



Nº Expte.: AHI-025/14-P26

INFORME DE IMPACTO NORMATIVO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE NORMA FORAL DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PTS DE VÍAS CICLISTAS E ITINERARIOS VERDES DEL THA

1. OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA DE LA PROPUESTA NORMATIVA. Motivación y causas de la propuesta, identificación de colectivos a los que se dirige, interés público afectado, momento oportuno

El Territorio Histórico de Álava es competente para la planificación, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras y caminos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco y en el artículo 7.a.8 de la Ley 27/1983, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos. En ejercicio de dicha competencia, las Juntas Generales aprobaron la Norma Foral 4/2010, de 8 de marzo, de las Vías Ciclistas del THA y la Norma Foral 1/2012, de 23 de enero, de Itinerarios Verdes del THA.

En términos de la propia exposición de motivos, esta normativa es un reflejo de las políticas favorables a la movilidad sostenible y responsable por las que viene apostando la Unión Europea desde hace años. En el ámbito de la CAPV, se ha trasladado el marco estratégico y político europeo en materia de movilidad sostenible, destacando la bicicleta y el modo peatonal. Actualmente está en vigor el Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2030, aprobado en 2017, plan alineado con las directrices europeas definidas en el Libro Blanco de Transporte elaborado por la Comisión Europea en 2011, así como con la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 25 de septiembre de 2015 sobre Agenda 2030 para el desarrollo sostenible.

La movilidad sostenible agrupa el conjunto de desplazamientos que se realizan buscando reducir y limitar los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo y la fragmentación de hábitats. En este contexto se incardina el concepto de "movilidad blanda", aplicable tanto en vías urbanas como interurbanas, y que en su sentido amplio abarca modos como el peatonal, la bicicleta, Vehículos de Movilidad Personal (VMP) y transporte público. Los modos peatonal y ciclista son los modos blandos de transporte por excelencia, y responden al concepto de "movilidad activa": desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana.

Con fecha 29 de marzo del presente año el Gobierno Vasco aprobó el proyecto de Ley de movilidad sostenible de Euskadi, el cual se encuentra en fase de tramitación en el Parlamento Vasco a la fecha de emisión de este informe. En el texto se trata de establecer el marco normativo regulador de la movilidad sostenible en Euskadi y el ejercicio de las competencias correspondientes de manera coordinada por parte de las administraciones vascas. La movilidad sostenible se reconoce como un derecho de las personas, y en la presentación del proyecto de Ley se destaca que el mismo se centra en incentivar la movilidad activa (a pie, en bicicleta,



patinete,...), señalando como un deber de las administraciones públicas la promoción de los desplazamientos no motorizados.

En el ámbito estatal, se encuentra en tramitación el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, cuya aprobación está prevista en 2023 de acuerdo con la información ofrecida en el sitio web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en la fecha de emisión de este informe. En dicho texto, se reconoce el derecho de toda la ciudadanía a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible, y se determina el deber de las administraciones públicas de facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la Ley. Asimismo, se desarrolla el concepto de movilidad activa, en contraposición al uso del vehículo motorizado y el estilo de vida sedentario; con atención preferente a las y los peatones, facilitando itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad, y los ciclistas, que hagan de la movilidad activa la opción más sencilla y atractiva.

Desde un punto de vista jurídico, un Plan Territorial Sectorial (PTS) es un plan de incidencia territorial de carácter supramunicipal que puede ser formulado por el Gobierno Vasco y/o por las Diputaciones Forales, en virtud de sus propias competencias. El marco legal en el ámbito de la CAPV se establece básicamente en la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco y en la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo. Los PTS se insertan en el marco territorial definido por las Directrices de Ordenación Territorial (DOT), y por los Planes Territoriales Parciales (PTP) que se desarrollen en aplicación de dichas directrices.

Tal y como recoge el artículo 22 de la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio, un Plan Territorial Sectorial que se encuentre correctamente insertado en el marco territorial definido por las DOT y por los PTP, vincula con sus determinaciones a los municipios en la aprobación de los planes urbanísticos regulados por la legislación sobre régimen de suelo. La consecuencia principal, por tanto, es que esos instrumentos de ordenación territorial vinculan a los ayuntamientos a la hora de aprobar los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU), sus modificaciones y, en general, los instrumentos de ordenación urbanística del municipio, con consecuencias, por tanto, en los procesos de ocupación y utilización del suelo.

Las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco se aprobaron definitivamente mediante Decreto 128/2019, de 30 de julio, y vinculan jurídicamente a las Administraciones Públicas y a los particulares, según establece el artículo 2.

En el documento I. Memoria, capítulo Movilidad y Logística, el punto 9.2. se refiere a los criterios aplicables a la movilidad peatonal y ciclista, y plantea como punto de partida que la movilidad no motorizada es un valor a proteger. Se hace referencia al Plan de Salud de Euskadi 2013-2020, que identifica como factor determinante en la calidad de vida y salud de las personas la planificación de la movilidad, que debe facilitar alternativas saludables, como el transporte a pie y en bicicleta. Se pone de manifiesto que la bicicleta ha ido ganando protagonismo, dado su carácter de medio de transporte blando, medioambientalmente sostenible, y considera crucial disponer de una red ciclista interurbana convenientemente planificada y conservada que articule los principales núcleos de población de la CAPV. Igualmente se recoge que las moviidades peatonal y ciclista tienen dos tipos de uso diferenciados: el funcional, de uso cotidiano y regular, con recorridos de 10-15 km máximo en el caso ciclista, y el de ocio o esparcimiento, de uso no regular y carácter de disfrute deportivo, paisajístico, recreativo o histórico-cultural.



Al referirse a la movilidad peatonal en el ámbito interurbano, las DOT dejan constancia de que existe una gran variedad de caminos históricos, utilizados como rutas comerciales y de personas, como el Camino de Santiago, el Ignaciano, la Ruta del Vino y el Pescado, el GR-1 de Cataluña a Galicia que recorre el Sur de Álava, y otros como el Camino Natural Senda del Pastoreo GR-282, o el Camino Natural del Ebro GR-99. Asimismo, durante el siglo XIX y XX se construyeron por todo Euskadi una serie de trazados de ferrocarril, muchos de los cuales se han ido abandonando y, en su lugar, han sido recuperados como vías verdes, tal es el caso del Ferrocarril Vasco Navarro en Álava. Se señala el potencial de estos antiguos trazados, remarcando la conveniencia de aprovecharlos para configurar los nuevos itinerarios peatonales y ciclistas.

