

**DOCUMENTO DE INTEGRACION DE LOS
ASPECTOS AMBIENTALES**
dentro del procedimiento de
**Evaluación Ambiental Estratégica del
PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia**
(y su adecuación al Documento de Alcance e integración
del resultado de las consultas formuladas)

Noviembre 2021

**Asesoría e Investigación
Medioambiental**

Konbenio, 11 trasera
48340 Amorebieta-Etxano
Bizkaia
Tel.: 94 630 06 19
Fax: 94 630 01 46
ekos@ekos-eeco.com
www.ekos-eeco.com

EECO
European Ecological Consulting S.L.
C.I.F. B48827075

ÍNDICE

1. OBJETO DEL DOCUMENTO.....	5
2. PROCESO DE TRAMITACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA.....	5
3. DESCRIPCIÓN DE LA INTEGRACIÓN DE ASPECTOS AMBIENTALES EN EL PLAN.....	10
3.1. Objetivos ambientales estratégicos y de referencia	10
3.2. Medidas para garantizar el cumplimiento de los Objetivos y Criterios estratégicos.....	15
4. ADECUACIÓN AL DOCUMENTO DE ALCANCE	17
5. INTEGRACIÓN DE LAS CONSULTAS REALIZADAS Y RESPUESTAS OBTENIDAS EN FASE DE INFORMACIÓN PÚBLICA.....	23
5.1. Consultas previas.....	23
5.2. Consultas en la fase de Avance.....	27
5.3. Información pública y audiencia	28
5.4. Esquema-resumen de los procesos participativos: hitos del proceso	32
6. SÍNTESIS DE INDOLE AMBIENTAL	34
7. EQUIPO DE TRABAJO	39



1. OBJETO DEL DOCUMENTO

El objetivo del presente informe es la redacción del documento de integración de los aspectos ambientales en el documento para Aprobación Provisional del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia para dar respuesta a lo establecido en el artículo 24.1, apartado d), de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, que establece lo siguiente:

"Artículo 24.1 El órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental el expediente de evaluación ambiental estratégica completo, integrado por:

- a) La propuesta final de plan o programa.*
- b) El estudio ambiental estratégico.*
- c) El resultado de la información pública y de las consultas, incluyendo en su caso las consultas transfronterizas así como su consideración.*
- d) Un documento resumen en el que el promotor describa la integración en la propuesta final del plan o programa de los aspectos ambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, del resultado de las consultas realizadas y cómo éstas se han tomado en consideración."*

2. PROCESO DE TRAMITACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA

Con fecha de 24 de mayo de 2019, el entonces Departamento de Desarrollo Económico y Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia (actualmente Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial) aporta al órgano ambiental el Documento de Anteproyecto del Plan y el Documento de Inicio y solicita la emisión del Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico del Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Bizkaia (PTSVCB 2023-2035), en el marco del procedimiento de evaluación ambiental estratégica regulado en la «Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección de medio ambiente del País Vasco»(evaluación conjunta de impacto ambiental), y en la «Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental» (actualizada mediante la Ley 9/2018, de 5 de diciembre y Real Decreto-Ley 36/2020 de 30 de diciembre) y en el «Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación estratégica de planes y programas».



Mediante Orden Foral de la Diputada Foral de Sostenibilidad y Medio Natural 3596/2019, de 26 de julio, el Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural formuló el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico (EAE). Se recibieron veinte informes tras la solicitud de las consultas a 174 entidades¹.

Consecuentemente con las resoluciones del Informe de los servicios técnicos del Órgano Promotor del PTSVCB de diciembre de 2020 (sobre la idoneidad del procedimiento cursado, conforme a derecho, para la concreción de la Documentación para la Aprobación Inicial)², se da curso a la tramitación de Consultas a Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco y de Informes Preceptivos a Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco y de la Diputación Foral de Bizkaia, a la Dirección General de Aviación Civil y a la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco-COTPV, tal y como establecen el art. 47.3 de la Ley 6/2019 del Patrimonio Cultural Vasco, el punto 1.d del Anexo V de las DOT y los arts. 18.1 y 20.1e de la LOT y art.3.1.c Decreto 157/2008 COTPV respectivamente. Informes que son completados con el formulado por el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Dirección General de la Costa y el Mar), emitido con posterioridad (el 23 de septiembre de 2021), en correspondencia con lo dispuesto en el art. 117.1 de la Ley 22/1988, de Costas y en el art. 227.1 del Reglamento General de Costas.

En sesión 2/2021 del Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, celebrada el 23 de marzo, se adoptó informar favorablemente el documento para la Aprobación Inicial del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia, de acuerdo con lo señalado en el artículo 13.5 y en la Disposición Adicional Primera de la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco.

¹Casi en paralelo a las consultas tramitadas por el Órgano Ambiental, con fecha 24 de junio de 2019 se formulan desde el Órgano Promotor, asimismo, Consultas Previas a las administraciones municipales, territoriales y sectoriales, así como a las entidades ciudadanas relacionadas con la materia objeto de ordenación (las vías ciclistas y la movilidad en bicicleta en general), tal y como regula el art. 13.2 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (y acorde a su aplicación en este PTS conforme al precepto señalado en su Disposición Adicional Primera), así como establece en el art. 84.2 la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo de la CAPV, En total, fueron tramitadas en este procedimiento 176 solicitudes de consulta, habiéndose recibido 53 contestaciones.

² Previamente, mediante la Orden Foral 1587/2020, de 11 de junio, del diputado foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, se publica el "Documento de Avance del PTSVCB" para conocimiento general, y se remite éste a las administraciones territoriales sectoriales y entidades interesadas relacionadas con el ámbito del instrumento de ordenación territorial en elaboración. En total, fueron tramitadas, en esta ocasión, 198 comunicaciones con la información del Avance (además de su publicación en la web foral, hallándose incluidas en la relación en entidades informadas, todas las consultadas previamente por el Órgano Ambiental, tal y como establecía éste en su Documento de Alcance). Habiéndose recibido 19 retornos con sugerencias, valoraciones, observaciones y propuestas para su consideración en fases posteriores.



Mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Diputación Foral de Bizkaia del 27 de abril de 2021, se procedió a la Aprobación Inicial del mencionado PTS de las Vías Ciclistas de Bizkaia (BOB nº83 del 05.05.2021, BOPV nº91 del 11.05.2021 y BOE nº108 del 06.05.2021), dando inicio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 de la Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia, al procedimiento de Información Pública y Audiencia a las Corporaciones Locales afectadas y a las entidades y colectivos ciclistas.

Del presente Acuerdo se da cuenta, igualmente, el 4 de mayo de 2021, al Órgano Ambiental (Dirección General de Medio Ambiente - Departamento Foral de Sostenibilidad y Medio Natural) y al Servicio Foral de Ordenación Territorial de la Dirección General de Desarrollo Territorial del Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial.

Como ya se ha mencionado, y conforme a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial sometió a información pública el PTSVCB 2023-2035 junto con el Estudio Ambiental Estratégico, durante un plazo de 45 días (tal y como venía especificado, asimismo, en el Documento de Alcance).

Simultáneamente al trámite de información pública y en cumplimiento del artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial dio traslado de toda la información documental de la Aprobación Inicial del PTSVCB a las administraciones públicas afectadas y a las personas y entidades interesadas que han sido previamente consultadas (hasta hacer un total de 200 envíos particularizados por vía electrónica)³, y recordándoles el plazo para la emisión de los informes y alegaciones que se estimaran pertinentes. Además de publicar el acceso a toda la información documental (vía web foral y/o presencialmente, a través de las oficinas del órgano promotor en la calle Ibáñez de Bilbao nº20) y del procedimiento de exposición pública, asimismo, en El CORREO (pág. 7) y en DEIA (pág. 13), el mismo día en el que se publica el Acuerdo de la DFB en el BOB.

³ Sumando a las 198 entidades informadas de la fase de Avance previa, indicadas en la nota a pie de página precedente, a la representación de Eudel en la Autoridad del Transporte de Euskadi y la Dirección General de Aviación Civil, a quien previamente se había solicitado el correspondiente Informe preceptivo).



Una vez culminados ambos trámites, han sido formuladas un total de 119 alegaciones, observaciones o sugerencias, a cargo de 29 alegantes, que han sido convenientemente analizadas, valoradas y resueltas en primera instancia por el Órgano Promotor del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, para su integración y/o adecuación, si procedía, en la nueva documentación elaborada para la Aprobación Provisional, tal y como determina el art. 23 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Del total de ellas han sido aceptadas el 66,4% (en su totalidad -57,2%- o parcialmente -9,2%-). El 33,6% restante fueron rechazadas por hallarse ya contempladas en el PTSVCB o por no ser procedente la modificación planteada o su toma en consideración en el momento actual de desarrollo del Plan.

El Informe motivado de Alegaciones de esa fase de audiencia y exposición pública y sectoriales previa se eleva al Consejo de Gobierno de la Diputación Foral de Bizkaia para su toma en consideración, junto con toda la documentación para la Aprobación Provisional del Plan resultante, tras su integración en el citado expediente documental (conformando el referido informe de alegaciones anexo, como Anexo 4, al Documento "E" sobre Participación Pública). Propuesta de Acuerdo que es formulada por el diputado foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial en la fecha del 26 de octubre de 2021, como representante del Órgano Promotor del PTSVCB en elaboración.

Así, la Diputación Foral de Bizkaia, en sesión celebrada el día dos de noviembre de dos mil veintiuno, adoptó, básicamente, dentro punto 20 del Orden del Día, los siguientes acuerdos:

- a) RESOLVER LAS ALEGACIONES presentadas en los trámites de Información Pública y Audiencia en los términos recogidos en el Informe Motivado propuesto desde el Órgano Promotor (a resultas del criterio razonado establecido en el mismo) y NOTIFICAR de forma individualizada a las partes interesadas/participantes la resolución motivada a sus alegaciones y/o sugerencias remitidas.
- b) APROBAR PROVISIONALMENTE el PTSVCB, tras tomar en consideración las alegaciones formuladas e introducir las modificaciones y ajustes en el estudio ambiental estratégico y en la propuesta final para la aprobación provisional del Plan (en cuyo «Documento "E" sobre Participación Pública» quedará anexo el informe motivado acordado en el punto precedente).



