



Espedientea: OT-001/22-PTS

ARABA

Arabako Lurralde Historiko Bizikleta Bideen eta Ibilbide Berdeen Lurralde Plan Sektoriala.

Expediente: OT-001/22-PTS

ÁLAVA

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

TOMÁS ORALLO QUIROGAK, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO LURRALDE ANTOLAMENDURAKO BATZORDEAREN IDAZKARIAK

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

ZIURTATZEN DUT Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordeak otsailaren 9an izandako 1/2022 Osoko Bilkuran, besteak beste, honako erabaki hauek hartu zituztela, aho batez, kideen gehiengo osoa eratzen zuten bertaratutakoek:

CERTIFICO que en la Sesión 2/2021 del Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, celebrada el día 9 de febrero, se adoptó, entre otros, por unanimidad de los asistentes que conformaban la mayoría absoluta de sus miembros, los siguientes acuerdos:

I- Bizikleta Bideen eta Ibilbide Berdeen Lurralde Plan Sektorialaren behin-behineko onespenerari aldeko txostena ematea, lotesle diren alderdietan; Euskal Herriko Lurralde Antolamenduari buruzko 4/1990 Legearen lehenengo xedapen gehigarrian eta 13.8 artikuluan ezarritakoaren arabera.

I- Informar favorablemente el documento de aprobación provisional 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 13.8 y en la Disposición Adicional Primera de la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

II- Bizkaiarekiko koordinazioari dagokionez, beharrezkotzat jotzen da LPSak Ubide bidezko konexioa jasotzea (LAGen Legutio-Amorebieta bizikleta-ibilbidea), IV13-GR25-Lautadako Itzuliarekin lotzeko adar berri bat barne, eta bere memorian inplikaturako administrazioen arteko koordinazioaren beharra adieraztea.

II- En relación con la coordinación con Bizkaia, se considera necesario que el PTS contemple la conexión a través de Ubide (recorrido ciclable Legutio-Amorebieta de las DOT), incluyendo un ramal nuevo de conexión con el IV13-GR25-Vuelta de la Llanada, y que exprese en su memoria la necesidad de coordinación entre las administraciones implicadas.

III- Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legearen Lehenengo Xedapen Gehigarriaren 3. puntuan Batzorde honi buruz xedatutakoaren ondorioetarako, txosten honetan jasotako baldintza sartu ondoren, espedientea behin betiko onartu ahal izango da, Batzorde honi berriro txostena egin beharrik gabe.

III- A los efectos de lo dispuesto en el punto 3 de la Disposición Adicional Primera de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo relativa a esta Comisión, una vez introducida la condición contenida en el presente informe el expediente podrá ser aprobado definitivamente sin necesidad de ser sometido nuevamente a informe de esta Comisión.

IV.- Espediente hau behin betiko onartzeko, eskumena duen organoari honako hauek egindako txostenak bidaltzea: Nekazaritza eta

IV.- Remitir al órgano competente para la aprobación definitiva del expediente los informes emitidos por la Dirección de Agricultura y Ganadería (Anexo I), por



Abeltzaintzaren Zuzendaritza (I. eranskina), URA-Uraren Euskal Agentzia (II. eranskina) eta subdirección General de Planificación Ferroviaria (III. eranskina),. Ziurtagiri horiek erantsita doaz.”

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

URA-Agencia Vasca del Agua (Anexo II) y por la subdirección General de Planificación Ferroviaria (Anexo III, que 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.

Elektronikoki sinatuta:
Firmado electrónicamente por:
Tomás Orallo Quiroga
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO LURRALDE
ANTOLAMENDURAKO BATZORDEAREN IDAZKARIA
SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO DEL PAÍS VASCO





EXPEDIENTE: OT-001/21-PTS PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS E ITINERARIOS VERDES DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ALAVA.

INFORME DEL DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE (Dirección de Agricultura y Ganadería)

1. INTRODUCCION

El expediente que se remite para ser informado en el Pleno por la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV) está integrado por la documentación de la Aprobación Provisional (Noviembre de 2021): memoria, normativa, programa de actuación, documentación gráfica, participación pública, Evaluación Ambiental y diversos Anexos.

2. ANTECEDENTES

Esta Dirección ha emitido varios informes sobre el PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del THA. El primero en agosto de 2016 en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan, y el segundo para el Pleno de la COTPV en la fase de Aprobación Inicial del mismo.

Ambos informes incidían en la necesidad de que la normativa reguladora del PTS se coordinara en lo que se refiere a la regulación del uso de los caminos rurales con lo dispuesto en los artículos 21 y 34 del PTS Agroforestal de la CAPV, y en la necesidad de que se evaluara la afección sectorial agraria derivada del desarrollo de la red propuesta.

