerarios y los Itinerarios Verdes los clasifica entre Catalogados o no, y Planificados.

2. OBJETO Y ÁMBITO DEL PLAN

El objeto del PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del TH de Álava, según la Memoria del documento, es dar encaje, en el marco de la ordenación del territorio de la CAPV y en Álava, a la Red Foral de Vías Ciclistas y a la Red de Itinerarios Verdes de Álava, englobando en un solo documento ambos modelos de movilidad sostenible (marcha y ciclista), creando nuevas redes interurbanas de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad no motorizada y poniendo al mismo tiempo en valor el patrimonio natural, paisajístico e histórico-cultural.

En la fase última de tramitación del PTS se establecerá una única red combinada de itinerarios en la que se fusionarán las vías ciclistas y los itinerarios verdes.

Por lo tanto, el objetivo básico es definir la Red Foral de Vías Ciclistas (cuyo marco normativo es la Norma Foral 4/2010, de 8 de marzo, de Vías Ciclistas del TH de Álava) y la Red de Itinerarios Verdes (Norma Foral 1/2012, de 23 de enero, de Itinerarios Verdes del TH de Álava).



De tal manera que, el PTS incorpora las características generales y técnicas de la Red de Itinerarios y Vías Ciclistas, su definición, en cuanto a longitud, municipios por los que transita, y documentación cartográfica. También incorpora una planificación temporal en función de la prioridad considerada para su ejecución.

En relación con la Red Foral de Vías Ciclistas, el PTS propone trazados que discurren por suelo no urbanizable dentro del TH de Araba, con el objeto de absorber el flujo diario de los desplazamientos de menos de 10 km vinculados a la movilidad obligada cotidiana en bicicleta. En suelo urbano y fuera del TH de Araba el trazado es recomendatorio. Esta Red está conformada por 11 itinerarios en total de los que solo uno existe (VC1- Durana-Arroiabe), el resto son planificados.

Por su parte, la Red de Itinerarios Verdes de Álava absorbe la movilidad no motorizada tanto la cotidiana como la vinculada al ocio y turismo y permite el acceso al territorio y sus espacios naturales. El PTS designa como Itinerarios Verdes un total de 48 trazados, de los cuales 10 son existentes catalogados, 15 son existentes en fase de catalogación y los 23 restantes forman parte de la Red de Itinerarios Verdes Planificados. Varios Itinerarios Verdes Catalogados y en Fase de Catalogación cuentan con subtramos algunos de ellos en distinta fase de materialización.

Para la definición del modelo de la red de Itinerarios Verdes (IV) y Vías Ciclistas (VC), el PTS parte de las siguientes premisas:

- La red de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes planteada pretende ser mixta y funcionar sin duplicidades.
- El objetivo es conectar el territorio intrínsecamente a modo de malla e incluso darle una continuidad en los territorios limítrofes.
- Debe ser funcional de manera que las nuevas vías ciclistas respondan a la movilidad obligada (acceso a centros de trabajo, etc) e intermodal, de manera que se puedan conectar diferentes medios de transporte colectivo.
- Se utilizarán las infraestructuras viarias existentes (carreteras, caminos, pistas, sendas...) solo proponiendo nuevas plataformas donde sea imprescindible (en la mejora o recuperación de antiguos caminos...).

El ámbito del Plan comprende gran parte del Territorio Histórico de Álava donde se incluyen las Demarcaciones Hidrográficas del Ebro y del Cantábrico Oriental. La mayoría de los trazados se sitúan en la Demarcación del Ebro.

En resumen, si bien en el documento de Avance se planteaban los siguientes itinerarios y vías ciclistas: 13 nuevas vías ciclistas, 18 itinerarios verdes complementarios y 7 grandes itinerarios, en el documento para la Aprobación Inicial se proponen los siguientes:

- 11 Vías Ciclistas: 10 Planificadas, y 1 Vía Ciclista existente (Durana-Arroiabe), que suman en total entre 36,6 y 38,2 km, en función de las alternativas.
- 48 Itinerarios Verdes: 10 son catalogados (en servicio e incluidos en el Catálogo de la Red de Itinerarios Verdes del TH de Álava); 15 se encuentran en fase de catalogación (acondicionados y en servicio para los que se ha iniciado la tramitación para la inclusión en el citado Catálogo); y 23 forman parte de la red de itinerarios verdes planificados cuyo trazado se propone en el PTS y que seguirán la misma tramitación que el resto.



3. VALORACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE TRAZADO CON POSIBLE INCIDENCIA EN LAS MASAS DE AGUA

En principio, la mayor parte de las propuestas presentadas utilizan caminos o viales existentes, algunos de ellos se ubican en zona de servidumbre y policía de cauces y, además, en ocasiones, los cruzan.

Debido a ello, a priori la mayor parte de las propuestas no deberían tener incidencia sobre el dominio público hidráulico (DPH), por lo menos, en el caso de los trazados ya existentes, ya que no van a verse modificados. De igual modo en el caso de los que no se acercan a masas de agua.

Del conjunto de las Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes propuestos en el presente informe se analizan (y valoran) aquellos que no están materializados hasta la fecha, y que forman parte de subtramos de los Itinerarios Verdes Catalogados, en Fase de Catalogación, y, sobretodo, los Itinerarios Verdes Planificados.

En relación con nuevos trazados se ha comprobado que algunos discurren por la margen de cauces, donde no existe ningún tipo de camino o vial, lo cual implica la realización de nuevos caminos o viales. En alguno de estos casos se sugiere que se aprovechen caminos cercanos para no tener que intervenir en la margen o que se establezcan medidas de tipo general en cuanto a la preservación de la zona de servidumbre de las alteraciones del relieve y la conservación de la vegetación de ribera.

En otros casos, respecto de la versión del Avance, se han corregido algunos trazados que, desde nuestro punto de vista, su ejecución hubiera podido ocasionar una afección relevante a las masas de agua cercanas. Se trata de dos vías ciclistas y un itinerario verde, los cuales se comentan en el apartado 3.2.2 del presente informe. Las correcciones realizadas en los trazados se valoran positivamente.

A continuación, se describen y valoran las Vías Ciclistas y los Itinerarios Verdes.

3.1. VÍAS CICLISTAS

Respecto de la documentación relativa al Avance, hay trazados que han sido eliminados como propuestas de Vías Ciclistas y que en la nueva documentación pasan a formar parte de la Red de Itinerarios Verdes Planificados. Se trata de la VC8 *Gillerna-Bitoriano-Murgia-Sarria* y de la VC9 *Ibarra de Aramaio-Arrasate* que, debido a sus previsibles afecciones a las masas de agua, fueron valoradas desfavorablemente en el informe previo de esta Agencia.

El análisis realizado en el informe previo (IAU-2018-273) partía de la base de que, en el caso de las vías ciclistas, éstas deben estar acondicionadas para el uso específico y circulación de bicicletas, por lo que pueden requerir de obras de adecuación de la plataforma ciclable de cierta entidad. Al respecto, en el mencionado informe se señalaba que, si estas vías ciclistas se proyectaban por caminos paralelos al DPH, se debían buscar alternativas que ocasionaran la menor afección posible al cauce y sus riberas.