- c) HACER PÚBLICA al conjunto de la población, tanto el propio Acuerdo Foral como toda la documentación generada en relación con los dos puntos precedentes; mediante su publicación en la web foral, dentro del apartado de “bicicletas”: www.bizkaia.eus/bizkaiaenbicicleta. Así como, publicar el Informe Motivado, en base al que se resuelven las alegaciones presentadas, también en la sección web foral sobre «Planes y proyectos en fase de Información Pública».
- d) Dar traslado de las resoluciones del Órgano de Gobierno Foral al conjunto de ENTIDADES PÚBLICAS AFECTADAS Y A LAS PERSONAS Y ENTIDADES INTERESADAS que han sido previamente consultadas en los trámites previos realizados durante el desarrollo del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia. Así como al Servicio foral de Ordenación Territorial de la Dirección General de Desarrollo Territorial del Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial.
- e) Notificar, asimismo, el resultado de los trámites precedentes y de los acuerdos adoptados, junto a la correspondiente documentación asociada, a las entidades administrativas correspondientes para la emisión de los INFORMES PRECEPTIVOS previos a la aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.
- f) Comunicar el presente Acuerdo Foral al Órgano Ambiental (Dirección General de Medio Ambiente - Departamento Foral de Sostenibilidad y Medio Natural) y requerir de él el análisis técnico del expediente del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas y la emisión posterior de la Declaración Estratégica Ambiental-DEA, previa elaboración de la documentación a remitir junto al citado requerimiento.

Por último, señalar que en el citado «Documento “E” sobre Participación Pública» que conforma parte de la Aprobación Provisional del PTSVCB existe un relato más detallado del procedimiento aquí expuesto y del conjunto observaciones, sugerencias e informes emitidos por las distintas partes a lo largo de todo este procedimiento, y las consideraciones, valoraciones y resoluciones argumentadas tenidas en consideración para su adecuación en la base documental del Plan Territorial Sectorial.



3. DESCRIPCIÓN DE LA INTEGRACIÓN DE ASPECTOS AMBIENTALES EN EL PLAN

Como parte integrante de la evaluación ambiental estratégica del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia, se ha realizado el análisis, diagnóstico y valoración ambiental de La Red Objeto del Plan (ROP), recogiendo los aspectos más destacables que se han tenido en cuenta en la redacción del plan, así como los 6 objetivos básicos entorno a los que se configura el PTSVCB. Estos objetivos son los siguientes:

1. *Mejorar las condiciones de conectividad, seguridad y comodidad de los desplazamientos ciclistas interurbanos que refuercen, a su vez, las redes ciclistas locales y comarcales, y su funcionalidad en la movilidad obligada.*
2. *Favorecer el uso cotidiano de la bicicleta y contribuir a incrementar su representación en el reparto modal, a costa de los usos menos sostenibles del automóvil.*
3. *Contribuir a la disminución de los impactos ambientales generados por el tráfico (GEI y ruido) y del consumo energético asociado, a la vez que se mejora la urbanidad, el entorno y la calidad de vida de su población (individual y colectiva).*
4. *Disponer de una Red básica de Vías Ciclistas estructurante (ROP), con la menor afección al territorio y la máxima rentabilidad social posible. Y solidaria con el desarrollo equilibrado del territorio, facilitando el acuerdo para poder integrar en las vías ciclistas otras infraestructuras de desarrollo compatibles.*
5. *Contribuir al impulso de las políticas de igualdad de género e inclusión social ayudados por las «facilidades» de acceso real al vehículo ciclo y su contribución al desarrollo personal en un «entorno conciliador» como el que promueve su extensión.*
6. *Fomentar el acuerdo, compromiso y colaboración interinstitucional en torno al PTSVCB y a la puesta en servicio de su ROP, en la búsqueda de la máxima competencia y factibilidad (acorde al espíritu de corresponsabilidad compartida por la sostenibilidad que encarnan las vías ciclistas).*

3.1. Objetivos ambientales estratégicos y de referencia

Tal y como se recoge del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia, éste responde a los siguientes compromisos y/o referencias marco:

- El compromiso de Bizkaia con el mandato legal expresado en la Ley 3/98 General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco de potenciación de los medios de transporte alternativos.
- Las Directrices de Ordenación del Territorio de la CAPV «Lurralde 2040» y el Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV (de referencia en esas mismas DOT).



- El Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia 1999-2016 (aprobado inicialmente mediante la Norma Foral 8/1999, de 15 de abril). En él se contempla, entre las estrategias de soluciones a desarrollar, la referida a *“promover el uso de medios alternativos de transporte que impulsen la disminución de los viajes motorizados dotando al Territorio Histórico de Bizkaia de una red de itinerarios para bicicletas o bidegorriak, como alternativa complementaria e interrelacionada con la Red de vehículos motorizados”*.
- Las medidas para promover “Un sistema de Transporte sostenible para Bizkaia”, y donde se otorga un papel destacado a la bicicleta, recogidas en la Norma Foral 4/2005, de 10 de marzo, mediante la que se modifica la ya citada Norma Foral 8/1999.
- La Declaración de las Juntas Generales de Bizkaia de favorecer la movilidad ciclista, expresada al aprobar de forma unánime la Proposición No de Norma de Adhesión a la Declaración de Ámsterdam o Derecho a usar la bicicleta (Gernika, 7 de Noviembre de 2002).
- Las líneas estratégicas establecidas en el Plan Director Ciclable de Bizkaia-PDC.
- Los principios de sostenibilidad que quedan recogidos, entre otros, en las leyes 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y la 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la CAPV.

Asimismo, toma como base fundamental los principios de sostenibilidad establecidos en La Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020, El Programa Marco Ambiental de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2020, Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050 y la Estrategia de Energía Sostenible para Bizkaia (EESB 2020); así como los objetivos y criterios ambientales estratégicos establecidos en el Documento de Alcance.

De este modo, el criterio sobre el que se construye el PTSVCB se asienta en “la eficiencia y responsabilidad en la movilidad y en su adecuación a los retos ambientales y de desarrollo sostenible, así como en la asignación de un papel destacado a la bicicleta, con garantías funcionales y de utilidad para el ejercicio de la movilidad responsable, que la faculta como una alternativa real y viable” a muchos desplazamientos motorizados y donde se tenga igualmente en cuenta criterios de intervención como la seguridad, continuidad, direccionalidad, comodidad, integración y accesibilidad (tal y como establece la Norma Foral 10/2014 de Vías ciclistas forales de Bizkaia en su art. 7).



Teniendo en cuenta dicho marco general de aplicación, desde la perspectiva ambiental el Plan plantea los siguientes objetivos y criterios ambientales estratégicos para su elaboración, en estrecha relación con los planteados en el Documento de Alcance:

Objetivos ambientales

Los once objetivos ambientales recogidos en el Documento de Alcance e integrados en el Plan quedan condensados en los siguientes enunciados:

- Lograr entornos más amables y con mejor calidad del aire (mejor adaptados para gestionar el cambio climático), a partir de una gestión de la demanda de movilidad que favorezca a la bicicleta; en alianza con el peatón y el transporte colectivo y en detrimento del automóvil.
- Limitar la artificialidad de nuevos suelos, especialmente de aquellos con altos valores agrológicos y naturales.
- Contribuir a conseguir un territorio equilibrado y conectado.
- Fomentar la racionalidad y sostenibilidad en el uso de la energía: promoviendo el ahorro y la eficiencia energética, así como el uso de energías renovables.
- Favorecer el uso de sistemas de construcción sostenibles y una correcta integración paisajística y compatibilidad con el funcionamiento sostenible de los hábitats y ecosistemas por donde transcurran las vías ciclistas. Además de poner en valor su utilidad como recursos de interpretación y educación de los valores paisajísticos, histórico-culturales y ambientales.

Criterios ambientales estratégicos

Por otra parte, los once criterios ambientales recogidos en el Documento de Alcance e integrados en el Plan, en coherencia con los objetivos ambientales establecidos, quedan condensados en los 6 enunciados siguientes:

- Minimizar la afección al medio. La habilitación de la ROP ha de conllevar la menor afección posible a los suelos, la preservación del territorio fluvial y el mayor respeto posible por la conservación del medio. Además de promover el acceso de la ciudadanía a dicha red, accesible y segura, minimizando el impacto ambiental.
- Priorizar fórmulas de integración segura de la bicicleta en el tráfico. Adecuar la vía pública para una mejor convivencia bicicleta-vehículo privado motorizado, subrayando el papel protagonista y preferencial de los modos activos (ciclista y peatonal) en detrimento del uso del coche.



- Adecuar las vías ciclistas a la demanda existente y/o previsible. Dimensionar las vías ciclistas acordes con la demanda, con flexibilidad y multiplicidad de usos, y teniendo presentes los resultados de los procedimientos de evaluación ambiental que sean preceptivos.
- Minimizar los riesgos derivados de la inundabilidad y las afecciones sobre el dominio público (hidráulico y/o marítimo), sus zonas de protección asociadas y zonas inundables.
- Evitar el deterioro de los hábitats de interés comunitario y de zonas cubiertas por vegetación arbolada autóctona, e incluso ayudar en su recuperación y/o refuerzo, acompasando medidas en tal sentido en sus proyectos constructivos y obras.
- Promover la multifuncionalidad de las soluciones naturales: implementar fórmulas constructivas que satisfagan simultáneamente a múltiples objetivos ambientales.

Los objetivos ambientales se plasman en la tabla adjunta y se relacionan con los artículos recogidos en la Normativa del PTSVCB. Estos objetivos se asumen ya desde el inicio de la tramitación del plan, tanto en su memoria como en la normativa.

Objetivos ambientales del Documento de Alcance	Incorporación en el PTSVCB		
Gestionar la demanda de movilidad de las personas reduciendo el reparto modal hacia el caminar, la bicicleta y el transporte colectivo. Fomentar una movilidad menos motorizada, más lenta y más cercana. Como objetivo ambiental prioritario los itinerarios ciclistas que se prevean en el PTSVCB debieran suponer una alternativa real de movilidad al vehículo privado.	Art. 1 a), b), c), d) Art.2 apartado 2.1a), b), c) Art. 3 apartado 3.2	Art. 4 Art. 8 Art. 9	Art. 10 a), b) Art. 11 Art. 39
Limitar la artificialización de nuevos suelos especialmente de aquellos con valores agrológicos	Art. 18 a), d), e) Art. 19 c)		
Contribuir mediante la habilitación de una red de itinerarios ciclistas a conseguir un territorio equilibrado y conectado	Art. 1 c), d) Art. 3 apartado 3.1, 3.2, 3.3, 3.4	Art. 4 a), b), h) Art. 7 Art. 8 Art. 9	Art. 11 Art. 18 b), f) Art. 21 d)
Fomentar el ahorro de energía, eficiencia energética y el uso de energías renovables	Art. 3 apartado 3.1 Art. 4 h)	Art. 7 Art. 8	Art. 18 f)
Detener la pérdida de diversidad biológica mediante la protección y la restauración del funcionamiento sostenible de los hábitats y ecosistemas. Potenciación y desarrollo de hábitat de vegetación autóctona. Mejorar la conectividad ecológica del territorio. Cualquier actuación constructiva que se desarrolle en el medio deber tener estos objetivos ambientales. Las márgenes de los itinerarios ciclistas, adecuadamente restauradas, pueden contribuir a la mejora del entorno y a la conformación de estructuras lineales de conexión ecológica.	Art. 18 d) Art. 19 c) Art. 34 Art. 39 c)		
Contribuir a la protección de los paisajes y a la adecuada integración visual de las infraestructuras planteadas en el territorio	Art. 10 b) Art. 17 b)	Art. 18 a), d), e) Art. 19 c)	Art. 21 d)
Fomentar el consumo responsable de los recursos naturales	Art. 4 h) Art. 8 b)	Art. 11 d), e)	Art. 18 d), f)
Reducir la generación de residuos y mejorar su gestión	Art. 18 c)		
Impedir el deterioro de las masas de agua y evitar impactos sobre las mismas	Art. 19 b), c), h)		
No provocar o, en su caso, eliminar los riesgos naturales y tecnológicos	Art. 18 c) Art. 19 c)		
Gestionar la adaptación al cambio climático y minimizando la vulnerabilidad ante los impactos previstos	Art. 4 h) Art. 8 a), b) Art. 10 b)	Art. 11d), e), f) Art. 18 a), d)	Art. 19 c), h) Art. 39





3.2. Medidas para garantizar el cumplimiento de los Objetivos y Criterios estratégicos

Para garantizar el cumplimiento de los objetivos y criterios ambientales estratégicos, el Estudio Ambiental Estratégico, que forma parte del PTSVCB (ver apartado 5.2 del EAE), establece numerosas medidas protectoras y/o correctoras dirigidas a minimizar las posibles afecciones ambientales sobre los diferentes factores ambientales, así como los indicadores dirigidos al seguimiento del desarrollo de los posibles proyectos que se desarrollen. Estas medidas se muestran en las tablas adjuntas, así como el artículo y/o apartado de la normativa donde han sido recogidas.