3. CONSIDERACIONES

3.1. Sobre la normativa reguladora del PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava: Confluencia con caminos rurales

En lo que respecta a la coordinación de la normativa del plan con lo dispuesto en el artículo 21 del PTS Agroforestal, en los tramos de coincidencia de la red de itinerarios verdes con caminos rurales parece asegurarse la priorización de los usos agroganaderos o forestales frente a los usos de movilidad peatonal y ciclista propios de la red del PTS (según lo señalado en la cláusula quinta del Modelo de convenio tipo de colaboración en la gestión de los itinerarios verdes disponible como Anexo 1 a la normativa del PTS y lo señalado en la Norma Foral 1/2012, de 23 de enero, de itinerarios verdes).

Esta preferencia en el uso no parece cumplirse no obstante en el caso de coincidencia de los caminos rurales con las Vías Ciclistas Forales. A este respecto el artículo 10 de la normativa específica aplicable a la Red Foral de Vías Ciclistas de Álava señala lo siguiente:

En aquellos tramos en los que una vía ciclista, puntualmente, coincida en su trazado con un camino rural ya existente, la Diputación Foral de Álava podrá proceder a un acuerdo de cambio de titularidad, debiendo garantizar la reposición del uso preexistente. Excepcionalmente, y también previo acuerdo de cambio de titularidad, se podrá permitir la convivencia en la misma infraestructura de ambos tráficos, el ciclista y el agrícola, para lo que se definirá el tipo de vía como "señalizada compartida o mixta" y se mantendrá el tráfico agrícola preexistente así como los accesos a las distintas fincas establecidos, tal y como estaban o reordenados si fuera necesario.

Se incide por tanto en la necesidad de que se asegure la coordinación del PTS, en todo el trazado de su red, con lo establecido en el artículo 21 del PTS Agroforestal:

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.*

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

Tal y como se señalaba en los informes anteriores sobre el PTS, 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 plan, 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".

El Anexo 1 de "Afección al planeamiento" señala que *las actuaciones y por tanto, los trazados definitivos, se concretarán cuando se redacten los correspondientes proyectos, siendo en ese momento cuando se deberá atender a los PTS que afecten a cada uno de ellos* (entre los que se cita el PTS Agroforestal).

A este respecto, se considera de gran importancia que la evaluación requerida se aborde desde el documento estratégico que es el PTS y no se remita a proyectos de detalle, de forma que se disponga así de una visión integral de los impactos que suponen las actuaciones previstas en el total de la superficie del THA. Este análisis global permitirá además evaluar la afección sectorial en otros niveles (Área Funcional, municipio, etc.) de forma que también las medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias que puedan requerirse se ajusten en mayor medida a los impactos detectados.

En cualquier caso, y a la vista de que se verán afectadas superficies categorizadas por el PTS Agroforestal como suelos Agroganaderos de Alto Valor Estratégico, se deberá contar con el informe del órgano foral competente en materia agraria tal como establece el artículo 16 de la Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria. Este informe deberá valorar la repercusión del proyecto o actuación con carácter previo a su aprobación definitiva.

3. CONCLUSIONES

Desde la Viceconsejería de Agricultura, Pesca y Política Alimentaria del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco se formulan las siguientes consideraciones relativas al "PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del THA":

1º. **Sobre la normativa reguladora del PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava: Confluencia con caminos rurales**

Se incide en la necesidad de que se asegure la coordinación del PTS en todo el trazado de su red, particularmente en el caso de coincidencia de los caminos rurales con las Vías Ciclistas Forales, con lo establecido en el artículo 21 del PTS Agroforestal.

2º. **Ocupación de suelo agrario y evaluación de la afección sectorial agraria**



Tal y como se señalaba en los informes anteriores sobre el PTS, 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 plan, 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".

A este respecto, se considera de gran importancia que la evaluación requerida se aborde desde el documento estratégico que es el PTS y no se remita a proyectos de detalle, de forma que se disponga así de una visión integral de los impactos que suponen las actuaciones previstas en el total de la superficie del THA.

En cualquier caso, y a la vista de que se verán afectadas superficies categorizadas por el PTS Agroforestal como suelos Agroganaderos de Alto Valor Estratégico, se deberá contar con el informe del órgano foral competente en materia agraria tal como establece el artículo 16 de la Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria. Este informe deberá valorar la repercusión del proyecto o actuación con carácter previo a su aprobación definitiva.

Vitoria-Gasteiz, 4 de febrero de 2021

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
EKONOMIAREN GARAPEN
JASANGARRITASUN ETA
INGURUMEN SAILA
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y
MEDIO AMBIENTE

Fdo.: Jorge Garbisu Buesa

NEKAZARITZA ETA ABELTZAINITZA ZUZENDARIA

DIRECTOR DE AGRICULTURA Y GANADERÍA

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

N/ Ref.: IAU-2022-0014

Su ref.: OT-001/21-PTS

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

El 12 de enero de 2022 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 a la aprobación provisional del *PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava*.