En el caso de los dos trazados citados la afección se valoraba significativa e, incluso, el trazado se estimaba inviable en algún tramo. Por tanto, se valora favorablemente que ya no sean propuestos como Vías Ciclistas.



A continuación, se describe y comenta la única vía ciclista, de las actualmente propuestas, respecto de la cual se considera preciso realizar una valoración en relación con su posible afección al medio hídrico:

- VC5 VITORIA-GASTEIZ-NANCLARES DE LA OCA

Se plantean tres alternativas que confluyen en la carretera que comunica Margarita con Nanclares (A-3308). Parte del trazado de la alternativa 2 y el trazado común de ambas alternativas discurren en zona de policía de la margen izquierda del Zadorra. En la confluencia de ambas alternativas se propone la ampliación del trazado en paralelo y/o segregado de la Carretera A-3308, este vial en ocasiones se sitúa en la zona de servidumbre del dominio público hidráulico, a escasos 5 metros del cauce.

En este caso, la posible ampliación de la carretera A-3308 para acoger el itinerario deberá realizarse hacia la zona más alejada de la margen izquierda del río Zadorra.

3.2. ITINERARIOS VERDES

La propuesta actual de Itinerarios Verdes (48) es mucho más extensa que la de Itinerarios Verdes Complementarios de la versión del Avance.

Según la Norma Foral que regula los Itinerarios Verdes existen varios tipos: vías verdes, rutas verdes o sendas verdes, siendo la mayor parte de los trazados que se proponen rutas verdes, las únicas donde el desplazamiento no motorizado puede coincidir con el motorizado. En los casos en los que se aproveche las infraestructuras existentes el presente PTS no establece dimensiones. No obstante, si no existiera infraestructura, la dimensión se ha definido en 2 metros para las rutas verdes y 1 metro para las sendas. En las vías verdes no se concretan dimensiones, solo se habla de garantizar la utilización en convivencia y seguridad a todas las personas usuarias.

Respecto de los Catalogados o en Fase de Catalogación, a priori, y salvo en algún subtramo, la mayoría están en uso por lo que no se prevén grandes actuaciones de acondicionamiento o mejora. En todo caso su correcta señalización o, tal vez, obras de mejora de cara a su accesibilidad.

Al respecto, el presente PTS establece como criterio de diseño que se procurarán soluciones integradas en el entorno en materiales y pavimentación, incluyendo actuaciones de restauración y corrección ambiental y paisajística.

Por lo tanto, y teniendo en cuenta el reducido grado de detalle disponible respecto a las actuaciones de acondicionamiento y/o mejora de los nuevos trazados propuestos, se estima que la mayor parte de los mismos no van a ocasionar afecciones a las masas de agua junto a las que discurren o cruzan.

No obstante, se comentan a continuación, en función de la incidencia en las masas de agua, los aspectos a tener en cuenta de cara a evitar o minimizar posibles afecciones al ecosistema fluvial. Al final del informe, en anexo aparte, se añaden fotos o mapas de las zonas a las que se hace referencia en el texto.



3.2.1. ITINERARIOS CON TRAZADO SOBRE EL DPH Y SUS ZONAS DE SERVIDUMBRE

a. IV1-RUTA VERDE DEL EMBALSE DE ULLIBARRI-GAMBOA

Ruta existente y en uso y en su mayor parte acondicionada. Únicamente requiere de tres intervenciones descritas como proyectos de acondicionamiento y/o mejora de subtramos ya planificados. Uno de ellos es la variante de Urizar cuyo trazado es de unos 330 m por la orilla del pantano y que supone una alternativa al itinerario actualmente existente que atraviesa el barrio de Urizar. En este caso, el nuevo trazado propuesto orientativo, ya que la escala no es de detalle, parece discurrir prácticamente por dominio público hidráulico por una zona de topografía complicada (como se puede ver en la imagen adjunta).

Al respecto, el camino no debería ubicarse en dominio público hidráulico, en concreto, por debajo de la cota 546,5 m.s.n.m.

Además se tendría que justificar, en primer lugar, la necesidad de una variante al trazado actual en uso ciclable y peatonal que atraviesa el barrio de Urizar. En segundo lugar, si se sigue adelante con la propuesta, el acondicionamiento debería ser de poca entidad, sin apenas movimientos de tierra y sin que ello suponga la eliminación de la vegetación presente en esta orilla.

b. IV2-VIA VERDE DEL PARQUE LINEAL DEL NERVIÓN (AMBITO DEMARCACIÓN CANTÁBRICO ORIENTAL)

Este itinerario está regulado por un Plan Especial. Algunos tramos ya se encuentran ejecutados y en uso, en fase de catalogación o catalogados, pero la mayoría son trazados únicamente Planificados, sin materializar hasta la fecha.

Analizada la documentación cartográfica presentada, se han identificado trazados que discurren por las márgenes del Nervión por zonas que no cuentan con caminos peatonales habilitados, es el caso de:

1. El nuevo trazado en el inicio del subtramo 3 Olako-Refor, entre el subtramo anterior ya ejecutado (2: Salbio Olako) y Landako kalea, que discurre por la margen izquierda del Nervión. A partir de Landako kalea hay acondicionado un camino junto al río.
2. Alguna de las alternativas situadas entre los subtramos 4 y 5 en la zona de Saratxo.
3. Subtramo 5 desde Landatas auzoa hasta Delika, donde se ha planificado un tramo de unos 1.700 m junto al arroyo de Delika.

En estos casos, el diseño definitivo deberá evitar situarse en la servidumbre del DPH y respetar la vegetación de ribera en estado natural existente. Salvo inviabilidad manifiesta, entre las alternativas señaladas en el segundo de los tramos citados, se deberá elegir la alternativa que aproveche caminos existentes y, además, deberá alejarse del río lo máximo posible.

Según la Norma Foral 1/2012, anteriormente citada, el diseño de los itinerarios procurará adoptar soluciones integradas con el entorno, incluidas actuaciones de restauración y corrección ambiental y paisajística. Al respecto, en los casos donde los nuevos trazados se ubican en las márgenes de ríos y arroyos, y no existe camino acondicionado, los documentos de desarrollo del PTS deberán incorporar actuaciones de restauración de la vegetación de ribera con especies autóctonas.



c. IV26- PARQUE FLUVIAL IZORIA (AMBITO DEMARCACIÓN CANTÁBRICO ORIENTAL)

Trazado que discurre por ambos márgenes del río Izoria y que dispone de un tramo acondicionado y otro será de nueva creación. El trazado nuevo discurre por la margen derecha desde la carretera comarcal A-4609 hasta el cruce de este río con la A-625, justo antes de su desembocadura del Izoria en el Nerbioi.

En alguna zona será necesario la ejecución de pasos sobre los arroyos existentes y tributarios en el río Izoria por su margen derecha (como el señalado en la foto incluida en el anexo). El trazado nuevo deberá evitar discurrir por la servidumbre del DPH del Izoria.

d. IV31 VITORIA-GASTEIZ OKINA

En este caso también se trata de un nuevo Itinerario Verde Planificado que se ha mantenido de la versión anterior denominándose entonces: *IVC 7 Vitoria-Gasteiz-Los Huertos-Murgia*, también en aquella versión coincidía con una Vía Ciclista (IVC7).