Señalar igualmente, para mayor ahondamiento, y tal y como queda establecido en el artículo 20.b (y recogido, igualmente, en el 19.c), que el conjunto de «medidas preventivas, correctoras y compensatorias» para el desarrollo de las vías ciclistas de la red objeto del PTSVCB establecidas en su «Documento "F" de Estudio Ambiental Estratégica» adquieren, asimismo, carácter regulatorio normativo vinculante (al igual que específicamente se le otorga a los capítulos documentales referidos a la «Normativa» y a los «Planos de Ordenación-Documentación Gráfica», con las consideraciones a tener en cuenta dispuestas en su precepto 14).

Medidas protectoras, correctoras y compensatorias e incorporación normativa del PTSVCB	
ÁMBITO DE AFECCIÓN	<ul style="list-style-type: none">- La ejecución de las obras se efectuará en el área mínima indispensable, restringiendo al máximo la ocupación de espacios con materiales de obra y la circulación de maquinaria y vehículos fuera de las áreas habilitadas para tal fin. Art. 18.f) y d)
VEGETACIÓN, FAUNA, PAISAJE Y ESPACIOS PROTEGIDOS	<ul style="list-style-type: none">- Restauración ambiental de una superficie igual o superior a la afectada en otra zona degradada del entorno. Alternativamente, replantar el mismo número de ejemplares afectados, preferiblemente de la misma especie, en las proximidades del tramo afectado. Art. 19.c- Contar con el informe preceptivo del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia y al Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava, cuando se pueda afectar a áreas de interés especial de especies amenazadas. Art. 19.c.- Los proyectos técnicos de ejecución de los trazados deberán elaborar un Plan de restauración ambiental y paisajística. Art. 19.c- Los proyectos de ejecución de los tramos que afecten a espacios de la Red Natura 2000 deberán ser remitidos al órgano ambiental competente, a fin de determinar la necesidad o no de someter dichos proyectos a una evaluación adecuada según el artículo 6 de la mencionada Directiva Hábitats y/o a una evaluación de impacto ambiental ordinaria o simplificada. Art. 19.c, Art. 39c)
Z. HÚMEDAS Y COSTERAS	<ul style="list-style-type: none">- Deberá respetarse lo establecido en la normativa de los PTS de Zonas Húmedas y del Litoral y se estará a lo que dispongan las autoridades competentes en la materia.- Cuando se afecte al Dominio Público Marítimo-Terrestre o su Servidumbre de Protección, será necesaria la autorización de la administración competente. Art. 19 h- Serán los proyectos constructivos de la red ciclista los que definan con detalle, en su caso, las medidas preventivas, correctoras y compensatorias oportunas. Art. 19.c



Medidas protectoras, correctoras y compensatorias e incorporación normativa del PTSVCB	
SUELOS	<ul style="list-style-type: none"> - Se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 22.2 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, sobre la obligación de informar al ayuntamiento correspondiente y al órgano ambiental autonómico en caso de detección de indicios de contaminación de un suelo, especialmente durante los trabajos de excavación. Art. 18.c - Una entidad acreditada deberá llevar a cabo una investigación exploratoria y, en su caso, detallada, así como un Plan de Excavación Selectiva. Se redactará un informe acreditativo de las actuaciones ejecutadas y de la calidad del suelo remanente, posteriormente el Órgano Ambiental deberá declarar la calidad del suelo. Art. 18.c - Limitar las áreas pavimentadas no permeables para mantener la capacidad de filtrado natural. Art. 18.a, Art. 19.c
RECURSOS HÍDRICOS E INUNDACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Deberán introducir sistemas de drenaje sostenible (pavimentos permeables, tanques o dispositivos de tormenta, etc.) que garanticen que el eventual aumento de escorrentía puede ser compensado o sea irrelevante, tal y como establece el artículo 44.1 del Plan Hidrológico. Art. 19.c - Ver criterios recogidos en el anexo 2 de la memoria del Anteproyecto del PTSVCB, establecidos por URA

A modo de información complementaria, se aporta en la siguiente tabla una síntesis de las medidas incorporadas en la normativa del PTSVCB, dirigidas a que la materialización de las vías ciclistas previstas se integre de la mejor manera posible en el entorno natural o urbano circundante (ver apartado 5.2.14 del EAE):

Síntesis de los aspectos ambientales recogidos en la normativa del PTSVCB
<ul style="list-style-type: none"> - <i>El PTSVCB analizará y valorará en sus proyectos, entre otros aspectos: la naturalización de la infraestructura y actuaciones de conservación y restauración de ecosistemas naturales y gestión del suelo rural; el uso de sistemas de drenaje sostenibles y de técnicas que eviten alteraciones en el drenaje de cuenca o cuencas interceptadas (relacionadas con el aumento de escorrentía); el uso de superficies acabados compatibles con el tránsito ciclista seguro pero que mitiguen el eventual incremento del riesgo de inundación; la restauración ambiental de las zonas de servidumbre de la vía ciclista hasta conformar, incluso, corredores lineales de vegetación autóctona que favorezcan una correcta integración paisajística y los procesos de conexión ecológica y funcionamiento sostenible de los hábitats y ecosistemas por donde se transita. Con especial dedicación cuando se discurra por ámbitos fluviales y zonas naturales protegidas y/o sensibles ambientalmente. Y cumpliendo en cualquier caso los condicionantes recogidos en la preceptiva autorización de la correspondiente administración competente. Posibilitando con todo ello, incluso, que las vías ciclistas conformen parte de la infraestructura verde del territorio y fuente de innovación. Art. 19.c</i> - <i>En lo que refiere expresamente a las nuevas carreteras de Bizkaia y a la Norma Foral que las regula, además del cumplimiento de los procedimientos ambientales exigibles en cada caso, todo proyecto de construcción (de nueva carretera) deberá incorporar la perspectiva de una accesibilidad sostenible como resultado global de la red de carreteras de Bizkaia. Art. 39.c</i> - <i>A tal efecto, las medidas compensatorias definidas en la legislación ambiental, como medidas excepcionales ante impactos residuales de los proyectos constructivos, tendrán por finalidad compensar los efectos adversos significativos sobre el medio ambiente mediante la reserva de un porcentaje del importe económico de tales medidas al desarrollo de la red foral de vías ciclistas, sin que esta previsión finalista suponga un incremento significativo del coste total de los proyectos según la aplicación de la normativa ambiental y de conformidad con la respectiva planificación sectorial de las vías ciclistas. Art. 39.c</i> - <i>Mediante Decreto Foral, a propuesta de los Departamentos competentes en materia de carreteras y de medio ambiente, se desarrollarán los criterios y el procedimiento de cálculo y distribución del porcentaje económico sobre el importe de las medidas compensatorias que deban contenerse en los proyectos constructivos que será destinado a la financiación de la red de vías ciclistas forales de Bizkaia. En los proyectos constructivos que se aprueben con anterioridad a la aprobación de ese Decreto foral se destinará a esta finalidad, al menos, el 50% del importe de las medidas compensatorias contenidas en el proyecto. Art. 39.c</i> - <i>El órgano foral sustantivo propondrá al órgano foral ambiental, en el procedimiento de tramitación del proyecto constructivo, las medidas compensatorias de aplicación que cumplan con los criterios establecidos para su destino a la financiación de la red de vías ciclistas. El órgano ambiental, cumpliendo la distribución económica derivada del Decreto foral referido en el párrafo anterior, incorporará al proyecto el conjunto de medidas compensatorias requeridas motivando, en su caso, las modificaciones que introduzca. Art. 39.c</i> - <i>Se exceptúan de la regulación contenida en este apartado, las medidas compensatorias que deban aprobarse en proyectos de ejecución en el ámbito de la Red Natura 2000 que se regirán por su legislación específica". Art. 39.c</i>



Para el seguimiento del grado de cumplimiento de las medidas contempladas, se propone utilizar los siguientes indicadores incluidos en el documento de EAE (ver apartado 6.1.):

- % de suelo de Alto Valor Estratégico transformado por los tramos de nueva explanación
- % de arbolado de interés afectados por los tramos de nueva explanación
- % de hábitats de interés comunitario afectados por los tramos de nueva explanación
- % de fauna protegida afectada por los tramos de nueva explanación
- Registro de los accidentes en los que estén implicados animales silvestres (nº accidentes/año)
- % de tramos de nueva explanación que circulan por espacios naturales y/o protegidos
- Días por año y por itinerario en los cuales se encuentre total o parcialmente intransitable
- Porcentaje de personas usuarias de bicicletas para el transporte en un día laborable medio, frente al transporte privado motorizado (actualidad y escenario Bizkaia bizikletaz 2035)
- % de nuevas vías ciclistas respecto a la situación actual
- Emisiones de GEIs (actualidad y año 2035)
- Consumo energético para la iluminación de los itinerarios de las vías ciclistas (kWh/año)

4. ADECUACIÓN AL DOCUMENTO DE ALCANCE

Tal y como se indica en el apartado 6 del Documento de Alcance, *"el EAE deberá estructurarse conforme a lo establecido en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental y, en el Anexo II del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, teniendo en cuenta lo señalado en este Documento de Alcance y los aspectos que se enumeran a continuación"*.

En este apartado se analiza la adecuación del EAE al mencionado Documento de Alcance:

- Contenido, objetivos y relaciones con otros planes y programas: el contenido del EAE incluye los Objetivos y Criterios de la memoria del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia. Estos objetivos se encuentran en concordancia con los establecidos en el Documento de Alcance (ver apartado 3.1).