Posteriormente, el 24 de enero esta Agencia tiene comunicación de que este expediente entra en el próximo pleno de la COTPV del 9 de febrero.

Existen numerosos antecedentes de informes emitidos a este documento en las sucesivas fases de tramitación. Así, el documento de inicio de este Plan fue informado por la Agencia en agosto de 2016 (referencia: 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 (referencia: IAU-2018-0273).

En dicho trámite también las Confederación Hidrográficas del Ebro (2018-OU-162) y del Cantábrico (ICA/01/2018/0011) emiten sendos informes en febrero y en abril de 2019, respectivamente. Finalmente, tras la Aprobación Inicial vuelve a ser informado por esta Agencia en la sesión 5/2019, del 4 de octubre de 2019 (referencia: IAU-2019-0275), así como por parte de las dos Confederaciones citadas (Ebro, referencia: 2019-OU-155 y Cantábrico: ICA/01/2018/0011).

Tras la emisión del último de los informes, el Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava envía un informe a esta Agencia (con fecha de entrada el 23 de diciembre de 2020) en relación con los informes remitidos por esta Agencia en el marco de la tramitación del Plan, en el que propone incorporar en el documento del PTS VCIV, como anexo, *la normativa de aplicación para actuaciones que afecten a la zona de policía de cauces, zona de servidumbre y Dominio Público Hidráulico, a las zonas inundables y a la Zona de Flujo Preferente*.

De esta forma, el documento actual incorpora el anexo 2 *Normativa sectorial complementaria*, donde se cita la normativa de aplicación en materia de Aguas más relevante, autonómica y estatal, y se señalan las condiciones adicionales impuestas en los informes de los organismos competentes (Confederaciones Hidrográficas del Ebro y el Cantábrico, así como de la Agencia Vasca del Agua-URA).

Las conclusiones de dichos informes se transcriben literalmente en dicho Anexo.



Nahi izanez gero, J0D0Z-T3E83-ZZDF bilagailua erabilita, dokumentu hau egiazkoa den ala ez jakin liteke egoitza elektronikoko honetan: <https://euskadi.eus/lokalizatzailea>

La autenticidad de este documento puede ser contrastada mediante el localizador J0D0Z-T3E83-ZZDF en la sede electrónica <https://euskadi.eus/localizador>

Boulevard eraikina/Edificio Boulevard
Gamarrako Atea/Portal de Gamarra 1A- 11
01013 Vitoria-Gasteiz (Araba/Álava)
T: 945 01 17 00 – www.uragentzia.eus



La documentación actual consta de los siguientes documentos:

- *Documento A*: Memoria
- *Documento B*: Normativa
- *Documento C*: Programa de Actuación
- *Documento D*: Documentación gráfica
- *Documento E*: Participación pública
- *Documento F*: Evaluación Ambiental

Así como de varios anexos:

- *Anexo 1* de afección al planeamiento y su anexo gráfico con planos de compatibilidad con PTPs,
- *Anexo 2* con la Normativa sectorial complementaria donde se cita la Normativa Hidráulica e Hidrológica de aplicación en actuaciones que afecten a zona de policía de cauces, zona de servidumbre y Dominio Público Hidráulico, a las zonas inundables y a la Zona de Flujo Preferente.

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.

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.

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.

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. Por el contrario, 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.

La Red de vías Ciclistas apenas ha sufrido modificaciones respecto a las propuestas en la fase de Aprobación Inicial, esta Red está conformada por 11 Vías Ciclistas en total de los que solo una existe (VC1- Durana-Arroiabe), el resto son planificadas por el PTS VCIV. Las ligeras modificaciones advertidas se refieren a:

- Eliminación de la alternativa 1 de la VC1: Vitoria-Gasteiz - Parque Tecnológico de Álava que circunvalaba el Centro Militar de Araka por caminos existentes. Esta alternativa no presentaba afecciones en materia de Aguas.

En cambio, durante la tramitación del Plan, éste ha sufrido algunas modificaciones en relación con los Itinerarios Verdes. En cuanto la fase de Aprobación Inicial (fase 3) se eliminaron algunas propuestas informadas desfavorablemente por esta Agencia (VC9 “Ibarra/Aramaio-Arrasate”) y VC8 “Gillerna-Bitoriano-Murgia-Sarria”) y se incluyeron nuevas, también algunas se codificaron o identificaron de diferente manera a la presentada en el documento de Avance.