En este caso, el trazado planteado al sur de Bolivar discurre en paralelo al río Santo Tomás pero, según foto aérea, el camino parece desaparecer en algún tramo. El itinerario cruza el río en algún momento y no parece haber zona de paso, siendo su superficie de cuenca de unos 5,60 km². El criterio también en este caso es el respeto a la zona de servidumbre, la cual deberá permanecer inalterada.

e. IV46 URRUNAGA- SABALAIN

Trazado que se mantiene de la anterior versión denominado entonces *IVC19 Urrunaga-Sabalain*.

Esta propuesta supone el acondicionamiento del tramo que discurre por el borde del embalse en la zona de Sabalain, además de la creación de una pasarela sobre el embalse que comunique la península de Sabalain con la orilla situada al noreste, en paralelo prácticamente del puente existente.

También se plantea un trazado por la orilla este de Sabalain. En este caso, teniendo en cuenta que el trazado propuesto parece discurrir por su zona de servidumbre, se debería justificar la conveniencia o necesidad de acondicionar un itinerario en esta zona. En todo caso, éste deberá situarse lo más alejado posible del citado dominio. Además, en su trazado deberá evitarse toda afección posible a la vegetación ligada al agua existente (sauceda, carrizal...) de manera que sea compatible con el objetivo operativo de “*conservar y recuperar una orla de vegetación arbustiva o arbórea en las orillas de los embalses*” que se plantea en el documento de gestión de la ZEC ES2110011 “Embalses del Sistema del Zadorra”.

3.2.2. ITINERARIOS CON TRAZADOS MODIFICADOS RESPECTO DE LA VERSIÓN DEL AVANCE

a. IV48 IBARRA ARAMAIO-ARRASATE (AMBITO CUENCAS INTERNAS DEL PAIS VASCO)

Se trata de la anterior vía ciclista *IVC9 Ibarra de Aramaio-Arrasate*. En este caso, se trata de un Itinerario Verde que utiliza en algunas zonas el trazado de la carretera A-2620 pero en la mayoría se trata de un nuevo trazado de camino junto al río Aramaio. Solo 3,14 km se sitúan en territorio alavés.



Aunque se valora favorablemente que se haya eliminado este itinerario como vía ciclista, sigue siendo, desde nuestro punto de vista, el itinerario que mayor afección puede ocasionar al río, en función del acondicionamiento que precise. Con la información remitida en planos, de escaso detalle, y tras visitar la zona, se ha comprobado que, en gran parte del trazado, debido a la pendiente de una margen y a la existencia de la carretera en la otra, existe muy poco espacio, fuera de los 5 m de la zona servidumbre del cauce, que permita acondicionar un camino sin ocasionar una afección significativa a la vegetación de ribera y al relieve de las márgenes (ver fotografías en Anexo adjunto).

En este caso, desde nuestro punto de vista, la opción más favorable para evitar afecciones al ecosistema fluvial colindante consistiría en una senda verde peatonal de 1 m de anchura situada en la servidumbre pero cuyo acondicionamiento únicamente obligue a realizar pequeños desbroces.

b. IV28 VITORIA-GASTEIZ- LOS HUETOS- MURGIA

Se trata de un nuevo Itinerario Verde Planificado que se ha mantenido de la versión anterior denominándose entonces: *IVC 3 Vitoria-Gasteiz-Los Huertos-Murgia*, también en aquella versión coincidía con una Vía Ciclista (VC8). Como en el caso anterior, se valora favorablemente que haya dejado de ser una propuesta de vía ciclista.

En Bitoriano se propone un nuevo trazado hacia el norte hasta llegar a Murgia paralelo al río Ugalde, el cual tiene en este punto, al norte de Bitoriano, una superficie de cuenca cercana a los 20 km². La margen derecha de este arroyo se ubica en suelo no urbanizable. En gran parte del trazado propuesto no existe camino a ambos lados del arroyo.

En el entorno de Bitoriano la margen derecha se encuentra ocupada por zonas de pasto y hacia el norte, cerca de Murgia ya, por un bosque de robles en terrenos privados. Tanto en Bitoriano como en Murgia una o ambas márgenes están ocupadas por edificaciones y/o zonas de huertas, en algún caso ocupando la zona de servidumbre del arroyo.

Parte del trazado de este itinerario ha sido visitado y lo que se ha visto es que hay zonas del río a las que no se puede acceder y las márgenes están ocupadas bien por viviendas o bien por zonas de pasto para ganado, en muchos casos con vallados ocupando la zona de servidumbre.

Como en los casos anteriores, el diseño de detalle deberá evitar situarse en la servidumbre del DPH y respetar la vegetación de ribera existente. La dificultad de cumplir ambas condiciones en alguna zona del trazado (como se puede observar en las fotos incluidas en el Anexo), recomienda, desde nuestro punto de vista, el análisis de otras alternativas de trazado que se alejen del cauce.

c. IV23 RUTA VERDE DEL ZADORRA

En la versión anterior del PTS éste era el denominado *ICV4 Vitoria-Gasteiz-Santa Catalina-Via Verde del Zadorra*. En el informe emitido entonces desde esta Agencia se advertía que en el trazado al norte de Villodas, que discurría por la margen izquierda del Zadorra, se había trazado un tramo en el que no parecía existir camino junto al río.

En la versión actual se ha corregido el trazado en ese punto conflictivo (en el subtramo Depuradora de Crispijana-Trespuentes y Villodas) de manera que se utiliza un camino existente que sube



desde la chopera situada al norte de Villodas hacia cerro donde se ubica Iruña Veleia y baja de nuevo a encontrarse con el camino que sí discurre junto al Zadorra más al norte. Este trazado, desde el punto de vista medioambiental y de protección del ecosistema fluvial, resulta más adecuado.

4. CONSIDERACIONES EN RELACIÓN CON EL RIESGO DE INUNDABILIDAD Y LOS CRUCES Y OBRAS DE PASO SOBRE EL DPH

En el ámbito de la **Demarcación Hidrográfica del Ebro** en materia de inundabilidad deberá tenerse en cuenta la regulación que establecen el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV y el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

- En el *Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV*; Puntos E-2 Normativa específica sobre protección de inundaciones y punto F2 - Normativa específica para márgenes ocupadas por infraestructuras de comunicaciones interurbanas.
- En el *Reglamento del Dominio Público Hidráulico*; Artículos 9, 9 bis y 9 ter, relativos a los usos en zonas inundables y artículos 126 y 126 ter. referentes a obras y a los criterios de diseño y conservación para obras de protección, modificaciones en los cauces y obras de paso.

En el caso de las vías ciclistas o itinerarios que se sitúen en ámbito de la **Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental**, se atenderá sobre todo a los artículos 40 y 43 del Plan Hidrológico (Real Decreto 1/2016, de 8 de enero), además de los documentos anteriormente mencionados.