Por otro lado, se contempla la posible relación con otros planes y programas y estrategias de carácter supramunicipal [Planes Territoriales Parciales (PTP) de todas las áreas Funcionales de Bizkaia, Planes Territoriales Sectoriales (PTS), incluidos el PTS Agroforestal y el PTS de Ordenación de Ríos y Arroyos tal y como especifica el Documento de Alcance, Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV, de referencia en las DOT, y Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050, entre otros] y, en su caso, se indica de qué manera podrían estar relacionados o las implicaciones de la red ciclista sobre los mismos.



- Análisis de alternativas: A lo largo del proceso de definición de PTSVCB, se han tenido en cuenta tres alternativas: la Alternativa 0, es decir, la no ejecución de una red destinada a la movilidad no motorizada en el Territorio Histórico de Bizkaia; la Alternativa 1, que recoge todos los tramos ejecutados o planificados por los ayuntamientos de Bizkaia, incluyendo los itinerarios propuestos en los diferentes instrumentos de planificación; y la Alternativa 2, que se corresponde con una red estructurante que selecciona las vías ciclables que adquirirán un valor clave en la interconectividad de forma lo más directa posible entre los municipios de Bizkaia y con los territorios limítrofes.

Desde el punto de vista ambiental, la alternativa de menor afección sería la que dando cumplimiento a los objetivos y necesidades planteadas suponga menor ocupación de nuevos suelos (principalmente agrarios o con arbolado de interés), una menor afección a los espacios naturales protegidos, cauces fluviales y a la fauna y flora protegida, así como menores factores de riesgo (inundabilidad, etc.). Todo ello justifica la elección de la Alternativa 2 como la seleccionada.

Del mismo modo, uno de los principios para el diseño y construcción de las vías ciclistas se basa en la funcionalidad que debe tener la Red, es decir, conectar los principales centros tractores de movilidad con los principales centros generadores (principales núcleos de población, las principales áreas de actividad económica ya consolidada, las zonas o ámbitos de desarrollo preferente para suelo de actividad económica, los principales centros o estaciones de transporte de pasajeros), tal y como señala el Documento de Alcance.

Por otro lado, se han tenido en cuenta las alternativas y propuestas recibidas en las respuestas de las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas, en relación con la eliminación y/o modificación de algunos de los tramos en la Red Objeto del Plan. Entre otras, se ha sustituido un tramo en Sopela, se ha eliminado el tramo de Azkorri en Getxo, se ha prolongado el eje secundario de la Línea 1 desde Zeanuri hasta conectar con Legutio por Ubide (tal y como solicitaba la COTPV y avanzaba el PDIC), se ha incorporado un nuevo acceso desde Saucedillo (Trapagaran) y se sustituye un cruzamiento sobre el río Artibai en Ibarlotza y Ormaetxea, en Markina (ámbito Urberuaga) tal y como sugiere el informe de URA recibido el 11 de mayo de 2021 (ver Anexo 4 del Documento "E" Participación Pública).



Así como también se ha procedido a formular ampliaciones y mejoras en tramos concretos de la red, en el desarrollo del trabajo de concreción y ajuste de la red objeto, como el llevado a cabo en Getxo, ampliando y reformulando la red a su paso por dicho término municipal, con un trazado más centrado en la movilidad funcional cotidiana.

- Situación actual del medio ambiente: el EAE realiza un análisis por líneas ciclables de los elementos del medio ambiente existentes, tanto bióticos (fauna, vegetación, etc.), como abióticos (geología, hidrología, patrimonio cultural, etc.).

Asimismo, se analizan los espacios con valores ambientales citados en el Documento de Alcance (Reserva de la Biosfera de Urdaibai y ZEC río Artibai), el recogido en el informe de Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco (ZEC Barbadun), junto con otros espacios que forman parte de la Red Natura 2000, así como los Parques Naturales de Gorbeia, Armañon y Urkiola y los riesgos naturales existentes.

Estos aspectos del medio cuentan con su cartografía asociada o con imágenes incluidas en el EAE.

- Áreas ambientalmente relevantes y probables efectos significativos en el medio ambiente: se analizan los impactos de manera diferenciada para cada una de las 7 líneas ciclables propuestas por el PTSVCB. En cada una de las líneas, únicamente se han analizado los tramos pendientes de ejecución que supongan nuevas explanaciones del terreno en ámbito rústico. Por lo tanto, no se han tenido en cuenta los tramos de nueva explanación que discurren por suelos urbanos o urbanizables ni los integrados en infraestructuras actuales.

Dadas las características del PTSVCB, se han considerado los siguientes factores ambientales: Espacios protegidos y Red Natura 2000, Geología y Lugares de Interés Geológico, Hidrografía, áreas inundables y zonas costeras, Vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos, Zonas Húmedas, Vegetación de interés (bosques de especies autóctonas), Hábitats de interés comunitario (especialmente prioritarios), Fauna y Flora amenazada, Suelos potencialmente contaminados, Corredores ecológicos, Suelos de Alto Valor Estratégico según el PTS Agroforestal, Patrimonio cultural y Paisajes catalogados.



Asimismo, en cada línea se han analizado los tramos que pueden provocar posibles afecciones sobre espacios naturales protegidos (ZEC Río Artibai, ZEC y Parque Natural Gorbeia, ZEC Red Fluvial de Urdaibai, ZEPA Ría de Urdaibai, ZEC Ría de Barbadun y Parque Natural de Urkiola y Armañon).

La mayor parte de las alteraciones derivadas de las propuestas de vías ciclistas se han valorado como compatibles y, en menor medida, moderadas. De todas maneras, las relativamente escasas afecciones ambientales sobre determinados elementos del medio, detectados a lo largo del análisis ambiental de las 7 líneas ciclistas que conforman la red propuesta en el PTSVCB, son compensadas con creces frente a los beneficios que aporta la ROP a la movilidad sostenible y para ir paulatinamente avanzando hacia una sociedad descarbonizada.

No obstante, en las fases de concreción y detalle, durante las fases de elaboración de los proyectos de trazado y constructivos posteriores, habrán de ser contempladas y valoradas ambientalmente dichas intervenciones, y resueltas conforme a la menor afección y con arreglo a los criterios establecidos por el EAE y la normativa vigente en cada caso, tal y como expresamente queda subrayado en el propio instrumento de ordenación.

Igualmente, durante la fase de funcionamiento de la toda la red, con el previsible y deseable aumento de la movilidad ciclable como modo de transporte en detrimento de la movilidad motorizada, se producirá una disminución de los Gases de Efecto Invernadero, contribuyendo por tanto a la mitigación al cambio climático, aspecto este que se valora eminentemente positivo.

Las afecciones más significativas se recogen en los correspondientes mapas de impactos incluidos en el EAE. Existiendo igualmente un trabajo técnico sobre el «Modelo de Gestión de la Demanda», formalizado y debidamente argumentado, y cuyo informe-resumen conforma parte de la Memoria del PTSVCB (Anexo 3 del Documento "A"), donde se concreta este alcance igualmente. Al igual que se acompaña dicha Memoria con otro anexo sobre los criterios de intervención para favorecer la intermodalidad bicicleta-red ferroviaria (Anexo 4 del referido documento "A"), y que guarda un enorme valor estratégico en la línea promovida por el PTS, y subrayada en el Documento de Alcance, de promover la bicicleta como un recurso importante en la promoción de los modos sostenibles de movilidad y en la lucha por la neutralidad del carbono en la que nos hallamos inmerso para hacer frente al cambio climático.



- Medidas protectoras, correctoras y compensatorias: el Estudio Ambiental Estratégico contiene medidas protectoras, correctoras y compensatorias para minimizar y/o compensar las posibles alteraciones, incluyendo medidas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático, estableciendo unas recomendaciones dirigidas a que el desarrollo de las vías ciclistas propuestas por el PTSVC de Bizkaia genere el menor impacto ambiental posible. Estas medidas, junto con las recogidas en la normativa del PTSVCB, se sintetizan en el apartado 3.2. de este documento.
- Programa de vigilancia ambiental: se analizan los aspectos para la supervisión y se da una serie de indicadores de seguimiento ambiental, de modo que sirvan de referencia sobre el grado de aplicación del programa de vigilancia ambiental (ver también apartado 3.2 y apartado 6 del EAE).
- Resumen no técnico. Cartografía e imágenes: se realiza un documento que resume de manera comprensible los aspectos más relevantes del EAE.

Asimismo, el EAE incluye documentación gráfica y cartográfica general y de cada línea referente a los siguientes aspectos: clima, ejes principales y secundarios, líneas, tramos ejecutados, tramos ejecutados por línea, vegetación, espacios protegidos, inundabilidad, valor agrológico, PTS litoral, PTS humedales, DPMT e impactos en cada línea.

Los planos están en formato pdf. y georeferenciados, utilizando el sistema de referencia oficial UTM30N ETRS89.

- Estudios de detalle u otros condicionantes a considerar: El estudio Ambiental Estratégico, tal y como señala el Documento de Alcance, incluye los siguientes estudios de detalle:

Análisis de las posibles afecciones sobre la Red Natura 2000:

Dado que parte de la Red discurre por espacios de la Red Natura o sus inmediaciones (ZEC Río Artibai, ZEC Gorbeia, ZEC Red Fluvial de Urdaibai, ZEPA Ría de Urdaibai y ZEC Ría de Barbadun), para determinar las posibles afecciones sobre estos espacios naturales protegidos, se ha realizado una evaluación adecuada de la Red Natura 2000, en los términos que marca el artículo 6 de la Directiva Hábitats 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres.



Como conclusión, se considera que la ejecución y la puesta en marcha de los itinerarios ciclables previstos no afectarán de forma apreciable a los objetivos de conservación del espacio y de sus especies, a su funcionalidad ecológica, a la coherencia global de la Red Natura 2000, siempre y cuando se respeten las medidas de protección de las aguas superficiales y del conjunto del ecosistema fluvial (ver apartado 4.6 del EAE).

Análisis de la afección sectorial agraria, según las pautas establecidas en el PTS Agroforestal

El trazado de algunos tramos de nueva explanación afecta a suelos agrarios, entre otros, a suelos que el PTS Agroforestal califica de Alto Valor Estratégico. En este caso, se ha analizado la afección sectorial agraria teniendo en cuenta el Protocolo de Evaluación de la Afección Sectorial Agraria (PEAS) (documento "D. Anexos" del PTS Agroforestal). Junto con esto, y atendiendo a los informes emitidos por la Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco (16 de julio de 2019, 10 de agosto de 2020, 2 febrero 2021, 3 de junio de 2021), se ha incluido en el análisis la afección sectorial agraria de los suelos categorizados como "Paisaje Rural de Transición" (PTR). En conclusión, se considera que la Afección Sectorial Agraria (fragmentación, accesibilidad, valor agrológico y viabilidad económica, etc.) no se considera que tenga una influencia relevante para la continuación de la actividad agraria ni hipoteca la viabilidad de las posibles explotaciones afectadas (apartado 4.5 del EAE).