En fase actual, cuando el documento ya cuenta con aprobación provisional, se han incluido nuevos itinerarios (IV26-Ruta del Agua del Río Inglares, IV48-Camino de las Asturias, IV49-Ruta del Río Baias e IV50-Vitoria-Gasteiz-Valderejo). También se han incorporado algunos tramos nuevos de itinerarios existentes, como el ramal Salinillas –Zambrana del “IV15-GR99 Camino Natural del Ebro”, el subtramo 4 del “IV23 Nanclares – Treviño” y el subtramo 3 del “IV3 Vía Verde del Antiguo Ferrocarril Vasco-Navarro”.

Finalmente, algún otro itinerario ha sufrido variaciones en la definición de los subtramos en los que se divide, caso de la Vía Verde Parque Lineal del Nervión (IV2), que anteriormente contaba con 6 subtramos y actualmente son 9, aunque el trazado es básicamente el mismo.

En resumen, el PTS designa como Itinerarios Verdes un total de 50 trazados (en la fase de aprobación inicial eran 48), de los cuales 10 son existentes catalogados, 16 son existentes en fase de catalogación y los 24 restantes 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. Varios Itinerarios Verdes Catalogados y en Fase de Catalogación cuentan con subtramos algunos de ellos en distinta fase de materialización.

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.



3. BREVE RESUMEN DE LOS ASPECTOS MÁS RELEVANTES DE LAS VIAS CICLISTAS E ITINERARIOS VERDES CONTEMPLADOS EN EL PTS

A continuación, se citan los trazados que ya fueron objeto de valoración en el informe previo y se analizan en función de la nueva documentación presentada en estos momentos:

- **VC5 VITORIA-GASTEIZ – NANCLARES DE LA OCA:**

Se trata de una Vía Ciclista que no ha sufrido modificaciones de trazado. No obstante, se quiere hacer notar que, desde esta Agencia, se hacía una breve mención en el informe anterior donde se señalaba que, con respecto a la posible ampliación y/o segregado de la carretera A-3308 para acoger el itinerario, ésta deberá realizarse hacia la zona más alejada de la margen izquierda del río Zadorra, dado que parte del mismo se proponía en la zona de servidumbre.

- **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 el anterior informe de URA se indicaba que el trazado propuesto parecía discurrir prácticamente por el DPH por una zona de topografía complicada y se señalaba que se justificara la necesidad de una variante al trazado actual en uso ciclable y peatonal que atraviesa el barrio de Urizar.

También se indicaba que el camino no debería ubicarse en el DPH, en concreto, por debajo de la cota 546,5 m.s.n.m., y que su acondicionamiento debería ser de poca entidad, sin apenas movimientos de tierra y sin que ello supusiera la eliminación de la vegetación presente en esta orilla.

Dicha consideración ha sido tenida en cuenta en el informe remitido por la Diputación Foral de Álava citado en los antecedentes, en el cual se transcriben las conclusiones del informe conjunto emitido por el Servicio de Sostenibilidad Ambiental y el Servicio de Carreteras de dicha Diputación. En el citado informe se incluye lo señalado en el informe emitido desde la Agencia (IAU-2019-0275) y se señala que, con respecto a la posible ampliación de la carretera A-3308, se tendrá en cuenta la normativa de aplicación en materia de aguas

- **IV46 URRUNAGA- SABALAIN**

Esta propuesta supone el acondicionamiento del tramo que discurre por el borde del embalse en la zona de Sabalain, y mantiene, de la versión anterior, un trazado por la orilla este de Sabalain.

En este caso, teniendo en cuenta que el trazado propuesto parecía discurrir por su zona de servidumbre, como en el caso previo, se solicitaba una justificación sobre la necesidad



de acondicionar un itinerario en esta zona. Y, además de dicha justificación, se solicitaba que dicho trazado se situara lo más alejado posible del citado dominio y que se evitara toda afección posible a la vegetación existente ligada al agua (sauceda, carrizal, etc).

- **IV2-VIA VERDE DEL PARQUE LINEAL DEL NERVIÓN**

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 última documentación presentada, se ha comprobado que ha habido ligeros cambios de trazado: por un lado, ya hay algún tramo ejecutado (parte del subtramo 4 Refor-Mesones). Por otro lado, y una vez ejecutada la variante de Saratxo, de entre las alternativas que se barajaban en esta zona, según la cartografía en formato shape aportada, se ha optado por el trazado más alejado del cauce (subtramo 5: Mesones-Saratxo), lo que se valora favorablemente.

También es de valorar positivamente que la conexión con el TH de Bizkaia del subtramo 1, junto a la margen del río Altube, ya no se contempla en estos momentos y se dice que su ejecución se coordinará con la Diputación Foral de Bizkaia.

En la continuación de este itinerario hacia Orduña y a partir de la entrada en el T.H. de Bizkaia, el trazado es orientativo por lo que su diseño definitivo será el que se acuerde, a su vez, con la Diputación Foral de Bizkaia.