Como ejemplo de tramos situados en zonas inundables, se puede citar el IV26 Parque Fluvial de Izoria o el IV33 Vitoria-Gasteiz-Orduña por Badaia.

Al mismo tiempo, cabe señalar que en todos los trazados en los que sea necesario realizar obras de paso sobre cauces, se deberá atender a lo dispuesto en la normativa del RDPH (artículo 126 y 126 ter) y evitar todo tipo de afección posible al dominio público hidráulico y a la vegetación de ribera.

Por último, se recuerda que, además de las propuestas comentadas previamente, todas las actuaciones que deriven de la materialización de este PTS que puedan afectar al dominio público hidráulico o se sitúen en sus zonas de policía requerirán de la previa autorización de obras de la Administración hidráulica competente. Será en el marco de dicha autorización cuando se establezcan las prescripciones que se consideren oportunas.

En el caso de las propuestas ubicadas en cuencas intercomunitarias situadas en la vertiente cantábrica (caso de la Vía Verde 2, IV26 y VC Amurrio-Polígono industrial de Murga) el organismo competente es la Confederación Hidrográfica del Cantábrico. En las situadas en la vertiente mediterránea (la mayoría) sería la Confederación Hidrográfica del Ebro. En cualquier caso, la tramitación de las autorizaciones se realiza desde esta Agencia que, además, tiene también competencia exclusiva cuando las actuaciones se ubiquen en las Cuencas Internas de la CAPV (caso del IV48: Ibarra de Aramaio-Arrasate).



5. PROPUESTA DE INFORME

Por lo tanto y dadas las circunstancias expuestas previamente, esta Agencia Vasca del Agua-URA propone informar, en el ámbito de sus competencias, **favorablemente** el “*PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava. Aprobación Inicial*”, aunque de manera vinculante al cumplimiento de las siguientes condiciones:

1) Los documentos de desarrollo del presente PTS deberán ajustarse, con carácter general, a los retiros del PTS de ríos y arroyos, y deberá evitarse que los nuevos trazados situados en las márgenes de ríos y arroyos (y, en particular, en los citados en el cuerpo del informe), se sitúen en la servidumbre del DPH.

Si esto no fuera posible, el trazado deberá situarse, siempre, fuera del dominio público hidráulico y lo más alejado posible del mismo. En estos casos, en particular en los ámbitos rurales, se deberá justificar adecuadamente que su ejecución fuera de dicha franja de servidumbre no es viable ni desde el punto de vista técnico ni medioambiental. La ocupación de la servidumbre tendrá que limitarse a tramos de reducida extensión, y su acondicionamiento se realizará sin alteraciones del perfil original, sin elementos de la urbanización y con firme permeable a la infiltración del agua. Asimismo, deberá garantizarse el respeto de la vegetación autóctona propia de ribera presente en las márgenes.

2) En las obras de acondicionamiento de los itinerarios situados en las márgenes deberán diseñarse actuaciones de restauración.

Por último, se recuerda que las actuaciones que deriven de la materialización de este PTS que puedan afectar al dominio público hidráulico o se sitúen en sus zonas de policía requerirán de la previa autorización de obras de la Administración hidráulica competente. Del mismo modo, en todos los que sea necesario realizar obras de paso sobre cauces o actuaciones en zonas inundables, se deberá atender a la normativa sectorial citada en el cuerpo del informe.

5. TXOSTEN-PROPOSAMENA

Beraz, aurreko atalekoak kontuan izanik, Uraren Euskal Agentziak, “*Arabako Lurralde Historiko Bizikleta Bideen eta Ibilbide Berdeen Lurralde Plan Sektoriala*”-ren. hasierako onespena duen dokumentuari, eta bere eskumenen barruan, **aldeko txosten-proposamena** egiten dio, honako erabaki lotesle hauek betetzeko baldintzapean:

1) LPS honen ondorengo garapenerako dokumentuek EAEko ibai eta erreketarako Lurralde Plan Sektorialak ezartzen dituen erretiroak, oro har, bete beharko dituzte. Ibai eta erreken ertzeetan kokatutako ibilbide berriek babes-zortasunaren eremuan ezartzea sahiestu beharko lukete (bereziki, txosten honetan aipatu direnak).

Aurreko baldintza hau ezinezkoa balitz, ibilbideak, beti, Jabari Publiko Hidraulikotik kanpo eta ahal den neurrian horrengandik ahalik eta urrutien kokatu beharko lirarteke. Kasu hauetan, bereziki landa-eremuetan, ibilbideak babes-zortasunaren eremutik kanpo ezin direla ezarri justifikatu egin beharko da, bai teknikoki bai ingurumen-ikuspuntutik. Babes-zortasunaren okupazioa tarte



murriztuera mugatu beharko da; profil topografikoa aldatu gabe; urbanizazio-elementurik gabe; eta zola iragazkorrarekin. Aldi berean, ibai-ertzetan dagoen bertako erriberako landaredia babestu beharko da.

2) Ibai-ertzetan dauden ibilbideei lotutako egokitzapen lanetan landaredia berreskuratzeko jarduketak diseinatu beharko dira.

Azkenik, Lurralde Plan Sektorial honek dakarren ekintzek Jabari Publiko Hidraulikoan eragina badute edo bere zaintza-eremuan kokatuta badaude administrazio hidraulikoaren baimena beharko dute. Era berean, ibai-ibilguen gainean lan-guneak edota uholde-arriskugunean jarduketak egin behar badira, txostenean aipaturiko araudi sektoriala bete beharko da.

En Vitoria-Gasteiz a 30 de septiembre de 2019

Esther Bernedo Gómez
Ebaluazio eta Plangintza Teknikaria
Técnica de Evaluación y Planificación

Arantza Martínez de Lafuente de Fuentes
Ebaluazio Arduraduna
Responsable de Evaluación

José Mª Sanz de Galdeano Equiza
Plangintza eta Lanen zuzendaria
Director de Planificación y Obras