Estudio sobre sostenibilidad energética (artículo 7 de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la CAPV)

Se han recogido los criterios y objetivos del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, que están en sintonía con los objetivos y principios que persigue la Ley 4/2019. Junto con esto, se ha realizado un estudio de movilidad, a los efectos de consumo energético, incluyendo alternativas al uso del transporte privado y políticas de impulso de la movilidad no motorizada y la no movilidad, así como un estudio del alumbrado público exterior, a los efectos de evaluar los niveles y tiempos de iluminación óptimos para cada espacio público (ver apartado 4.7 del EAE y Anexo 3 del Documento "E" Modelo de Demanda)



5. INTEGRACIÓN DE LAS CONSULTAS REALIZADAS Y RESPUESTAS OBTENIDAS EN FASE DE INFORMACIÓN PÚBLICA

Sobre la modalidad de información y consulta, que el Documento de Alcance contempla en su apartado 7, se detallan a continuación las principales actuaciones llevadas a cabo en este aspecto (superando ampliamente los mínimos que señalaba el Documento de Referencia, conforme a lo establecido, a tal efecto, en los artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013 y en los artículos 11 y 12 del Decreto 211/2012).

5.1. Consultas previas

Previo a la redacción del Documento de Alcance, el Órgano Ambiental sometió la documentación a consultas a las siguientes 174 administraciones públicas afectadas y personas interesadas:

Gobierno Vasco

- Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático.
- Delegación Territorial de Salud de Bizkaia.
- Dirección de Patrimonio Cultural.
- Dirección de Desarrollo Rural, Litoral y Políticas Europeas.
- Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana.
- Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología.
- Dirección de Administración Ambiental.
- Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes.
- Dirección de Agricultura y Ganadería.
- IHOBE –Sociedad Pública de Gestión Ambiental.
- URA Agencia Vasca del Agua.

Diputación Foral de Bizkaia

- Dirección General de Cultura.
- Dirección General de Agricultura.
- Servicio Agrícola.
- Sección de Ordenación del Territorio.
- Servicio del Patrimonio Natural.
- Dirección General de Cohesión del Territorio.
- Servicio de Gestión Ambiental.
- Subdirección General de Gestión.



- Dirección General de Transportes y Movilidad.
- Dirección General de Promoción Empresarial y Desarrollo Económico.
- Dirección General de Igualdad y Cooperación.
- Dirección General de Promoción Exterior y Turismo.

Ayuntamientos y mancomunidades

- Mancomunidad de Arratia.
- Mancomunidad de la Merindad de Durango.
- Mancomunidad de Municipios de las Encartaciones.
- Mancomunidad Municipal de Lea Ibarra.
- Mancomunidad de Lea-Artibai.
- Mancomunidad de Servicios de Uribe Kosta.
- Mancomunidad de Servicios del Txorierri.
- Udaltalde 21 Nerbioi-Ibaizabal.
- Mancomunidad Comarcal de Debabarrena.
- Ayuntamiento de Eibar.
- Ayuntamiento de Llodio.
- Ayuntamiento de Okondo.
- Ayuntamiento de Mutriku.
- Ayuntamiento de Castro Urdiales.
- Todos los ayuntamientos del Territorio Histórico de Bizkaia.

Grupos ecologistas

- Ekologistak Martxan Bizkaia.
- Sagarrak Ekologista Taldea.
- Eguzki.
- Txipio Bai.
- Zain Dezagun Urdaibai.
- Otsoaren Taldea.

Agricultura

- ENBA Bizkaia, Euskal Nekazarien Batasuna.
- EHNE, Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna.
- ENEEK, Consejo de Agricultura y Alimentación Ecológica de Euskadi.

Otras

- Confederación Hidrográfica del Cantábrico.
- Autoridad Portuaria de Bilbao.
- Demarcación de Costas del País Vasco. Ministerio para la Transición Ecológica.
- Euskal Trenbide Sarea.
- Metro Bilbao.
- Federación Vizcaína de Ciclismo.



- Ciclistas urbanos Biziz Bizi.
- Fundación ciclista de Euskadi.
- Patronato Reserva de la Biosfera de Urdaibai.
- Consorcio de Aguas de Bilbao-Bizkaia.
- Consorcio de Aguas de Busturialdea.
- ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- Cátedra Unesco sobre Desarrollo Sostenible y Educación Ambiental. UPV/EHU.
- Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava.
- Dirección General de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística del Gobierno de Cantabria.

Tras finalizar el citado periodo de consultas previas formuladas por el Órgano Ambiental conforme a lo dispuesto en el art. 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas, se recibieron 20 informes de contestación de los siguientes organismos y entidades⁴:

- Servicio de Patrimonio Cultural de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Servicio de Planificación del Departamento de Desarrollo Económico y Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Ayuntamiento de Sondika (Bizkaia).
- Euskal Trenbide Sarea.
- Dirección General de Cohesión del Territorio de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Consorcio de Transportes de Bizkaia.
- Ayuntamiento de Gernika-Lumo (Bizkaia).
- Cátedra Unesco sobre Desarrollo Sostenible y Educación Ambiental. UPV/EHU.
- Fundación Euskadi.
- Delegación Territorial de Salud de Bizkaia del Gobierno Vasco.
- Ayuntamiento del Valle de Carranza.
- Ayuntamiento de Santurtzi.
- Ayuntamiento de Arrigorriaga.
- Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco.
- Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco.
- IHOBE, Sociedad Pública de Gestión Ambiental del Gobierno Vasco.
- Ayuntamiento de Arratzu.

⁴ Las dos últimas respuestas de la relación adjunta (correspondientes a URA y a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico) son recepcionadas por el Órgano Ambiental tras emitir éste su Documento de Alcance (y son comunicadas al órgano promotor del PTSVCB con posterioridad a dicha emisión).



- Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco.
- URA-Agencia Vasca del Agua
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico

Una vez concluido el referido periodo de consultas previsto por la normativa, el Órgano Ambiental resuelve formular el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico del PTSVCB (Orden Foral 3596/2019, de 26 de julio). Y se da traslado al órgano promotor del Plan Territorial Sectorial del citado Documento de Referencia, junto a las contestaciones formuladas por las diferentes entidades, en la fecha del 21 de agosto de 2019.

Igualmente, desde el Órgano Promotor se da traslado a otros 176 escritos sobre las Consultas Previas formuladas a las administraciones municipales, territoriales y sectoriales, así como a las entidades ciudadanas relacionadas con la materia objeto de ordenación (las vías ciclistas y la movilidad en bicicleta en general), y cuya relación completa, junto a la lista nominal de las 53 entidades informantes que respondieron⁵, se halla recogida en el Anexo 1 del Documento "E" sobre Participación Pública" (ver dicho documento para mayor detalle).

El referido Anexo 1 del documento de Participación Pública, contiene igualmente el análisis detallado de las diferencias entre los listados de ambas consultas previas. Así, concluye que entre las 174 entidades consultadas por el Órgano Ambiental hay 18 que no se hallaban entre las 176 entidades integrantes de la consulta previa organizada por el Órgano Promotor⁶. Pasando aquéllas a incorporar el nuevo listado de próximas consultas a formular desde el Órgano sustantivo en fases posteriores del PTSVCB. Y, en especial, durante el procedimiento de información pública y audiencia, tal y como establece expresamente el Documento de Alcance (en su apartado 3, pág. 6), en correspondencia con lo señalado por el artículo 22 de la Ley 21/2013.

⁵ La consulta, que tiene su fundamento en lo dispuesto sobre el particular en el art. 13.2 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (acorde a su aplicación en este PTS conforme al precepto señalado en su Disposición Adicional Primera), así como a lo establecido en el art. 84.2 la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo de la CAPV, tenía como finalidad principal el recabar, básicamente: a) información general y datos de interés sobre vías ciclistas y/o redes ciclables de la competencia o interés de cada parte, para su toma en consideración en la redacción del PTS (e iniciativas que pudieran tener al respecto, cada uno en su ámbito), junto a los instrumentos documentales y/o normativos, si existieran, donde vengan recogidos los mismos; b) las actuaciones que pudieran tener previstas o planificadas con incidencia en el TH de Bizkaia, así como si disponen de criterios sobre las conexiones interterritoriales que podrían considerarse en cada caso para la definición de la red objeto del plan-ROP desde cada parte informante; y c) la persona o personas de contacto con quien trabajar estos temas y, en general, la concreción de la red objeto del futuro PTS en cada entidad consultada.

⁶ De estas 18 entidades destacadas, que no conformaban parte del listado inicial de la otra consulta previa (la formulada por el Órgano Promotor), el Órgano Ambiental recibe contestación de 5 de ellas: Metro Bilbao/CTB-Consortio de Transportes de Bizkaia (titular de la línea Metro Bilbao); GV-Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología; y GV-Delegación Territorial de Salud de Bizkaia. Junto a dos últimas respuestas, recibidas fuera del plazo y con posterioridad a la emisión del Documento de Alcance, que son del Consorcio de Aguas Bilbao-Bizkaia y de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico (recibida vía URA).



Tras lo señalado, el nuevo listado relacional para próximas consultas se halla constituido, una vez concluidas estas consultas previas, por 195 entidades o referencias (a las que posteriormente, en la fase de avance y la posterior de exposición pública se les unirán otras cinco nuevas entidades, hasta conformar las 200 actuales).

5.2. Consultas en la fase de Avance

La información del Avance del PTSVCB⁷, formalizado en enero-marzo de 2020, es remitida igualmente a 198 entidades, entre las que se hallan todas las de la relación consultada por el Órgano Ambiental, enumeradas en su Documento de Alcance (además de hallarse a disposición general en la web foral sobre bicicletas: www.bizkaia.eus/bizkaiaenbicicleta o www.bizkaia.eus/bizkaibizikletaz), para que, junto a conocer y analizar su contenido, puedan emitir cuantas valoraciones y consideraciones tengan a bien formular (en cumplimiento de la Orden Foral 1587/2020, de 11 de junio, del diputado foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la DFB). En esta ocasión se recibieron 19 valoraciones y propuestas para su consideración.

El referido documento de Avance se hallaba constituido por la siguiente documentación:

- Documento-memoria "Anteproyecto del PTSVCB 2023-2035 – DOCUMENTO DE AVANCE: Marco Conceptual y Red Objeto", de 265 páginas, fechado en enero de 2020.
- Documento Ejecutivo-Resumen del Documento de Avance, de 77 páginas, fechado en marzo de 2020.
- Anexo Cartográfico de la Red Objeto del Plan-ROP, fechado en enero de 2020, con 22 planos [6 a escalas 1:100.000 y los restantes 16 representados a una escala 1.20.000, con el detalle de los trazados de la Red, tal y como determina la NF 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia en su art. 16.2a)].
- Anexo sobre un «caso práctico para el fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público», de 43 páginas, fechado en enero de 2020.