Las DOT recogen el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV, que define una red de infraestructuras ciclables de carácter interurbano en el conjunto de Euskadi, y plantea 13 recorridos con una longitud aproximada de 1.057 km. Este Plan Director completa a nivel de Comunidad Autónoma los planes adoptados por los Territorios Históricos, con el objeto de asegurar la conectividad entre ellos. Asimismo, contempla la conexión con Cantabria, Castilla y León, La Rioja y Navarra, así como con Francia, en este caso según las determinaciones del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

Finalmente, las DOT determinan los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en esta materia: promover la movilidad peatonal y ciclista más allá del esparcimiento, favoreciendo el uso cotidiano; posibilitar el acceso peatonal y ciclable a los ámbitos de residencia, trabajo, cuidados y ocio, existentes y futuros, y promover la intermodalidad de los desplazamientos; promover sendas peatonales, poniendo en valor el paisaje y la calidad de los desplazamientos; vertebrar el territorio de la CAPV mediante una Red Vasca de Infraestructuras Ciclables para el desarrollo de la movilidad no motorizada peatonal y ciclista, interurbana e intercomarcal, consolidando los recorridos internos; y consolidar y potenciar a su paso por Euskadi los Caminos históricos como los antes citados.

Las Normas de Aplicación, en el artículo 26, establecen las directrices en materia de movilidad peatonal y ciclista. El PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes se ha elaborado siguiendo los criterios y directrices recogidos en las DOT, y cuenta con el informe favorable de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV), de fecha 9 de febrero de 2022.

Respecto al ámbito de aplicación del PTS, procede hacer referencia a las Normas Forales señaladas más arriba. Así, la Norma Foral 4/2010 de Vías Ciclistas del THA, tiene por objeto la definición y el reconocimiento del concepto de vía ciclista, como un tipo de camino con características propias y esenciales a un tipo de infraestructura básica, específica para el desarrollo de la movilidad no motorizada, preferiblemente ciclista, y diferenciada de otros tipos de infraestructuras de transporte.

Asimismo, la Norma tiene por objeto la regulación de la Red Foral de Vías Ciclistas, que ha de ser objeto de planificación, construcción, conservación y explotación, para el desarrollo de la movilidad ciclista peri/interurbana, en aras a promover la movilidad sostenible. Queda conformada como una nueva red viaria estructurante del Territorio, que deberá complementarse con otros desarrollos locales, de competencia municipal, y tiene afecciones referentes a las limitaciones del uso del suelo, dado que la protección de las vías ciclistas forales se extiende al



suelo de la propia vía y a toda la superficie de su zona de protección, la cual comprende la zona de dominio público, la zona de servidumbre, y la zona de afección. También forman parte del ámbito de aplicación de la norma foral los elementos asociados a su funcionamiento como las áreas de descanso, aparcamientos, y zonas análogas.

En cuanto a la titularidad de las vías ciclistas, pertenecen a aquella entidad pública de carácter territorial que acredite su titularidad. El Catálogo de Vías Ciclistas del THA está integrado por el conjunto de vías ciclistas de titularidad foral. Aquellos tramos de vías que integran el conjunto de Vías Ciclistas Forales y que se considere adecuado que pasen a integrar las vías de otros entes territoriales podrán ser traspasadas a las entidades locales por las que discurran, junto con sus elementos funcionales. En el mismo sentido, las vías de titularidad municipal podrán pasar a integrar el Catálogo Foral, también previo acuerdo entre las partes y publicación en el BOTHA.

Por su parte, la Norma Foral 1/2012 de Itinerarios Verdes del THA reconoce y regula el trabajo que se venía haciendo durante años por la Diputación en colaboración con las entidades locales, en relación con las denominadas rutas verdes, promoviendo, recuperando y gestionando antiguos caminos o abriendo vías de nueva creación con fines de restauración y puesta en valor del patrimonio natural, paisajístico y cultural. Estas acciones se engloban en un programa de actuación más amplio dirigido a la Conservación de la Biodiversidad y el Paisaje del Territorio Histórico de Álava que, además de la Red de Itinerarios Verdes, desarrolla otras líneas complementarias como la protección de Paisajes Singulares y Sobresalientes y el fomento de la conectividad ecológica, con una Red de Espacios Protegidos y Sistema de Conectores.

Los Itinerarios Verdes se definen como infraestructuras de comunicación que utilizan preferentemente antiguas infraestructuras lineales fuera de servicio, vías pecuarias, caminos naturales, de peregrinaje y grandes itinerarios históricos, así como de interés ecológico y paisajístico, destinados a los desplazamientos no motorizados, acondicionados para uso público con fines de promoción del ocio accesible en la naturaleza, y de recuperación y revalorización del patrimonio natural e histórico-cultural del territorio que atraviesan. Se proyectan con el fin de dar continuidad a su trazado y de garantizar la conexión de los itinerarios entre sí y con otros puntos, como núcleos rurales o espacios de interés. Estas vías se dirigen al uso peatonal, ciclista, jinetes, patinadores, y otros posibles modos de movilidad personal.

Se diseña la propuesta de Red de Itinerarios Verdes como una red territorial funcional que incorpora la riqueza cultural y paisajística de Álava, para facilitar el acceso de la ciudadanía a la naturaleza, para contribuir al reconocimiento de los espacios naturales y a fomentar actitudes sociales a favor de la protección del medio ambiente. Forman parte de la Red aquellos Itinerarios Verdes declarados como tales e incluidos en el Catálogo de la Red de Itinerarios Verdes de Álava y, en atención a su funcionalidad, se clasifican en Itinerarios de interés preferente -internacional, interprovincial o provincial, discurren por ámbitos extensos, atravesando el THA o conectando con otros del mismo rango-, Itinerarios de interés comarcal e Itinerarios de interés local.

La Red de Itinerarios Verdes de Álava la conforman los itinerarios de titularidad pública pertenecientes al THA, a los Ayuntamientos o a los Concejos, y previo convenio pueden integrarse itinerarios de titularidad privada; de ellos, se denominan Itinerarios Verdes Forales aquellos que pertenecen por cualquier título a la Diputación Foral de Álava. Las infraestructuras



públicas, junto con sus elementos funcionales, integrantes de la Red de Itinerarios Verdes constituyen bienes de dominio y uso público.