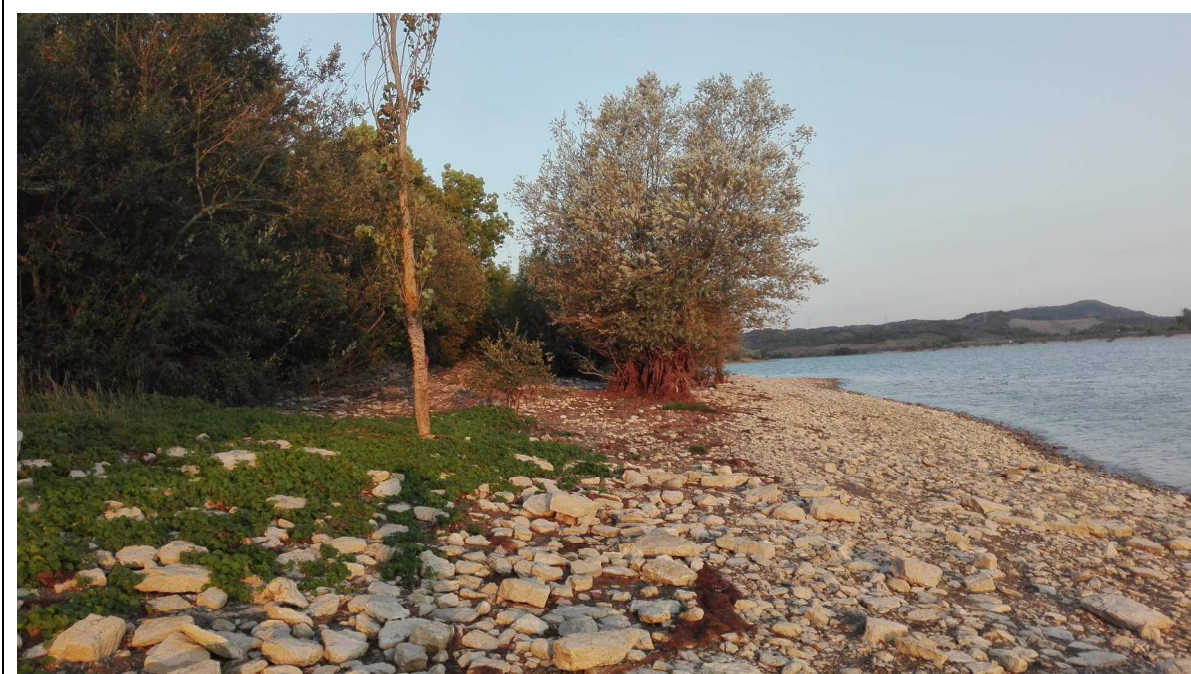


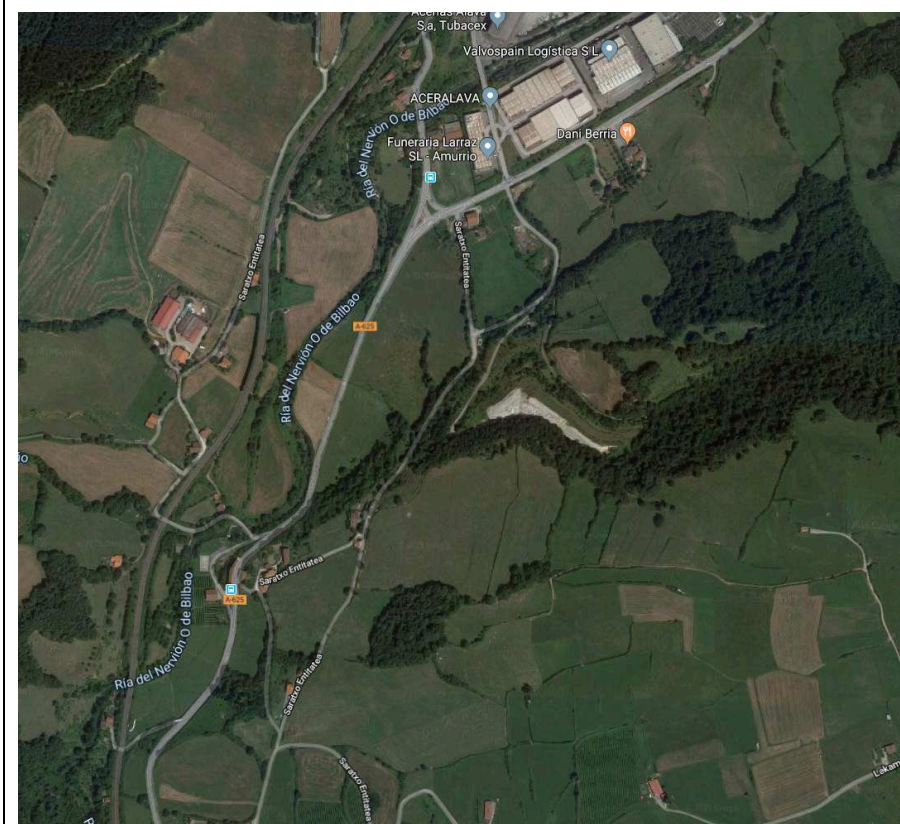
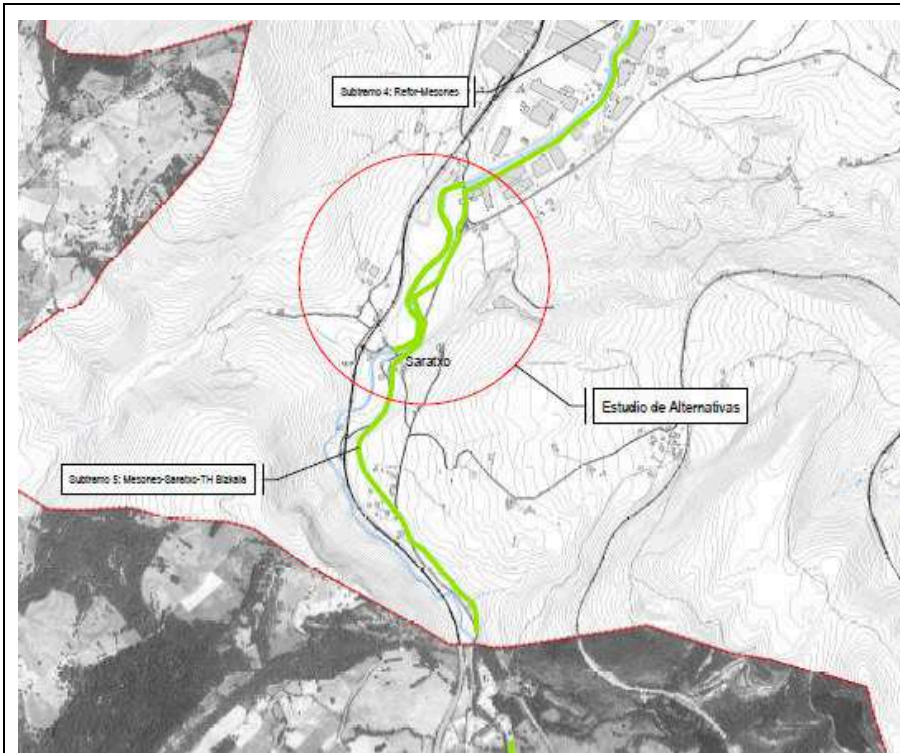
ANEXO