⁷ Un "Documento de Avance" que supone un paso intermedio en el procedimiento para la formulación del "Documento para la Aprobación Inicial del PTSVCB o Anteproyecto del PTSVCB". Y que se formula de conformidad con lo que regula el art. 13.4 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (y acorde a su aplicación en este PTS conforme al precepto señalado en su Disposición Adicional Primera), a partir del resultado y valoración del contenido de las respuestas obtenidas durante el proceso de Consultas Previas y del Documento de Alcance del EAE establecido por la OF 3596/2019.



En el Anexo 2 del Documento “E” sobre Participación Pública” se concreta e identifican todas estas entidades destinatarias de la información trasladada de esta fase de Avance. Junto a las respuestas recibidas y la valoración de éstas, así como una breve explicación de cómo fueron recogidas en la documentación para la Aprobación Inicial o Anteproyecto del PTSVCB (ver dicho documento para mayor detalle).

5.3. Información pública y audiencia

Tras la formulación del Documento para la Aprobación Inicial (septiembre-octubre 2020), y una vez emitido el Informe técnico del órgano promotor sobre la idoneidad del procedimiento y del contenido del citado Documento (el 7 de diciembre de 2020), se trasladan consultas nuevamente a Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco y se procede a la recogida de los informes preceptivos de los organismos y entidades establecidos por normativa: Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco y de la Diputación Foral de Bizkaia (art. 47.3 de la Ley 6/2019 del Patrimonio Cultural Vasco); Dirección General de Aviación Civil (Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio; y el punto 1.d del Anexo V de las DOT) y a la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco-COTPV (arts. 18.1 y 20.1e de la LOT y art.3.1.c Decreto 157/2008 COTPV)⁸; y Dirección General de la Costa y el Mar, dependiente del Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico (art. 117.1 de la Ley 22/1988, de Costas y en el art. 227.1 del Reglamento General de Costas).

En el Anexo 3 del Documento “E” sobre Participación Pública” se abordan los contenidos de los informes precedentes (así como de los de tres entidades que remiten, coincidiendo en ese mismo periodo, escritos relacionados con el Plan Territorial Sectorial y correspondientes a otros procedimientos previos: Consorcio de Aguas, Emakunde y la Diputación Foral de Álava concretamente). Asimismo, en el citado anexo se avanzan, igualmente, unas primeras consideraciones sobre los mismos y su adecuación y tratamiento en el marco del PTSVCB en elaboración. Aspectos estos que son abordados en profundidad en el Informe Motivado de las sugerencias, consideraciones y alegaciones formulados respecto al documento aprobado inicialmente (durante la fase de información pública y audiencia concretamente).

⁸ Durante la tramitación del informe-certificado favorable de la COTPV, emitido en la fecha del 26 de marzo de 2021, se consideran igualmente los informes remitidos por algunas de sus entidades miembro (en concreto, por URA-Agencia Vasca del Agua y por las Direcciones de Agricultura y Ganadería y de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco), y que se remiten al Órgano Promotor junto a la citada certificación. E informes que fueron trasladados con ocasión de la celebración de la Sesión 2/2021 del Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, celebrada el 23 de marzo, y donde se analizó el documento para la Aprobación Inicial del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia, de acuerdo con lo señalado en el artículo 13.5 y en la Disposición Adicional Primera de la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco.



Conforman la Documentación de la Aprobación Inicial o Anteproyecto del PTSVCB los siguientes documentos:

- A: Memoria
- B: Normativa
- C: Planos de Ordenación – Documentación Gráfica
- D: Programa de Actuación
- E: Participación Pública
- F: Evaluación Ambiental Estratégica - EAE
- G: Afecciones al planeamiento (documento complementario)
- H: Anexo Informativo: Evaluación Previa de Impacto de Género - EPIG

Respecto a la exposición pública del PTSVCB aprobado inicialmente, junto con el trámite simultáneo de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas a la que se sometió el mismo, dio inicio el 11 de mayo de 2021, finalizando oficialmente el 07 de julio del mismo año (si bien han sido admitidas y tratadas todas las aportaciones recibidas hasta la concreción del Informe Motivado, previo a su aprobación por el Consejo de Gobierno de la DFB).

Así, tras la fase de Aprobación Inicial, se han recibido los siguientes 29 escritos de sugerencias, observaciones o alegaciones (y que señalaban 119 aspectos a considerar y/o reconsidera por parte del Órgano Promotor sobre distintos contenidos del Plan, y dirigidos a los diferentes documentos que conforman el mismo):

RELACIÓN ALEGACIONES		
ALE-001	Confederación Hidrográfica del Cantábrico - CHC	
ALE-002	URA – Agencia Vasca del Agua	
ALE-003	GV – Gobierno Vasco Dpto. Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente	Dirección de Agricultura y Ganadería
ALE-004	Ayto. de ELORRIO	
ALE-005	GV – Gobierno Vasco Dpto. Planificación Territorial, Vivienda y Transportes	Dirección de Planificación del Transporte
ALE-006	DFB – Diputación Foral de Bizkaia Dpto. Sostenibilidad y Medio Natural	Dirección Gral. de Medio Ambiente
ALE-007	Ayto. de ZALDIBAR	
ALE-008	MANCOMUNIDAD DE SERVICIOS URIBE-KOSTA	
ALE-009	IHOBE – SOCIEDAD PÚBLICA DE GESTIÓN AMBIENTAL	Servicio Consultas Suelos
ALE-010	GOBIERNO DE ESPAÑA - DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN EL PAIS VASCO	
ALE-011	Ayto. de ETXEBARRIA	
ALE-012	Ayto. de UGAO-MIRABALLES	
ALE-013	GRUBER HERMANOS S.A.	
ALE-014	JOSU MARTIN UGARTE	
ALE-015	GV – Gobierno Vasco Dpto. de Seguridad	Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología
ALE-016	Asociación AZKORRI BIZIRIK	
ALE-017	Ayto. de MARKINA-XEMEIN	
ALE-018	Ayto. de BUSTURIA	
ALE-019	Ayto. de SOPUERTA	



RELACIÓN ALEGACIONES		
ALE-020	EQUO BERDEAK	
ALE-021	GE – Gobierno de España Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dirección Gral. de Aviación Civil	Dirección Gral. de Aeropuertos y Navegación
ALE-022	GV – Gobierno Vasco Dpto. Cultura y Política Lingüística	Dirección de Patrimonio Cultural
ALE-023	Ayto. de ETXEBARRI	
ALE-024	DFB – Diputación Foral de Bizkaia Dpto. Euskera, Cultura y Deporte	Dirección de Patrimonio Cultural
ALE-025	GV – Gobierno Vasco Dpto. Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente	Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático
ALE-026	GE – Gobierno de España Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Medio Ambiente	Dirección Gral. de la Costa y el Mar-DGCM
ALE-027	Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia-CABB	Dirección Servicios Técnicos
ALE-028	DFA – Diputación Foral de Álava Dpto. de Medio Ambiente y Urbanismo	Dirección de Ordenación del Territorio y Urbanismo
ALE-029	Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco-COTPV	

En el Anexo 4 “Participación Pública” del Documento “E” del PTSVCB se recoge un resumen completo del contenido de los informes/alegaciones junto con la respuesta a los mismos y su integración, en su caso, en el Plan (y también en su EAE).

En este contexto se aporta una somera información sobre algunas de las alegaciones o sugerencias más relevantes de índole ambiental que se han tenido en cuenta en el EAE y el Plan en general:

Informes GV	Solicita	Incorporación EAE y/o PTSVCB
Departamento de Sostenibilidad y Medio Ambiente (Dirección de Agricultura y Ganadería) (04/06/2021)	Evaluación de la afección sectorial agraria derivada del desarrollo de la ROP teniendo en cuenta la ocupación de suelo agroganadero (Alto Valor Estratégico y Paisaje Rural de Transición). Medidas protectoras, correctoras y compensatorias. Indicadores de seguimiento.	✓Apartado 4.5 del EAE ✓Apartado 5.2 del EAE ✓Apartado 6.1 del EAE
URA Ur Agentzia (11/05/2021)	Modificar el tramo L1.2 Urbi-PLN (Parque Lineal Nervión) (Llodio). Sustitución del trazado L2.0 Lutxana/Erandio-Erletxes, Araunotegi Asua. Sustitución cruzamiento sobre el río Artibai en L6 Markina-Ondarroa (Ubilla Urberuaga).	✓Apartado 4.3.1 del EAE ✓Apartado 4.3.2 del EAE ✓Apartado 4.3.6 del EAE
Departamento de Sostenibilidad y Medio Ambiente (Patrimonio Natural y Cambio Climático) (26/03/2021 y 09/09/2021)	En las posibles afecciones, tener en cuenta la incidencia de la ROP sobre la Red Natura 2000 (ZEC Barbadun). Establecer la preceptividad del Informe a emitir por el Servicio Foral en Red Natura 2000. Incluir valores paisajísticos entre los criterios constructivos y establecer el carácter normativo de las medidas preventivas del EAE.	✓Apartado 4.6 del EAE (reforzada con la reformulación del art. 19.c del texto normativo) ✓Apartado 4.6 del EAE (y art. 19.c de la normativa) ✓Apartado 5.2.6 del EAE (reforzado con la reformulación del art. 19.c y la consideración normativa recogida, asimismo, en el 20.b)



Informes GV	Solicita	Incorporación EAE y/o PTSVCB
Departamento de Seguridad (Atención de Emergencias y Meteorología)	Profundizar en el análisis detallado de los riesgos presentes en cada ámbito donde se plantea actuar el PTSVCB	✓ Apartado 5.2.12 del EAE

Informes DFB	Solicita	Incorporación EAE y PTSVCB
Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural – Servicio foral de Patrimonio Natural (24/06/2021)	Incluir el carácter “preceptivo” del Informe del Servicio Foral de Patrimonio Natural en los casos de posible afección a áreas de interés especial declaradas por planes de gestión de especies amenazadas o a sus áreas críticas, así como a espacios naturales protegidos	✓ Apartados 4.3 y 5.2.3 del EAE (concretada la solicitud de la alegación de adición formulada en el art. 19.c del texto normativo del PTSVCB)
Departamento de Euskera, Cultura y Deporte – Servicio foral de Patrimonio Cultural (26/08/2021)	Ampliar las cláusulas garantistas para la mejora en la protección de bienes de carácter arqueológico	✓ Apartado 4 del EAE (concretada la solicitud con la reformulación del artículo 18 del texto normativo del PTSVCB)

Informes DFA	Solicita	Incorporación EAE y PTSVCB
Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo (23/12/2020)	Prolongar el itinerario L1.4 Usansolo/Zornotza-Zeanuri hasta el límite de Legutio	✓ Apartado 4.3.1 del EAE

Otros informes	Solicita	Incorporación EAE y PTSVCB
Mancomunidad de Servicios de Uribe Kosta (29/06/2021)	Modificar el tramo de la Línea L3.6 Sopela-Urduliz entre la pasarela de Loroño y el centro cultural Kurtzioz	✓ Apartado 4.3.3 del EAE
IHOBE-Sociedad Pública de Gestión Ambiental (30/06/2021)	Aspectos regulatorios y obligatorios sobre cómo actuar cuando la habilitación de la vía ciclista afecte a suelos que soportan o hayan soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, y/o existan indicios de contaminación	✓ Apartado 5.2.8 del EAE
Azkorri Bizirik Elkartea (07/07/2021)	Eliminar el ramal L3.3-Landaluce-Azkorri de la Línea 3 Eskuinaldea-Urbe Kosta	✓ Decae el tramo (no conforma parte de la nueva ROP)
Equo Berdeak (05/05/2021)	Nuevo tramo para conectar la ROP con la terminal portuaria del Ferry Nueva puerta de acceso desde Saucedillo (Trapagaran)	✓ Apartado 4.3.4 del EAE ✓ Apartado 4.3.4 del EAE
Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Dirección General de la Costa y el Mar (23/09/2021)	Representar las líneas de ribera del mar, de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, de servidumbre de protección, de servidumbre de tránsito, de zona de influencia y de servidumbre de acceso al mar, definidas conforme lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio"	✓ Se incorpora la línea de ribera del mar, servidumbre de protección y deslinde del Dominio Público.