- **IV27- PARQUE FLUVIAL IZORIA**

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. Además, 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).

En cuanto a estos dos últimos trazados, en el informe emitido por la Agencia se señalaba que los trazados nuevos debían evitar discurrir por la servidumbre del DPH y respetar la vegetación de ribera en estado natural existente. Por último, se señalaba que los documentos de desarrollo del PTS debían incorporar actuaciones de restauración de la vegetación de ribera con especies autóctonas.

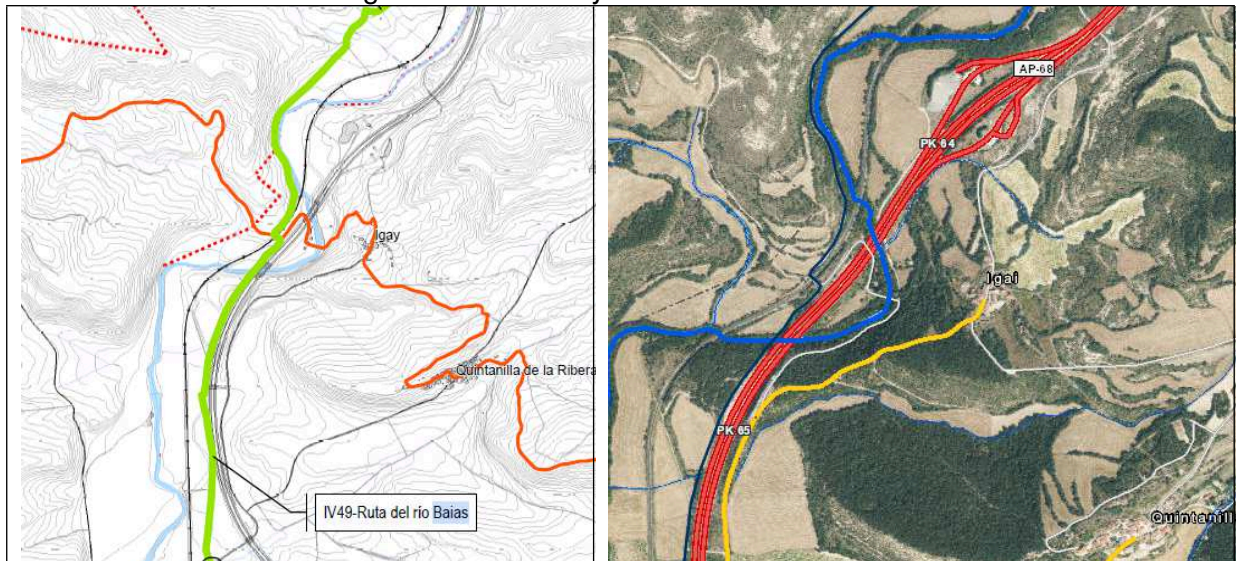
- **IV49 RUTA DEL RÍO BAIAS**

Respecto de los nuevos itinerarios que se proponen citados en el punto previo, solo uno de ellos (IV49 *Ruta del Río Baias*) presenta ciertas dudas en cuanto a la necesidad de construcción de un nuevo puente sobre el río Baias en paralelo a la autopista AP-68. Se adjunta, a continuación, imagen del plano aportado y ortofoto.

Al respecto, en caso de ser necesaria la construcción de un nuevo puente por ser inviable la utilización de algún camino existente, se recuerda que la normativa de aplicación al respecto de la construcción de este tipo de infraestructuras se recoge en los artículos 126



y 126 ter del RDPH, tal y como se citaba en los distintos informes emitidos por URA y las Confederaciones Hidrográficas del Ebro y del Cantábrico.



4. VALORACIÓN EN RELACIÓN CON LAS MATERIAS DE AGUAS

Tal y como ya se informó en la fase de aprobación inicial, dado que la mayor parte de las propuestas presentadas utilizan caminos o viales existentes, a priori, no deberían tener incidencia sobre el dominio público hidráulico (DPH), por lo menos, en el caso de los trazados ya existentes, aunque en ocasiones, algunos de ellos se ubiquen en zona de servidumbre y policía de cauces e, incluso, se realicen cruces sobre el DPH por viales existentes.

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 procuren soluciones integradas en el entorno en materiales y pavimentación, incluyendo actuaciones de restauración y corrección ambiental y paisajística.

Por lo tanto, tal y como ya se había señalado en el informe previo, a pesar de la falta de concreción de las propuestas respecto a las actuaciones de acondicionamiento y/o mejora de los nuevos trazados propuestos, cuestión esta inherente a la escala de trabajo del PTS, se estima que, a priori, la mayor parte de los mismos no van a ocasionar afecciones a las masas de agua junto a las que discurren o cruzan.