MAPAS Y FOTOS DE LOCALIZACIÓN DE LOS TRAMOS CITADOS

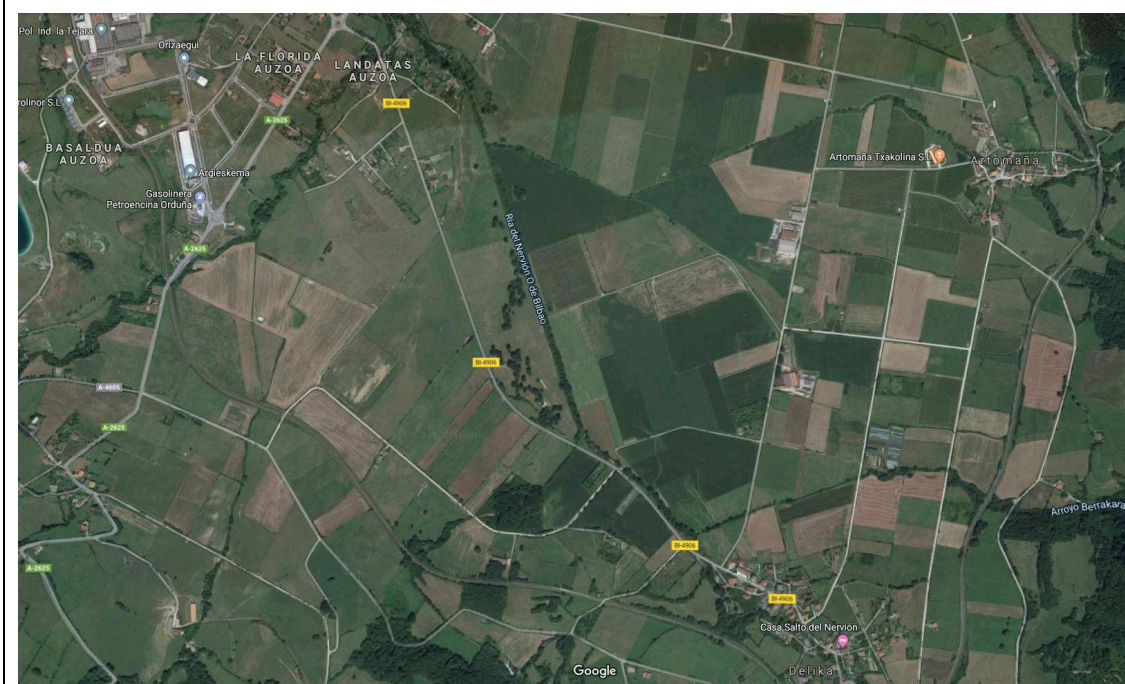
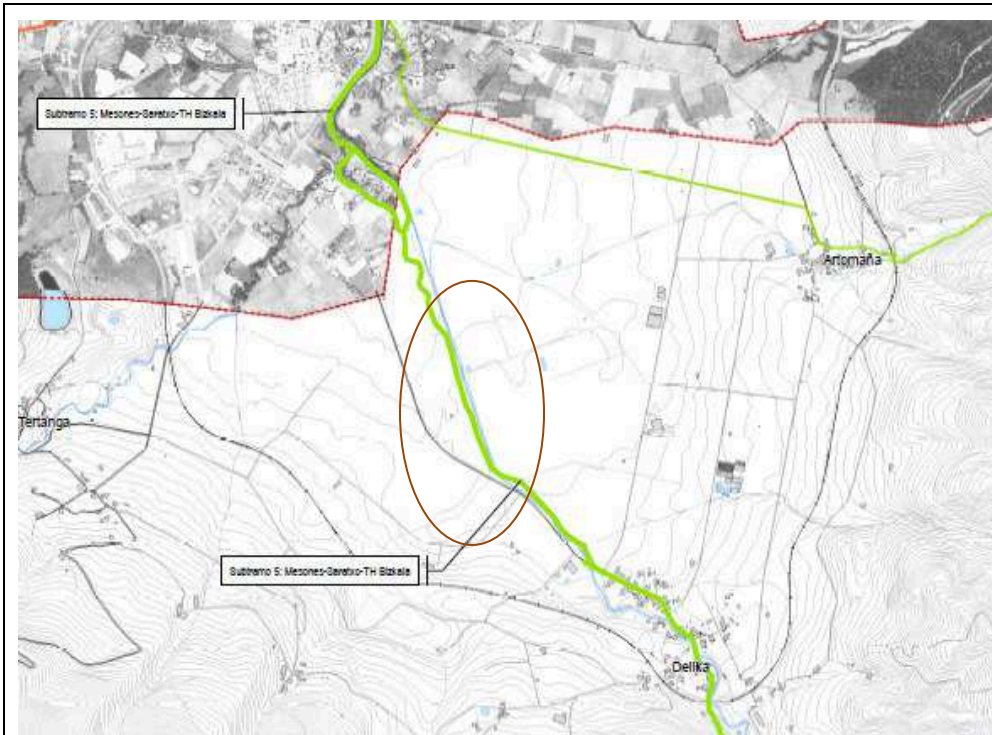


RV1-RUTA VERDE DEL EMBALSE DE ULLIBARRI-GANBOA. VARIANTE URIZAR.





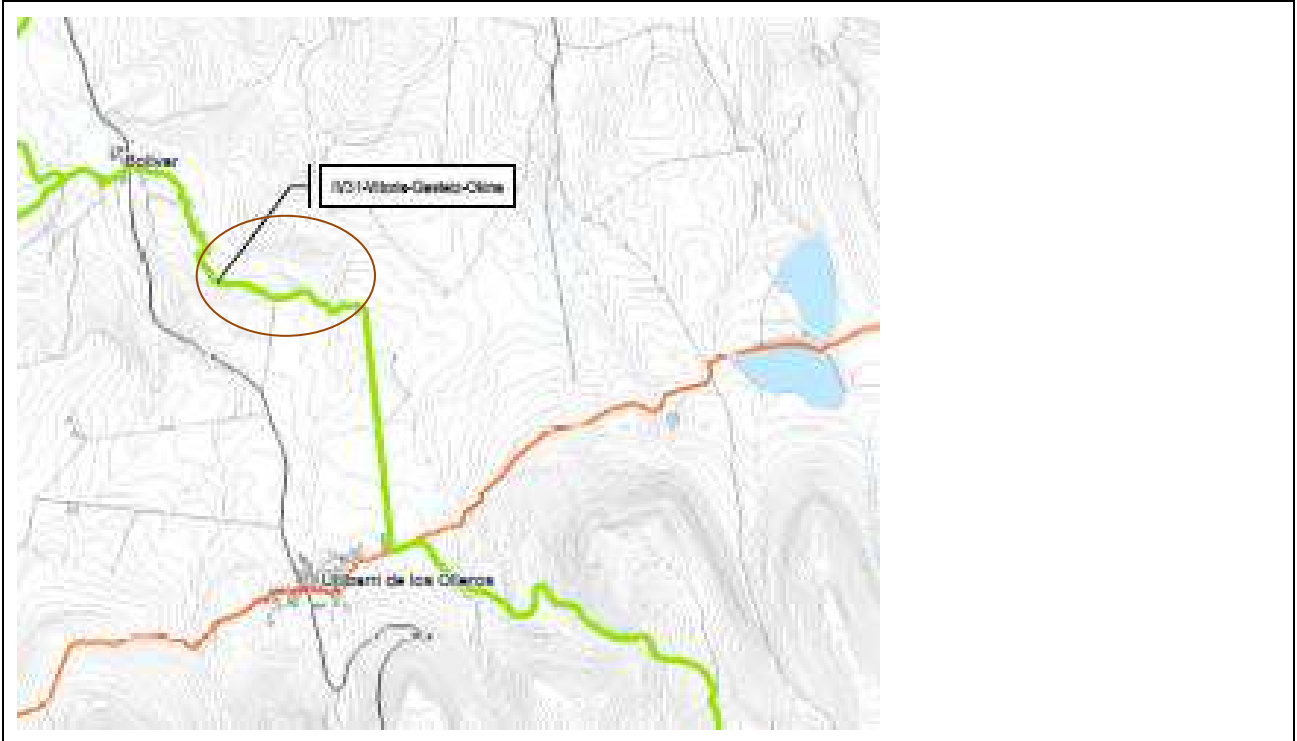
Alternativas de trazado situadas entre los subtramos 4 y 5- Zona de Saratxo