Corresponde en este momento tramitar el proyecto de Norma Foral para la aprobación definitiva del PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes por tratarse de la última fase del procedimiento de elaboración de dicho documento, y obedece al mandato expreso contenido tanto en la Norma Foral 4/2010 de Vías Ciclistas, como en la Norma Foral 1/2012, de Itinerarios Verdes del THA.

La primera de ellas establece en su Título I que la DFA elaborará un Plan Territorial Sectorial, cuyo objeto es determinar los objetivos de la Red Foral de Vías Ciclistas, sus características y el programa de actuaciones a desarrollar, y remite a la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco para la elaboración del documento según la tramitación prevista para los planes territoriales sectoriales. En cuanto a la fase final de aprobación definitiva del PTS, establece que se efectuará por Norma Foral de Juntas Generales.

Se indica que el PTS será vinculante a todos los efectos tanto para las administraciones públicas del Territorio Histórico como para la ciudadanía. La DFA deberá llevar a cabo todas las actuaciones previstas en el Plan, así como aquellas que se estime conveniente para el buen desarrollo de las vías forales. Se remarca que la planificación urbanística municipal estará directamente vinculada a las determinaciones contenidas en el PTS, en los términos previstos en la ley, e igualmente se recoge que el PTS se ajustará a los recursos económicos disponibles.

En el mismo sentido, la Norma Foral 1/2012, de Itinerarios Verdes, establece en su Título I que corresponde formular el Plan Territorial Sectorial a la DFA, y que la aprobación definitiva se efectuará por las Juntas Generales. El Plan establecerá las características de los itinerarios y equipamientos de la Red, programa de actuaciones, acciones complementarias, evaluación económica y prioridades a implementar. Igualmente se hace constar que será vinculante a todos los efectos para las administraciones públicas y para la ciudadanía, y que la planificación urbanística municipal estará directamente vinculada a las determinaciones del mismo.

En atención a lo expuesto se deduce, por tanto, que el PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes no va dirigido exclusivamente a un colectivo específico de la población, al contrario, afecta a todas las personas en general, su contenido vincula tanto a las administraciones públicas como a la ciudadanía, es de aplicación general tanto para entidades públicas como para personas privadas.

Las determinaciones establecidas en el PTS van dirigidas al interés público en tanto que instrumento de planificación territorial sectorial, de acuerdo con la legislación aplicable a la materia de ordenación del territorio y urbanismo, e igualmente es una normativa de interés público en tanto que se trata de un plan de movilidad en los términos antes expresados, esto es, en el marco general de la normativa referente a la movilidad sostenible.

1.2. OBJETIVOS

Tal y como consta en el documento A. Memoria, el objetivo de este Plan Territorial Sectorial es dar encaje en el marco de la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma de Euskadi y del Territorio Histórico de Álava, a la Red Foral de Vías Ciclistas y a la Red Foral de Itinerarios Verdes de Álava, englobando en un solo documento ambos modos de movilidad sostenible



(marcha y ciclista), creando nuevas redes interurbanas de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad no motorizada a la vez que se pone en valor el patrimonio natural, paisajístico e histórico-cultural y se recupera la conectividad ecológica y paisajística, promoviendo modos de acercamiento y disfrute respetuoso con el medio natural. En aras de la consecución de dichos objetivos, se ha elaborado un plan gestionable, con programación de acciones y priorización, de modo que se utilice como hoja de ruta y coordinado entre departamentos.

Se pueden resumir los objetivos del Plan en 5 puntos:

1. Conectar el medio rural con las áreas urbanas, en aras del equilibrio territorial.
2. Fomentar la movilidad sostenible y las actividades eco-recreativas en contacto con la naturaleza: movilidad cotidiana y lúdica.
3. Configurar una red territorial continua creando nuevas vías y/o restaurando caminos singulares de riqueza cultural y paisajística.
4. Poner en valor del Patrimonio Natural, Histórico y Cultural.
5. Conectar el Territorio Histórico de Álava con otros territorios limítrofes dando continuidad a itinerarios de carácter interprovincial e internacional.

Para materializar dichos objetivos, el PTSVCIV proyecta una red dual de infraestructuras y plasma con detalle los trazados, su longitud, las características y definiciones, como se expone con los siguientes datos:

La Red Foral de Vías Ciclistas está prevista para absorber el flujo diario de desplazamientos vinculados a la movilidad obligada cotidiana en bicicleta, que representan un 24% del total de desplazamientos de ese tipo. Se considera que el alcance de los desplazamientos cotidianos directos en bicicleta es de 10 km. Según sus características técnicas, la Norma Foral 4/2010 define distintos tipos de vías ciclistas, el PTS adscribe a cada tramo de vía un tipo, pero dicha adscripción no es vinculante, se determinará en el proyecto técnico posterior que se apruebe para su ejecución. Así, las vías segregadas son aquellas que están separadas físicamente del tráfico motorizado: la Pista-Bici, la Acera-Bici, y el Carril-Bici Protegido. Por su parte, son vías integradas aquellas vías compartidas por el tráfico de ciclos y vehículos a motor, o con una mínima diferenciación de usos, sin segregación de modos como las anteriores, y son: el Carril-Bici, el Arcén-Bici, y la Vía Señalizada Compartida o Mixta.

Dentro de la Red Foral se incluye únicamente la parte del trazado de vía ciclista que discurre por el Territorio Histórico y la parte de la vía que discurre por suelo no urbanizable. En los tramos que discurren por suelo urbano, que son de competencia municipal, el PTS propone un trazado a modo de recomendación, esto es, de carácter no vinculante. Igualmente tienen carácter de recomendación los trazados fuera del THA, que habrán de coordinarse con las administraciones que tengan la competencia correspondiente. El Documento D. Documentación Gráfica, recoge los tramos de las vías ciclistas identificando los que pertenecen a la Red Foral y los excluidos de esta que tienen carácter municipal.