Además, en el informe conjunto emitido por el Servicio de Sostenibilidad Ambiental y el Servicio de Carreteras de la Diputación Foral de Álava, citado en los antecedentes, también se señala textualmente lo siguiente:

“... en los tramos que están pendientes de diseño y ejecución se tendrán en cuenta las consideraciones de la Administración Hidráulica referidas a la Vía Verde del Zadorra, al



IVC, Vitoria-Gasteiz/Okina, a la Ruta Verde del Embalse de Ullibarri-Gamboa y al Itinerario Verde Complementario IVC de Urrunaga-Sabalain”.

Asimismo, el PTS objetivo del presente informe ha incluido como anexo un documento con la normativa en materia de aguas, así como los informes de URA y las dos Confederaciones Hidrográficas, donde se recoge la normativa que deberá ser tenida en cuenta. En dichos informes queda reiteradamente señalada la obligación del respeto al DPH y a su zona de servidumbre, que deberá quedar expedita para no afectar a los usos que para ésta se definen en el artículo 7 del RDPH, principalmente: *la Protección del ecosistema fluvial y del dominio público hidráulico.*

En consecuencia, desde esta Agencia se valora positivamente la inclusión de dicho anexo entendiéndose que los Proyectos de acondicionamiento darán cumplimiento a lo señalado en el citado Anexo, al objeto de obtener, cuando proceda, la preceptiva autorización de obras.

De igual modo, en cumplimiento de la normativa, también es de esperar que se proteja la vegetación en buen estado que pueda situarse junto a los nuevos trazados y, cuando sea necesario, se acometan labores de restauración y mejora del bosque de ribera.

En este sentido, según se señala en la propia Norma Foral 1/2012 de Itinerarios Verdes del TH de Álava, en los criterios de diseño y respeto al medio ambiente y al paisaje que se señalan, se incluyen *soluciones que respetarán los valores ambientales, paisajísticos y de sostenibilidad del territorio integradas con el entorno por el que transcurre el itinerario tanto en materiales de firme y pavimentación, como en el mobiliario, señalización, incluyendo actuaciones de restauración y corrección ambiental y paisajística.*

5. PROPUESTA DE INFORME

Por lo tanto y dados los antecedentes de los que consta el presente expediente y valorada la nueva documentación, 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 Provisional”.*

Asimismo, se valora favorablemente la inclusión del Anexo 2 *Normativa sectorial complementaria* citada, donde además de la normativa de aplicación relacionada con Aguas, también se han recogido las condiciones adicionales impuestas en informes previos de los organismos competentes (Confederaciones Hidrográficas del Ebro y del Cantábrico y URA).

Por último, tal y como en el propio documento se recoge, 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.



5. TXOSTEN PROPOSAMENA

Beraz, aurreko atalekoak kontuan izanik, Uraren Euskal Agentziak, “Arabako Lurralde Historiko Bizikleta Bideen eta Ibilbide Berdeen Lurralde Plan Sektoriala”-ren behin behineko onespena duen dokumentuari, eta bere eskumenen barruan, **aldeko txosten-proposamena** egiten dio.

Era berean, ontzat jotzen da aipatutako sektore-araudi osagarria 2. eranskinean sartzea. Bertan, urei buruzko araudi aplikagarriaz gain, erakunde eskudunen (Ebroko eta Kantauriko Konfederazio Hidrografikoak eta URA) aurretiazko txostenetan ezarritako baldintza gehigarriak ere jaso dira.

Azkenik, dokumentuan bertan jasotzen den bezala, gogorarazten da LAP hau gauzatzearen ondorioz jabari publiko hidraulikoari eragin diezaioketen edo haren polizia-eremuetan dauden jarduketek administrazio hidrauliko eskudunaren obra-baimena beharko dutela aldez aurretik.

Vitoria-Gasteiz, 2 de febrero de 2022

Este documento ha sido firmado digitalmente por:

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

Arantza Martínez de Lafuente de Fuentes (Ebaluazio Arduraduna / Responsable de Evaluación)

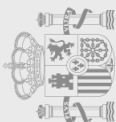
José M^a Sanz de Galdeano Equiza (Plangintza eta Lanen Zuzendaria/Director de Planificación y Obras)

**ASUNTO: INFORME SECTORIAL DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS E ITINERARIOS VERDES DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA.****INFORME TÉCNICO:****1. Antecedentes, contenido y objetivo del PTS**

El Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava ha remitido a esta Subdirección General solicitud de informe sectorial sobre el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes (PTS VCIV) del Territorio Histórico de Álava, la cual se ha recibido en fecha 4 de julio de 2019.