Subtramo 5, desde Landatas auzoa hasta Delika



IV31 VITORIA-GASTEIZ OKINA



Trazado al sur de Bolivar



IV28 VITORIA-GASTEIZ- LOS HUETOS- MURGIA





IV48 IBARRA ARAMAIO-ARRASATE





SARRERA	IRTEERA
Zk. ———	Zk. 381856

Gaia / Asunto: ARABAKO LURRALDE HISTORIKOKO BIZIKLETA BIDEEN ETA IBILBIDE BERDEEN LURRALDE PLAN SEKTORIALA. HASIERAKO ONARPENAREN DOKUMENTUA / PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS E ITINERARIOS VERDES DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA. DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

Lurraldea / Territorio: ARABA

COTPVko espedientea / Expediente COTPV: OT-009/19-PTS. ARABA

1. AURREKARIAK / ANTECEDENTES

El documento ha sido informado en la fase de tramitación ambiental: con fecha de 8 de julio de 2016, el Servicio de Sostenibilidad Ambiental de la Diputación Foral de Álava emitió el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico del PTS de vías ciclistas e itinerarios verdes. En dicho Documento de Alcance se recogieron las consideraciones y recomendaciones realizadas en el informe remitido desde esta Dirección en el trámite de consultas previas. También se recogen las formuladas desde otros Servicios de la Diputación Foral de Álava competentes en materia de Patrimonio Cultural (Servicio de Museos y Arqueología y Servicio de Patrimonio Histórico-Arquitectónico).

2. DOKUMENTUAREN ANALISIA / ANÁLISIS DEL DOCUMENTO

El texto de la aprobación inicial consta de seis documentos (memoria, normativa, programa de actuación, documentación gráfica, participación pública, evaluación ambiental) y de un anexo referido a la afección al planeamiento.

En la documentación del plan se engloban, en un solo documento, ambos modos de movilidad sostenible (marcha y ciclista), con el objetivo de desarrollar la movilidad no motorizada a través de nuevas redes interurbanas de infraestructuras, a la vez que se pretende poner en valor el patrimonio natural, paisajístico e histórico-cultural y se recupera la conectividad ecológica y paisajística, promoviendo modos de acercamiento y disfrute respetuosos con el medio natural.

Los criterios establecidos en el plan persiguen insertar sobre el territorio –aprovechando trazados ya existentes– una estructura, tipo malla, capaz de cubrir los siguientes objetivos fundamentales del Plan:

- Adaptarse a las características del territorio, siendo la principal la macrocefalia de la capital Vitoria-Gasteiz.
- Apoyar ambas redes una en la otra, sin duplicidades, constituyendo así un entramado de Itinerarios Verdes y Vías Ciclistas que funcione como una red mixta.
- Conectar la red con el territorio, con el fin de garantizar su conectividad, también con otras rutas externas al territorio.
- Cubrir el territorio con una estructura tipo malla que permitirá conectar itinerarios entre sí. Esta solución favorecerá el equilibrio territorial y un mayor reparto entre Cuadrillas.
- Funcionalidad: Esta solución se adapta a las funciones distintas que se asignan a la red de vías ciclistas –conexiones más directas- y a los itinerarios verdes, de uso más turístico y que por tanto se diseñan de una forma más flexible atendiendo al interés ambiental y cultural de las zonas por las que pasan.

- Intermodalidad con los sistemas de transporte colectivo: la red facilitará la interconexión entre distintos modos de transporte colectivo favoreciendo un modelo de movilidad más sostenible.
- Ciclabilidad de los tramos más importantes: el uso mixto ciclista-peatón debe ser posible en toda la red, siempre que no se comprometa la seguridad de las personas que la recorren a pie. Y al mismo tiempo, las vías verdes deben ser ciclables, siendo este uno de sus principales atractivos.
- Máximo aprovechamiento de infraestructuras existentes: se utilizarán las infraestructuras viarias existentes, solo se crearán nuevas en aquellos tramos en que sea imprescindible. De esta manera se reduce el daño que se genera al territorio y los impactos derivados de la obra pública.

Aunque entre esas premisas principales se propone atender al interés ambiental y cultural de las zonas por las que transiten las vías, en el documento se echa en falta un análisis más preciso de la incidencia específica del Plan sobre el Patrimonio Cultural, ya que conviene no confundir la incidencia del Plan sobre el desarrollo local a través del turismo cultural, con la incidencia sobre los elementos del Patrimonio Cultural en lo que se refiere a conocimiento, conservación y difusión.

La necesidad de subsanar esta carencia resulta todavía más obvia en la medida en que la nueva Red tiene entre sus objetivos y premisas de partida, sobre todo para el diseño de los recorridos de las Vías Verdes, mejorar la accesibilidad y poner en valor el Patrimonio Cultural del territorio.

Con independencia de que el plan sirva para poner en valor el patrimonio, es ineludible que el plan considere la incidencia que la protección del patrimonio implica sobre el propio plan. A ese respecto, la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, ha establecido una normativa general de protección que obliga tanto a los propietarios como al planeamiento territorial y urbanístico.

Lo establecido en la mencionada ley, es una referencia a tener en cuenta en el plan, máxime cuando en el ámbito del plan existen los siguientes elementos de interés cultural declarados:

- Decreto 2/2012 por el que se califica como Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, el Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV nº 19, 27-01-2012).
- Resoluciones por las que se declararon en 1997 las Zonas de Presunción Arqueológica en los municipios afectados por la nueva red propuesta en el plan.

El decreto del Camino de Santiago es vinculante para todo el planeamiento, también para el territorial. Y es especialmente relevante para este Plan el régimen de protección establecido en el Anexo III del Decreto 2/2012, que contiene determinaciones específicas para el trazado viario del Camino de Santiago y sus tramos de calzadas y caminos históricos, que deben ser tenidas en cuenta en el caso de que sea necesario actuar sobre los caminos preexistentes para acondicionarlos o duplicarlos para la nueva red.

En cuanto a los recorridos que afecten o puedan afectar a Zonas de Presunción Arqueológica y Zonas de Interés Arqueológico, se deberá enviar al órgano de la Diputación Foral de Álava competente en materia de Patrimonio Cultural para que valore la posible incidencia de los trabajos a realizar, en su caso determine la necesidad de ejecutar una intervención arqueológica con carácter previo a la concesión de la licencia de obras. En el caso de que se trate de Zonas Arqueológicas inventariadas y/o calificadas, se deberá presentar ante el órgano competente en materia de Patrimonio Arqueológico de la Diputación Foral de Álava un proyecto arqueológico para su aprobación previa a la ejecución de las obras previstas.