La Red Foral de Vías Ciclistas tiene carácter de red discontinua, de carácter local, y alcanza una longitud total entre 37,33 y 38,22 kilómetros. Está integrada por 11 vías de los cuales sólo una es existente (VCI 4,06 kilómetros), mientras que el resto están planificadas (entre 33,27 y 34,16 kilómetros, depende de cuál sea finalmente la alternativa seleccionada)



VC1 - Durana - Arrolabe (existente).	4,06 km
VC2- Vitoria-Gasteiz - Parque Tecnológico Álava	5,37 km
VC3 - Urbina - Legutio	3,21 km
VC4 - Vitoria-Gasteiz - Etxabarri-Ibiña	3,75 km
VC5 - Vitoria-Gasteiz - Nanclares de la Oca	5 km / 5,89 km / 5,80 km (*)
VC6 - Alegria-Dulantzi - Elburgo	3,67 km
VC7 - Amurrio - Polígono Industrial Murga	2,48 km
VC8 - Ribabellosa - Miranda de Ebro	0,55 km
VC9 - Labastida-Haro	3,45 km
VC10 - Laguardia-Elciego	4,37 km
VC11 - Oion-Logroño	1,42 km

Siguiendo con la concreción de objetivos que se pretende alcanzar con la normativa contenida en el PTSVCIV, procede hacer una somera referencia a las características generales que han de reunir las vías ciclistas que conforman la Red Foral, en aplicación de lo previsto en el artículo 12 de la Norma Foral 4/2010, y que son:

- Seguridad: condiciones mínimas de diferenciación/segregación y de ordenación de los diferentes tránsitos, especialmente en viales destinados a vehículos motorizados. Especial atención a los puntos de intersección en el trazado.
- Continuidad y coherencia: evitar interrupciones en el trazado, así como conectar puntos generadores de demanda ciclista, conexión con el resto de vías con independencia de su titularidad.
- Direccionalidad del trazado: asegurar el acceso al lugar de destino, sin perjuicio de la seguridad y el respeto por el entorno.
- Diseño: la tipología de la vía y de las personas usuarias y el grado de utilización serán los elementos a tener en cuenta para determinar las características geométricas de la vía. El diseño tendrá en cuenta la pendiente, el firme, la señalética y el equipamiento.
- Medio Ambiente: se analizarán y respetarán los valores ambientales y de sostenibilidad del territorio, buscando soluciones integradoras con el entorno.
- Accesibilidad: se procurará un fácil acceso a y desde los principales núcleos de población.
- Coexistencia: estas vías están especialmente acondicionadas para el tráfico ciclista, no obstante, deberá atenderse a la posible coexistencia con el tráfico peatonal, siempre y cuando sea viable según las características de la vía.

Una vez consideradas las características generales, las vías ciclistas deberán ajustarse a las características técnicas según su tipología, de acuerdo con los requisitos establecidos en los artículos 13 al 18 de la Norma Foral 4/2010, así como a los recogidos en el artículo 12 del Documento B. Normativa de este PTS. Estas características técnicas hacen referencia a las dimensiones de los carriles, al firme y pavimentación, a la señalización, al alumbrado y a las zonas de protección.



En cuanto a la Red de Itinerarios Verdes, está prevista para absorber la movilidad no motorizada, tanto la cotidiana como la vinculada al ocio y turismo, sin límite de distancias, y se concibe como una red continua y estructurante, que permite el acceso al territorio y a sus espacios naturales.

El ámbito de aplicación del PTSVCIV comprende la Red de Itinerarios Verdes de Álava, en el sentido previsto por la Norma Foral 1/2012: planificación general, impulso y promoción de dicha red, y recoge un conjunto de 50 itinerarios. Los Itinerarios existentes en la actualidad suman un total de 1.313,45 km, de los cuales 10 son Itinerarios Catalogados (302,02 km), 16 Itinerarios se encuentran en fase de catalogación (1.011,43 km), y los 24 Itinerarios restantes están planificados, con un total de 371,27 km. Varios Itinerarios Catalogados o en Fase de Catalogación cuentan con subtramos planificados o ejecutados pero sin catalogar, en distinta fase de materialización.

La Red estará integrada por los siguientes tramos y subtramos:

Itinerarios Verdes Existentes Catalogados:

- IV1 - Ruta Verde del Embalse de Ullibarri-Gamboa.
 - Subtramo 1: Variante de Aldaleta (planificado)
 - Subtramo 2: Variante de Urizar (planificado)
 - Subtramo 3: Amarita - Embalse Ullibarri-Gamboa (en fase de catalogación)
 - Subtramo 4: Embalse Ullibarri-Gamboa - Camino de Postas (planificado)
- IV2 - Vía Verde del Parque Lineal del Nervión
 - Subtramo 1: Llodio-Arrankudiaga (planificado).
 - Subtramo 2: Salbio-El Refor (en fase de catalogación)
 - Subtramo 3: El Refor-Polígono Industrial Saratxo (planificado)
 - Subtramo 4: Polígono Industrial de Saratxo-Vial acceso Polígono Industrial de Saratxo (planificado)
 - Subtramo 5: Polígono Industrial de Saratxo-Barrio de los Mesones (planificado)
 - Subtramo 6: Variante de Saratxo (planificado)
 - Subtramo 7: Saratxo-Orduña (planificado)
 - Subtramo 8: Orduña-Delika (planificado)
 - Subtramo 9: Senda Verde de Delika (en fase de catalogación).
- IV3 - Vía Verde del Antiguo Ferrocarril Vasco-Navarro.
 - Subtramo 1: Túnel de Laminoria (planificado)
 - Subtramo 2: Variante de Musitu (planificado).
 - Subtramo 3: Variante a su paso por Urbina (planificado).
- IV4 - Ruta de Peregrinación GR120 Camino Ignaciano.
 - Subtramo 1: Variante Casco Histórico de Laguardia (planificado)
 - Subtramo 2: Variante de Elvillar (en fase de catalogación).
 - Subtramo 3: Camino de los Alaveses (en fase de catalogación).
- IV5 - Camino Real de las Postas.
 - Subtramo 1: Vitoria-Gasteiz - San Martín de Ania (planificado)
- IV6 - Ruta de los Castillos.
- IV7- Colada de Peña Betoño. Ruta de la Piedra.
 - Subtramo 1: Ampliación de Ajarte (planificado)



- Subtramo 2: Ramal de Monasterloguren (planificado)
- IV8 - Red de Sendas del Parque Ornitológico de Mendixur.
- IV9 - Ruta Circular de la Montaña Alavesa.
- Subtramo 1: Variante subida a Santa Teodosia (planificado)
- IV10 - Ruta Verde del Complejo Lagunar de Laguardia.