La documentación analizada se ha extraído de la web www.pts-vciv.com, en concreto del apartado "DOCUMENTOS" y correspondiente a "F03. Aprobación inicial", y consta de:

- Doc A. Memoria
- Doc B. Normativa
- Doc C.0. Planos generales
- Doc C.1. Vías ciclistas
- Doc C.2.0. Índice itinerarios verdes catalogados
- Doc C.2.1. Itinerarios verdes catalogados 1-5
- Doc C.2.2. Itinerarios verdes catalogados 6-10
- Doc C.3.0. Índice itinerarios verdes en fase de catalogación
- Doc C.3.1. Itinerarios verdes en fase de catalogación 11-15
- Doc C.3.2. Itinerarios verdes en fase de catalogación 16-20
- Doc C.3.3. Itinerarios verdes en fase de catalogación 21-25
- Doc C.4. Índice itinerarios verdes planificados
- Doc C.4.1. Itinerarios verdes planificados 26-30
- Doc C.4.2. Itinerarios verdes planificados 31-35
- Doc C.4.3. Itinerarios verdes planificados 36-40
- Doc C.4.4. Itinerarios verdes planificados 41-48
- Doc D. Programa de actuación
- Doc E. Participación pública
- Anexo afección planeamiento
- Anexos gráficos
 - o Anexo gráfico afección planeamiento. Índice
 - o Anexo gráfico 1. Afección PTPS
 - o Anexo gráfico 2.1. Afección planeamiento municipal 1-10
 - o Anexo gráfico 2.2. Afección planeamiento municipal 11-20





- Anexo gráfico 2.3. Afección planeamiento municipal 21-30
- Anexo gráfico 2.4. Afección planeamiento municipal 31-40
- Anexo gráfico 2.5. Afección planeamiento municipal 41-47
- Informe de impacto en función del género

El objetivo principal del PTS VCIV del Territorio Histórico de Álava es englobar en un único documento la Red Foral de Vías Ciclistas y la Red Foral de Itinerarios Verdes, creando nuevas redes para el desarrollo de la movilidad no motorizada.

2. Principios generales de la legislación sectorial del Estado

En los casos en los que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio ferroviario, debe tenerse en cuenta la legislación sectorial ferroviaria, cuyas normas básicas son, en el ámbito de competencia del Estado, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario y el Reglamento del Sector Ferroviario aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

Los principales aspectos de esta legislación con incidencia en el planeamiento urbanístico son:

- Determinar la obligatoriedad de remitir la redacción, revisión o modificación del instrumento de planeamiento urbanístico al Ministerio de Fomento para la emisión de informe, con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia.
- Establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación.
- Definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas.

3. Conclusiones del análisis del PTS

- 3.1. De acuerdo con la Ley del sector ferroviario, el preceptivo informe sectorial que el Ministerio de Fomento debe emitir en los casos en los que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de líneas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a zonas de servicio ferroviario se debería haber recabado con anterioridad a la aprobación inicial de la documentación a informar, que es el propio Plan, y no su Avance.
- 3.2. Además de las dos líneas ferroviarias citadas en el PTS VCIV, la 01-100-Madrid Chamartín-Irún-Frontera Francesa y la 01-700-Bilbao Abando Indalecio Prieto-Casetas, se deben tener en cuenta:

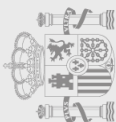




- La Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, que se encuentra ejecutada prácticamente en su totalidad en su “pata alavesa”.
- El *Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria*, el cual ha sido sometido a información pública y audiencia de administraciones y se encuentra actualmente en trámite de obtención de la Declaración de Impacto Ambiental necesaria para su aprobación definitiva. Este Estudio Informativo replantea el *Estudio Informativo Complementario del proyecto de línea Madrid-Hendaya. Tramo: Burgos-Vitoria. Acondicionamiento a alta velocidad*, aprobado definitivamente el 11 de diciembre de 2003 (BOE nº 41 de 17 de febrero de 2004).
- El *Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo: Pamplona-Conexión Y Vasca*, que se encuentra en información pública (BOE nº 14 de 16 de enero de 2018) y plantea dos posibilidades: conexión por Ezkio o por Vitoria.
- El *Estudio Informativo de integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz*, actualmente en información pública. De acuerdo con el artículo 7.2 de la Ley del sector ferroviario, en las zonas afectadas por esta información pública deben suspenderse la aprobación de nuevas clasificaciones y calificaciones de suelo, los efectos de las ya aprobadas, y el otorgamiento de nuevas autorizaciones y licencias urbanísticas. Esta suspensión tendrá un plazo máximo de un año (prorrogable 6 meses) desde la publicación del anuncio de la información pública (BOE nº 160 de 5 de julio de 2019). Se excluyen de tal suspensión las actuaciones compatibles con la futura actuación ferroviaria o que se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente, previo informe vinculante del Ministerio de Fomento. Este Estudio Informativo replantea el *Estudio Informativo del proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz*, aprobado definitivamente el 29 de febrero de 2012 (BOE nº 66 de 17 de marzo de 2012).