A ese respecto, sin perjuicio de que también se puedan considerar otros elementos, deben tenerse en cuenta los elementos que figuran como propuestos para su declaración y protección como Bienes Culturales y/o como Zonas Arqueológicas en el Catálogo de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Política Lingüística del Gobierno Vasco. Se acompaña el Anexo 1 como ejemplo de las afecciones localizadas en una muestra de la cartografía del plan (planos 1 a 15 del documento Planos Vías Ciclistas propuestas).



afecciones localizadas en una muestra de la cartografía del plan (planos 1 a 15 del documento Planos Vías Ciclistas propuestas).

TXOSTEN PROPOSAMENA / PROPUESTA DE INFORME

- 1.- Se considera necesario analizar las afecciones sobre elementos del Patrimonio Cultural protegidos (Bienes culturales y Zonas Arqueológicas) y propuestos para su protección, tanto arqueológicos como arquitectónicos.
- 2.- El plan debe hacer referencia a la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, y a la normativa establecida en esa ley para los elementos portadores de valor cultural, tanto arquitectónicos como arqueológicos.
- 3.- En el caso de que el plan proponga utilizar parte del ámbito declarado por el Decreto 2/2012 por el que se califica como Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, el Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco. (BOPV nº 19, 27-01-2012), deberá considerar el régimen de protección establecido por ese decreto.
- 4.- En el caso de que las obras de trazado o de mantenimiento de la red afecten o puedan afectar a zonas arqueológicas declaradas o propuestas para su declaración, el órgano de la Diputación Foral de Álava competente en materia de Patrimonio Arqueológico deberá valorar la posible incidencia de los trabajos a realizar, para que en su caso determine la necesidad de ejecutar una intervención arqueológica con carácter previo a la concesión de la licencia de obras. En todo caso, el plan analizará los posibles puntos de colisión con los yacimientos arqueológicos, de modo que las vías eviten el paso por estas áreas de especial interés y más sensibles a cualquier posible alteración, tomando alternativas de tránsito por el borde exterior de las mismas.
- 5.- Procede introducir en la estrategia de comunicación y promoción del uso de la Red, mensajes o contenidos dirigidos a concienciar del uso respetuoso de la Red para con el Patrimonio Cultural por el que discorra. Para ello, los materiales informativos puestos a disposición de las personas usuarias de la Red –señalización, paneles informativos, folletos, planos, así como aplicaciones informáticas para su uso a través de dispositivos móviles– deben servir para la puesta en valor del Patrimonio Cultural por el que discurre la Red, y evitar que el Patrimonio Cultural sea un mero soporte físico y/o escenario del recorrido que pase desapercibido para quien lo transite, sino que el patrimonio cultural sea el elemento que confiere autenticidad y significado al trazado de la Red.


ELUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
KULTURA ETA HIZKUNTZA
POLITIKA SAILA
DEPARTAMENTO DE CULTURA
Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA
Elda, 7 de octubre de 2019
Mikel Aizpuru Murua
KULTURA ONDAREAREN ZUZENDARIA
DIRECTOR DE PATRIMONIO CULTURAL

Vitoria-Gasteizen, 2019ko urriaren 1ean / 1 de octubre de 2019

ANEXO 1

Ejemplo de las afecciones localizadas en una muestra de la cartografía del plan (Planos 1 a 15 del documento Planos Vías Ciclistas propuestas F02), que justifica la necesidad de un análisis previo del impacto sobre el Patrimonio Cultural

Nº PLANO	VÍA CICLISTA	Elemento afectado	Tipo de protección
1	VC1 – VITORIA-GASTEIZ – PARQUE TECNOLÓGICO	Ninguno	–
2	VC2 – URBINA – LEGUTIO	Nº 43 Etxebarri I (Legutio)	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 129, 8-7-1997)
		Nº 48 Ibarra (Legutio)	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 129, 8-7-1997)
		Nº 52 Asentamiento / EU-37 Molino de Elosu (Legutio)	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 129, 8-7-1997)
		Nº 56 El Robledal (Legutio)	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 129, 8-7-1997)
		Nº 6 Molino de Cercaostea (Legutio)	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 129, 8-7-1997)
		Nº 62 Asentamiento de Karatzen 2 (Legutio)	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 129, 8-7-1997)
		Nº 66 Asentamiento de Karatzen (Legutio)	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 129, 8-7-1997)
3	VC3 – VITORIA-GASTEIZ – ETXABARRI-IBIÑA	Ninguno	–
4	VC4 – VITORIA-GASTEIZ – NANCLARES DE LA OCA	Nº 16 Oppidum de Iruña	Bien Cultural Calificado (BOPV nº 132, 4-8-1984)
		Nº 19 Poblado e iglesia de San Martín (Nanclares de la Oca)	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 128, 7-7-1997)
		Nº 4 Asentamiento de Villodas	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 128, 7-7-1997)
		Nº 3 Poblado de Alondra	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 128, 7-7-1997)
		Nº 5 Asentamiento de Gabo	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 128, 7-7-1997)
		Nº 44 Molino y fábrica de harinas de Garabo.	Propuesto para declaración
5	VC5- ALEGRIA-DULANTZI - ELBURGO	Nº 34 Fondo de cabaña de Uriarte (Gazeta, Elburgo)	Propuesto para declaración



6	VC6- AGURAIN/SALVATIERRA - ARAIA	Nº 72 Ferrería de Olazar (Asparrena)	Propuesto para declaración
		Nº 58 Poblado de Amamio y Templo de San Juan (Asparrena)	Propuesto para declaración
		Nº 44 Iglesia de San Juan Bautista (Asparrena)	Zona de Presunción Arqueológica (BOPV nº 130, 9-7-1997)
N		Nº 56 Fondo de cabaña el Espino (San Millán/Donemiliaga)	Propuesta para declaración
		Nº 31 Ermita de San Miguel (San Millán/Donemiliaga)	Propuesta para declaración
		Nº 55 Fondo de cabaña de Aldabea (San Millán)	Propuesto para declaración
		Nº 54 Necrópolis de Basalde (San Millán)	Propuesto para declaración
7	VC7- AMURRIO – RESPALDIZA/ARESPALDIZA	Nº 67 Molino de Boñueta (Amurrio)	Propuesto para declaración
8	VC8- GILLERNA-BITORIANO- MURGIA-SARRIA	Nº 72 Fondo de cabaña Bibita (Bitoriano, Zuia)	Propuesto para declaración
9	VC9- IBARRA - ARAMAIO - ARRASATE	NINGUNO	-
10	VC10- RIVABELLOSA – MIRANDA DE EBRO	Nº 17 Poblado de la Magdalena (Ribera Baja)	Propuesto para declaración
		Trazado viario del Camino de Santiago	Bien Cultural Calificado (BOPV nº 19, 27-01-2012)
		Puente de Rivabellosa sobre el Baías	Bien Cultural Calificado, Grado de protección especial (BOPV nº 19, 27-01-2012)
11	VC11- LABASTIDA - HARO	NINGUNO	
12	VC12- LAGUARDIA - ELCIEGO	NINGUNO	
13	VC13- OION - LOGROÑO	NINGUNO	