Itinerarios Verdes Existentes en Fase de Catalogación:

- IV11 - Vuelta al Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz.
 - Subtramo 1: Ampliación en Zabalzana (planificado)
 - Subtramo 2: Ampliación en zona Sur (planificado)
 - Subtramo 3: Ampliación en Salburua (planificado)
- IV12 - GR1 - Sendero Histórico
- IV13 - GR25 - Vuelta a la Llanada Alavesa a pie de monte.
 - Ramal de conexión con Zeanuri (planificado)
- IV14 - GR38 - Ruta del Vino y del Pescado
- IV15 - GR99 - Camino Natural del Ebro
 - Ramal Salinillas-Zambrana. Alternativa al tránsito por la carretera N-124 (planificado).
- IV16 - GR282 - Senda del Pastoreo
- IV17 - GR284 - Camino Real de la Sopeña
- IV18 - Ruta de Peregrinación. Camino de Santiago
 - Ramal Salinillas-Zambrana. Alternativa al tránsito por la carretera N-124 (planificado).

- IV19 - Colada de Opakua
- IV20 - Cañada de Berantevilla
- IV21 - Sendas Verdes de Salinas de Añana, del Lago de Caicedo-Yuso y Arreo y Peña la Uña
 - Ramal San Juan de Acre (planificado)
- IV22 - GR123 - Llodio-Ermita del Yermo-Ganekogorta
- IV23 - Ruta Verde del Zadorra
 - Subtramo 1: Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz - Depuradora de Crispijana (en fase de catalogación).
 - Subtramo 2: Villodas - Nanclares de la Oca. (en fase de catalogación).
 - Subtramo 3: Depuradora de Crispijana - Trespuentes y Villodas y ramal de Santa Catalina (planificado).
 - Subtramo 4. Nanclares - Treviño (planificado)
- IV24 - Ruta Verde Cultural de Rioja Alavesa
- IV25 - Ruta Verde de los Robles Centenarios y Fuentes del Zadorra
- IV26 - Ruta del Agua del Río Inglares.

Itinerarios Verdes Planificados:

- IV27 - Parque Fluvial del Izoria
- IV28 - Etxabarrí-Ibilia - Gorbea
- IV29 - Vitoria-Gasteiz - Los Huetos - Murgia
- IV30 - Vitoria-Gasteiz - Zaldiaran
- IV31 - Vitoria-Gasteiz - Arrieta



- IV32 - Vitoria-Gasteiz - Okina
- IV33 - Legarda - Amarita
- IV34 - Vitoria-Gasteiz - Orduña (por Badala)
- IV35 - Alegria-Dulantzi - Camino de Santiago
- IV36 - Ruta Primigenia Camino de Santiago. Enlace con Navarra
- IV37 - Ruta Verde Ametzaga-Dolmen de Egilaz y ramales de enlace con el Camino de Santiago y el GR-25 "Vuelta a la Llanada Alavesa a pie de monte" en Zaldondo y Agurain y con el GR-120 "Camino Ignaciano" en Arala.
- IV38 - Ruta Verde Pinar de Dueñas (Labraza)
- IV39 - Labastida - Salinillas de Buradón
- IV40 - Samanlego - Villabuena de Álava - Baños de Ebro
- IV41 - Fontecha - Espejo
- IV42 - Ofeta - Otxandio
- IV43 - Izarra - Bitoriano
- IV44 - Senda Verde de Izarra a Cascada de Gujull
- IV45 - Urrunaga - Sabalain
 - IV46 - Betolaza - Buruaga
 - IV47 - Ibarra-Aramaio - Arrasate
 - IV48 - Camino de las Asturias
 - IV49 - Ruta del Río Baias
 - IV50 - Vitoria-Gasteiz - Valderejo.
 - Subtramo 1: Vitoria-Gasteiz - Trespuentes (coincidente con IV23 - Ruta Verde del Zadorra) (Existente en fase de catalogación).
 - Subtramo 2: Trespuentes - Nanclares (coincidente con IV13 - GR25 - Vuelta a la Llanada Alavesa a pie de monte). (Existente en fase de catalogación).
 - Subtramo 3: Nanclares - Subijana Morillas (coincidente con IV16 - GR282 -Senda del Pastoreo). (existente en fase de catalogación)
 - Subtramo 4: Subijana Morillas - Pobes. (planificado).(coincidente con IV49 - Ruta del Río Baias)
 - Subtramo 5: Pobes - Salinas de Añana (planificado)
 - Subtramo 6: Salinas de Añana - Espejo (coincidente con IV12 - GR1 - Sendero Histórico) (existente en fase de catalogación).
 - Subtramo 7: Espejo - Villanueva de Valdegovía (planificado).
 - Subtramo 8: Villanueva de Valdegovía - San Millán de San Zadornil (planificado) Tramo en Alava y tramo en Burgos.
 - Subtramo 9: San Millán de San Zadornil - San Zadornil (coincidente con IV16 - GR282 -Senda del Pastoreo) (existente en fase de catalogación). BURGOS
 - Subtramo 10: San Zadornil - Lalastra (planificado).tramo en Burgos y Tramo en Alava.

La normativa del PTSVCIV recoge las características generales a las que deberán ajustarse los Itinerarios Verdes, en aplicación de lo previsto en la Norma Foral 1/2012, en su artículo 13. A modo de resumen cabe mencionar:

-Seguridad: todos los tramos deben cumplir los estándares de seguridad y señalización para los usos y las personas a los que esté destinada la infraestructura.



- Continuidad: para garantizar el libre acceso, seguridad y funcionalidad se dará importancia a la continuidad de los itinerarios, especialmente en puntos conflictivos. En caso de cruce con viario preexistente se adoptarán las soluciones constructivas necesarias para evitar la interferencia de tránsitos y darles prioridad.
- Accesibilidad: facilitar la accesibilidad no motorizada desde los ámbitos urbanos y rurales, reducir los desplazamientos motorizados para acceder a los itinerarios, y conectarlos con la red de transporte colectivo. Informar sobre los tramos que cumplen las características de accesibilidad universal, tramos dotados para personas con diversidad funcional, barreras para impedir el paso de vehículos motorizados, salvo labores agrícolas forestales y de asistencia, etc.
- Diseño: se procurarán soluciones integradas con el entorno, con el firme, la señalización, el mobiliario, y actuaciones de restauración ambiental.
- Medio ambiente y paisaje: se analizarán y respetarán los valores ambientales, paisajísticos y de sostenibilidad del territorio, independientemente de que sea entorno periurbano, rural o natural.
- Información y promoción: Puntos de información en la Red, así como mantener actualizada la web de la DFA.