Se recomienda que se solicite el trazado de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco al administrador de la infraestructura ferroviaria (Adif Alta Velocidad), mientras que los trazados correspondientes a los estudios informativos en tramitación por parte de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria pueden ser consultados en la página web del Ministerio de Fomento:

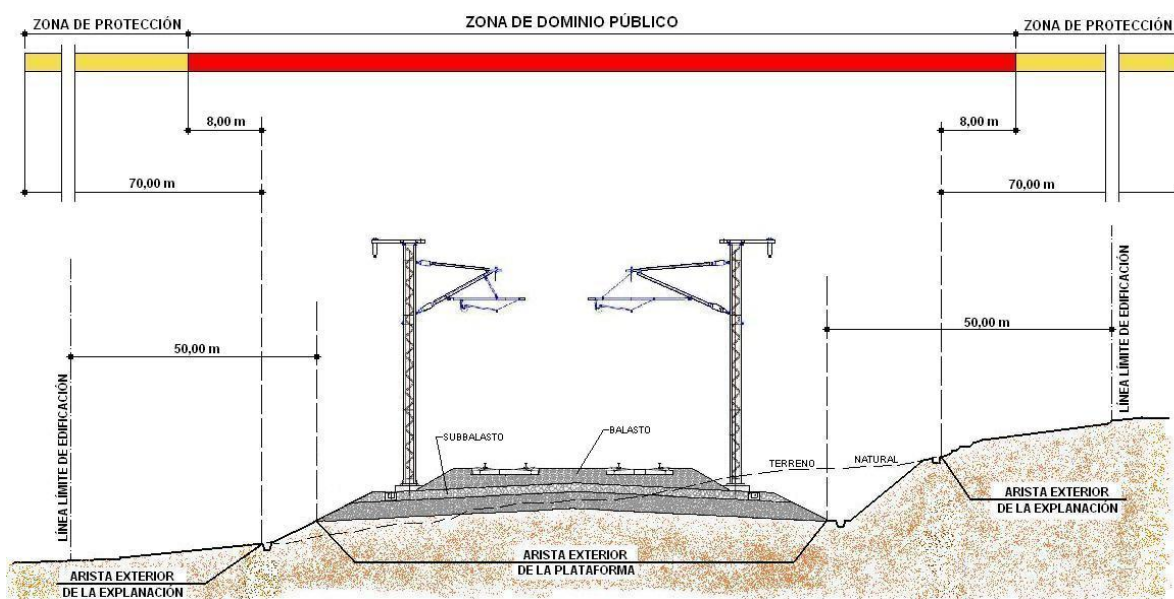
<https://www.fomento.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite>



- 3.3. Según el artículo 7 de la Ley del sector ferroviario, los planes generales y demás instrumentos de ordenación urbanística calificarán los terrenos ocupados por la infraestructura ferroviaria existente en la actualidad, así como aquellos que deben ocuparse de acuerdo con estudios informativos definitivamente aprobados, como *Sistema General Ferroviario* o equivalente.
- 3.4. También según la Ley del sector ferroviario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deben establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación, y definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas.

Las limitaciones a la propiedad se rigen por lo establecido en el Capítulo III de la Ley del sector ferroviario y el Reglamento del Sector Ferroviario en lo que no se oponga a la Ley.

- En general:
 - o Zona de dominio público: 8 metros a cada lado de la plataforma, medidos desde la arista exterior de la explanación. La ley define dicha arista como la línea de intersección entre el talud (de desmonte o terraplén) o muro de sostenimiento colindante con el terreno natural.
 - o Zona de protección: 70 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación.
 - o Línea límite de edificación: 50 metros, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación, que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes.





- En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso, que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución:
 - o Zona de dominio público: 5 metros, desde la arista exterior de la explanación.
 - o Zona de protección: 8 metros, desde la arista exterior de la explanación.
- En el caso de zona urbana:
 - o Línea límite de edificación: 20 metros, desde la arista exterior más próxima de la plataforma.

Estas zonas y limitaciones deberían describirse al menos en el texto del PTS en tramitación, mínimo haciendo referencia a la Ley del sector ferroviario vigente y a los títulos de la misma en los que se encuentran recogidas, así como incluir una sección transversal representativa (p.e. la incluida en este informe).

- 3.5. Una vez se haya justificado que las infraestructuras planteadas por el PTS VCIV del Territorio Histórico de Álava no interfieren con las determinaciones de la Ley del sector ferroviario descritas, por parte de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria no existe inconveniente en continuar la tramitación del expediente.

VºBº

EL JEFE DEL ÁREA 2

Alfonso Rueda Sánchez

LA INGENIERA DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS

Paula Méndez Yáñez