Otros informes	Solicita	Incorporación EAE y PTSVCB
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dirección General de Aviación Civil (19/07/2021)	Incluir criterios preceptivos de actuación en el sistema general aeroportuario y en las zonas de servidumbre aeronáutica	✓Se incorporan los ámbitos vinculados al sistema general aeroportuario y a las servidumbres aeronáuticas entre los planos de ordenación (y los criterios de referencia enumerados en el texto normativo art. 19.1)
Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco-COPTV (26/03/2021)	Nueva conexión entre Bizkaia y Álava a través de Barazar, prolongando el itinerario L1.4 Usansolo/Zornotza-Zeanuri hasta el límite de Legutio.	✓Apartado 4.3.1 del EAE
Confederación Hidrográfica del Cantábrico-CHC (11/05/2021)	Modificar el trazado L1.2 Urbi-PLN (Parque Lineal del Nervión)	✓Apartado 4.3.1 del EAE

5.4. Esquema-resumen de los procesos participativos: hitos del proceso

A nivel documental, destacaremos que tras la elaboración del “Documento Inicial Estratégico” (mayo 2019), que vino precedido por un primer documento de arranque identificado como “Documento previo de arranque de Anteproyecto del PTSVCB (versión cero)” y fechado en diciembre de 2018, se elaboró el “Documento de Avance del PTSVCB” de enero-marzo 2020; y una vez conocido el Documento de Alcance formulado por el Órgano Ambiental (julio 2019) y tras valorar asimismo las aportaciones remitidas tanto durante el procedimiento de Consultas Previas formuladas por el Órgano sustantivo/promotor del PTSVCB (entre junio-septiembre 2019) como las correspondientes al procedimiento de la tramitación ambiental cursada en el marco de la formulación del Documento de Alcance (entre mayo-junio 2019).

Posteriormente se formularía la documentación para la aprobación inicial (septiembre-octubre 2020), y darían inicio los trámites de consultas e informes preceptivos, que concluyeron con la aprobación inicial en el Consejo de Gobierno del 27 de abril de 2021. A resultas del cual se da inicio al procedimiento de información pública y audiencia que, tras el estudio de alegaciones y su consideración e integración en el nuevo desarrollo y propuesta del Plan, da como resultado la documentación para la aprobación provisional del PTSVCB 2023-2035.



DOCUMENTACIÓN	Fecha del documento	PROCESO EN CURSO	PROCEDIMIENTO PARTICIPATIVO (PP)	Fecha del PP
Documento previo de arranque de Anteproyecto del PTSVCB (v0)	diciembre 2018	Solicitud de Inicio de la Tramitación EAE. Documento de Alcance	PP1 – Documento de Alcance (documentación publicada en la web foral)	mayo - julio 2019
Documento Inicial Estratégico + Anexo V del Decreto 211/2012	mayo 2019			
Documentación Asociada a las Consultas Previas	junio 2019	Estudio de la ROP y Documento de Avance	PP2 – Consultas Previas	junio - septiembre 2019
Estudio básico de un itinerario ciclista por la margen izquierda entre Bilbao y Zierbena (*)	febrero 2018 - versión 0- (junio 2018 tras la participación)	Estudio de la ROP y Red Comarcal	PP3 – Información y Consultas / Alegaciones	marzo - mayo 2018
Estudio básico de la red de vías ciclistas de Durangaldea (**)	diciembre 2018 -versión 0- (diciembre 2019 tras la participación)			junio - septiembre 2019
Estudio básico de la red de vías ciclistas del Bajo Nerbioi-Ibaizabal (**)	junio 2019 - versión 0- (diciembre 2019 tras la participación)			junio - septiembre 2019
Documento de Avance del PTSVCB	enero-marzo 2020	Documento para la Aprobación Inicial	PP4 – Información, Comunicación y Valoración (documentación publicada también en la web foral)	junio - agosto 2020 (si bien algunos escritos de valoración se recibieron hasta primeros de 2021)
Documento para la Aprobación Inicial del PTSVCB o Anteproyecto del Plan (***)	septiembre 2020 (salvo este Documento "E" de «Participación Pública» fechado un mes después)	Aprobación Inicial del PTSVCB	PP5 – Información Pública y Audiencia (documentación publicitada y difundida según normativa)	junio - septiembre 2021
Documento para la Aprobación Provisional del PTSVCB	Octubre 2021	Aprobación Provisional del PTSVCB	Documentación difundida entre todas las entidades consultadas previamente y publicada también en la web foral	A partir de su aprobación (noviembre de 2021)

(*) Estudio que obedece a un mandato previo de las JJGG y a las necesidades de análisis previos para la elaboración del PTSVCB. Su realización corresponde a la Oficina foral de la Ciclabilidad, y se efectúa previamente a la entrada, el 22 de mayo de 2018, del equipo técnico redactor del Anteproyecto del PTSVCB (y por tanto sin la participación de éste en la fase de su redacción)

(**) Estudio que responde a una solicitud de los ayuntamientos de la comarca y a las necesidades de estudios previos para la elaboración del PTSVCB

(***) Previa a la Aprobación Inicial se tramitan las solicitudes de informes preceptivos y consultas a los organismos preceptivos, conforme a la normativa.



6. SÍNTESIS DE INDOLE AMBIENTAL

El PTSVCB tiene como objetivo favorecer la movilidad sostenible, haciendo una apuesta por el uso de la bicicleta como medio de transporte frente al vehículo motorizado, disminuyendo así el consumo de combustibles fósiles. Por ello, es preciso, en primer lugar, poner en valor los beneficios que aporta la ROP para avanzar hacia una sociedad baja en carbono, destacando los aspectos positivos desde la sostenibilidad y la reducción de impactos provocados por el cambio modal que promulga el PTSVCB, como una apuesta por la movilidad peatonal y ciclista alternativa al vehículo privado (en alianza con los desplazamientos peatonales y en transporte público).

Durante la fase de funcionamiento de la toda la red, con el previsible y deseable aumento de la movilidad ciclable como modo de transporte⁹ en detrimento de la movilidad motorizada (con una estimación objetivo de desplazar 157.130 desplazamientos diarios que se realizan en automóvil privado al modo bicicleta para el 2035)¹⁰, se producirá una disminución de los Gases de Efecto Invernadero, contribuyendo por tanto a la mitigación al cambio climático, aspecto este que se valora eminentemente positivo (al representar un ahorro de 10.084 toneladas GEI anuales para el 2030 y de 30.230 toneladas para el 2035, además de la reducción de otras fuentes contaminantes como las emisiones de NO_x, COVDM, SO₂, PM₂₅, etc., y que vienen concretados en el citado Anexo 3 de la Memoria del PTSVCB).

Por otra parte, las relativamente escasas afecciones ambientales sobre determinados elementos del medio que se han detectado a lo largo del análisis ambiental de las 7 líneas ciclistas que conforman la red propuesta en el PTSVCB, son compensadas con creces frente a los beneficios que aporta la ROP a la movilidad sostenible y para ir paulatinamente avanzando hacia una sociedad descarbonizada.

La afección más relevante se corresponde con la pérdida de suelo y sus valores agrarios ya que implica una desaparición irreversible del recurso suelo, con la consiguiente inhabilitación futura para las actividades agrarias, que ocupa el 3% del

⁹ Alcanzando el 3,2% de la movilidad de Bizkaia en 2030, del actual 0,6%, y el 7,7% en 2035, hasta alcanzar los 259.964 viajes diarios en bicicleta, con la habilitación de las vías ciclistas y la aplicación de políticas en busca de una movilidad más sostenible, tal y como recoge el informe resultado de la investigación sobre el Modelo de Gestión de la Demanda anexo a la Memoria del Plan. Lo que representa un 1.318% sobre la situación actual (19.723 viajes diarios actuales).

¹⁰ En 2050, los desplazamientos en bicicleta podrían llegar a sustituir y retirar de nuestras carreteras y espacio público hasta 537.515 viajes cotidianos de entre los realizados en automóvil privado (y que realizan sus desplazamientos en trayectos < 5km). Esto es, la bicicleta favorecería la reducción de hasta un 45% del total de viajes en automóvil privado y, en la misma medida, también la reducción de hasta el 67% de los viajes en automóvil que discurren en el rango pro-bici (viajes entre 1-13 km y <50').



conjunto de la ROP. Las mayores superficies de suelos de mayor valor se encuentran en la Línea 6 "Artibai" y en la Línea 2 "Txorierrri-Mungialdea". La Línea 4 "Ezkerraldea-Meatzalde-Enkarterri" por el contrario, es en la que previsiblemente menor superficie de este tipo de suelos se podría afectar.

Como se desprende del Estudio Ambiental Estratégico, las alteraciones derivadas de las propuestas de vías ciclistas se han valorado la mayor parte como compatibles y, en menor medida, moderadas.

Los moderados hacen referencia a la pérdida de suelo asociado a su potencial productividad agraria, afección a cauces y riberas y a la vegetación arbórea de interés. No obstante, tal y como señala el estudio ambiental estratégico, dada la escala de trabajo del plan, corresponderá a los instrumentos de desarrollo del mismo y, en última instancia, a los proyectos que se diseñen la concreción de tales afecciones (y, en su caso, la evaluación ambiental de las mismas), así como las medidas protectoras y/o compensatorias que haya que adoptarse en cada una de las líneas.

Independientemente del resultado de la evaluación ambiental estratégica sobre los diferentes factores ambientales analizados (cuya afección es relativamente baja), es preciso poner en valor, como ya se ha comentado, el alto potencial de la ROP y su valía en el camino de la consecución de los objetivos pretendidos por el PTSVCB en aras a la movilidad sostenible y la descarbonización.

En este contexto, hay que destacar que se trata de una red con un nivel de habilitación destacado (44,9%) y sustentada muy mayoritariamente en plataformas e infraestructuras preexistentes (79,5%, esto es, 290,2 km), lo que da idea de su relativo bajo impacto global en el entorno.