Según sus distintas características técnicas, se definen los distintos tipos de itinerarios verdes, y el proyecto que se apruebe en cada caso será el que defina la tipología del itinerario concreto:

- Vía Verde: reservada a desplazamientos no motorizados que por su anchura, pendiente y superficie se puede utilizar por todas las personas, de toda capacidad física.
- Ruta Verde: aquella acondicionada para los desplazamientos no motorizados que pueden coincidir con otros desplazamientos motorizados asociados a actividades rurales, agropecuarias o forestales, o aquella que, por las características del medio que atraviesa, no cumple con todas las condiciones de la Vía Verde.
- Senda Verde: sendero que discurre por el medio natural o rural, cuya pendiente y superficie depende del terreno que atraviesa, y la anchura suele ser inferior a la normalizada para las Vías y las Rutas.

1.3. ALTERNATIVAS

No cabe otra posibilidad normativa para cumplir los objetivos señalados en la legislación vigente.

1.4. PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN

En la tramitación del proyecto de norma foral se han observado los principios de buena regulación previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y recogidos en el artículo 3 del anexo I del Decreto Foral 29/2017, del Consejo de Gobierno de 23 de mayo, que aprueba el procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general, las guías para la elaboración de los informes de impacto normativo y de impacto de género y las directrices de técnica normativa.

En cuanto a los principios de necesidad, eficacia y proporcionalidad, el proyecto está justificado en razones de interés general. Los fines perseguidos y la adecuación del PTS como el instrumento adecuado para garantizar su consecución quedan justificados suficientemente en los antecedentes expuestos. La necesidad de la elaboración del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava, tiene como objeto dar encaje a la Red Foral de Vías Ciclistas y a la



Red Foral de Itinerarios Verdes en el marco de la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma de Euskadi y del Territorio Histórico de Álava, en cumplimiento de la normativa vigente en la materia, esto es, las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco aprobadas definitivamente mediante Decreto 128/2019, de 30 de julio, la Norma Foral 4/2010, de 8 de marzo, de las Vías Ciclistas del THA y la Norma Foral 1/2012, de 23 de enero, de Itinerarios Verdes del THA.

Se garantiza el principio de seguridad jurídica, el PTSVCIV y su aprobación por norma foral de las Juntas Generales de Álava es coherente con el Derecho de la Unión Europea y el resto del ordenamiento jurídico.

Respecto al principio de transparencia, el mismo queda garantizado toda vez que la omisión de los trámites de consulta pública previa y de audiencia e información pública resulta conforme a las excepciones recogidas en la normativa foral – apartado Quinto, de la letra a) de la disposición adicional segunda del Anexo I del mencionado Decreto 29/2017, según redacción dada por el Decreto Foral 50/2017, del Consejo de Gobierno de 19 de septiembre, salvaguardando en todo caso el principio de publicidad, al ordenarse su publicación en el BOTHA inmediatamente después de su aprobación. Asimismo, la Diputación Foral de Álava facilita el acceso sencillo, universal y actualizado a las disposiciones normativas en vigor a través de su sitio web araba.eus, así como a los contenidos y los procedimientos a través del instrumento habilitado de publicidad activa, Portal de Gobierno Abierto irekia.araba.eus.

En cuanto al principio de eficiencia, la regulación planteada no aumenta las cargas administrativas actuales, así como no implica cargas administrativas accesorias ni innecesarias para las empresas ni para la ciudadanía.

2. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

1. Contenido

El proyecto de Norma Foral está estructurado en una parte expositiva, que hace referencia al contexto normativo y competencial, y otra parte dispositiva, con un artículo único en el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava.

El PTSVCIV es un instrumento de planificación territorial sectorial que establece las disposiciones, objetivos, prioridades y mejoras que han de regular la Red Foral de Vías Ciclistas del THA y la Red Foral de Itinerarios Verdes. En el documento se definen dos redes complementarias, que conforman un entramado de recorridos de movilidad sostenible que estructura todo el territorio y que contribuye a la puesta en valor y difusión turística del patrimonio natural, histórico-arquitectónico y cultural.

En virtud de lo anterior, el Plan se compone de los siguientes elementos:

Documento A. Memoria

Documento B. Normativa



Documento C. Programa de actuación

Documento D. Documentación gráfica

Documento E. Participación pública

Documento F. Evaluación Ambiental

Anexo 1. Afección al Planeamiento

Anexo 2. Normativa Sectorial Complementaria.

Análisis jurídico y tramitación

Como ya ha quedado expuesto más arriba, el Territorio Histórico de Álava es competente para la planificación, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras y caminos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía del País Vasco y en el artículo 7.a.8 de la Ley 27/1983, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos. En ejercicio de dicha competencia se han definido dos marcos jurídicos que otorgan reconocimiento al concepto de vía ciclista y al concepto de itinerario verde, mediante la aprobación por la Juntas Generales de Álava de la Norma Foral 4/2010, de 8 de marzo, de Vías Ciclistas del THA, y la Norma Foral 1/2012, de Itinerarios Verdes del THA. En cumplimiento del mandato contenido en sendas Normas, se tramita el procedimiento de aprobación del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava, que ha de ser aprobado definitivamente por Norma Foral de las Juntas Generales y su posterior publicación en BOTHA.

El Plan Anual Normativo de la Diputación Foral de Álava correspondiente al ejercicio 2022 recoge el Proyecto de Norma Foral de aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava.

Corresponde al Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo la competencia y el ejercicio de las funciones referentes al Planeamiento e Información del Territorio. El Decreto Foral 17/2016, del Consejo de Gobierno de 9 de febrero, que aprueba la estructura orgánica y funcional del Departamento, determina en el artículo 17 que corresponde al Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo planificar y coordinar la elaboración de los planes territoriales promovidos por la Diputación Foral de Álava:

Las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV aprobadas por el Gobierno Vasco mediante Decreto 128/2019, de 30 de julio (BOPV núm. 181, de 24 de septiembre de 2019), recogen en el artículo 26 de las Normas de Aplicación las directrices en materia de movilidad peatonal y ciclista, y se determina que el planeamiento urbanístico deberá desarrollar dicha movilidad, y asegurar el paso de la red peatonal y ciclista por las poblaciones, dando continuidad a la trama interurbana y teniendo en cuenta los Planes Territoriales Sectoriales de los Territorios Históricos.



En cuanto a la tramitación del plan territorial sectorial es de aplicación la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, Título II De los instrumentos de ordenación territorial del País Vasco, capítulo III De los Planes Territoriales Sectoriales y el Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística cuyo artículo 17 se refiere al procedimiento de aprobación de planes territoriales sectoriales.

En el procedimiento de aprobación del PTS se han dictado las siguientes resoluciones, en cumplimiento de las fases del procedimiento:

Acuerdo del Consejo de Diputados 475/2014, de 23 de septiembre, para aprobar dar inicio a la redacción del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava.

Orden Foral 137/2016, de 2 de junio, del Diputado de Medio Ambiente y Urbanismo, de remisión del Avance del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava a las Administraciones Públicas territoriales interesadas y fijación de un plazo de dos meses para formular sus observaciones, sugerencias, alternativas y propuestas.

Orden Foral 130/2019, de 24 de mayo, del Diputado de Medio Ambiente y Urbanismo, de aprobación inicial del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava y sometimiento al trámite de información pública del Estudio Ambiental Estratégico.

En cumplimiento del procedimiento establecido, se publicaron sendos anuncios en el BOPV y en el BOE y se abrió un periodo de audiencia a todas las Administraciones Públicas territoriales interesadas, simultáneamente al periodo de información pública, a fin de que, en el plazo de dos meses, pudiesen formular las observaciones y sugerencias que considerasen oportunas.

Orden Foral 243/2020, de 14 de octubre, de resolución de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública y audiencia del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava aprobado inicialmente.

Orden Foral 102/2021, de 3 de mayo, del Diputado de Medio Ambiente y Urbanismo, que formula la Declaración Ambiental Estratégica del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava.

Orden Foral 348/2021, de 28 de diciembre, del Diputado de Medio Ambiente y Urbanismo, por la que se procede a aprobar provisionalmente el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava, y someter al informe preceptivo de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV)

En Sesión 1/2022 del Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, celebrada el 9 de febrero de 2022, se adopta por unanimidad de los asistentes que conformaban la mayoría absoluta de sus miembros informar favorablemente el documento de aprobación provisional del PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava, en relación con los



aspectos de carácter 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.

A lo largo de todo el proceso, además de los trámites de consultas, audiencia de administraciones y exposiciones al público, se han llevado a cabo las acciones del proceso de Participación Pública en las sucesivas fases, destacando las siguientes:

- Publicación en la página web www.pts-vciv.com, de nueva creación, de toda la documentación técnica que se ha ido generando en el proceso, con el objeto de que pueda ser consultado y analizado por cualquier persona interesada.
- Celebración de 7 sesiones informativas dirigidas a Cuadrillas, Ayuntamientos y Juntas Administrativas, una por Cuadrilla para presentar el avance del PTS en los meses de abril y mayo de 2016
- Exposición del avance del PTS en el Consejo de la Red de Itinerarios Verdes de Álava celebrado el 11/04/2016 y también en el Consejo de la Bicicleta de Álava del 9/05/2016.
- Celebración de una sesión informativa abierta para exponer el contenido y alcance del PTS con fecha 2 de junio de 2022 en Vitoria-Gasteiz
- Exposición al Consejo de la Bicicleta de Álava en sesión del 6 de junio de 2022 y al Consejo de la Red de Itinerarios Verdes de Álava en sesión del 15 de junio de 2022.

En virtud de lo previsto en el artículo 6 de la Norma Foral 52/1992, de 18 de diciembre, de organización, funcionamiento y régimen jurídico de la Diputación Foral de Álava, *“En el ejercicio de la iniciativa normativa corresponde al Consejo de Diputados:*

1.1.- Aprobar los Proyectos de Norma Foral para su remisión a las Juntas Generales (...)”

En la tramitación del Acuerdo del Consejo de Gobierno Foral para aprobar el proyecto de Norma Foral de aprobación definitiva del PTS se ha seguido lo dispuesto en el Decreto Foral 29/2017, del Consejo de Gobierno Foral de 23 de mayo, que aprueba el procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general y las directrices de técnica normativa. El procedimiento está exento de los trámites de consulta pública previa y audiencia e información pública en virtud de lo previsto en el apartado Quinto, de la letra a) de la disposición adicional segunda del Anexo I del mencionado Decreto 29/2017, según redacción dada por el Decreto Foral 50/2017, del Consejo de Gobierno de 19 de septiembre

Mediante Orden Foral 68/2022, de 25 de marzo, se aprueba iniciar el procedimiento para la elaboración del anteproyecto de Norma Foral de aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava.

Mediante Orden Foral 87/2022, de 21 de abril, se aprueba con carácter previo el anteproyecto de Norma Foral de aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava, así como continuar los trámites del procedimiento de anteproyecto de norma foral de aprobación definitiva del Plan. Los trámites cumplimentados así como pendientes de cumplimentar a continuación son:



- . Informe de evaluación de impacto en función del género
- . Informe de impacto normativo
- . Informe de incidencia presupuestaria
- . Informe de control económico normativo
- . Control de legalidad, en virtud de lo previsto en el artículo 16 del Decreto Foral 29/2017, competencia del Servicio de la Secretaría General de la Diputación Foral de Álava.
- . Aprobación del Proyecto de Norma Foral mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno, y su remisión a Juntas Generales.
- . Publicación en el BOTHA, y entrada en vigor.

Respecto a la incidencia en el ordenamiento vigente, la regulación propuesta no vulnera lo dispuesto en la normativa básica establecida en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, y desarrolla la Norma Foral 1/2017, de 8 de febrero, de transparencia, participación ciudadana y buen gobierno del sector público del Territorio Histórico de Álava.

Se aprueba por primera vez el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del THA, razón por la que no existen disposiciones previas que hayan de quedar derogadas a la entrada en vigor del mismo.