Teniendo en cuenta lo anterior y, en términos generales, puede afirmarse que el PTSVCB tendrá efectos positivos sobre el incremento de la movilidad sostenible y su repercusión para minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero y la lucha contra el cambio climático, teniendo en cuenta el fundamento/objetivo de la red de vías ciclistas que contempla. Ello va a permitir situar a la bicicleta como un vehículo útil para la movilidad obligada (casa-trabajo/estudio) y, consecuentemente, para el desarrollo de las redes ciclables de ámbito municipal y/o comarcal; de manera que se pueda ir estructurando el territorio con una red básica de caminos para la bicicleta, permitiendo que los desplazamientos cotidianos sean seguros y eficientes. Además de permitir el fomento de las actividades de ocio y acercamiento a la naturaleza y con ello a favorecer el desarrollo del medio rural.



Por otra parte, y según se recoge del propio PTSVCB, las vías ciclistas se realizarán atendiendo, no solo a las especificidades propias de las bicicletas y a la diversidad de tipos de personas usuarias, sino que prestarán también especial atención a su integración en el ambiente donde discurren. Así, el plan se posiciona a favor de incorporar en sus proyectos el uso de sistemas de construcción sostenibles: la introducción de sistemas de drenaje sostenibles; fomentar el ahorro de energía y la eficiencia energética y consumo de renovables en el proceso constructivo y durante su vida útil; reducir la generación de residuos y mejorar su gestión; impedir el deterioro de las masas de agua y evitar impactos sobre las mismas; el empleo de especies de vegetación autóctona que permitan, a su vez, una correcta integración paisajística y su compatibilidad con el funcionamiento sostenible de los hábitats y ecosistemas por donde transcurran (incluso posibilitar la conformación de estructuras lineales de conexión ecológica y que puedan favorecer la diversidad biológica), etc. En especial, cuando se discorra por ámbitos fluviales y zonas naturales protegidas y/o ambientalmente sensibles.

Así mismo, destacar que el PTSVCB contempla aplicar en la habilitación de vías ciclistas el limitar al máximo posible la artificialidad de nuevos suelos (especialmente de aquellos con altos valores agrológicos), priorizando el uso de suelos alterados y/o adecuando vías existentes, así como contribuir a la protección de los paisajes a partir de una adecuada integración visual de las vías ciclistas en el entorno.

Por otra parte, y tal y como se ha señalado anteriormente, la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, en su informe de 26 de marzo de 2021, informa favorablemente el documento de Aprobación Inicial del PTSVCB, si bien condicionado a una serie de apreciaciones relacionadas con la ROP y con la normativa del PTSVCB.

Tras su análisis, todas ellas se consideran procedentes y se incorporan al plan (ver Anexo 4 del Documento "E" Participación Pública).

Para concluir, señalar alguno de los fundamentos del trabajo colaborativo y corresponsable formalizados en el PTSVCB y que configuran parte sustancial de su propia razón de ser. Y que sustancian, asimismo, su implicación en el cambio de paradigma que representan los retos ambientales a los que nos enfrentamos, véase la amenaza real e incipiente del calentamiento global (y a la que el Documento de Alcance refiere igualmente como un valor estratégico de la labor que ha de desarrollar el PTSVCB en el objetivo de neutralidad de carbono pretendido).



Así, señala el PTSVCB, ese cambio de paradigma constituye, a su vez, un esfuerzo conjunto entre todos los niveles de gobierno y administración públicos, desde los entes locales y forales hasta el autonómico y el estatal (sin olvidar, otros de ámbitos superiores), y que precisa de una mayor integración, consecuentemente, entre los diversos niveles de la planificación, sobre todo local y regional, con el compromiso activo del conjunto de agentes de la sociedad civil: un ESFUERZO INTERINSTITUCIONAL COMPARTIDO Y COLABORATIVO en la promoción de los modos activos ciclistas, sujeto a los principios de subsidiariedad (desde los ámbitos de autoridad más próximos a la ciudadanía) y de colaboración participativa y de concertación (sobre la base del reparto competencial establecido en nuestro ordenamiento), llegando incluso a que una institución pueda acudir en apoyo de otra, con el fin de asegurar el cumplimiento de las previsiones establecidas para garantizar la continuidad y conectividad ciclista territorial.

Se suman también a este mismo fundamento colaborativo, la corresponsabilidad de las grandes infraestructuras para con la movilidad en bicicleta, apoyando las necesidades de su circulación y actuando en todo momento de «facilitadoras» para la habilitación exitosa de las infraestructuras ciclistas de la Red Objeto del Plan- ROP¹¹.

- ✚ «Ante el reto ambiental, debemos impulsar la generalización de modos de transporte con menos emisiones de Gases de Efecto Invernadero-GEI (entre otros, las bicicletas) a través de infraestructuras que desarrollen la red foral de vías ciclistas y de apoyo económico y de medios de discriminación positiva hacia modos de transporte medioambientalmente sostenibles. (...) Teniendo en cuenta el nuevo escenario configurado en los últimos años y los nuevos retos que se vislumbran en el horizonte, parece necesario revisar los modelos desarrollados hasta el presente, de manera que podamos garantizar a la ciudadanía que las actuales y futuras generaciones dispondrán de una herramienta de ordenación (*en referencia al II. PTSC, con el que indefectiblemente se hallará relacionado el PTSVCB*) que incluya las infraestructuras necesarias para conseguir una ACCESIBILIDAD SOSTENIBLE, entendiendo como tal aquella que resulta socialmente deseable, técnicamente factible minimizando afecciones medioambientales y financieramente posible. Para lo cual habrá que reforzar la acción gubernamental mediante actuaciones que tiendan a retirar cada vez más vehículos privados de las carreteras (como la priorización del transporte público y la facilitación de la intermodalidad y establecimiento de parkings disuasorios) y a impulsar el uso de la bicicleta. Esto es, una accesibilidad que favorezca la COMPETITIVIDAD de Bizkaia, con unas comarcas SIN DESEQUILIBRIOS territoriales respetando el MEDIO AMBIENTE y, todo ello, garantizado por un sistema de financiación justo socialmente, conforme con las directrices europeas». [*Mandato emanado de las JIGG con ocasión de la aprobación de las «Directrices y criterios generales para la elaboración del PTS de Carreteras-PTSC», enero 2019*]

¹¹ Pudiéndose considerar, incluso, el desarrollo e implementación de otras nuevas posibles medidas de corresponsabilidad: como la derivación al fomento del uso de la bicicleta de determinados ingresos que pudieran obtenerse, por ejemplo, de los procedimientos de restricciones de acceso y tarificación viarias y/o la adopción de determinadas medidas fiscales que favorezcan el uso de vehículos no contaminantes, como la bicicleta y demás medios alternativos para el desplazamiento de personas.



Consecuentemente, el nuevo Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia (2023-2035), coetáneo con el presente PTSVCB, integrará asimismo entre sus principios y directrices la corresponsabilidad de las grandes infraestructuras para con la movilidad sostenible, en el sentido de colaborar en la generalización del transporte libre de emisiones de gases de efecto invernadero mediante la colaboración en la materialización de las infraestructuras que desarrollen la «Red Foral de Vías Ciclistas de Bizkaia» (entre las que se hallan las pertenecientes a la «Red Foral del PTSVCB»). Y orientando a esta finalidad las medidas compensatorias contenidas en la legislación ambiental que incorporen los nuevos proyectos constructivos de obras de carreteras. Un posicionamiento y una asunción de responsabilidades que tiene, igualmente, su plasmación en la propia Norma Foral de Carreteras (aprobada por las Juntas Generales en sesión celebrada el 20 de octubre de 2021 y que ha sido reformulada en este sentido también): Norma Foral 5/2021, de Carreteras de Bizkaia (BOB nº 205 del 25 de octubre de 2021).

Actuando, en todo momento, de «facilitadoras» para la habilitación exitosa de las infraestructuras ciclistas de la ROP y, en general, de cualquier vía ciclista que se pueda impulsar en Bizkaia desde el conjunto de administraciones públicas competentes, a la vez que se implementan mejoras de las condiciones de seguridad y comodidad para la movilidad en bicicleta¹².

El mejor uso y aprovechamiento de las carreteras comprende las actuaciones encaminadas a facilitar su utilización en las mejores condiciones de seguridad y comodidad por parte de todas las personas usuarias de la infraestructura, con especial atención a los que, como los de la bicicleta, resultan los más débiles en relación a los riesgos del tráfico. Comprenderá las intervenciones en materia de información y señalización, ordenación de accesos y usos de las zonas de protección, así como las de restauración y protección medioambientales que se consideren necesarias o vengán establecidas en la normativa sectorial a fin de favorecer una movilidad sostenible frente al cambio climático” (*art. 29 sobre el uso seguro y sostenible de la carretera, correspondiente a la nueva Norma Foral 5/2021 de Carreteras de Bizkaia de 20 de octubre de 2021*)

En este mismo sentido, y desde la parte de responsabilidad de las propias vías ciclistas, en la búsqueda de la menor afección al entorno y la máxima rentabilidad social:

¹² En lo que refiere expresamente a las nuevas carreteras de Bizkaia y a la Norma Foral que las regula, además del cumplimiento de los procedimientos ambientales exigibles en cada caso, todo proyecto de construcción (*de nueva carretera*) deberá incorporar la perspectiva de una accesibilidad sostenible como resultado global de la red de carreteras de Bizkaia. A tal efecto, las medidas compensatorias definidas en la legislación ambiental como medidas excepcionales ante impactos residuales de los proyectos constructivos tendrán por finalidad compensar los efectos adversos significativos sobre el medio ambiente mediante la reserva de un porcentaje del importe económico de tales medidas al desarrollo de la red foral de vías ciclistas, sin que esta previsión finalista suponga un incremento significativo del coste total de los proyectos según la aplicación de la normativa ambiental y de conformidad con la respectiva planificación sectorial de las vías ciclistas.



- a) se priorizará, en la medida de lo posible, el uso de infraestructuras preexistentes para su habilitación (y/o sus zonas de dominio); y
- b) se interiorizará que las infraestructuras viales ciclistas no sólo pueden actuar como un recurso más para la movilidad sostenible (que es su principal finalidad y aportación ante el reto ambiental) sino como contribuyente al desarrollo y sostenibilidad socioeconómica del territorio y de su población (atractivo para incentivar el turismo responsable y el desarrollo local, facilitador del progreso y la digitalización del territorio, el enraizamiento de sus habitantes...).

7. EQUIPO DE TRABAJO

En la elaboración del presente documento, ha participado el siguiente equipo de profesionales de EKOS, Asesoría e Investigación Medioambiental (EECO S.L.).

Pilar Barraqueta
Doctora en Biología

DNI 17837023-V

Jan Lukas Menzel
Doctor en Geociencias

DNI 78941175-T

Henar Sevilla
Licenciada en Geografía

DNI 45822484-K

Adrián Díez
Licenciado en Geografía

DNI 72793974-D

Ione Ortega
Graduada en Biología

DNI 44347981-W

Amorebieta-Etxano, noviembre 2021