En cuanto a la existencia de regulaciones similares, cabe mencionar las normativas existentes en los Territorios Históricos de Bizkaia y Gipuzkoa. En el primero de ellos, se aprobó la Norma Foral 10/2014, de Vías Ciclistas Forales de Bizkaia, y se encuentra actualmente en elaboración el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia-PTSVCB 2023-2035. La aprobación provisional del documento tuvo lugar mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Diputación Foral de Bizkaia en sesión del dos de noviembre de 2021, la aprobación definitiva del Plan está prevista para el año 2023.

En cuanto al Territorio Histórico de Gipuzkoa, en virtud de lo previsto en Norma Foral 1/2007, de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa, se aprobó definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, mediante Norma Foral 2/2013, de 10 de junio, modificada mediante Norma Foral 6/2014, de 30 de junio.

3. IMPACTO ECONÓMICO PRESUPUESTARIO

3.1 Impacto económico general

El documento C. del Plan recoge el Programa de Actuación a desarrollar en los próximos años, con una estimación económica de los costes de construcción, mantenimiento y promoción de la Red Foral de Vías Ciclistas y de la Red de Itinerarios Verdes. Consiste en un cálculo de los costes de redacción de proyectos y dirección de obra, obtención del suelo y coste de ejecución de la obra.



El Plan recoge una planificación dividida en dos sexenios, el primero entre los años 2022 a 2027, y el segundo sexenio entre los años 2028 y 2033.

En cuanto a las vías ciclistas, las previsiones constan desglosadas por cada una de ellas, por una parte la existente Durana-Arroiabe, y por otra, las vías planificadas. La longitud total de la red foral de vías ciclistas según la planificación prevista alcanzaría un total de entre 26.536 y 28.533 metros, dependiendo de las alternativas que finalmente se adopten. Las inversiones totales previstas en la red foral de vías ciclistas, contemplados tanto la construcción como el mantenimiento, suman entre 5.209.721 y 6.048.697 euros dependiendo de las alternativas que se elijan, a razón de entre 2.668.861 y 3.500.115 euros en el primer sexenio, y entre 2.540.860 y 2.548.582 euros el segundo sexenio.

En cuanto a los itinerarios verdes, su longitud es muy superior a la de las vías ciclistas, y se encuentran en distintas fases de ejecución. Así, el Plan recoge 10 itinerarios existentes catalogados, para los cuales se prevén únicamente gastos de mantenimiento, y que alcanzan un total de 302,02 kilómetros. En cuanto a los 16 itinerarios verdes en fase de catalogación, suman un total de 1.011,43 kilómetros, y se incluyen gastos de mantenimiento, no de construcción, por tratarse de itinerarios existentes.

Respecto a los Itinerarios Verdes planificados, suman un total de 371,27 kilómetros, y se prevén gastos de construcción y de mantenimiento, distribuidos en un primer sexenio, entre 2022 y 2027, y un segundo sexenio, que se extenderá desde 2028 a 2033. Finalmente, se recoge un cuadro resumen de las inversiones totales previstas en los Itinerarios Verdes, que suman 29.928.340 euros, a razón de 19.064.300 euros el primer sexenio, y 10.864.040 euros el segundo sexenio.

A los efectos de emisión del informe de incidencia presupuestaria, y para su mejor comprensión, se procede a remitir al Servicio de Presupuestos y Compromisos Institucionales una copia del Documento C. Programa de Actuación, que recoge las estimaciones económicas del PTS.

3.1 Efectos en la competencia en el mercado

No tiene

3.3 Análisis de las cargas administrativas

No establece nuevas cargas administrativas para la ciudadanía

3.4 Impacto en la organización y en los recursos humanos

No tiene. Esta disposición, con respecto a la situación existente en el momento de su aprobación, no conlleva creación, modificación o supresión de ningún tipo de órganos, unidades o puestos de trabajo de las estructuras orgánicas, relaciones de puestos de trabajo o instrumentos similares de ordenación de personal del sector público del Territorio Histórico de Álava; en consecuencia, no añade recursos por inexistencia de incremento de los gastos de personal.



3.5 Impacto presupuestario

La naturaleza del Plan es la de un instrumento de ordenación y gestión de carácter programático, por lo que el mismo carece de repercusión presupuestaria. La aprobación de la Norma Foral de aprobación definitiva del PTS no conlleva obligación de gasto, no supone un compromiso de gasto en el Presupuesto.

Como se ha mencionado arriba, en el documento del Plan se recoge la planificación de una serie de actuaciones de construcción y mantenimiento de las vías ciclistas y de los itinerarios verdes, que en ejercicios futuros pasarán a contemplarse en las partidas presupuestarias correspondientes de los Departamentos implicados.

Así, en el Presupuesto de la Diputación Foral de Álava para el ejercicio 2022, para el mantenimiento de la Red de Itinerarios Verdes se recoge la partida del Programa 60.45.66.00 “Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático” del Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo con la siguiente denominación: 60.2.05.G/456600/21000600 “Mantenimiento de Áreas Restauradas, Parques Provinciales y Red de Itinerarios Verdes de Álava”, dotada con 613.680,00 euros. En el capítulo de inversiones, en el mismo programa se recoge la partida 60.2.05.G/456600/61901604 “Adecuación y Mejora Red de Itinerarios Verdes de Álava. Fondos FEDER”. Esta partida está dotada en el ejercicio 2022 con 369.750,00 euros, con Créditos de Compromiso para los ejercicios 2023 y 2024 por importe de 868.530,00 euros y 980.243,00 euros, respectivamente.

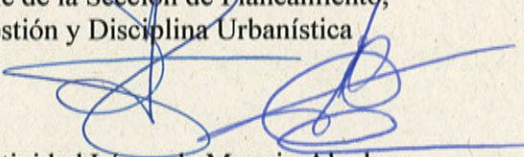
En cuanto al Departamento de Infraestructuras Viarias, consta una partida presupuestaria referida a las Vías Ciclistas, la 50102.G/453500/60900511 “ Plan Vías Ciclistas”, con un importe de 50.000,00 euros.

4. OTROS IMPACTOS

No se detectan otros impactos a los expuestos en el presente informe.

Vitoria-Gasteiz, a 21 de julio de 2022

Iván Gallego Garayalde
Jefe de la Sección de Planeamiento,
Gestión y Disciplina Urbanística



Natividad López de Munain Alzola
Directora de Medio Ambiente y Urbanismo